

8 Decembre - 1911 -

A. H. G. Sipi.

En témoignage de reconnaissance

Hommage très respectueux

René Perot

Inw. 1912
N° 80

LE

CHALUTAGE A VAPEUR

A ARCACHON



PAR

René PÉROTIN

DOCTEUR EN DROIT



BORDEAUX

Y. CADORET, IMPRIMEUR DE L'UNIVERSITÉ

17, RUE POQUELIN-MOLIÈRE, 17

1911

LE

CHALUTAGE A VAPEUR

A ARCACHON

INTRODUCTION .

Le chalut est un engin de pêche de forme carrée ou conique qui est traîné sur le sol marin à une profondeur variable.

Ce filet a donné son nom au mode de pêche, le chalutage, et aux bateaux, les chalutiers. Ces derniers sont à voile ou à vapeur. Sur toutes nos côtes françaises, le chalutage à voile est pratiqué; les embarcations sont de toutes dimensions, ainsi que les chaluts; cependant nous ne connaissons pas en France de chalutiers à voile de fort tonnage comme en Angleterre.

La vapeur a réalisé en matière de chalutage un progrès considérable sur lequel il est utile d'insister. Ce n'est que

très tard que l'application de cette force à la pêche est signalée, en 1866, à Arcachon.

Depuis longtemps déjà, la vapeur avait fait ses preuves dans le transport des marchandises et des voyageurs à travers le globe, lorsqu'il y a vingt ans seulement, nous avons pu apprécier partout les conséquences de la transformation de certaines entreprises de chalutage à voile qui ont adopté la vapeur.

La véritable cause du développement du chalutage à vapeur n'a pas été le succès des essais, indiscutable cependant. Les deux raisons principales sont plutôt : l'extension rapide des moyens de communication et la découverte de nouveaux procédés de conservation du poisson par le froid.

Pourquoi la consommation du poisson était-elle restreinte, sinon parce que les transports rapides n'existaient pas encore. Les chalutiers à voile devaient rester près du littoral, car, s'ils s'en étaient éloignés, ils auraient risqué de ne pouvoir rentrer à temps pour écouler leur pêche, le moindre retard pouvant coûter la perte de toute la cargaison. Il fallait arriver au moment précis où les transports rudimentaires organisés s'éloignaient lentement dans l'intérieur, vers les villes les plus proches.

La vapeur parut et ce ne fut pas immédiatement une révolution; nous l'avons dit, l'avantage parut notoire surtout pour la régularité des transports de voyageurs et de marchandises, la rapidité vint ensuite et c'est alors que l'évolution vers le chalutage à vapeur fut plus marquée.

La découverte des procédés de conservation du poisson par le froid permit aux chalutiers de quitter le littoral trop longtemps labouré par le chalut, pour explorer de nouveaux terrains poissonneux. La vapeur appliquée ici permit aux bateaux de rentrer à heure fixe malgré le vent et les courants.

Le chalutier à vapeur est le roi de la pêche. Sans doute des centaines et des milliers de voiliers se livrent toujours aux pêches côtières dans nos ports français, mais le vapeur de pêche est un géant auprès de ces nains et lorsqu'il rentre au port, c'est par tonnes qu'il déverse sur le quai les espèces les plus variées qu'il est allé chercher très loin.

Une flotte nouvelle s'est constituée, construite en grande partie par l'Angleterre pour le compte des armateurs français; la force maritime de France en a profité bien que nos voisins du nord, l'Allemagne et la Grande-Bretagne, nous aient considérablement distancés, leurs flottes de chalutiers à vapeur étant très nettement supérieures comme nous le verrons au cours de ce travail à celle de notre pays.

Avec le chalutage à vapeur, la pêche a pris le caractère d'une industrie. Les bateaux et leur armement d'une part et de l'autre les installations à terre représentent des capitaux très importants. Aussi, en matière de chalutage à vapeur, ne rencontre-t-on que la forme de la grande entreprise, c'est-à-dire celle où le chef doit se contenter d'un rôle de direction. Bien plus, très souvent, les sociétés par actions peuvent seules assumer cette direction.

L'organisation de ces entreprises de chalutage à vapeur permet, grâce à la puissance des engins, au tonnage des navires et à l'habileté des équipages, d'assurer une production régulière, car si le chalutier à vapeur ne trouve pas sa pêche sur la côte, il monte vers la haute mer et l'otter-trawl, ce puissant chalut qui nous vient d'Angleterre, peut très profondément labourer le sol marin malgré les remous et les courants. La production régulière a à son tour des conséquences. En voici deux : marchés d'avance et trains de marées.

Les marchés d'avance sont possibles parce que, selon les époques, les chefs d'industrie peuvent prévoir non seulement

quelle quantité approximative, mais souvent quelle qualité de poisson leurs chalutiers apporteront; ils peuvent, en conséquence, faire des traités avec les mareyeurs de différentes contrées pour les fournitures de soles, merlus, raies, etc.

Les trains de marées ne sont pas possibles partout, ils supposent une production très intense. Leur inexistence est souvent due à l'inertie et au manque d'initiative de certaines grandes compagnies de chemin de fer qui auraient pourtant tout profit à les organiser. Leur nom indique suffisamment qu'ils sont composés uniquement de wagons comportant souvent un aménagement spécial et ne prenant que des colis de marée.

Ces quelques lignes suffiront à montrer l'importance économique d'une étude du chalutage à vapeur. Nous avons choisi Arcachon, car l'industrie de la pêche y présente quelques caractères spéciaux et de plus ce port de pêche était plus à notre portée pour une étude sérieuse. Boulogne est le premier port de pêche français pour le chalutage; par son importance, il laisse bien loin tous ses rivaux. La Rochelle, tout près de nous, offre beaucoup de particularités intéressantes; son marché de poissons est un des plus importants de France, nous aurons l'occasion de citer souvent ces ports au cours de notre travail pour la comparaison nécessaire avec Arcachon.

Arcachon est incontestablement le berceau du chalutage à vapeur. Boulogne fit, en 1872, un essai infructueux de la pêche avec vapeurs, qui ne fut renouvelé avec succès que vingt ans plus tard. L'Angleterre n'adopta ce mode de pêche qu'en 1878, encore les pêcheurs de poisson frais n'avaient-ils recours aux vapeurs que pour le transport rapide de la cargaison des voiliers; les vapeurs servaient de chasseurs. Quant à l'Allemagne, son grand port moderne de Geeste-

munde n'était rien qu'un assemblage de cabanes de pêcheurs lorsqu'en 1884, un petit capitaliste du lieu fit construire un chalutier à vapeur.

Le premier vapeur de pêche d'Arcachon, l'*Emile-Péreire*, dont la coque était en bois, fut construit à Bordeaux-Bastide, en 1863, sous la direction de M. Coycaut, et dès l'année 1864 il pratiquait la pêche au chalut avec l'*Hubert-Delille* construit à Langoiran pour le compte du même armateur.

L'entreprise de M. Coycaut échoua, car il ne fut pas aidé; il avait compris quels merveilleux pêcheurs pouvaient faire les vapeurs; il avait donné l'exemple en sacrifiant sa fortune à la réalisation de son rêve; mais comme tous les initiateurs, il rencontra des résistances acharnées, dans sa famille d'abord, puis tout autour de lui. Il succomba, failli, en 1867. Un autre industriel, M. H. Johnston, devait réaliser l'idée et, dès la fin de 1865, la *Société des Pêcheries de l'Océan* était fondée, le premier chalutier à vapeur en fer, le *Cormoran*, pratiquait la pêche au chalut.

Avant de commencer l'étude du chalutage à vapeur à Arcachon, il faut donner à notre pays sa place réelle et pour cela regarder autour de nous.

En Angleterre, tout d'abord, au début de l'année 1878 (1), La Gréat Grimsby Ice compagnie arma trois cotres en fer à hélices construits à Meddlesborough pour faire le service entre Grimsby et la flotte de caboteurs, qui de ce port se rend sur le Dogger-Bank et sur d'autres points de pêches par grand fond. Ces petits vapeurs de 190 tonneaux avaient 39^m6 de long sur 6^m4 de large et 3^m2 de creux. Leurs machines donnaient 50 chevaux et ils étaient construits pour avoir une grande vitesse. En quoi consistait leur service?

(1) *Revue maritime et coloniale*, 1879, III, p. 245.

Dans le transport de la glace et des caisiers d'emballage aux bateaux de pêche et dans celui du poisson au marché de Grimsby et parfois à celui de Bellingsgate. Ainsi, la flotte des chalutiers à voile pouvait donc rester au large plusieurs semaines, et le poisson n'en arrivait pas moins au marché en bon état de conservation et à l'heure voulue. Le premier service que rendit la vapeur à la pêche moderne en Angleterre consistait donc dans le transport rapide du poisson. Il y avait plus de dix ans que les chalutiers à vapeur d'Arcachon se livraient à la pêche du poisson frais.

Mais l'Angleterre comprit vite quel merveilleux parti elle pourrait tirer du vapeur pour la pêche et, dès 1892, elle possédait une flotte de 382 vapeurs de pêche (1).

L'année suivante, le chiffre est de 503, puis de 641 en 1893. En 1897, nous sommes à 825. Jusqu'à ce moment l'armement est limité aux ports de l'Est et les vapeurs naviguent seulement dans la mer du Nord. Le développement de la pêche à la vapeur s'accroissant, la côte nord-est de l'Angleterre possède à elle seule 1.087 vapeurs en 1901 dont 963 sont des chalutiers; sur ce nombre 419 sont à Grimsby et 377 à Hull. C'est bientôt au tour de la côte ouest de voir dans ses ports les vapeurs de pêche; à Liverpool, 11 chalutiers appartiennent à deux compagnies; à Flerwood, 12 sont la propriété de cinq sociétés. L'Irlande ne reste pas étrangère à ce mouvement et Dublin possède 10 chalutiers.

De 1901 à 1910 le nombre des chalutiers à vapeur a plus que doublé dans toute la Grande-Bretagne.

Grimsby, le premier port de pêche du monde, possède 600 chalutiers à vapeur actuellement. Hull en compte 450.

Parmi les autres ports qui se partagent encore un millier de chalutiers à vapeur, citons pour toute la Grande-Bretagne,

(1) Rapport Pruvot au ministre de la Marine, *J. off.*, 23 mai 1905.

Aberdeen, Yarmouth, Scarborough, Whilby, North Shields, Swansea. Lowestoft est un grand port de pêche mais spécialisé dans le chalutage à la voile. Au début de 1911, nous comptons en somme plus de 2.000 chalutiers à vapeur pour la Grande-Bretagne.

L'Allemagne occupe le deuxième rang dans l'industrie du chalutage à vapeur. « Ses progrès, dit M. Pruvot dans son rapport au ministre de la marine, sont plus frappants encore, » car c'est en 1884 seulement que fut construit le premier » chalutier à vapeur pour le compte d'un marchand de poisson de Geestemunde et auparavant la pêche au chalut n'était » même pas pratiquée dans le pays ». A partir de cette date, voici la progression des chalutiers à vapeur :

1885.	1
1886.	3
1887.	7
1888.	12
1889.	9
1890.	25
1891.	46
1892.	61
1893.	64
1894.	67
1895.	86

En 1899, on en compte 131 et 133 en 1902. En 1907, 500 et la progression continue.

La Hollande vient en bon rang après la France. Voici quelle est la progression de ses vapeurs :

1902.	31
1903.	41
1904.	64
1905.	83
1906.	88
1907.	88
1908.	89

Ijmuiden est le principal port de la Hollande ; son importance est considérable, surtout pour les expéditions de poissons, car quantité de vapeurs étrangers viennent y déposer leur pêche. Après Ijmuiden, le port de pêche le plus important est Scheveningue.

En Belgique, le port d'Ostende compte actuellement vingt-six chalutiers vapeurs jaugeant ensemble 1.990 tonneaux. Les équipages comprennent environ 300 hommes.

En Espagne, le port de Saint-Sébastien est seul intéressant au point de vue du chalutage à vapeur. Les chalutiers d'assez fort tonnage sont au nombre de 17, jaugeant ensemble environ 2.200 tonneaux. Ces effectifs forment un total de 220 à 230 tonnes environ.

Le chalutage général est interdit en Suède et n'est pas pratiqué en Norvège en raison du caractère accidenté et rocailleux des fonds voisins ⁽¹⁾.

En Portugal, le gouvernement du roi Manuel avait limité le nombre des vapeurs qui pourraient pêcher sans crainte d'épuiser le littoral. Ce nombre était de 13. Le gouvernement républicain, par un décret en date du 9 novembre 1910, a supprimé ce monopole. En même temps, il interdit la pêche au chalut sur les fonds de moins de 100 brasses et en deçà de trois milles de la côte.

Cette revue rapide du chalutage à vapeur à l'étranger au seul point de vue du nombre des unités était nécessaire pour donner à notre pays la place qui lui revient.

C'est Arcachon, nous l'avons dit, qui a donné l'exemple, et, dès 1868, la Compagnie des Pêcheries de l'Océan avait toujours 4 chalutiers à la mer. Le développement de la flotte arcachonnaise que nous décrivons assez longuement d'autre

(1) Rapport Pruvot au ministre de la marine, *J. off.*, 23 mai 1905.

part fut lent, si lent même que les autres ports français ne furent point jaloux de sa prospérité. Quelques timides et infructueux essais à la Rochelle et à Biarritz à signaler et c'est tout.

En 1894, Boulogne lance le premier chalutier à vapeur dont les essais sont satisfaisants. Le branle est donné, et la France, qui n'avait que 10 chalutiers à vapeur en 1890, en possède 103 en 1903 et 200 en 1911. Nous n'avons pas fait de pas de géant; il a fallu que l'excellence de l'expérience nous prouve jusqu'à l'évidence que la voie était bonne pour que nous nous y engagions timidement. L'Angleterre et l'Allemagne nous ont devancés et la pêche de nos chalutiers à vapeur est minime si nous la comparons à celle des énormes flottes anglaises et allemandes

Aujourd'hui, Boulogne, Arcachon, La Rochelle et Lorient sont les quatre grands ports de pêche français.

PREMIÈRE PARTIE

Technique du chalutage à vapeur à Arcachon.

Nous allons diviser l'étude de la technique du chalutage à vapeur en cinq chapitres. Nous verrons d'abord quelles espèces comestibles font l'objet de la pêche, nous rechercherons quels sont les bons terrains, nous parlerons de nos chalutiers, de leur outillage ; enfin, après avoir donné une description de la pêche, nous terminerons par une courte étude des installations et aménagements dans les ports français et étrangers (1).

(1) Nous tenons à remercier ici M. l'Administrateur de l'Inscription Maritime à Arcachon qui a bien voulu nous faire communiquer les documents intéressant notre étude. Nous n'avons garde d'oublier aussi l'accueil parfait que nous ont réservé MM. Haentjens, Pérard et Maignal, directeurs des trois Pêcheries à vapeur.

La Société scientifique d'Arcachon nous a, d'autre part, donné l'accès de sa précieuse bibliothèque et nous voulons lui exprimer ici notre gratitude.

CHAPITRE PREMIER

Que pêchent les chalutiers d'Arcachon ?

Le chalut ne rapporte pas à la surface de la mer toutes sortes de poissons, il est intéressant de rechercher quelles sont les espèces capturées. Quelques notions générales d'histoire naturelle ont ici leur place; nous essaierons de ne leur donner que le développement nécessaire.

La classe des poissons se divise en familles et les familles en genres. Les genres eux-mêmes comprennent chacun plusieurs espèces. La facilité de reproduction de ces êtres est incroyable. Parmi les poissons qui nous intéressent, le Turbot pond en une saison 900.000 œufs, la Barbue 200.000, le Grondin 400.000, la Sole 85.000, la Morue 600.000; les femelles sont trois fois plus nombreuses que les mâles. Certes, on peut admettre que, sur ce nombre colossal d'individus, la dix-millième partie seulement arrive à l'état adulte. Malgré cela, les poissons sont encore innombrables.

Parmi les phénomènes remarquables chez les poissons, citons leur alimentation d'abord. Ils sont perpétuellement en mouvement pour rechercher leur nourriture, ce qui exige une dépense d'énergie énorme et, par conséquent, une alimentation très intense. La voracité du poisson est, avec le frai, la cause de son mouvement. Pendant la ponte et un peu avant, les femelles ne mangent pas, mais ensuite leur appétit est formidable et provoque des déplacements considérables.

Le phénomène des migrations est également remarquable. Beaucoup de poissons, les Esturgeons, Saumons, Limandes, Carrelets, voire même les Soles, remontent les fleuves ou les rivières pour frayer. Lorsque le frai est terminé, à peine sortis de leurs œufs, les poissons quittent la côte et regagnent les abîmes de l'Océan; ces individus ne reviendront vers le littoral que lorsque les ovaires seront remplies. Ce sont les migrations; presque tous les poissons de mer en sont là (1). Il importe de dire quelques mots de ceux qui sont l'objet de la pêche sur le littoral Atlantique.

