

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

OFFICE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE
DES PÊCHES MARITIMES

3, Avenue Octave-Gréard - PARIS

MÉMOIRES
DE L'OFFICE DES PÊCHES MARITIMES
(SÉRIE SPÉCIALE)

N° 9

MANUEL DES PÊCHES MARITIMES
FRANÇAISES

publié sous la direction de ED. LE DANOIS

Directeur de l'Office des Pêches Maritimes

PAR

MM. BEAUGÉ, BELLOC, BOURY, DESBROSSES, FAGE, LE GALL,

LAMBERT, RÉMY, SCHVINTE

de l'Office des Pêches Maritimes

avec un résumé de l'histoire de la pêche française,

par le Commandant COCHIN, *Capitaine de vaisseau de réserve*

FASCICULE PREMIER

JUIN 1935

MANUEL
DES PÊCHES MARITIMES FRANÇAISES.

FASCICULE PREMIER.

SOMMAIRE.

Pages

Première partie.

INTRODUCTION A L'HISTOIRE DES PÊCHES MARITIMES EN FRANCE.....

CHAPITRE I.

LA PÊCHE AUX TEMPS PRÉHISTORIQUES ET DANS L'ANTIQUITÉ..... 19

CHAPITRE II.

LE HARENG AU MOYEN ÂGE.....	21
Le Hareng et l'Histoire.....	21
Les Normands.....	22
Les monastères et la Dîme du Poisson.....	22
Les Corporations.....	23
Révoltes contre la Dîme du Hareng.....	24
Philippe-Auguste et Saint Louis. Ordonnances des Rois de France.....	26
La Guerre de Cent Ans.....	27
Filets et Dragues.....	27
Bateaux de pêche.....	28
Répression des abus.....	29
Mesures et qualités des harengs.....	29
Le Hareng aux Armées.....	30
Durée de la pêche.....	30
Prix du hareng.....	30
Privilèges.....	30
Le Hareng saur. Wilhem Beukels de Biervliet.....	31
Controverse de Noël de la Morinière et de Raepseat au sujet de Beukels.....	32

CHAPITRE III.

AUTRES PÊCHES DU MOYEN ÂGE.....	34
Congres et Merlus.....	34
Maquereaux.....	35
Plies ou Flets.....	36
Désastre de 1404.....	37

CHAPITRE IV.

LA PÊCHE À LA BALEINE ET AUX AUTRES CÉTACÉS.....	38
Les baleines des Norvégiens.....	38
Les Normands en France.....	38
La pêche de la baleine par les Basques.....	39
Le Droit de Baleine.....	41
Les fanons de baleine au Moyen Âge.....	42
Le «Nord Caper» dans le Golfe de Gascogne.....	44
Extraction de l'huile à terre ou à bord des baleiniers.....	45
Prix de l'huile.....	46
La baleine franche et les Baleinoptères.....	46
Le cachalot.....	46
Le blanc de baleine et l'ambre gris.....	47
La Grande pêche de la baleine et du cachalot à travers l'histoire.....	48

Les Basques.....	48
Les Normands.....	48
Pêche du Nord et pêche du Sud.....	48
Les Hollandais au xvii ^e siècle.....	49
Escadres accompagnant les baleiniers.....	49
Encouragements à l'industrie baleinière.....	50
Pêche du dauphin et du marsouin. Le dauphin, cétacé héraldique.....	51
Le marsouin. Dime du marsouin.....	52

CHAPITRE V.

LA GRANDE PÊCHE DE LA MORUE À TERRE-NEUVE ET SUR LE GRAND-BANC.....	53
Les Normands en Amérique. Les Basques à Terre-Neuve.....	53
L'Isle de Bacalos ou Ile des Morues.....	55
Caractère provisoire des installations des pêcheurs.....	55
L'empire colonial français en 1683.....	56
Les Anglais au Canada.....	56
Le Traité d'Utrecht et le French Shore.....	57
Le Traité de Paris 1763.....	58
Le Traité de Versailles 1783.....	58
Les accords de 1857 et 1884 au sujet du French Shore.....	59
LA PÊCHE À LA CÔTE DE TERRE-NEUVE.....	59
Règlement du 31 mars 1640 du Parlement de Rennes.....	60
L'Échafaud du Croc.....	60
Arrêt du Conseil du Roi. Ordonnance de Colbert.....	61
Ordonnance du 8 mars 1702.....	61
Les flottes de Terre-Neuve au xviii ^e siècle.....	62
L'enquête du Ministre de la Marine, Choiseul.....	63
Navires employés pour la pêche à la côte.....	64
Pêcheurs et Corsaires.....	65
Bateaux Capelanniers.....	65
Primes de 1840. Décroissance de la pêche à la côte du French Shore. Enquête de 1859.....	66
LA PÊCHE ERRANTE SUR LE GRAND BANC.....	67
Le Grand Banc.....	68
Le Grand Banc et la pêche errante.....	68
Préparation de la morue en «verd» en «plat» ou en «roud».....	71
Invention de la ligne de fond par le Capitaine Sabot. 1789.....	72
Les chaloupes de 1815 à 1875.....	72
Adoption des doris américains en 1875.....	73
Voiliers de la fin du xix ^e siècle et du début du xx ^e siècle.....	73
Description de la pêche au Banc.....	74

CHAPITRE VI.

LA PÊCHE DE LA MORUE EN ISLANDE ET DANS LA MER DU NORD.....	76
La pêche dérivante en Islande.....	76
La pêche de la morue en Mer du Nord.....	77
La pêche aux Loffoden et dans la Mer de Barentz.....	77
Les pêcheries de Fécamp en Norvège 1874-1878.....	78
Pêche mixte du hareng et de la morue.....	78

CHAPITRE VII.

L'ENTRÉE DU CHALUTIER À VAPEUR. L'ÉVOLUTION DE LA PÊCHE FRANÇAISE. CONCLUSIONS.....	79
Protestations des pêcheurs contre les chalutiers à vapeur.....	79
La machine contre la voilure.....	80

Bateaux à pétrole.....	80
Chalutiers d'avant guerre.....	80
Cordiers et Drifters.....	81
Chalutiers d'après guerre.....	81
Décroissance des voiliers et accroissement des chalutiers de 1900 à 1934.....	82
La pêche dans les Mers arctiques.....	82
Déplacement de l'axe de la pêche vers le Nord.....	82
L'Océanographie.....	82

Deuxième partie.

L'ÉTAT ACTUEL DE L'INDUSTRIE DES PÊCHES MARITIMES. ORGANISATION DE LA PÊCHE EN FRANCE.

CHAPITRE I.

L'ÉTAT ACTUEL DE L'INDUSTRIE DES PÊCHES MARITIMES EN FRANCE.....	87
La production française.....	90
L'évolution récente de la flotte de pêche.....	92

CHAPITRE II.

L'ORGANISATION DE LA PÊCHE EN FRANCE.....	96
<i>L'Inscription Maritime</i>	96
Organisation de l'Inscription maritime.....	96
Obligation des inscrits et avantages qui leur sont consentis.....	97
<i>Le Service des Pêches maritimes</i>	98
<i>L'Enseignement maritime et le Commandement des Navires de pêche</i>	99
Réglementation du Commandement à bord des navires de pêche.....	99
Programme d'enseignement maritime.....	102
<i>Mutualité maritime</i>	103
Assistance mutuelle maritime.....	103
Crédit maritime mutuel.....	105
<i>Les organisations professionnelles</i>	110
Le Comité Central des Armateurs.....	110
Le Syndicat Général de l'Ostréiculture.....	111
L'Union des Syndicats français des Fabricants de Conserves de Sarlines et autres Poissons.....	111
<i>Propagande pour la Consommation du Poisson</i>	112
<i>L'Office Scientifique et Technique des Pêches maritimes. Son organisation</i>	113

CHAPITRE III.

LES CROISIÈRES DE RECHERCHES.....	117
Les croisières de l'Office Scientifique des Pêches.....	117
La coopération de la navigation aérienne.....	130

CHAPITRE IV.

La collaboration de la marine nationale aux recherches océanographiques.....	134
Les croisières du « Pourquoi-Pas ? ».....	137
La collaboration de l'armement particulier.....	138

PREMIÈRE PARTIE.

INTRODUCTION
A L'HISTOIRE DES PÊCHES MARITIMES
EN FRANCE.

par

J. COCHIN.

Capitaine de Vaisseau de Réserve.

CHAPITRE I.

LA PÊCHE AUX TEMPS PRÉHISTORIQUES ET DANS L'ANTIQUITÉ.

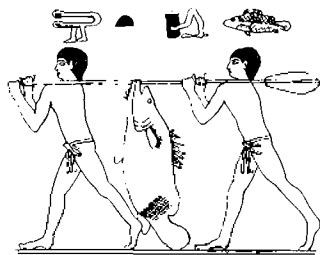


Fig. 1.
Pêcheurs portant un gros poisson.
Petrie : *Medium*, pl. VII.

On peut dire sans exagération que la pêche et la chasse sont des industries vieilles comme le monde et contemporaines de l'arrivée de l'homme sur la terre : l'homme a toujours chassé et il a toujours pêché comme il a toujours mangé ; mais la pêche comme la chasse se sont profondément modifiées avec le temps comme avec les besoins des individus : au fur et à mesure que la société s'est formée, que les familles sont devenues des peuples et que le commerce s'est développé. Le poisson est devenu un objet d'échange comme le froment et le riz, une véritable marchandise qu'on a trafiquée de pays à pays, et

la pêche qu'on en fit pour se le procurer se transforma progressivement en une industrie de premier ordre. L'habitant des côtes n'a plus pêché seulement pour se nourrir avec sa famille, comme il se contentait de le faire primitivement : il s'est constitué insensiblement le pourvoyeur de ceux qui vivent à l'intérieur des terres ; puis, comme certains poissons ne se montrent qu'à des époques déterminées, où on les trouve alors en grande abondance, pour disparaître ensuite pendant de longs mois, il a cherché les moyens de conserver, pour les jours de disette, les produits qu'il trouvait en excès dans les jours d'abondance.

La préparation du poisson pour sa conservation devint donc le corollaire obligé de la pêche ; une autre conséquence, et non la moins importante, avait été la création de la navigation.

C'est en effet pour poursuivre la proie convoitée, quelque gros poisson qu'il voyait lui échapper, que le premier marinier osa quitter le rivage où il était impuissant pour se risquer sur un tronc d'arbre ou tout autre objet flottant qui le rapprochait de son gibier : ce fut là évidemment le premier bateau monté par le premier navigateur⁽¹⁾.

La navigation et la pêche sont donc intimement liées, et la découverte du nouveau monde par les Basques n'est due qu'à la poursuite des baleines, qui, devenant de plus en plus rares près de l'ancien continent, entraînent en Amérique les navigateurs du xv^e siècle.

Le poisson jouait un grand rôle dans l'alimentation des Égyptiens, des Grecs, puis des Gaulois, des Romains et des Gallo-Romains.

Grâce au long poème « Halieutica » d'OPPIEN, auteur grec du II^e siècle avant Jésus-Christ,

⁽¹⁾ *Ille robur et aes triplex
Circa pectus erat, qui fragilem truci
Commisit pelago ratem...*
(Horace, Ode III.)

grâce à un autre poète grec, NÉMESIEN de Carthage, du III^e siècle, grâce aux récits d'HOMÈRE dans l'Odyssée et d'HÉSIODE, grâce enfin aux écrits d'ARISTOTE datant du milieu du IV^e siècle avant notre ère, nous savons que les Grecs connaissaient déjà la migration des thons rouges, et employaient des filets fixes en labyrinthes, analogues aux « madragues » actuelles, des côtes de Provence.

Les richissimes Romains faisaient de véritables folies, et avaient à demeure des viviers de murènes et de lamproies. Les *murènes*, les *lamproies*, les *sciaenes*, les *rougets-barbets* ou *surmulets* étaient particulièrement recherchés pour les tables impériales ou celles d'hommes réputés pour leur richesse et leur faste ; les auteurs anciens citent les exploits culinaires d'un certain « MARIUS SYLVIVS » qui, en l'année 69 de notre ère offrit à l'empereur romain « OTTHON » un souper où il réunit deux mille plats de poissons.

Le poisson constituait une des bases de l'alimentation Gallo-romaine.

Chez les Celtes, aussi grands amateurs de poissons, il était généralement préparé au sel, au vinaigre et au cumin (Jullian).

C'est avec l'intestin des maquereaux « *colias* » que les Romains fabriquaient le fameux « *garum* » sauce spéciale assez analogue au « *nuoc-man* » et auxquels ils attachaient tant de prix.

Aussi ne faut-il pas s'étonner que la pêche et même la pisciculture aient été en honneur chez le peuple romain et les peuples voisins.

La mer fut exploitée, à cette époque, avec une inlassable activité : les madragues de Provence livraient des *thons* énormes ; les étangs du Languedoc, des myriades de *muges* ; les pêcheurs marseillais d'excellents *rougets* ; sur les fleuves, les *lottes* de la Saône alimentaient le marché de Lyon ; les *muges* de la Gironde celui de Bordeaux ; l'*esturgeon* du Rhône, ceux de Mayence et de Cologne ; il y avait à Bayonne la foire aux *langoustes*⁽¹⁾.

(1) Camille JULLIAN. — Histoire de la Gaule, vol. V, p. 198.

CHAPITRE II.

LE HARENG AU MOYEN AGE.

Le hareng et l'histoire.

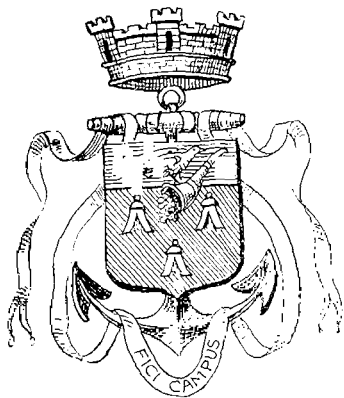


Fig. 2. Fécamp.

Dans l'histoire des peuples du Nord, au Moyen Age comme dans les temps modernes, le hareng a joué un rôle immense : comme a pu le dire M. DE LACÉPÈDE, « le hareng est une de ces « productions naturelles dont l'emploi décide de la destinée des empires : la graine du caféier, « la feuille de thé, les épices de la zone torride, le ver qui file la soie, ont moins influé sur les « richesses des nations que le hareng de l'Océan Atlantique ».

Le « hareng » a été le fondateur de toutes les villes et ports de pêche de la mer du Nord et de la Manche ; il a excité les rivalités entre les peuples riverains, et a été souvent l'origine de guerres sanglantes entre les nations.

On le trouve donc à l'origine du droit international, des grandes corporations ou « hanses » du Moyen Age, des syndicats modernes ; aujourd'hui encore il est la ressource principale de cités considérables comme *Yarmouth*, *Aberdeen* ou *Boulogne*, et d'immenses populations côtières.

Dès 888, suivant « SCHÖNING », on pêcha auprès de l'île d'*Helgoland* une grande quantité de harengs qui furent exportés en Angleterre, circonstance qui suppose un superflu dans les produits de la pêche.

En 960, sous le règne de « HARALD GRAFELD », roi de Norvège, une grande famine désolant le pays, de nombreux radeaux de harengs se montrèrent dans les baies et délivrèrent le peuple des horreurs de la faim.

En 1348, la pêche du hareng fut le prétexte d'une guerre entre les villes hanséatiques et le Danemark. Au cours de cette guerre, LÜBECK et HAMBOURG prirent pied en *Scanie* et y installèrent des pêcheries.

La pêche française du hareng fut subordonnée, dès son origine, à une foule de circonstances plus ou moins défavorables. Sorti des forêts de la Germanie, le peuple franc n'était pas un peuple de pêcheurs. Les rois mérovingiens et carlovingiens n'avaient pas de marine et ne s'intéressaient pas aux pêcheurs. Seul, CHARLEMAGNE appliqua à la pêche une branche de son immense activité, et fonda en 809 la ville de *Hambourg* pour la pêche du hareng.

Au VIII^e et au IX^e siècles, se sont édifiées toutes les grandes villes d'Écosse et d'Angleterre, ainsi que les principaux ports des Flandres : *Nieuport*, *Dunkerque*, *Ostende*, *Ambleteuse*, *Etaples*. Le *Tréport* et *Dieppe* n'étaient que de misérables bourgades habitées par de pauvres pêcheurs que la facilité d'y débarquer leurs poissons et la proximité des salines avaient pu, seules, y fixer.

Saint-Valéry-sur-Somme était le plus considérable des ports de l'époque, à cause du voisinage d'*Abbeville* et du *Crotoy*. L'ancienne abbaye de *Fécamp*, fondée en 658 par WANINGE, secrétaire et ami du roi CLOTAIRE III, commerçait sur mer suivant l'usage du temps et devait compter beaucoup de pêcheurs parmi les hommes de ses fiefs.

Les Normands.

L'époque la plus reculée de la pêche du hareng sur les côtes de France est celle de 1030, et comme les Normands avaient déjà pris racine en Normandie depuis un siècle, il est permis de croire que ce sont les conquérants du Nord qui ont été à l'origine de la première marine de pêche hauturière française.

Au moment de l'invasion et avant le traité de *Saint-Clair-sur-Epte* en 911, les Normands détruisirent toutes les abbayes de *Fécamp*, de *Saint-Valéry-en-Caux*, de *Rouen* et saccagèrent toutes les villes en remontant à Paris. Mais peu à peu ces destructeurs se firent constructeurs, et furent convertis par les moines dont ils furent par la suite les plus fermes soutiens ; après le traité de *Saint-Clair-sur-Epte* en 911, ROLLON se convertit : « *Factus est fidelissimus Christi cultor cujus ante fuerat crudelissimus persecutor* ». Les fils de ROLLON fixent leur résidence à *Fécamp* (dont le nom est sans doute d'origine normande : *Fisk-havn*, port du poisson). [Fig. 2.]

Les monastères. - La dîme du poisson.

GUILLAUME LONGUE ÉPÉE et RICHARD I^{er} son fils, né à *Fécamp*, relevèrent l'abbaye en 988 et y établirent des chanoines qui y restèrent jusqu'en 996. De l'an 1001 à la révolution, l'abbaye fut occupée par les bénédictins, comme les abbayes de *Jumièges*, de *Saint-Wandrille*, de *Saint-Martin-de-Bocherville* qui furent édifiées sur les bords de la Seine entre *Rouen* et *Le Havre* ; l'abbaye de *Fécamp* joua un rôle considérable durant tout le Moyen Âge. Les bénédictins construisaient les ports, armaient les navires, et c'était autour des couvents et des monastères, centres de toutes les activités intellectuelles et créatrices, que se concentraient toutes les corporations du Moyen Âge. Aussi les dîmes en nature, et en particulier la « *dîme du poisson* » était-elle prélevée directement par les évêques et les monastères, sur les régions voisines.

Lorsque le transport du poisson s'organisa entre *Fécamp* et *Paris*, puis pour toute la France, les Rois de France durent intervenir pour réprimer les abus, diminuer les impôts trop lourds, régler les différends entre les diverses corporations, servir d'arbitres aussi, entre les pêcheurs et les monastères, lorsque la dîme était trop forte et échappait à leur autorité. C'est ainsi que les ordonnances de PHILIPPE-AUGUSTE et de SAINT LOUIS règlent pour la première fois la vente

du hareng, son transport et les droits divers des corporations normandes ou parisiennes, de pêche, de transport, et de vente de ce poisson.

La charte de fondation ⁽¹⁾ de l'abbaye de *Sainte-Catherine*, près de Rouen, donne la preuve qu'il y avait dans la vallée de Dieppe cinq salines avec leur mesure, dont la redevance annuelle était de 5.000 harengs.

En 1070, une donation de ce poisson fut faite à l'abbaye de *Saint-Amand-de-Rouen* ⁽²⁾, et nous connaissons un autre titre de 1088 par lequel ROBERT, DUC DE NORMANDIE accorde à l'abbaye de *Fécamp* une foire qui doit être ouverte pendant tout le temps de la « *harengaison* » ⁽³⁾; tels sont en France les trois plus anciens actes où il soit fait mention de la pêche du hareng, et c'est la Normandie qui la fournit.

Nous voyons également que la pêche du hareng était florissante à *Boulogne* dès le début du XII^e siècle : EUSIACHE III, comte de *Boulogne*, mort en 1125, donne à l'abbaye de *Cluny* une rente de 20.000 harengs, et accorde l'Église de *Coquelles* avec les dîmes des grains et des harengs, à l'abbaye de *Saint-Augustin-en-Thérouanne*.

Sa fille, la comtesse MAHAUT, qui monta plus tard sur le trône d'Angleterre, donne en 1130 une rente de 5.000 harengs à l'abbaye du *Mont-Saint-Élcy*. En 1162, le comte MATHIEU D'ALSACE fit construire le château d'*Etaples* sur un terrain appartenant à l'abbaye de *Saint-Josse*, et pour dédommager cette abbaye lui donna en échange, 50.000 harengs à prendre sur la pêche de ce poisson dans les ports de *Boulogne* et de *Calais*.

Dès le XII^e siècle, les avantages que les ports du nord de la France retiraient de la pêche du hareng ne se bornent plus à la consommation locale de ce poisson, et le commerce s'en étend, surtout celui du *hareng salé*. C'est ce que nous voyons d'après les charges de LOUIS VII (1179) et de PHILIPPE-AUGUSTE (1181-1187).

Les corporations.

Dès 1141, de riches bourgeois de Paris, réunis sous le titre religieux de « *confrérie des marchands de l'eau* » avaient acquis dans cette ville la *place de Grève* qui doit précisément son nom à ce qu'elle était le lieu de débarquement du poisson à Paris. Cette association dont l'origine paraît, suivant quelques auteurs, remonter à l'an 1070, avait pour objet le commerce sur la rivière de la Seine et la police de la navigation, tels que l'exerçaient, au temps des Romains, les « *nautae Parisiaci* ». La défiance et la politique des ducs de Normandie, devenus rois d'Angleterre après la conquête de ce pays par GUILLAUME-LE-CONQUÉRANT, ne permirent pas, tout d'abord, que les relations d'échange s'établissent entre leurs sujets et les Français avec cette sécurité réciproque, cette liberté dégagée des entraves fiscales qui enchaînent l'action du commerce.

En 1181, PHILIPPE-AUGUSTE, désirant donner plus d'importance à la confrérie des marchands de l'eau, défendit à tout Français ou étranger de faire monter à l'avenir aucun bateau sur la Seine, depuis le pont de *Mantes* jusqu'à Paris, s'il n'était affilié à leur société, ce qui prouve

(1) POMMERAYE. — (Histoire de l'abbaye de Sainte-Catherine.)

(2) POMMERAYE. — (Histoire de l'abbaye de Saint-Amand-de-Rouen.)

(3) Chronique archimonast. Fiscann., 366.

qu'on y admettait des marchands du duché de Normandie. En 1187, ce prince confirma par ses lettres un accord passé entre cette confrérie et GATHON, sire DE POISSY, pour le péage de *Maisons-sur-Seine*. Dans cet acte sont exprimés les droits que payeront les bateaux chargés de harengs, de sel et de vin qui se rendront de Rouen à Paris.



Cliché Boulogne-Maré. (D'après une gravure ancienne. — Collection J. N.).

Fig. 3. Les classes marées.

Dès lors, le commerce et l'importation du hareng salé en France durent s'accroître sensiblement : il en arrivait à Rouen de tous les ports de la Normandie.

L'Angleterre, la Flandre en fournissaient aussi beaucoup : le poisson de leur pêche entra en concurrence avec celui de *Dieppe*, de *Fécamp* et du *Tréport* ; un acte d'HENRI III, roi d'Angleterre et duc de Normandie, porte à croire qu'il y avait une pêche du hareng sur la côte même du *Cotentin* : c'est l'état des droits à percevoir à *Pontorson* sur les harengs frais ou salés qu'on envoyait de cette ville en Normandie ou en Angleterre ; cet acte, à la vérité, n'a pas de date, mais il a été confirmé en 1366 par CHARLES-V, ce qui lui donne l'authenticité nécessaire⁽¹⁾.

Révoltes contre la dime du hareng.

A la même époque, la pêche du hareng avait lieu aussi à Calais : un événement particulier à cette ville nous l'apprend. SIMON II, abbé de *Saint-Bertin* était revenu de Rome en 1170 : il en avait rapporté la décrétale du pape ALEXANDRE III qui permettait de pêcher le hareng les jours de fête ; ce pape lui avait remis aussi plusieurs bulles : par l'une d'elles il accordait à

⁽¹⁾ Ordonnance des Rois de France, IV, 641.

son abbaye la dîme du hareng sur toute la côte du *Calaisis*⁽¹⁾. Tous les pêcheurs furent révoltés de cette charge nouvelle imposée sur les produits de la mer qu'ils recueillaient au prix de leur sueur et de leurs travaux ; ils crurent que la puissance de la cour de Rome ne s'étendait pas jusqu'au droit de les dépouiller, et s'unissant de sentiment avec ceux de *Bourbourg*, de *Pétresse* et de *Gravelines*, ils refusèrent la dîme et répondirent qu'ils décimeraient les moines plutôt que de souffrir qu'on la leur arrachât. Bien que cette dîme eût été anciennement acquittée comme l'assure MALBRANG en des termes qui supposent à la pêche du hareng plus d'ancienneté qu'on ne lui en croit⁽²⁾, bien qu'elle fût confirmée par le COMTE DE FLANDRE et par PHILIPPE-AUGUSTE et qu'elle fût demandée par le seigneur du territoire, elle fut unanimement refusée⁽³⁾. L'historien de Calais prétend que les pêcheurs de cette ville qui s'étaient montrés les plus opiniâtres passèrent du refus aux menaces et des menaces aux effets ; mais il ajoute qu'ils furent bientôt les victimes de leur opposition, parce que le connétable de Boulogne les contraignit, non seulement à laisser lever la dîme, mais encore à payer 1.000 livres en argent, somme très considérable pour l'époque.

L'auteur des *Annales de Calais* rapporte⁽⁴⁾ qu'à la vérité, il en coûta une somme d'argent, mais qu'on transigea et qu'il ne fut plus question de dîme, quoiqu'on sache, par tradition à *Calais* que les religieux de *Saint-Bertin* ont renouvelé plusieurs fois la même prétention ; ce qu'il y a de plus certain c'est que LAMBERT II, évêque de *Terrouenne*, ménagea en 1192, entre cette abbaye et les Calaisiens, une transaction qui termina leurs différends.

Cependant cet acte ne régla pas tous les intérêts, puisque 20 ans après, la « dîme sur le hareng » fut le sujet d'une nouvelle sédition en Flandre, plus violente que la première... : cette dîme avait été donnée à l'abbaye de « *Sainte-Walburge de Furnes* ». Le mécontentement fut porté à son comble, et dans l'espoir de s'affranchir de cette redevance onéreuse, les pêcheurs de *Dunkerque* et de *Nieuport* ne voulurent pas l'acquitter : ils se révoltèrent et dans le tumulte, deux prêtres de *Sainte-Walburge* furent tués. Soudain on lança contre eux les foudres de l'excommunication : tout commerce leur fut interdit avec leurs voisins. Aussi les pêcheurs furent-ils bientôt forcés de se soumettre et d'implorer leur pardon. Ils l'obtinrent par l'intervention de la comtesse de FLANDRE, en s'obligeant à payer une somme d'argent et à satisfaire à la pénitence publique dans les différentes églises dont les noms sont consignés dans un acte recueilli par FOPPENS⁽⁵⁾ : avec les deniers de cette amende, on éleva un fort qui commandait la ville et qui attestait le triomphe du clergé.

De fortes présomptions portent à croire que la pêche du hareng avait lieu sur les côtes de Bretagne entre la *Vilaine* et la *Loire*. Le nom celtique du village appelé *Penharing* (aujourd'hui *Penestin* près de *Piriac*) signifie tête ou montagne de harengs, dérive nécessairement de quelque circonstance remarquable de la pêche de ce poisson.

(1) SPERIUS. — Chron. de Saint-Bertin, C. 45, 1.

(2) *Potissimum erat in antiquo jure restaurando quo maritimae parociae halecum decimas penderent quotannis.* (Malbrang DE MORINIS, III, 323.)

(3) On raconte à cette occasion qu'un vieux pêcheur de *Waldam* consentit seul à donner cette dîme à son curé, en observant que cette dîme devait être levée dans le champ, que celui où il moissonnait était la mer, et qu'il y laisserait le dixième de sa pêche.

(4) BERNARD. — *Annales Calais*, p. 117.

(5) FOPPENS. — *Diplom. nova collec.*, III, p. 80.

Quant à celle qui se pratiquait au milieu de la Loire, il suffit d'interroger les lois d'Oléron qui en font une mention particulière. Quoique la date de ce règlement de police maritime ne semble être que de 1266, SELDEN et CLEYRAC ont suffisamment démontré que cette date était celle d'une seconde publication qui en fut faite dans le XIII^e siècle.

PHILIPPE-AUGUSTE et SAINT LOUIS. - Ordonnances des rois de France.

Le commerce des ports de mer avec Paris obtint de plus grands accroissements lorsque PHILIPPE-AUGUSTE eut réuni à la couronne la *Normandie* et la *Picardie*; ce fut de ces provinces que la capitale et les principales villes du royaume tirèrent dès lors leurs provisions en poissons de mer. Un nouveau port de décharge pour les marchandises qui remontaient la Seine fut établi à Paris et « PHILIPPE-AUGUSTE » désirant concourir aux frais⁽¹⁾ accorda à la « *société des marchands de l'eau* » la levée d'un droit sur chaque cargaison de harengs qu'on y déchargerait. Mais ce n'est que sous SAINT LOUIS et à la faveur des ordonnances de 1250, 1254 et 1258 que le commerce du poisson de mer acquit l'importance qu'il méritait. L'ordonnance de 1254 surtout fut un des premiers encouragements indirects que reçut la pêche du hareng : elle établit la police qu'on devait observer dans la vente qui s'y faisait à Paris ; pour la première, il est fait mention de « *marchands forains* » et de « *voituriers de poisson de mer* » ; les harengs y sont distingués en poissons *frais, salés ou secs*.

La Normandie ayant été réunie à la France et les difficultés de la navigation de la Seine étant aplanies, les Normands devenus Français prétendaient que leur commerce avec Paris devait être libre et qu'ils pouvaient y porter leur sel et leur hareng sans acquitter les anciens droits ; cette question fut soumise au Parlement de Paris et jugée contre eux en 1258 au terme de la Pentecôte, le Roi ayant cru nécessaire aux intérêts des « *marchands de l'eau* » de leur conserver tous les avantages de ce commerce.

La vigilance et le zèle que mettait le Gouvernement à prévenir et à écarter les fraudes qui auraient pu se produire dans la vente du hareng salé furent à cette époque de véritables encouragements donnés à la pêche. Il était défendu, par exemple, de mêler ensemble des « *harengs de deux mors* » c'est-à-dire de deux marées ; ce mélange fut prohibé en 1258 par SAINT LOUIS, et depuis, par l'ordonnance de CHARLES V en 1326 ; c'est cette distinction que nous avons conservée sous la dénomination de *hareng de la nuit* et de *harengs de deux nuits* ; on voit aussi qu'à Paris, il y avait à la *Croix des Halles* une place assignée pour la vente de ce poisson quand il provenait de la pêche de la saison précédente ; c'est ce qu'on appelait alors du *hareng suranné* ; pour surveiller la vente du poisson de mer et procurer aux acheteurs la garantie convenable, on créa des « *jurés vendeurs* », dans la plupart des grandes villes. *Paris* et *Rouen* en eurent un nombre limité et d'autres villes telles que *Langres* et *Laon* furent assujetties à en avoir un. A l'exemple du Danemark et de l'Angleterre, on régla la quantité de harengs qu'il serait permis d'acheter, et en plusieurs endroits, les officiers du roi furent chargés d'en fixer le prix. Sans doute, ces ordonnances n'atteignirent pas toutes également le but qu'on se proposait ; mais elles prouvent que depuis PHILIPPE-AUGUSTE et SAINT LOUIS, les Rois ne perdirent jamais de vue la nécessité d'améliorer la condition de la pêche en soumettant à des règlements tutélaires la vente et la consommation des substances qui en sont le produit.

⁽¹⁾ Ordonnances des Rois de France, XI, 303.

La guerre de Cent Ans.

Après la bataille navale de l'*Ecluse* (1340) et le débarquement des Anglais en France, ceux-ci profitèrent de cet avantage pour prescrire des limites à la pêche française ; le malheur des temps imposa la dure obligation de les respecter, tandis que les Anglais les franchissaient impunément.

Abandonnés à leurs propres forces, les Dieppois s'opposèrent seuls aux agressions de l'ennemi ; ils armèrent en 1383 deux grosses barges et un bargot ; et, pour subvenir aux frais de cet armement, ils furent autorisés à imposer trois francs d'or sur chaque « *leth* » de harengs pêchés entre la Seine et la Somme⁽¹⁾. Mais il y a lieu de douter que cette flottille destinée à protéger les pêcheurs ait fait une croisière heureuse, car, soit qu'elle ait été détruite par l'ennemi, soit que la contribution qui devait fournir à ses frais eût éprouvé des obstacles, nous voyons deux ans après, CHARLES VI permettre aux pêcheurs de Dieppe et de Boulogne de prendre du Gouverneur de Calais des sauf-conduits pour la pêche, avec la *clause de ne la faire qu'entre la Seine et la Somme* et jusqu'à Noël seulement, et offrir d'en accorder de pareils aux pêcheurs anglais et calaisiens⁽¹⁾. Ces mesures avaient pour objet de mettre à l'abri des violences des corsaires les pêcheurs des deux nations à une époque où la guerre entre elles se faisait avec beaucoup d'acharnement, et où les Anglais, regardant la côte de Calais comme une terre anglaise, et méconnaissant pour la première fois le principe sacré de la liberté de la pêche, appliquaient aux pêcheurs de France des lois prohibitives qu'ils avaient imposées à ceux de Hollande quelques années auparavant. Cette conduite était contraire aux principes admis jusqu'alors : « *ces pescheurs sur mer, dit FROISSARD*⁽²⁾, *quelque guerre qu'il soit entre France et Angleterre, jamais ne se firent mal : ainçois sont amis et aident l'un et l'autre au besoing et vendent et achaptent sur mer l'un à l'autre leurs poissons quand les uns en ont plus largement que les autres : car s'ils se guerroyoient, on n'auroit point de marée.* »

Filets et dragues.

La forme et la dimension des filets dont on usait alors sont fort incertaines ; on ne croit pas qu'on ait employé les filets à poches ce que semblerait pourtant annoncer le nom de *dragueurs* donné alors aux plus grands bateaux normands ; comme nous ne voyons pas qu'ils aient jamais partagé les pêches de *Scanie*, on pourrait en conclure qu'ils étaient exclus du *Sund* à cause de la forme de leurs filets, car le « *wanthe-garn* » ou *filet à poche* y était prohibé.

En 1400, CHARLES VI fixa en France par un règlement, la dimension des filets ; cet acte⁽³⁾ dont les dispositions ont été obligatoires pour les pêcheurs de la Manche, est le plus ancien qui traite de la police de la pêche sous le rapport de la maille et de la hauteur des filets appelés *aploïda* dont on a fait le mot *aplets* par lequel on désigne encore à Dieppe les seines employées à la pêche du hareng (Noël de la MORINIÈRE).

(1) Archives de la ville de Dieppe.

(2) FROISSARD. — Chronique III, 45.

(3) Code Henry, l. XIII et XXVIII.

L'ordonnance de 1400 de CHARLES VI défend de se servir d'aplets ou filets moindres de 20 aunes pour simples et de 38 aunes pour doubles, afin, dit-elle, « de rétablir la pêche dans son premier état ».

Ces « filets à poches » ou « *wanthe garn* » que prohibèrent les lois de Scanie en 1410, furent employés surtout dans la Baltique.

Un acte de JEAN, évêque d'Abo, de 1370, prescrit de donner aux curés le meilleur poisson pris avec les filets qui ont une chaîne appelée « *Kalff* ».

La « *dreige* »⁽¹⁾ (fig. 4) le filet le plus grand qu'on ait jamais connu pour les poissons qui ne s'emmailent point, était peut-être déjà connue, mais nous n'avons pas de preuve (Noël de la MORINIÈRE, 1815).

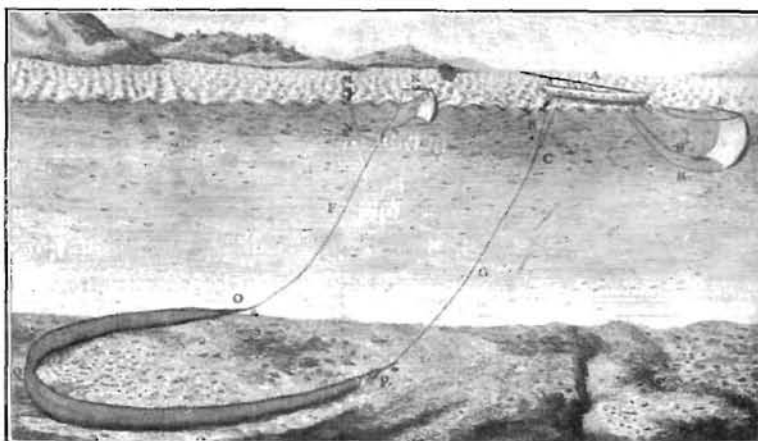


Fig. 4. La Dreige (d'après Duhamel du Monceau, *Traité des Pêches*, vol. 1, chap. VI, pl. XXVIII, fig. 1).

Bateaux de pêche.

Les bateaux qu'on équipait dans les différents ports de la Manche variaient pour leur grandeur et étaient distingués par des noms particuliers. Les plus grands paraissent avoir été les *drogueurs* ou *dragueurs*, soit que ce nom leur vint du commerce de droguerie que les Dieppois faisaient dans les échelles du Levant, soit qu'ils l'eussent tiré du filet appelé *drague* dont ils se servaient alors pour d'autres pêches.

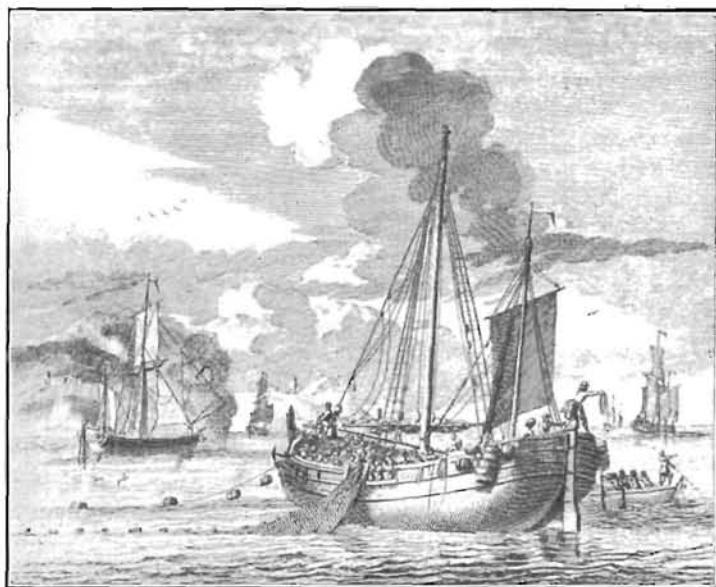


Fig. 5. Un *Hulke* en pêche (d'après de Jong, D. H. Koebel en M. Salieth « *Nieuwe Beschryving der Valvisfangst en Haringvischery*, Amsterdam 1792 »).

Le port de ces *dragueurs* était ordinairement de 100 tonneaux; construits peut-être à l'imitation des « *hulkes* » hollandaises, ils servaient pour les pêches de la mer du Nord, des *Orcades* et des côtes d'Écosse. On s'en ser-

⁽¹⁾ La *dreige* est décrite aux pages 133 et 134 du volume 1 du *Traité des pêches* de Duhamel du Monceau et à la planche 38 du chapitre VI, 2^e section, volume I, une gravure très intéressante représente tous les détails de la manœuvre.

La *drague* ou *dreige* était remorquée par un seul navire relié à une de ses extrémités. L'autre extrémité était fixée à un *boursset* composé d'une bouée ou barique vide, d'une voile dérivant au courant (K) et de bras d'écoutes avec une espèce de bouée appelée *éprevier* (M).

vait ensuite pour transporter, après la pêche, le hareng salé en *caques* ou *tonnels* dans les pays étrangers ou dans les autres ports de la France soit sur l'Océan, soit sur la Méditerranée. Venaient ensuite les *barges* sorte de bâtiments plus petits que les *drogueurs*; on les employait sans doute à deux usages : 1° à la pêche d'*Yarmouth* car les permissions de pêche accordées par les rois d'Angleterre ⁽¹⁾ excluaient tout bâtiment étranger dont le port excédait 30 tonneaux; 2° à la pêche du hareng le long de la Manche et dans l'Océan qui n'exigeait pas de grands bâtiments comme celle de la mer du Nord. Il y avait autrefois à *Dieppe* une partie du port qu'on appelait la fosse aux barges et les bretons des îles d'*Houat*, d'*Hoedic*, désignent encore sous ce nom les chaloupes qui leur servent à la pêche dans les eaux de l'embouchure de la Loire; on équipait aussi des *bargots* qui devaient être de petites barges, et des *tourez* qui paraissent avoir été des demi-barges et dont il n'est fait mention qu'une seule fois dans les différents titres que nous avons consultés (Noël de la MORINIÈRE, 1815).

Répression des abus.

Divers abus devaient être constamment réprimés par les Rois de France pour faciliter le commerce : d'abord les abus de la fiscalité : *Dieppe*, à la fin du XIV^e siècle, obtint qu'aucun habitant de Rouen ne put acheter du poisson frais et le saler à Dieppe sous peine de confiscation.

D'un autre côté, le prévôt de Paris, désirant mettre un terme aux fraudes qui se commettaient dans le mélange des poissons de diverses qualités, enjoignit en 1398 de les vendre séparément et d'arborer une bannière rouge au-dessus des barils qui contiendraient du hareng mal préparé. L'ordonnance qu'il rendit à cette occasion parle d'une manière peu favorable du hareng de Flandre; elle présente celui d'*Escone* ou de *Scanie* comme le meilleur de tous; une autre ordonnance mettait le hareng de *Serne* au-dessus de ce dernier. Elle défendait de vendre « *hareng viel meslé avec le nouvel* ».

Mesures et qualités du hareng.

Il y avait le hareng de *Garnisi* (Guernesey?), de *Saffore* (Suffolk?), de *Scanie*, d'*Ecosse*. Le hareng de *Fronçais* était celui du Pas-de-Calais.

Ce poisson était vendu et transporté :

1° En *meze*, *messe*, *maise*, sorte de mesure contenant 1020 harengs saurs ou 816 harengs blancs (la *moise* d'Irlande ne contenait que 500 poissons);

2° En *tresonel*?

3° En *pignon* qui devait contenir 1.000 harengs;

4° En *caque*, en *tonnel* ou en *hambourg* ou *fyrkin*.

(1) SELDEN. : *Mare clausum*, II, c. 21-188.

Le hareng aux armées.

La consommation du hareng, et en général de tout poisson de mer était puissamment secondée par la discipline des abstinences religieuses qui s'étendait à toutes les classes de citoyens, bien plus que par la politique des souverains. L'usage du poisson était aussi scrupuleusement observé par les armées ; c'est d'après ce motif que nous voyons la ville d'*Hardenwick* s'engager en 1303 à faire conduite à l'armée du *duc de Gueldres* son souverain, trois voitures de poisson par semaine pour le service des troupes tant qu'elles tiendront la campagne. Nous en trouvons une preuve plus remarquable dans l'histoire de France, quand *Orléans* fut assiégé par les Anglais en 1429 : le combat cité sous le nom de « *Journée des Harengs* » où le *Duc de Bourgogne* fut défait en voulant s'emparer d'un convoi composé en grande partie de poissons salés destinés à l'armée anglaise, n'eut pas d'autre objet que de priver l'ennemi d'une provision de carême à laquelle il était difficile de suppléer.