Nous trouvons d'abord les Squales qui sont peu estimés; signalons, parmi ceux que rencontre le chalut, la Bouclée que l'on trouve au large de Rochebonne, et les Squatines (Martranes en langage arcachonnais). La Bouclée se vend facilement 15 francs. Elle se fait rare, très rare maintenant. La valeur des Squales consiste dans ce fait que leurs foies sont utilisés et qu'une huile précieuse pour les corroyeurs en est extraite.

La destruction de ces Squales est souhaitable, car leur rôle est malfaisant, ils font de véritables ravages dans les bancs de poissons.

Les Raies (qui forment la famille des Raïdés) abondent dans le golfe de Gascogne; il existe beaucoup de types de Raie : la Raie bouclée, la Raie lisse, la Raie blanche. Une des variétés de ce poisson prend à Arcachon le nom d'Ailes postaux et plus communément de Posteaux.

Le chalut doit raser les enrochements pour capturer la Raie qui se tient sur les sables vaseux de préférence.

La Raie bouclée se rencontre au large du cap Ferret, au large de Hourtins, autour de l'île d'Yeu, dans les petits fonds

(1) Les Anguilles des Landes qui vivent dans des étangs et courants descendent au contraire à la mer pour frayer.

d'Olonne et près du phare des Barges. On en rencontre aussi dans le « Passage », autour des enrochements de l'embouchure de la Loire : la Couronnée, la Lambarde et le banc de Guérande. C'est à de faibles profondeurs que git la Raie bouclée et toujours, répétons-le, sur des fonds sablo vaseux.

Les Raies dites douces et blanches diminuent chaque jour, on en rencontre encore en assez grande quantité dans les Cardinaux et au large de Rochebonne.

L'époque de la ponte pour les Raies est le printemps. Il serait inexact de croire que ce poisson ne se trouve que sur le littoral Atlantique. La Manche, la Méditerranée et la Mer du Nord en recèlent également certaines variétés.

Dans la famille des Mullidés, les Surmulets, dénommés à Arcachon Crapauds, se rencontrent en hiver dans les profondeurs et par bancs; en été, ils remontent et se capturent alors avec des filets dormants. Les bancs sont petits, et se tiennent sur des fonds de sable grossiers. Ce poisson est pêché au large des côtes vendéennes et charentaises, en décembre d'abord, puis en avril où les individus sont plus volumineux (800 à 1.000 grammes). C'est la petite espèce qui est surnommée Crapaud par nos pêcheurs, les plus gros Surmulets sont couramment surnommés Barbarins et dans d'autres contrées Vrais-Rougets.

Au mois de mai, le Passage fournit le Surmulet en assez grande abondance. La famille des Triglidés nous donne le Grondin rouge que l'on trouve surtout dans le fond gris de la pointe de Banche Verte et dans les fonds sableux au large de nos côtes du Sud Ouest. Ce poisson est de grande taille et souvent dénommé, comme le Surmulet, Faux-Rouget.

Le Grondin gris est plus petit, et bien peu estimé. Il remonte dans les eaux vers fin février, mais redescend si la température s'abaisse. Tous les poissons des familles des Mullidés et Triglidés fraient au printemps.

Le Maigre commun de la famille des Sciénidés est peu intéressant, car, vivant trop près de la côte, il n'est pas accessible aux chalutiers à vapeur; les Arcachonnais surnomment ce poisson Maigrot. De la même famille, signalons l'Ombrine commune (Rose en langage arcachonnais), qui n'est guère capturée au large. Quelques individus adultes sont rencontrés au large d'Hourtins et de Rochebonne et les plus jeunes, en été, à 20 brasses de profondeur au large des côtes du Sud-Ouest.

La Daurade vit aux accrores des enrochements de Rochebonne et de l'île d'Yeu, elle fait partie de la famille des Sparidés; elle se capture en avril par 30 à 40 brasses de profondeur. Cet animal se tient toujours dans les hauts fonds rocheux du littoral, c'est un poisson très estimé.

Dans la famille dite des Gallidés se trouvent d'abord le Tacaud et le Merlan, poissons nullement estimés et que l'on prend, le premier surtout, en très grandes quantités d'avril à novembre, entre 30 et 40 brasses.

Le Lieu est moins commun aujourd'hui qu'autrefois. Il est capturé sur les côtes du Sud-Ouest, dans le chenal du Pilier et des Cardinaux.

Le Merlu est une des principales ressources de la pêche au grand chalut dans le golfe de Gascogne. Il faut constater qu'il est très irrégulier dans ses arrivages. Les causes de ses irrégularités ne sont pas très nettement déterminées mais on peut affirmer que la température des eaux exerce ici une influence prépondérante. Autrefois, les Arcachonnais allaient avec leurs pinasses et leurs filets dormants capturer ce poisson tout près de la côte; à l'heure actuelle, il n'en est plus ainsi, le Merlu se tient toujours au large et il est très rare que l'individu adulte remonte à moins de 40 brasses de profondeur.

La pêche au Merlu se poursuit d'octobre à mai. Mais ce poisson ne séjourne pas dans des régions déterminées pendant un laps de temps également déterminé. Les arrivages, les départs sont infiniment variables, car la température n'est pas le seul élément ici influent, il faut aussi compter avec les vents. Ainsi lorsque la direction du vent est constamment au sud, c'est-à-dire après des périodes de forte brise continue de vent du nord, c'est au large de nos côtes du sud-ouest que le Merlu se trouve en grande quantité, au sud et au nord du golfe de Gascogne. Au sud, d'octobre à mai surtout, au-dessus de l'embouchure de la Gironde. Les deux périodes de grande abondance sont novembre-décembre et février-mars.

Le Merlu fraye en avril-mai, il faut alors aller le chercher à 75 et 80 brasses.

Il nous faut, avant de terminer notre étude, dire quelques mots d'une autre espèce de poissons des plus estimés et parmi lesquels le plus intéressant pour le chalutage est sans contredit la Sole.

La Sole à ventrales noires, dite « langue d'avocat » en langage arcachonnais, se rencontre surtout au large des côtes landaises et à 10 ou 15 brasses pas davantage. Elle est de petite taille.

Les autres Soles sont capturées dans tout le golfe de Gascogne. En toutes saisons le plateau continental sableux de la région comprise entre le sud de Rochebonne et la Gironde en contient.

Près de la côte, la Sole est de petite taille et très abondante; lorsqu'elle grandit, elle gagne les profondeurs. Au large, la Sole pèse facilement 300 grammes. Elle est alors très rare.

Toutes les Soles ne sont pas également estimées, la qualité

dépend du fond sur lequel repose la Sole. « Sur les fonds vaseux, au sud, elle est grise et molle ; sur le sol sableux du chenal du Pilier et des Cardinaux la Sole est rousse, ferme et très estimée » (1).

Les Soles abondent près des enrochements sur les fonds de sable fin, pendant les trois premiers mois de l'année, toujours et en toute saison, dans le Passage aux accores de Banche Verte, au nord et à la pointe de Rochebonne.

(1) C. Roche *Etude sur la pêche au grand chalut dans le golfe de Gascogne*, *Ann. sciences natur.*, année 1893.

CHAPITRE II

Où pêchent-ils ?

SECTION PREMIÈRE

LES TERRAINS

Il nous faut maintenant, pour situer la pêche, étudier les terrains. Nous connaissons les poissons et nous avons pris soin de ne mentionner que ceux qui font l'objet du travail des chalutiers à vapeur en France. Nous n'avons pas cru devoir parler du Hareng ni de la Morue. Ces poissons sont assez connus, le second surtout, et, quant au premier, il n'est pêché que par les chalutiers de Boulogne.

Le rendement de la pêche au chalut varie selon la nature et le facies du sol marin. Au large du littoral, il n'existe pour ainsi dire pas de hauts fonds sous-marins, sauf les enrochements côtiers et Rochebonne. Cependant, plus l'on se rapproche du fond du golfe de Gascogne, plus le littoral devient profond.

Suivant que les chalutiers à vapeur se trouvent au sud ou au nord des passes du bassin d'Arcachon, ils conservent les deux directions sud-nord ou nord-nord-est.

Entre Rochebonne et les îles charentaises, les vallonnements sont peu accentués, mais on rencontre de fréquents enrochements, dangereux pour les chaluts et refuge naturel des poissons. La nature du sol au large des côtes landaises

girondines est sableuse et vaso-sableuse. Il faut signaler aussi des alignements rocheux qui partent vers la côte d'Espagne d'une part, dans la direction sud-ouest et, d'autre part, des phares de Contis, Ferret et Cordouan vers le nord-ouest. Au large du feu de Contis, ce ne sont plus des alignements rocheux, mais des rochers isolés, éparpillés en quelque sorte, qui sont autant de véritables écueils sous-marins, dangers permanents pour les engins des chalutiers à vapeur. Ces écueils se rencontrent par 50 et 60 brasses de profondeur.

Si l'on suit la direction d'ouest-nord-ouest du phare de Hourtins, ce sont des graviers que l'on trouve à la même profondeur et le danger n'est pas moindre pour l'otter-trawl qui, très résistant cependant, peut être mis en lambeaux. Continuons notre route, remontant vers le nord à 25 et 35 milles de là, et nous retrouvons les mêmes graviers aussi dangereux à l'ouest-nord-ouest et à l'ouest du feu de Cordouan. Tous ces parages sont très explorés par les chalutiers à vapeur. Plus au nord et jusqu'à 50 brasses environ de profondeur, il y a toujours du danger pour le chalut; il est assez remarquable de constater que les pêches les plus fructueuses se font justement sur les fonds dangereux pour l'engin, surtout actuellement. Le poisson, en effet, cherche instinctivement protection et abri là où les défenses sous-marines existent.

Il n'est pas indispensable de s'éloigner de la côte pour rapporter une bonne pêche. Néanmoins, les chalutiers tendent à quitter le littoral épuisé, d'autant que le puissant otter-trawl leur permet. Parmi les terrains de pêche situés près du littoral, il faut signaler le Passage situé entre la côte et le haut plateau de Rochebonne, sur la route qui remonte de l'embouchure de la Gironde vers La Rochelle et les Sables d'Olonne. Le sol du Passage se compose de fonds de sables.

roux autrefois très poissonneux. Il existe un massif rocheux à 20 milles au large d'Oléron et de la Charente-Inférieure. Le chalutier à vapeur peut travailler sur une largeur de 6 à 7 milles au moins dans le Passage; le danger à l'approche des enrochements est signalé par des fonds vaseux puis sableux. C'est là, aux accores de ces roches, que l'on rencontre la Sole et la Raie bouclée.

Les enrochements qui se dessinent autour de Rochebonne sont, d'abord, la pointe de Rochebonne qui s'étend du sud-sud-est du plateau jusque dans l'ouest-nord-ouest du feu de Chassiron. Puis au nord-nord-est et au nord-est du ponton, on rencontre des écueils écartés. Au nord-ouest ce sont des récifs profonds et serrés, semés de gravier : c'est l'enrochement de Banche-Verte dont la pointe se termine à l'ouest-sud-ouest de l'île d'Yeu. On n'aperçoit plus alors de cette pointe le feu du ponton, mais seulement les projections du phare des Baleines dans l'île de Ré.

Si nous revenons vers le sud de Rochebonne, c'est encore des enrochements profonds que nous rencontrons. Dans toute cette région, il est impossible de chaluter par 50 brasses et sur une largeur de 7 milles.

Si les chalutiers à vapeur veulent gagner la région vendéenne, ils doivent suivre le Passage, mais ils ne trouvent que 28 à 30 brasses d'eau. Il y a naturellement la route du large avec les grands brasseyages où les chances d'avaries ne sont pas trop nombreuses si l'on s'abstient de raser les enrochements de trop près. Les chaluts souffriront beaucoup s'ils rencontrent les Marzelles situées plus au nord; ce sont des pierres tabulaires simplement posées sur le sol par 30 à 40 brasses de profondeur. Près de ces Marzelles, entre elles et l'enrochement de l'est-ouest-est de Rochebonne, se trouve un fond de graviers où le chalut passe très facilement. C'est

d'ailleurs une erreur de croire que seuls les enrochements ou les mauvais graviers endommagent les engins de pêche. Les vases sont presque aussi dangereuses pour le train de pêche.

Continuons notre route vers le nord : voici l'île d'Yeu avec ses enrochements. Ceux d'entre eux, qui partent du sud-ouest de l'île, vont à la rencontre de la pointe de Banche-Verte. D'autres, au sud de l'île, prennent une direction nord-nord-ouest et forment des alignements parallèles par 30 à 40 brasses de profondeur. Entre le premier de ces alignements et la terre, la pêche peut être fructueuse. Elle l'était surtout, il y a quelques années. Le nom de cette région est Trou-pirlou, elle paraît aujourd'hui presque totalement épuisée. Il faut noter, sans quitter les parages de l'île d'Yeu, au nord-ouest du phare des Barges, un alignement de pierres plates à 18 brasses environ.

C'est au large de tous ces dangers sous-marins que peuvent travailler, sans beaucoup de risques, tous nos chalutiers. Mais que donne le large ? Le poisson de qualité inférieure, en général ; pas de Soles, pas de Turbots, pas de poissons de valeur. On s'explique que le désir de rapporter au port une pêche plus rémunératrice pousse nos marins à traîner le chalut aux abords des enrochements pour y trouver le poisson de qualité supérieure.

Dépassons l'île d'Yeu par son nord-ouest, nous rencontrons encore des écueils ; ce sont les pierres virantes semées sur des parages assez poissonneux. Leur présence rend ces terrains singulièrement dangereux pour le chalut.

Entre l'île d'Yeu et Belle-Ile, nous devons nous arrêter au chenal du Pilier et aux Cardinaux.

La profondeur du chenal du Pilier est de 28 ou 38 brasses. Ce chenal est situé exactement entre les roches du nord-ouest

de l'île d'Yeu et celle du sud-ouest du Croisic et « les pêcheurs » reconnaissent sa position alors que, se trouvant dans la direction du nord-ouest de l'île d'Yeu, ils voient le feu ou phare du Pilier se perdre à l'horizon « à noyer l'eau » (1). La direction de ce chenal est le grand feu de Belle-Ile. Nos pêcheurs fréquentent surtout dans cette région des profondeurs de 30 brasses. Il semble bien que les fonds situés plus près du large dans le chenal fournissent une meilleure pêche. Le travail est ici plus difficile, mais les poissons capturés sont de grande taille et de belle qualité; aussi les pêcheurs sont toujours aux époques voulues dans ces parages.

Le chenal du Pilier communique avec les petits Cardinaux par une « ouverture assez large. Ceux-ci s'étendent au sud-ouest d'Hédie et en dedans de Belle-Ile dès qu'on atteint 28 brasses jusqu'à ce qu'avec le même brassage on arrive au sud d'Hédie » (2).

Si l'on suit la côte Bretonne on risque des avaries, le brassage n'est pas supérieur à 18 ou 20.

La limite des grands Cardinaux est formée comme il suit : la ceinture rocheuse et profonde de Belle-Ile au nord-ouest et d'autre part des enrochements qui partent du canal du Pilier et se dirigent vers le sud. Le fond des grands Cardinaux se compose de gravier le plus souvent. Vers le large, les petits Cardinaux ne semble pas obstrués. Les chalutiers à vapeur peuvent donc gagner la vasière du large en les suivant.

Autour de Belle-Ile et particulièrement à l'ouest et au sud-ouest, on peut certainement draguer, mais il faut pour cela atteindre les fonds situés par 60 brasses; on gagne ensuite

(1) Roché, *Etude sur la pêche au grand chalut dans le golfe de Gascogne*, *Ann. sc. natur.*, 1893.

(2) Roché, *Id.*

facilement les parages de Groix. Le grand banc de Groix s'étend à 6 ou 7 milles de cette île et sur une longueur de 10 milles à partir du sud-ouest.

Les chalutiers peuvent pêcher au large vers l'occident, mais le temps ne leur permet pas toujours de s'aventurer. La pêche d'ailleurs n'y est pas fructueuse.

Les vapeurs de pêche qui veulent gagner le golfe de Biscaye et travailler près des côtes landaises, doivent, s'ils partent du golfe du Morbihan se tenir au large des accores rocheux de Belle-Ile, du nord-ouest de l'île d'Yeu, et du plateau de Rochebonne. Les seuls obstacles qu'ils rencontreront seront inhérents au travail dans la vasière, qui commence à l'ouest de nos côtes sur les fonds situés à 90 mètres de profondeur.

En somme, la région par excellence des pêches pour les chalutiers à vapeur est le plateau continental. Ce nom « plateau continental » a été donné par les géographes à toute la partie du sol marin comprise entre le littoral et les grands gouffres océaniques. C'est une sorte de plateforme sur laquelle s'élève l'Europe continentale. Sa superficie augmente du sud au nord. Tandis que le plateau continental est très étroit en face des côtes landaises et se termine à quelques milles seulement du littoral, au nord, au contraire, il supporte toutes les Iles Britanniques, comprend la Manche et aussi les mers du Nord et d'Irlande.

Quant à la profondeur du plateau, elle n'est nulle part supérieure à 200 mètres; on y rencontre, nous l'avons vu, tour à tour des fonds de graviers, des galets, du sable, de la vase. Il y a pour ainsi dire deux districts qui se divisent le plateau; le premier, appelé district littoral, est le royaume des vagues qui le balaient jusqu'à 50 mètres de profondeur environ. Les fonds du district littoral sont très accidentés. Le district côtier, au contraire, est plus calme; il commence au

delà de la ligne de 50 mètres, sa profondeur varie de 50 à 200 mètres, les changements de température sont insensibles et le sol s'aplanit.

Dans le plateau continental sont compris les îlots et îles : Saint-Marcouf, îles anglo-normandes, Sept îles, îles de Batz, Ouessant, Sein, Glénans, Groix, Belle-Ile, Ré, Oléron, etc.

Nous avons parlé de nombreux enrochements ; il faut dire un mot des hauts fonds, parmi lesquels nous avons cité Rochebonne.

Les hauts fonds de la Chapelle, à 120 milles à l'ouest de Penmarch, s'élèvent en pente très oblique de 179 mètres sur un fond de 325 mètres, ils appartiennent à la catégorie des immenses pierres tabulaires simplement posées sur le sol.

Il existe aussi dans le plateau continental de belles plaines de sable fin ou blanc : « Les bancs de la Grande-Sole situés » juste à l'orée de la Manche et sur le méridien du cap Clear » en Irlande mesurent environ 1.800 milles carrés. Ceux de » la Petite-Sole, au sud des précédents, n'atteignent pas » 530 milles carrés (1). Ces deux bancs ont une profondeur » variant en 130 et 190 mètres ». Les bancs de Rochebonne sont moins profonds (50 à 90 mètres), la superficie égale 950 milles carrés. Ces bancs sont éloignés de l'île de Ré, à près de 40 milles à l'ouest. Parmi les bancs de la côte anglaise, il convient de signaler les Jones Banks et les Nymph Banks, à l'entrée de la mer d'Irlande.

Dans la baie de Plymouth, les bancs n'atteignent pas une grande profondeur, 70 mètres au maximum.

La ligne de 200 mètres jusqu'où descend le plateau continental forme partout la bordure de ce plateau. C'est ensuite une pente très douce jusqu'à près de 3.000 mètres. De 200 à

(1) M. Herubel, *Pêches d'autrefois et d'aujourd'hui*, Paris, 1911.

1.300 mètres, les boues qui constituent les fonds sont grise et bleues.

Nous avons terminé notre description des terrains de pêche accessibles aux chalutiers à vapeur d'Arcachon, en ce qui concerne la petite pêche. Depuis quatre ans toutefois, certains vapeurs de la Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur et de la Société des Pêcheries du golfe de Gascogne pratiquent la grande pêche (1). La pêche à la Morue par les chalutiers à vapeur prend chaque année de l'extension ainsi que la pêche sur les côtes du Maroc qui n'est pas d'ailleurs la grande pêche proprement dite.

Ici devrait se placer peut-être une description de Terre-Neuve et de l'Islande, terrains de pêche fertiles entre tous et intéressant le chalutage à vapeur. Cependant les études sur la pêche de la morue sont nombreuses, et par conséquent les terrains de pêche très connus; une description de ces terrains nous paraît donc inutile.

Quelques mots, pour terminer cette revue des terrains, sur les bancs Atlanto-Sahariens. Du sud du Maroc jusqu'au large de Saint-Louis du Sénégal, la région du plateau continental africain couvre une superficie d'une dizaine de millions d'hectares. La profondeur est la même que celle du plateau continental européen, c'est dire qu'elle n'excède pas 200 mètres. Dans la baie du Levrier, dépendance du banc Atlanto-Saharien, elle ne dépasse pas 25 mètres. Les travaux les plus récents sur ces bancs sont dus à la haute compétence de M. Gruvel (2).

M. Hérubel fait remarquer qu'il ne faut pas confondre le banc Atlanto-Saharien avec le banc d'Arguin qui est très peu connu, dangereux et peut-être fort peu poissonneux.

(1) La grande pêche s'entend surtout de la pêche à la Morue.

(2) *Congrès des Pêches Maritimes*, Sables d'Olonne, 1909, compte rendu.

Ceci posé, continuons la description des terrains de pêches africains. Voici quatre zones naturelles bien déterminées qui se dessinent au nord du cap Blanc. La largeur de celle qui borde le littoral est de 4.000 mètres avec une profondeur de 4 ou 5 mètres seulement; fond de sable et de coquilles. La déclivité nous porte à 40 ou 50 mètres de profondeur, c'est la deuxième zone, de faible étendue. Puis sur une largeur de 8.000 mètres nous avons 55 et 100 mètres de sonde; enfin nous arrivons avec la quatrième zone à 200 mètres, c'est-à-dire à la limite du plateau continental africain.

Au sud du cap Blanc, c'est la baie du Levrier dont nous parlions tout à l'heure. Les fonds sont très faibles et composés de sable coquillier et surtout de vase verdâtre.

Cette description terminée, nous allons pouvoir suivre avec plus d'intérêt les opérations de nos chalutiers à vapeur et mieux comprendre leurs sorties; mais la question des terrains de pêche accessibles à nos chalutiers à vapeur doit se compléter ici de quelques pages sur le dépeuplement.

SECTION II

LE DÉPEUPLEMENT

La question du dépeuplement des terrains de pêche est d'une importance qui ne peut échapper à aucun de ceux qui portent intérêt à notre industrie nationale des pêches maritimes.

M. Hérubel (1), dans une conférence donnée le 25 février

(1) Nous nous excusons de citer souvent l'opinion de M. Herubel, professeur à l'Institut maritime. Toutefois son autorité en matière de pêches nous paraît indiscutable et ses vues sur la question du dépeuplement doivent avoir ici leur place.

1911 à l'Institut maritime, a réussi à éclaircir ce problème (1).

Il constate d'abord que personne ne nie le dépeuplement. Nous avons pu nous convaincre à Arcachon, par une enquête personnelle, que cette situation est assez angoissante. De vieux pêcheurs nous ont dit qu'en 1864, lorsqu'on posait les filets dormants avec le premier chalutier à vapeur en bois, l'*Emile-Péreire*, au large du cap Ferret, la pêche était tous les deux jours de 500 à 700 merlus.

Maintenant, les chalutiers munis de l'otter-trawl s'éloignent de la côte, vont pêcher par 100 brasses et rentrent souvent au port avec une petite pêche.

Dès 1880, on constatait la rareté du poisson dans le quartier de Roscoff, Marennes, Cap-Breton (où la pêche au merlus était déjà désastreuse). A Port-Vendres et à Nice, la situation était la même.

Depuis cette date jusqu'à nos jours, partout la situation a empiré. Les statistiques le démontrent péremptoirement. Pour ce qui est d'Arcachon et du littoral atlantique, les armateurs et les pêcheurs sont unanimes sur ce point. M. Hérubel remarque que le phénomène est plus intense dans la mer du Nord. Toutes les espèces y sont en décroissance. Voici des chiffres :

En 1903, les équipages réunis, anglais, français et allemands, scandinaves, rapportaient à terre 3.250 tonnes de turbot. En 1906, 2.600. La pêche de la sole se chiffrait par 1.700 tonnes, elle tombe à 1.100. La raie descend de 7.000 tonnes à 5.400.

Ces chiffres donnés, il convient de rechercher à qui revient la responsabilité du dépeuplement.

Nous ne pouvons examiner sérieusement ici que le reproche

(1) V. *Ligue maritime*, juin 1911.

fait à l'otter-trawl d'être le grand dévastateur. Nous parlerons à la fin de ce chapitre des autres causes pour mémoire.

L'otter-trawl est, nous le savons, le nom anglais qui désigne un chalut à plateaux. Que n'a-t-on pas dit sur cet engin lorsqu'il a fait son apparition en Angleterre d'abord, en France et à Arcachon particulièrement ensuite? Comme le fait remarquer M. Hérubel : « Les récriminations dont il était l'objet s'inspiraient moins de la technique professionnelle que de certaines préoccupations d'ordre économique ». Il convient donc d'examiner la question en se plaçant sur le seul terrain solide, le terrain scientifique.

La démonstration de la fausseté des accusations des petits pêcheurs a été faite par les Anglais. M. Hérubel cite l'expérience : « On a pris un otter-trawl de modèle courant avec » la maille usuelle, et l'on entoure la poche de l'appareil d'un » autre filet à mailles très petites. On traîne cet appareil » ainsi aménagé sur un fonds déterminé; on dénombre ensuite » les espèces qui sont passées de la première poche à grandes » mailles dans la seconde poche à petites mailles. Il est bien » évident que durant l'opération du tri, s'il n'y avait pas eu » une deuxième poche à l'extérieur, les espèces qu'elle a » recueillies auraient recouvré immédiatement leur liberté.

» On a pu déterminer de la sorte que l'otter-trawl ne retenant guère dans sa poche que 19 p. 100 des poissons pris » par lui. Encore faut-il constater que certaines espèces, » comme les merlans, ne sont capturées que dans une » portion tout à fait infime, quelque chose comme 4 ou 5 » p. 100. Mais il n'en est pas moins vrai que certaines espèces, » comme les plies, les carrelets, restent dans la poche » de l'otter-trawl dans une proportion plus grande, quelquefois 25 ou 30 p. 100, jamais plus ».

Certes, l'otter-trawl laboure une superficie considérable en

peu de temps. M. Roché, inspecteur principal des pêches, a fait le calcul : « Un vapeur muni de l'otter-trawl et travaillant environ vingt heures par jour avec une vitesse moyenne de 2 nœuds 1/2 à l'heure et chalutant 300 jours par an, laboure le sol marin sur une étendue de 33.480 hectares environ » (1). Les premiers chalutiers à vapeur ont longtemps traîné leurs chaluts sur les mêmes fonds. Pendant plus de trente ans, ceux d'Arcachon pêchèrent inlassablement entre Contis et Hourtins. On conçoit dans ces conditions que l'épuisement de certains fonds soit une réalité. Cependant, l'expérience citée par M. Hérubel prouve que l'otter-trawl ne détruit pas le plankton. « Le plankton est un ensemble hétérogène comprenant des êtres adultes, très petits végétaux et animaux, des larves, des œufs de végétaux et d'animaux les plus divers qui, bien que possédant parfois un mouvement propre, sont entraînés par la masse des eaux » (2).

Le véritable destructeur du plankton est le filet à crevettes. Ce filet est une variété du chalut, il est accompagné d'un assemblage de mailles très fines en forme de poche qui capture non seulement la crevette, mais aussi les alevins et les jeunes de tous les poissons comestibles.

« A la Hougue, de 1904 à 1909, dans un rayon de 40 kilomètres, les pêcheurs ont détruit plus de 200 millions de petites soles, de petites barbues et de petits turbots » (3). Cet exemple, cité par M. Hérubel, est frappant ; cet autre, bien que plus ancien, ne l'est pas moins : il y a une dizaine d'années, à Dieppe, un chalutier du port, *le Furet*, effectua 4 traits de chalut et prit en face de l'église de Cayeux 229 poissons pesant ensemble 8 kilogrammes, impropres à la

(1) G. Roché, *Etude sur la pêche au grand chalut dans le golfe de Gascogne*.

(2) M. Hérubel, *Pêches maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui*.

(3) M. Hérubel, Conférence à l'Institut maritime. *Ligue maritime*, juin 1911.

vente; en face du Crotoy, sa prise fut de 89 poissons dont 14 carrelets et limandes pouvaient seuls être livrés à la consommation. Le filet à crevettes et la senne sont très employés sur le littoral Atlantique et ils sont là, comme partout, des destructeurs redoutables.

La conclusion de la première partie de l'étude de M. Hérubel est la suivante : « Dépourvus de ressources, attachés par la routine et la misère au lambeau d'océan où leurs pères avaient peiné, aux mêmes procédés antiques, les petits pêcheurs sont prisonniers de leur lourde hérédité et ne peuvent encore s'affranchir du joug du passé. Ils sont figés depuis des siècles à la même place, fouillant et refouillant sans cesse, pour manger un morceau de pain, les mêmes terrains de pêche avec des *mailles de plus en plus fines* — voyez le filet à chevrettes — faisant chaque année le désert un peu plus profond » (1).

La senne et le filet à chevrettes sont des destructeurs, les poissons pillards en sont d'autres. Un anglais, Spencer Walpole, a calculé que les animaux dévastateurs, les launes, les dauphins en particulier et aussi les oiseaux de mer, dévoraient chaque année, pendant la saison du hareng en mer du Nord, près d'un milliard d'individus.

Et maintenant le remède. Il est très simple et il étonne. C'est, dit M. Hérubel, la pêche intensive avec les grands chalutiers à vapeur bien armés. Les terrains de pêche ont simplement besoin de repos tour à tour; presque tous les poissons viennent frayer près du littoral, quelques-uns même remontent les rivières; presque tous les poissons à un certain moment changent radicalement de milieu. C'est le plateau continental confin de la terre et de la mer qui recèle

(1) M. Hérubel, Conférence à l'Institut maritime. *Ligue maritime*, juin 1911.

naturellement les terrains de pêche. A cause de cette situation, ces terrains de pêche sont des régions en équilibre instable et à l'état de crise. Il y a partout « de la mer du Nord à l'Islande, de Terre-Neuve à la côte occidentale d'Afrique, de la mer du Japon aux côtes californiennes, il y a partout sur les terrains de pêche des eaux chaudes et froides, des apports d'eau saumâtre, des courants riches en plankton qui passent ou qui se séparent ou qui se choquent » (1). D'autre part, les poissons qui se rendent sur ces terrains sont aussi à l'état de crise : ponte, développement des larves, crise génitale des alevins. Il y a donc crise biologique et crise océanique.

Voici le critérium. Eh bien! il y a des quantités de terrains de pêche vierges et c'est pour les atteindre qu'il faut de grands chalutiers qui puissent s'éloigner du port. La vapeur est ici indispensable et la pêche doit être intensive pour permettre les frais de campagne.

Il faut atteindre les terrains de pêche vierges et ainsi *décongestionner* le littoral. Ce mot est encore de M. Hérubel (2). Il faut une exploitation en navette. Tandis qu'un terrain de pêche quelque peu délabré par le chalutage dont il a été objet resterait au repos, un autre terrain neuf ou simplement reposé serait à son tour attaqué et ainsi de suite.

Il faut imiter l'Angleterre et l'Allemagne et faire de la pêche scientifique; il faut de gros capitaux, de grandes entreprises; il faut de la méthode, de la volonté, de l'intelligence; il faut enfin bien des choses qui nous manquent totalement. La conclusion de cette courte étude du dépeuplement, c'est qu'il n'y a rien à craindre au sujet de l'épuisement des terrains de pêche parce que l'on peut bien épuiser *provisoire-*

(1) Marcel Hérubel, Conférence à l'Institut maritime, *Ligue maritime*, juin 1905.

(2) *Ibid.*

ment un terrain de pêche, mais non les terrains de pêche qui sont multiples et qui se présentent chaque fois que l'on rencontre réunies la crise biologique et la crise océanique. Avec de la méthode et en laissant tour à tour du repos aux terrains fatigués, on pourrait toujours alimenter régulièrement les populations du littoral et de l'intérieur.

CHAPITRE III

L'outillage.

SECTION PREMIÈRE

LES CHALUTIERS D'ARCACHON

C'est en 1863 que prend naissance à Arcachon la pêche à la vapeur. M. Coycaut fait construire l'*Emile-Péireire* à Bordeaux, c'est un vapeur en bois mesurant 20 mètres de long sur 5 mètres de large et 4 mètres de creux. Un an plus tard l'*Hubert-Delille* est contruit à Langoiran pour le compte du même armateur, sa coque est un peu plus grande dans toutes ses dimensions. L'année 1865 voit la formation de la Société des Pêcheries de l'Océan qui commence la pêche avec le *Cormoran*, puis en 1866 avec le *Héron*. Ces deux chalutiers jaugent 80 tonneaux, la force de leur machine est de 192 chevaux et leur origine Glasgow. En 1867, *Le Pélican* est inscrit à son tour, puis l'*Albatros* en 1873. Ces deux vapeurs viennent d'Angleterre comme les précédents, et sont du même constructeur. Pendant dix ans cette petite flotille de quatre chalutiers sillonne le golfe de Gascogne entre Contis et Hourtins et rapporte au port une pêche abondante.

Les deux vapeurs en bois, vrais ancêtres du chalutage à vapeur dans le monde, sont disparus du port d'Arcachon depuis 1867, date de la faillite de M. Coycaut.

C'est seulement le 10 février 1882 qu'est armé à la
Pérotin

Teste (1) le *Pingouin*, construit comme les autres à Glasgow pour la Société des Pêcheries de l'Océan. Celui-ci jauge 165 tonneaux, mesure 30^m 36 de longueur sur 6^m 36 de largeur; il est actionné par une machine de la force de 232 chevaux.