Durée de la pêche.

La pêche était libre, et n'avait d'autre époque de clôture que celle de la disparition du poisson quand les premières chaleurs du printemps le forcent à abandonner les côtes. L'ordonnance de *CHARLES VI* en 1385 prescrit que la pêche du hareng sera close à Noël ; celle d'*HENRI VI*, Roi d'Angleterre, en fixe la clôture au 1^{er} janvier 1404. Mais ce sont là des circonstances fortuites, pour ces deux années en particulier, car les *lettres de CHARLES VI de 1383 expriment que la harangaison ou saison de la pêche dure annuellement, chacun an, de la Saint-Michel jusqu'à la Chandeleur.*

Prix du hareng.

Nous voyons dans un acte du temps que le hareng, en 1326, valait *depuis 32 jusqu'à 72 sous le millier.*

Une telle différence suppose deux sortes de poissons. *DUHAMEL DU MONCEAU*, dans son « *traité des pesches* » imprimé en 1772, dit que les Hollandais employaient à cette époque (xv^e siècle) mille bâtiments et vingt mille marins pour la pêche du hareng ; qu'ils pêchaient et vendaient plus de trois cent mille tonnes de harengs qui, à raison de 200 florins la tonne, produisaient 60 millions de florins et un bénéfice annuel de 37 millions de florins, déduction faite de 23 millions de florins pour les frais de pêche et de l'apprêt (Brehm, p. 521).

Privilèges.

Certaines villes de pêche ont des privilèges : c'est ainsi que plusieurs de nos rois, *LOUIS XI*, *FRANÇOIS I^{er}* et *HENRI II* visitèrent *Fécamp* et accordèrent aux habitants de nombreuses prérogatives pour la pêche. *HENRI II* leur octroya le privilège du franc-salé : dix muids de sel devaient être distribués annuellement moyennant la somme de 37 livres 10 sols, pour tous droits de gabelle, et les pêcheurs étaient autorisés à faire venir des marais de *La Rochelle* et de *Brouage* autant de sel qu'il leur en fallait pour leurs besoins. L'avenir de *Fécamp* comme port de pêche

était tout dans cette Ordonnance, a écrit Léon FALLICE⁽¹⁾. En raison de ce privilège, qu'ils partageaient avec le seul port de Dieppe, dans la Manche, les habitants s'engageaient à contribuer, par moitié, aux frais d'entretien de leur port.

Le hareng saur. - Wilhem BEUKELS de BIERVLIET.

Pour terminer l'histoire du hareng au Moyen Age, nous reviendrons à l'hymne enthousiaste

que M. de LACÉPÈDE entonne à la gloire du hareng et dont nous avons déjà cité un passage au début de cet aperçu historique :

«Honneur aux peuples de l'Europe qui ont vu dans les légions innombrables de harengs que chaque année amène auprès de leurs rivage un don précieux de la nature.

«Honneur à l'industrie éclairée qui a su, par des procédés aussi faciles que sûrs, prolonger la durée de cette faveur maritime, et l'étendre jusqu'au centre des plus vastes continents!

«Honneur aux chefs des nations dont la toute puissance s'est inclinée devant les heureux inventeurs qui ont perfectionné l'usage de ce bienfait annuel!»

Ce paragraphe fait allusion à la chronique qui veut que CHARLES-QUINT se serait un jour recueilli devant le tombeau de celui que l'on considère généralement comme l'inventeur du « saurissage » ou « l'art de fumer le hareng », William ou Wilhelm BEUKELS, un hollandais qui vivait au xv^e siècle et mourut à « Biervliet » dans la Flandre Hollandaise en l'an 1447 suivant les uns, l'an 1449 suivant les autres.

Or, nous voyons, dit Noël de la MORINIÈRE en 1815, par une ordonnance rendue en 1380 par « PHILIPPE V LE LONG », c'est-à-dire plusieurs années avant la naissance de BEUKELS, que l'on connaissait à Paris les harengs saurs, blancs et

frais. Bien plus on lit dans un diplôme de LOUIS VII donné en 1179 à la ville d'Étampes qu'il

(1) Histoire de Fécamp, 1811.

(2) Ce paragraphe fait allusion au fait que Charles-Quint se serait un jour recueilli devant le tombeau de celui que l'on considère généralement comme l'inventeur du saurissage : William (ou Willem Beukels [ou Beukels'z'n]).

Voici du reste un passage des œuvres du Comte de Lacépède qui est plus explicite encore en ce qui touche ce fait :

« Que la sévère postérité, avant de prononcer son arrêt irrévocable sur ce Charles d'Autriche, dont le sceptre redouté faisait fléchir

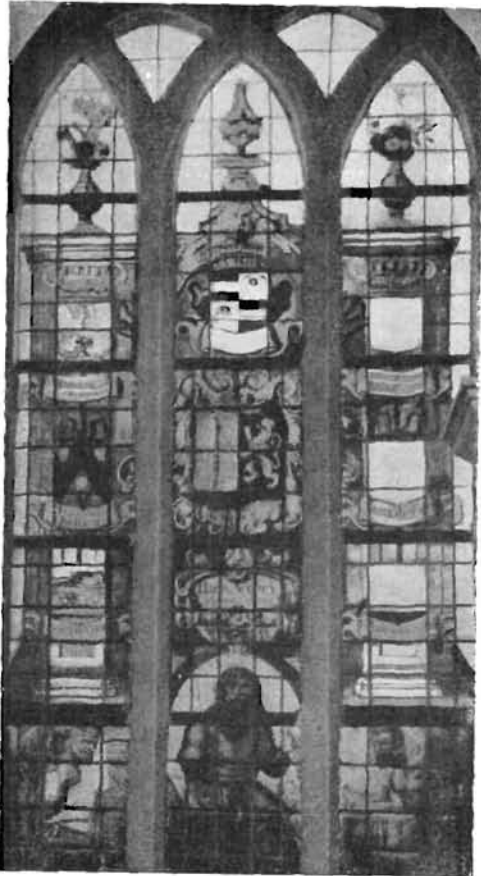


Fig. 6. Le vitrail consacré à W. Beukels dans l'église de sa ville natale à Biervliet⁽²⁾.

Cliché Boulogne marée.

est défendu d'acheter aucune denrée dans cette ville pour l'y revendre après, excepté le hareng et le maquereau salés. Un acte daté de 1170 octroye à l'abbaye de la ville d'Eu le droit d'acheter tous les ans 2.000 harengs *frais* ou *salés* exempts de tous droits.

Le jour anniversaire de la mort de la comtesse *Mahaut*, comtesse de Boulogne en 1259, on distribuait à chaque pauvre qui assistait à l'office un pain de douze livres et un *hareng saur* (Noël de la MORINIÈRE, 1815).

**Controverse de Noël de la MORINIÈRE et de RAEPSEAT au sujet de BEUKELS.
(1817-1819).**

A ce sujet, les *Annales maritimes et coloniales* de 1817 et de 1819 contiennent une longue controverse entre M. Noël de la MORINIÈRE, Inspecteur de la navigation en France et M. RAEPSEAT, conseiller d'État extraordinaire du Roi des Pays-Bas, qui défend la mémoire de son compatriote « Wilhelm BEUKELS » pilote de « *Biervliet* » en Flandre : « *Ce n'est pas*, dit M. RAEPSEAT, « l'art de « *saler le hareng* » qu'a inventé Wilhelm BEUKELS mais l'art de « *caquer le hareng* ». L'art de « *caquer le hareng* » (*Kaaken* en flamand veut dire *baril*), ou de préparer le « *ton haring* » a consisté et consiste encore, non pas à tasser le hareng avec une saumure ordinaire dans des « *caques* » ou *barils*, plutôt que dans des paniers ou bennes, mais de l'y tasser avec ce choix scrupuleux, et ces procédés particuliers dont les ordonnances de police d'Amsterdam prescrivent si rigoureusement l'observation. » (*Annales maritimes et coloniales* de 1819, p. 253).

Voici ce que dit BREHM (Les poissons) sur cette question :

A Boulogne, tout le hareng de la pêche côtière est conservé avec du sel dans de vastes bacs en maçonnerie qui peuvent contenir jusqu'à 60.000 poissons.

On « *caque* » et on sale au fur et à mesure des arrivages en plaçant alternativement une couche de sel et une couche de poisson. Lorsqu'on veut expédier le hareng, on le tire des cuves, on le lave dans des cuves remplies de saumure ou en certains endroits, d'eau douce; on laisse égoutter le poisson et on le paque dans des tonnes de diverses grandeurs : le poisson ainsi préparé porte le nom de *hareng blanc*.

On prépare le hareng, non seulement au moyen du sel, mais encore par la fumée : *Belon*

la moitié de l'Europe sous ses lois, rappelle que, plein de reconnaissance pour le simple pêcheur dont l'habileté dans l'art de pénétrer le hareng de sel marin avait ouvert une des sources les plus abondantes de prospérité publique, il déposa l'orgueil du diadème, courba sa tête victorieuse devant le tombeau de Guillaume Deukelzoon, et rendit un hommage public à son importante découverte. »

On remarquera que Lacépède modifie légèrement le nom de notre inventeur, puisqu'il le nomme Deukelzoon.

L'orthographe *Beukels* s'en nous a été donnée par le Consul général des Pays-Bas à Paris, auquel nous nous étions adressés en 1928, pour avoir confirmation du fait que nous avions lu dans Dezbroy et Bachelet, à savoir qu'un mausolée aurait été élevé à la mémoire de Beukels dans son pays. Nous n'avions pu obtenir à cette époque ce renseignement, mais fort aimablement le Consul général des Pays-Bas, se souvenant d'avoir, au cours de son service militaire, visité une église dans laquelle était honorée la mémoire de Beukels avait bien voulu se charger de nous obtenir quelques renseignements complémentaires auprès du Pasteur Vrijlandt, pasteur de l'église de Biervliet, ville natale de Beukels.

Ce dernier, malgré toutes ses recherches avait fait connaître qu'il n'existait à Biervliet ni mausolée, ni même de tombe, mais que par contre on pouvait voir dans l'église un très beau vitrail, offert par la commune, consacré à l'inventeur du saurissage. C'est la reproduction du vitrail en question que nous avons le plaisir de placer sous les yeux de nos lecteurs, grâce à l'extrême amabilité de M. le Pasteur Vrijlandt.

nous apprend en 1558 qu'on « sale les harengs : les autres estant un peu salés, on les y prend pour les sécher à la fumée, laquelle on nomme en français *harengs sorets* ou *harengs de la nuit*, ou parce qu'ils sont *noirs* ou parce qu'on fait la plus grande prise de nuit à meilleure pour les garder; les autres, on nomme *harengs blancs* ».

Les harengs salés et braillés sont largement lavés à l'eau douce pour enlever l'excès de sel puis enfilés par la bouche et les ouïes sur des baguettes de bois nommées *hénés* et suspendues dans de grandes cheminées ou *coresses*, dans lesquelles se produit une abondante fumée obtenue avec du bois et de la sciure de hêtre, de chêne et d'aulne mouillés. On a ainsi le *hareng saur*.

Le *craquelot* s'obtient par l'action de la flamme plutôt que par celle de la fumée. A *Boulogne*, on allume des feux dans la coresse au fond, au milieu, et sur le devant, et on les entretient pendant trois à cinq jours. On boucane en ayant soin de mettre de temps en temps un peu de sciure mouillée sur les feux. A *Dieppe*, à *Fécamp*, on fume plutôt dans des cheminées que dans des coresses.

Le *hareng bouffi* ou *bloater* est du hareng légèrement salé. On commence par faire un feu un peu vif au moyen de bois donnant une flamme claire; lorsque le poisson est séché, on met sur le feu des copeaux de hêtre mouillé qui donnent une épaisse fumée : au bout de quelques heures, on dépend et on obtient ainsi un poisson d'une belle couleur dorée et d'une odeur des plus appétissantes, qui a cependant l'inconvénient de ne se conserver que peu de temps (Brehm, p. 516).

CHAPITRE III.

AUTRES PÊCHES DU MOYEN AGE.
GADIDES ET CONGRES. - MAQUEREAUX. - POISSONS PLATS.
DÉSASTRE DE 1404.

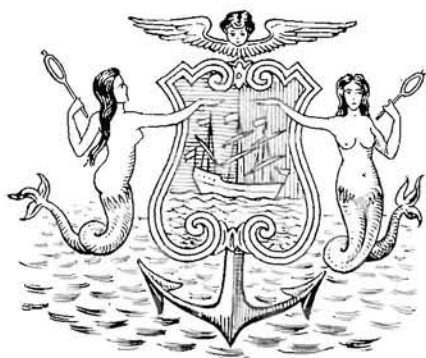


Fig. 7. Dieppe.

Au Moyen Âge, la pêche de la morue et des autres espèces de gades n'était pas étrangère à la France. La *morue* et l'*églefîn* sont les poissons qu'il faut entendre par «*piscis pendiculus*», poisson qu'on suspend pour le faire sécher, dont il est fait mention dans une charte de THIERRI, *comte de Flandre* en 1143⁽¹⁾.

L'*ânon*, qui est l'*églefîn* des Français, le *haddock* des Anglais, était pêché sur les côtes de Flandre et de Picardie : c'est l'*anoncelle* dont il est parlé dans l'ordonnance de 1315 de PHILIPPE V LE LONG. Ce poisson acquittait déjà des droits sous CHARLES LE CHAUVÉ⁽²⁾. Il est probable que les ports de la

Manche envoyaient leurs bâtiments sur le *Dogger's bank*, tandis que les barques de l'ouest de la France se rendaient sur d'autres fonds qui s'étendent dans l'ouest-sud-ouest à plus ou moins de distance des côtes. Il n'y a pas lieu de douter que, dans ces derniers parages, la principale pêche ne fut celle du *lieu* ou du *merlu*, car on confondait ces deux espèces : ce sont les deux gades les plus abondants et dont la capture est la plus facile dans les eaux qui entourent la Bretagne.

Congres et merlus. - Les Basques en Bretagne.

L'acte de 1272 de JEAN IV DUC DE BRETAGNE établit les marchands de Bayonne dans la possession et la jouissance de la sécherie de poisson sur le territoire de *Saint-Mathieu* avec tous les droits et privilèges exclusifs qui en faisaient partie. On voit par cette charte que les congres et merlus étaient séchés depuis Pâques jusqu'à la Saint-Michel selon la méthode qui se pratique encore aujourd'hui; ces sécheries s'étendaient sur la côte maritime de *Pontrieux*, de la *Roche Derrien*, et d'autres points des bords de la mer. Il est question également de *congres salés* dans l'ordonnance de 1315 et dans plusieurs actes du temps⁽³⁾ : le congre séché était alors l'objet d'un commerce considérable, surtout avec les marchands de Bayonne, qui jouissaient du droit de faire pêcher le poisson par leurs propres bâtiments, et de le faire sécher

⁽¹⁾ CARPENTIER. — *Glossarium novum ad scriptores mediæ ævi.*

⁽²⁾ DU GANGE. — *Glossarium novum ad scriptores mediæ ævi.*

⁽³⁾ Ordonnance des Rois de France (1600).

sur les côtes de Bretagne par les *Basques*, qui s'y rendaient tous les ans. Ainsi déjà, les *Basques* à la fin du XIII^e siècle, apprêtaient au sec le congre et le merlu sur les côtes de Bretagne, comme ils ont préparé depuis la morue sur les côtes de Terre-Neuve; c'est ce qu'exprime clairement cette charte de JEAN IV DUC DE BRETAGNE de 1272.

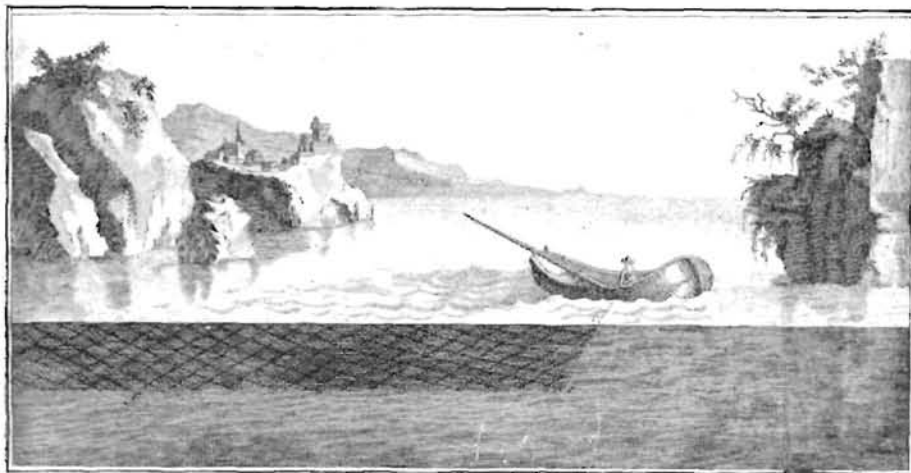
Avant la découverte de l'île de Terre-Neuve et de la fécondité des eaux du Grand-Banc, la pêche des merlus avait nécessairement, sur les côtes de France, une importance dont on ne se fait plus qu'une faible idée; elle employait, depuis Ouessant jusqu'à la Loire, un grand nombre de bras; elle donnait un mouvement plus suivi, plus égal, aux travaux des pêcheurs dont elle entretenait plusieurs milliers; et quoiqu'elle fût faite avec de petits bâtiments ou de simples chaloupes, la réunion des produits journaliers qu'elle donnait, surpassait peut-être à la fin de chaque année, la masse des cargaisons dont se composa depuis, la pêche entière d'une saison sur les Bancs de Terre-Neuve et dans les baies de cette île.

Outre le merlu et le lieu qui se pêchaient pour la plus grande part le long des côtes occidentales de France, les étrangers importaient aussi dans les différentes provinces maritimes des morues salées, séchées et «*baconnées*»; cette dernière expression suppose qu'elles avaient été soumises à l'action de la fumée, ainsi qu'il se pratique pour le saumon, le hareng, etc.

Il est question de morues «*baconnées*» dans les ordonnances de 1326, 1337, 1350⁽¹⁾ et dans plusieurs actes particuliers. Nous ne croyons pas que ces poissons fussent ainsi préparés en France; nous pensons qu'ils provenaient de l'importation étrangère.

Maquereau.

Nous voyons qu'il est parlé de ce scombres de l'Océan dans plusieurs actes du Moyen Âge.



Gliebé Boulogne marée. — Reproduction d'une gravure ancienne (Collection J. V.)

Fig. 8. La pêche du maquereau au manet au XVIII^e siècle.

Il existe un titre accordé par HENRI II, Roi d'Angleterre et duc de Normandie, vers 1154, au

⁽¹⁾ Ordonnances des Rois de France. I, 600; II, 358, 581; XII, 41.

descendant de l'un des Barons Normands qui avaient accompagné GUILLAUME, son aïeul, et partagé l'honneur de la conquête dans l'expédition contre HAROLD : ce titre porte en sa faveur l'exemption du droit sur les harengs, les maquereaux, les merlans et autres poissons qu'il introduisait dans le port de Dieppe.

Les « lois d'Oléron » attestent qu'on pêchait des maquereaux sur les côtes de Bretagne à la même époque.

Il en est fait également mention dans les statuts de la vente de la marée à Paris confirmée par les lettres de CHARLES IV LE BEL ⁽¹⁾. L'ordonnance du Roi JEAN II LE BON de 1350 règle la



Cliché Boulogne marée. — Reproduction d'une gravure ancienne (Collection J. N.)

Fig. 9 La pêche du maquereau au XVIII^e siècle.

police de la vente des maquereaux ainsi que l'avait fait, en 1262, le règlement municipal publié à Rouen par le maire de cette ville.

On trouve encore le nom de ce poisson dans l'ordonnance de CHARLES VI publiée en 1413 ⁽²⁾ : les maquereaux se vendaient à Paris au cent ou au millier ; on les y apportait en bateaux et non en barils comme de nos jours. Par maquereau « *goulefi* », on doit entendre le poisson qui était sauré comme le saumon et le hareng et comme la morue « *baconnée* » : c'est au moins l'application la plus vraisemblable qu'on puisse donner de ce nom (Noël de la MORINIÈRE).

Plie ou flet.

AELFRIC en parle comme d'un poisson dont la pêche était familière aux Anglo-Saxons, et nous voyons que, dès le règne de CHARLEMAGNE, la pêche des plies était si abondante sur

⁽¹⁾ Ordonnance des Rois de France, II, 359 ; XI, 503.

⁽²⁾ *Ibid.*, II, 582 ; X, 298.

les côtes de Flandre⁽¹⁾ qui comprenaient alors celles de la Picardie, qu'on y percevait des droits sur les poissons. Quelques titres établissent que l'abbé de Fécamp remit aux pêcheurs qui étaient « hommes de ses fiefs » la coutume de la pêche des flets⁽²⁾. D'où il est permis de conclure que les mots *flet* et *plie* étaient employés alors pour exprimer le nom du même poisson. C'est la « bocha » d'Albert, facile à reconnaître aux taches rouges semées sur la partie supérieure de son corps.

En 1326, on apportait des plies en charrettes à Paris⁽³⁾. En 1324 il était perçu des droits à Naerden⁽⁴⁾, à Heusden en Hollande et dans d'autres villes sur les *scholes* ou *scolles* qui sont des pleuronectes de même taille. On voit aussi dans un acte de F. de BOISELEN, comte d'OSTERVANT qu'en 1437, le *boot* qui était un des poissons du même genre, acquittait aussi des droits à la Brille. Il en était ainsi pour l'« *helsbot* » qui s'y vendait fendu : ce pleuronecte est le *flétan* que les Hollandais pêchaient sur les côtes de Norvège.

Désastre de 1404.

La tradition porte que la pêche du merlu et celle des autres poissons de la côte de Bretagne furent détruites en une seule nuit dans les premières années du xv^e siècle.

Les archives de *Concarneau*, de *Penmarch* et d'*Audierne* ne contiennent aucun renseignement à cet égard ; mais pendant la saison de la pêche, suivant la même tradition, toutes les barques ou *galypes* de la côte étant réunies sur le banc qui règne dans le sud-ouest de Groix, et auquel on ne donnait pas de nom particulier, il survint une tempête affreuse qui les fit périr sans qu'il puisse s'en échapper une seule.

A cet événement il faut ajouter une autre calamité ; la Bretagne, en proie aux ravages des compagnies de routiers, était déchirée par des guerres intestines ; la pêche était anéantie, les sources de la prospérité de la contrée tarirent avec elle. Les ruines que *Saint-Guénolé*, *Kérvity*, *Penmarch* présentent au loin dans des champs aujourd'hui cultivés, attestent encore que leur enceinte renfermait autrefois des cités vastes, populeuses et florissantes, avantages dont elles étaient redevables à la seule pêche du poisson (Noël de la MORINIÈRE).

(1) DU GANGE. — *Glossarium novum ad scriptores mediæ ævi*. III, 557 ; V, 553.

(2) Tabul. Fiscann., 75.

(3) Ordonnances des Rois de France, XI, 504.

(4) Luzac. Hollands Kijkdom.

CHAPITRE IV.

PÊCHE A LA BALEINE ET AUX AUTRES CÉTACÉS.



Fig. 10. Arcachon.

La pêche à la Baleine dans le Nord a une origine très ancienne. Dans l'Europe moderne, les Basques ont passé jusqu'à présent pour être les premiers pêcheurs qui osèrent attaquer les grands cétacés et qui réussirent à s'en emparer. Mais il est certain que les Normands avaient depuis plusieurs siècles précédé les Basques dans ce genre d'industrie.

Les baleines des Norvégiens.

On appelait en Norvège *nordhval* la grande Baleine du *Groënland* (découvert en 982);

Le *vaudhval* était le *cachalot macrocéphale*;

Le *hvitings* était le *bélouga* (cochon blanc en Russe);

Le *harfnhval*, la *baleine corbeau*;

Le *norhval* ou *narval*, même nom qu'aujourd'hui;

Le *vognhval* était le *physétère microps*;

Le *fiskreki* était la *Baleine Nord-Caper*.

Les Normands en France.

A l'époque de l'invasion des Normands en France, la Manche possédait encore des baleines, puisque nous en voyons faire la pêche dans ses eaux, soit qu'ils eussent enseigné aux Français la méthode de les harponner, soit qu'elle y fut déjà connue par les Neustriens antérieurement à l'invasion des Normands.

Il est parlé de la pêche de ces cétacés sur les côtes de Flandre en 875 dans le livre de la translation et des miracles de *Saint-Waast*. Une vie de SAINT-ARNOUD, évêque de Soissons dans le XI^e siècle, fait mention de la pêche de la baleine au harpon à l'occasion d'un miracle opéré par le Saint : des pêcheurs flamands avaient blessé avec des traits et des lances une grosse baleine; ils en croyaient la capture certaine, quand tout à coup, ranimant ses forces, l'animal s'agita si violemment qu'il était près de leur échapper. Dans cette circonstance, la seule ressource des pêcheurs fut d'invoquer le saint évêque, et suivant son légendaire, de lui promettre une partie de la baleine s'ils parvenaient à s'en rendre maîtres. Le saint agréa l'offrande : à l'instant même, résignée à son sort, la baleine se laissa lier, et sans résistance, fut amenée à terre au gré des pêcheurs.

Nous ne garantissons pas ce fait, mais il est certain que les baleines se montraient dans la

Manche vers l'an 1004 et en assez grande quantité. Il en est parlé à l'occasion d'une violente tempête où périrent plusieurs bâtiments dont on leur attribue en partie le naufrage.

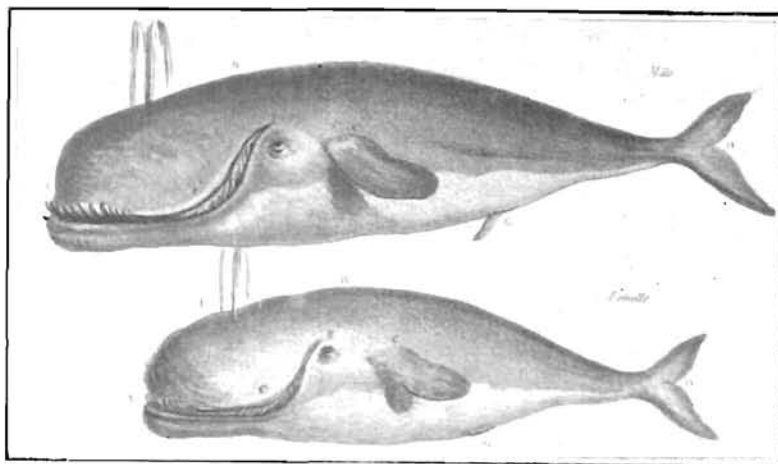


Fig. 11. Baleines : mâle et femelle.

(D'après une gravure de Duhamel du Monceau, vol. VI, partie II, pl. I, fig. 1 et 2).

Les côtes de Flandre étaient encore fréquentées par ces grands cétacés au commencement du xv^e siècle puisque en 1404 il s'échoua près d'Ostende huit baleines qui tombèrent au pouvoir des habitants (Noël de la MORINIÈRE).

La pêche à la baleine par les Basques dans le golfe de Gascogne.

Mais si d'une part les Norvégiens furent les premiers pêcheurs baleiniers du Nord, d'autre part les Basques le furent à l'ouest de l'Europe.

Suivant M. HAUTEFEUILLE ⁽¹⁾, dit M. BELLET dans son « Histoire Maritime de Fécamp », la pêche de la baleine fut découverte ou inventée par les Basques. De temps immémorial, écrit-il, ces peuples se livraient avec ardeur à la recherche de ce cétacé qui, dans les siècles reculés, fréquentait le golfe de Gascogne et particulièrement les côtes de Bayonne.

Les Basques commencèrent d'abord à tirer parti des individus que la mer rejetait fréquemment sur leurs côtes, où ils s'échouaient de telle sorte qu'ils ne pouvaient s'en retirer, et où il était si facile de les approcher pour les tuer; puis ils s'enhardirent jusqu'à poursuivre sur les flots dans de légères barques, ceux qui s'approchaient très près des terres. Les baleines capturées étaient aussitôt conduites à terre pour y être dépecées. Peu à peu ils agrandirent leurs barques pour leur permettre de pousser plus loin la poursuite de la proie convoitée.

Puis quand ces énormes animaux, diminuant en nombre par les vides que chaque année le harpon faisait parmi eux, et fatigués aussi très probablement par la guerre acharnée qu'on leur faisait, s'éloignaient des parages qu'ils affectionnaient autrefois, et qu'ils ne quittèrent qu'avec

⁽¹⁾ Code de la pêche maritime par M. L.-B. HAUTEFEUILLE, avocat à la Cour de cassation, 1 vol., Paris 1844.

regret, les Basques cherchèrent la nouvelle retraite qu'ils s'étaient choisie et se lancèrent alors, à travers les mers, à la poursuite de la riche proie qui fuyait devant eux; c'est alors que les

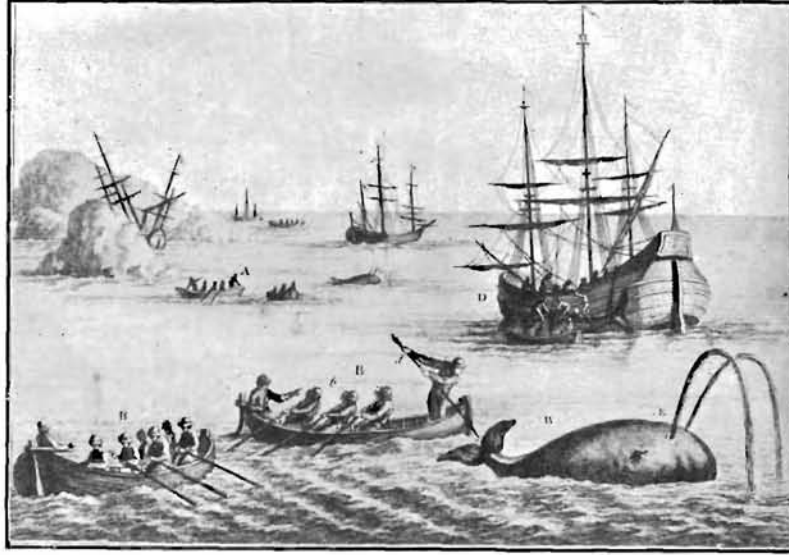


Fig. 12. La pêche à la baleine : une baleine poursuivie par deux chaloupes.
(D'après Duhamel du Monceau. *Traité des Pêches*, vol. VI, part. II, sect. X, pl. I, fig. 3).

Bretons, les Normands et tous ceux du littoral français de l'Océan et de la Manche commencèrent à suivre l'exemple des Basques et à apprendre l'art difficile de pêcher la baleine.

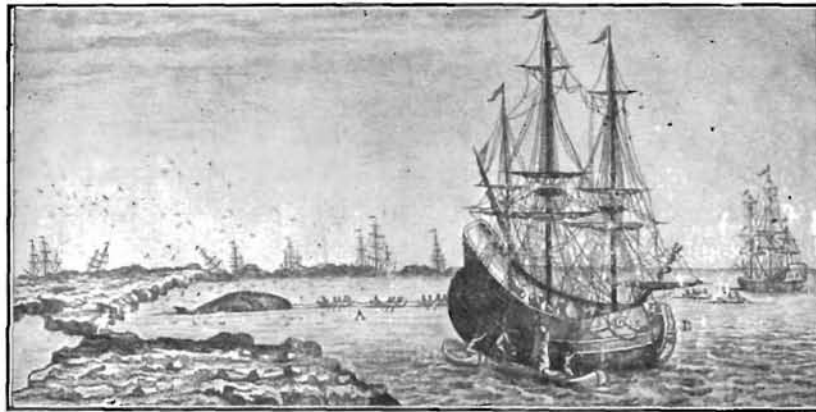


Fig. 13.
Baleine remorquée. On remarquera le joli trois-mâts à forme de galère, voiles carguées.
(Duhamel du Monceau, part. II, sect. X, pl. IV, fig. 1).

Pendant très longtemps, les Français restèrent en possession exclusive de cette pêche beaucoup moins dangereuse et beaucoup plus rémunératrice qu'elle ne l'est aujourd'hui car l'énorme gibier qu'ils chassaient était toujours rencontré dans les régions tempérées de l'Océan Atlan-

tique, loin des glaces qui brisèrent, depuis, tant de bâtiments baleiniers; les cétacés étaient beaucoup plus facilement abordables qu'ils ne le sont aujourd'hui, et les individus capturés étaient généralement plus gros et plus gras.

Parmi les étrangers, les Hollandais furent les premiers à appliquer pour leur propre compte les méthodes qu'ils étaient venus apprendre comme matelots salariés sur les baleiniers français. A force de promesses, ils s'assurèrent même au début le concours de quelques capitaines baleiniers français qui commandèrent leurs premières expéditions et instruisirent leurs équipages.



Fig. 14. Chaloupe renversée par une baleine.
(Duhamel du Monceau, part. II, sect. X, pl. IV, fig. 2).

Les Anglais suivirent de près l'exemple des Hollandais, et sous le règne d'ÉLISABETH qui fonda la puissance maritime de son pays, on expédia d'Angleterre pour la pêche de la baleine quelques bâtiments dont l'équipage était composé presque exclusivement de marins basques. (A. BELLET.)

Parmi les Basques, on distinguait les pêcheurs du *Cap Breton*, du *Plech* ou *Vieux Boucau*, ceux de *Biarritz*, de *Guétharia*, de *Ciboure* et de *Saint-Jean-de-Luz*.

Le droit de baleine.

Les Basques donnaient à l'Église, par dévotion, les langues de baleines et des baleineaux,



Fig. 15. Baleine blessée renversant une embarcation.
(Duhamel du Monceau, part. II, sect. X, pl. IV, fig. 3).

comme étant la partie la plus délicate. Mais les rois d'Angleterre, maîtres de la Guyenne et de

la Gascogne pendant la guerre de Cent Ans, s'attribuèrent le «*droit de baleine*». En 1338, le roi Édouard III, voulant dédommager Pierre de PUYANNE des dépenses qu'il avait faites pour équiper à Bayonne l'escadre dont il était amiral, lui délégua les droits qu'il percevait au port même de Biarritz (6 livres sterling par baleine); il fallait que la capture de ces baleines fût considérable pour que les droits seigneuriaux s'élevassent à une somme telle qu'Édouard l'affectait aux frais de l'équipement de ses bâtiments de guerre! Ce fait seul doit nous donner une grande idée de la pêche de la baleine dans le Golfe de Gascogne, vers le milieu du XIV^e siècle (Noël de la MORINIÈRE).

Le lard de la baleine et du cachalot était, d'après ALBERT, le *graspois* que nous voyons souvent cité dans les ordonnances des Rois de France.

La prérogative réclamée par Édouard II en 1324, lui attribuait la tête de la baleine, la queue étant réservée pour la reine.

Les fanons de la baleine au Moyen Age.

Le motif de ce partage paraît bizarre, dit BLACK-STONE car les fanons sont précisément dans tête et le graspois dans le corps de la baleine, et c'était avec les fanons de la baleine qu'on ornait la garde-robe de la reine.

En 1202, les hommes de guerre portaient au lieu de plumets, des *fanons de baleines effilés*, dont ils ornaient leurs casques comme l'établissent deux passages de GUILLAUME LE BRETON ou WILHELM BRITO⁽¹⁾ : ... «*galeamque nitentem*

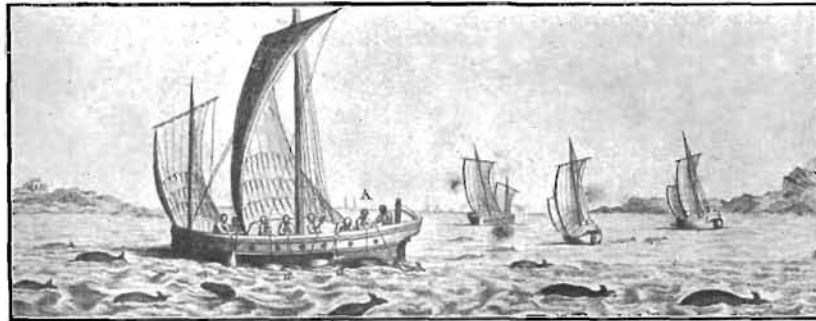


Fig. 16. Navires au milieu d'un banc de cétacés.
(Duhamel du Monceau, part. II, sect. X., pl. IV, fig. 4).

«*Balaenacque jubas ceu cornua bina gerentem*.....
«
«*gemina e sublimi vertice fulgens*
«*cornua conus agit superasque educit in auras*
«*e costis assumpta nigris, quas faucis in antro,*
«*branchia balaenae Britici colit incola ponti.*»

(1) WILHELM BRITO. — Philipp., IX, 159; XI, 321.

On voit aussi par les statuts des tissutiers brodeurs doreurs de Rouen, publiés sous CHARLES VI en 1403 «qu'il leur était défendu d'œuvrer le laiton avec l'or soudé *sur le*

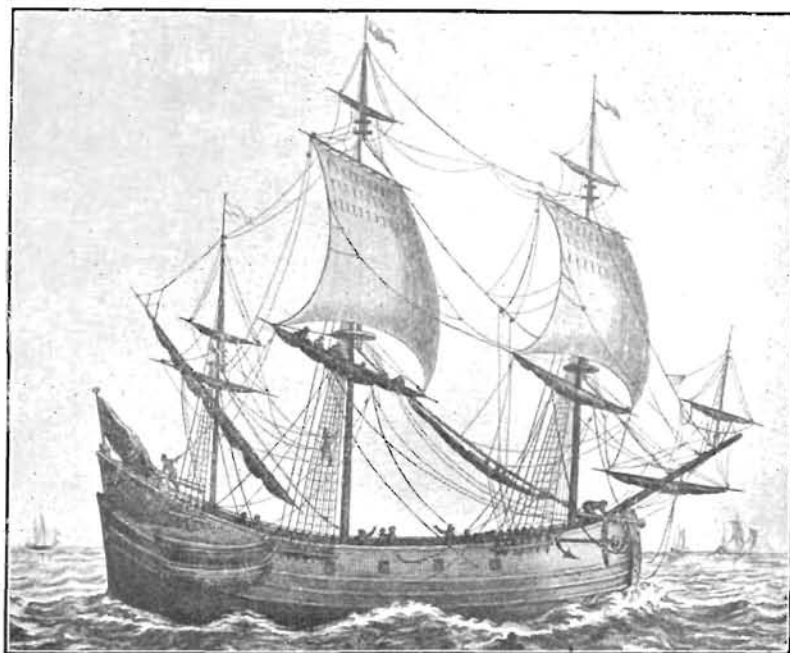


Fig. 17. Un navire baleinier naviguant vent arrière sous les huniers.
(Duhamel du Monceau. *Pesches*. Part. II, sect. X, pl. V, fig. 1).

«*parchemin de la Baleine*⁽¹⁾» prouve que cette matière était admise dans les ornements



Fig. 18. Baleines mortes remorquées à terre, dépeçage et extraction de l'huile.
(Duhamel du Monceau. *Pesches*. Part. II, sect. X, pl. V, fig. 2).

extérieurs des femmes comme elle l'est aujourd'hui dans la confection des corsets, en faveur de son élasticité.

⁽¹⁾ Ordonnances des Rois de France, VIII, 608.

Il ne faut donc pas s'étonner si ces fanons étaient une matière de commerce en 1315 quand une ordonnance de LOUIS X LE HUTIN annonce que les *cent baleines* qui sont transportées à Paris par la Seine, doivent sept sous au Roi⁽¹⁾ (Noël de la MORINIÈRE, 1815).

Le "Nord Caper" dans le golfe de Gascogne.

DUHAMEL DU MONCEAU (1772) dit que les baleines du Golfe de Gascogne étaient moins grosses que celles du Spitzberg et du Groënland. Il pense que c'étaient des «Nord Caper», et dit que

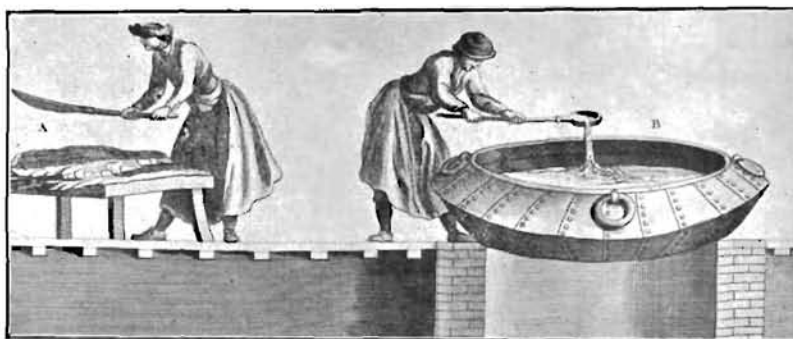


Fig. 19. Le lard qui a été levé de la baleine par grands morceaux est porté sur un établi en A et découpé en petits morceaux portés dans une grande chaudière B montée sur un fourneau en briques où on le fait cuire pour en extraire l'huile.

(Duhamel du Monceau. *Pesches*, part. II, sect. X, pl. VII, fig. 1)

quelques-uns les nommaient «sardes» : dans les mois d'août et de septembre, temps auquel

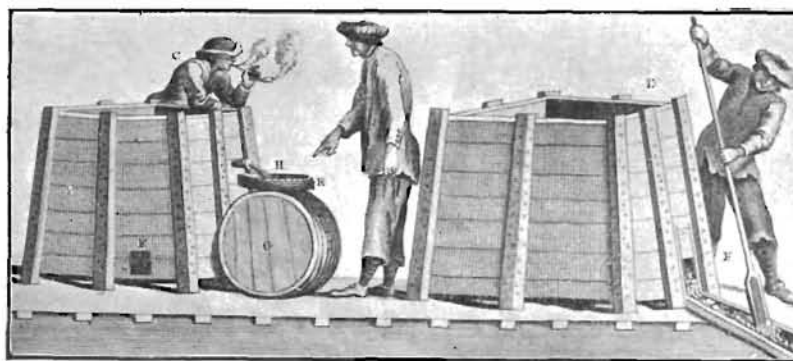


Fig. 20. L'huile extraite est versée dans un cuveau de bois (C D) rempli d'eau. La lie et les impuretés tombent au fond. L'huile qui surnage est décantée et recueillie en H dans des futailles (G). Les impuretés sont ensuite évacuées par F.

(Duhamel du Monceau. *Pesches*. Part. II, sect. X, pl. VII, fig. 2).

les grosses baleines sortent des mers du Nord pour passer dans des climats plus tempérés, il

⁽¹⁾ Ordonnances des Rois de France, I, 600.

en paraît quelques-unes sur les côtes d'Espagne, depuis le *cap Finisterre* jusque vers l'embouchure de la Garonne ; il est même arrivé qu'on en a pris le printemps et l'été. Ces baleines retournent au nord vers les mois d'avril et mai et les pêcheurs normands qui font la pêche du maquereau hors les *Sorlingues*, en aperçoivent quelquefois des bancs considérables : elles s'annoncent par le bruit que fait l'eau qui sort de leurs évents. Quand on rencontre de ces bancs, on les poursuit et on tâche d'en tirer à coups de harpons et de lances, ou de les échouer à terre, dans un lieu où il y ait des chaudières établies sur des fourneaux de briques pour fondre le gras.

Extraction de l'huile à terre ou à bord des baleiniers.