Mais voici un premier sinistre. Un an plus tard, le *Pélican*, dans la nuit du 1^{er} au 2 février 1883, se perdait corps et biens au large des passes d'Arcachon. Le *Courlis* vient prendre sa place le 21 juillet 1884. Ce nouveau vapeur, construit à Leith (Ecosse), jauge 128 tonneaux, mesure 31^m 24 de longueur sur 5^m 47 de large et possède une machine de 208 chevaux. L'année suivante, c'est le *Pétrel* qui renforce la petite flotte des Pêcheries de l'Océan. Le *Pétrel*, construit en 1885 à Maddelesbroc-York (Angleterre), est armé pour la première fois à La Teste le 17 septembre 1889. Son tonnage et ses dimensions sont les suivants : jauge brute 209 tonneaux, longueur 39^m 24, largeur 6^m 30. La machine qui l'actionne donne 246 chevaux. Voici donc six chalutiers, mais le sinistre n'est pas loin. La Société semblait avoir prévu la perte du *Pélican* en acquérant le *Pingouin* en 1882 et maintenant l'acquisition du *Pétrel* précède de deux ans le naufrage de l'*Albabros* qui est coupé en deux par une lame de fond à l'entrée d'Arcachon, au milieu des passes, le 28 décembre 1891.

En 1888, MM. Larroque frères, de Gujan-Mestras (2), acquièrent la *Ville d'Arcachon* construite à Bordeaux la même année; ce vapeur est actionné par une machine de 200 chevaux. Le *Rottelet*, construit à Nantes, est acquis par

(1) Les bureaux de l'Inscription maritime étaient à la Teste pour le quartier d'Arcachon.

(2) La rade de Gujan-Mestras ne pouvant, à cause de son peu de profondeur, recevoir les chalutiers à vapeur, les bateaux de MM. Larroque avaient leur appontement au cap Ferret, à l'entrée du bassin.

les mêmes armateurs en 1894. Ce chalutier, plus petit que la *Ville d'Arcachon*, possède une machine dont la force ne dépasse pas 100 chevaux.

Deux ans plus tard, la Société des Pêcheries françaises est fondée, deux nouveaux chalutiers sont successivement inscrits au port d'Arcachon, le *Saint-Georges* et le *Persévérant*. Le premier construit en 1873 à Nantes, le second en 1885 à Dundee.

En 1898, trois chalutiers sortent des ateliers La Brosse et Fouché de Nantes; ils sont construits pour le compte de MM. Larroque frères. Ce sont : la *Marie-Joseph*, le *Gujan-Mestras*, le *Paul-Larroque*. Tous les trois sont identiques. Voici leurs dimensions, tonnage et force de machines. Ils jaugent 130 tonneaux, leur longueur est de 32^m50 et leur largeur de 5^m50. Actionnés par une machine de 280 chevaux, ils filent en moyenne 9 nœuds 1/2.

MM. Larroque frères possédaient donc cinq chalutiers, mais comme les trois derniers n'étaient pas payés au début de l'année 1899, MM. La Brosse et Fouché rentrent en possession de ces vapeurs puis les vendent à la Société Normande des pêches à vapeur dont le siège est au Havre et qui a comme principaux actionnaires les constructeurs nantais. Les trois chalutiers restent attachés au port d'Arcachon pour la pêche au chalut dans le golfe de Gascogne.

Au cours de cette même année 1899, MM. La Brosse et Fouché construisent pour la Société Normande quatre nouveaux chalutiers : la *Jeanne* de 169 tonneaux, 31^m50 de longueur sur 6^m70 de large, actionnée par une machine de 300 chevaux, et quatre autres vapeurs : la *Sainte-Anne*, la *Louise-Marie*, la *Suzanne-Céline* et la *Marie-Madeleine*. Ces quatre chalutiers sont identiques. Ils jaugent 165 tonnes, mesurent 32^m24 de longueur et 6^m26 de largeur. Leurs machi-

nes développent une force de 400 chevaux et ils filent un peu plus de 10 nœuds. Nous décrivons tout à l'heure en détail la *Jeanne* qui reste comme le type des chalutiers sortis à cette date des ateliers nantais.

La Compagnie Normande des Bateaux à vapeur possède donc à la fin de 1899 les huit vapeurs que nous venons de citer, soit : *Marie-Joseph*, *Gujan-Mestras*, *Paul-Larroque*, *Jeanne*, *Sainte-Anne*, *Louise-Marie*, *Suzanne-Céline*, *Marie-Madeleine*. Cinq chalutiers appartiennent aux Pêcheries de l'Océan, savoir : le *Cormoran*, le *Héron*, le *Pingouin*, le *Courlis* et le *Pétrel*, et deux aux Pêcheries françaises : le *Saint-Georges* et le *Persévérant*. Au total : quinze chalutiers pour le port d'Arcachon.

L'année 1900 voit la fondation d'une troisième société qui devait devenir en apparence la plus puissante de France, la Société des Pêcheries du golfe de Gascogne. Cette Société entreprend de pêcher en juin 1900 avec cinq vapeurs, le *Phoque*, le *Marsouin*, le *Lamentin*, le *Morse* et l'*Otarie*. De construction anglaise et de types différents, ces chalutiers ont les caractéristiques suivantes :

Le *Phoque*, construit en 1885 à Hull, jauge 135 tonneaux. Sa longueur est de 29^m 36 et sa largeur de 6^m 20. Sa machine Compound développe 180 chevaux.

Le *Marsouin* et l'*Otarie*, construits le premier à Hull en 1878, le second à Glasgow en 1886, jaugent 112 tonneaux et mesurent 26 mètres de longueur sur 6 de largeur. Leurs machines Compound développent 180 chevaux.

Le *Lamentin* et le *Morse* sortent tous les deux de Hull. Le *Lamentin* fut construit aux ateliers Cook, Velt'in et Gemmel en 1886. Ils ont les mêmes caractéristiques que les précédents, mais leurs machines sont d'une force un peu inférieure, 140 à 150 chevaux environ.

Ces cinq chalutiers étaient donc des modèles anciens, achetés d'occasion en Angleterre; ils devaient cependant fournir un bon travail.

L'année 1900 touche à sa fin et Arcachon a vu une nouvelle floraison de chalutiers, lorsque, dans la nuit du 22 au 23 décembre 1900, le *Paul-Larroque* est perdu dans les passes.

La Société des Pêcheries françaises acquiert ensuite, en 1901, la *Vague* et l'*Intrépide*, ce dernier d'origine anglaise construit à Hull en 1892. La *Vague*, chalutier à vapeur construit à Boulogne en 1898, a les caractéristiques suivantes : elle jauge 288 tonneaux, mesure 27^m 62 de longueur sur 6^m 08 de large. Elle est actionnée par une machine développant 180 chevaux.

La *Mouette* et le *Goëland* viennent, en 1902, augmenter la flottille des Pêcheries de l'Océan. Cette acquisition a lieu à la suite d'un nouveau sinistre : le troisième des quatre premiers vapeurs de la Société, le *Héron*, disparaît à son tour, perdu corps et biens dans la journée du 25 janvier 1902.

La *Mouette* et le *Goëland* sont deux chalutiers identiques, ils ont été construits à Hull en 1900 et inscrits à Arcachon en novembre 1902. Voici leurs tonnages, dimensions et force de machines :

Tonnage, 245 tonneaux 31; longueur, 35^m 57; largeur, 6^m 54.

Les machines développent une force de 220 chevaux.

En 1903, la même Société est propriétaire de l'*Alcyon*, construit en 1899 à Grimsby et dont les caractéristiques sont : tonnage, 188 tonneaux; longueur, 35^m 05; largeur, 6^m 43. La même année, la Société des Pêcheries du golfe de Gascogne acquiert le *Narval*, construit en 1894 à South-Shields, de 170 tonneaux, 31^m 86 de long et 6^m 43 de large. Sa machine

Compound développe 250 chevaux. Le *Dauphin*, appartenant à la même Société, est inscrit à Arcachon en 1904, c'est un écossais d'Aberdeen. Tonnage, 210 tonneaux ; longueur, 35^m 05 ; largeur, 6^m 56. Sa machine à triple expansion, Lidgerwood-Glasgow, développe 370 chevaux.

La même Société continue ses acquisitions en 1905 par le *Souffleur* et la *Sirène* qui ont à peu près les mêmes caractéristiques, quant à la longueur 35 mètres et à la largeur 6^m 55. Le tonnage du *Souffleur* (208 tonn.) est légèrement inférieur à celui de la *Sirène* (245 tonn.) Les deux machines à triple expansion, sans être identiques, développent toutes les deux 370 chevaux. Le *Souffleur* a été construit en 1901 à Aberdeen, la *Sirène* en 1903 à North-Schiels. La Société des Pêcheries du golfe de Gascogne a donc désormais trois chalutiers modernes. Elle acquiert l'année suivante le *Cachalot* et l'*Halicon*, construits tous les deux chez Smith Docks and Co à North-Schiels en 1903 et munis de machines à triple expansion d'une force de 400 chevaux. Le *Cachalot* jauge 205 tonnes, mesure 35^m 17 de long sur 6^m 55 de large et l'*Halicon* est caractérisé par 210 tonnes de jauge et les mêmes dimensions.

Le chalutier à vapeur *la Grèbe*, construit en 1898 à Hull, est acquis cette même année 1906 à Liverpool par M. Paul de Jeffrier et pêche avec les chalutiers des Pêcheries de l'Océan. La floraison des trawlers est plus intense que jamais. La Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur, dont MM. La Brosse et Fouché sont les principaux actionnaires, avait acquis tous les chalutiers de la Compagnie Normande, dont elle a pris la place.

Elle fait construire en 1907 le *Sacha* et la *Jeannette*, chalutiers de grande pêche dont les caractéristiques sont 296 tonnes de jauge, 42^m 60 de longueur, 6^m 70 de largeur, machines

de 450 chevaux; ces chalutiers sont destinés à la pêche de Terre-Neuve et d'Islande. Ils font également la pêche hauturière.

En février 1907, l'*Otarie* est perdu à 15 ou 20 milles au large des passes d'Arcachon. Il est remplacé immédiatement par l'*Otarie II* dont l'origine, le tonnage, les dimensions et les machines sont ceux du *Dugong* acquis à la même date par les Pêcheries du golfe de Gascogne. Ce sont deux écossais d'Aberdeen construits en 1896, tonnage 154 tonnes, longueur 31^m06, largeur 6^m08; machines Compound de 225 chevaux.

La même Société suit l'exemple de la Société Nouvelle en faisant l'acquisition en mai de deux chalutiers à vapeur de grande pêche. Construits en 1906-1907 à Dunkerque, la *Baleine* et le *Nordcaper* sont identiques. Ils jaugent 418 tonneaux, mesurent 45^m72 de longueur sur 7^m96 de large et leurs machines développent aux essais 690 chevaux.

En septembre 1907, se produit la faillite de la Société des Pêcheries françaises et dès lors ses chalutiers vont quitter Arcachon, vendus à d'autres sociétés ou à des particuliers. Le 9 mai, cette Société avait subi la perte du *Saint-Georges*, naufragé.

La Société des Pêcheries du golfe de Gascogne est propriétaire de trois nouveaux chalutiers de grande pêche en 1908, la *Beluga*, la *Catherine*, le *Rorqual*. La *Beluga* et le *Rorqual* sont anglais. Les caractéristiques du premier sont : construction : South-Schields, 398 tonneaux, 45 mètres de longueur, 8^m10 de largeur; sa machine, la plus puissante de toutes celles des chalutiers d'Arcachon, ne développe pas moins de 950 chevaux. Le *Rorqual* est construit à Newcastle, il jauge 469 tonneaux, mesure 46^m80 de longueur sur 8^m10 de largeur et sa machine est d'une force de 750 chevaux.

Quant à la *Catherine*, elle fut tout d'abord construite pour la Société coloniale de pêche et de commerce Paris, pour la pêche en Mauritanie puis achetée la même année par la Société des Pêcheries du golfe de Gascogne ; ce chalutier est de construction française et sort de la maison Blasse et fils, de Nantes. Caractéristiques : 450 tonnes, 46^m 48 de longueur, 7^m 60 de largeur, machine de 550 chevaux.

Dès lors, la Société des Pêcheries du golfe de Gascogne est la plus importante de France, aucune ne possède plus de chalutiers qu'elle. La Société immobilière du Moulleau et des Pêcheries de l'Océan ne fait aucune acquisition de chalutiers de cette valeur. Elle achète cette année 1908 un écossais, le *Weatel*, construit en 1897 à Aberdeen, et le nomme *Eider*. Ce bateau a les caractéristiques suivantes : jauge brute, 165 tonneaux 40 ; longueur 32^m 20 ; largeur 6^m 26 ; force de la machine : 208 chevaux-vapeur.

La Société Nouvelle suit l'exemple des Pêcheries du golfe de Gascogne et ses constructeurs actionnaires, MM. La Brosse et Fouché, lui envoient deux nouvelles unités, l'*Emilie-Marie* et la *Marquerite-Marie*, chalutiers de grande pêche, identiques, dont les dimensions sont 42^m 60 de long sur 6^m 50 de large. Le tonnage brut égale 320 tonneaux et les machines à triple expansion développent 500 chevaux. Ces deux nouveaux chalutiers sont inscrits au port d'Arcachon en décembre 1908.

Cette même année, un chalutier anglais, le *Vénus*, s'étant échoué près du littoral, la même Société l'achète à très bon compte et le fit renflouer. C'est une des plus belles unités d'Arcachon. Construit en 1906 à Aberdeen, le *Vénus*, muni d'une machine à triple expansion de 500 chevaux, jauge brute 267 tonneaux et mesure 42^m 60 sur 6^m 25.

Deux sinistres en 1908. C'est d'abord la *Baleine* dont on se rappelle le naufrage au cap Juby, et la capture de l'équi-

page par une tribu de Mauritanie. Heureusement renfloué, ce chalutier est relancé une seconde fois dans le courant de l'année 1908 par « les Chantiers de France » et reprend son service à la Société des Pêcheries du golfe de Gascogne. Fin décembre, c'est le *Marsouin* qui sombre le 17, au sud-ouest du phare de Contis.

Trois autres chalutiers disparaissent par suite de la faillite des Pêcheries françaises, ce sont la *Vague*, le *Padoue* et le *Persévérant*. Ils sont vendus à La Rochelle, pour les prix respectifs de 32, 28 et 18.000 francs.

La seule acquisition de l'année 1909 est faite par la Société immobilière du Moulleau et des Pêcheries de l'Océan : c'est l'*Ibis* qui vient prendre rang parmi les chalutiers de cette Société. Vapeur anglais construit en 1894 à Hull, l'*Ibis* jauge 136 tonneaux et mesure 31^m70 de long sur 6^m27 de large. La force de sa machine est de 50 chevaux anglais.

L'année 1910 commence mal pour la Société des Pêcheries du golfe de Gascogne. Il nous faut, en effet, enregistrer le naufrage de la *Beluga*, à Sydney-Cap-Breton, près de Terre-Neuve. Le sinistre eut lieu sur les rochers, le 28 janvier 1910, vers 9 heures du soir. L'année se termina plus mal encore par la faillite de la Société et le début de 1911 vit la dispersion de cette belle flotte de chalutiers à vapeur.

Les trois chalutiers de grande pêche sont adjugés à la Société de la Morue française dont le siège est à Boulogne. Ce sont le *Nordcaper*, la *Baleine* et le *Rorqual* qui quittent Arcachon.

Le *Phoque*, le *Baleineau*, le *Narval* et le *Souffleur* sont vendus à la Société de la Grande Côte en formation à Arcachon.

Le *Lamentin* reste aussi à Arcachon. M. Bouyssounous, ancien chef mécanicien de la Société en faillite, s'en rend acquéreur.

Le *Morse* ne quitte pas le port. M. de Witt l'achète, et le propriétaire fait des conventions avec les Pêcheries de l'Océan pour l'exploitation de son chalutier.

L'*Otarie II* est exploité par la Société Nouvelle.

Le *Gibbar* est vendu à Barcelone; la *Jubarte*, le *Dauphin* et l'*Halicor* à une Société de Lorient; le *Cachalot* et la *Grève* partent pour la Hollande. L'*Orgue* pour La Rochelle, le *Dugong* pour Marseille.

Arcachon, qui pouvait, en 1910, s'enorgueillir de ses 39 chalutiers à vapeur, n'en possède plus actuellement que 28 par suite de la faillite de la Société des Pêcheries du golfe de Gascogne.

Cette nomenclature historique un peu sèche à dessein est terminée. L'histoire des chalutiers à vapeur d'Arcachon s'éclaire, se précise et se complète au cours des chapitres précédents et suivants.

SECTION II

DESCRIPTION D'UN CHALUTIER FRANÇAIS

Il nous a paru indispensable de donner ici quelques détails sur les aménagements des chalutiers d'Arcachon. Nous venons de parler de leurs caractéristiques principales dans l'historique de la flottille arcachonnaise, mais cela est insuffisant et tout ce qui a trait à la conservation des poissons à bord et aux installations mécaniques pour la pêche doit être noté.

Voici une description de la *Jeanne* dont nous avons dit quelques mots par ailleurs.