On peut faire l'extraction de l'huile, soit en remorquant la baleine à terre, et en opérant dans une baie du rivage, soit à bord du bâtiment lui-même.

En faisant l'extraction de l'huile dans les bâtiments eux-mêmes, on évite le transport du gras et le désagrément d'infecter d'une très mauvaise odeur le quartier où l'on prépare l'huile qui est d'autant plus belle qu'on l'a préparée plus promptement. On a encore l'avantage que, pendant

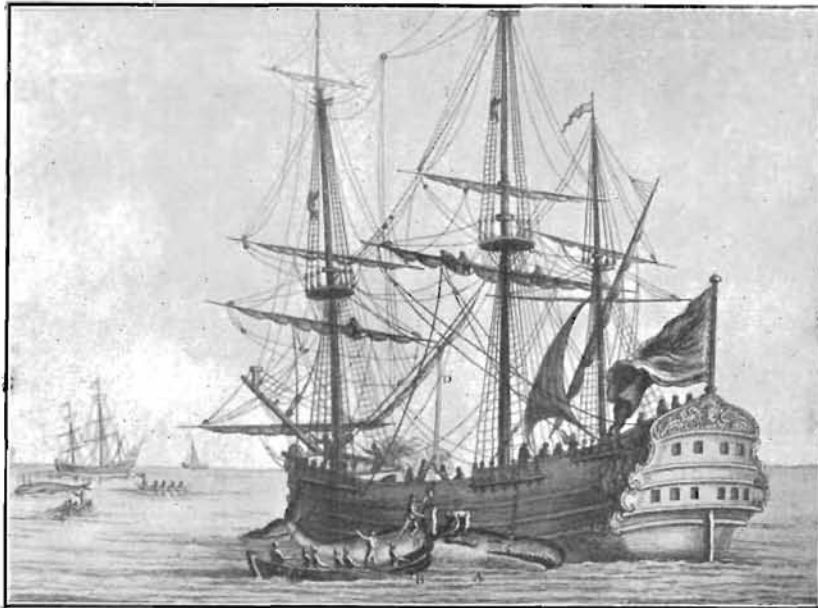


Fig. 21. Traitement à bord des baleiniers. La baleine est découpée le long du bord.
(Duhamel d. Monceau. *Pêches*. Part. II, sect. X, pl. VI, fig. 1).

que quelques hommes de l'équipage s'occupent à tirer l'huile, les autres vont à la pêche, mais un grand inconvénient pour la préparation des huiles à bord des vaisseaux est le danger de l'incendie, car, malgré toute l'attention que l'équipage apporte pour les éviter, il arrive quelquefois que quelques bâtiments en sont les victimes (DUHAMEL DU MONCEAU, 1772).

La baleine a une langue énorme, charnue, très épaisse et surtout très grasse : elle peut à elle seule, fournir 8 à 10 tonneaux d'huile.

Mais ce qui fait surtout la valeur industrielle de la baleine, en dehors des fanons qui garnissent sa bouche, et que l'industrie emploie sous le nom de *baleines*, c'est l'énorme couche de

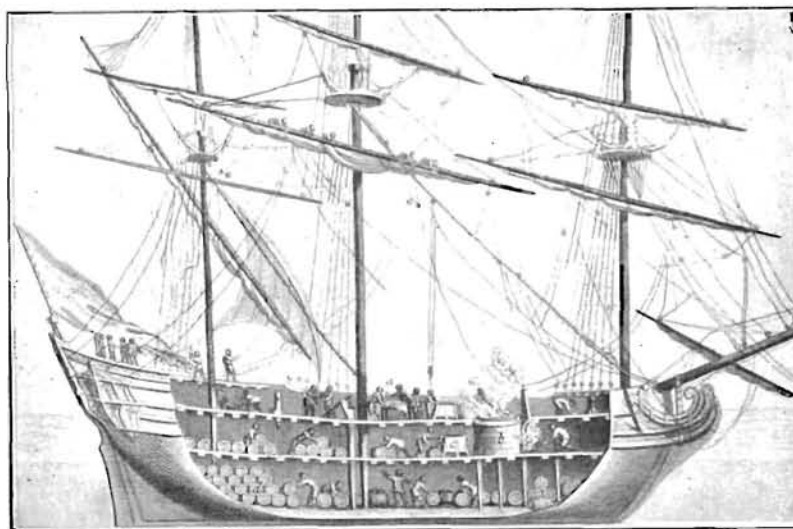


Fig. 22. Disposition intérieure d'un bâtiment baleinier dans lequel se font toutes les opérations d'extraction et de clarification de l'huile (Duhamel du Monceau. *Pesches*. Part. II, sect. X, pl. VI, fig. 3).

tissu adipeux ou de lard qui se trouve entre sa peau et ses muscles et qui sert à la fabrication de l'*huile de baleine*; ce lard peut atteindre, chez certains individus une épaisseur de plus d'un demi-mètre et fournir jusqu'à 120 à 150 tonneaux d'huile.

Prix de l'huile.

D'après DUHAMEL DU MONCEAU, une barrique d'huile de 30 veltes, que les Hollandais vendaient autrefois 140 livres, ne se vendait plus que 70 livres à la fin du xviii^e siècle.

La baleine franche et les baleinoptères.

Autrefois, on rencontrait la Baleine dans toutes les mers et elle était surtout nombreuse dans le golfe de Gascogne et jusque dans la Manche; mais la poursuite acharnée qu'on lui a faite pendant près de dix siècles l'a fait désertier nos mers, en même temps que son nombre a considérablement diminué à la surface du globe. C'est que cet énorme cétacé ne jouit pas de la fécondité exceptionnelle que nous avons pu admirer chez le hareng et le maquereau dont les femelles pondent chaque année, des vingtaines de milliers d'œufs pouvant donner naissance chacun à un nouvel individu. Chez la Baleine, au contraire, la femelle ne donne naissance, après neuf ou dix mois de gestation, qu'à un, rarement deux baleineaux que la femelle allaite pendant un an ou deux. Aussi ne trouve-t-on plus guère aujourd'hui ces animaux que dans

les mers glacées des pôles où leur chasse est devenue plus dangereuse en même temps que moins lucrative.

En dehors de la *baleine franche*, dont la longueur est de 20 à 30 mètres avec une circonférence de 18 à 20 mètres et un poids de 150 tonnes, il existe plusieurs variétés de *cétacés à fanons pourvus de nageoires dorsales* ou *baleinoptères*.

Le Rorqual. — Baleinoptère à nageoire dorsale se montre encore assez souvent dans la Manche et la Méditerranée où il se nourrit de sardines, d'anchois, de harengs et de merlans. Le *Rorqual* donne environ 50 tonneaux d'huile.

La « *Jubarte* » est une variété du *Rorqual* dont les pêcheurs basques nous ont laissé la description et dont le ventre présentait des sinuosités longitudinales analogues à celles du *Rorqual commun*.

La Baleine « *Nord-Caper* » que DUHAMEL DU MONCEAU cite comme devant être celle du golfe de Gascogne aux xv^e et xvi^e siècles, ne se trouve plus que dans les glaces du pôle avec deux genres de baleinoptères aussi grands qu'elle, nommés par les Anglais et les Américains : *Fan-Back* et *Hunch-Back* (probablement *megaptera Boops*).

Citons enfin pour terminer, la *Baleine australe* que les derniers baleiniers français allaient chasser dans les mers du sud et que chassent encore les baleiniers Norvégiens (A. BELLET).

Le cachalot.

Le *cachalot*, cétacé souffleur à dents, se rencontrait communément dans le golfe de Gascogne, où il faisait aux baleines une guerre acharnée. D'après ANDERSON, le nom de *cachalot* aurait signifié à l'origine *animal à dents*; cette organisation dentaire du cachalot indique suffisamment que cet animal est essentiellement carnassier et sa taille le rend terrible à tous les autres habitants des mers, voire à la baleine qu'il ne craint pas d'attaquer. Il est aussi très dangereux pour l'homme dans la chasse que ce dernier lui fait.

La taille du cachalot peut atteindre 25 à 30 mètres et la circonférence de son corps va jusqu'à 17 mètres. La pêche des cachalots n'offre pas autant d'avantages que la pêche à la baleine : ils ne fournissent qu'une assez faible quantité d'huile, et leur lard, qui n'a guère plus de quinze centimètres d'épaisseur, est tout rempli de tendons et de filaments qui en rendent la fonte plus difficile.

Le blanc de baleine et l'ambre gris.

Mais pour compenser cette infériorité dans le rendement en huile, le cachalot offre au pêcheur deux autres produits qu'il ne trouve pas dans la baleine et les autres cétacés : ces deux produits spéciaux sont le *spermaceti* ou *blanc de baleine* et l'*ambre gris*.

Dans l'énorme boîte crânienne de l'animal se trouve au-dessus du cerveau, une matière huileuse qui, refroidie et purifiée donne une substance blanche, nacréée et friable connue

dans le commerce et l'industrie sous le nom de « *blanc de baleine* » ou « *spermaceti* ». Un cachalot adulte de taille moyenne peut fournir 20 barils de blanc de baleine.

Quant à l'*ambre gris*, c'est une substance odorante que l'on trouve dans les intestins du cachalot à un mètre ou deux de l'anus, et qui paraît être une variété d'excréments provenant de la digestion incomplète des calmars ou encornets absorbés par le cétacé. Il y a également l'*ivoire* et les *os* du cachalot que les pêcheurs utilisent.

Il y a trois ou quatre espèces de cachalot : le cachalot *macrocéphale* ou cachalot à *grosse tête*, le cachalot *trumpo* (qui vint s'échouer sur la barre de Bayonne en 1741), le cachalot *cylindrique* ou *physale cylindrique* de Lacépède.

La grande pêche de la baleine et du cachalot à travers l'histoire.

La grande pêche à la baleine a été pratiquée en France depuis le xiv^e siècle, à l'aide de navires de 300 tonnes armés de 5 ou 6 embarcations appelées *baleinières*; ces embarcations sont munies de trois funes de 120 brasses. La dernière fune porte une harpoire de chanvre qui tient le harpon, manche de bois de deux mètres formant angle droit avec la pièce de fer en forme de flèche.

Les Basques.

Les premiers baleiniers viennent du *cap Breton* et de *Saint-Jean-de-Luz*. Les basques comptèrent jusqu'à 60 navires armés par 50 à 60 matelots et jaugeant de 200 à 300 tonneaux, ce qui représentait en tout 15.000 hommes qui travaillèrent dans les eaux américaines de Terre-Neuve et du Groënland, pendant deux cents ans.

En 1636, *Saint-Jean-de-Luz* fut pris par les Espagnols et la pêche à la baleine fut ruinée.

A partir de cette époque, les Hollandais initiés par les Basques à la pêche de la Baleine, prennent le pas sur eux.

Les Normands.

Mais les Normands qui pêchaient les cétacés sur les côtes de France et exploitaient les morues de Terre-Neuve depuis le milieu du xvi^e siècle, durent aussi participer de bonne heure à la pêche de la baleine, alors si abondante dans les parages de Terre-Neuve et du Canada. Il semble établi que les principaux ports Normands qui armèrent pour cette pêche au xvii^e siècle furent *Honfleur*, *Le Havre*, *Dieppe* et *Rouen*. La pêche se fit d'abord dans la zone tempérée de l'Océan Atlantique du Nord, et à l'origine nos baleiniers ne dépassaient pas le 50^e parallèle Nord mais quand, pourchassées par les Français, les Hollandais, les Anglais et les Hambourgeois, qui entrèrent successivement en ligne, les baleines abandonnèrent les mers libres pour se réfugier dans les glaces polaires où elles trouvaient un abri plus sûr, les baleiniers durent modifier leurs armements et leurs procédés de pêche, afin d'aller chercher leur gibier dans ces régions éloignées que les glaces flottantes rendent si dangereuses.

Pêche du nord et pêche du sud.

Il y eut alors deux sortes de pêches nécessitant chacune un armement particulier :

1° La *Pêche du Nord*, sur les côtes du *Labrador*, du *Groënland* et de l'*Islande*, à l'île *Jean-Mayen*, au *Spitzberg*, puis dans le détroit de *Davis* et la mer de *Baffin*;

2° La *pêche du Sud* sur les côtes du *Brésil*, de la *Patagonie* et du *cap Horn*, puis au 62° sous les îles *New-Shetland*, sur les côtes du *Chili*, du *Pérou* et au cap de *Bonne-Espérance* et *Madagascar*; c'est aux baleiniers du sud que l'on doit les premières connaissances précises sur la *Polynésie*, qu'ils parcouraient dans tous les sens.

Les Hollandais au XVII^e siècle.

Nous avons dit déjà que les Hollandais et les Anglais avaient été initiés par les Basques à la pêche de la baleine mais qu'ils ruinèrent peu à peu cette industrie chez nous. En 1610 les Hollandais enrôlaient à prix d'or les matelots français rompus à cette industrie et portèrent la pêche en *Islande*, au *Groenland* et au *Spitzberg*. Puis ils firent à nos nationaux une lutte acharnée, pourchassant les navires isolés qu'ils rencontraient, détruisant les établissements et huileries à terre, en même temps qu'ils entouraient leurs pêcheries d'un réseau de réglementations tendant à écarter les Français le plus possible.

Le *traité d'Utrecht* en nous enlevant en 1713 l'*Arcadie* et *Terre-Neuve*, porta un coup terrible à la pêche à la baleine en France; mais même avant ce traité, l'organisation des pêcheries hollandaises nous avait été funeste; déjà au Moyen Âge, les Hollandais s'armaient en guerre pour aller exercer leur industrie dans la Manche et dans la mer du Nord, mais nulle part, cet appareil militaire ne prit un aussi large développement que dans les armements à la pêche à la baleine chez nos rivaux. Ces précautions étaient prises en temps de paix comme en temps de guerre et il est bon de remarquer que, à la fin du XVII^e siècle, lorsque GUILLAUME D'ORANGE occupait le trône d'Angleterre et que l'accord le plus complet existait entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne, toutes ces précautions étaient prises uniquement contre les pêcheurs français.

Il s'était même formé à cette époque une sorte de confédération des ports de la mer du Nord : les Hollandais ayant pris sous leur protection les baleiniers de *Hambourg*, de *Lubeck* de *Brême*, de *Suède* et de *Danemark*. *Hambourg*, à cause du grand nombre de ses baleiniers, fournissait même sa part de protection.

Escadres accompagnant les baleiniers en 1697.

Voici d'ailleurs les détails que nous fournit M. de SÉGUR-JAPEYRON⁽¹⁾ :

La flotte expédiée cette année-là à la pêche de la baleine comprenait exactement 200 bâtiments dont 128 hollandais, 51 hambourgeois, 12 brémois, 4 danois, 2 suédois, 2 d'Emden et un de Lubeck. L'escorte se composait de 11 navires de guerre armés de 518 canons et

(1) Histoire d'un traité de paix et d'un traité de commerce conclu entre la France et l'Angleterre par M. DE SÉGUR DUPEYRON, 1 vol., Paris, 1842.

montés par 2.228 hommes d'équipage. *Hambourg* n'avait fourni pour sa part que deux navires armés de 108 canons et montés par 461 hommes d'équipage.

C'était comme on le voit, une force respectable bien faite pour assurer aux Hollandais l'empire des mers du Nord, où les baleiniers français se rendaient isolément et sans escorte, n'ayant pour se défendre que quelques canons ou pierriers dont ils armaient leurs bâtiments de pêche.

Le nombre total de baleines capturées par l'expédition hollandaise de 1697, dont nous donnons le détail plus haut, avait été de 1868.

En 1736, il en fut pris 857 par les Hollandais seuls qui avaient armé 191 bâtiments.

En 1771, les Hollandais prirent 500 baleines avec 254 bâtiments.

Encouragements à l'industrie baleinière.

Avec une pareille organisation, les Hollandais purent, à la faveur des guerres malheureuses qui marquèrent la fin du règne de Louis XIV, pourchasser nos baleiniers dans toutes les mers où ils exerçaient leur industrie et ruiner leurs établissements qu'à plusieurs reprises, ils détruisirent de fond en comble. Le traité d'*Utrecht* en 1713 leur porta le dernier coup et jamais, depuis cette époque, les pêcheries françaises ne purent se relever.

Dès 1783, le mal était si grand, que le roi Louis XVI crut devoir faire appel aux étrangers pour essayer de faire revivre chez nous les anciennes traditions de la chasse aux grands cétacés : une colonie de *Nantukais* vint s'établir à Dunkerque. En outre de diverses immunités qui leur furent accordées pour les fixer dans le pays, le gouvernement de Louis XVI créa en leur faveur une prime de 50 francs par tonneau de jauge des navires expédiés à la pêche ; ces premières primes n'étaient accordées qu'aux étrangers seulement ; ce ne fut qu'en 1792 qu'un décret de la Convention nationale les étendit aux Français, mais les guerres de la Révolution et de l'Empire arrêtaient tous les armements baleiniers et les *Nantukais* eux-mêmes se dispersèrent.

L'ordonnance du 8 février 1816 de la Restauration fait renaître l'industrie baleinière : les armateurs sont autorisés à employer deux tiers de marins étrangers et l'État accorde des primes de deux natures : une première prime ou prime d'armement fixée à 50 francs par tonneau de jauge ; une seconde prime de 50 francs par tonneau accordée à tout navire qui ayant franchi le *cap Horn* ou le détroit de *Magellan*, aura navigué 16 mois au moins et 26 mois au plus.

Cette législation porte tout d'abord d'excellents fruits.

Dès 1831, le nombre de baleiniers s'élève à 16, puis s'élève à 21 en 1832, à 34 en 1833, à 44 en 1837 (sur ces 44 baleiniers, le port du Havre en fournit 35).

Mais, à cette époque, les Américains du Nord, qui commençaient déjà à remplacer les Anglais et les Hollandais, armaient 518 baleiniers et exportaient des huiles de baleine et de cachalot jusqu'en Angleterre et en Irlande, malgré les droits énormes dont les huiles étrangères étaient frappées à leur entrée dans ce pays. L'Angleterre n'armait plus que 142 baleiniers et le Danemark, par contre, en avait 80, mais de faible tonnage.

On eut beau remanier le système des primes en 1819, 1825, 1828, 1829, 1836 et 1841, Calais et Dunkerque cessèrent les premiers d'armer pour cette pêche. Le Havre résista jusqu'en 1868 : c'est à ce port qu'appartient l'honneur d'avoir armé le dernier baleinier français.

La dernière loi sur les primes qui date de 1851 tomba ainsi d'elle-même en désuétude (A. BELLET).

Pêches du dauphin et du marsouin. - Le dauphin, cétacé héraldique.

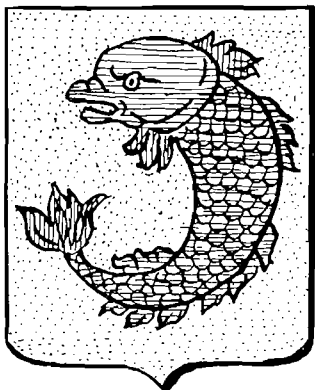


Fig. 23. Le Blason des Dauphins du Viennois.

Les Dauphins du Viennois portent :
« D'or au dauphin d'azur,
crotté et peautré de gueules ».

(GHEZZI.)

Les idées religieuses chez les Grecs et les Romains s'opposaient à la pêche du Dauphin qui était considéré comme un poisson sacré. Ces idées disparurent au Moyen Âge et l'on pêchait indistinctement les *Dauphins* et les *Marsouins*. Mais on considérait néanmoins le *Dauphin* comme un poisson dignitaire, et choisi notamment pour figurer dans les armoiries, à l'égard du lion parmi les quadrupèdes, et le l'aigle parmi les oiseaux. C'est dans cette vue que les *comtes de Viennois* mirent dans l'écusson de leurs armes un *dauphin d'azur sur champ d'or* pour exprimer sa supériorité sur les autres habitants des eaux. C'est *GUGUES IV* qui, vers l'an 1140, se donna le premier le titre de *Dauphin du Viennois* et *GUGUES VII* qui, en 1258, prit un dauphin pour ses armes, sans néanmoins exclure de son écu, celles de ses prédécesseurs. Ce prince est représenté, sur un ancien sceau, à cheval, armé, ayant un dauphin sur le bouclier qu'il porte à son bras gauche. L'effigie de ce cétacé ne se voit seule dans l'écu des comtes de Viennois que vers la fin du XIII^e siècle⁽¹⁾, notamment sous *HUMBERT II*. Il est vraisemblable que l'ancienne réputation du dauphin qui s'était perpétuée jusqu'aux temps de la chevalerie, est le seul titre qui le fit admettre dans l'écusson des armes d'un souverain dont le domaine n'était point maritime, observation qui s'applique également aux armoiries des dauphins d'*Auvergne* et des *comtes de Forez*.

En 1343, *HUMBERT II*, héritier de la maison de la Tour-du-Pin, céda le Dauphiné à la France en le donnant à *JEAN*, fils de *PHILIPPE VI DE VALOIS*, à condition que toujours le fils aîné du Roi de France prendrait le nom de *DAUPHIN*.

Le marsouin.

Nous trouvons dans les annales bénédictines une chronique de l'abbaye de *Jumièges* où l'auteur, parlant des agréments de tout genre que la nature du sol et le voisinage de la Seine procuraient aux religieux, observe qu'on pêchait près de ce monastère des poissons de cinq pieds de longueur, dont la chair servait à la nourriture de ces cénobites, et l'huile, à l'entretien des lampes qui brûlaient devant l'autel; or, c'est du marsouin que l'auteur de la chronique entend parler : dans les eaux de la Seine aucun autre animal n'eût procuré ce double avantage; un titre du XIII^e siècle confirme aux moines de *Jumièges* le bénéfice de cette pêche⁽²⁾.

Les riches abbayes de Normandie appréciaient ce merveilleux cétacé qui leur fournissait

⁽¹⁾ QUESNAY. — *Prov. Massil. Annal.*, 635.

⁽²⁾ DEGDALÉ. — *Monasticon anglicanum*.

une chair si délicate pour la nourriture des moines et une huile si bonne pour entretenir les lampes qui brûlaient devant l'autel. Aussi, depuis la *Bresle* jusqu'au *Couesnon* on prenait les marsouins dans des espèces de « *madragues* » analogues à celles de la Méditerranée pour la pêche des thons. Ces madragues appelées « *vasces* » se trouvaient sur le bord de la mer.

Dîme du marsouin.

HENRI II, DUC DE NORMANDIE, confirmant au monastère de *Jumièges* la donation de *Quillebœuf*, que lui avait faite un de ses prédécesseurs, accorda à cette abbaye les marsouins qui seraient pêchés sur les bancs de l'embouchure de la Seine voisins de ce port. De même en récompense des services que l'*abbaye de Fécamp* avaient rendus au Duc de Normandie, soit à l'occasion de la conquête de l'Angleterre par GUILLAUME LE CONQUÉRANT, soit même avant cet événement, diverses chartes avaient mis cette importante abbaye en possession de tous les marsouins qui venaient s'échouer sur les terres des fiefs baignés par la mer qu'elle possédait, tant en Angleterre qu'en France et qui avaient le titre de *baronnies*.

Lorsque l'établissement successif des communes en France eût diminué le nombre des fiefs et répandu des idées plus libérales dans toutes les classes de la nation, plusieurs barons et autres seigneurs de Normandie se désistèrent volontairement d'une partie de leurs droits, quoique la coutume la leur attribuât sans division. Les uns n'exigèrent des pêcheurs qu'une portion du marsouin telle que la tête ou la nageoire droite ; les autres se restreignirent au simple hommage : il consistait à présenter le marsouin à la porte du château, à en soulever le marteau avec la queue de l'animal et à frapper trois coups : *alors le marsouin était affranchi* et il pouvait se vendre comme une substance destinée à la consommation générale. (Noël de la MORINIÈRE.)

CHAPITRE V.

LA GRANDE PÊCHE DE LA MORUE A TERRE-NEUVE ET SUR LE GRAND BANC.

Les Normands en Amérique.

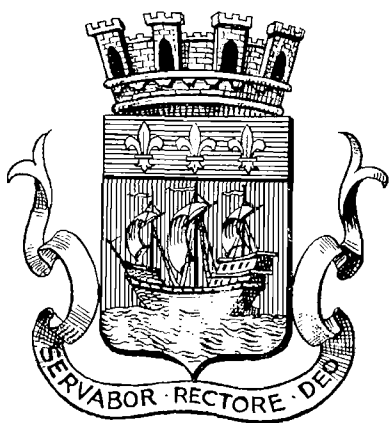


Fig. 24. La Rochelle

Le Groënland ou *Greenland*, *Terre Verte*, fut découvert en 982 par Eric RANDB et reçut son nom à cause de l'aspect verdoyant de sa plage. Puis en l'an 1001, l'Islandais BJORN allant chercher son père au Groënland, et poussé par une tempête dans la direction du sud-ouest, avait débarqué sur une terre plate, couverte de bois qui devait être le *Labrador*, c'est-à-dire une autre partie du continent américain. Retourné dans son pays d'origine, il avait organisé avec ZEIF, fils d'Eric RANDB, le colonisateur du Groënland, une seconde expédition au cours de laquelle ils descendirent le long des côtes américaines jusqu'à une contrée à laquelle ils donnèrent le nom de *Vinland* (pays du vin) à cause de sa fertilité et des raisins sauvages qu'ils y rencontrèrent. Cette découverte n'eut pas d'autres suites et cette première route d'Amérique trouvée par les Northmans fut aussitôt oubliée.

Les Basques aux « Terres-Neufves. »

Il n'en fut pas de même de la découverte des Basques; ces hardis pêcheurs avaient en effet trouvé sur les côtes des *Terres Neufves* où ils avaient abordé par hasard, les baleines qu'ils espéraient y rencontrer et les cétacés y étaient en si grand nombre qu'à partir de ce moment ils y retournèrent régulièrement chaque année exercer leur industrie.

Mais comme nos compatriotes ne rapportèrent de leurs expéditions que du poisson salé ou séché, du lard, de l'huile, des fanons et du blanc de baleine au lieu de l'or, des perles et des richesses de toutes sortes que les Espagnols de Christophe COLOMB trouvèrent quelques siècles plus tard aux Antilles, comme, au lieu de pays ensoleillés et parés d'une végétation luxuriante comme ceux que visitèrent ces mêmes Espagnols, ils ne purent parler dans leurs récits que des

brumes, des glaces et des végétations rabougries qu'ils avaient seulement rencontrées, aucun

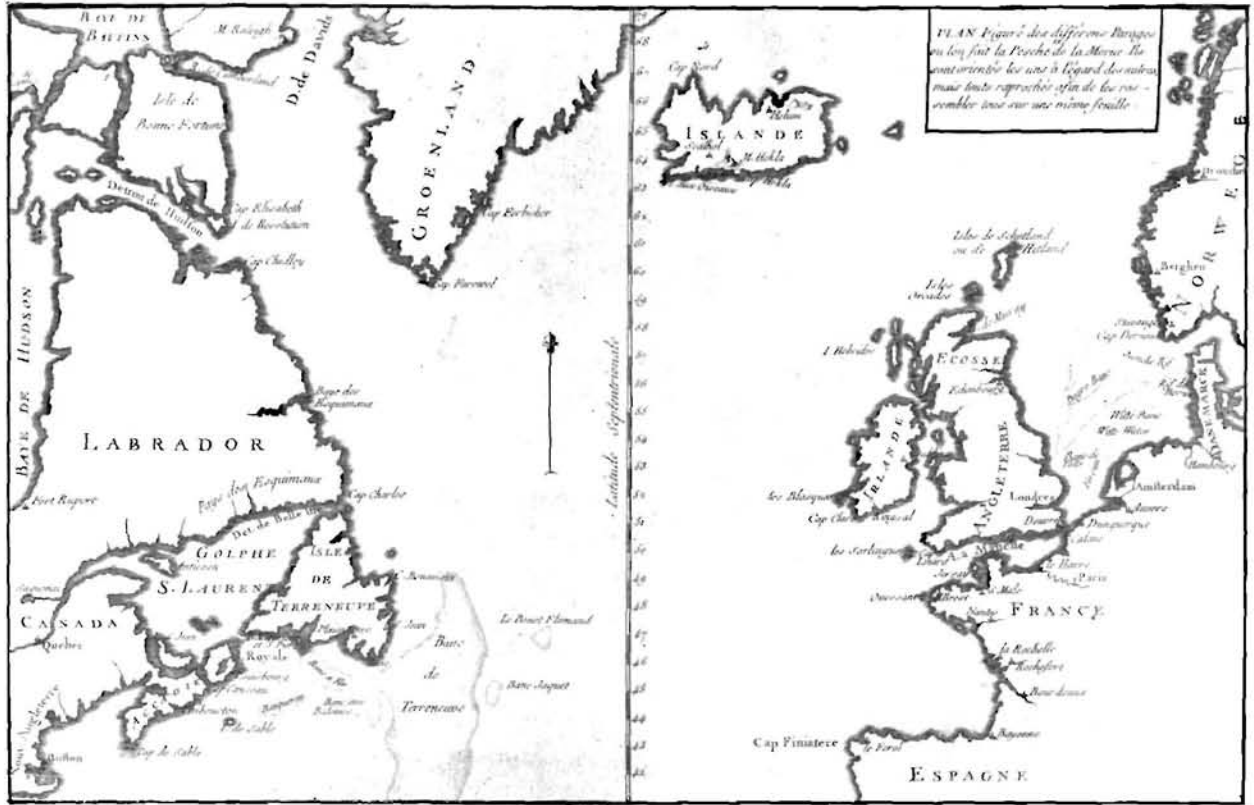


Fig. 25. Les différents lieux de pêche de la Morue.
(d'après Duhamel du Monceau. Traité des Pêches, part. II, sect. II, Pl. I.)

enthousiasme ne les accueillit, et cette première découverte du Nouveau Monde passa pour

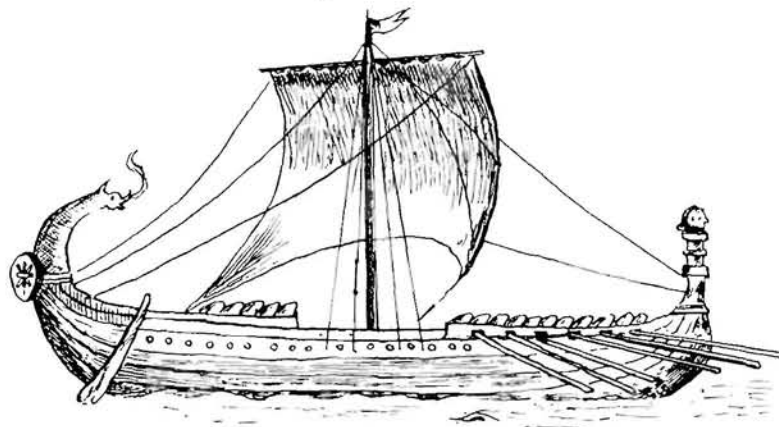


Fig. 26. Navire normand du XI^e siècle.

ainsi dire inaperçue; la nouvelle n'en franchit guère le monde des pêcheurs qu'elle intéressait.

Aussi, pour nous qui sommes intéressés dans cette grande pêche de la morue à *Terre-Neuve*, dont les Basques furent les véritables inventeurs, c'est à ce premier atterrissage des baleiniers du « *cap Breton* » sur les côtes des « *Terres-Neufves* » que nous devons faire remonter la véritable découverte du Nouveau Monde et l'établissement de la première route vraiment commerciale entre l'Europe et l'Amérique.

Malheureusement, il nous est encore impossible de donner une date fixe à cet événement historique; ce que nous pouvons affirmer, c'est qu'il précéda d'au moins un siècle et demi la première expédition de Christophe Colomb, expédition qui ne fut d'ailleurs organisée par le navigateur génois que sur les indications d'autres Basques que le vent avait poussés aux Antilles vers 1480⁽¹⁾.

L'Isle de Bacaleos ou Ile des morues.

Le R. P. FOURNIER parle aussi de « l'Isle de *Bacaleos* » comme d'un nom assez connu (en basque : « Ile des morues »). « L'an 1504, ainsi qu'il est porté dans l'« *histoire de Niflet* » et dans « *Magin* » 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 Gavor à HENRI-VII, roi d'Angleterre l'an 1497, ces terres sont appelées du nom d'« *Isle de Bacaleos* » comme d'un nom assez connu. 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* » et les originaires le nomment *Apagé*. »

Les premiers Français qui touchèrent les côtes d'Amérique étaient donc des pêcheurs et non des colonisateurs : la découverte qu'ils avaient faite ne constituait, à leurs yeux, qu'un simple incident de voyage dont ils profitèrent pour relâcher et s'installer provisoirement dans une des baies de ces *Terres-Neufves*, à seule fin d'y exercer leur industrie avec plus de facilité.

Caractère provisoire des installations des pêcheurs.

Armés pour la pêche à la baleine, et trouvant là autant de ces cétacés qu'ils le pouvaient souhaiter, ils ne pensèrent qu'à faire la chasse à leur gros gibier, à amener sur la grève les pièces qu'ils pouvaient capturer et à les dépecer là, bien tranquillement pour charger leur



Fig. 27. Nef du XV^e siècle pour la pêche de la Morue.

(1) Traité d'hydrographie du R. P. FOURNIER publié à Paris en 1667.

navire de lard et de fanons. Puis quand leur chargement fut complet, ils levèrent l'ancre pour retourner en France avec l'intention de revenir chaque année.

Ils y retournèrent chaque année en effet, mais la pensée ne leur vint pas de créer, si loin

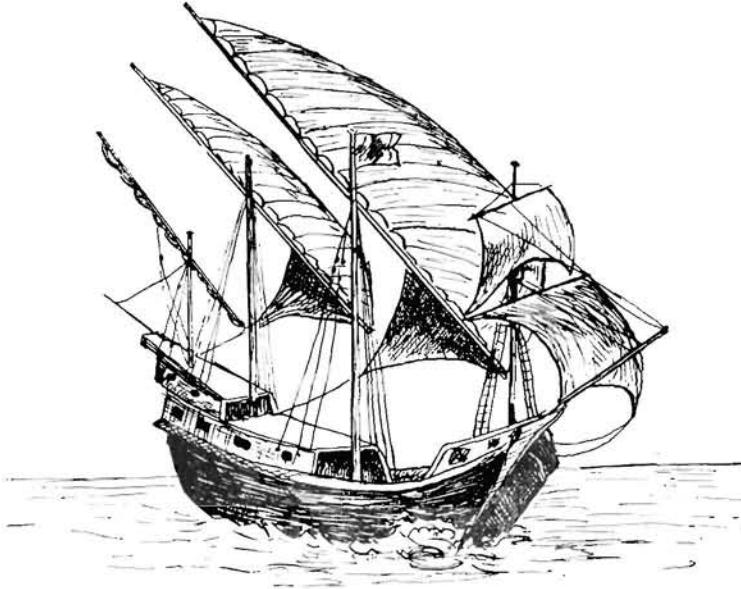


Fig. 28. Caravelle du XVI^e siècle

de leur pays d'origine, un établissement durable, car il aurait fallu, pour le garder et l'entretenir pendant leur absence, y laisser une partie de l'équipage et le pays ne leur offrait pas assez d'attrait pour cela.

Il en fut de même plus tard quand ils exploitèrent *la morue* : ce poisson y était partout si abondant que le point d'atterrissage importait peu aux pêcheurs et que la nécessité du choix d'une rade ne s'imposait nullement.

Pendant près de deux siècles, nos nationaux fréquentèrent donc régulièrement les parages de Terre-Neuve avant de chercher à s'y établir à demeure, et ce ne fut qu'au commencement du XVI^e siècle qu'eurent lieu les premières tentatives de colonisation proprement dite.

Pendant près de deux siècles, nos nationaux fréquentèrent donc régulièrement les parages de Terre-Neuve avant de chercher à s'y établir à demeure, et ce ne fut qu'au commencement du XVI^e siècle qu'eurent lieu les premières tentatives de colonisation proprement dite.

L'Empire colonial français en 1683.

Les *pilotes d'Ango* en 1508, le baron DE LERY en 1518, Jean VERAZANI en 1518, Jacques CARTIER en 1534, ROBERVAL en 1543, le marquis DE LA ROCHE en 1600, Aymar DE CHASTES et Samuel CHAMPLAIN en 1620, enfin CAVELIER DE LA SALLE et FRONTENAC sous LOUIS XIV construisirent peu à peu notre magnifique empire colonial de l'Amérique du Nord, qui, en 1683, comprenait l'île de *Terre-Neuve* et ses dépendances, l'île du *Cap Breton* et ses dépendances, l'*Acadie*, le *Labrador*, la baie d'*Hudson*, le *Canada* ou *Nouvelle France*, le *Nouveau Brunswick* et le *Maine* avec la *Louisiane* qui s'étendait alors des monts *Alleghanis* aux *Montagnes Rocheuses*.

Les colonies anglaises étaient toutes resserrées dans l'étroite bande de territoire qui s'étend des monts Alleghanis à la mer.

Les Anglais au Canada.

Le voisinage des Anglais constituait pour nos colonies une menace permanente et un danger qui n'aurait pas existé si CAVELIER DE LA SALLE et après lui le Chevalier d'IBERVILLE en prenant possession de la vallée du Mississippi, ne leur avaient coupé le chemin de l'Ouest. Entourés de toutes parts, sauf du côté de l'Océan par nos possessions, ils ne pouvaient s'étendre qu'à notre détriment, et en nous faisant la guerre pour nous déloger de nos positions. Disséminés

sur une étendue beaucoup trop vaste, nous n'y étions pas assez nombreux pour résister utilement à leurs attaques, qui allaient se faire de plus en plus nombreuses. Déjà en 1629, ils s'étaient emparés de Québec où ils ne restèrent que trois ans; en 1666, ils envahissaient l'Acadie qu'ils rendirent l'année suivante. Avant de nous appartenir, l'Acadie avait été en partie colonisée par les Écossais, ce qui lui valut depuis le nom de *Nouvelle-Ecosse*; aussi nos ennemis se servaient-ils de ce prétexte pour revendiquer le pays; il en était de même du territoire de la *Baie d'Hudson* où des Anglais s'étaient établis, vers le milieu du XVII^e siècle pour y faire la chasse du castor et d'où nous les avons délogés en 1710. Ainsi empêchés de se livrer à un commerce très fructueux, jaloux aussi du monopole de la pêche à la morue que nous assurait la possession de tous les rivages fréquentés par ce poisson, ils ne perdirent jamais une occasion de nous y attaquer chaque fois que la guerre s'élevait entre les deux nations et même en pleine paix quand ils le pouvaient faire sans crainte. Aussi les événements malheureux qui marquèrent la fin du règne de Louis XIV eurent-ils un grand retentissement, dans la Nouvelle France d'Amérique. La guerre de Succession d'Espagne qui dura treize ans, fut surtout désastreuse pour nous.

Les traités d'Utrecht en 1713. - Le French Shore de 1713.

Les traités signés à Utrecht en 1713, à Bade et à Rastadt en 1714 nous enlevèrent du même

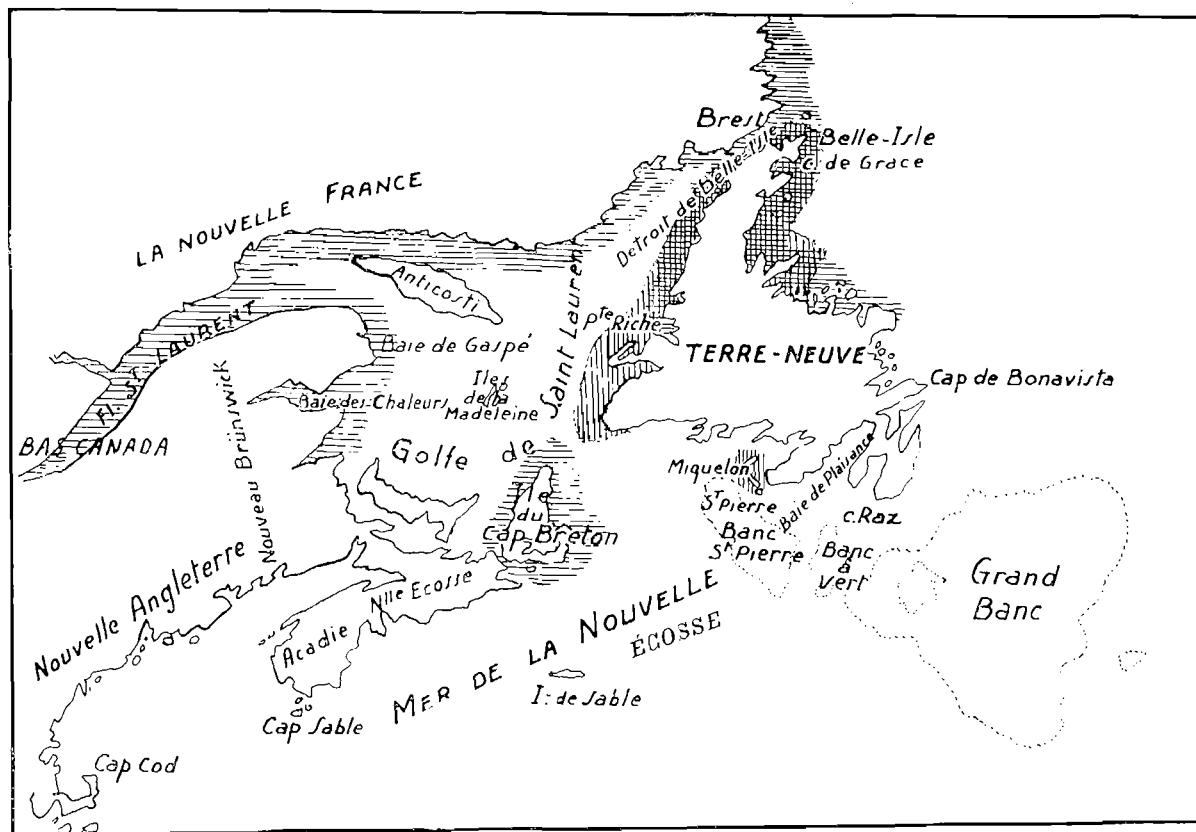


Fig. 29. Les Pêcheries Françaises après le traité d'Utrecht 1713. Le French Shore depuis 1783.

coup l'Acadie, le territoire de la Baie d'Hudson et l'île de Terre-Neuve avec toutes ses dépendances

qui appartenrent désormais en toute propriété à l'Angleterre. Les négociateurs français s'efforcèrent d'atténuer le préjudice causé aux pêcheurs de morue, en réclamant de l'Angleterre le droit de continuer à pêcher et à sécher sur une partie des côtes de cette île, tout en reconnaissant que le sol appartiendrait en toute propriété aux Anglais. Ces réclamations furent admises par les plénipotentiaires anglais et le droit de pêcher et de sécher la morue nous fut concédé sur toute la côte septentrionale de *Terre-Neuve* depuis le cap de *Bonavista* à l'Est à la *Pointe Riche* à l'ouest. Les Anglais appelèrent cette partie du rivage le *French Shore* c'est-à-dire la *côte Française de Terre-Neuve*. Nos droits sont consignés tout au long dans l'article XIII du traité d'Utrecht. Les droits étaient limités à la faculté d'installer sur le *French Shore* « des échafauds et cabanes nécessaires et usités pour sécher le poisson », mais on ne pouvait, ni fortifier la côte, ni y habiter, ni même y aborder en dehors de l'époque de la pêche.

En résumé, nous pouvions pêcher sur le *French Shore*, y débarquer, y édifier des cabanes et des échafauds, mais nous ne pouvions pas y coloniser.

Le traité de Paris, 10 Février 1763.

Pour les Anglais la question des pêcheries était tout à fait secondaire à cette époque. Mais peu à peu, leurs colons s'habituaient à cette pêche qu'ils avaient d'abord dédaignée, et quand, cinquante ans plus tard, le traité de Paris nous enleva le Canada, l'île du Cap Breton et la partie occidentale de la vallée du Mississippi, qui touchait aux colonies anglaises de la côte Atlantique, la pêche nous fut expressément interdite sur les côtes du cap Breton et du Canada.

Nos droits sur le *French Shore* furent maintenus et confirmés et pour nous servir de point de relâche, l'Angleterre nous rétrocéda les deux îlots rocheux de *Saint-Pierre-et-Miquelon* situés au sud de l'île de Terre-Neuve presque à la portée de ses canons.

Mais il était interdit de fortifier Saint-Pierre-et-Miquelon et d'y entretenir une garnison de plus de cinquante hommes; nous ne pouvions plus pêcher qu'à la distance de quinze lieues des côtes de l'*Île du cap Breton*. Dans le golfe du *Saint-Laurent*, nous avions le droit de pêcher mais en restant à trois lieues de toutes les côtes appartenant à la Grande-Bretagne, soit celles du continent soit celles des îles situées dans le golfe.

Si nos droits sur le « *French Shore* » avaient été solennellement reconnus, il n'avait nullement été question des pêcheurs anglais, et ceux-ci profitant du mutisme des traités à cet égard, prétendaient avoir aussi bien que nous le droit de pêcher sur la côte française.

Le traité de Versailles 1783.

Aussi, quand le traité de Versailles vint mettre fin à la guerre de l'Indépendance Américaine, la question du *French Shore* fut de nouveau réglée entre les contractants, et divers points restés jusqu'alors dans l'ombre y furent élucidés, pour fixer d'une façon définitive, les droits respectifs des Anglais et des Français.

Le Traité de Versailles réduisit à néant ces prétentions des Terre-Neuviens en proclamant que les droits de pêche des Français sur le *French Shore* sont exclusifs de la concurrence des pêcheurs anglais. Mais l'article 13 du traité d'Utrecht était modifié et on nous enlevait la côte comprise entre le cap *Bonavista* et le cap *Saint-Jean* à l'est pour nous donner toute la côte ouest jusqu'au cap *Raye*. Le *French shore* était donc compris entre le cap *Saint-Jean* et le cap *Raye*.

On nous laissait *Saint-Pierre-et-Miquelon* en supprimant les clauses humiliantes du traité de Paris.

Un acte additionnel réglait les conditions de la pêche : il y était dit que Sa Majesté Britannique prendrait les mesures les plus positives « pour prévenir que ses sujets ne troublent en aucune manière par leur concurrence la pêche des Français ».

Ainsi les Français conservaient seuls le droit de pêcher sur le *French Shore* entre le cap *Saint-Jean* et le cap *Raye*.

Accords de 1857 et 1884 au sujet du French Shore.

Pendant un quart de siècle, le traité fut exécuté loyalement. La Convention de Londres du 14 Janvier 1857 donne aux pêcheurs français le droit d'acheter l'appât, hareng et capelan sur toute la côte sud de Terre-Neuve. Mais bien que l'Angleterre semble, par les accords de 1857 et 1884 avoir une attitude conforme au traité de Versailles, le Parlement de Terre-Neuve a refusé son adhésion à ces nouvelles conventions; la métropole n'a pas osé passer outre, de sorte que ces accords ainsi que le traité de Versailles, sont restés à l'état de lettre morte.

Le pêche à la côte de Terre-Neuve.

Afin de donner plus de clarté à cet historique succinct de la pêche à Terre-Neuve, il est nécessaire d'établir ici une distinction entre les différentes méthodes employées, et de faire deux sections bien nettement séparées de nos pêcheries d'Amérique. Elles ne sont en vérité que deux branches d'une même industrie, mais dans chacune d'elles les armements et les procédés de pêche sont non moins différents que les modes de préparation des produits qu'on en retire.

L'une d'elles a son siège sur la partie du littoral de l'île de Terre-Neuve que nos traités avec l'Angleterre ont réservée à nos nationaux ainsi que sur les côtes des îlots de Saint-Pierre et-Miquelon : c'est la pêche sédentaire, avec sécheries ou *pêche à la côte*. L'autre se pratique au large sur les nombreux bancs que présentent ces régions et dont les principaux sont le Grand Banc de Terre-Neuve, le Banc à Vert, le Banc de Saint-Pierre, les Banquereaux du cap Breton, etc.; elle se pratique aussi dans le golfe du Saint-Laurent principalement dans le voisinage du groupe des îles de la Madeleine : c'est une pêche errante dont les produits sont préparés sur le bateau et salés au vert; on lui donne le nom de *Pêche au Banc*.

La pêche à la côte fut la seule pratiquée à l'origine par les Basques qui commençaient, en arrivant dans ces parages, par mettre leur navire à l'abri dans une des nombreuses rades que présentent les côtes si découpées de Terre-Neuve et du Cap Breton. Puis quand le bâtiment était en sûreté une partie de l'équipage descendait dans les chaloupes pour pêcher avec des filets dans la rade choisie, tandis que l'autre partie, descendue à terre, préparait le poisson rapporté par les pêcheurs.

D'après M. DE LAMARRE, les principaux centres de pêche étaient la *baie de Plaisance*, les côtes du *Chapeau Rouge* et du *Petit Nord* dans l'île de Terre-Neuve, ainsi que quelques points : la *baie de Gaspé* et celle des *Chaleurs* dans le golfe du Canada.

Pendant longtemps, la côte du *Petit Nord* à Terre-Neuve resta l'apanage exclusif des Bretons et des Malouins; comme ils y allaient en très grand nombre dans un espace restreint, les querelles dégénéraient souvent en rixes.

Règlement du 31 Mars 1640 du Parlement de Rennes.

En 1640, les négociants de Saint-Malò se décidèrent à rédiger un règlement qui fut homologué au Parlement de Rennes le 31 Mars 1640; ce règlement portait en substance que celui des maîtres des navires qui arriverait et jetterait l'ancre le premier dans le «*Havre du Petit maître*» demeurerait «*amiral de la pêche*», lequel, pour signal, mettrait l'enseigne sur son mât; qu'en cette qualité d'amiral, il pourrait choisir le havre qui serait le plus à sa convenance, ainsi que le galet qui lui serait nécessaire, en tenant compte du nombre d'hommes dont l'équipage serait composé; qu'en conséquence, pour bien établir son droit d'amiral et fixer son choix, il serait tenu d'envoyer à l'«*Echafaud du Croc*» un papier sur lequel il déclarerait le jour de son arrivée et le nom du havre qu'il aurait choisi.

L'échafaud du croc.

L'«*Echafaud*» ou «*chaufaud*» était une espèce de wharf ou de plate-forme en planches supportée par des poteaux et s'avancant assez loin dans la mer pour que les embarcations se

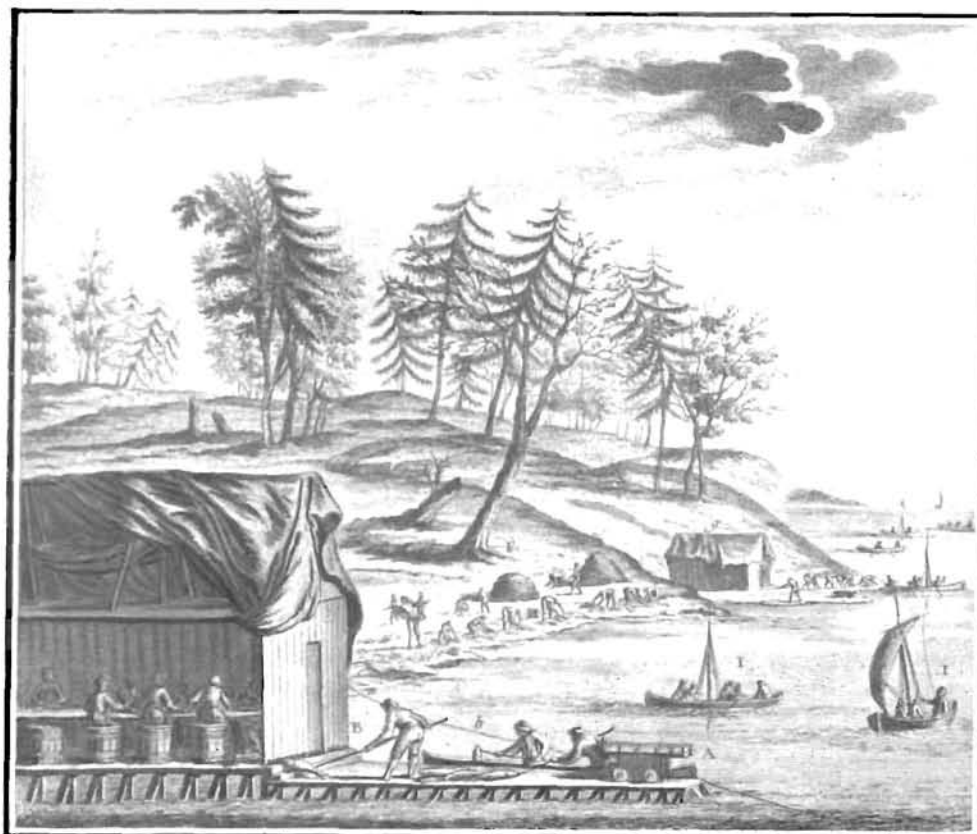


Fig. 30. Installation de pêcheurs à terre.
(Duhamel du Monceau. *Traité des Pêches*, part. II, sect. I, pl. XVI, fig. 2).

livrant à la pêche puissent y débarquer facilement leur poisson à toute heure de marée. Une

partie de cet échafaud, celle qui s'appuie sur la grève, est surmontée d'un hangar couvert sous lequel on procède à l'habillage du poisson. L'échafaud était parfois armé de deux pièces de canon ou pierriers pour défendre l'exploitation contre les attaques des naturels ou des corsaires anglo-américains.

A peu de distance du rivage se dressent des cabanes en bois servant d'abri à l'équipage, et de remise au poisson préparé; elles protègent également le poisson en cours de préparation. Enfin l'installation se complète par une *grave* ou *grève* portion de rivage défrichée, nettoyée et couverte de gros cailloux ou galets sur lesquels on étend le poisson pour le faire sécher; on installe aussi des claies en bois placées horizontalement sur des piquets élevés de deux à trois pieds au-dessus du sol.

Après l'«*amiral de la pêche*», à la côte du Petit Nord, les autres maîtres de bateaux étaient tenus de faire la déclaration du jour de leur arrivée et l'indication du hâvre qu'ils choisissaient parmi les places disponibles.

En 1671, le roi Louis XIV dut intervenir lorsque les armateurs et capitaines de Saint-Malò et autres ports de Bretagne firent appel à son omnipotence contre les intrus des ports de Normandie.

Arrêt du Conseil du Roi du 28 Avril 1671.

Par un arrêt du Conseil du Roi, en date du 28 Avril 1671, le Roi déclara commun pour tous ses sujets qui iraient pêcher la morue sur la côte du Petit Nord, le règlement du 31 Mars 1640 du Parlement de Rennes.

Ordonnance de Colbert, Août 1681.

Enfin l'*Ordonnance de Colbert d'Août 1681* codifie en les étendant et en les généralisant, les prescriptions du règlement de Saint-Malò de 1640; mais on n'y parle plus du titre d'amiral.

Tant que durait la traversée, le voyage se faisait en flotte, et bien loin de se distancer en cours de route, les navires accidentellement isolés cherchaient à rejoindre le gros de la flotte qui s'élevait parfois à 250 voiles; mais quand il n'y avait plus que quelques lieues à faire pour atterrir, les convoitises commençaient, et c'était à qui arriverait le premier à l'«*échafaud du croc*», soit pour gagner la maîtrise qui y était attachée, soit pour s'assurer le choix d'un bon hâvre avec les échafauds et les galets qui en dépendaient. Alors, si le temps se montrait défavorable aux voiles, les capitaines affrontaient les distances, le mauvais temps et les brumes, mettaient à l'envi leurs chaloupes à la mer avec leurs meilleurs matelots, forçant de voiles ou de rames pour se disputer la primauté de l'arrivée. Il en résulta de nombreux sinistres qui finirent par attirer l'attention du Conseil d'État du Roi.

Ordonnance du 8 Mars 1702.

Une nouvelle ordonnance du 8 Mars 1702, défendit très expressément aux capitaines des bateaux terre-neuviens d'envoyer leur chaloupe à la mer avant d'avoir mouillé, et ce, à peine de mille livres d'amende pour la première fois et de punitions corporelles en cas de récidive.

Après les désastres de la fin du règne de Louis XIV, il fallut restreindre la liberté de la pêche à la morue en Amérique, car les dangers que couraient les marins d'être attaqués par les ennemis dans ces parages éloignés ou dans les voyages d'aller et retour, forcèrent le Gouvernement à prendre des mesures de protection. Les capitaines qui voulaient se rendre à Terre-Neuve furent obligés de payer 3 livres par tonneau de jauge de leur vaisseau entre les mains du Trésorier payeur général de la Marine lequel leur délivrait un passeport du Roi sans quoi il ne leur était pas permis d'aller à la pêche de la morue : ils devaient exhiber ce passeport au capitaine commandant les vaisseaux d'escorte.

Les flottes de Terre-Neuve au XVIII^e siècle.

Pourtant vers 1719, après le *traité d'Utrecht* et malgré la concurrence des pêcheurs anglais il partait ordinairement de France, pour aller pêcher en Amérique, deux flottes d'environ

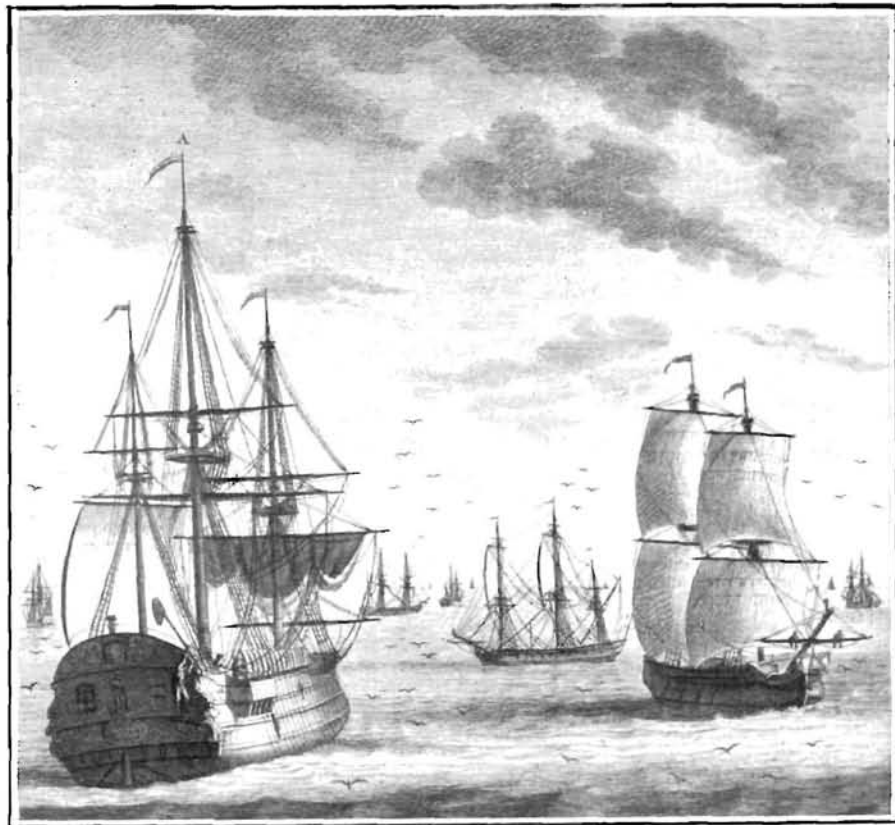


Fig. 31. Gros bâtiments normands en pêche à Terre-Neuve avec des petits navires de Granville et Saint-Malo.

(Duhamel du Mouceau. *Pêches*, part. II, sect. 1, pl. VI, fig. 1^o.)

250 voiles chacune : la première quittait les ports français au commencement de Janvier et la seconde dans le courant du mois de Mars; cela constituait un ensemble de 500 bâtiments

français dont les principaux ports d'armement étaient *Rouen, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Honfleur, Granville, Saint-Malo, Nantes, La Rochelle, Les Sables d'Olonne, Bordeaux* et *Bayonne*. Tous ces bateaux n'allaient pas à la côte de *Terre-Neuve*, car plus d'une centaine restait déjà sur les Bancs où ils trouvaient une tranquillité plus grande et une autre centaine allait jusqu'à la baie de *Gaspé* près de l'embouchure du *Saint-Laurent*.

Mais en 1744, les hostilités recommençant avec l'Angleterre, dont les forces navales ne faisaient que s'accroître, tandis que les nôtres diminuaient d'année en année, tous les armements cessèrent et un arrêt du Conseil d'État approuvant ce désarmement général, à cause des risques évidents que ces bâtiments auraient couru en mer, déclara nuls et non avenue tous les engagements qui avaient pu être passés entre les armateurs, les capitaines et leurs équipages.

L'enquête du Ministre de la Marine CHOISEUL, duc de Praslin, 1767.

En 1763, après le *traité de Paris*, les armements reprennent, mais les Anglais avaient occupé les havres et galets du *French Shore* et ne les rendaient pas. Une grande enquête fut ouverte par le Ministre de la Marine CHOISEUL, Duc de PRASLIN, qui imposa aux pêcheurs une «*Déclaration de retour*» relatant les circonstances de la pêche, et accorda en 1767 une gratification uniforme de 500 livres, puis une gratification de 500 à 1.000 livres suivant l'effectif de l'équi-

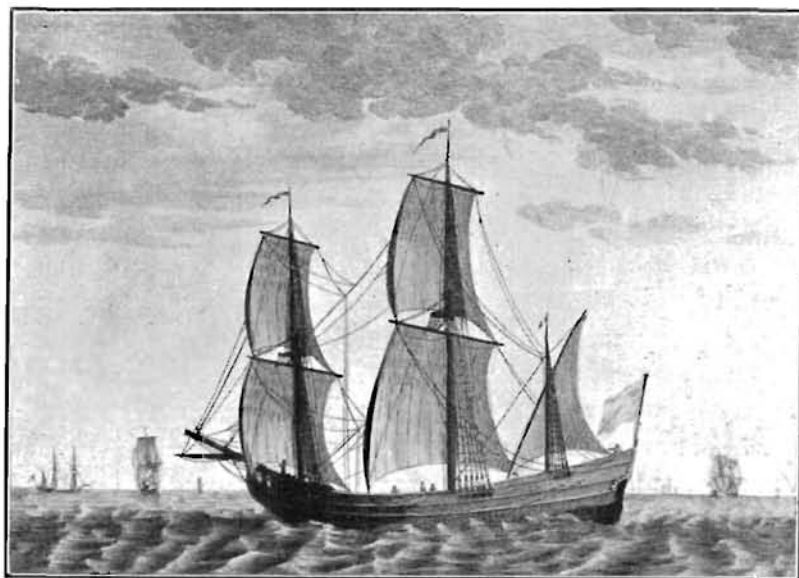


Fig. 32. Flibot en pêche à Terre-Neuve.
(Duhamel du Monceau. *Pêches*, part. II, sect. I, pl. XIV, fig. 1).

page, pour les navires qui consentiraient à aller pêcher dans les havres de la côte comprise entre les caps *Bonavista* et *Saint-Jean*; c'était là, en effet, que la concurrence se faisait sentir avec le plus d'acharnement et que nos nationaux étaient le plus molestés.

Après le *traité de Versailles* (1783) et la guerre de l'Indépendance américaine, les meilleures plages entre *Bonavista* et *Saint-Jean* furent remises à l'Angleterre en échange de la portion de côte orientale comprise entre la pointe *Riche* et le cap *de Raye* qui nous fut concédée.

Le *Règlement du 15 Pluviôse an XV* (4 Février 1803) faisant suite au traité d'Amiens du 25 Mars 1802, règle tous les détails de la pêche à la côte, annulant totalement l'ordonnance de 1681; et finalement le décret du 2 Mars 1852 règle encore la matière. D'une façon générale, les havres sont organisés et distribués à l'avance, sans exciter l'émulation des pêcheurs ni faire la moindre part à la valeur professionnelle et individuelle de chacun d'eux; la pêche à la côte se fait soit au moyen de *sennes à morues*, de *sennes à capelans*, pour pêcher le capelan et le lançon; on interdit les filets traînants connus sous le nom d'*hallopes*, qui raclaient fortement les fonds et détruisaient les œufs et le menu fretin.

La pêche à la ligne se fait à la ligne à main, soit à la ligne de fond ou *harouelle*; mais la pêche aux harouelles, autorisée sur la côte ouest, est interdite sur la côte est.

Navires employés pour la pêche à la côte.

En ce qui concerne les armements eux-mêmes, on les divise en trois catégories suivant la manière dont ils pratiquent la pêche :

- 1° Les *côtiers* qui restent à la côte toute la durée de la saison;

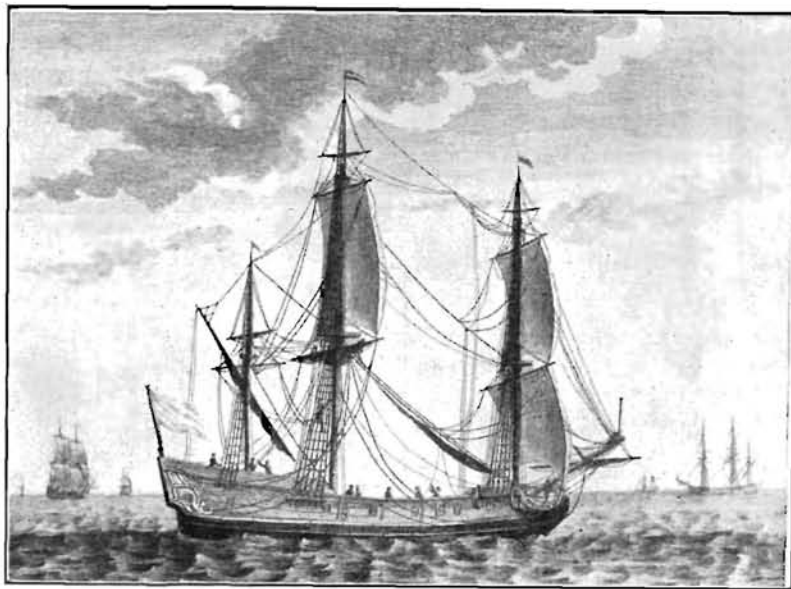


Fig. 33. Bâtiment malouin de 100 tonneaux.
(Duhamel du Monceau. *Pêches*, part. II, sect. I, pl. XIV, fig. 2).

- 2° Les *armements doubles* qui font la pêche dans le havre assigné et sur le Grand Banc ou l'un des banquereaux;

3° Les *banquais* avec sécherie à la côte sont les bâtiments qui font la pêche entière sur le Grand Banc ou l'un des banquereaux, et ne vont à la côte que pour y faire sécher les produits de leur pêche.

Pêcheurs et corsaires.

DUHAMEL DU MONCEAU (1772) dit que pour la pêche de la morue sèche « il y a des navires de « 80 à 100, 150 et 200 tonneaux percés jusqu'à 10 et 20 canons et de 30 à 100 hommes « d'équipage; on a vu aussi les Anglais et les Malouins aller à cette pêche avec des navires de « 400 tonneaux à 600 tonneaux percés pour 30 à 40 canons et montés par 150 à 200 hommes. » Cette description des navires montre bien que ces navires étaient pêcheurs pendant la paix et corsaires pendant la guerre. La course était en effet reconnue et protégée officiellement par les gouvernements.

DUHAMEL DU MONCEAU ajoute : « comme c'est à terre qu'il faut préparer le poisson, on ne fait « point la pêche dans le bâtiment qui a fait la traversée, mais avec de petits bateaux où se « mettent trois matelots qui rapportent leur pêche à terre où on la prépare. Il faut donc s'ap- « provisionner, pour un navire semblable à celui de la figure 2 planche XIV, qu'on suppose « pouvoir charger 6.000 quintaux de morue, de 20 bateaux pêcheurs de 4 à 5 tonnes, et « de deux ou trois navires un peu plus forts dans lesquels se mettent quatre ou cinq hommes « pour aller pêcher les appâts, maquereaux, harengs ou capelans, suivant les circonstances. »

Bateaux capelanniers.

« On a coutume de les appeler bateaux *echeurs* ou *capelanniers*, comme qui dirait destinés à « pêcher des capelans ou des appâts; ces différents bateaux se construisent dans les ports où « on fait les armements, et où on les embarque démontés. Lorsqu'on ne compte point en trou- « ver de l'année précédente qu'on a laissés sur les lieux de pêche, on en emporte quelques-uns « montés, si la grandeur du bâtiment le permet, et les autres en paquets. Les « capelanniers » « ont un petit mâtereau avec une misaine. »

Les procédés de la pêche à la côte décrits par DUHAMEL DU MONCEAU sont restés sensiblement les mêmes au XIX^e siècle; mais la concurrence anglaise sur le *French Shore* étant de plus en plus forte, nos droits tombent peu à peu en désuétude, et actuellement le *French Shore* est complètement abandonné par nos pêcheurs. Pendant le premier Empire, la pêche de *Terre-Neuve* est complètement abandonnée. Ce fut seulement en 1815 que la France fut remise définitivement en possession de sa colonie de *Saint-Pierre-et-Miquelon* et de ses pêcheries de la côte de *Terre-Neuve*.

La pêche à la morue occupait en 1841 avec celle de la Caleine et du cachalot plus de 12.000 matelots et novices représentant le quart de l'Inscription maritime. Elle se pratique à *Terre-Neuve*, en *Islande* et au *Dogger Bank*. La France pêchait surtout à cette époque au *French Shore* à l'ouest de *Terre-Neuve*. Il n'y avait aucune habitation permanente, aucun entrepôt fixe; approvisionnements et personnel étaient transportés chaque année à l'aide de navires de 80 à 350 tonnes qui parvenaient à la côte au début de Juin. L'équipage désarmait le navire et s'établissait à terre dans des cabanes en bois qu'il faisait réparer chaque année; chaque navire armait des embarcations montées par deux hommes et un novice pêchant à la ligne, et un ou

plusieurs bateaux de senne montés par dix hommes et se servant de la senne quand la morue abondait.

A terre, le poisson est tranché, salé, empilé et étendu sur des « graves » par les graviers jusqu'à dessiccation convenable. Les pêcheurs abandonnent *cabanes* et *chauffauds* à la mi-septembre, pour rentrer en France et porter la morue aux Antilles. La moyenne des navires armés de 1836 à 1840 est de 146 jaugeant 22.000 tonneaux et montés par 26.000 hommes

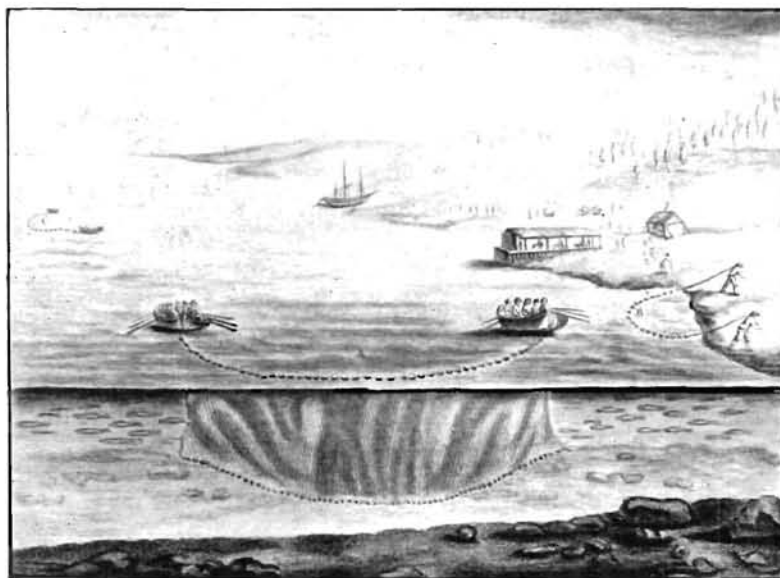


Fig. 34. Bateaux pêcheurs capelanniers.
(Duhamel du Monceau. *Pêches*. part. II. sect. I, pl. XIII.)

d'équipage. A la même époque, *Saint-Pierre-et-Miquelon* arme 200 à 300 warys à voiles, et avirons, dont les équipages sont en partie sédentaires et en partie fournis par la France. Enfin, il y a 128 armements de navires de 120 à 350 tonnes armés de 2 chaloupes de 7 mètres de long, et quittant la France du 1^{er} au 15 Mars. Les deux chaloupes montées par 5 hommes tendent des lignes de 4.000 à 5.000 hameçons et effectuent une première pêche jusqu'en fin Juin; cette pêche est mise à terre à *Saint-Pierre-et-Miquelon* et séchée par un personnel amené par chaque navire. Les plus faibles navires portent ainsi 30 hommes et ceux de plus de 180 tonneaux en portent 50. La deuxième pêche commencée au cours de Juillet est également séchée à Saint-Pierre ou rapportée en France « en vert ». Il y a ainsi 2.000 marins occupés.

Primes de 1840.

Pour favoriser ces armements, l'État en 1840 accordait des primes de 50 francs à l'armement par homme d'équipage, une prime d'importation de 20 francs par quintal de roque de morue et une prime d'exportation de 22 francs par quintal de morue sèche exportée directement; enfin, une prime de 16 francs par quintal de morue sèche exportée de France (*extrait du dictionnaire de marine de M. A. S. DE MONTFERRIER, 1841*).

Décroissance de la pêche à la côte du "French Shore".

Pour expliquer la décroissance de la pêche à la morue avec sécheries à la côte, on accuse parfois les règlements trop stricts du décret de 1852, assignant aux pêcheurs l'obligation stricte de pêcher dans un havre déterminé et ne tenant pas compte des déplacements de la morue. Il y avait aussi la concurrence des Anglais, concurrence forcée et obligatoire puisque nos chauffauds et nos cabanes leur étaient confiées pendant l'hiver.

Enquête du 1^{er} Mai 1859.

En 1859, une conférence anglo-française procède à une enquête et les commissaires français, MM. le Capitaine de vaisseau de MONTAIGNAC DE CHAUVANCE, et de GOBINEAU, secrétaire d'ambassade, fixent à 3.000 âmes le chiffre de la population anglaise établie sur notre côte, population qui a doublé en moins de vingt ans. En 1873, cette population est de 20.000 âmes (*Revue des Deux Mondes*).

Actuellement, et bien que les traités d'*Utrecht* et de *Versailles* restent encore en pleine vigueur, le « *French Shore* » est complètement abandonné par les pêcheurs français qui ne pratiquent plus les sécheries de poissons à terre qu'à Saint-Pierre et Miquelon.

L'accord franco-anglais du 8 avril 1906, en nous enlevant l'exclusivité de nos droits sur le *French Shore* et en autorisant l'installation des pêcheries anglaises, n'a pu que consacrer un état de fait qui existait depuis longtemps.

La pêche errante sur le grand banc de Terre-Neuve.

Dans la partie occidentale de l'Atlantique Nord, qui baigne les côtes des États-Unis et du

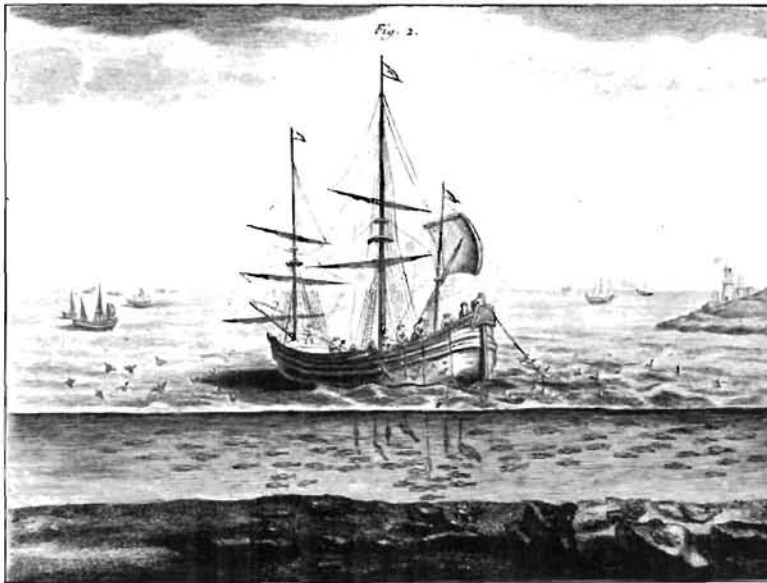


Fig. 35. Ancien navire Terre-Neuvier faisant la pêche errante sur le Grand Banc.
(Duhamel du Monceau. *Pesches*, part. II, sect I, pl. XIII, fig. 2).

Canada, le fond de la mer se relève considérablement pour former de hauts plateaux sous-

« on mouille alors une forte ancre à l'organeau de laquelle il y a une chaîne de fer, pour prévenir
« que le câble ne se rague pas sur fond de roches, et au bout de la chaîne, on met un câble
bien fourré. »

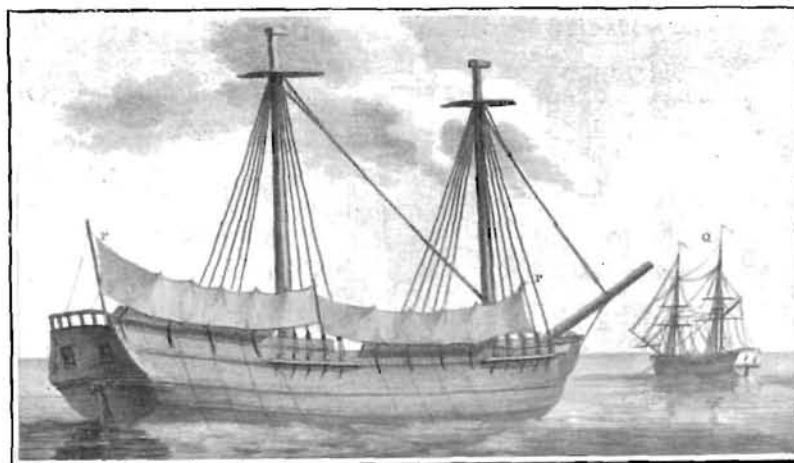


Fig. 37. Pavois de toile goudronnée installé à bord d'un mortier.
(Duhamel du Monceau. Pêches, part. II, sect. I, pl. VII, fig. 2.)

Ce qui caractérise en effet cette longue période qui précéda la Révolution, c'est l'usage exclusif de la pêche errante avec des lignes de main que les hommes manœuvraient du bateau lui-même, pendant que celui-ci dérivait librement sous l'action du vent et des courants. Les

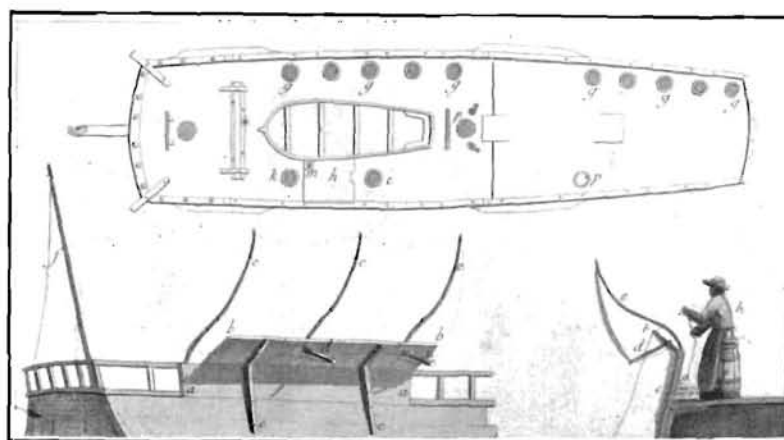


Fig. 38. Disposition des tonneaux dans lesquels se placent les pêcheurs sur le pont du mortier. Charpente du pavois protecteur.
(Duhamel du Monceau. Pêches, part. II, sect. I, pl. VII, fig. 3.)

charpentiers travaillaient alors à faire un échafaud, le long d'un des côtés du navire et en dehors. Ils posaient sur cet échafaud des tonneaux de la grosseur d'un demi-muid, et qui venaient en hauteur jusqu'à la ceinture; chaque pêcheur, chaudement vêtu, prenait alors

place dans un de ces tonneaux avec un grand tablier de cuir appelé *cuirier* qui lui allait depuis la gorge jusqu'aux genoux ; le bas de ce tablier se mettait par dessus le tonneau et en dehors pour faire en sorte qu'en tirant la morue, l'eau qui vient avec ce poisson ne pénétrât point dans le tonneau où par mesure de précaution, on avait encore établi un double fond. C'est de ce poste peu commode que le pêcheur laissait filer sa ligne, que la dérive du bateau entraînait lentement à peu de distance du fond à portée des morues qui s'y trouvaient.

La première amélioration apportée à ce système fut l'installation, en dedans du navire des barils dans lesquels se plaçaient les pêcheurs qui furent ainsi appuyés par devant à la lisse, et accotés par derrière au moyen d'une vergue pour qu'ils puissent résister au roulis.

Plus tard, on installa devant eux, à la hauteur de leur figure, un pavois de toile goudronnée, afin de les garantir un peu de la pluie, du vent, et des autres intempéries, car ces installations se trouvaient toujours du côté du vent, pour faciliter la pêche pendant la dérive et empêcher que les lignes ne se prissent sous le navire.

Lorsque la morue avait mordu, le pêcheur la tirait à fleur d'eau, la saisissait avec un petit crochet de fer nommé *gaffot* et l'amenait à bord ; lorsque le poisson pris à l'hameçon était très gros, on le sortait de l'eau à l'aide d'un filet à main nommé *manet* ou *truble*. Sur le pont du navire, derrière les pêcheurs, était disposée une grande table ou établi appelé *étal* ; un matelot appelé *étesteur* y posait la morue et lui coupait la tête ; une partie de ces têtes était mise à bouillir et formait la base principale de la nourriture de l'équipage pendant toute la durée de la campagne ; l'autre partie était jetée à la mer ou réservée pour servir d'appât.

Préparation de la morue en "verd", en plat ou en rond.

Le poisson ainsi décollé, l'*étesteur* lui retirait le foie qu'il jetait dans un baril appelé *foissière* où se préparait l'huile de foie de morue ; puis il lui enlevait, s'il y avait lieu, les œufs ou

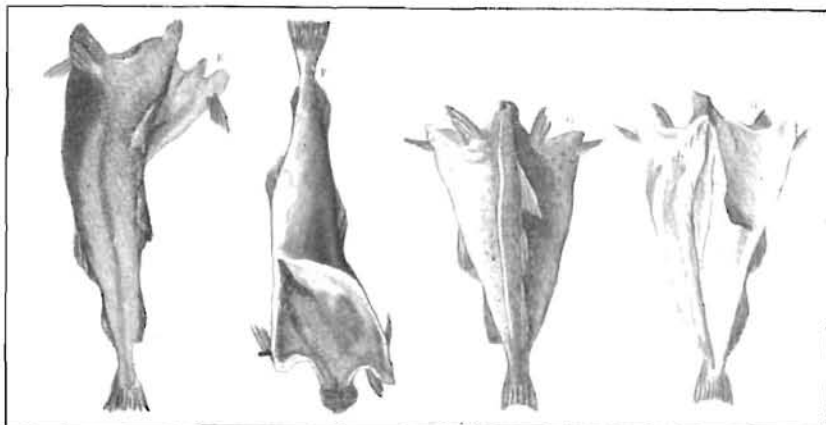


Fig. 39. A gauche : morue préparée «en verd» et en rond,
à droite : morue préparée «en verd» et en plat.
(Duhamel du Monceau. Pêches. part. II, sect. I, pl. X, fig. 2).

«rogues» qui étaient salés à part dans des tonnes pour servir d'appât aux pêcheurs de Bretagne pour prendre la sardine. Enfin, il passait la morue à un autre matelot appelé *habilleur*. Quand

on voulait préparer la morue *au plat* pour être salée en grenier, ce dernier la fendait d'un bout à l'autre, enlevait l'arête dorsale et nettoyait la cavité abdominale en la lavant dans une baille remplie d'eau de mer pour enlever le sang qui y restait adhérent. La morue était alors passée au saleur pour lui donner son *premier sel* : pour cela, il empilait les poissons les uns sur les autres en séparant chaque lit par une couche de sel.

Quand au contraire le poisson devait être préparé à *la hollandaise*, pour être salé en tonnes, l'habilleur ne le fendait que jusqu'à l'anus, et n'enlevait qu'une partie de l'arête dorsale pour conserver à la partie postérieure du corps sa forme ronde ; il la lavait comme précédemment et la passait au saleur, qui lui donnait son premier sel dans les tonnes où les morues étaient pressées à l'aide d'un cric.

Le soir, la pêche se terminait au crépuscule, lorsqu'il n'était plus possible de distinguer les lignes. Chaque homme apportait alors au capitaine les langues qu'il avait coupées et qui donnait le nombre exact des morues qu'il avait pêchées dans la journée ; ce nombre était inscrit par le maître ; celui qui en avait le moins rapporté recevait comme punition la corvée de nettoyer les barils ou parcs et de jeter les breuilles et les têtes à la mer, pendant que les autres allaient se coucher.

Invention de la ligne de fond par le Capitaine SABOT en 1789.

Cette pêche à la ligne à main, si peu productive et si fatigante, se continua cependant jusque vers 1789. C'est le CAPITAINE SABOT, de Dieppe qui eut le premier l'idée de remplacer cet engin, si peu commode, par une *ligne dormante* ou *ligne de fond* comme les Normands s'en servaient autrefois pour pêcher en Manche ; avant son départ en France, il avait muni son bateau d'un fort câble en chanvre, de manière à pouvoir mouiller sur le banc au lieu de le laisser aller à la dérive sous ses voiles de cape. Puis il attacha, au bout l'une de l'autre, plusieurs pièces de ligne précédemment destinées à la pêche à la main et qu'il garnit de distance en distance d'hameçons boettés comme auparavant. Le canot du bord, mis à la mer, servit à porter ces lignes lovées dans un fond de barrique, et qu'on filait au fur et à mesure ; arrivé au bout, on y attachait une grosse pierre et une bouée et on laissait le tout séjourner la nuit dans l'eau. Cette nouvelle manière d'opérer réussit à merveille : Sabot fit une pêche extraordinaire pour l'époque : deux fois, il revint à Dieppe avec un chargement complet de *morues vertes*.

Les chaloupes de 1815 à 1875.

Au début, cette pêche, considérée comme dangereuse, fut défendue ; même en 1827, le « *Dictionnaire des pêches* » de M. BAUDRILLART ne décrit que la pêche à la ligne de main et ne parle pas de la pêche à la ligne dormante ; cependant nous voyons apparaître les chaloupes en 1815, c'est-à-dire dès la reprise de la pêche au Banc après les guerres de la Révolution et de l'Empire. A partir de cette époque, les navires qui voulurent faire la pêche aux lignes dormantes, emportèrent deux grandes chaloupes dont une de rechange et un canot plus petit qu'on appelait « *porte-manteau* » parce que chaque soir il était hissé aux porte-manteaux. La voilure de ces chaloupes se composait d'un foc, d'une misaine et d'un tape-cul.

L'administration, revenue de ses préventions contre les lignes de fond, en réglementa l'usage par de sages précautions pour éviter la perte des chaloupes.

Circulaire ministérielle de 1821 pour éviter la perte des embarcations.