La coque est divisée en cinq compartiments par des cloisons étanches :

Le 1^{er} compartiment à partir de l'avant contient le puits aux chaînes et un coqueron ;

Le 2^e, le poste de l'équipage dans lequel sont aménagées huit couchettes ;

Le 3^e, les cales à glace et à poissons ;

Le 4^e, l'appareil moteur et les soutes à charbons ;

5^e Enfin à l'arrière se trouve un compartiment pour le logement des armateurs et des officiers, compartiment aménagé de deux cabines et d'un carré, contenant deux couchettes et un magasin. Un water-ballast est installé sous les deux premiers compartiments. La chambre de l'appareil moteur est surmontée d'un roof métallique. Ce roof porte à l'avant une cabine pour la timonerie.

A l'arrière, le roof porte la cuisine, la descente aux logements des officiers et une chambre.

Cette disposition des différents compartiments de la *Jeanne* que nous venons de décrire est sensiblement identique à l'aménagement des chalutiers anglais construits à cette même époque.

Le pont est en tôle striée de 6 millimètres. Le bois est (comme en Angleterre) à peu près proscrit des parties du bateau qui concourent à sa solidité ou qui sont exposées à se détériorer. On augmente ainsi la sécurité tout en réduisant les dépenses d'entretien.

La machine comprend : la chaudière à retour de flammes à deux foyers intérieurs et 3^m30 de surface de grille.

La machine Compound a pour dimensions :

Diamètre du petit cylindre. . . .	450 millimètres
» grand »	780 »
» course commune	520 »

A toute puissance, la machine développe 300 chevaux. Aux essais, le chalutier filait 0 kil. 850 par cheval-heure.

La *Jeanne* a deux mâts pour établir trois voiles triangulaires.

Elle peut chaluter au moyen de l'otter-trawl ou du chalut à perche. Deux potences sont disposées à bord pour le relevage du chalut.

SECTION III

DESCRIPTION D'UN CHALUTIER ANGLAIS

En Angleterre, lors de leur apparition, la longueur normale des chalutiers était de 24 à 27 mètres. Aujourd'hui, il n'est pas rare de voir des chalutiers de 34 à 39 mètres. Chaque jour, en effet, il faut aller plus loin, d'où nécessité d'approvisionnements plus considérables de combustible et de pêche plus fructueuse.

Les chalutiers à vapeur d'Angleterre se divisent en trois classes : 1° ceux qui pêchent en flottille ; 2° ceux qui pêchent isolément ; 3° ceux qui vont pêcher en Islande.

Les premiers, de 30 à 33 mètres de long, pêchent pendant six à huit semaines et ont en soute le combustible nécessaire. Ils envoient périodiquement leur pêche au port par des chasseurs d'un type plus grand qui font la navette.

Les seconds pêchent individuellement et ne s'éloignent guère de leur port d'attache de plus de deux à trois cent milles. Ils y retournent tous les huit ou dix jours, se réapprovisionnent et repartent.

Ces chalutiers correspondent à ceux d'Arcachon tant par leurs dimensions que par le genre et la durée de leurs campagnes.

Les troisièmes sont les plus grands. Pendant la saison favorable, ils partent pour les parages d'Islande et restent absents trois et quatre semaines. La valeur de la pêche qu'ils

rapportent varie de 20 à 25.000 francs. Les équipages comprennent alors quarante hommes et le prix du chalutier prêt à prendre la mer s'élève à 150 et 200.000 francs.

Les types des chalutiers anglais sont de deux sortes : avec ou sans vivier.

Les chalutiers à vapeur sans vivier correspondant à ceux d'Arcachon peuvent être ainsi décrits.

Longueur, 33 mètres ; largeur, 6^m30 ; creux, 6^m30. De l'avant à l'arrière : poste pour l'équipage, water-ballast, compartiment pour le poisson et la glace, soutes à charbon dont une, transversale, sous la chaudière, chambre de l'appareil moteur, logements du capitaine et du mécanicien. Les machines sont à triple expansion. Le chalut à perche étant tout à fait abandonné par les vapeurs depuis plus de dix ans, tous les bateaux sont munis de quatre potences pour la manœuvre de l'otter-trawl, deux à chaque bord. La vitesse est de dix nœuds.

Les chalutiers à vivier se distinguent des précédents, par une sorte de réservoir à poissons constitué par le fond même du navire garni d'une épaisse couche de ciment. Toutes les faces se retrécissent vers le haut et le vivier se termine par une espèce de cheminée triangulaire. La disposition précédente a pour but d'annuler l'effet du chargement liquide et d'empêcher l'eau de prendre aucun mouvement brusque susceptible d'abîmer le poisson. La circulation est assurée par une turbine mue par la machine à vapeur ; l'eau contaminée est expulsée et l'eau de la mer arrive par une prise d'eau. A la partie supérieure du vivier, se trouvent des barres de fer pour suspendre les gros poissons par la queue. Les moyens et les petits sont laissés en liberté. D'autres sont conservés dans la glace.

SECTION IV

LES ENGINS

L'engin en quelque sorte universel et dont se servent à l'heure actuelle les chalutiers à vapeur de tous les pays est le chalut à panneaux dit *otter-trawl*. L'inventeur n'est pas connu. M. E.-W.-H. Holdowarth en parle dans son livre *Deep sea fishing and fishing toats* en 1874. En Danemark, une application a lieu en 1888. Un capitaine anglais l'emploie en 1885 sur son vapeur.

Ce filet donne en quelque sorte son nom aux chalutiers qui l'emploient. Les chalutiers à vapeur sont universellement appelés *trawlers*. L'engin est très grand. Dans sa plus longue dimension il mesure ordinairement 40 mètres et sans être carré il a 30 mètres de largeur. La forme est conique, c'est une poche. Aux deux extrémités de l'ouverture se trouvent les plateaux. Les dimensions de ces plateaux sont différentes selon que le chalutier pratique la pêche au poisson frais (petite pêche) ou la pêche à la morue (grande pêche). Ces plateaux ont toujours la même forme, ils sont rectangulaires et mesurent dans leur plus petite dimension, entre 1^m20 et 1^m60. Ils sont en bois et garnis de fortes ferrures qui leur donnent un poids suffisant pour vaincre la résistance de l'eau, car l'extrémité du plateau doit toucher le fond de la mer. Les ferrures servent également de patins. Les plateaux ou panneaux (on leur donne ces deux noms) doivent se tenir verticalement sur le fond ; ils sont séparés par toute la plus grande largeur du filet à double maille qui est tenu ouvert grâce à la résistance de l'eau et au dispositif suivant : une pince d'acier est attachée d'un côté au plateau, de l'autre

au vapeur et il en est ainsi pour les deux ; l'attache est calculée pour que l'ouverture du chalut soit la plus grande possible. De plus, deux câbles appelés « biribis » partent du milieu du « bourrelet » et sont amarrés aux ferrures du plateau. Ils servent à ramener la poche du chalut à bord. L'ouverture de l'otter-trawl est égale à sa largeur d'une part et à 7 ou 8 mètres de hauteur. Nous venons de dire un mot du bourrelet. C'est l'extrémité inférieure du filet qui en est munie, Ce bourrelet est composé d'abord d'une chaîne d'acier puis de filin extérieurement. Cette partie extrême de la poche doit être particulièrement solide puisqu'elle laboure en quelque sorte le fond de la mer, elle doit être assez souple, d'autre part, afin de permettre à l'engin de suivre sans trop de heurts les dénivellations du sol.

Le prix de l'otter-trawl varie entre 1.500 et 3.000 francs.

Il y a une douzaine d'années, les Anglais étaient les seuls à se servir de l'otter-trawl et les chalutiers à vapeur d'Arcachon employaient tous le chalut à perche. Il y a moins de trois ans que le vieux *Cormoran* a été transformé à ce point de vue.

Le chalut à perche a une forme carrée ou de préférence tronconique comme l'otter-trawl, sa longueur et son maillage sont variables. Pour la pêche au poisson frais, le maillage du chalut à perche ou de l'otter-trawl est le même. La longueur d'un chalut peut être de 20 mètres et sa largeur de 5 à 15 mètres. C'est une perche qui tient le filet ouvert, d'où son nom. Le chalut à perche est employé par les voiliers depuis les plus grands jusqu'au plus petits ⁽¹⁾.

Le chalut est destiné à râcler le sol marin, il est relié, par deux colliers réunis en patte d'oie et fixés aux deux extré-

(1) Toutefois, en Angleterre, les grands chalutiers à voile ne font plus usage que de l'otter-trawl.

mités de son plus grand diamètre, à une fune ou grelin qui le fixe au chalutier. Il nous faut dire un mot de la constitution de l'armature, « une longue perche formée de deux pièces ajustées en bec de flûte au moyen de forts arceaux en fer, sur laquelle est attachée par des filières la lèvre supérieure du filet, tandis que la lèvre inférieure est lestée par une « gueuse » très lourde qui la suit dans toute sa longueur. Les deux extrémités de cette gueuse et de la perche sont réunies de deux façons différentes qui ont fait donné à l'ensemble de l'engin le nom de chalut à patin et de chalut à pierres » (1). C'est surtout du chalut à patins que se servaient les chalutiers à vapeur d'Arcachon.

Voici comment était comprise l'installation et la mise en mouvement de l'appareil sur les chalutiers à vapeur. Un treuil se trouvait situé en arrière du mât de misaine. C'est sur ce treuil qu'était enroulée la fune qui, avant d'être reliée à la patte d'oie du chalut, devait venir d'abord passer sur une bobine verticale mobile sur son pivot, située au pied de la passerelle dans l'axe longitudinal du pont. De cette bobine, la fune passait sur un galet placé à babord, au niveau du treuil, dans une échancrure du bastingage ; alors elle suivait extérieurement la muraille du navire et s'engageait à l'arrière dans la mâchoire puissante d'un stoppeur qui dans le dragage supportait tout le poids de l'engin et tout son effort.

Pour mouiller le chalut, l'extrémité du câble ayant été ramenée en arrière, ainsi que les deux bras de la patte d'oie (en laissant en dedans d'eux les apparaux fixés au bastingage), on sondait. Le navire était alors amené debout à la mer et, sur commandement, les matelots précipitaient la poche du filet, qui s'étalait sous l'eau en raison de la vitesse acquise du bateau.

(1) G. Roché, *Les grandes pêches maritimes*.

Alors et toujours au commandement, on immergeait la poche, puis l'engin entier. La vitesse du bateau était suffisante pour empêcher le filet de s'embrouiller sur l'armature, elle était assez faible cependant pour que sans précipitation, le capitaine puisse surveiller la tension de l'appareil, sur le câble qui venait s'engager dans le galet-guide de l'arrière.

Alors on mettait en route doucement et on commençait le dévidement de la fune, qui exigeait de la part du mécanicien une active surveillance, car il fallait fournir assez de câble pour ne pas retarder la descente de l'appareil et ralentir à propos afin que le câble ne s'embrouille pas sur l'armature⁽¹⁾.

Le diamètre de la perche employée par les chalutiers à voile est de 10 à 12 centimètres. Il atteint 25 et 30 centimètres à bord des chalutiers à vapeur. La longueur de la perche varie nécessairement suivant le tonnage du bâtiment pêcheur : elle est égale à la longueur de la quille. Le bois dont on se sert est le chêne, le bouleau ou le châtaignier. L'acacia est employé de préférence à bord des vapeurs.

Les chalutiers à vapeur utilisaient un câble métallique pour traîner sous les eaux leur volumineux appareil de pêche. « Ce câble en filin, à bord des grands chalutiers, a un diamètre de 0,048 et est formé de 4 torons constitués à leur tour de 3 torons secondaires. Il pèse environ 192 kilogrammes par 100 mètres et présente une résistance de 19.000 kilogrammes ». Ce câble coûte 130 francs par 100 kilogrammes.

Si le bois est assez élastique, la perche ne se brisera pas au moment de la rencontre de récifs sous-marins. Si la perche est solide, résistante, il arrivera assez fréquemment qu'elle fera sauter les têtes de roches qu'elle franchira, à condition, bien entendu, que la nature de ces roches le permette.

(1) Roché, *Etude sur la pêche au grand chalut dans le golfe de Gascogne.*

Le chalut à perche, nous l'avons dit, a disparu pour faire place à l'otter-trawl. Il n'existe pas d'autres engins pour les chalutiers à vapeur d'Arcachon, pêcheurs de poisson frais et de morue.

Si notre étude comportait le chalutage à vapeur dans toute la France, nous aurions à décrire les filets des chalutiers à vapeur harenguiers de Boulogne, les drifters et les cordes des vapeurs cordiers qui pêchent la morue, le merlan, la linque, la raie, le carrelet, la carpe, le fletan et le maque-reau; mais, cela ne rentre pas dans le cadre que nous nous sommes tracé, les chalutiers à vapeur d'Arcachon n'ont jamais été ni *drifters*, ni *cordiers*.

CHAPITRE IV

Comment se fait la pêche ? La pêche du poisson frais et la grande pêche.

La petite pêche ou pêche du poisson frais par les chalutiers à vapeur a subi assez de modifications dans sa pratique. Il convient de décrire cette pêche à différentes époques et de signaler les modifications au fur et à mesure qu'elles se produiront.

C'est le décret du 10 mai 1862 qui réglemeute la pêche en mer et qui indique à quelle distance du littoral elle est libre.

Le décret distingue nettement la distance de 3 milles comme limite entre le régime de la liberté et celui de la réglementation, ce que les décrets précédents, ceux de 1853, n'avaient pas fait.

Au delà de 3 milles marins de basse mer, la pêche de tous les poissons, crustacés et coquillages, autres que les hultres, est libre pendant toute l'année.

La première pêche faite par les vapeurs *Emile-Péireire* et *Hubert-Delille* n'était pas la pêche au chalut. C'était la pêche aux filets dormants. Voici comment elle se pratiquait. L'engin avait 35 mètres de longueur sur 2 mètres de large, et le vapeur en emportait 120 ou 130. La valeur du filet était de 30 francs environ et le bateau était monté par 13 hommes. Le vapeur sortait pour deux jours, puis lorsqu'on était arrivé sur le terrain de pêche qui était en général proche des

« passes », les filets noués bout à bout étaient jetés sur une longueur de 4 à 5 kilomètres. Leur position dans l'eau était la suivante : tenue verticale, l'extrémité inférieure de l'engin touchant le sol. Le maintien dans cette position était assuré par des pierres qui faisaient fonction de lest, tous les dix filets. Pour reconnaître la position des filets, on avait pris soin de placer trois bouées, une à chaque extrémité de l'immense étendue, et la troisième au centre.

Le chalutier restait à l'ancre près de celle des bouées à laquelle il était relié. Les filets restaient ainsi fixés toute la nuit et à l'aube le travail du relevage commençait. Il était long en raison de l'étendue des filets. La profondeur atteignait seulement 30 brasses environ. Deux jours de pêche, et le vapeur rentrait, rapportant en moyenne 500 à 600 merlus par campagne, 1 tonne de grondins et quelques douzaines de soles, plus 7 à 8 tonnes d'autres poissons.

Cette pêche fut la seule pratiquée par les vapeurs en 1864, mais dès 1865, la pêche au chalut à perche qui a été décrite plus haut fut pratiquée. Elle se faisait avec l'*Emile-Pérel* et l'*Hubert-Delille* qui emportaient également leurs filets dormants. De la sorte, à la nuit tombante, on posait les filets comme l'année précédente, mais le vapeur ne restait pas amarré pendant la nuit. Il traînait son chalut dans la mer poissonneuse, et lorsqu'à l'aube les filets dormants avaient été retrouvés (ce qui n'était pas toujours chose facile), on les relevait sur le pont du bateau et, bien à l'air, s'étalait la double pêche, celle du chalut et celle des filets dormants.

La pêche double fut pratiquée sur les deux premiers vapeurs jusqu'à la faillite de M. Coycaut qui survint en 1867.

L'année précédente, le *Cormoran*, puis le *Héron* de la Société des Pêcheries de l'Océan avaient commencé à pêcher.

pratiquant la première pêche seulement; puis, au début de l'année 1868, ils adoptèrent le chalut et quittèrent leurs anciens filets, de telle sorte qu'ils ne firent jamais la pêche double dont nous avons parlé tout à l'heure. De 1867 à 1899, c'est-à-dire pendant trente ans, la petite pêche a toujours été pratiquée de la même façon par les Pêcheries de l'Océan.

La flottille composée de deux, puis de quatre et enfin de cinq vapeurs étant sortie pour la pêche, chacun était désigné à tour de rôle pour rapporter à terre la pêche de tous. La rentrée d'un chalutier avait lieu tous les deux jours d'abord et à partir de 1880 tous les jours. Le chalutier rentrant était muni d'un feu rouge toute la nuit, de sorte que les autres ne le perdaient pas de vue et pouvaient le rallier à l'aube. Ce chalutier sifflait d'ailleurs pour donner le signal. Tour à tour les autres bateaux venaient déposer leurs mannes d'osier pleines de poisson sur le pont du rentrant, et lorsque tout était terminé, à toute vapeur, ce dernier filait vers Arcachon. Il s'approvisionnait en vivres et charbon, puis repartait vers le lieu de pêche qui était proche des passes et limité, au nord, par les feux d'Hourtins; au sud, par celui de Contis.