C'est ainsi que, dès 1821, le *baron Portal*, *ministre de la Marine*, prescrivait l'emploi d'une ligne fixée par l'une de ses extrémités au bâtiment mouillé sur le banc, et qu'un homme de la chaloupe aurait filée au fur et à mesure de manière à s'assurer le retour à bord en cas de brume. Il recommandait aussi l'usage de pierriers pour faire, en temps de brume, des signaux d'appel aux embarcations restées à la mer et que le brouillard empêchait de retrouver le navire (circulaire du 30 Janvier 1821).

Adoption des doris américains en 1875.

Le seul changement important est ensuite le remplacement des lourdes chaloupes si encombrantes et si difficiles à manier par les «*doris*» actuels dans lesquels deux hommes seulement peuvent prendre place; mais ils sont si légers qu'on peut les remonter chaque soir, sur le pont, et si peu encombrants qu'on les empile les uns sur les autres pendant les traversées d'aller et de retour. En même temps, les engins se transformaient; les anciens hameçons français en fer étamé étaient remplacés par des hameçons en acier de fabrication anglaise, norvégienne, ou française; les grosses lignes d'autrefois devinrent plus fines et le coton remplaça le chanvre. Les «*doris*» furent adoptés en 1875 et il en résulta nécessairement un changement dans la manière de pêcher.

Voiliers de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle.

Les navires construits à la fin du XIX^e siècle ou simplement retirés du long cours et transformés pour être envoyés à la pêche de la morue sur le Grand Banc et le Banquetreau, sont de grands trois-mâts, solides et élégants jaugeant de 300 à 450 tonneaux et grées, les uns en barques, les autres en goëlettes. Les équipages se composent en moyenne de trente hommes. Le matériel d'armement comporte 500 brasses de chaînes câbles en fer, 4 ancres de pêche, 18 doris, 75 ancres de doris, 750 pièces de ligne, mesurant chacune 75 brasses, 150.000 avançons de 1 mètre à 1 mètre 10, 150.000 hameçons en acier, les cordes, chaquettes, mannes et paniers pour la pêche aux bulots, 50 barils de harengs salés pour servir d'appât dans la pêche



Fig. 40. Trois-mâts barque «*Patrie*» partant pour la campagne de pêche du Grand Banc, type de 1885.

aux bulots, 300 tonnes de sel pour la préparation de la morue. Et, bien entendu, les vivres nécessaires, l'eau et le charbon de cuisine pour neuf mois. Ces navires emportent tout le matériel nécessaire pour toute la campagne, sans relâcher nulle part. Ils rapportent en moyenne 6.000 quintaux de morue verte, le quintal étant de 55 kilogs.

Le seul port de *Fécamp* a armé en 1901, pour faire la campagne au banc, 68 navires jaugeant ensemble 10.828 tonneaux. C'est actuellement, dit M. BELLET, le premier port de France pour la pêche de la morue à *Terre-Neuve*. Viennent ensuite par ordre d'importance ceux de *Saint-Malo* et de *Saint-Servan*, puis ceux de *Granville*, de *Cancale*, etc.

Tableau des armements métropolitains pour la pêche de la morue sur les bancs de Terre-Neuve de 1888 à 1897.

PORTS D'ARMEMENT.	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Fécamp.....	46	44	43	43	41	37	36	38	42	45
Saint-Malo.....	31	31	28	28	27	23	23	28	40	45
Saint-Servan.....	16	11	11	11	9	10	12	11	12	14
Granville.....	44	34	33	33	35	31	31	27	29	28
Cancale.....	6	9	11	11	11	14	14	14	12	15
Saint-Valéry-en-Caux.....	4	5	6	6	5	4	3	2	2	2
Dieppe.....	1	1	1	1	1	1	„	„	„	„
Légué (Saint-Brieuc).....	2	„	„	„	„	„	„	„	„	„
Tréguier.....	„	„	1	1	1	1	„	„	„	„
Binic.....	„	„	„	„	„	„	„	„	„	1
Brest.....	„	„	„	„	„	1	„	1	1	1
Marseille.....	„	„	1	„	„	„	„	„	„	„

Description de la pêche au Banc.

Quelques jours avant d'arriver sur le Banc, on monte les lignes, chaque doris reçoit 24 pièces de lignes de 75 brasses chacune, ce qui représente une longueur totale de 1.800 brasses ou 3 kilomètres de lignes. A un mètre et demi de distance les uns des autres sont attachés les *avançons* ou *empiles* (de empiler, dont on a fait «*emplis*») qui ont un mètre de longueur et dont chacun se termine par un hameçon en acier. Généralement on mouille à l'Est du banc, puis on commence la pêche aux «*bulots*» que font les doris avec les chaudrettes attachées à de longues cordes et amorcées avec le hareng. La pêche au bulot se fait tout près du navire, et tout l'équipage participe à cette première opération; il ne reste à bord que le capitaine et les mousses.

Quand la récolte est suffisante, les bulots sont envoyés à bord et ces coquillages sont broyés dans des moulins spéciaux; on les passe aux cribles pour les séparer des morceaux de coquilles auxquels ils adhèrent, et l'on commence le «*boëtage des lignes*», c'est-à-dire à garnir les hameçons avec la chair de ces mollusques.

C'est alors que commence la pêche proprement dite. Environ deux ou trois heures avant le coucher du soleil, si l'état de la mer le permet, dix des doris sur les dix-huit qui ont été emportés de France sont envoyés chacun dans une aire de vent différente pour mettre dehors les lignes qu'ils emportent lovées dans quatre petites mannes ou barils; les doris ne doivent pas s'écarter à plus de 3 ou 4 milles; on a vu qu'une ligne complète mesure environ 3 kilomètres de longueur et comprend 2.000 hameçons; l'extrémité mise dehors la dernière est munie d'un flotteur ou bouée en liège. L'opération dure environ deux heures quand la mer

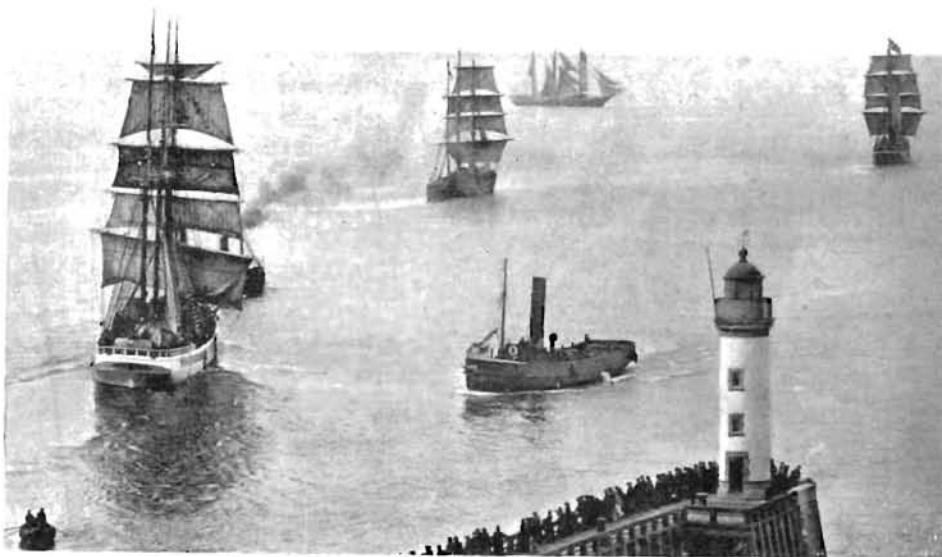


Fig. 41. Le voilier Terre Neuvier moderne.
(Voilier Terre neuviers quittant Fécamp pour une campagne de pêche.)

est calme. Les hommes rentrent alors à bord et hissent les doris sur le pont. On ne relève les lignes que le lendemain matin et l'opération dure environ trois heures; après le déjeuner on travaille la morue et l'on recommence la pêche aux bulots si c'est nécessaire, puis on va mettre les lignes dehors comme la veille.

Les principaux ports de retour sont *Bordeaux*, *Port de Bouc*, *Martigues*, *La Rochelle* et *Nantes* où sont établies des sécheries et qui constituent de nos jours les plus grands marchés français pour le commerce de la morue.

CHAPITRE VI.

LA PÊCHE DE LA MORUE EN ISLANDE ET DANS LA MER DU NORD.

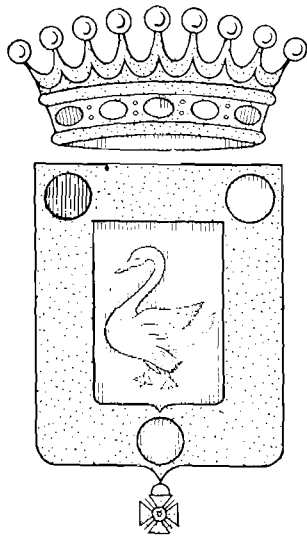


Fig. 42. Boulogne-sur-Mer.

A quatre cents lieues environ dans le N. E. de Terre-Neuve se trouve l'Islande, cet autre centre de pêcheries de morues ; comme Terre-Neuve, l'Islande est une grande île presque déserte dont la superficie égale le cinquième de celle de la France. Découverte par les Northmans dès le ix^e siècle, l'Islande est toujours restée au pouvoir des Scandinaves qui, d'après PASCALER, auraient commencé à y pêcher la morue vers les ix^e et x^e siècles. Mais en ce qui concerne les premières expéditions des Français dans les mêmes mers, il nous semble impossible de leur assigner une date fixe : c'est en poursuivant le hareng sur les côtes anglaises et écossaises, en remontant chaque année de plus en plus vers le nord pour atteindre les Orcades, puis les Feroë et enfin les parages islandais, que les pêcheurs de *Dunkerque*, *Boulogne* et autres ports du nord de la France y prirent les premières morues qui ne constituèrent d'abord qu'un complément de la pêche principale. L'ordonnance de la marine du mois d'Août 1681 parle de cette

industrie qui semblait déjà être florissante à cette époque relativement lointaine.

La pêche dérivante en Islande.

Contrairement à ce qui se passait vers la même époque à l'île de Terre-Neuve, où nos marins, sans s'établir à demeure dans l'île, descendaient cependant à terre pour y faire sécher leurs produits pendant que leurs bâtiments étaient mis à l'abri des coups de vent, les Français n'obtinent jamais le droit de débarquer en Islande où les Danois qui en étaient les propriétaires, veillaient avec un soin jaloux sur le monopole du commerce et de l'exploitation de l'île.

Dans ces conditions, la seule méthode qui leur restât pour prendre la morue fut la pêche dérivante avec la ligne à main, méthode que nous avons déjà exposée à propos de la pêche errante au Banc.

Convention de 1766.

En 1766, sous le ministère du duc de CHOISEUL, une convention fut conclue entre le Gouvernement de LOUIS XV et celui de CHRISTIAN VII, roi de Danemark et d'Islande; des ordres précis furent donnés pour prévenir toute difficulté entre pêcheurs et indigènes. A cette époque les pêcheurs d'Islande provenaient des ports du Nord et le projet de règlement avait été élaboré à *Dunkerque*.

Fécamp n'arma qu'en 1824 son premier navire islandais, le « *Saint-Jean* » goëlette de 67 tonneaux. En 1851, il y en avait six, et vingt-quatre en 1864. En 1841, il y a en tout 90 goëlettes françaises en Islande de 60 à 80 tonnes qui pêchent d'Avril en Septembre : la pêche s'effectue avec des lignes à main de 100 à 120 brasses; cette flotte représente en tout 7.000 tonneaux et est montée par 1.100 hommes. L'année 1864 représente l'apogée de cette pêche qui décroît ensuite, et ne se développe plus tard que grâce au chalutier à vapeur. La morue pêchée en Islande à la ligne à main est généralement tranchée au rond et salée en tonnes pour être consommée *au vert* en France.

Les *pêcheurs d'Islande* emploient des *goëlettes*, des *lougres* ou des *dundees*. Les premières sont des goëlettes à hunier (misaine à vergue, grand mât avec flèche) (38 mètres de long, 7 mètres de large). Les « *lougres* » présentent une misaine plantée presque sur l'étrave, un grand mât légèrement incliné s'élevant au milieu du bateau et un *tape-cul* (26 mètres de long, 6 m. 50 de large). Les « *dundees* » ont un mât à grand'voile et à grand'flèche et un mât d'artimon assez court (15 mètres de long, 5 mètres de large).

La pêche de la morue en mer du Nord.

La mer du Nord, par ses nombreux bancs si poissonneux, son peu de profondeur près des côtes et l'abondance des divers genres de gades qu'elle nourrit, peut, avec juste raison, être considérée comme la plus importante pêcherie de morue exploitée dans le monde entier, après celles de Terre-Neuve et des bancs qui en dépendent.

Aussi loin qu'on peut remonter dans l'histoire des peuples du littoral, on y trouve des traces non équivoques de la pêche et de la préparation de la morue sous toutes ses formes.

La France n'y possède que quelques kilomètres de côtes à l'est et à l'ouest de *Dunkerque*, mais elle y participe cependant d'une manière honorable. Jamais cependant, les pêcheries de la mer du Nord n'atteignirent l'importance de celles du Banc de Terre-Neuve, ni même celles d'Islande, pour les Boulonnais et les Dunkerquois qui se consacrent surtout à la pêche du hareng et pour lesquels la pêche de la morue n'est que l'accessoire.

Pêche aux Loffoden et dans la mer de Barentz.

Les côtes de Norvège abondent en morues, églefins et autres gadidés qui s'y montrent presque toute l'année et la pêche s'y pratique sur toute l'étendue du littoral, depuis le cap *Lindesnen* jusqu'au *Varanger Fjord* : mais c'est principalement autour des îles *Loffoden* et le long des côtes du *Finmark* dans la *mer de Barentz*, que la pêche de la morue présente la plus

grande activité. Les Norvégiens et les Russes s'y livrent presque toute l'année, mais les deux saisons principales sont le printemps et l'été. La pêche de printemps va de la fin de Janvier jusqu'à la mi-Avril.

La plus grande partie des produits de la pêche est transformée en *stockfish*, c'est-à-dire en poisson pendu à l'air pour être séché sans sel. Au *Finmark* et aux *Loffoden*, cette préparation s'est maintenue jusqu'à nos jours par suite de la difficulté qu'on a de s'y procurer du sel pour la conservation en barils.

Les pêcheurs de Fécamp en Norvège, de 1874 à 1878.

En 1874, M. Charles BESSON, armateur à Fécamp, eut l'idée de faire partir son navire dès le mois de Janvier et de le diriger, non sur l'Islande qui est à ce moment entourée par les glaces, mais sur les côtes de Norvège, pour y participer à la pêche de printemps qui se pratique dans ces parages de la fin de Janvier à la fin de Mars. Une fois cette première pêche terminée, il relèverait pour l'Islande où il arriverait en même temps que ses concurrents partis directement des ports français. Pendant cinq années, les navires de *Fécamp* pêchèrent aux environs de l'archipel des « *Sondmore* » près de la ville d'« *Aalesund* ». Mais la saison de 1878 fut désastreuse à cause du mauvais temps. Les navires étaient à l'ancre et la pêche se faisait avec des doris comme sur le banc de Terre-Neuve.

Pêche mixte du hareng et de la morue.

La pêche se faisait aux *Feroë* en 1846 et d'après les annales maritimes et coloniales, une centaine de bâtiments français s'y arrêtaient à cette époque (Lieutenant de vaisseau d'ESTRE-MONT DE MAUCROIX).

Les bâtiments français ont pêché également la morue sur le *Dogger's Bank* (banc à morues) mais on y pratiquait surtout la pêche mixte du hareng et de la morue.

Les parages des *Orcades* et des côtes d'Écosse où nos bateaux vont dès le mois de Juin commencer la pêche du hareng avec salaison à bord, sont aussi très riches en morues vers cette même époque, de sorte que nos marins se livrent à la pêche de ce poisson lorsque le hareng se fait attendre ou qu'il disparaît momentanément. Mais cette pêche à la morue n'est qu'accidentelle et nos bateaux ne sont point armés spécialement pour cela. A *Boulogne*, il est fait au départ une déclaration d'armement mixte, afin de gagner les primes qui sont accordées par l'État à la pêche de la morue, et aussi pour bénéficier de l'embarquement des boissons en franchise. Les morues ainsi rapportées des *Orcades* et d'Écosse sont préparées en rond et salées en vert dans des barils.

CHAPITRE VII.

L'ENTRÉE DU CHALUTIER A VAPEUR. L'ÉVOLUTION DE LA PÊCHE FRANÇAISE. - CONCLUSIONS.



Fig. 43. Lorient.

C'est en France, vers 1865, que prend naissance la pêche à la vapeur. A cette époque, la « Société des pêcheries de l'Océan » construit deux petits chalutiers. En 1872, M. Joseph HURÉ de Boulogne met en chantier le « *Stuart* », navire en bois, armé pour la pêche du hareng et du maquereau, mesurant 19 m. 33 de longueur. Malgré l'insuccès de l'entreprise, on lance, sept ans plus tard, l'« *Eurvin* » d'un tonnage brut de 167 tonneaux, et le premier cordier à vapeur l'« *Arc-en-Ciel* ». Au début de l'année 1881, Boulogne fait une quatrième tentative et le petit chalutier « *Reine-Berthe* » prend la mer. De plus, la Société Marseillaise, la « *Marée des deux mondes* » envoie son grand vapeur « *Stella Maris* » jaugeant 1.400 tonnes et muni de frigorifiques,

système Carré, pêcher entre les Canaries et le Sénégal. C'est alors que la Grande-Bretagne, puis l'Allemagne adoptent le bateau de pêche à vapeur. En 1890, Arcachon possède cinq vapeurs : le *Héron*, le *Cormoran*, le *Pingouin*, le *Pétrel*, le *Courlis*.

Mais il était réservé à Boulogne de nous offrir, à la fin de 1894, avec le « *Ville de Boulogne* » de 195 tonneaux bruts, le premier navire à grand rendement et le premier vapeur en Europe qui fût aménagé pour toutes les pêches, celle du chalut ainsi que celles du hareng et du maquereau ; et c'est d'après son modèle qu'on a construit les deux vapeurs de pêche hollandais lancés ensuite. L'impulsion était donnée : le chalutage à vapeur était né viable, mais sa place n'était pas encore conquise.

Protestations des pêcheurs contre le chalutier à vapeur.

Cette place, on la lui fit payer cher. Il n'est pas d'entraves qu'on n'ait apporté au développement du grand chalutage. Le congrès de Saint-Brieuc demande l'abolition du chalut à panneaux. En 1898, les pêcheurs à la voile de presque tout le littoral atlantique adressent une véhémement protestation au Ministère de la Marine. La même année, les marins de Trouville saccagent la cargaison d'un chalutier à vapeur. Les parlementaires Bretons portent à la tribune du Parlement les doléances des pêcheurs bretons. Ceux-ci, propriétaires de leurs

bateaux pour la plupart, ne peuvent plus lutter contre les gros armateurs : l'«*ottertrawl*», chalut dérivé de la «*dreige*» du moyen âge, jette sur le marché des quantités colossales de poisson ; les prix sont avilis ; les fonds se dépeuplent et beaucoup de petits pêcheurs restent inoccupés. Le congrès professionnel de Douarnenez, réclame pour les inscrits, le monopole exclusif de la pêche : « le droit de pêche est réservé aux inscrits maritimes et c'est seulement « en vertu d'une simple tolérance injustifiée que les compagnies des chalutiers à vapeur, formées par des capitalistes, exercent leur industrie ». Les marins de Royan se révoltent à l'idée qu'un vapeur monté par 14 hommes peut faire opposition au gagne-pain de 80 à 100 voiliers montés par 600 ou 700 pêcheurs.

En 1910, le congrès d'inscrits bretons réclamait l'interdiction de l'accès des petits ports aux chalutiers « qui débarquent trop de poisson et coupent avec leur moulin à poivre (l'hélice) « les filets des pêcheurs ».

La machine contre la voilure.

Cet exposé nous montre que les progrès techniques ont toujours produit des crises économiques graves, en concentrant la production et en ruinant le petit commerce : l'industrie ruine l'artisanat, et la machine, intensifiant la production sans développer l'initiative ni les qualités morales et professionnelles, engendre le capitalisme excessif, d'où dérivent le socialisme et l'esclavage. Il ne faut donc pas s'étonner de la résistance des marins de métier au chalutier à vapeur : jadis les bateliers du Weser brisaient le navire à vapeur de DENIS PAPIN et les ouvriers de Lyon détruisaient les métiers mécaniques de JACQUARD.

Mais les progrès techniques s'imposent malgré tout à cause de la facilité de leur emploi, et les plus rebelles finissent par s'y soumettre par nécessité ; la campagne des armateurs opposée à celle des pêcheurs, finit par l'emporter, en offrant à ceux-ci une existence moins dure, une pêche plus facile, des salaires élevés et la perspective d'explorer durant la saison de pêche, une étendue de mer beaucoup plus vaste.

Avant l'année 1900, il y avait en France à peine une centaine de chalutiers à vapeur, dont 20 à Boulogne et 25 à Arcachon. En novembre 1907, leur nombre s'élevait à 200 contre 1.000 en Grande-Bretagne et 500 en Allemagne. Au 1^{er} janvier 1908, on comptait 214 chalutiers à vapeur et 33 cordiers.

Bateaux à pétrole.

Après la victoire de leurs devanciers à vapeur, les bateaux à pétrole ne trouvèrent aucune résistance, puisqu'ils ne supprimaient pas la voilure et ne s'attaquaient pas à l'art du marin qui est si intimement lié à la voile ; les langoustiers, les thoniers, les crevettiers, les pinasses adoptent le moteur, et c'est le quartier d'Arcachon qui détient le record des chaloupes automobiles.

Chalutiers d'avant-guerre.

Les bateaux à vapeur se répartissent en trois classes : les *chalutiers* ou *trawlers*, les *cordiers* et les *drifters* ; les *chalutiers*, avant la grande guerre de 1914, sont de forts bâtiments en fer de 200 à 400 tonneaux de jauge brute actionnés par une machine de 400 à 600 chevaux ;

l'équipage moyen est de 20 à 30 hommes. Leurs caractéristiques principales sont : un franc-bord assez réduit afin de faciliter la remontée du chalut ; un pont dégagé ; un treuil très puissant, devant la chambre de veille, une cale à poissons spacieuse munie d'étagères, une cale à glace ou un appareil frigorifique. Le « *Nordcaper* » d'Arcachon jauge 400 tonnes brutes, la « *Marie-Marcelle* » de La Rochelle mesure 40 mètres de long et 6 m. 40 de large. Le « *Rorqual* » d'Arcachon est le plus grand bateau en 1910 ; il mesure 50 mètres de long, 8 m. 25 de large ; sa machine est de 750 chevaux. On emploie les chalutiers à *Terre-Neuve*, en *Islande*, au sud de l'*Irlande*, au cap *Saint-Vincent*, le long des côtes marocaines, dans la *baie du Lévrier*, dans toute la Manche, la mer du Nord et la mer de Barentz.

Cordiers.

A l'encontre des trawlers qui pêchent au chalut, les *cordiers* pêchent aux lignes et aux cordes. Ce sont de petits vapeurs de 12 à 18 mètres de long, 20 à 25 tonneaux bruts, 40 à 115 chevaux. Leur équipage n'excède pas 12 hommes. Beaucoup sont en bois. Ils sont presque tous localisés dans la région de Boulogne.

Drifters.

Les *drifters* sont des harenguiers à vapeur. Ils offrent les principaux aménagements des harenguiers à voiles : cale largement ouverte, cabestan sur le côté. Les ports d'Écosse en possèdent à eux seuls plus de 500.

Enfin les bateaux à pétrole se développent de plus en plus (moteurs Diesels et semi-Diesels, type « *Bolinder* »).

Chalutiers d'après-guerre.

Après la guerre, on construit des chalutiers de 1.000, 1.500, 2.000 tonnes. En une saison de pêche, ils peuvent travailler d'abord en *Islande*, du mois de Février à la fin d'Avril, puis à l'île aux *Ours* et en mer de *Barentz* du mois de Mai au mois d'Août et enfin à *Terre-Neuve* de Septembre à Décembre.

C'est ainsi que le capitaine Arthur GUÉRANT commandant le chalutier « *Joseph Duhamel* » de Fécamp nous a dit avoir pêché 10.000 quintaux de morues près de l'île aux *Ours*, 10.000 quintaux en *Islande* et enfin 10.000 quintaux sur le *grand banc de Terre-Neuve* en une seule saison de pêche de 1934 ; soit 30.000 quintaux de morues en soutes, et 90.000 quintaux de morues fraîches en poids brut.

En six semaines des mois de Septembre et d'Octobre, il avait pris 9.000 quintaux sur la bordure du banc au *nord-est du Platier*, par des fonds de 200 à 500 mètres.

Nous sommes loin des 6.000 quintaux de morues rapportés par les voiliers aux environs de 1900 ! Un chalutier à vapeur d'après guerre rapporte en une saison de pêche une cargaison cinq fois plus forte que celle des anciens voiliers.

Aussi ceux-ci diminuent-ils de jour en jour et l'on ne rencontre guère que des voiliers Basques ou Portugais sur le Grand Banc.

Décroissance des voiliers et accroissement des chalutiers de 1900 à 1934.

I. Islande.

	1895	1900	1905	1910	1913	1919	1925	1930	1934
Voiliers.....	235	186	171	106	#	15	19	21	12
Chalutiers à vapeur.....	#	#	11	35	33	21	12	11	15

II. Terre-Neuve.

	1895	1900	1905	1910	1913	1919	1925	1930	1934
Voiliers.....	133	195	216	215	#	59	129	74	32
Chalutiers à vapeur.....	#	#	#	17	15	38	27	41	28

La pêche dans les mers arctiques.

Mais la concurrence augmente aussi dans les pays scandinaves, en Angleterre, en Russie Soviétique; et il semble que l'axe de la pêche mondiale, aussi bien pour le hareng que pour la morue, se déplace sans cesse et progressivement vers le Nord. C'est ainsi que les côtes du *Groënland* et la mer de *Barentz* sont de plus en plus fréquentées par les pêcheurs de toutes les nations septentrionales; est-ce parce que les mers trop fréquentées par les pêcheurs se dépeuplent, ou que les conditions d'habitabilité des poissons se sont modifiées à travers les siècles?

Déplacement de l'axe de la pêche vers le Nord.

Malgré le peu de documents précis que l'on possède sur la pêche du moyen âge, il semble que le hareng descendait plus au sud, et que la morue, ou tout au moins, le merlu, et les autres gadidés étaient plus abondants sur les côtes de France?

Quant aux grands cétacés, ils en ont presque complètement disparu, alors qu'ils y séjournaient autrefois en grand nombre.

On peut donc en déduire que les progrès techniques de la pêche ont peut-être comme contre-partie, une recherche plus difficile du poisson qui se dérobe, et s'enfuit vers des régions moins accessibles?

L'Océanographie.

Mais la technique et la science doivent aider les pêcheurs : l'océanographie, synthèse, et point de convergence de toutes les sciences physiques et naturelles, n'en est encore qu'à ses débuts, et c'est pourtant en étudiant les lois dynamiques des Océans et les migrations des

poissons, ainsi que la nature des fonds de pêche, qu'on pourra réellement venir en aide aux pêcheurs et économiser leurs efforts et leurs recherches ; chaque nation doit tendre séparément à développer ces recherches techniques et scientifiques, aussi bien pour aider ses pêcheurs, que pour apporter une pierre à l'édifice de nos connaissances générales. Des vastes enquêtes internationales d'exploration de la mer, doivent sortir, en réunissant les travaux des savants de chaque pays, un peu plus de lumière et de progrès dans l'histoire de l'humanité.

COMMANDANT COCHIN.

DEUXIÈME PARTIE.

L'ÉTAT ACTUEL

ET

L'ORGANISATION DE LA PÊCHE MARITIME

EN FRANCE.

CHAPITRE PREMIER.

L'ÉTAT ACTUEL DE L'INDUSTRIE DES PÊCHES MARITIMES EN FRANCE.



Fig. 44. Pêcheur breton
ramassant ses filets.

D'après M. Méheut.

Plus de trois cent mille personnes vivent actuellement en France de l'industrie des pêches maritimes.

Le capital investi dans l'ensemble de la flottille de pêche, dans les installations à terre, les fabriques de conserves, de préparation des salaisons, des poissons fumés de toutes sortes, la fabrication des farines, huiles et engrais de poisson, le traitement des déchets, dans les usines de glace, les fabriques de cordes, de filets, de matériel de pêche ou d'armement, représente une valeur de plus de trois milliards de francs.

Les dernières statistiques pour l'année 1933, récemment publiées par le Ministère de la Marine marchande, évaluent à 25.148 unités, représentant 280.024 tonneaux, le nombre de navires de pêche armés en 1933.

Ces navires de pêche se répartissent ainsi :

Voiliers : 14.021 unités pour un tonnage de 88.737 tonneaux;

Navires à moteurs : 10.184 unités pour un tonnage de 75.493 tonneaux;

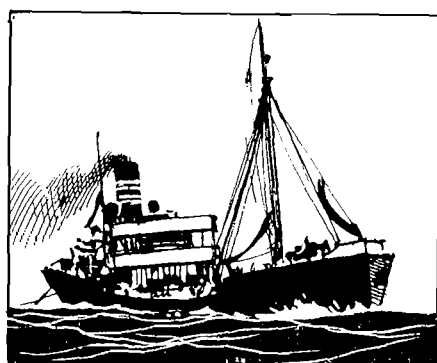
Navires à vapeur : 543 unités pour un tonnage de 114.913 tonneaux.

Le tableau ci-joint, extrait des Statistiques du Ministère de la Marine marchande, montre le développement constant de cet armement depuis 1914 et son évolution progressive se traduisant par la disparition, d'année en année, des voiliers remplacés, petit à petit, par des bateaux à propulsion mécanique, puis la transformation des bâtiments à vapeur dont le nombre diminue lentement depuis 1929, tandis que le tonnage va sans cesse en augmentant.

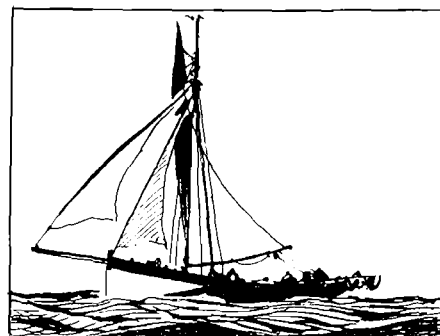
LA FLOTTE DE PÊCHE FRANÇAISE.
(EXTRAIT DES *Statistiques des Pêches Maritimes*, ANNÉE 1932).

ANNÉES.	NOMBRE DES BATEAUX.			TONNAGE DES BATEAUX.		
	Vapeurs.	Bateaux à propulsion mécanique.	Voiliers.	Vapeurs.	Bateaux à propulsion mécanique.	Voiliers.
1914.....	347	375	25.946	66.604	1.865	201.130
1915.....	148	267	pontés 2.493 non pontés 12.413	16.160	844	pontés 59.373 non pontés 36.366
1916.....	84	260	pontés 2.462 non pontés 11.951	5.166	1.036	pontés 70.939 non pontés 36.023
1917.....	85	331	pontés 2.240 non pontés 12.267	4.491	1.486	pontés 51.702 non pontés 37.656
1918.....	94	423	pontés 2.496 non pontés 12.570	7.755	1.830	pontés 55.434 non pontés 38.289
1919.....	334	570	pontés 3.032 non pontés 14.973	48.341	2.964	pontés 75.005 non pontés 45.917
1920.....	379	689	pontés 3.102 non pontés 16.480	57.407	3.567	pontés 76.611 non pontés 50.961
1921.....	436	819	pontés 3.150 non pontés 17.035	75.183	4.589	pontés 92.171 non pontés 50.092
1922.....	476	968	pontés 3.346 non pontés 17.359	84.772	4.925	pontés 97.516 non pontés 52.204
1923.....	494	1.162	pontés 3.521 non pontés 17.219	87.149	6.736	pontés 97.857 non pontés 49.545
1924.....	504	1.827	21.207	88.936	9.295	144.682
1925.....	535	2.387	20.289	90.098	13.885	152.874
1926.....	566	3.570	19.812	109.449	20.718	146.457
1927.....	570	4.674	19.746	111.952	28.355	138.671
1928.....	557	5.406	18.766	117.133	33.833	128.651
1929.....	574	6.396	17.720	120.293	40.458	126.580
1930.....	572	7.869	16.615	126.948	54.093	111.858
1931.....	565	8.737	15.688	125.562	55.564	95.099
1932.....	544	9.414	15.060	119.157	62.484	98.383
1933.....	543	10.184	14.021	114.913	75.493	88.737

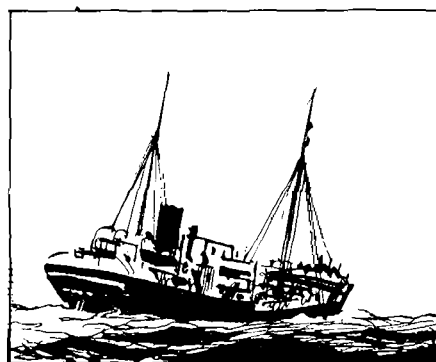
Fig. 45. — LA FLOTTE DE PÊCHE FRANÇAISE.



NAVIRES À MOTEURS.	
Nombre.	Tonnage.
—	—
433	1913. 1.877 tonneaux
10.184	1933. 75.493 —



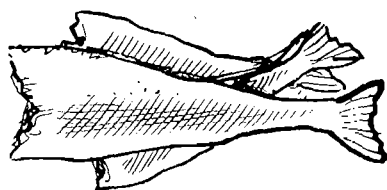
NAVIRES À VAPEUR.	
Nombre.	Tonnage.
—	—
356	1913. 54.237 tonneaux
543	1933. 114.913 —



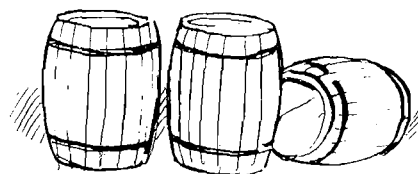
VOILIERS.	
Nombre.	Tonnage.
—	—
27.507	1913. 215.114 tonneaux
14.021	1933. 88.737 tonneaux

TOTAUX :	
1913.	1933.
28.296	271.228 tonneaux.
25.148	280.024 tonneaux.

Fig. 46. — LA PRODUCTION DE LA PÊCHE FRANÇAISE.



MORUE.
1913 : 474.800 quintaux.
1933 : 482.556 —



HARENGS FRAIS ET SALÉS.
1913 : 466.900 quintaux.
1933 : 651.763 —



AUTRES POISSONS.
1913 : 1.168.800 quintaux
1933 : 1.886.118 —



CRUSTACÉS.
1913 : 60.500 quintaux.
1933 : 116.505 —

La production française.

La production totale de la pêche en bateau s'est élevée en 1933, à 313.693.700 kilogrammes contre 306.900.000 kilogrammes en 1932 et 304 millions de kilogrammes en 1931. Elle est, depuis 1919, en progression constante.

La pêche du poisson frais, capturé surtout par les chalutiers, vient en premier rang dans cette production et s'élève à 188.611.830 kilogrammes, en légère diminution sur l'année 1932 (198.890.000 kilogr.).

Puis, vient le Hareng, capturé en surface par les bateaux pratiquant la pêche aux filets dérivants en Mer du Nord ou en Manche Orientale et par les chalutiers exploitant diverses concentrations de harengs sur le fond. Cette pêche a produit 65.176.300 kilogrammes en 1933 (contre 54.504.900 kilogr. en 1932).

Les apports de la Grande Pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve, en Islande, sur la côte Mourmane, à l'Île aux Ours, au Spitzberg et au Groënland sont également en progression et s'élèvent, pour 1933, à 48.255.600 kilogrammes contre 44.088.900 kilogrammes en 1932 et 42.470.000 kilogrammes en 1931.

La pêche aux crustacés, pratiquée le long des côtes de France, autour des Îles Britanniques, sur les côtes d'Espagne, du Portugal, de Mauritanie, du Sénégal et jusqu'aux Antilles, a produit 11.650.500 kilogrammes contre 10.592.700 kilogrammes en 1932, montrant là aussi une progression régulière et constante.

En examinant la production des principaux ports de pêche français, on constate que *Boulogne*, dont l'activité va sans cesse croissant, se maintient nettement au premier rang avec 83.858 tonnes de poisson frais débarquées au cours de l'année 1933. *Dieppe* le suit de loin, se classant au deuxième rang avec 22.222 tonnes; puis vient *Lorient* avec 21.024 tonnes; *Fécamp* : 13.733 tonnes; *La Rochelle* : 12.784 tonnes; *Douarnenez* : 11.690 tonnes; *Arcahon* : 8.621 tonnes; *Concarneau* : 5.204 tonnes.

Les ports morutiers dont l'activité est toute différente de celle des ports pratiquant la pêche du poisson frais se classent ainsi :

Fécamp avec 15.440 tonnes de morues débarquées en 1933;

Bordeaux : avec 10.310 tonnes;

La Rochelle : 9.345 tonnes;

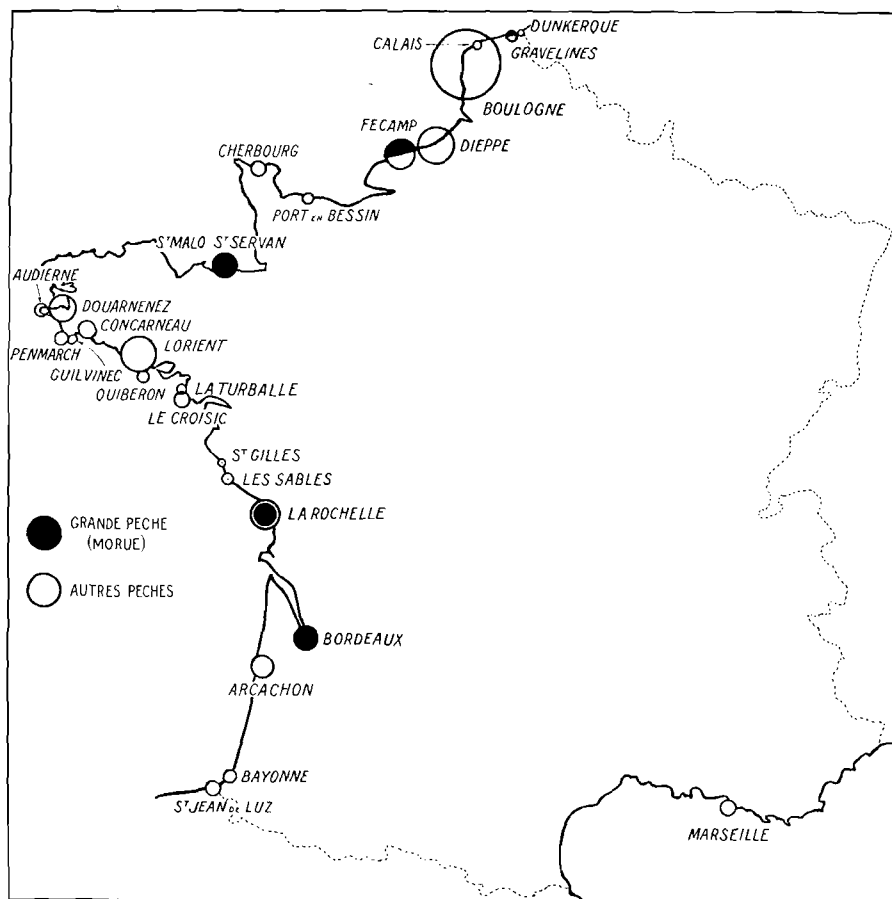
Saint-Malo : 6.111 tonnes;

Saint-Servan : 3.340 tonnes;

Gravelines : 1.742 tonnes.

Fig. 47. — PRINCIPAUX PORTS DE PÊCHE FRANÇAIS.

Quantités débarquées pendant l'année 1932.



Marée fraîche.

	en tonnes.
1932.	
1. Boulogne-sur-Mer	76.771
2. Dieppe	25.165
3. Lorient	20.202
4. La Rochelle	17.093
5. Fécamp	12.590
6. Douarnenez	11.139
7. Arcachon	7.737
8. Marseille	6.331
9. Concarneau	4.768
10. Saint-Jean-de-Luz	4.402
11. Bayonne	3.281
12. Penmarch	2.720
13. Gravelines	2.502
14. Audierne	2.357
15. Port-en-Bessin	2.224

16. Le Guilvinec	2.195
17. Les Sables	2.101
18. Quiberon	2.002
19. Cherbourg	1.814
20. La Turballe	1.349
21. Le Croisic	1.213
22. Dunkerque	1.071
23. Port-Louis	1.028
24. Saint-Gilles-sur-Vie	1.021

Morue.

	en tonnes.
1. Fécamp	12.742
2. Saint-Malo	8.476
3. Bordeaux	8.383
4. La Rochelle	4.463
5. Saint-Servan	3.851
6. Gravelines	3.020

De 350 qu'ils étaient à la fin du siècle, ils sont tombés à 96 en 1930; leur nombre va encore en diminuant.

Ce sont : soit des goëlettes ou des dundees de moins de 200 tonneaux, munis presque tous actuellement de moteurs auxiliaires, qui font la pêche à la ligne à mains sur les côtes d'Islande ou du Groënland, ou encore des trois-mâts (également avec moteurs auxiliaires pour la plupart d'entre eux) de 300 à 400 tonneaux ou plus, pratiquant la pêche aux longues cordes, à l'aide de doris, sur les bancs de Terre-Neuve et du Groënland.

Les voiliers ont fait place aux chalutiers à vapeur, d'abord, puis, depuis une dizaine d'années, aux grands chalutiers à moteurs Diesel à grand rayon d'action munis de tous les perfectionnements de la technique moderne.

La Grande Pêche française qui emploie plus de 5.000 marins et représente un capital d'environ 130 millions de francs, soit 40.000 millions pour les voiliers et 90 millions pour les chalutiers, possède certainement, à l'heure actuelle, la plus belle flotte de chalutiers du monde que ce soit comme dimensions, comme matériel et comme perfectionnement de ce matériel.

Ces chalutiers, au nombre de 45, ont presque tous plus de cinquante mètres de long, certains ont plus de 60 mètres avec un déplacement de plus de 2.000 tonnes.

L'application du moteur Diesel à ces chalutiers de grande pêche a augmenté leur rayon d'action par la réduction de la consommation et du poids du combustible employé et a permis l'installation, sur un certain nombre d'entre eux, d'appareils frigorifiques destinés à la conservation par le froid des poissons non conservés par le sel et celle d'appareils mécaniques permettant le traitement des déchets pour la fabrication des huiles ou des farines de poisson. Enfin, sur ces chalutiers, munis de tous les perfectionnements de la technique moderne, tous les auxiliaires, y compris le treuil de chalutage, sont mûs par l'électricité.

La diminution du poisson dans la zone côtière comme aux accores du plateau continental,

nécessitant l'extension du champ d'action des chalutiers, et des sorties de plus en plus longues, a entraîné non seulement l'obligation d'augmenter le tonnage de ces chalutiers mais encore celle d'installer à bord le matériel frigorifique indispensable pour assurer une conservation, en parfait état, du poisson pendant le temps notablement accru qui sépare le moment où il est pê-



Fig. 48. Le plus grand chalutier du monde, le chalutier français « Sutland ».

Longueur entre perpendiculaires : 72 mètres.

Largeur hors tout : 8 m. 80 cm. Tonnage : 1.200 tonnes.

ché de celui où il peut être livré à la consommation.