La description de la pêche au chalut est ici inutile. Nous en avons suffisamment parlé dans notre étude des engins. Les chalutiers ne faisaient pas usage de la glace, car la pêche de la nuit était apportée à la Pêcherie dans le courant de la journée suivante. Aucune installation n'était donc faite sur les bateaux pour la conservation du poisson. C'est seulement vers 1899 que la Société des Pêcheries de l'Océan fit installer des glacières dans les cales.

Dès lors, la flottille des Pêcheries de l'Océan ne travailla plus groupée et chaque vapeur fut indépendant. Le chalutier sortait pour quatre ou cinq jours, se dirigeant au gré du patron qui connaissait les terrains de pêche. Il rentrait pour

apporter le produit de son travail. Après son déchargement et ses approvisionnements, le vapeur reprenait la mer pour une nouvelle campagne.

Peu à peu, à partir de 1899, l'otter-trawl remplaça le chalut à perche sur les chalutiers à vapeur. Les bateaux de pêche reçurent les potences et panneaux nécessaires à la nouvelle pêche. Les chalutiers de la Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur furent armés dès leur construction pour la pêche à l'otter-trawl.

Il importe de donner une description plus complète de cette pêche, à l'heure actuelle la seule intéressante pour le chalutage à vapeur. L'otter-trawl permet, en effet, de s'éloigner de la côte et de chaluter par des brasseyages supérieurs à 200 mètres.

Lorsque le chalutier à vapeur est en pêche, il faut régler son allure à trois ou quatre nœuds. Si cette vitesse est dépassée, le bon fonctionnement de l'otter-trawl n'est pas assuré. La manœuvre du chalut serait impossible sans le treuil à vapeur qui la rend très aisée. Les funes d'une longueur de 1.000 à 1.200 mètres s'enroulent autour de ce treuil. Les halins sont passés dans de fortes poulies dont sont munies les hautes potences installées à l'avant et à l'arrière du bateau. Le rôle de ces potences consiste à ramener à bord les deux plateaux ou panneaux de l'otter-trawl. Ce large filet est remorqué en effet par deux câbles indépendants dont l'un est amarré à l'avant tandis que l'autre est solidement fixé à l'arrière du chalutier. Sur le pont circulent les funes que guident les galets de renvoi.

Avant de lancer l'otter-trawl, le patron a lui-même choisi son point d'arrêt. Il est guidé pour cela, d'abord par son expérience et sa connaissance des terrains, ensuite par les indications de ses camarades rencontrés en route.

Voici les plateaux hors des potences. La poche du chalut, puis les ailes sont à la mer. A l'avant, le plateau s'éloigne du bord, très doucement filé, et ainsi le chalut s'étend; la marche du bateau est lente. A son tour le plateau arrière est largué. Le chalut doit être « clair » à ce moment, c'est-à-dire qu'il ne doit pas y avoir de « tour » dans les ailes, alors on file simultanément les deux filins appelés « funes ». La vitesse du chalutier s'accroît et l'otter-trawl est ainsi maintenu très déployé pendant son immersion. La longueur des « funes » filées est déterminée par la profondeur de la mer. Elle doit être de trois fois la hauteur d'eau. Lorsqu'on est arrivé à ce point du travail, les freins des tambours sont serrés à bloc et l'allure de pêche du chalutier est reprise. Nous avons dit qu'elle ne devait pas dépasser trois ou quatre nœuds. Il ne reste plus qu'à ramener l'une près de l'autre les deux funes et à les faire passer, pour les y maintenir, dans un crochet articulé, le « chien », placé à l'arrière du bateau. Cette dernière manœuvre est essentielle; sans elle, le chalutier n'aurait pas la liberté complète de son gouvernail et le filet pourrait se refermer.

La durée du trait de chalut varie, selon le terrain et l'abondance du poisson, entre deux et six heures; le chalutier décrit un vaste cercle pendant la pêche.

Tandis que l'on chalute d'un bord, l'équipage prépare l'autre chalut installé symétriquement à l'autre bord.

Voici un commandement! C'est le « branle-bas pour lever ». L'équipage se rassemble sur le pont. Le mouvement progressif du treuil remonte peu à peu l'otter-trawl. La position du chalutier est alors de travers, on évite ainsi le passage du filet sous la quille. Stop! ordonne le patron, et bientôt le plateau arrière sort de l'eau, suivi à quelques secondes du plateau avant. Alors, dans un remous, la poche du grand

chalut apparaît à 50 mètres environ du chalutier. C'est un filin double qu'il faut alors employer dans l'opération suivante : la rentrée à bord de la poche.

Sur le pont, c'est maintenant le triage du poisson, dans un espace cloisonné où il ne peut s'abîmer. Dominant la cale, un grand entonnoir se dresse, muni d'un fond mobile. C'est là que le poisson sera jeté après l'« étripage » et le « lavage ». Cette dernière opération regarde les mousses qui remplissent ensuite l'entonnoir, d'où le poisson passe directement dans la cale par le fond mobile que nous avons signalé. Des caisses-glacières sont toutes prêtes à recevoir les différentes espèces soigneusement triées et les conserveront facilement jusqu'au retour. Si l'on veut assurer cette conservation, il sera toutefois bon d'éviter la fonte de la glace.

On ne fait pas usage à bord des chalutiers d'Arcachon d'appareils frigorifiques. Il est vrai que le peu de durée des voyages permet de s'en passer. Leurs cales pleines, les chalutiers font route pour le port.

Depuis 1907, plusieurs chalutiers à vapeur d'Arcachon ont fait leur apparition à Terre-Neuve et en Islande. Cette pêche, la « grande pêche », se fait avec l'otter-trawl et ce sont des quintaux de morues que soulève le puissant engin.

Comme nous le verrons plus loin, l'équipage n'est pas embarqué aux mêmes conditions que pour la petite pêche et les chalutiers ont à bord trente-deux hommes au lieu de douze. La description de mise à l'eau du chalut est la même ici, ainsi que le relevage. Les aménagements diffèrent surtout dans la cale à cause de la salaison des morues. Toutes les glacières sont enlevées, des cloisons sorties et de vastes espaces sont réservés pour empiler les morues. Les otter-trawls sont plus puissants et les panneaux de dimensions plus considérables.

Nous venons de décrire la pêche du poisson et d'ajouter quelques mots sur la grande pêche à Terre-Neuve. Il faut dire ici que certaines pêches du poisson frais ne sont pas praticables avec les vapeurs. Telle est la pêche du thon. On essaya cette pêche, mais les effets ne furent pas poursuivis, car les thons ne mordaient pas aux lignes qu'on leur lançait. Ceci semble un peu hors de notre sujet, car il ne s'agit plus du service du chalut, mais seulement du service du vapeur; ajoutons donc que les thons ne peuvent pas être pris avec le chalut. S'ils craignent le vapeur et ses lignes, c'est à cause du bruit et du remous causé par l'hélice.



CHAPITRE V

Le port d'Arcachon. Ports français et étrangers. Description des installations.

Si l'industrie des chalutiers à vapeur ne se développe pas en France comme en Allemagne ou en Angleterre, cela tient en grande partie à l'inexistence de ports de pêche modernes. Cette question des ports de pêche ne pourra pas être étudiée ici avec tout le soin qu'elle comporte; elle est en effet d'ordre trop général. Cependant l'exposé des aménagements du port d'Arcachon nous amènera à des comparaisons humiliantes mais utiles avec nos voisins anglais et allemands.

Quelles conditions doit réunir un port de pêche moderne ? On peut les résumer ainsi :

1° Il doit être accessible pour les vapeurs à tonnage maximum fréquentant la côte; la hauteur d'eau doit être calculée largement, car le tonnage des chalutiers à vapeur augmente tous les jours. De plus, la marée ne doit pas empêcher les vapeurs de rentrer ou de sortir du port.

2° Les opérations de déchargement, de classement du poisson, de réapprovisionnement en vivres, combustible, glace, doivent être très rapides, c'est-à-dire que les magasins de ces diverses spécialités doivent être à proximité du lieu d'accostage.

3° Les appointements doivent permettre de recevoir simultanément plusieurs chalutiers.

4° Le port de pêche ne doit pas être trop éloigné du fond

à exploiter. Cependant, il faut remarquer que cette condition perd une partie de son importance avec le chalutier à vapeur qui se rend rapidement sur des fonds éloignés.

5° Le port de pêche doit être en communication par voies ferrées avec l'intérieur et les ports voisins et d'autre part avec l'étranger.

6° Les installations pour la vente du poisson, son expédition, sa conservation, doivent être suffisantes.

Nous allons examiner les aménagements d'Arcachon à ces divers points de vue et nous donnerons des indications sur les autres ports français et étrangers.

1° Arcachon est situé, on le sait, sur le bord sud du bassin qui porte son nom, à peu de distance de l'Océan. La forme du bassin est triangulaire. La côte sud, avec les trois ports de Gujan-Mestras, la Teste de Buch et Arcachon, est habitée par les pêcheurs qui vont à la mer. Ni la Teste de Buch, ni Gujan ne sont accessibles aux vapeurs. Seul Arcachon présente une hauteur d'eau suffisante. L'entrée du bassin a 3 kilomètres de largeur; elle est orientée au sud-ouest entre le cap Ferret et la pointe du Sud. Des bancs de sable se déplacent sous l'influence des courants et obstruent l'entrée sur une étendue de 2.500 mètres environ. La « passe » n'a donc plus que 400 mètres de largeur environ; elle est très dangereuse et l'on ne compte plus les bateaux de pêche de toute espèce qui ont sombré dans ce chenal d'accès. Les chalutiers à vapeur n'ont pas été épargnés. La passe a cependant une profondeur suffisante de 6 à 8 mètres environ, et les chalutiers de grande pêche, tels que la *Marguerite-Marie*, la franchissent très facilement. Lorsque le chalutier est entré dans le bassin, il est abrité, et en quelques minutes, suivant le chenal, il arrive devant Arcachon. Les chalutiers sont obligés de tenir compte de la marée pour leur sortie et leur rentrée.

2° Les sociétés de pêche d'Arcachon sont au nombre de trois : la *Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur*, la *Société immobilière du Moulleau et des Pêcheries de l'Océan* et la *Société de la Grande-Côte*. Il importe de donner une description complète de leurs aménagements qui sont, en somme, les aménagements du port d'Arcachon lui-même. En effet, Arcachon a ceci de particulier que rien n'a été fait par l'Etat ou la municipalité dans l'intérêt général des armateurs de chalutiers à vapeur, comme à La Rochelle, par exemple. Les entreprises de chalutage à vapeur ont donc dû suppléer à l'inertie des pouvoirs publics en créant de toutes pièces les appointements nécessaires qui sont leur propriété. C'est pourquoi décrire les aménagements du port d'Arcachon revient à décrire les installations particulières des trois Sociétés.

La *Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur* s'est rendue propriétaire depuis 1904 de l'ancien hôtel Legallais ; elle est installée sur une superficie de 4.350 mètres carrés, et il n'existe pas en France, nous le croyons, une société de pêcheries au sein de laquelle le phénomène de l'intégration soit aussi remarquable.

Cette société anonyme, fondée en 1900 au capital de 650.000 francs, entreprit de pêcher tout d'abord avec huit chalutiers modernes, la *Marie-Joseph*, le *Gujan-Mestras*, le *Paul Larroque*, la *Jeanne*, la *Sainte-Anne*, la *Louise-Marie*, la *Suzanne-Céline*, la *Marie-Madeleine*, sortant des ateliers de MM. La Brosse et Fouché, de Nantes, principaux actionnaires. Ces bateaux se livraient à la petite pêche, ils étaient munis de toutes les installations modernes, notamment potences et plateaux pour la pêche à l'otter-trawl et glacières pour le poisson dans les cales.

L'industrie de la pêche et celle du mareyage étaient les seules pratiquées par la Société, installée dans des locaux provisoires et sans confortable.

En 1904, à la suite du changement de locaux, des frais considérables sont faits, la Société entreprend de fabriquer elle-même la glace nécessaire pour conserver le poisson à bord des chalutiers, à la pêcherie et pour les expéditions. La fabrique de glace est installée dans un local de 12 mètres sur 9. La production peut s'élever à 15 tonnes par jour. Les énormes pains de glace descendent par 12 des appareils et l'un après l'autre sont envoyés dans le sous-sol ou un moulin les broie, puis les renvoie en miettes dans d'immenses bassins placés sur des chariots. Ces chariots vont directement approvisionner les chalutiers.

L'atelier de réparations fut installé à la même date, dans un local occupant 100 mètres carrés (10 × 10), communiquant avec une petite forge. Toutes les réparations peuvent être faites là, certaines pièces sont fabriquées entièrement.

Sans quitter le rez-de-chaussée et touchant le grand atelier de réparations métalliques (fer, acier, tôle), nous trouvons d'autres ateliers.

Voici un hangar confortable où l'on répare les filets. Les chalutiers fournissent toujours du travail à cet atelier, les otter-trawl sont souvent déchirés par les enrochements malgré leur force et leur solidité, et l'épais bourrelet qui laboure constamment le sol est soumis à de rudes épreuves. Toutes les réparations possibles sont faites ici. Le hangar mesure 13 mètres de longueur sur 8^m 50 de large.

En face ce sont les charpentiers et les menuisiers, ils confectionnent les plateaux nécessaires à la pêche à l'otter-trawl qui sont de dimensions différentes selon qu'ils sont à bord des chalutiers de petite pêche ou des chalutiers de grande pêche. Cet atelier fait d'une façon générale toutes les réparations nécessaires concernant le bois du bateau. Sa superficie est la même que celle du grand atelier de réparations métalliques.

En 1905, la Société fit construire une passerelle de 200 mètres de longueur qui aboutit, d'une part, à la pêcherie et se termine à son autre extrémité par l'appontement des chalutiers.

Cette passerelle comprend deux lignes : l'une pour l'aller, l'autre pour le retour des chariots portant la glace, le charbon ou le poisson. Un filin d'acier court de chaque côté de la passerelle qui permet le transport automatique du poisson déchargé et des approvisionnements des chalutiers. Pour la mise en marche, il suffit de placer une petite patte spéciale qui fait corps avec le chariot sur le filin d'acier. C'est une dynamo qui fournit la force motrice. En dehors des deux lignes dont nous venons de parler et séparé d'elles par une balustrade en fer, un passage étroit permet aux piétons de circuler de la pêcherie à l'appontement.

A l'entrée de la pêcherie proche de la passerelle, il y a une bifurcation pour les lignes qui supportent les chariots, et cette bifurcation se dirige sur le parc à charbons. C'est là que sont les approvisionnements en combustible. Le charbon est fourni par des maisons anglaises, il provient surtout de Swansea. Les charbonniers peuvent déverser leur stock sur une superficie de 600 mètres carrés. Le parc à charbon en bordure du bassin d'Arcachon mesure, en effet, 50 mètres de longueur sur 10 de large.

Le charbon s'élève jusqu'à une hauteur de huit mètres. Le parc peut contenir environ 4.500 tonnes, c'est-à-dire le chargement de trois grands charbonniers.

Si, au lieu de bifurquer en sortant de la passerelle, nous suivons la ligne droite, nous entrons dans la salle principale de la pêcherie qui mesure 32 mètres de long sur 13 de large. Les chariots supportant les mannes de poissons arrivent dans la pêcherie et l'on procède immédiatement au triage et

au lavage : dans la grande salle s'élèvent à quelques mètres de distance deux petits kiosques vitrés qui servent de bureaux à deux chefs d'expéditions ; l'un est chargé des gros colis, l'autre des petits ; car seule, des Sociétés de pêcheries d'Arcachon, la Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur fait le gros et le détail. Le sol de la pêcherie est ici cimenté et des trous cylindriques, assez étroits, de distance en distance, permettent l'écoulement des eaux par des caniveaux en sous-sols. Cette salle contient deux bascules dont le maximum est 3.000 kilos pour l'une et 1.500 pour l'autre, ainsi que deux bascules romaines de 100 kilos.

Tout le long du plafond court un conduit de froid qui permet d'abaisser immédiatement la température. Au fond et avant la sortie sur la cour intérieure de la pêcherie, on répare les mannes et toute la vannerie. La ligne qui permet la circulation rapide du poisson se dirige de la salle que nous quittons vers la criée. C'est ici le rendez-vous des mareyeurs d'Arcachon qui expédient dans toute la Gironde, le poisson est vendu aux enchères et à la manne : une manne contient environ de 20 à 30 kilos de poisson. Le poisson vendu est toujours payé comptant ; un employé de la pêcherie se tient dans un minuscule kiosque vitré, où il inscrit les ventes et reçoit l'argent, tandis qu'un autre procède à la vente. Le poisson vendu aux enchères, est en général, le commun. La salle de la criée est relativement étroite, elle est carrée et mesure 7 mètres de côté. A la sortie de la criée se trouve un espace découvert également carré de 10 mètres de côté ; sous un petit hangar proche, on peut laver le poisson.

A côté de la criée et donnant sur la cour intérieure, on trouve la fabrique de conserves. La Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur ne fait la conserve que depuis deux ans. La salle mesure 22 mètres de longueur sur 14 de largeur ;

les femmes sont employées à la mise en boîtes et les hommes au soudage et au sertissage. Tout le poisson susceptible d'être mis en conserve est travaillé ici, même la sardine qui n'est pas pêchée par les chalutiers à vapeur, mais que les pêcheurs arcachonnais vendent à la Pêcherie.

Au début de cette année 1911, ont été édifiés de nouveaux magasins à conserves très confortables sur une superficie de 240 mètres carrés. Une des parties les plus importantes de la Pêcherie est certainement l'installation des chambres frigorifiques qui permettent de conserver le poisson frais. Ces chambres, qui sont au nombre de trois, sont situées entre la fabrique de glace et la salle principale de la pêcherie. A l'aide d'une simple manette, on abaisse immédiatement la température à zéro et au-dessous.

La Société Nouvelle a réduit au minimum les chances de perte du poisson. Le poisson qui est déchargé du chalutier peut donc être dirigé, selon les besoins, sur la salle d'expédition, sur la criée, sur les chambres frigorifiques, ou sur la fabrique de conserves et, quelle que soit la quantité déversée par la flottille chaque jour, il n'y a pas de perte.

La Société fabrique elle-même ses caisses pour expédier; le *caissier* a son atelier à côté des chambres frigorifiques. Tout le bois nécessaire à l'atelier des charpentiers et menuisiers et au fabricant de caisses est fourni par une maison de gros.

Près de la fabrique de glace, dans une petite salle, nous rencontrons une machine à vapeur de 135 chevaux qui fournit la force à tous les ateliers, à la glacière, et actionne les dynamos. La force électrique donnée par les dynamos permet le fonctionnement de la grue du parc à charbons et donne le mouvement au filin d'acier qui court le long de la passerelle pour le déchargement des bateaux de pêche et leur approvisionnement en glace, charbon et vivres.

Le directeur de cette Pêcherie, M. Haentjens, a fait lui-même une communication sur le fonctionnement de son industrie au Congrès de Bordeaux; il est intéressant de la citer : « Aussitôt qu'un bateau rentrant se présente à l'entrée des passes d'Arcachon, le sémaphore du cap Ferret avise la Compagnie par télégramme et transmet ses signaux conventionnels qui font connaître le résultat de la pêche; par exemple 25-0 veut dire 6.000 merlus. Aussitôt le branle-bas commence à la poissonnerie, les mannes en osier pour décharger le poisson et les plateaux de charbons sont montés sur les wagonnets et le tracteur mécanique de la passerelle est mis en mouvement pour acheminer ceux-ci vers l'appontement. Le bateau est à peine accosté et les amarres jetées que commence le déchargement du poisson en même temps que le charbon est basculé dans les soutes. En moins de deux heures les 6.000 merlus, grondins, raies, daurades, soit environ 15.000 kilos de poisson sont à la poissonnerie et les 60 tonnes de charbons arrimées dans les soutes ».

« Une heure encore et le bateau ayant reçu 10.000, 15.000 ou 20.000 kilogrammes de glace suivant la saison sera prêt à repartir et l'équipe de dix hommes qui vient de faire ce tour de force s'apprête à le recommencer le soir même. En deux minutes, le tracteur mécanique de la passerelle transporte une manne de poissons de la glacière du bateau à la poissonnerie, où son contenu est dirigé suivant sa destination, soit vers la criée, les chambres frigorifiques ou la fabrique de conserves, soit directement vers l'emballage ».

A la *Société immobilière du Moulleau et des Pêcheries de l'Océan*, les installations sont plus simples et la description sera courte. La Société possède naturellement un appontement pour ses bateaux de pêche, moins long que celui de la Société Nouvelle et un peu plus étroit; la rentrée du

poisson à l'usine se fait à l'aide d'un chariot sur rail qui descend dans l'eau, de telle sorte qu'un bateau plat et long, portant la pêche du chalutier, peut venir s'y placer. Le haleur électrique permet alors au chargement de poisson d'entrer avec le chariot dans la salle des expéditions. Il y a une vingtaine d'années que ce haleur existe. Depuis 1866, la Société des Pêcheries de l'Océan est installée dans les mêmes locaux et bien peu nombreuses ont été les modifications. Il faut signaler cependant, en 1901, la construction d'une glacière pour conserver le poisson.

La Société ne fait pas la conserve ; quant à sa glace, elle est fournie par la *Société des docks frigorifiques* ⁽¹⁾, séparée seulement de la pêcherie par une simple clôture de planches.

L'année dernière, il aurait été opportun de décrire les aménagements de la *Société des Pêcheries du golfe de Gascogne*, dont la faillite remonte au mois de novembre 1910. Aujourd'hui cette entreprise n'est plus, et une petite société s'est fondée sur ses ruines, la *Société des Pêcheries de la Grande Côte*. L'installation de cette nouvelle pêcherie à vapeur est des plus primitives. Sa salle d'expédition, assez vaste, est prise sur le bâtiment principal des « Docks frigorifiques », ainsi qu'une salle plus petite pour les expéditions. Les chambres frigorifiques ne manquent pas, elles sont empruntées aussi à l'installation spéciale des Docks. L'appontement supporte une voie avec rails pour chariot, mais jusqu'ici (la Société n'est fondée que depuis mars 1911), le poisson qui remplit des mannes d'osier est enlevé par une grue du bateau plat qui a reçu le chargement, puis placé sur

(1) Cette Société anonyme a entrepris la fabrication de la glace pour les chalutiers à vapeur. Elle souffre évidemment du fait que de grandes entreprises comme la Société Nouvelle fabriquent elles-mêmes leur glace.

les chariots qui sont poussés à bras d'hommes jusqu'à la salle d'expéditions. Dans un petit bâtiment neuf situé près de l'appontement, sont établis les bureaux du directeur et du caissier.

Ainsi sont décrits les aménagements d'Arcachon. Pas de criée publique, aucune ligne de chemins de fer, aucune installation publique spéciale; le poisson doit donc être transporté à l'aide de voitures à la gare ordinaire des voyageurs et marchandises.

3° Les installations que nous venons de décrire permettent à la Société Nouvelle de recevoir plusieurs chalutiers. Il en est autrement pour la Société des Pêcheries de l'Océan et de la Grande Côte dont les appontements ne sont pas assez importants. Aux Pêcheries de l'Océan, deux chalutiers doivent se placer côte à côte, de telle sorte qu'il faut traverser l'un dans sa largeur pour parvenir à l'autre.

4° Au point de vue des fonds de pêche, nous avons vu dans un chapitre précédent que le port d'Arcachon était particulièrement bien situé.

5° Enfin, pour ce qui est des communications avec l'intérieur, la proximité de Bordeaux, tête de ligne pour toutes les directions, est très avantageuse pour l'expédition du poisson. Nous étudierons plus loin la question des transports.

Il ne paraît pas nécessaire de comparer Arcachon avec les autres ports français, parce que Arcachon n'a pas de port proprement dit, ni rade, ni quais, ni bassins, ni formes de radoub, installations que l'on rencontre à Boulogne, à La Rochelle et à Lorient, plus ou moins développées. Dans tous ces ports, les Pêcheries sont installées très primitivement, un petit bâtiment le long du quai pour l'administration, et c'est tout. Il n'y a pas d'expédition par les armateurs; la criée simplifie tout. Nous dirons cependant quelques mots

d'Arcachon avant de parler des ports étrangers à ce point de vue quand nous étudierons la production.

Au cours de cette étude des installations, nous avons parlé des parcs à charbons et des glacières; nous ne terminerons pas ce chapitre sans dire quelques mots des prix de revient du charbon et de la glace.

C'est l'Angleterre qui fournit tout le charbon nécessaire aux expéditions des chalutiers. Le prix moyen de la tonne de houille est de 30 francs livré aux pêcheries. Ce prix est assez réduit pour la raison suivante : les charbonniers anglais qui viennent à Arcachon retournent dans leur pays chargés de poteaux de mines, ils font donc leur voyage dans un double intérêt. Si le charbonnier ne pouvait pas charger à Arcachon mais devait aller à Bordeaux ou à Bayonne, les Sociétés de pêches paieraient la tonne de houille 5 francs de plus environ. Mais il n'en est pas ainsi, car le fournisseur des Sociétés de pêches a toujours les chargements en poteaux de mines assurés pour les charbonniers qu'il a affrétés. Ainsi son bénéfice est intéressant et il en fait profiter ses clients.

Les charbons anglais sont seuls abordables; il a été calculé que le charbon français prit à Carmaux, centre houiller le plus proche d'Arcachon coûterait, transport et manutention compris, 10 francs de plus par tonne que le charbon anglais. Les spécialistes du commerce des houilles estiment également que la perte de charbon, par suite des multiples transports, est plus considérable dans un voyage terrestre que dans un parcours maritime.

La glace est fabriquée, nous l'avons vu, par la Société Nouvelle pour son propre compte et par la Société des docks frigorifiques pour les Pêcheries de l'Océan et pour les Pêcheries de la Grande Côte.

La glace est un peu moins chère que la houille, la tonne vaut actuellement 25 francs.

Lorsqu'un chalutier part pour la pêche, il doit compter dépenser environ une tonne de glace par jour d'absence.

Et maintenant, après ce coup d'œil d'ensemble sur les installations d'Arcachon, on doit ajouter ce qui suit.

Pour la réussite des ports de pêche en France, il faut songer certes à perfectionner et à développer l'outillage et les moyens d'action de certains ports, mais il est indispensable surtout de faire pénétrer l'esprit de coopération.

Aidé par les départements et les communes, l'Etat devra faire tôt ou tard les sacrifices nécessaires à l'aménagement de quelques ports modernes. Un choix s'imposera parmi ceux que la nature a bien dotés. Il sera nécessaire de compter avec la résistance de l'esprit individualiste si ardent chez nous. Les vieux marins des ports plus ou moins abandonnés se soulèveront et crieront à l'injustice; il faudra suivre, malgré tout, la voie tracée par la nature, et ne pas écouter les mécontents.

Une éducation de nos populations maritimes est à faire; il faut expliquer aux pêcheurs que l'intérêt général exige absolument des efforts de tous et que la prospérité maritime de la France est une chose qui vaut bien le sacrifice de quelques intérêts particuliers.

Arcachon, nous l'avons vu, a une situation naturelle de premier ordre, mais l'Etat et les pouvoirs publics n'ont rien fait pour en tirer parti.

A Boulogne, l'industrie de la pêche se trouve très à l'étroit dans le port. Il n'y a pas de bassin spécial réservé aux bâtiments de pêche. C'est donc mêlés aux navires de commerce que les chalutiers à vapeur doivent accoster, charger et décharger. Une centaine de mètres de quais, voilà ce dont disposent les 88 vapeurs de pêche de Boulogne.

Plusieurs projets ont été envisagés afin de donner aux cha-

lutiers à vapeur les facilités auxquelles ils ont droit. La mise en service du bassin Loubet affecté aux navires de commerce dégagera certainement le port de marée, et l'on songe à utiliser le terre-plein qui sépare le port du bassin à flot pour établir des magasins destinés à la réception et à la manutention du poisson ⁽¹⁾.

Un autre projet émane de la Compagnie des chemins de fer du Nord et s'inspire des principes suivis par les Anglais et les Allemands. Il repose sur l'utilisation du bassin de retenue de la Liane (16 hectares de superficie) pour la formation d'un port de pêche.

Dans l'exposé du projet on trouve ceci :

« Il faut éviter toute opération inutile comme coûtant du » temps et de l'argent; dans ce but, il est nécessaire de con- » centrer le plus possible les opérations de débarquement » du poisson, de vente à la criée, d'emballage et d'expédi- » tion, et de spécialiser à chaque opération industrielle l'ou- » til qui lui est le mieux approprié » ⁽²⁾.

Nous ne croyons pas utile d'entrer ici dans les détails du projet dont la réalisation n'a pas fait un pas. Nous préférons exposer ce qui existe à Geestemunde et à Grimsby, en Allemagne et en Angleterre. Ce sont là des réalités et non des projets.

En Allemagne et en Angleterre, l'Etat a dépensé des dizaines de millions pour l'aménagement de ports modernes. Les quelques lignes que nous voulons consacrer ici aux ports étrangers montreront combien la comparaison entre ces grands ports et Arcachon est toute à l'avantage des premiers.

En Allemagne, le port le plus important est certainement *Geestemunde*, séparé de la ville de Bremerhaven par la

⁽¹⁾ *Revue maritime*, 1911, I, p. 626.

⁽²⁾ *Revue maritime*, 1911, I, p. 627.

petite rivière Geeste, affluent du Weser. Le port moderne est né d'hier. Lorsque, en 1827, l'Etat de Brême acheta au royaume de Hanovre, sur la rive droite de la Geeste, le terrain nécessaire pour la construction du port de Bremerhafen, il n'existait que des pâturages là où s'élève maintenant Geestemunde. Le succès de Bremerhafen suscita la jalousie du Hanovre qui voulut, à son tour, créer un port sur la rive gauche de la rivière. En 1858, un menuisier entreprit le premier en cet endroit le commerce de mareyeur, en achetant tout le poisson qu'on lui apportait. C'est le même qui, en 1883, fit construire un chalutier à vapeur. Devant ces premiers succès, les autorités de Geestemunde édifièrent un quai et une halle aux criées qui devinrent bientôt insuffisants. C'est en 1892, que la Prusse ayant annexé le Hanovre, le gouvernement prussien décréta la construction du port actuel qui, commencé en 1892, fut terminé en 1896. On construisit dans le Weser, par de grandes profondeurs, une digue en fascines s'élevant jusqu'au-dessus du niveau moyen des basses mers et soutenue en arrière par des déblais, provenant en partie du déplacement d'un bras du Weser.

Le port de pêche actuel est long et relativement étroit. A tout heure du jour il est accessible aux bateaux. Sa largeur au fond est de 40 mètres, sa profondeur de 4^m 40 à haute mer, il a 70 mètres de large, le long des quais. Son entrée de 110 mètres de largeur est munie d'un épanouissement destiné à faciliter les manœuvres des bateaux pêcheurs. La rive ouest et la partie sud de la rive est sont seules garnies de quais en charpentes qui représentent une longueur de 1.200 mètres environ. L'entrée est protégée sur ces deux côtés par des ouvrages en bois solidement établis; la tête du môle nord avançant un peu plus que l'autre de manière à diriger le passage dans le sens du courant et à faciliter pendant la marée l'entrée des grands pêcheurs à vapeur.

La plateforme des quais est de 5^m 50 au-dessus des basses mers ; elle a 2^m 50 de largeur.

Du côté de Bremerhaven le quai est nu, mais avec leurs prévisions habituelles, les ingénieurs ont ménagé un immense terrain pour les agrandissements projetés.

Au fond du bassin, trois formes sèches en face desquelles se dressent les chantiers à charbon et les fabriques de glace.

La grande halle aux enchères publiques a environ 450 mètres de long. Sa partie regardant le quai est, sur une largeur de 10 mètres, réservée aux enchères. Elle est garnie de fenêtres et de portes roulantes du côté du quai ; sa partie postérieure, de 10 mètres également de large, est louée par fractions aux commerçants de poissons ainsi que les bureaux et comptoirs établis au premier étage sur toute la longueur de la halle.

Le mode de construction en bois est très léger et très simple. Aucun ornement. Toute la construction est utilitaire. Le sol de la halle a une certaine pente pour faciliter l'écoulement des eaux de lavage et autres.

Un peu après la halle, du côté du port, sont deux voies pour le déchargement des wagons apportant des approvisionnements destinés au magasin.

Les manutentions et le transport du poisson de la halle à la gare d'expédition se font à l'aide de petites voitures d'un modèle spécial.

Ces quelques lignes sur Geestemunde permettent de mesurer le terrain que les Allemands ont gagné sur nous pour ce qui est de l'industrialisation de la pêche. Il nous faut maintenant passer rapidement en revue les aménagements de Grimsby, le grand port d'attache des chalutiers anglais.

A *Grimsby*, le port de pêche est distinct du port de commerce. A la suite des deux chenaux d'entrée, deux bassins :

l'un de 5 hectares, l'autre de 6. Marché sur le quai : c'est un immense hangar ou « shed » de 2 kilomètres de longueur, divisé en deux étages. Une passerelle volante est jetée du marché à l'étrave de chaque chalutier et le débarquement commence (1). « Les espèces délicates, carrelets, grondins, merlans sont soigneusement lavés sur des tables disposées en caisses de bois et rangées sur le parquet encore imprégné de l'odeur des poissons de la veille malgré les flots d'eau qui ont passé là le dernier soir ».

Les installations de *Hull* sont plus anciennes que celles de Grimsby. Le port de pêche, sorte de vaste bassin, est divisé en deux portions inégales. Dans la première, entrent les chalutiers à vapeur, et sur un côté de cette portion du bassin s'étale le « shed » ou hangar du marché, pourvu de deux lignes de chemin de fer. Ce « shed » n'est pas comparable à celui de Grimsby, de dimensions plus considérables. Sur un autre côté, on aperçoit les magasins à charbons et les fabriques de glace. La deuxième partie du bassin est réservée à l'armement et au désarmement.