C'est ainsi que sur plusieurs chalutiers français des appareils pour la congélation du poisson ont été installés et permettent de congeler rapidement à cœur le poisson dès sa sortie de l'eau,

c'est-à-dire quand il est encore vivant. Cette congélation complète et rapide est immédiatement suivie par un enrobage dans une couche de glace. Dans ces conditions, les phénomènes d'autolyse provoquant l'altération du poisson ne peuvent se produire et, d'autre part, l'enrobage, isolant la chair du poisson de l'air ambiant, empêche l'oxydation des graisses et le rancissement des chairs et évite, en outre, la perte de saveur due à l'évaporation de certains éthers, à certaines réactions d'oxydation ou encore à des acquisitions extérieures.

Cette évolution de la flottille de pêche française qui s'est traduite par un perfectionnement incessant du matériel de pêche, s'est complétée, ainsi qu'on le verra dans cette étude sur l'industrie des pêches maritimes en France, par un perfectionnement, une meilleure adaptation des engins de pêche aux nécessités actuelles imposées par un appauvrissement indéniable des anciens fonds de pêche trop longtemps exploités, par une amélioration et une accélération des moyens de distribution des produits de marée vers l'intérieur du pays et enfin par une utilisation rationnelle de tous les produits et sous-produits de la pêche.

Le progrès : c'est dit-on « *la tradition qui marche vers le mieux* ». En France, l'industrie des pêches maritimes, pourtant traditionaliste, marche actuellement à grands pas dans cette direction.

JEAN LE GALL.

CHAPITRE II.

ORGANISATION DE LA PÊCHE EN FRANCE.

A. INSCRIPTION MARITIME.

Seule avec l'Italie et l'Espagne, la France possède un régime administratif spécial pour toutes les personnes qui exercent la navigation maritime à titre professionnel. Ce régime créé par Colbert par l'ordonnance du 22 Septembre 1668, a été confirmé sous le nom d'Inscription Maritime par la Révolution Française (Loi du 3 Brumaire, an iv, 25 Octobre 1795) et définitivement codifié par la loi du 24 Décembre 1896. Le but principal de l'Inscription Maritime, la raison d'être de sa création et la cause de sa persistance, c'est le recrutement du personnel nécessaire à la Marine de Guerre. L'Inscription Maritime offre, d'autre part, l'avantage pour les Armateurs de leur fournir un personnel qu'ils ont commencé à former mais qui a perfectionné au service de l'État ses connaissances techniques : pour les chauffeurs et les mécaniciens notamment, ce séjour dans la Marine de Guerre est très utile.

I. ORGANISATION DE L'INSCRIPTION MARITIME.

Tout Français qui exerce la navigation maritime à titre professionnel est soumis au régime de l'Inscription Maritime. Il découle de cette formule :

- 1° que la nationalité française est exigée pour tous les inscrits maritimes;
- 2° que la navigation maritime, c'est-à-dire toute navigation qui s'exerce soit sur la mer, soit dans les ports ou dans la rade, soit sur les étangs ou canaux salés compris dans le domaine public maritime, soit dans les fleuves, rivières et canaux jusqu'au point où remonte la marée et pour ceux où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter, doit être exercée à titre professionnel.

On reconnaît que l'exercice de la navigation est professionnel lorsque le marin tire son principal moyen d'existence de la navigation et de la pêche et lorsqu'il a à bord un emploi relatif à la marche, à l'entretien et à la conduite du bâtiment.

Les inscrits maritimes sont classés en 3 catégories :

- a. les inscrits provisoires ayant moins de 18 ans;
- b. les inscrits définitifs ayant 18 ans et 18 mois de navigation;

c. les inscrits hors de service, c'est-à-dire ayant dépassé 50 ans ou ayant été réformés pour invalidité.

Tous les inscrits figurent sur des rôles tenus par l'Administration de l'Inscription Maritime et reçoivent un fascicule de mobilisation.

II. OBLIGATIONS DES INSCRITS ET AVANTAGES QUI LEUR SONT CONSENTIS.

A. Obligations :

Les inscrits maritimes sont obligés d'accomplir leur service militaire dans l'armée de mer et ce service est fixé à 32 ans, de 18 à 50 ans, cette période étant divisée en 3 parties : pendant la première (de 18 à 20 ans) l'inscrit ne peut être appelé qu'en temps de guerre. La seconde période, dite période obligatoire, comprend 7 ans et se divise en deux : un service actif de 5 ans, suivi d'une mise en disponibilité pour les deux dernières années. (En fait, le service actif ne dure pas 5 ans et sa durée, fixée par une circulaire ministérielle, varie entre 40 et 50 mois.) La troisième période (période de réserve) dure jusqu'à 50 ans, mais les inscrits ne peuvent plus être appelés que par décret; ils sont soumis à 2 périodes d'exercice de 4 mois chacune.

Les inscrits maritimes sont encore soumis aux prescriptions suivantes : ils doivent se présenter devant l'Administrateur de l'Inscription Maritime lorsqu'ils ont 20 ans, faire une déclaration en cas de déplacement ou de résidence à l'étranger; enfin, ils ne peuvent naviguer sous pavillon étranger sans une autorisation ministérielle.

B. Avantages accordés aux inscrits :

a. *Avantages d'ordre militaire* : Il y a, pour eux, un avantage à faire leur service militaire dans les équipages de la flotte, au lieu d'être appelés dans l'armée de terre; ils ne sont pas distraits de leur métier et ils touchent une solde plus élevée. De plus, ils servent dans l'armée de mer avec un grade s'ils ont un grade dans la Marine de Commerce ou s'ils sont élèves-officiers de la Marine marchande;

b. *Pension* : Enfin et surtout, le marin est assuré de toucher une pension de retraite ou d'invalidité grâce à sa participation obligatoire à la Caisse des Invalides de la Marine.

Sans doute, il est tenu, dans ce but, à effectuer des versements par voie de retenue sur sa solde, mais cette participation est loin de représenter l'équivalent de ce qui lui est accordé comme pension. Cet avantage capital date de la première organisation de l'Inscription Maritime à la fin du xvii^e siècle;

c. *Monopole de la pêche côtière* : Les inscrits maritimes ont le monopole de la pêche sur l'étendue du domaine de l'Inscription Maritime. Ce monopole est très important pour les inscrits, car il leur permet ou de gagner une pension de retraite sans se livrer à la grande navigation ou d'augmenter leurs ressources lorsqu'ils sont pensionnés. L'exercice de la pêche ne donne

pas ouverture à la perception de la patente et les inscrits sont exempts de tous impôts même lorsqu'ils vendent les produits de leur pêche.

d. *Emplois réservés* : A côté du monopole de la pêche qui leur est accordé directement, les inscrits ont un autre privilège plus important encore qui dérive des observations des règles sur la nationalité des navires : un navire ne peut prétendre conserver la nationalité française que si les trois quarts des marins au moins composant l'équipage sont français. Cette obligation rigoureuse pour les armateurs constitue un droit précieux pour les inscrits.

e. *Caisse de prévoyance* : Les inscrits bénéficient également de la Caisse de Prévoyance créée par la Loi de 1905. Cette caisse est alimentée par les cotisations des participants, par les versements des patrons, par des dons et legs, des taxes créées sur des passagers et des avances de l'État. Les accidents et maladies relevant d'une manœuvre faite au service du navire à bord ou à terre ouvre droit à une indemnité. Le paiement de ces indemnités est toujours effectué sous forme de rentes qui peuvent être reversibles sur la veuve et sur les enfants et, dans certains cas, sur les ascendants. Comme la pension des inscrits, ces indemnités sont incessibles et insaisissables.

L'Inscription Maritime mérite à tous égards d'être conservée. Comme institution militaire, elle a peut être fait son temps, mais comme institution sociale, elle reste très vivante; c'est l'essai de l'organisation d'une profession; elle maintient dans ses villages et ses occupations toute une partie de la population. Elle crée des familles de marins nourries de traditions; elle les incite aux institutions de prévoyance en obligeant à l'épargne des hommes qui, sans elle, finiraient dans la misère, une vie usée par les fatigues d'un métier si dur sous bien des rapports.

B. LE SERVICE DES PÊCHES MARITIMES.

Ce Service est une des Directions du Ministère de la Marine Marchande.

Le Ministère de la Marine Marchande comprend, en effet, 2 Directions : le Service du travail maritime et de la flotte de commerce et du matériel naval, puis le Service des pêches maritimes, du personnel et de la comptabilité. Un établissement annexe est rattaché au Ministère : l'établissement des Invalides de la Marine dont tous les agents sont des fonctionnaires de l'État au même titre que ceux des deux Directions susvisées.

La Direction des Pêches Maritimes est celle qui intéresse le plus le développement de la pêche maritime en France : elle s'occupe de toutes les questions relatives à la pêche et a, en plus, la Direction de tout le personnel maritime y compris les services de l'Inscription Maritime. Cette Direction comporte 4 bureaux et une Inspection Générale des services de l'Inscription Maritime.

Le premier bureau « Réglementation des Pêches » est chargé des règlements relatifs à la conservation et au repeuplement des fonds de pêche, à la préparation et à l'application des conventions internationales relatives aux Pêches Maritimes, à l'administration et à la police du domaine public maritime, à l'autorisation d'exploitation d'établissements de pêche de

toute nature (domaine public et propriété privée), à la publication des règlements sur la salubrité des établissements de pêche, au cadastre de ces établissements.

Le deuxième bureau «Affaires Économiques et Institutions de Mutualité» s'occupe des Sociétés d'assurances mutuelles, du Crédit maritime mutuel, de la documentation générale sur la pêche en France et à l'étranger, de la statistique des Pêches Maritimes, des Congrès et expositions de pêche, du transport et de la distribution de la pêche, et des relations avec les Compagnies de Chemins de Fer.

Le troisième Bureau «Personnel» traite toutes les questions concernant le personnel de l'Administration Centrale ainsi que des agents situés sur le littoral et des services de l'Inscription maritime.

Le quatrième Bureau «Budget et Comptabilité» s'occupe de toutes les questions comptables et budgétaires.

C. ENSEIGNEMENT MARITIME ET COMMANDEMENT DES NAVIRES DE PÊCHE.

L'enseignement professionnel de la pêche est adapté en France aux besoins régionaux des populations côtières; il est donné, soit dans des écoles de pêche, institutions privées, soit dans des cours professionnels annexés aux écoles primaires des communes du littoral. Les écoles de pêche sont généralement organisées comme toutes les écoles techniques, relevant de la direction de l'enseignement technique et elles fonctionnent sous le patronage des collectivités locales : Chambres de commerce, Municipalités, Départements, Groupements professionnels, etc. Ces écoles reçoivent d'ailleurs du Ministre chargé de l'Enseignement technique des subventions imputables sur le produit de la taxe d'apprentissage, au paiement de laquelle sont astreints les armateurs à la pêche et elles reçoivent également quelques subsides du Ministre chargé de la Marine marchande, mais ce dernier ne dispose en leur faveur que de crédits relativement modestes.

Les plus importantes de ces écoles sont situées à Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Fécamp, Cancale, Douarnenez, Le Guilvinec, Concarneau, Lorient, Groix, Étel, La Rochelle et Les Sables d'Olonne.

Le but principal de ces écoles est de permettre à leurs élèves d'acquérir les brevets leur permettant d'exercer le commandement des navires de pêche.

I. RÉGLEMENTATION DU COMMANDEMENT À BORD DES NAVIRES DE PÊCHE.

Jusqu'en 1924 cette réglementation n'avait pas été fixée d'une façon suffisamment précise; aucun brevet spécial de commandement n'avait été institué, l'industrie de la pêche empruntant à la navigation du commerce ses titres de commandement et les utilisant tant bien que mal, dans des conditions telles que l'on voyait par exemple des bâtiments faisant la campagne de Terre-Neuve, commandés par des capitaines simplement brevetés au cabotage.

La seule distinction nette établie par l'ancienne réglementation était celle qui consistait à classer les genres de pêche, d'une part en « Grande pêche ou pêche lointaine » et, d'autre part en « Petite pêche ou pêche côtière ».

Pour remédier aux incohérences de la réglementation antérieure, un Décret du 20 Juillet 1924 (modifié par la suite le 3 Mars 1927) a défini les conditions dans lesquelles seraient délivrés les brevets nécessaires au commandement des navires de pêche et les droits au commandement afférents à chacun de ces brevets et pour la délimitation des parages dans lesquels les marins pêcheurs peuvent commander ces navires, on a créé trois zones; la navigation dans chacune de ces zones est autorisée aux titulaires de brevets spéciaux rendus réglementaires. Voici quels sont ces zones et ces brevets.

A. *Première zone :*

- a. *Étendue :* La première zone s'étend des côtes françaises jusqu'à 50 milles de ces côtes;
- b. *Brevets exigés :* Pour être admis à commander un navire pratiquant la pêche dans la première zone, le pêcheur doit être titulaire : du certificat de capacité si la jauge du navire ne dépasse pas 75 tonneaux et d'un permis de conduire spécial si le navire est à moteur; du brevet restreint de patron de pêche pour les bateaux à voiles ou à moteur dont la jauge dépasse 75 tonneaux; du brevet complet de patron de pêche pour les navires à vapeur dépassant 75 tonneaux.

B. *Deuxième zone :*

- a. *Étendue :* La deuxième zone s'étend au delà de 50 milles des côtes françaises jusqu'à une zone limitée au Nord par le 72° Lat. N., au Sud par l'équateur, à l'Ouest par le 28° W. G., à l'Est par le 26° E. G. La deuxième zone comporte encore toute la Méditerranée.
- b. *Brevets exigés :* Pour être admis à commander un navire pratiquant la pêche dans la deuxième zone, le pêcheur doit être titulaire du brevet de patron de pêche restreint pour un navire à voiles ou à moteur; du brevet de patron de pêche complet pour un navire à vapeur. Il doit, en outre, avoir 24 ans révolus et justifier de 12 mois d'embarquement, soit comme second sur des navires pratiquant la pêche en deuxième zone, soit comme patron sur des navires pratiquant la pêche en première zone.

C. *Troisième zone :*

- a. *Étendue :* La troisième zone s'étend au-delà des limites fixées pour la deuxième zone.
- b. *Brevets exigés :* Pour être admis à commander un navire pratiquant la pêche dans la troisième zone, le pêcheur doit être titulaire du brevet de capitaine de pêche et justifier de 12 mois d'embarquement soit comme second sur des navires pratiquant la pêche dans la troisième zone, soit comme commandant sur des navires pratiquant la pêche dans la deuxième.

D. *Brevets de commandement.*

Ainsi qu'on peut le voir par les renseignements ci-dessus, les brevets de commandement des navires de pêche sont au nombre de 4. En outre des brevets spéciaux sont prévus pour les mécaniciens.

a. *Certificat de capacité* : Le certificat de capacité est délivré par l'Administrateur de l'Inscription Maritime aux marins ayant 23 ans, justifiant de 24 mois de navigation professionnelle à la pêche et ayant subi avec succès une épreuve pratique portant sur la connaissance des règles de barre et de route, des signaux, des feux, du balisage, de l'utilisation des engins de sauvetage, de l'usage pratique du compas et de la lecture des cartes marines.

b. *Brevet restreint de patron de pêche* : Le brevet restreint de patron de pêche est délivré par le Directeur de l'Inscription Maritime aux marins ayant 19 ans révolus, justifiant de 24 mois d'activité de navigation professionnelle, dont 12 mois au moins sur des navires pratiquant la pêche dans la deuxième zone et ayant satisfait à un examen d'aptitude professionnelle portant sur les questions inscrites au programme du certificat de capacité et sur les matières suivantes : manœuvre des navires de pêche et des engins de pêche, usage de la carte, du sondeur, etc., calcul nautique, notions d'astronomie, notions sur la conduite des moteurs à explosion, notions de géographie et d'océanographie, de technique de la pêche, de réglementation maritime et d'hygiène.

c. *Brevet complet de patron de pêche* : Le brevet complet de patron de pêche est délivré également par le Directeur de l'Inscription Maritime aux marins qui, titulaires du brevet restreint, ont subi en outre avec succès un examen sur la conduite des machines à vapeur.

d. *Brevet de capitaine de pêche* : Le brevet de capitaine de pêche est délivré par le Ministre de la Marine Marchande aux marins qui ont satisfait à deux examens : un examen de théorie et un examen d'application. Ces deux examens peuvent être subis au choix du candidat, soit simultanément, soit séparément et dans l'ordre qui lui convient, mais pour se présenter à l'examen de théorie il faut avoir 19 ans révolus et justifier de 12 mois de navigation professionnelle, et pour se présenter à l'examen d'application, il faut avoir 24 ans révolus et justifier de 60 mois de navigation professionnelle dont 24 au moins sur des navires pratiquant la pêche en seconde ou en troisième zone.

Ces examens portent sur les mêmes matières que pour les brevets de patron de pêche, mais en approfondissant chacune des questions inscrites dans une importante proportion.

E. *Brevets relatifs à la conduite des machines et des moteurs.*

1° *Pour les chefs mécaniciens.* — Pour remplir les fonctions de chef-mécanicien, les brevets suivants sont exigés :

Pour un bateau à vapeur ou à moteur dont la machine a une puissance égale ou inférieure à 400 chevaux, brevet de mécanicien pratique (machine à vapeur ou moteur).

Pour un navire dont la machine (ou le moteur) a une puissance supérieure à 400 chevaux, brevet d'officier mécanicien de 1^{re} classe ou de 2^e classe de la Marine Marchande.

Des dispositions spéciales sont applicables pour les navires dont la machine a une puissance comprise entre 400 et 700 chevaux.

Pour un navire de pêche à moteur ayant une force motrice inférieure à 100 chevaux, il suffit d'être titulaire d'un permis de conduire délivré par l'Administrateur de l'Inscription Maritime après un examen pratique.

2° *Pour les seconds mécaniciens.* — Pour exercer les fonctions de second mécanicien à bord d'un navire de pêche à vapeur ou à moteur d'une puissance égale ou supérieure à 700 chevaux, il faut être titulaire du brevet de mécanicien pratique pour machine à vapeur ou moteur.

Pour les navires à moteur ayant une force inférieure à 700 chevaux, les seconds mécaniciens doivent être titulaires du permis de conduire ci-dessus visé et délivré par l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

II. PROGRAMME D'ENSEIGNEMENT MARITIME.

Les différents cours organisés dans les écoles de pêche ont pour but de préparer des candidats à l'obtention des différents brevets définis ci-dessus.

Voici quels sont les programmes exigés pour chacun des brevets en question.

A. *Certificat de capacité.*

Dans toutes les écoles de pêche sont organisés de petits cours élémentaires préparatoires aux épreuves prévues pour l'obtention du certificat de capacité et du permis de conduire. Les connaissances exigées pour l'obtention de ces 2 titres qui sont destinés simplement à attester l'habitude professionnelle purement pratique des candidats, sont assez rudimentaires.

B. *Brevet de patron de pêche.*

La préparation au brevet de patron de pêche incombe tout spécialement aux écoles de pêche qui doivent en principe se consacrer d'une façon presque exclusive à l'enseignement des connaissances nautiques et techniques se rapportant à l'industrie de la pêche. Des compléments d'instruction générale ne peuvent pas être donnés dans ces écoles puisqu'en principe les jeunes marins qui suivent les cours devraient être déjà en possession d'un bagage suffisant de connaissances élémentaires.

Le programme de ces écoles est fixé en tenant compte de textes réglementaires pris par le Ministre de la Marine marchande fixant le nombre d'épreuves tant écrites que pratiques et orales qu'auront à subir les candidats.

a. *L'écrit* comporte un rapport sur un sujet maritime (durée 2 heures) et une composition de calcul (durée 3 heures).

b. *Les épreuves pratiques* consistent en la solution de problèmes de navigation sur la carte, à des relèvements au compas et à l'usage du sextant, à des interrogations sur les signaux, les feux, le balisage, les sondeurs et les engins de sauvetage.

c. *Les épreuves orales* portent sur des notions simples de calcul d'astronomie et des interrogations plus importantes ont lieu sur des questions de navigation pratique, de machine à vapeur, de moteur, de télégraphie sans fil, de manœuvre, de remorquage, d'hygiène et de réglementation maritime, de géographie, d'océanographie, de technique de la pêche, notamment en ce qui concerne les engins et la conservation du poisson à bord.

C. *Brevet de capitaine de pêche.*

Pour l'obtention du brevet de capitaine de pêche, les épreuves sont les suivantes :

a. *L'écrit* comprend un rapport sur un sujet maritime et une composition de calcul.

b. *Les épreuves pratiques* et

c. *Les épreuves orales* sont du même ordre que celles qui sont exigées pour le brevet de patron de pêche, mais en approfondissant de façon très détaillée les questions figurant au programme. En outre, à l'oral, les interrogations sont faites sur la réglementation maritime et le droit commercial maritime.

D. MUTUALITÉ MARITIME.

Les œuvres d'Assistance Maritime Mutuelle sont l'objet de la sollicitude de l'État qui encourage, dans toute la mesure où l'état du budget le lui permet, le développement de la mutualité en France. Les deux formes sous lesquelles l'État vient plus particulièrement en aide aux pêcheurs sont l'Assurance Maritime Mutuelle et le Crédit Maritime Mutuel.

I. ASSURANCE MARITIME MUTUELLE.

Les Associations ou Sociétés d'Assurance Maritime Mutuelle sont constituées entre les propriétaires de bateaux et d'engins de pêche et sous le régime de la loi du 1^{er} Juillet 1901 ; elles ont pour but de venir en aide, dans la limite de leurs ressources annuelles, aux propriétaires (qu'ils soient inscrits maritimes ou non) de bateaux ou d'engins de pêche mis hors de service par les événements de mer quels qu'ils soient.

A. *Composition.*

Elles sont composées de membres fondateurs, de membres honoraires et de membres participants. Les membres fondateurs sont ceux qui font un don important à la Société. Les membres honoraires sont ceux qui versent des cotisations annuelles à la Société, mais ne participent pas à ses avantages. Les membres participants comprennent tous les pêcheurs ou armateurs qui adhèrent aux statuts de la Société, mais à condition qu'ils soient Français et jouissent de leurs droits civils et civiques. Une fois la Société constituée, de nouveaux membres participants peuvent y être admis sous réserve du versement d'un droit d'entrée proportionnel au tonnage de leurs navires.

B. *Administration.*

a. Les associations ou sociétés d'assurances mutuelles sont dirigées par un Conseil d'Administration composé d'un président, d'un vice-président, de plusieurs administrateurs et d'un secrétaire trésorier; le nombre des administrateurs dépend particulièrement du nombre de

syndicats maritimes intéressés à la constitution de la Société. En outre, l'Administrateur de l'Inscription Maritime du quartier dans lequel se trouve le siège de la Société est membre de droit du Conseil d'Administration. Le Président, le Vice-président et les administrateurs sont élus en assemblée générale au scrutin secret et pris parmi les membres participants; leurs fonctions sont gratuites. Le Secrétaire trésorier est choisi parmi les membres du Conseil d'Administration et il peut recevoir une légère indemnité de responsabilité.

Le Conseil d'Administration se réunit tous les trimestres.

b. Les Sociétés peuvent constituer également des commissions locales pour un ou plusieurs syndicats maritimes intéressés; ces commissions locales sont composées de 3 membres nommés par le Conseil d'Administration; un de ceux-ci est chargé de tenir à jour la liste des adhérents, de recruter des nouveaux membres, de recueillir les cotisations ou souscriptions; il peut, à cet effet, recevoir une commission fixée au maximum à 3 p. 100 du produit des recouvrements effectués.

c. L'Association ou la Société d'Assurance Mutuelle se réunit en assemblée générale au moins une fois par an et est chargée d'examiner et d'approuver toutes les questions soumises par le Conseil, notamment le bilan détaillé de la situation financière de l'Association.

C. Organisation financière.

a. Les ressources des Associations d'assurances mutuelles comprennent les sommes versées par les membres fondateurs, les cotisations des membres honoraires et participants, les droits d'entrée, les intérêts des fonds placés, les subventions diverses, le produit de la vente des épaves abandonnées à l'association; ces ressources sont réparties entre un fonds de roulement et un fonds de réserve.

Le fonds de roulement est destiné à pourvoir aux dépenses courantes, y compris les frais d'administration.

Le placement du fonds de réserve doit être effectué en dépôts aux Caisses d'Épargne, en rentes nominatives sur l'État, ou en valeurs agréées par l'État; il peut être également utilisé jusqu'à concurrence du 20° de son montant à la souscription de parts d'une société de Crédit Maritime Mutuel.

Les fonds remis entre les mains du Secrétaire trésorier au moment des encaissements, doivent être versés à la Caisse d'Épargne dans la semaine.

b. L'évaluation des valeurs des navires ou des engins assurés par les Associations d'assurances mutuelles est faite après examen de l'état des navires et de leur armement et des dits engins par les Commissions locales dont il a été question ci-dessus; périodiquement, ces Commissions procèdent à la revue du matériel assuré et proposent, s'il y a lieu, les nouvelles estimations qui paraissent devoir servir de base à la perception des cotisations. La décision est prise par le Conseil d'Administration.

c. Le règlement des avaries est fait après une enquête confiée également aux Commissions locales qui reçoivent les déclarations des pertes ou des détériorations, procèdent à une enquête

approfondie sur leurs causes et leur importance et sur le degré de responsabilité du patron ou du propriétaire. Les résultats de cette enquête sont transmis dans un rapport au Conseil d'Administration qui juge, en dernier ressort, sur le montant de l'indemnité à allouer à l'assuré.

Les dispositions résumées ci-dessus sont celles des statuts types établis dès 1912 par le Ministère de la Marine; seules, les associations qui acceptent le contrôle de l'État et insèrent dans leurs statuts les dispositions du statut type reçoivent des subventions de l'État. En 1934, les Sociétés recevant de pareilles subventions étaient au nombre de 72 groupant 4.285 marins pêcheurs et assurant pour environ 100 millions de matériel.

II. CRÉDIT MARITIME MUTUEL.

La loi qui organise le crédit maritime mutuel date du 4 Décembre 1913, mais a été modifiée le 30 Décembre 1925 et le 28 Mars 1928. En outre, des décrets sont intervenus le 12 Avril 1914, le 22 Janvier 1915, le 18 Août 1923, le 29 Mars 1929 et le 4 Avril 1932 pour interpréter la loi sus-visée.

a. *Objet du Crédit maritime mutuel.*

L'institution du crédit maritime mutuel a exclusivement pour objet de faciliter aux personnes désignées ci-dessous les opérations se rattachant à la capture, à l'élevage, au parbage, à la conservation et à la vente des produits des eaux maritimes ou du domaine maritime.

Ces opérations sont notamment les suivantes : construction et achat de bateaux de pêche; achat d'instruments nautiques, de matériel d'armement, d'engins de pêche, d'appâts, de combustibles et de matières grasses; exécution de travaux pour l'exploitation du domaine maritime; achat de crustacés, d'huitres et d'autres mollusques pour le peuplement des parcs et réservoirs; achat d'objets d'équipement individuel spécial à la pêche ou à l'exploitation des concessions et d'objets destinés directement à l'approvisionnement des bateaux de pêche; transport des produits de la pêche aux stations de chemins de fer.

Peuvent participer à l'institution du Crédit maritime mutuel les personnes appartenant à l'une des quatre catégories ci-après :

1° Les marins pêcheurs pratiquant la pêche maritime comme moyen d'existence, les femmes exerçant la même profession;

2° Les anciens marins pêcheurs pensionnés de la Caisse des Invalides de la Marine ou de la Caisse nationale de prévoyance des marins français, ou devenus physiquement hors d'état de naviguer, s'ils sont propriétaires de tout ou partie d'une embarcation de pêche;

3° Les concessionnaires d'établissements de pêche sur le domaine maritime exploitant eux-mêmes ces établissements ou ayant cessé de les exploiter pour cause d'incapacité physique;

4° Les veuves des personnes visées aux trois paragraphes précédents et leurs orphelins jusqu'à majorité du plus jeune.

b. *Fonctionnement.*

Le crédit maritime mutuel se pratique par le moyen de caisses régionales auxquelles sont affiliées des caisses locales. L'État, à l'aide d'un fonds spécial alimenté par des subventions figurant au budget du Ministère de la Marine marchande, fait des avances aux Caisses régionales qui, à leur tour, mettent, moyennant un intérêt extrêmement minime, ces fonds à la disposition des pêcheurs. Les Sociétés de Crédit maritime instituées par la loi de 1913 sont des associations commerciales dont la comptabilité est tenue suivant les prescriptions du code de commerce; elles peuvent être composées par des Syndicats professionnels maritimes, des Sociétés coopératives maritimes, des Sociétés d'Assurance mutuelle; leur capital social est constitué à l'aide de souscriptions réalisées par les Membres actifs et honoraires. Le versement du quart du capital souscrit est indispensable pour justifier la création d'une société de crédit maritime.

c. *Caisses régionales et locales.*

Les Caisses locales de crédit maritime ont pour but de faciliter à leurs adhérents, avec l'aide des Caisses régionales, les opérations qui ont trait à l'exercice de leur profession.

Elles peuvent recevoir des dépôts de fonds en comptes courants avec ou sans intérêts, se charger des recouvrements et des paiements à faire à leurs adhérents. Elles peuvent notamment contracter les emprunts nécessaires pour constituer ou augmenter leurs fonds de roulement; elles peuvent négocier à leur Caisse régionale, des effets souscrits par leurs membres et endossés par elles.

Enfin elles peuvent consentir, avec l'agrément de la Caisse régionale, des prêts individuels à long terme.

Le taux de l'intérêt applicable aux prêts consentis par elles ne peut pas dépasser un maximum fixé par le Ministre de la Marine Marchande, après avis d'une commission spéciale siégeant à Paris.

Les Caisses régionales ont pour but :

1° D'escompter les effets souscrits par les membres des Caisses locales et endossés par ces Caisses;

2° De mettre à la disposition des Caisses locales les sommes nécessaires aux prêts individuels à long terme;

3° De mettre à la disposition des Sociétés coopératives maritimes les sommes nécessaires au fonctionnement de ces Sociétés. Le taux de l'intérêt applicable aux opérations effectuées par les Caisses régionales ne peut dépasser un maximum fixé par le Ministre de la Marine Marchande après avis de la commission visée ci-dessus.

Les Caisses régionales de crédit maritime mutuel constituées au capital minimum de 10.000 francs peuvent recevoir de l'État des avances sans intérêts prélevées sur un fonds constitué de la manière suivante :

1° A l'aide d'une subvention de 3.500.000 francs accordée chaque année à partir du 1^{er} Janvier 1928 sur le fonds constitué par le produit de l'impôt sur les jeux dans les casinos;

2° Au cas où la portion disponible du fonds constitué au moyen de la ressource indiquée ci-dessus reviendrait au-dessous du chiffre de 1 million de francs à l'aide de prélèvements sur l'avance de 20 millions de francs consentie à l'État par la Banque de France. Toutefois, ces prélèvements ne pourront dépasser un maximum de 4 millions de francs.

Les avances consenties aux Caisses régionales sont allouées par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande après avis de la Commission susvisée.

Le montant des avances faites aux Caisses régionales pour l'escompte des effets souscrits par les membres des Caisses locales et endossés par ces Caisses, ainsi que pour les prêts à faire aux Sociétés coopératives, ne peut excéder le quintuple du montant de leur capital versé. Ces avances ne peuvent être faites pour une durée de plus de cinq ans.

Lorsque la gestion des Caisses laisse apparaître des pertes importantes, le Ministre de la Marine marchande peut, sous certaines conditions, verser à ces Caisses déficitaires des indemnités provenant d'un fonds de réserve spécial constitué auprès de l'Établissement des Invalides de la Marine par des contributions versées par certains emprunteurs.

d. *Coopératives maritimes.*

Les Sociétés coopératives maritimes sont des sociétés qui, quel que soit leur régime juridique, sont constituées par des personnes, sociétés, syndicats ou associations de personnes appartenant aux catégories définies ci-dessous :

1° Les marins pêcheurs pratiquant la pêche maritime comme moyen d'existence, les femmes exerçant la même profession ;

2° Les anciens marins pêcheurs pensionnés de la Caisse des Invalides de la Marine ou de la Caisse nationale de prévoyance des marins français, ou devenus physiquement hors d'état de naviguer, s'ils sont propriétaires de tout ou partie d'une embarcation de pêche ;

3° Les concessionnaires d'établissements de pêche sur le domaine maritime exploitant eux-mêmes ces établissements ou ayant cessé de les exploiter pour cause d'incapacité physique ;

4° Les veuves des personnes visées aux trois paragraphes précédents et leurs orphelins jusqu'à majorité du plus jeune.

Les Sociétés coopératives maritimes peuvent se concerter entre elles, de manière à permettre aux membres de l'une de s'approvisionner dans les magasins de l'autre.

Les Caisses régionales peuvent accorder aux sociétés coopératives maritimes des prêts à long terme pour leurs opérations générales et des prêts à court terme, uniquement pour l'achat d'appâts.

Le montant de ces prêts ne peut excéder :

1° Pour les prêts à long terme, le triple du capital versé de la société coopérative bénéficiaire ;

2° Pour les prêts à court terme, le quintuple de ce même capital.

e. Garantie de remboursement des prêts.

Les Sociétés de crédit maritime qui consentent des prêts individuels à long terme, en vue spécialement de l'exercice de la pêche, doivent exiger, en temps utile, des emprunteurs des garanties de remboursement constituées :

1° Par l'inscription au profit de la Caisse locale intéressée d'une hypothèque maritime;

2° Par un contrat d'assurances maritimes passé par le titulaire du prêt soit avec une Société d'assurances maritimes mutuelles, soit avec toute autre Société française d'assurances et stipulant qu'en cas de sinistre le bénéfice de l'assurance sera transféré à la Caisse locale intéressée jusqu'à concurrence des sommes prêtées et non encore remboursées;

Dans le cas où le titulaire d'un prêt individuel à long terme assure le gage de son prêt à une société d'assurances maritimes mutuelles, cette dernière doit, au préalable, avoir reçu l'agrément de la Caisse régionale de crédit maritime intéressée.

3° Par un contrat d'assurance en cas de décès passé par le titulaire du prêt, soit avec la Caisse nationale d'assurances en cas de décès, soit avec toute autre société d'assurances autorisée à fonctionner en France et garantissant à la Caisse locale, soit par le contrat lui-même, soit par un avenant, le paiement des sommes restant dues à ladite caisse au moment du décès de l'assuré.

En outre, des garanties peuvent être constituées par tous les autres gages que peut offrir l'emprunteur ou par les cautions solidaires qu'il présentera.

Si les gages sont des gages réels, cette garantie peut être substituée jusqu'à concurrence des sommes qu'ils représentent aux garanties envisagées aux paragraphes 1, 2, 3 ci-dessus.

Les sociétés de crédit maritime qui consentent des prêts individuels à long terme, en vue des opérations autres que l'industrie de la pêche proprement dite, doivent exiger en temps voulu, des emprunteurs, des garanties de remboursement constituées :

1° Par un warrant sur les produits de l'exploitation consenti au profit de la caisse locale jusqu'à concurrence de la somme due;

2° Par un contrat d'assurance passé par le titulaire du prêt, soit avec une société d'assurances maritimes mutuelles, soit avec toute autre société d'assurances autorisée à fonctionner en France et stipulant qu'en cas de sinistre le bénéfice de l'assurance sera transféré à la Caisse locale intéressée jusqu'à concurrence des sommes prêtées et non encore remboursées.

Dans le cas où, à raison des conditions de l'exploitation, une assurance ne peut être consentie, la Caisse locale exige de l'emprunteur, en sus de l'intérêt du prêt, une contribution dont le taux est fixé par le Ministre de la Marine Marchande. Le produit de ce prélèvement supplémentaire sert à la constitution d'un fonds de réserve spécial commun à toutes les caisses de crédit maritime;

3° Par un contrat d'assurance en cas de décès passé par le titulaire du prêt, soit avec la Caisse nationale d'assurance en cas de décès, soit avec toute autre société d'assurance autorisée à fonctionner en France et garantissant à la caisse locale, soit par le contrat lui-même,

soit par un avenant le paiement des sommes restant dues à ladite caisse, au moment du décès de l'assuré.

En outre, des garanties peuvent être constituées par tous autres gages que peut offrir l'emprunteur ou par les cautions solidaires qu'il présentera. Si les gages présentés sont des gages réels, cette garantie peut être substituée à tout ou partie des garanties envisagées aux paragraphes 1^o, 2^o, 3^o ci-dessus.

Les détenteurs d'établissements de pêche destinés exclusivement à la capture, à l'élevage, au parcage, à la conservation et à la vente des crustacés et des mollusques autres que l'huître, sont admis à bénéficier, au même titre que les ostréiculteurs, du warrantage des produits de leur exploitation.

f. *Surveillance de l'État.*

Le contrôle de l'État sur le fonctionnement des diverses sociétés créées en application de la loi sur le Crédit maritime mutuel s'exerce de façon très étroite par l'intermédiaire du Ministère de la Marine Marchande et de la Commission Supérieure de contrôle et de surveillance dont il a été question plus haut et qui est composée comme suit :

Trois sénateurs;

Cinq députés;

Un membre du Conseil d'État;

Un membre de la Cour des comptes;

Le Gouverneur de la Banque de France ou son délégué;

Trois représentants du Ministère des Finances dont le directeur général des douanes ou son délégué et un inspecteur général des finances;

Le directeur de l'Office national du Crédit agricole;

Quatre représentants du Ministère de la Marine Marchande, dont le Directeur du service des pêches maritimes et l'Administrateur de l'établissement des Invalides de la Marine;

Six personnes désignées pour trois ans par le Ministre chargé de la Marine marchande en raison de leur compétence particulière;

Quatre représentants des Caisse régionales de Crédit maritime mutuel désignés par le Ministre chargé de la Marine marchande parmi les membres de ces Sociétés;

Quatre membres du Conseil supérieur de la Marine marchande ou du Conseil supérieur des pêches maritimes;

Les inspecteurs régionaux du Crédit maritime assistent à toutes les séances à titre consultatif.

Tous les membres de la Commission supérieure sont nommés par le Ministre chargé de la Marine marchande qui désigne parmi eux le président et le vice-président.

C'est l'Administrateur de l'Inscription maritime de chaque quartier qui reçoit les demandes de subvention de l'État et les transmet au Ministre avec son avis motivé.

La Commission supérieure examine les statuts des caisses régionales, donne son avis motivé sur les demandes d'avances formulées par ces Caisses et sur toutes les questions qui intéressent l'organisation ou le fonctionnement du crédit maritime; elle peut, quand elle le juge utile,

provoquer une enquête, une vérification sur place des fonctionnaires chargés du contrôle. Ces fonctionnaires sont des inspecteurs régionaux du crédit maritime, les administrateurs de l'Inscription maritime, et, éventuellement les contrôleurs de la Marine militaire.

Le rôle des inspecteurs régionaux est d'aider à la constitution des caisses des coopératives de crédit maritime, d'en contrôler les opérations et d'en surveiller le fonctionnement; ces agents doivent fournir, à intervalles réguliers, des rapports sur les opérations qu'ils contrôlent.

G. Mécanisme des opérations du crédit maritime.

Les Caisses locales reçoivent les demandes de prêts individuels à long terme; ces demandes sont accompagnées de renseignements sur la situation personnelle de l'emprunteur, sur la durée, les conditions de remboursement et le but du prêt. Les Caisses locales examinent les demandes et les transmettent à la Caisse régionale avec un avis motivé sur la solvabilité, l'honorabilité, la valeur professionnelle de l'emprunteur, sur le caractère maritime de l'opération que l'emprunt a pour but de faciliter, sur la suffisance et la valeur des garanties proposées.

La Caisse régionale est ensuite qualifiée pour agréer ou pour rejeter les demandes.

E. LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES.

Il n'est pas possible, dans le cadre volontairement restreint de cette partie administrative d'énumérer toutes les organisations professionnelles ou syndicales se rattachant aux diverses industries de la mer (il existe plus de 24 syndicats d'armateurs et un nombre plus grand encore de syndicats de marins); il paraît, toutefois, intéressant de signaler les plus importants d'entre ces groupements à savoir, le Comité Central des Armateurs de France, le Syndicat Général de l'Ostréiculture et l'Union des Syndicats Français des Fabricants de Conserves de Sardines et autres Poissons.

I. LE COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS.

Les statuts du Comité Central, qui fonctionne sous le régime de la loi de 1884, déposés en 1903, indiquent que ce Comité comprend tous les « armateurs de navires français à propulsion mécanique ou à voile »; il a pour objet l'étude et la défense des intérêts communs à l'ensemble de l'industrie de l'armement français : il est divisé en 10 sections dont la première est la section des Pêches Maritimes.

Cette section est composée de deux sous-sections : la Sous-Section de la Grande Pêche et la Sous-Section de la Petite Pêche, elle-même divisée en 2 groupes : groupe de la pêche du Hareng et du Maquereau, groupe de la pêche fraîche.

Le siège du Comité Central est à Paris où ont lieu les réunions où siègent des représentants de tous les principaux ports de pêche.

II. LE SYNDICAT GÉNÉRAL DE L'OSTRÉICULTURE.

Fondé en 1905, le Syndicat Général de l'Ostréiculture a pour but d'établir un centre de liaison entre toutes les personnes s'occupant d'ostréiculture, de cultures marines et de leur commerce, de défendre les intérêts généraux de ces industries.

Il est administré par un Conseil de 16 à 20 membres, à raison de 10 à 12 représentants des producteurs du littoral et de 6 à 8 représentants des commerçants de Paris et de la province.

Autant que possible, les régions du littoral sont représentées ainsi qu'il suit :

Nord et Manche	1	représentant.
Finistère	1	—
Morbihan	2	—
Loire-Inférieure et Vilaine	1	—
Littoral Centre-Ouest au Nord de l'embouchure de la Charente :		
Mytiliculture	1	—
Ostréiculture.....	1	—
Marennes (Seudre et Oléron).....	2	—
Bassin d'Arcachon	2	—

Autant que possible, les commerçants de Paris et de la Province sont représentés ainsi qu'il suit :

Paris et la région parisienne	5	représentants.
Région du Nord.....	1	—
Lyon et région lyonnaise	1	—
Midi de la France	1	—

Parmi les manifestations nombreuses de l'intelligente activité du Syndicat Général de l'Ostréiculture, il convient de signaler tout particulièrement le rôle très important qu'il a joué lors de la mise au point et de l'exercice du Contrôle sanitaire ostréicole : ce contrôle, dont le fonctionnement est examiné dans un autre chapitre du présent ouvrage, n'a été possible que grâce à l'action du Syndicat dont les membres ont compris que leur véritable intérêt se confondait avec le souci de la protection de la santé publique. L'extension du Contrôle sanitaire de la production ostréicole, à la production conchylicole tout entière a été approuvée en 1934 à l'unanimité par le Syndicat Général.

III. L'UNION DES SYNDICATS FRANÇAIS DES FABRICANTS DE CONSERVES DE SARDINES ET AUTRES POISSONS ⁽¹⁾.

Les fabricants de conserves de poissons sont groupés dans plusieurs syndicats qui se sont fédérés en un organisme central «L'Union des Syndicats Français». Cette Union comprend : le Syndicat de Nantes, Loire-Inférieure et Vendée, le Syndicat du Finistère et du Morbihan, le Syndicat de la Côte Basque, le Syndicat de Bordeaux, le Syndicat de Boulogne.

(1) Les renseignements ci-dessous, à défaut de ceux qui n'ont pu être recueillis auprès de l'Union elle-même, sont extraits du journal corporatif *La Conserverie française* (16^e année, n° 7 bis, juillet 1934).

Les heureux résultats obtenus par la Fédération et l'exemple donné par l'efficacité des méthodes employées aux États-Unis et en Angleterre par les fabricants de conserves ont conduit la Fédération à créer un organisme nouveau en 1933 : « Le Comité pour le Développement de la Fabrication et la Vente des Conserves Françaises de Poissons » (CODECOP). Cet organisme comprend, en plus des conserveurs, les représentants des marins pêcheurs, des fabricants de fer-blanc et des répartiteurs (grandes maisons de vente de produits alimentaires).

Uni à un organisme similaire créé pour les conserves autres que le poisson et les produits de la mer, le CODECOP forme avec son confrère le Conseil National et Interfédéral de la Conserve dont le programme peut se résumer comme suit :

Recherches scientifiques ayant pour objet l'amélioration des procédés de fabrication ;

Surveillance des usines au triple point de vue de l'hygiène, de la qualité des matières premières et de celle des produits finis ;

Propagande tendant à faire connaître la valeur alimentaire des conserves ; et, partant, à en augmenter la consommation ;

Prendre toutes mesures propres à faciliter l'exportation des Conserves françaises ;

Protéger l'industrie française des Conserves contre l'envahissement anormal des produits étrangers similaires ;

Faire, auprès des Pouvoirs Publics, toutes démarches nécessaires.

Pour l'aider à réaliser la première partie de son programme, le Conseil National et Interfédéral de la Conserve s'est adjoint une Commission Scientifique composée des plus grands savants, qualifiés par leurs travaux antérieurs.

C'est en utilisant les conseils de ces éminentes personnalités que le Conseil National sera en mesure de mener à bien la tâche ardue qu'il s'est imposée.

F. PROPAGANDE POUR LA CONSOMMATION DU POISSON.

D'après le rapport déposé en 1933 devant le Conseil National Économique, par M. DELCASSÉ d'HUC DE MONSÉGOU, la consommation annuelle du poisson en France a été évaluée à 275.000 tonnes, soit environ 7 kilogrammes par habitant. Au surplus, sa répartition géographique est très inégale : considérable autour des centres de pêche (Nantes 26 kilogr. par habitant), importante dans la capitale (Paris 15 kilogr.), la consommation du poisson est généralement faible dans les villes de l'intérieur (Lyon 1 à 2 kilogr.).

Devant cette situation, les armateurs à la pêche, producteurs et conserveurs ont décidé, voici quelques années, de faire un effort de propagande particulièrement important à l'effet d'accroître la consommation du poisson. Le Ministère de la Marine Marchande a approuvé cette propagande et un de ses plus distingués fonctionnaires, M. NOIROR, s'est fait le champion de cette action. Un Comité fut créé à Paris, un autre à Dieppe, un troisième à Boulogne ; ces trois comités s'intéressaient à la consommation de tous les poissons ; un autre s'appliquait uniquement à la consommation de la morue. Ce dernier a obtenu des résultats très intéressants par des campagnes de presse, des renseignements distribués par T. S. F. En quelques années, les efforts du Comité ont abouti à liquider complètement les stocks de morues, à augmenter

la consommation de 25 p. 100 de telle sorte que, par exemple, la production de la morue passa de 444.883 quintaux métriques (pour 67.162.000 fr.) en 1932 à 482.550 quintaux métriques (pour 68.309.000 fr.) en 1933; l'exploitation suivit cette marche ascendante puisqu'elle passa de 74.779 quintaux en 1932 à 165.000 quintaux en 1933. Le rapport exportation-production qui était de 16 p. 100 en 1932 fut de 34,2 p. 100 en 1933.

Les résultats obtenus par le Comité de Dieppe furent également extrêmement intéressants et l'ensemble des armateurs et mareyeurs de la région s'en est montré satisfait. Celui de Boulogne marqua une activité particulièrement grande. Les principales manifestations de celle-ci furent la création du journal « Boulogne-Marée », la propagande par T. S. F., la propagande régulière par la presse, l'édition d'un livre de cuisine de recettes du poisson, l'apposition d'affiches, des conférences par T. S. F. et des voyages d'études dans les différentes villes de province où des conférences furent faites aux commerçants détaillants pour leur exposer les meilleures conditions d'achat, de vente, de conservation du poisson.

Dans cette action générale pour la consommation du poisson, les réseaux de chemins de fer firent également des efforts fort utiles en liaison étroite avec les producteurs. Les résultats de la propagande du Comité Boulonnais furent très intéressants : la vente du port de Boulogne passa de 60.476.620 kilogrammes en 1930 à 76.735.837 en 1933.

G. L'OFFICE DES PÊCHES MARITIMES.

L'Office des Pêches Maritimes est un établissement public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière et rattaché au Ministère de la Marine Marchande.

Différentes lois lui ont fourni les ressources nécessaires à son existence en créant des taxes qui sont perçues sur les armateurs à la pêche, sur les propriétaires ou les exploitants d'établissements de pêche et sur les fabricants de conserves de poissons; l'État n'alloue à l'Office aucune subvention sur le budget général, mais simplement une dotation sur le produit des jeux. Grâce à ces différentes ressources l'Office peut assurer l'exécution des nombreuses études et recherches prévues au programme dressé lors de la création de l'Établissement. Son organisation actuelle est la suivante :

Il est dirigé par un Conseil d'Administration placé sous la Présidence de M. THÉODORE TISSIER, Vice-Président du Conseil d'État et composé de 14 personnalités se livrant à des entreprises de pêches maritimes ou aux industries qui s'y rattachent (armateurs à la pêche, mareyeurs, commerçants en poissons, ostréiculteurs, fabricants de conserves, marins pêcheurs), un ingénieur hydrographe et 9 personnalités scientifiques choisies parmi les Membres de l'Académie des Sciences, de l'Académie de Médecine, du Muséum d'Histoire Naturelle, de l'Institut Pasteur et du Collège de France. Il élit chaque année un Bureau comportant outre le Président, 4 Vice-présidents et deux Secrétaires.

L'État est représenté auprès du Conseil d'Administration par des Commissaires du Gouvernement au nombre de sept : 2 pour le Ministère de la Marine Marchande, 1 pour chacun des Ministères de l'Éducation Nationale, de la Marine de Guerre, des Finances, des Affaires Étrangères et des Colonies.

Le Conseil d'Administration propose au Ministre de la Marine Marchande la nomination du Directeur de l'Établissement; celui-ci nomme tout le personnel, tant administratif que scientifique; aucun de ces Membres n'a le caractère de fonctionnaire public.

Le Siège Social de l'Office des Pêches est à Paris : le Directeur et le personnel administratif,

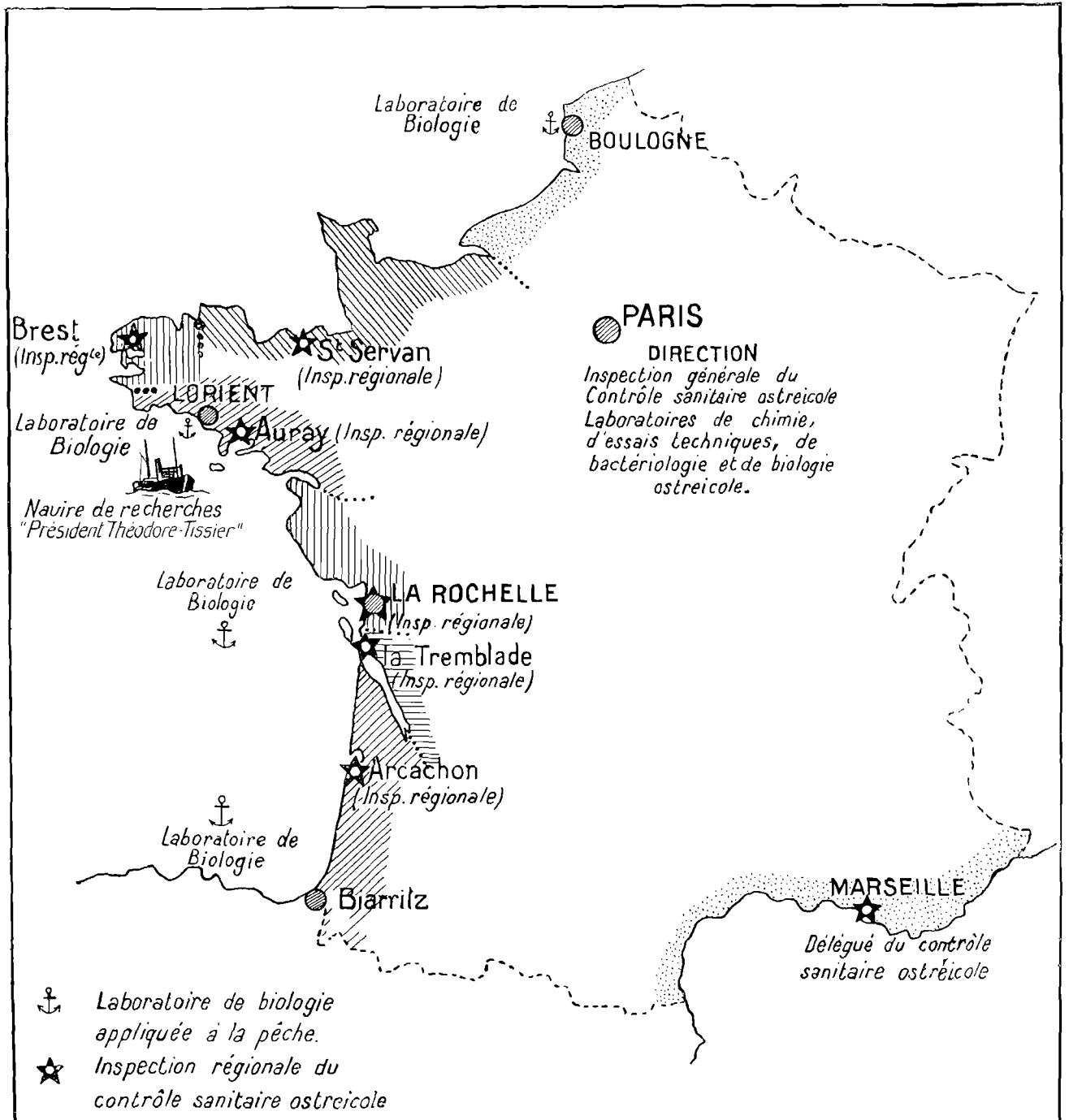


Fig. 49. Les différents services de l'Office des Pêches Maritimes.

placé sous les ordres d'un Secrétaire administratif, résident à Paris. Les autres Services sont répartis soit à Paris, soit sur la côte. L'Office possède, en effet, quatre laboratoires côtiers et trois laboratoires à Paris. A Paris, l'un d'entre eux est chargé des études d'ordre chimique et des recherches intéressant les sous-produits de la pêche (farine de poissons, huile de foie de morue, graisses), les conserves (fers-blancs, joints de couverture, huile de friture, etc.), les filets de pêche, les extraits tannants, les cordages et les peintures sous-marines. Le second laboratoire de Paris traite les questions frigorifiques, et le troisième, les études de biologie ostréicole.

Les laboratoires situés sur la côte, un à Boulogne-sur-Mer, un à Lorient, un à La Rochelle, le dernier à Biarritz, s'occupent des études biologiques concernant les différents poissons pêchés sur nos côtes : c'est ainsi que les études du laboratoire de Boulogne ont porté notamment sur les poissons de la Manche et de la Mer du Nord (harengs, maquereaux, sardines), celles des laboratoires de La Rochelle et de Lorient sur les poissons de l'Océan Atlantique (principalement le thon et la dorade) et celles de Biarritz sur l'anchois, le sprat, la sardine. A la tête de chaque laboratoire se trouve un Chef de laboratoire assisté d'un préparateur et d'un aide.

D'autre part, pour l'exercice du contrôle sanitaire ostréicole qui a été confié depuis 1923 à l'Office, cet Établissement a créé un Service spécial, placé sous l'autorité d'un Inspecteur général et comprenant des Inspections Régionales au nombre de six : chaque inspection comporte un laboratoire de bactériologie où sont effectuées les analyses et études exigées par l'application du contrôle ; ces laboratoires sont situés à Saint-Servan, Auray, La Rochelle, La Tremblade, Arcachon et Marseille. Chaque inspecteur régional dispose de personnel de laboratoire et de surveillants.

Enfin, depuis la fin de l'année 1933, l'Office possède un navire de recherches. Ce navire porte le nom du Président du Conseil d'Administration de l'Office, et est outillé d'une façon complète et parfaitement adapté au but spécial pour lequel il a été construit.

Les résultats des travaux de l'Office et des croisières de son navire de recherches sont étudiés dans les autres chapitres du présent travail.

D. REMY.



Fig. 50. Le Laboratoire de Boulogne-sur-Mer.
(Station Aquicole).



Fig. 51. Le Laboratoire de Lorient.



Fig. 52. Le Laboratoire de La Rochelle.

*Les Laboratoires côtiers de l'Office
Scientifique et Technique des Pêches Maritimes.*

PLANCHE II



Fig. 53. Le Palais de la mer à Biarritz.

CHAPITRE III.

LES CROISIÈRES DE L'OFFICE SCIENTIFIQUE DES PÊCHES.

Les premières croisières scientifiques françaises datent d'un demi-siècle.

De 1880 à 1883, le « *Travailleur* » et le « *Talisman* » explorent la Méditerranée et l'Atlantique oriental, dans la région comprise entre le Golfe de Gascogne et les îles du Cap Vert, jusqu'au 42° de longitude ouest.

En 1896, le « *Caudan* » fait une croisière dans le Golfe de Gascogne.

Sous le commandement du Docteur Charcot, deux expéditions polaires sont organisées : le « *Français* » de 1903 à 1905, le « *Pourquoi-Pas?* » de 1908 à 1910.

Ces croisières très fécondes furent des croisières d'exploration purement scientifiques. Elles ont permis l'étude de la faune abyssale et de régions polaires peu connues.

Les premières croisières dirigées vers un but pratique et spécialement appliquées à la pêche ont été exécutées par le navire de la Station Aquicole de Boulogne sur-Mer, la « *Manche* ».

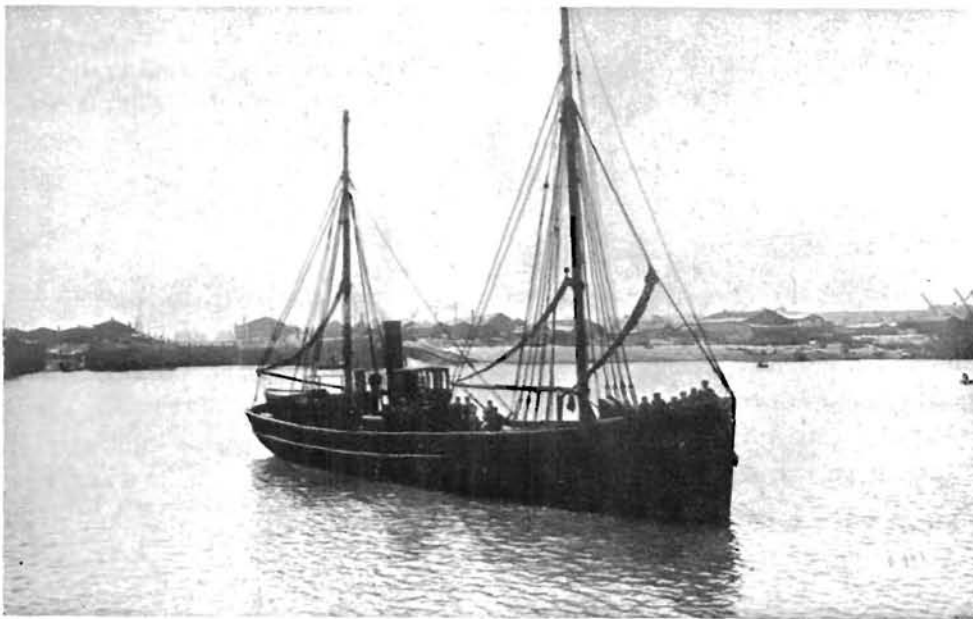


Fig. 54. « *La Manche* ».

Navire de recherches de la Station Aquicole de Boulogne-sur-Mer.

Cliché A. Caron.

La « *Manche* » est un bateau mixte, à vapeur et à voile qui a été construit à Boulogne de 1906

à 1907. Son programme de recherches a été ainsi défini par A. Cligny pour l'étude du hareng :

« Délimiter tout d'abord la question envisagée et y concentrer tous ses efforts, prendre pour base de recherche la pêche elle-même pratiquée par les pêcheurs et par les mêmes moyens; noter toutes les particularités biologiques ou cosmiques de la pêche; étendre l'exploration dans le temps et dans l'espace un peu au delà de la région et de la saison où se fait la pêche industrielle; en un mot aller du connu vers l'inconnu. »

CLIGNY se proposait de poursuivre ces recherches dans le même sens pour les autres poissons comestibles.

En 1897, M. CANU avait organisé un cours temporaire d'adultes ouvert à tous les pêcheurs, et destiné spécialement aux patrons ou aux aspirants à ce titre. Cet enseignement a été donné à bord même de la « *Manche* ».

Enfin, M. CANU avait institué à bord de voiliers harenguiers une école permanente de pêche.

Mais, c'est surtout depuis 1920, année de la création de l'Office scientifique et technique des pêches maritimes que de nombreuses croisières appliquées à la pêche furent effectuées tous les ans dans les régions pratiquées par nos pêcheurs.

A sa création, l'Office ne possédant pas de navire océanographique, il fut fait appel, conformément à une entente avec le Sous-Secrétariat d'État de la Marine Marchande, à un navire du type chalutier appartenant au Service de la Surveillance des Pêches. Ce navire, la « *Perche* » fut aménagé en vue de recherches scientifiques proprement dites, et d'essais de pêche commerciale, et fit une série de croisières en 1920 dans l'Atlantique et dans la Méditerranée.

Il fut remplacé en 1921, par la « *Tanche* », du même type et appartenant au même service.

Ces navires comprenaient comme aménagements spéciaux un laboratoire et un carré servant aussi de bibliothèque et de salle d'études, une chambre noire et des cabines pouvant recevoir des naturalistes.

L'outillage comprenait :

Un treuil et les appareils nécessaires pour la manœuvre du chalut (à tribord). Un grand chalut à perche, un assortiment d'otter-trawls et de chaluts V. D.

Un treuil pour les dragages et un assortiment de dragues à coquillages de différents modèles; deux perches pour lignes à thons; un assortiment de filets : tramails, sennes, filets langoustiers, etc.; des casiers à crustacés de différents modèles; des lignes de traine, de fond, des palangres; une croix de corailleur; des harpons et des foënes; une lunette d'eau, etc.

L'outillage scientifique :

Un sondeur Warluzel; un sondeur automatique Lucas, avec plomb de sonde Léger; un appareil de sondage par le son Marti; un appareil ultra sonore Langevin-Florisson; des bouteilles Richard avec thermomètres à renversement pour les prises d'eau et de température en profondeur; un thermomètre Bergen-Nautik; des filets pélagiques de différentes tailles et de maillage varié; des déclancheurs Nansen; des dragues de différents modèles : à étriers, Rondeleux, Rallier; des disques de Secchi, etc. La bocalerie et les réactifs nécessaires.

En dehors des périodes où ils se livraient à des croisières océanographiques, ces navires étaient destinés à assurer le Service de Surveillance des pêches sur nos côtes et reçurent un équipage de Gardes maritimes.

La « *Perche* » fit deux croisières en 1920, l'une dans la région de la Grande Sole, l'autre en Méditerranée et sur les côtes de Tunisie.

En 1921, la « *Tanche* » remplaça la « *Perche* » comme navire océanographe et fit quatre croisières dans l'année, du début de juillet à fin septembre. Ces croisières permirent d'étudier le Golfe de Gascogne et le Plateau de la Grande Sole jusqu'à l'Irlande.

Une autre croisière fut faite au Sud de la Bretagne par le navire garde-pêche « *Pétrel* » avec le concours de la Marine Marchande au moment de la pêche à la Sardine.

Tandis que la « *Tanche* » et le « *Pétrel* » travaillaient dans l'Atlantique, l'Office chargeait le navire du Laboratoire de Banyuls-sur-Mer, l'« *Orvet* », d'une double croisière en Méditerranée, d'une part dans la région des Baléares et autour de la Corse, d'autre part dans les eaux tunisiennes.



Fig. 55. La « *Tanche* ».

En 1922, la « *Tanche* » fit, de juin à septembre, deux croisières entre l'Espagne et l'Irlande au bord du plateau continental, et l'« *Orvet* » continuait ses travaux en Méditerranée sur le seuil sicilo-tunisien.

En 1923, la « *Tanche* » fit une croisière dans la région de Madère et des Açores en mai et juin et au mois d'août dans le Golfe de Gascogne.

A la demande du Gouvernement d'Algérie et de celui de la Régence de Tunis, la « *Tanche* » fit en 1924, une croisière pour étudier les fonds chalutables de l'Afrique du Nord; à l'aller et au retour, elle compléta ses recherches antérieures tant dans le Golfe de Gascogne qu'au large des côtes du Portugal et du Maroc.

L'année suivante, la « *Tanche* » momentanément indisponible, fut remplacée par un chalutier

commercial, le « *Tadorne* » pour une croisière dans la région des Açores et des Canaries (décembre 1924-janvier 1925).

En octobre et novembre 1925, la « *Tanche* » faisait une seconde campagne d'hiver du côté de la Grande Sole et de l'Irlande et travaillait particulièrement dans la région des Small's.

En 1926, la « *Tanche* » effectuait en août et septembre une croisière autour de l'Irlande et dans la Manche occidentale, et succédait ainsi au thonier « *Hébé* » qui avait travaillé de mai à juillet dans le Golfe de Gascogne, au large des côtes d'Espagne et du Portugal et dans les parages de Madère, des Canaries et des Açores.

En août 1927, la « *Tanche* » poursuit ses recherches dans le Golfe de Gascogne entre la côte Nord de l'Espagne et l'Irlande et fit, en vue de la révision des cartes de pêche, de nombreux sondages dans toute cette région, à l'aide de l'appareil de sondage par le son Marti.

En 1928, la « *Tanche* » dotée, en outre, de l'appareil ultra sonore Langevin-Florisson, continua les sondages en bordure du Plateau continental et travailla particulièrement dans la partie méridionale du Golfe de Gascogne, depuis la côte nord d'Espagne, jusqu'au 45° 30' de latitude Nord.

La « *Tanche* » nécessitant de grosses réparations fut remise aux Domaines en 1929, et, à défaut d'un navire équipé spécialement pour les recherches océanographiques, les naturalistes de l'Office utilisèrent des navires de la Marine nationale et des chalutiers commerciaux.

En 1930, une mission d'étude se rend aux Antilles à la demande d'armateurs et de conservateurs et fait ses études à la mer à bord de deux navires loués dans ce but à la Compagnie Générale Transatlantique : le remorqueur « *Gilbert* » et le navire de charge « *Trois Îlets* ».

En même temps, une autre mission opère dans les parages de l'Islande.

La « *Tanche* » ayant été définitivement abandonnée pour les recherches océanographiques, un navire spécialement conçu dans ce but, le « *Président-Théodore-Tissier* », fut mis en chantier à la fin de l'année 1932. Il a été construit aux Chantiers de la Seine Maritime au Trait (Seine-Inférieure), sur le crédit attribué au Ministère de la Marine Marchande, par la Loi sur le perfectionnement de l'outillage national. Il a été lancé le 23 septembre 1933.

Les caractéristiques principales de ce navire sont les suivantes :

Longueur entre perpendiculaires	50 m. 60
Largeur hors membres	8 m. 82
Creux au pont principal	7 mètres
Hauteur d'entrepont	2 m. 40
Creux au pont superstructures	9 m. 30
Tirant d'eau arrière sous-quille	4 m. 96
Déplacement total en charge maxima	1.240 tonnes
Vitesse prévue aux essais	11 nœuds
Puissance motrice	800 CV.

Le pont principal placé à environ 2 m. 40 au-dessus de la ligne de flottaison est largement dégagé à l'avant et à l'arrière, de manière à permettre une circulation aisée pour les besoins de la pêche et les recherches océanographiques. Sur la plage avant, d'une longueur de 22 mètres, sont installés les guindeaux pour les ancres, un canon lance-harpon pour la chasse aux Cétacés, le treuil de pêche au chalut, un large panneau pour l'emmagasinage du poisson et le panneau de descente du poste d'équipage.

Les guindeaux et treuils sont mus électriquement ; le treuil de pêche comporte deux tambours portant chacun 2.000 mètres de filin de 18 millimètres.

Les potences du chalut sont placées à tribord avec un écartement axial de 27 mètres ; le côté bâbord est uniquement réservé aux opérations océanographiques.

Dans la partie centrale, en arrière du treuil de pêche, s'étend un vaste roof mesurant 20 m. \times 5 m. 50 où sont placés d'avant en arrière, le laboratoire principal, les appartements du chef de mission, un carré réservé aux membres de la Mission Scientifique, le tambour des appareils moteurs avec un petit office et un magasin placé latéralement et, vers l'arrière, la cuisine.

Un treuil auxiliaire réservé au halage des dragues et des filets à plancton, une baleinière de 8 mètres avec moteur de 25 CV, et une pinasse de 9 mètres avec moteur de même force, prennent place sur la plage arrière, longue de 12 mètres environ.

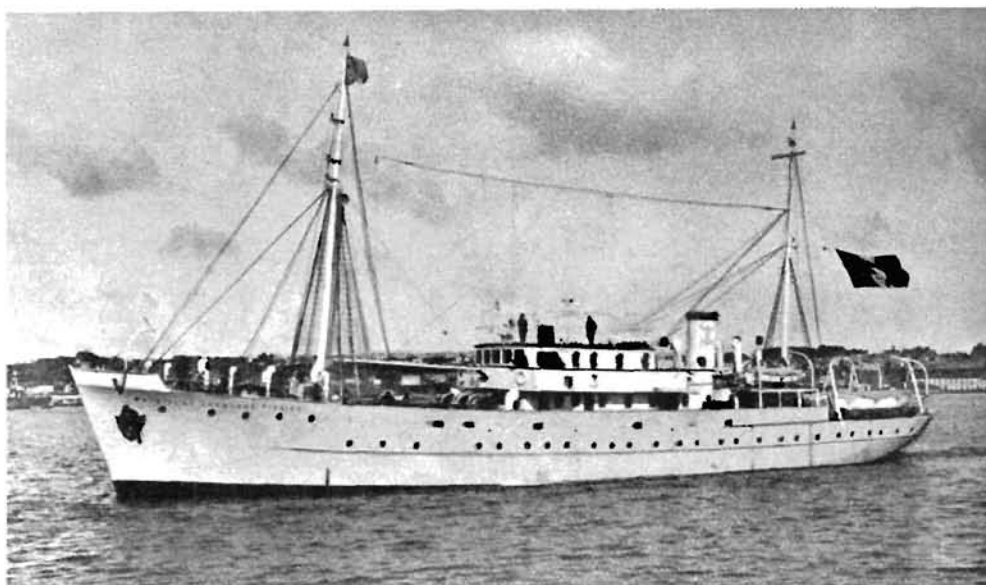


Fig. 56. Le «Président Théodore Tissier»

Sur le roof, dans la partie antérieure, s'étend une passerelle de navigation, comportant la timonerie, la chambre de veille, le poste de T. S. F. et les appartements du Commandant. Au bord, un peu en arrière, se trouvent les postes de deux sondeurs océanographiques des types Lucas et Bergen ; puis après la cheminée et les manches à air, le poste d'un youyou de 4 m. 60.

L'entrepont est divisé en cinq compartiments, par des cloisons étanches qui assurent au navire une parfaite sécurité puisqu'il peut continuer à flotter avec un de ses compartiments complètement envahi.

Le premier compartiment est réservé au poste de l'équipage, avec neuf couchettes, armoires individuelles, lavabos, douches et penderies.

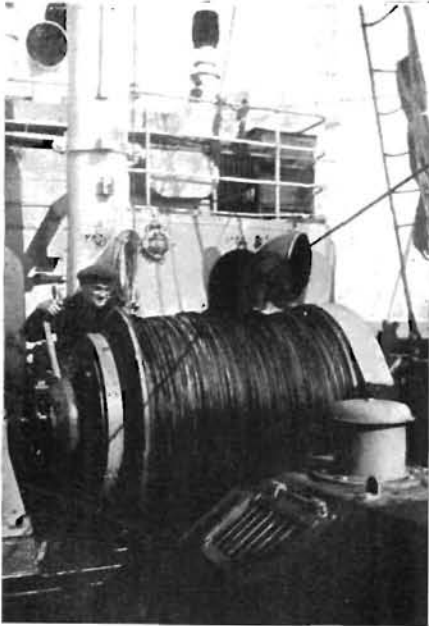


Fig. 57. Le treuil de dragage.



Fig. 58. Le canon lance harpon.

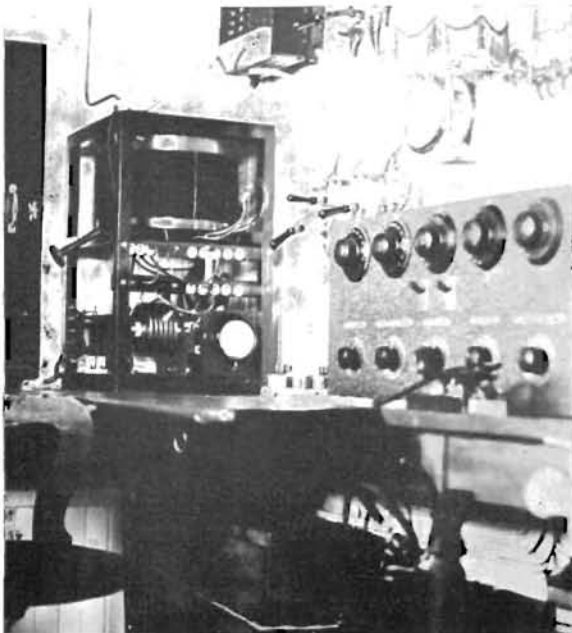


Fig. 59. Le poste de télégraphie sans fil.



Fig. 60. La drague Ballier du Baty.

Le deuxième compartiment constitue une chambre d'essais techniques ou chambre de travail du poisson : cette chambre, en rapports directs avec le pont principal par un large panneau, permet l'étude dans des conditions favorables, quel que soit le temps, des poissons ramenés par le chalut. Un appareil pour la congélation du poisson prend place à tribord; à babord, se trouve un frigorigène qui permet dans les mers chaudes, de maintenir à une température fraîche, les principaux locaux du navire (cabines et salles de travail).

Dans le troisième compartiment, sont situées cinq cabines pour les membres de la Mission scientifique, une chambre noire pour la photographie, une annexe pour la conservation des échantillons et le stockage de la verrerie, reliée directement au laboratoire principal situé sur le pont, par un monte-charge. La majeure partie du cinquième compartiment est occupée par le tambour de l'appareil moteur, mais en bord se trouvent les cabines du Second, du Chef mécanicien, des mousses, des graisseurs, de l'opérateur de T. S. F., du maître d'hôtel et, de plus, une cabine pour un membre de la Mission scientifique.

Le cinquième et dernier compartiment, assez restreint par suite des formes du navire, permet de loger le carré des officiers, ainsi que les cabines des lieutenants, des mécaniciens et du cuisinier. C'est tout à fait à l'arrière de ce compartiment que se place l'appareil à gouverner.

La cale du navire est également compartimentée; le premier compartiment, en plus du puits aux chaînes, contient la réserve d'eau potable, la cambuse et un magasin à filets. Le deuxième compartiment est réservé aux cales frigorifiques : ces cales sont mises en rapport par un panneau avec la salle de travail du poisson. Elles comprennent trois chambres qui peuvent être maintenues à des températures de -10° , pour la conservation expérimentale du poisson préparé par l'appareil congélateur et deux glacières, de plus petite taille, destinées aux vivres et maintenues à des températures de 3° et de -5° . Un sas central permet une facile communication de ces diverses chambres.

Le troisième compartiment est divisé inégalement par un cofferdam. Dans la partie antérieure se trouvent deux machines frigorifiques formant deux groupes compresseurs complets, dont l'un de 6.500 frigories-heure (température de saumure à -20° et eau de mer à -28°) destiné au refroidissement continu des chambres frigorifiques; l'autre de 1.100 frigories-heure, permet la fourniture de saumure à -20° , quand l'appareil congélateur est en fonctionnement. Le reste du compartiment est occupé par la soute à combustible permettant d'emmagasiner 250 tonnes de mazout; grâce à cette réserve, le navire peut, théoriquement, effectuer une campagne de cent jours sans ravitaillement, ce qui lui donne un rayon d'action considérable, la consommation journalière étant de 2 tonnes et demie. Axialement, à travers la soute à combustible, règne un tunnel permettant le passage d'un homme qui peut se rendre du compartiment des machines frigorifiques au compartiment de l'appareil moteur. Celui-ci est contenu dans le quatrième compartiment : il est constitué par un moteur Diesel Marin M. A. N., directement réversible, à 7 cylindres, type vertical à 4 temps (type G. 7) avec une puissance de 800 CV et 190 tours d'hélice par minute. En plus de ce moteur principal et de ses annexes, se trouvent deux groupes électrogènes de 66 kilowatts avec génératrice à courant continu de 220 volts. L'appareil moteur comprend en outre, un groupe électropompe, des appareils pour l'épuration de l'huile de graissage, etc. Les caisses à huile et l'atelier de la machine sont placés dans le cinquième compartiment.

L'outillage technique et scientifique du navire de l'Office des Pêches, a été étudié avec le

plus grand soin, de manière à permettre à ce bâtiment de faire face aux multiples études qui sont le but de ses croisières.

L'outillage de navigation est disposé dans la chambre de veille et la timonerie. En plus d'un compas gyroscopique Sperry et d'un radio-goniomètre à cadre, à spires libres, type G M 4, le bâtiment possède un traceur de route et un loch du système Baule ainsi qu'un indicateur du nombre de tours et du sens de rotation des machines; enfin un radio-compas stroboscopique à lecture directe du système Hardy-Lepaute.

L'installation de télégraphie sans fil du navire permet de recevoir et d'émettre des ondes dans tout l'Atlantique Nord.

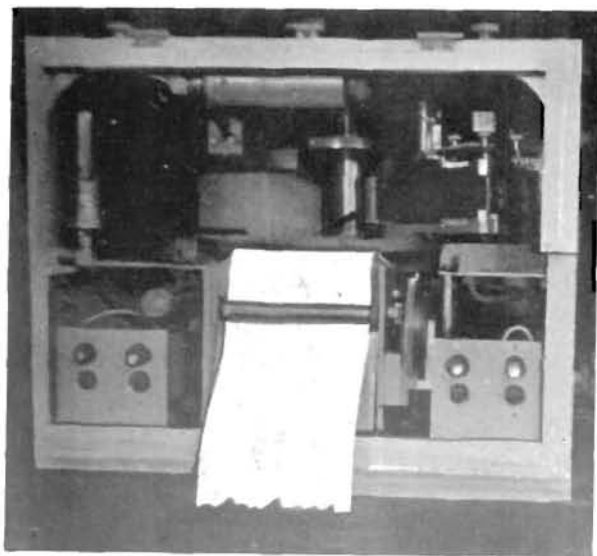


Fig. 61. Appareil enregistreur.

L'outillage hydrographique est des plus modernes; l'établissement de cartes de pêche et l'étude méthodique de certaines régions sous-marines fréquentées par les chalutiers, comme les bords du plateau continental, nécessitaient une installation particulièrement adaptée aux recherches hydrographiques : les deux grandes méthodes de détection au point de vue sondage, soit par le son (méthode Marti), soit par l'ultrason (méthode Langevin-Florisson) ont été combinées de telle sorte que l'ensemble des appareils prévus constitue une véritable station de sondage où les deux techniques peuvent être utilisées simultanément, ce qui permet une comparaison constante des

données obtenues.

Le sondeur U. S. est combiné avec les deux types du système Marti : sondage au marteau pour les faibles profondeurs, sondage par coups de fusil pour les profondeurs plus grandes. Deux enregistreurs peuvent inscrire conjointement, de façon continue, les brassages relevés par les divers procédés; de plus un appareil optique Thouly, placé dans la chambre de veille, permet à tous moments d'utiliser le sondeur U. S. pour les besoins immédiats de la navigation. La mise au point de cette station de sondage a été faite par MM. Marti et Florisson, tout spécialement pour le navire de l'Office, et la Compagnie Radio-Maritime s'est chargée de son exécution. L'outillage pour l'étude des courants sous-marins comprend des mesureurs de courant Idrac, avec enregistrement photographique, des courantomètres d'Ejkmann avec enregistrement par billes et d'autres appareils d'un type nouveau, qui permettent de relever le régime des mouvements d'eau, soit dans une zone étendue sur le fond, soit dans une zone plus restreinte mais à divers profondeurs.

L'outillage océanographique est conforme à celui utilisé sur tous les navires de recherches étrangers où les divers appareils ont déjà fait leurs preuves : le type de bouteilles à renversement adoptées, sont la bouteille Nansen à double thermomètre (type Franz-Schmidt) et la

bouteille Knudsen; les observations rapides de surface ou à de faibles profondeurs sont effectuées à l'aide de petits thermomètres de pêche Bergen-Nautik.

L'analyse des échantillons d'eau de mer a lieu à terre ou à bord, dans une des annexes du laboratoire, soit par la méthode Knudsen, par comparaison avec l'eau normale du laboratoire de Copenhague, soit en employant les méthodes physiques avec deux réfractomètres de modèles différents.

Les recherches planctoniques sont assurées par la collection d'échantillons à l'aide de filets de types variés, soit du type Hensen, soit du type Johs. Schmidt. La récolte d'échantillons de fond est pratiquée avec des collecteurs du type G. G. J. Petersen, d'un mètre carré d'ouverture, ou de la drague Rallier de 80 centimètres de diamètre.

L'outillage océanographique comprend en outre, les indicateurs de plancton Hardy, des collecteurs de surface Lumby, l'indicateur de dérive Carruthers, la règle océanographique du D^r Sund, etc., etc.

En plus des divers appareils mentionnés ci-dessus, le laboratoire comprend un outillage optique très complet, avec des loupes binoculaires, des microscopes de types divers, et parmi ceux-ci, le microscope Métaphot, qui permet à plusieurs personnes d'examiner simultanément, les échantillons placés sous l'oculaire par projection sur une lame de verre dépoli. Le laboratoire sera doté d'une installation de microphotographie immédiate.

Enfin, il existe à bord, une bibliothèque d'océanographie et de biologie marine, suffisamment importante pour permettre aux membres de la Mission scientifique de travailler sur le navire même.

Les techniciens embarqués n'ont pas à envisager la capture rapide d'énormes quantités de poissons, mais il faut qu'ils puissent se rendre compte de la valeur d'un fond de pêche et de sa richesse, par une sorte d'échantillonnage de la faune ichthyologique. L'outillage de pêche conçu dans cet esprit est des plus complets : chalut du type Vigner-Dahl de 28 mètres d'ouverture, funes de 2.000 mètres de longueur permettant de travailler aisément jusque vers 600 mètres, treuil auxiliaire placé à l'arrière, permettant de manœuvrer plus profondément encore jusque vers 2.000 mètres, de petites dragues ou de petits chaluts à étriers; bolinche spécialement construit pour des essais de pêchesardinière à bord de la pinasse; lignes pour le thon, la morue, le maquereau, les squales; sennes et filets de diverses dimensions; nasses, casiers, etc.

Enfin l'appareil congélateur installé dans la salle de travail du poisson permet, en cours de croisière, de faire des expériences techniques de frigorification; c'est un congélateur du type S. A. C. I. P., n° 0, modèle O. N. P., d'une puissance de 100 kilos-heure, qui permet la congélation du poisson dans une saumure refroidie à -20° . Le poisson ainsi préparé est

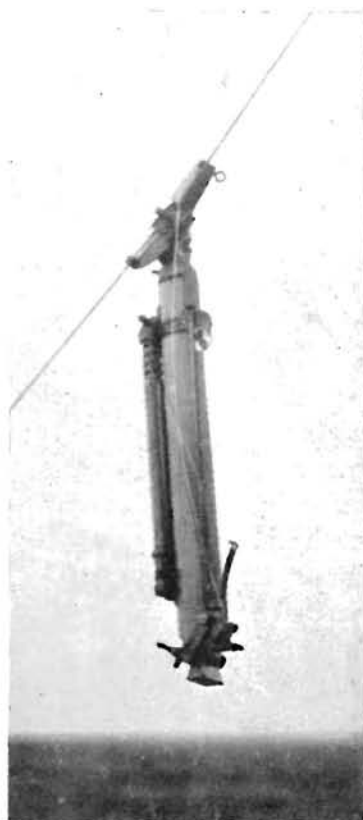


Fig. 62. Bouteille Nansen.

conservé dans les chambres froides décrites ci-dessus. A l'aide de thermomètres enregistreurs on peut suivre avec précision, les fluctuations de la température pendant le stockage du poisson conservé.



Fig. 63. Drague Petersen.

Le port d'attache du « *Président-Théodore-Tissier* » est officiellement Lorient, où un magasin d'armement spécialement aménagé a été construit à proximité du Laboratoire de l'Office des Pêches, et sert de dépôt aux réserves d'outillage et aux collections rapportées des croisières. Pendant la période de désarmement, le navire de l'Office est mouillé dans le port de Brest.

Le « *Président-Théodore-Tissier* » constitue un véritable laboratoire flottant, dont le Commandant est en même temps Chef de Laboratoire. Un préparateur, adjoint au Commandant, est spécialement attaché au navire et a la charge de l'important outillage scientifique placé à bord; il assure le triage et la conservation des collections réunies au cours des croisières. Pour les croisières, la Mission scientifique est augmentée de plusieurs autres membres du personnel de l'Office des Pêches Maritimes; de représentants du Ministère de l'Éducation nationale et parfois d'ingénieurs hydrographes détachés à bord par le Ministère de la Marine.

Lancé le 23 septembre 1933, le « *Président-Théodore-Tissier* » appareillait pour sa première croisière, le 21 novembre 1933, et rentrait, sa mission terminée, à Lorient, le 4 janvier.

Pendant cette courte croisière, le navire effectua environ 800 stations océanographiques, qui comprennent 25 opérations de chalutage ou de dragage, 42 stations hydrologiques, 13 prises de plancton. D'autre part, au point de vue hydrographique, des sondages continus, soit par le son, soit par l'ultra-son, ont pu être pratiqués au cours de toute la croisière.

Après une courte escale à La Rochelle, le « *Président-Théodore-Tissier* » traversa le golfe de Gascogne et travailla au point de vue hydrographique sur la côte nord d'Espagne, ce qui lui permit notamment de constater l'absence des hauts-fonds signalés au nord-est du cap Ortegale par le navire « *May* » (1918). Faisant route vers le sud, au large de la côte du Portugal, divers coups de chalut et de drague ont été faits au large de Mondego, des Berlingues et de Setubal. A partir du cap Sines a été établi un profil des fonds de ce cap au banc Gorringer; la partie sud de ce banc a été particulièrement étudiée au point de vue hydrographique et des possibilités de pêche; les fonds se sont révélés dans l'ensemble fort durs et peu praticables au chalut. Le navire a ensuite accosté le banc de la Seine, relevé de nouveaux sondages et prélevé des échantillons du fond. Continuant vers le sud-ouest, un profil hydrographique a été dressé entre

Porto-Santo et Madère. En passant à proximité des îles Salvages, deux débarquements ont été effectués par les membres de la mission scientifique pour caractériser la faune et la flore mal connues de cet archipel. Peu après avoir quitté ces îles, l'hélice ayant subi une avarie, due sans doute au heurt d'une bille de bois dur flottant entre deux eaux, le navire a relâché à Las Palmas et passé sur slip pour la mise en place d'une hélice de rechange. En quittant les Canaries, le « *Président-Théodore-Tissier* » a procédé à un important travail de cartographie sous-marine au large de la côte du Rio de Oro, du cap Juby à l'embouchure de l'oued Draa, avec essai de chalutage sur ces fonds poissonneux et de congélation du poisson rapporté. Ayant pris le large, la mission a étudié, au point de vue hydrographique et ichthyologique, le banc Conception, couvert d'éponges de grande taille et où le chalutage est possible.

Le « *Président-Théodore-Tissier* » rallia ensuite la côte marocaine et s'attacha, d'Agadir à Mazagan, à procéder à une étude sommaire des bords du plateau continental au-delà de la zone corallienne, par les fonds de 200 à 500 mètres. Les observations ont montré que cette région est à peu près inconnue : en face du cap Ghir, un haut-fond de 214 mètres a été trouvé, ainsi que des plateaux sous-marins dans les parages de Mogador et de Mazagan. Celui de Mogador paraît très poissonneux, mais une argile jaunâtre et compacte rend difficile le chalutage au bord du plateau de Mazagan. Malgré le mauvais temps, les études hydrologiques ont pu être poursuivies en remontant vers le nord, le long du dixième méridien ouest de Greenwich.

Après quelques études sur le banc de la Chapelle, le navire a rallié Lorient.

Aux diverses escales, la mission scientifique a été fort bien accueillie, en particulier au Portugal et au Maroc.

De cette première croisière, considérée comme une croisière d'essai et effectuée dans une saison des plus défavorables on peut conclure que le navire « *Président-Théodore-Tissier* » est susceptible de procéder aux études que réclament le développement de nos connaissances en océanographie et les recherches utiles à l'industrie de la pêche.

La seconde croisière du « *Président-Théodore-Tissier* » a eu lieu de mai à juillet 1934. Le navire appareilla de Lorient le 12 mai, fit route vers l'ouest et entreprit une étude des conditions physico-chimiques de l'eau de mer, aux diverses profondeurs, sur le plateau continental, dans la région placée au sud-ouest des Îles Britanniques et, en particulier, autour des bancs de la Grande Sole, de Melville, de Jones Bank, de Hurd Bank et de Nymphé Bank. Ces recherches avaient pour but d'examiner les conditions dans lesquelles se présentait la pêche au maquereau dans cette zone fréquentée par les pêcheurs boulonnais et fécampois. Les mêmes investigations furent continuées dans la Fosse des Small's et autour des îles Sorlingues.

Il fut ensuite procédé à divers dragages et sondages destinés au repérage des fonds langoustiers de la Manche occidentale. Après escales à Fécamp, Dieppe et Boulogne, le navire entra dans la Mer du Nord, se livrait à quelques essais de pêche en particulier de chalutage, sur les côtes hollandaises et danoises et arrivait à Copenhague le 2 juin; il séjourna dans ce port pendant toute la durée du Conseil international pour l'exploration de la Mer et en repartit le 10 juin. Une section océanographique fut pratiquée de la côte danoise à la côte d'Écosse, de plus, le navire commença une exploration méthodique de la zone dite des « Fladen ». Ayant passé entre la côte écossaise et les Orcades, le « *Président-Théodore-Tissier* » fit escale à Stornoway, dans les Hébrides, le 13 juin; le lendemain il navigua dans les détroits de l'archipel écossais



Fig. 64.

Fig. 64 et 65.
Mise à l'eau et relève du grand filet à plancton.

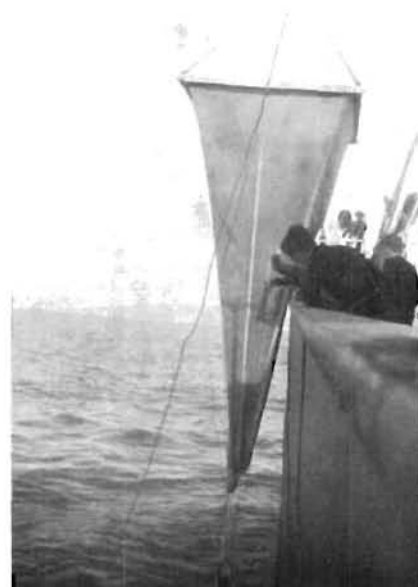


Fig. 65.

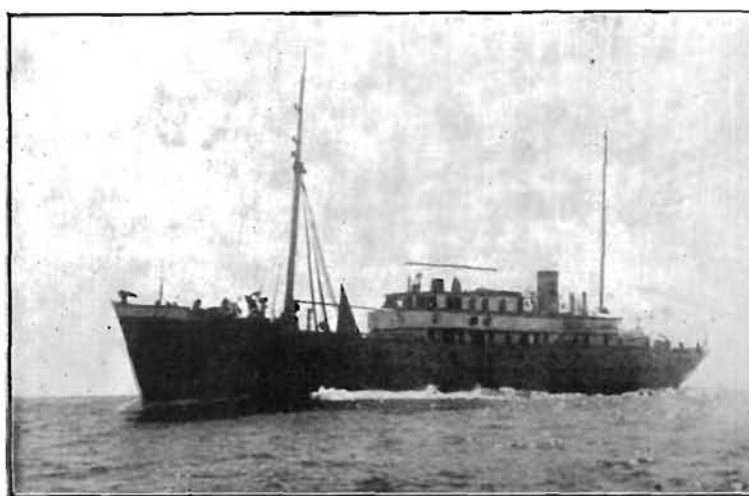


Fig. 66.

Le Président Théodore Tissier faisant route.

et se ravitailla en combustible à Belfast, le 16 juin. Puis il entreprit, dans la région d'Inishtrahull, des études comparables à celles qu'il avait effectuées dans la zone des Smalls et sur les Fladen, complétant ainsi les recherches demandées par le Conseil international. Il fit ensuite des recherches sur le banc du « Porcupine » fréquenté depuis longtemps par les chalutiers français, mais dont les données hydrographiques étaient encore très rudimentaires. Ayant fait route au Sud, le navire fit diverses opérations océanographiques au bord du plateau continental irlandais, puis dans la région placée au sud de la Grande Sole et au sud-ouest de la Petite Sole, pour laquelle les indications hydrographiques sont extrêmement confuses sur les cartes marines et ne peuvent fournir aucune idée sur le relief général de la pente atlantique. C'est vers la fin de cette exploration, que le navire découvrit un vaste haut-fond, au sud-ouest de la Petite Sole, dans une zone où les cartes marines ne figurent aucune sonde. Ce haut-fond sera décrit dans les fonds de pêche sous le nom de « Banc du Président-Théodore-Tissier ». Le navire se livrait à l'exploration méthodique de ce banc, lorsque sans aucun motif apparent, une pale de son hélice se détacha et il dut, par mesure de sécurité, rallier Brest où il mouilla le 3 juillet.

Au cours de cette croisière, 97 stations ont été effectuées, ayant donné lieu aux opérations suivantes : 70 prises de température et récoltes d'échantillons d'eau à diverses profondeurs ; 35 opérations de chalutage et de dragage, 20 récoltes de plancton en surface et en profondeur et des études de cartographie détaillées, ont été faites sur le banc Porcupine, au sud de la Grande Sole et sur le banc du Président Théodore Tissier.

La troisième croisière du « *Président-Théodore-Tissier* » a eu lieu de septembre à novembre 1934. Elle avait pour objet l'étude des Bancs de Terre-Neuve.

Le « *Président-Théodore-Tissier* » fit route d'abord vers le banc de la Chapelle, puis vers le banc du Président-Théodore-Tissier, dont une carte vient d'être publiée. Il gagna ensuite le 45° de latitude Nord, qui fut suivi jusqu'au Grand Banc de Terre-Neuve. Après de nombreuses stations, près du Trou de la Baleine, le « *Président-Théodore-Tissier* » arriva à Halifax, le 18 septembre.

Au cours de ce voyage de 19 jours, les sondeurs du bord permirent d'effectuer des relevements topographiques du fond, qui permirent de constater, en particulier, que la chaîne médiane de l'Atlantique, telle qu'elle est figurée sur les cartes, est à modifier considérablement. En outre, une carte de pêche du Trou de la Baleine a été commencée, soixante-quinze stations hydrologiques ont été effectuées, les courbes de températures ont été suivies, depuis la surface jusqu'à 2.000 mètres de fond. Des opérations de dragage et de chalutage et des pêches entre deux eaux ont été régulièrement effectuées. A Halifax, les 19, 20 et 21 septembre, s'est tenue à bord la réunion du Conseil international des Pêcheries du Nord-Atlantique, comprenant les délégués de Terre-Neuve, du Canada, des États-Unis d'Amérique et de la France.

Le « *Président-Théodore-Tissier* » est parti d'Halifax le 24 septembre, pour continuer ses recherches sur le Grand Banc. Il fait route dans le Sud-Est, effectue des dragages à proximité de l'île de Sable, rejoint le 45° en passant au large du Banquereau, termine les opérations de cartographie commencées pendant la première partie dans les parages du Trou de la Baleine, suit ensuite l'accorde des chalutiers et remonte jusqu'au 46° de latitude Nord, par la partie

orientale du Grand Banc. Le navire fait ensuite une coupe hydrologique le long de ce parallèle et mouille à Sydney de Cap Breton le 6 octobre.

Un délégué des Pêcheries de la Province de Québec se joint à la Mission et le navire repart le lendemain vers Gaspé. Contrarié par le mauvais temps, il fait cependant quelques opérations de pêche entre les îles de la Madeleine et Gaspé et effectue de nombreuses stations hydrologiques. Après une courte escale à Gaspé, il repart vers le Nord-Est, passe à proximité d'Anticosti, au sud, remonte le long de la côte du Labrador, puis se dirige sur le Treaty Shore (autrefois French Shore). Il reconnaît d'excellents fonds chalutables riches en morue dans les parages du Cap Anguille et fait route vers Saint-Pierre-et-Miquelon, où il escale 48 heures, fait plusieurs stations hydrologiques dans la baie de Plaisance et touche Saint-Jean-de-Terre-Neuve.

Au départ de Saint-Jean il gagne le 47°, sur lequel il fait une troisième coupe hydrologique jusqu'au Bonnet Flamand auquel sont consacrées deux journées. Il fait route ensuite vers les Açores, fait une courte escale à la Horta et rentre à Lorient le 7 décembre.

Au cours de cette croisière, 200 stations ont été effectuées, ayant donné lieu à : 182 prises de températures et d'échantillons d'eau de mer à diverses profondeurs; 31 récoltes de plancton; 30 opérations de chalutage ou de dragage; une étude cartographique détaillée de la région du Trou de la Baleine, qui fera l'objet de la cinquième carte des Bancs de Terre-Neuve, publiée par l'Office des Pêches.

G. BELLOC.

LA COOPÉRATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE.

Dès 1918, le Professeur JOURIX, membre de l'Institut, professeur au Museum et à l'Institut Océanographique, signalait la possibilité de reconnaître d'un hydravion, la présence de poissons de taille moyenne dans les eaux de faible profondeur, de découvrir en haute mer les bancs de poissons pélagiques plus petits, et suggérait l'idée d'entreprendre des expériences en vue de la collaboration pratique du pilote aérien et du pêcheur.

Des observations furent faites par le lieutenant de vaisseau PUYER sur des bancs de sardines et de germons et sur les essaims de crevettes roses (*Euphemisto bispinosa*). Nous reproduisons ici ses croquis pris en avion.

« Rien de plus curieux, dit-il, que de voir les bancs de sardines parfaitement visibles à cause du scintillement incessant des écailles latérales. Les bancs ont généralement des dessins très allongés se terminant en pointe aux deux extrémités. Il n'est pas possible de se rendre compte s'ils se déplacent, mais on peut constater que leur forme varie peu en plusieurs heures. »

Au sujet du germon, le lieutenant de vaisseau PUYER donnait les renseignements suivants :

« J'ai assez souvent eu l'occasion de voir les thonnières de Concarneau et de Groix en pêche au large d'Ar-Men. On voit quelquefois le poisson marquer derrière les goélettes, mais toujours par intermittences. Par contre on voit presque toujours des taches rouges, violacées, très caractéristiques, dans les régions où les poissons se trouvent. J'ai souvent vu ces taches qui couvrent parfois près d'un mille carré, sans apercevoir de thons marquer dans les environs, mais jamais le contraire. »

Ces grandes taches rouges ou violacées sont constituées par des essaims de « crevettes roses » petits crustacés amphipodes du genre *Euthemisto bispinosa* qui composent parfois uniquement les contenus stomacaux du germon.

Un observateur initié peut donc reconnaître facilement d'un aéronef la présence des bancs de poissons migrateurs dans les eaux survolées, soit par la vue directe du poisson, soit grâce aux « apparences ». Les pêcheurs désignent sous ce nom les indices qui leur permettent de reconnaître eux-mêmes, de leurs bateaux, la présence du poisson ; ce sont, suivant les cas : des vols d'oiseaux de mer ou des gammes de marsouins ou de dauphins en chasse sur la sardine, une coloration particulière de l'eau due à l'abondance d'un plancton spécial (les « tacons de sable » des pêcheurs boulonnais par exemple, taches grises qui sont constituées par des myriades de diatomées), les bouillonnements qui se produisent parfois à la surface d'une mer d'huile et par absence complète de vent, et qui sont produits par les évolutions du thon près de la surface.

Les premières expériences pratiquées pour le repérage des bancs de poissons par aéronef furent réalisées en France en 1921, par l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes. En septembre, un

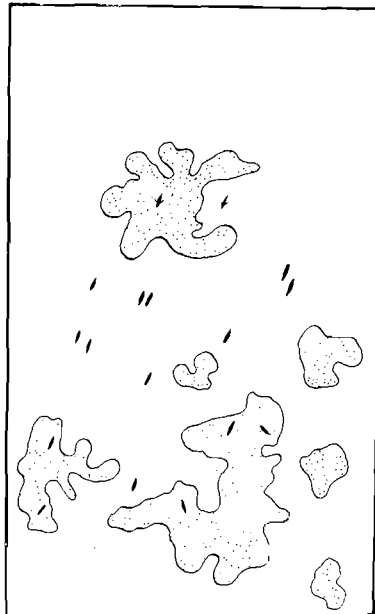


Fig. 67. Germons et essaims de crevettes roses.

(D'après un croquis pris en avion.)

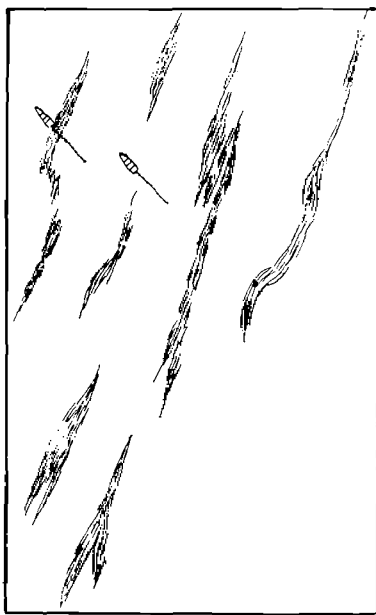


Fig. 68. Bancs de sardines et canots en pêche.

(D'après un croquis pris en avion.)

naturaliste de l'Office, M. Heldt, actuellement directeur de la Station océanographique de Salammbô, prenait place à bord d'un biplan de la Compagnie aérienne française et survolait la région comprise entre Saint-Lunaire et la baie de Cancale.

M. HELDT avait embarqué quelques jours plus tôt à bord d'un dirigeable du Centre aéronautique de Rochefort mis à la disposition de l'Office par la Marine Nationale : il survolait ainsi la région comprise entre Rochefort et l'île d'Yeu. Au cours de cette sortie il notait la position de plusieurs bancs de sardines.

« Chaque poisson, dit-il, apparaissait comme une petite tache grise, oblongue, et toutes ces petites taches semblablement orientées, se déplaçaient en même temps, semblaient manœuvrer et effectuaient, avec ensemble, de brusques changements de direction. A chacune de ces voltes faces rapides leurs flancs couverts d'écailles argentées étincelaient et le soleil jouant sur ces innombrables miroirs produisaient un scintillement caractéristique ».

Ces observations, plus précises que celles du lieutenant de vaisseau POUYER, ont été faites

d'une altitude et à une vitesse beaucoup moindres que celles d'un hydravion. Ce dernier appareil a cependant l'avantage de pouvoir explorer en beaucoup moins de temps une étendue beaucoup plus considérable et c'est assurément un excellent moyen de prospection lorsque le poisson fait défaut sur tout le littoral, ou, au début et à la fin de la campagne de pêche, lorsque le poisson n'a pas encore été trouvé par les pêcheurs ou qu'il se raréfie.

Ces différents essais confirmèrent d'une manière définitive la possibilité d'une coopération de la navigation aérienne aux Pêches maritimes.

Cette coopération est effective depuis plusieurs années grâce aux facilités accordées par le Ministère de la Marine, puis par le Ministère de l'Air, qui ont permis à M. BELLOC, directeur du Laboratoire de l'Office à La Rochelle d'embarquer à bord des aéronefs du Centre maritime de Rochefort.

Les sorties en dirigeable ont été reprises en 1924 pour répondre aux vœux des usiniers et des pêcheurs sablais ; elles n'ont pas été limitées à la seule région vendéenne et au cours de ces dernières années nous avons survolé tous les lieux de pêche compris entre l'île de Groix et Contis à 35 milles environ dans le Sud d'Arcachon et au large jusqu'au plateau de Rochebonne.

Nous avons ainsi repéré de nombreux bancs de sardines et de chichards que nous avons immédiatement signalés aux pêcheurs, notamment le 1^{er} septembre 1925 alors que la pêche de la sardine était interrompue dans les parages de La Rochelle et que les bateaux sardiniens avaient quitté la région ou se livraient, faute de sardines, à la pêche du maquereau. Ce lieu de pêche a été exploité avec profit par plusieurs bateaux rochelais et sablais.

Nous avons effectué la plupart de ces sorties en dirigeable qui présente sur l'avion de nombreux avantages pour la recherche des bancs de poissons :

Il peut évoluer à une vitesse moindre et à une altitude plus faible.

Il comprend un plus grand nombre d'observateurs.

Il peut réduire sa vitesse et même stopper pour l'observation des bancs.

En 1929, nous avons utilisé le ballon captif remorqué en mer et au cours de plusieurs sorties nous avons recherché à l'aide des disques de Secchi de diverses couleurs, l'altitude la plus favorable pour le repérage des bancs de poissons. En dirigeable et en ballon captif elle est comprise entre 100 et 150 mètres ; elle varie entre ses limites suivant la région survolée, l'état de la mer et du «plafond».

Lorsqu'un banc de poisson est découvert il faut en aviser immédiatement les pêcheurs à la mer et fournir le renseignement aux ports voisins.

A la mer, l'attention des pêcheurs est attirée par le dirigeable, qui file sous la nacelle, dès qu'un banc est repéré, un pavillon carré de 1 mètre de côté : croix de Saint-André rouge sur fond jaune. Ce pavillon a été ainsi choisi par ce qu'il n'existe pas dans le Code des Signaux et par suite ne peut pas prêter à confusion.

L'aéronef va survoler les pêcheurs voisins et leur indique la direction du banc en mettant le cap sur sa position. On peut aussi préciser les renseignements à l'aide de messages placés dans les « bouées-correspondance » en usage dans l'aéronautique maritime. Ce message indique l'importance du banc repéré, sa distance et l'azimuth par rapport à la flottille à laquelle il est adressé.

En outre la transmission du renseignement est faite par T. S. F. du dirigeable au centre aéronautique, puis par téléphone du Centre à l'Administrateur du quartier de Rochefort qui avise à son tour les Administrateurs des quartiers intéressés.

Ces recherches qui sont d'un intérêt immédiat pour les pêcheurs sardiniers et thoniers permettent aussi de recueillir des documents sur la biologie des poissons migrateurs de surface et sur les localisations et les mœurs des Cétacés (dauphins, marsouins, « belugas », etc.).

G. BELLOC.

BIBLIOGRAPHIE.

1918. JOUBIN L. — Note sur l'utilisation des hydravions pour la pêche et les recherches océanographiques. *Bul. Instit. Océan.*, n° 349.
- CASSIGNEUL P. — La recherche des bancs de Sardines par hydravions. *Pêche Maritime*, XI, 536, p. 563.
1922. ANON. — Empleo de las dirigibles para la pesca marítima. *Boll. di Pesca*, p. 220.
1925. ANON. — La aviación como medio de descubrir los bancos de arenque. *Boll. di Pesca*, p. 743.
1926. ANON. — La aviación costera a la destrucción de los cetacos. *Boll. di Pesca*, p. 203.
1928. DE BUEN R. — La fotografía aérea en oceanografía. *Bol. soc. Estud. fotogrameticos*, 1928.
1921. HELDT. — La coopération de la navigation aérienne aux pêches maritimes. *Notes et Mémoires, Of. Scient. Pêches*, n° 12.
1921. HELDT. — Coopération du dirigeable à la pêche maritime. *C. R. Acad. Sci.*, p. 1132.
1918. JOUBIN. — Observations sur la nourriture des thons de l'Atlantique. *Germo alalonga Gm. Bul. Instit. Océan.*, n° 348.
1929. MANCERON. — *La Nature*, n° 2805.
1929. *Pêche Maritime*. Coopération de la navigation aérienne aux pêches maritimes, n°s 582-583.

CHAPITRE IV.

LA COLLABORATION DE LA MARINE NATIONALE
AUX RECHERCHES OCÉANOGRAPHIQUES.

Dès sa création, l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes reçut le mandat d'être l'agent d'exécution des engagements internationaux pris par la France dans les différentes Commissions Scientifiques et Techniques internationales créées dans le but de faciliter l'étude des multiples problèmes de la mer par une collaboration effective des recherches et une coordination précise des méthodes de travail.

Dans ces Commissions: Conseil Permanent International pour l'Exploration de la Mer, Commission Internationale pour l'Exploration Scientifique de la Méditerranée, Comité International de Recherches sur les Pêcheries de l'Amérique du Nord, la France s'engagea à faire périodiquement, à des époques et dans des régions bien déterminées, des séries d'observations hydrologiques suivant un programme préalablement établi. L'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes fut chargé de l'exécution de ces travaux.

Il put le faire et montrer aux pays étrangers la façon dont notre pays sait tenir ses engagements scientifiques grâce à la collaboration constante et précieuse de la Marine française.

Elle se manifesta dès la création de cet Office et, en particulier en 1920, quand, à la suite de la Conférence de Dublin, la France reçut le mandat de faire des observations périodiques régulières au large d'Ouessant, dans cette région spécialement intéressante où se rencontrent les eaux atlantiques venant du large, celles du Golfe de Gascogne, de la Manche et du Canal de Bristol.

L'État-Major général de la Marine donna aussitôt des ordres pour que l'escadrille de dragages de Brest fournît mensuellement une canonnière en vue d'assurer le service de ses observations régulières.

Pendant cinq années, les canonnières « *Conquérante* », « *Engageante* », « *Inconstante* », « *Belligueuse* », puis les Avisos « *Bapaume* » et « *Arras* » assurèrent, sans une lacune, ce service d'abord mensuel, puis trimestriel; de telle sorte que l'on possède actuellement pour cette région une série d'observations sérieusement faites qui ont permis d'établir définitivement, mois par mois, le régime des eaux atlantiques à l'entrée occidentale de la Manche.

Cette participation de la Marine Nationale aux recherches océanographiques s'affirma encore et s'accrut par la collaboration efficace des *Stationnaires de la Mer du Nord*, de *Terre-Neuve et d'Islande* qui, tout en assurant leur service de surveillance internationale et d'assistance aux pêcheurs, entreprirent à différentes reprises de véritables croisières océanographiques

en ayant à leur bord, où ils reçurent toujours le plus bienveillant accueil, les représentants de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes.

C'est ainsi que le Docteur LE DANOIS put, en 1922, faire une première campagne sur les bancs de Terre-Neuve à bord de la « *Cassiopée* » et continuer ses observations dans la même région, l'année suivante, à bord de la « *Ville d'Ys* ». En 1925 et 1926, le Capitaine RALLIER du BATY, en mission, travailla à son tour avec les Officiers de la « *Ville d'Ys* » ; ce fut après lui le Commandant L. BEAUGÉ. L'intérêt que les Commandants et les Officiers portèrent à leurs observations océanographiques firent qu'une tradition de recherche scientifique s'établit à bord de ce bâtiment de la Marine Nationale et s'y est depuis maintenue.

C'est grâce aux observations faites par la « *Ville d'Ys* » sur les bancs de Terre-Neuve et d'Islande que la France a pu, tout d'abord, figurer honorablement comme Membre du *Comité International des Pêcheries de l'Amérique du Nord*. Ses observations hydrologiques, régulièrement faites chaque année dans les régions de pêche de Terre-Neuve et du Groënland ont, pour beaucoup, permis d'établir le régime compliqué des eaux dans cette région, pour le plus grand bien des pêcheurs qui purent ainsi être renseignés à l'avance sur les déplacements probables des bancs de morues qu'ils vont y rechercher chaque année.

L'année 1926 a, de plus, été marquée par le désir de l'État Major Général et du Comité Hydrographique de la Marine de donner un véritable statut administratif à cette liaison avec l'Office Scientifique des Pêches, de façon à lui assurer, d'une façon plus définitive encore, le concours des navires de l'État.

L'Amiral MERVEILLEUX du VIGNAU, Inspecteur Général du Service Hydrographique, a tout mis en œuvre pour faire participer la Marine Nationale aux recherches océanographiques et le Vice-Amiral SALAUN, Chef d'État-Major Général, ratifia les projets de l'Amiral MERVEILLEUX du VIGNAU au grand profit des études poursuivies.

Les relations de l'Office des Pêches avec la *Station de la Mer du Nord* qui déjà collaborait activement aux recherches océanographiques, se firent plus étroites et la liaison devint constante entre les navires de cette Station : l'Aviso « *Quentin-Roosevelt* » et ses annexes « *Estafette* » et « *Sentinelle* », et le laboratoire de l'Office à Boulogne-sur-Mer.

Le rôle de ces garde-pêche les amène à se tenir constamment en liaison avec les pêcheurs à la recherche des fonds poissonneux de la Mer du Nord et de l'Atlantique Nord-Est. Les délégués de l'Office des Pêches, en mission à bord de ces navires, purent ainsi faire les observations les plus utiles sur les pêcheries de harengs en Mer du Nord et en Manche Orientale, sur celles du maquereau à l'entrée occidentale de la Manche et au Sud de la Mer d'Irlande jusqu'aux accores du plateau continental atlantique, observations qui furent régulièrement et minutieusement poursuivies par les Commandants successifs des annexes « *Estafette* » et « *Sentinelle* » et les Officiers de la Station jusqu'à la transformation de celle-ci, en 1930, en *Station de la Manche, de la Mer du Nord et d'Islande*.

Cette extension de la zone de surveillance de la Station de la Mer du Nord permit, en même temps, l'extension des observations scientifiques dans de nouveaux domaines de l'Atlantique Nord-Est.

M. LE GALL, Chef du Laboratoire de l'Office des Pêches à Boulogne-sur-Mer, accompagna

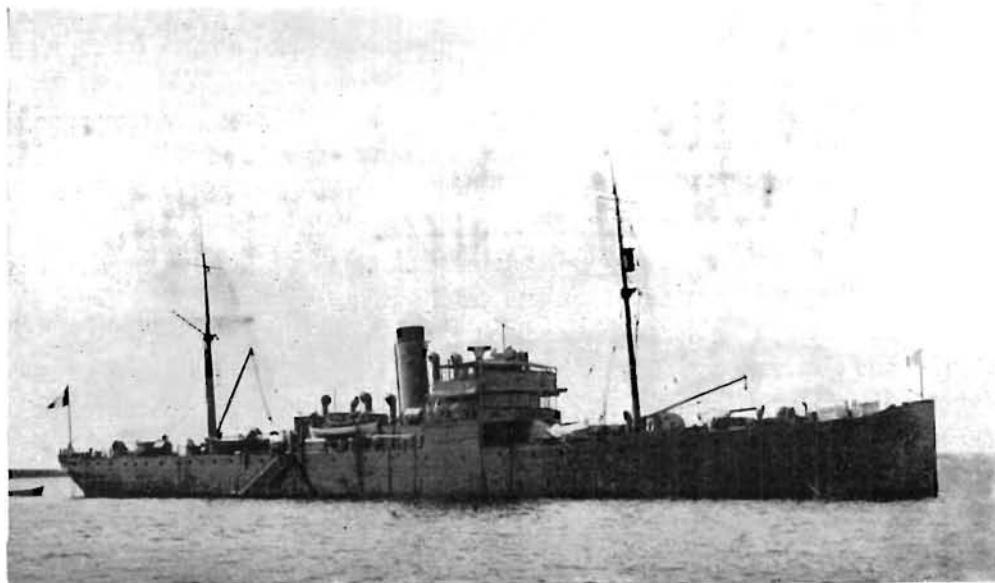


Fig. 69. La *Ville d'Ys*.



70. Les stationnaires de la Mer du Nord.

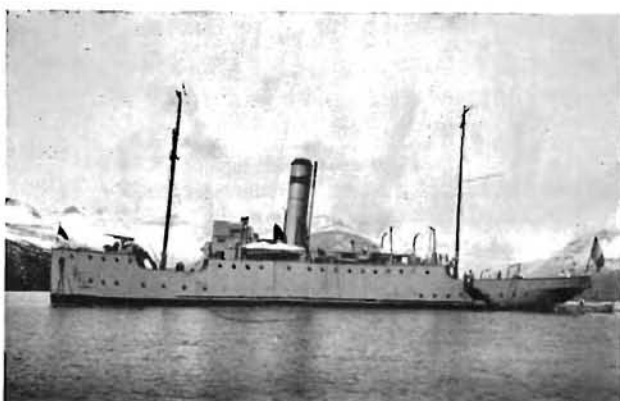


Fig. 71. Le *Quentin Roosevelt*.



Fig. 72. L'*Ailette*.

le « *Quentin-Roosevelt* » au cours de sa première campagne en Islande. Les observations qu'il fit au cours de cette première campagne furent, depuis, régulièrement reprises chaque année par les Officiers du « *Quentin-Roosevelt* », puis de l'« *Ailette* », au cours de leur campagne annuelle sur les pêcheries islandaises; tandis que l'avis « *Ardent* » qui avait remplacé les garde-pêche « *Estafette* » et « *Sentinelle* » appelés à un autre service, assurait, soit par ses propres moyens, soit avec le concours d'un délégué de l'Office des Pêches en mission à bord, la continuité des observations entreprises en Mer du Nord ou en Atlantique sur les pêcheries de harengs ou de maquereaux.

Dans le Sud du Golfe de Gascogne, la collaboration du *Stationnaire de la Bidassoa* permit également au représentant de l'Office des Pêches d'effectuer autour de Saint-Jean-de-Luz des études suivies dans une région particulièrement intéressante au point de vue de la pêche de la sardine et du thon.

Le *Service Hydrographique de la Marine*, placé sous la haute direction de M. l'Ingénieur Général FICHOR, membre de l'Institut, apporte également à ces recherches océanographiques sa constante et utile collaboration, en demandant, chaque fois qu'il croit pouvoir se rendre utile, des programmes de mission et de recherches océanographiques pour ses navires hydrographes.

C'est ainsi que les missions hydrographiques d'Algérie et d'Indo-Chine ont accompli, suivant un programme établi conformément aux engagements pris par la France, soit à la Commission Internationale pour l'Exploration de la Méditerranée, soit au Conseil International pour l'Exploration de la Mer, des recherches qui ont contribué au développement de la pêche dans nos colonies, de même que les renseignements recueillis et fidèlement rapportés par les Officiers de la Marine Nationale en campagne dans les mers les plus lointaines contribuèrent, à différentes reprises, au développement de nos recherches scientifiques ou techniques.

Cette collaboration du Service Hydrographique de la Marine s'est encore affirmée depuis la mise en service du navire océanographique français « *Président-Théodore-Tissier* » par l'envoi en mission à bord de ce navire, d'un Ingénieur Hydrographe au cours de sa croisière aux Canaries, sur les côtes de Mauritanie, du Maroc, d'Espagne et du Portugal, en 1933; puis, d'un Maître T. S. F. au cours de ses croisières de 1934.

LES CROISIÈRES DU « POURQUOI PAS? ».

Le « *Pourquoi-Pas?* » après son expédition au Pôle Sud, sous le commandement du Docteur J.-B. CHARCOT, fut remis par celui-ci au Muséum d'Histoire Naturelle et a, depuis 1912, été régulièrement armé grâce à des crédits de la Marine Nationale.

De 1912 à 1914, puis, chaque année depuis 1920, le « *Pourquoi-Pas?* » a poursuivi ses croisières dans le Nord Atlantique, divisant son travail en deux parties bien nettes : une croisière d'observations en Manche et à l'entrée occidentale de cette mer, une autre dans les mers du Nord, exception faite de l'année 1923, où il remplaça sa croisière septentrionale par une croisière en Méditerranée.

Si l'on reprend dans leur ensemble les rapports du Commandant J.-B. CHARCOT, Membre de

l'Institut, particulièrement en ce qui concerne les croisières faites en Manche et en particulier en Manche Occidentale, on est frappé de la progression régulière et méthodique que les recherches du « *Pourquoi-Pas?* » ont apporté à nos connaissances dans cette mer. Les recherches hydrologiques qui complètent celles effectuées par les navires britanniques, par les croisières successives de la « *Perche* » ou de la « *Tanche* », par les navires de la Marine Nationale, arrivent à définir plus exactement le régime fort curieux de la Manche et les rapports de cette mer avec l'Atlantique. En plus de ces recherches, le Commandant СЯАРСОТ a patiemment poursuivi ses dragages spéciaux pour l'étude géologique des fonds de la Manche. Une étude complète des résultats obtenus a déjà été publiée et il serait à souhaiter que de semblables travaux pussent être étendus à tout le littoral français jusqu'au bord du Plateau Continental, car la géologie fournit un élément primordial pour la structure des fonds sous marins et détermine à un haut degré la qualité des fonds de pêche.



Fig. 73. Le « *Pourquoi-Pas?* ».

Chaque année, encore, on a revu le « *Pourquoi-Pas?* » dans les mers septentrionales, autour de l'Islande,

de Rockall, des Iles Féroës, de Jan Mayen, du Groënland et chacune de ces croisières apporta sa contribution au développement de nos connaissances de ces régions ainsi qu'à l'étude des phénomènes météorologiques et des problèmes de physique du globe qui y sont très particuliers.

On sait, enfin, la collaboration efficace qu'il apporta à la réalisation des engagements pris par la France pour les travaux de l'année polaire et toute la part qu'il prit à l'installation de la Mission Française sur la côte du Scoresby Sund dans le Groënland Oriental.

LA COLLABORATION DE L'ARMEMENT PARTICULIER.

Il convient de citer ici, en premier lieu, un navire qui collabora toujours de la façon la plus étroite aux recherches océanographiques, car ceux qui le dirigent et le commandent savent que l'océanographie et les recherches appliquées à la pêche apportent leur aide aux marins pêcheurs que, de leur côté, ils secourent puissamment. C'est le navire des OEuvres de Mer : la « *Sainte-Jehanne-d'Arc* », qui, en 1925, permit au Capitaine RALLIER DU BATY de faire une grande partie de ses observations sur le Banc de Terre-Neuve, au Commandant L. BEAUGÉ de les continuer au cours des années suivantes.

On ne saurait passer non plus sous silence la collaboration constante des garde-pêche de la Marine Marchande. Appelés par leur service à la surveillance de la pêche dans la zone lit-

torale, ces petits bâtiments ont permis aux délégués de l'Office de faire de multiples observations dans cette zone sur tout le littoral français. Les recherches faites pendant plusieurs années consécutives à bord du garde-pêche « *Petrel* » sur les concentrations sardinières de la côte de Bretagne ont éclairé d'un jour nouveau les conditions de ces rassemblements.

Celle du Ministère des Travaux publics et les observations journalières faites, depuis cinq ans, par le personnel du Service Maritime des Ponts et Chaussées à bord du bateau-feu « *Sandettié* », dans le Sud de la Mer du Nord ; celle des Compagnies de Navigation avec les séries d'observations périodiques faites par la *Compagnie A. L. A.* sur le trajet Dunkerque-Folkestone et par la *Compagnie du Southern Railway* sur la ligne Dieppe-Newhaven, et enfin, celle de l'Armement à la pêche qui a toujours favorisé les nombreuses petites campagnes que font à bord des navires de pêche les représentants de l'Office des Pêches, et dont les Patrons, les Capitaines de Pêche apportent très souvent le fruit de leur expérience professionnelle, le résultat de leurs observations souvent très perspicaces et aussi leur collaboration directe aux recherches entreprises dans le domaine maritime.

Ces collaborations effectives apportées par les diverses branches de notre activité maritime aux travaux entrepris par l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes montrent l'importance et le développement actuel de ces travaux. Depuis 1921, on a vu tous les ans, au moins cinq, parfois jusqu'à huit et dix navires battant pavillon français faire des recherches océanographiques appliquées à la pêche, tant sur nos côtes que dans les mers les plus lointaines.

Pour procurer par un peu de progrès, un travail plus facile, un peu plus de bien-être, au « *Pêcheur-Inconnu* » qui, de Terre-Neuve aux Canaries, du Sénégal à l'Islande, aux mers du Nord, aux mers arctiques, continue obscurément, malgré les intempéries, les tempêtes, le manque de confort, les longues absences, l'humble et vaillante tâche qu'il assume de génération en génération, la Science a, dans tous les pays, redoublé d'activité. La France qui, séculairement, a toujours apporté sa lumineuse contribution au progrès de l'esprit humain ne pouvait se tenir en dehors de ce mouvement scientifique international. La contribution qu'elle y a apportée lui a donné, pour son plus grand renom, la place importante qu'elle se devait d'avoir.

JEAN LE GALL.

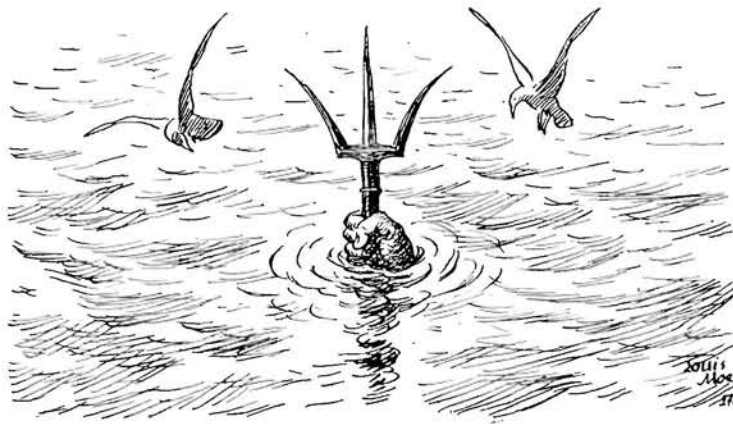


TABLE DES FIGURES.

Première Partie.

	Pages.
Figure 1. Pêcheur portant un gros poisson.....	19
— 2. Les armes de Fécamp.....	21
— 3. Les Chasse-marée.....	24
— 4. La Dreige.....	26
— 5. Hulke en pêche.....	28
— 6. Le vitrail consacré à Beukels dans l'église de sa ville natale.....	31
— 7. Les Armes de Dieppe.....	34
— 8. La pêche du maquereau au manet au XVIII ^e siècle.....	35
— 9. La pêche du maquereau à la canne au XVIII ^e siècle.....	36
— 10. Les Armes d'Arcachon.....	38
— 11. Baleines, mâle et femelle.....	39
— 12. La pêche à la baleine. Baleine poursuivie par deux chaloupes.....	40
— 13. Baleine remorquée.....	40
— 14. Chaloupe renversée par une baleine.....	41
— 15. Baleine blessée renversant une embarcation.....	41
— 16. Navire au milieu d'un banc de cétacés.....	42
— 17. Navire baleinier naviguant vent arrière.....	43
— 18. Baleines mortes remorquées à terre.....	43
— 19. Préparation de l'huile de baleine.....	44
— 20. Décantation de l'huile.....	44
— 21. Traitement à bord des baleiniers.....	45
— 22. Disposition intérieure d'un navire baleinier.....	46
— 23. Le Blason des Dauphins du Viennois.....	51
— 24. Les Armes de La Rochelle.....	53
— 25. Les différents lieux de pêche de la morue.....	54
— 26. Navire normand du XI ^e siècle.....	54
— 27. Nef du XV ^e siècle pour la pêche de la morue.....	55
— 28. Caravelle du XVI ^e siècle.....	56
— 29. Les pêcheries françaises après le Traité d'Utrecht, 1713 et le French Shore depuis 1783 (Carte)..	57
— 30. Installations de pêcheurs morutiers à terre.....	60
— 31. Gros bâtiments normands en pêche à Terre-Neuve avec des petits navires de Granville et de Saint-Malo	62
— 32. Flibot en pêche à Terre-Neuve.....	63
— 33. Bâtiment malouin de 100 tonneaux.....	64
— 34. Bateaux pêcheurs capelanniers.....	66
— 35. Ancien navire de Terre-Neuve faisant la pêche errante sur le Grand Banc.....	67
— 36. Engins et accessoires employés pour la pêche de la morue sur le Grand Banc.....	69
— 37. Pavois de toile goudronnée installée à bord d'un morutier.....	70
— 38. Disposition des tonneaux dans lesquels se plaçaient les pêcheurs sur le pont du morutier.....	70
— 39. Morue préparée en «verd».....	71
— 40. Le trois-mâts barque <i>Patrie</i> . Type de morutier de 1885.....	73
— 41. Voiliers Terre-Neuvier modernes.....	75
— 42. Les Armes de Boulogne-sur-Mer.....	76
— 43. Les Armes de Lorient.....	79

Deuxième Partie.

	Pages.
Figure 44. Pêcheur breton ramassant ses filets (Mathurin MÈREUT).....	87
— 45, 46. La flotte de pêche française. La production de la pêche française. (Planche I.).....	89
— 47. Les principaux ports de pêche français.....	91
— 48. Le plus grand chalutier du monde : le chalutier français « <i>Jutland</i> ».....	94
— 49. Les différents services de l' <i>Office Scientifique et Technique des Pêches maritimes</i>	114
— 50, 51, 52, 53. Les laboratoires de l'Office des Pêches à Boulogne-sur-Mer, Lorient, La Rochelle et Biarritz. (Planche II.).....	116
— 54. La « <i>Manche</i> », navire de recherches de la Station Aquicole de Boulogne-sur-Mer.....	117
— 55. La « <i>Tanche</i> ».....	119
— 56. Le navire de recherches « <i>Président-Théodore-Tissier</i> ».....	121
— 57, 58, 59, 60. Les appareils du « <i>Président-Théodore-Tissier</i> ». (Planche III.).....	122
— 61. Appareil enregistreur.....	124
— 62. Une bouteille pour prélèvements d'eau.....	125
— 63. La drague Pettersen.....	126
— 64, 65, 66. Mise à l'eau du grand filet à plancton. Le « <i>Président-Théodore-Tissier</i> » faisant route. (Planche IV.).....	128
— 67. Germons et essaims de crevettes roses.....	131
— 68. Bancs de sardines et canots en pêche.....	131
— 69, 70, 71, 72. Les avisos garde-pêche de la Marine Nationale. (Planche V.).....	136
— 73. Le « <i>Pourquoi-Pas?</i> ».....	138
— 74. Cul-de-lampe par L. MOE.....	139

IMPRIMERIE NATIONALE.