Aberdeen, le plus grand port écossais, reçoit aussi beaucoup de chalutiers à vapeur. Son bassin a une surface de 6 hectares, c'est l'ancien lit d'une rivière déplacée plus au sud. Ce port de pêche est accessible à toute heure de marée aux chalutiers. Le shed immense est tout près des appontements.

Ostende est le port de pêche le plus important de la Belgique. Il présente des conditions très favorables d'entrée des bateaux à tout état de marée et d'accostage le long du quai. Ostende possède un marché à poissons, une « minque » comme on dit, où le poisson se vend toute la journée au fur

(1) Roy, Rapport sur la pêche dans la mer du Nord (*Bull. enseign. profess. techn. pêches marit.*, XIX, 2, 1909).

et à mesure de son arrivée au port. Il y a des jours (mardi, mercredi, vendredi) où le poisson se vend mieux ; pourquoi ? Le vendredi cela s'explique, pour les deux autres jours, il y a des raisons psychologiques dépendant des acheteurs et qui ne sont pas bien précisées. Ostende possède des trains de marée qui emportent régulièrement le poisson à destination des marchés de l'intérieur ; mais il faut signaler ici le même défaut qu'à Arcachon : les trains ne se forment pas sur le quai du débarquement, d'où chargements et déchargements multiples très préjudiciables à l'état du poisson.

DEUXIÈME PARTIE

La production et le commerce.

TITRE PREMIER

LA PRODUCTION

CHAPITRE PREMIER

Rendement de l'industrie du chalutage à vapeur à Arcachon.

SECTION PREMIÈRE.

VAPEURS ET VOILIERS

Depuis que les chalutiers à vapeur sillonnent le monde, le rendement de ces bateaux a beaucoup varié. Constatons tout d'abord que le chalutage à vapeur a révolutionné l'industrie de la pêche. Les rapports numériques et économiques entre les bateaux de pêche à vapeur et les bateaux de pêche à voiles sont très suggestifs.

M. Marcel Hérubel, dans son étude des *Pêches maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui*, examine en détail la situation de la France et de la Grande-Bretagne en 1905.

Il donne une situation approximative des pêcheries françaises et britanniques.

	UNITÉS		PRODUCTIVITÉ ANNUELLE EN TONNES		
	Voiliers	Vapeurs	P. les vap.	P. les voil.	Total
France	25.000	200	50.000	141.600	191.000
Grande-Bretagne. . .	10.000	2.000	480.000	478.000	958.000

Il s'agit ici des voiliers et vapeurs de tout tonnage (1).

« On le voit, il y a en France dix fois moins de vapeurs »
 » qu'en Grande-Bretagne, mais deux fois et demie plus de »
 » voiliers... En d'autres termes, on compte en France 1 vapeur »
 » pour 125 voiliers et en Angleterre 1 vapeur pour 5 voiliers »
 » seulement. Enfin, à nombre presque égal de pêcheurs ins- »
 » crits et à nombre ramené égal de vapeurs, la France pos- »
 » sède $(125 : 5) = 15$ fois plus de voiliers que la Grande- »
 » Bretagne. Et le résultat est que la productivité totale bri- »
 » tannique est cinq fois plus forte que la productivité totale »
 » française.

» Nous pouvons donc poser la formule suivante qui exprime »
 » que 200 groupes comprenant chacun 1 vapeur et 125 voi- »
 » liers de tout tonnage pêchent cinq fois moins que 2.000 grou- »
 » pes comprenant 1 vapeur et 5 voiliers de tout tonnage.

» France 200 (1 vapeur + 125 voiliers) = 1.

» Grande-Bretagne 2.000 (1 vapeur + 5 voiliers) = 5.

» Cette formule mérite qu'on la considère de près. En effet, »
 » les vapeurs français sont très semblables, sinon identiques, »
 » aux vapeurs anglais. Quant aux voiliers des deux pays, ils »
 » diffèrent moins par les procédés de pêche qu'ils emploient »
 » que par leur tonnage. Cela posé, puisqu'il y a en Grande- »
 » Bretagne dix fois plus de vapeur et 2,5 fois moins

(1) M. Hérubel, *Pêches maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui*, p. 247.

» de voiliers qu'en France, la productivité des vapeurs
 » anglais devrait être dix fois plus grande et celle des voiliers,
 » deux fois et demie plus petite : bref, la productivité totale
 » britannique devrait être 7,5 fois plus grande que la produc-
 » tivité totale française. Or, elle n'est que cinq fois plus
 » grande, soit une moins-value de 33 p. 100. Alors de deux
 » choses l'une : ou bien ce léger écart à l'avantage de la
 » France est dû au très grand nombre de ses voiliers, ou bien
 » le rendement moyen des vapeurs anglais est un peu infé-
 » rieur à celui des vapeurs français. C'est la seconde alterna-
 » tive qui est la vraie : le tableau qu'on va lire le démontre
 » clairement.

Productivité moyenne par an et par vapeur en tonnes de poisson.

FRANCE	GRANDE-BRETAGNE
Lorient 400	Aberdeen 290
La Rochelle 130	Grimsby 259
Arcachon 230	Hull 180
Boulogne 130	
Moyenne : 252.	Moyenne : 240.

» Il y a donc une différence d'environ 10 tonnes par an et
 » par vapeur au profit des Français : ce sont les vapeurs qui
 » sont les vrais grands producteurs ».

Les chalutiers à vapeur français sont d'excellents instru-
 ments de pêche et si 1 vapeur égale 40 voiliers pour le rende-
 ment, en Grande-Bretagne la proportion n'est plus la même
 et 1 vapeur équivaut à 5 voiliers. Mais les voiliers anglais
 sont de très grandes dimensions comparés aux voiliers fran-
 çais et ceci explique une différence aussi sensible.

Il y a eu lutte à Boulogne entre les vapeurs et les voiliers,
 et ce n'est qu'à partir de 1895 que la victoire des vapeurs
 s'est affirmée.

A Arcachon cette lutte fut très courte. Il existait certes, avant la fondation de la Compagnie des pêcheries de l'Océan, une entreprise de chalutage à voile dans le quartier de la Teste. Les passes du bassin, déjà mauvaises, permettaient cependant des sorties et des rentrées régulières. En 1856, un Arcachonnais salue les chaloupes de chalutage en ces termes :

« Les chaluts, ces rois de la pêche, arrivent en fendant
 » les eaux, leurs cales pleines de poissons recherchés et,
 » sitôt passé le débarcadère, laissent tomber leurs voiles car-
 » rées et jettent vivement leur ancre dans le port, heureux
 » d'être encore rendus en face du pays natal et de pouvoir
 » offrir bientôt une marchandise qui paiera bien leurs peines
 » et leurs labeurs » (1).

Ces rois de la mer ne devaient pas longtemps conserver leur sceptre puisque, nous l'avons vu, dès 1864, les premiers chalutiers à vapeur du monde choisissaient Arcachon pour faire leurs essais. Et dès lors, les chaloupes vont disparaître peu à peu. En 1869, nous en comptons 16; en 1874, 19; Mais l'année 1875 n'en voit plus que 15; 1877, 13; 1878, 5, et la dernière disparaît en 1879. Ce sont les passes du bassin qui se sont mises de la partie, engloutissant les chaloupes, rendant ainsi aux vapeurs la victoire facile. C'est donc plus de vingt-cinq ans avant les chalutiers à vapeur de Boulogne que ceux de MM. Johnston et C^e ont vaincu les voiliers.

Le grand chalutage à voile est inexistant à Arcachon, et les vapeurs des sociétés sont les seuls pourvoyeurs du marché.

(1) *Guide d'Arcachon*, 1856. Librairie nouvelle.

SECTION II

RENDEMENT EN QUANTITÉ ET EN ESPÈCES

Voici quelques chiffres, qui, pour la pêche du poisson frais, permettent de suivre les variations du rendement de la pêche des chalutiers à vapeur à Arcachon, sauf les réserves indiquées (1).

ANNÉES	POISSON FRAIS — Total de la vente.	NOMBRE DE BATEAUX		QUANTITÉS —
		Vapeurs.	Chaloupes.	
1867.	630.468 fr.	»	»	»
1868.	746.352	5	»	»
1869.	863.152	3	16	»
1870.	893.025	4	16	»
1871.	933.426	4	20	»
1872.	771.892	4	19	»
1873.	796.424	4	19	»
1874.	618.536	4	19	556.957 kil.
1875.	693.198	4	15	698.202
1876.	857.857	4	14	814.103
1877.	681.645	4	13	643.185
1878.	639.055	4	5	622.180
1879.	668.560	4	1	706.250
1880.	615.150	4	»	660.016
1881.	678.345	4	»	611.885
1882.	694.854	5	»	695.575
1883.	717.147	5	»	606.515
1884.	728.595	5	»	614.095

Les statistiques de 1876 sont accompagnées des commentaires suivants :

(1) Ces statistiques officielles manquent de netteté. Il est certain qu'elles indiquent seulement le poisson frais capturé sous la qualification de « autres espèces » et que les sardines et les huîtres en sont exclues puisqu'elles font l'objet de statistiques spéciales. Mais la pêche du poisson frais dans le bassin par les tilloles entre pour un tiers dans les chiffres indiqués (ventes et quantités). Le reste, c'est-à-dire les deux tiers environ, représente la pêche des chalutiers à vapeur.

« A La Teste (lisez Arcachon), quatre bateaux à vapeur » poursuivent, comme les années précédentes, leurs opérations de pêche. Ces sortes d'armements, dont l'essai remonte à quelques années, réussissent bien. Les bateaux à vapeur peuvent, en effet, se rendre directement sur les fonds de pêche, malgré les vents contraires. Ils ont, en outre, l'avantage de pouvoir se servir de leurs machines pour traîner et lever des engins très puissants ».

En 1872 et 1874, la baisse de la production a pour cause de violentes tempêtes. De 1877 à 1881, ce sont les préoccupations ostréicales qui retiennent les marins au port.

Voici maintenant un tableau plus net que le précédent: il indique, en effet, exclusivement le rendement de la pêche au chalut par les vapeurs :

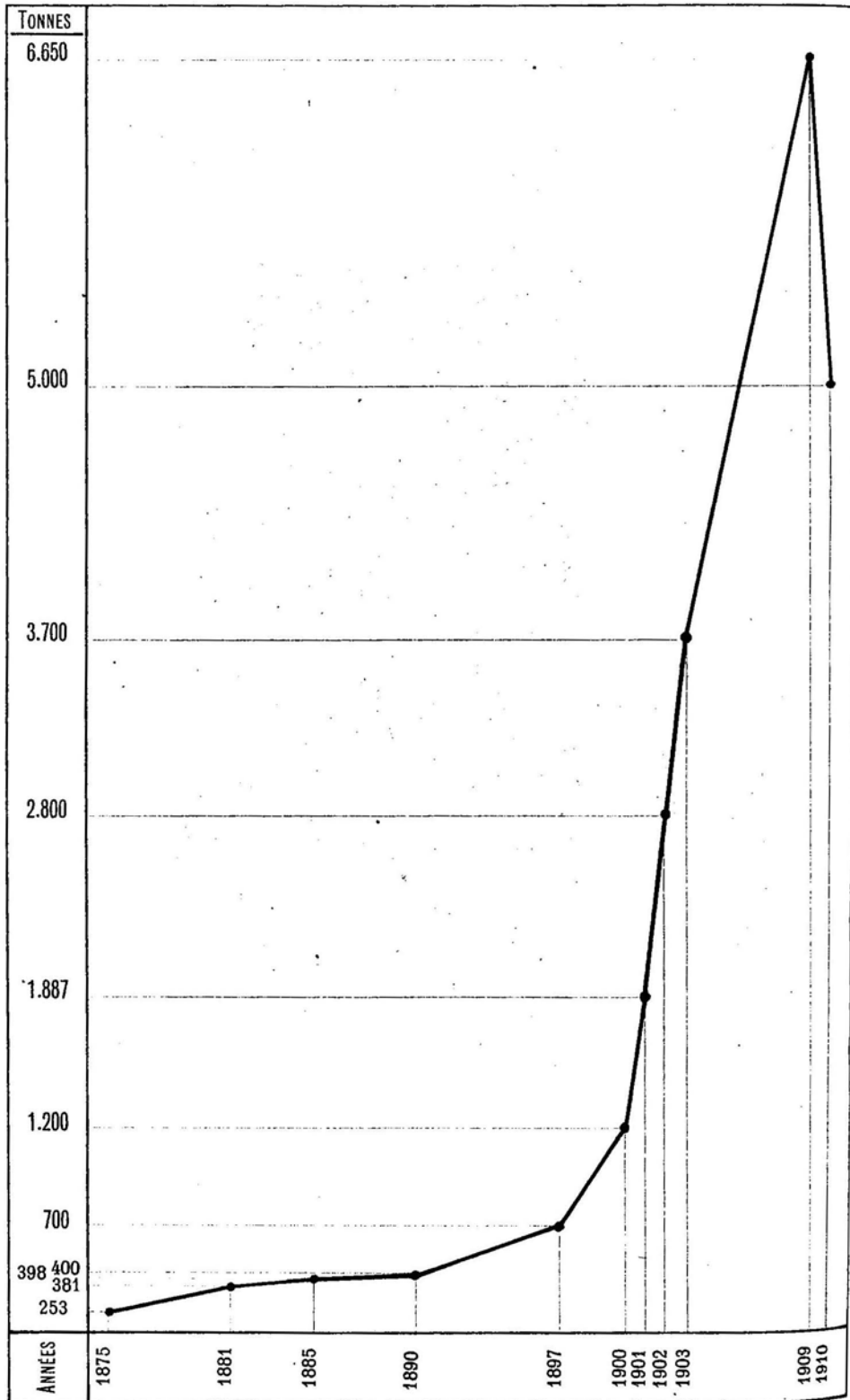
Arcachon. Statistiques générales des pêches (1).

Années	Bateaux	Equipages	Quantités (kil.)	Valeur (fr.)
1875.	4	62	253.655	»
1881.	4	58	381.635	»
1882.	5	»	»	»
1884.	5	»	389.000	466.800
1885.	5	65	398.500	478.200
1887.	5	60	368.000	368.000

A partir de 1897, les statistiques deviennent régulières et intéressantes. L'administration de l'Inscription maritime demande chaque mois aux armateurs la quantité de poissons capturés par leurs vapeurs et la valeur approximative de la marchandise. Certaines réponses correspondent à la réalité, d'autres sont incomplètes, d'autres encore, erronées volontairement. Dans l'ensemble cependant, les chiffres correspondent à peu près à la pêche et permettent de suivre toujours

(1) Communiqué par l'Inscription maritime.

TONNES DE POISSONS FRAIS
 capturés par les Chalutiers à vapeur d'Arcachon de 1875 à 1910



Les calculs indiqués sur le tableau ci-dessus ont été faits d'après les statistiques officielles communiquées par l'Inscription maritime d'Arcachon.

les variations des quantités capturées et parfois le cours du poisson frais.

Le tableau ci-joint fournit de précieuses indications sur les quantités capturées. On remarquera qu'à l'incomparable floraison de chalutiers des années 1900 à 1904, correspond une augmentation proportionnelle de la pêche. Pendant vingt ans, de 1875 à 1897, la progression est insignifiante; puis elle procède, à partir de cette date, par bonds de mille tonnes.

Nous allons examiner le rendement des entreprises de pêche et nous donnerons les indications intéressant la progression par société; ici, la production totale du port d'Arcahon est encore seule à l'étude.

Tous les mois de l'année sont favorables à la pêche du poisson frais; les variations de quantités sont assez légères :

Tonnes de poisson frais, par mois, de 1901-1910.

MOIS	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Janvier	114	236	208	298	332	331	450	451	621	509
Février	164	319	203	225	345	227	408	»	663	500
Mars	138	267	257	410	318	227	337	477	745	609
Avril	138	183	384	374	365	271	430	554	719	425
Mai	154	268	307	»	353	320	551	520	619	500
Juin	139	188	352	383	374	407	564	»	434	493
Juillet	171	185	248	284	291	340	655	431	424	»
Août	160	237	336	372	225	377	406	509	515	451
Septembre . .	143	179	299	288	268	277	382	411	448	402
Octobre	173	227	355	309	279	282	347	»	396	434
Novembre . . .	235	264	313	241	282	295	557	612	550	299
Décembre . . .	165	287	273	286	292	285	514	542	504	271

Nous remarquons de nouveau la progression générale indiquée par le graphique. Mais ce qu'il est précieux de noter, c'est qu'il n'est pas un seul mois de l'année où la pêche

soit insignifiante. Les espèces de poissons varient, les terrains de pêches varient, mais les chalutiers à vapeur savent toujours rentrer au port après un travail fructueux.

Voici néanmoins dans quel ordre d'abondance on peut classer les douze mois de l'année d'après la production qu'ils ont donnée de 1901 à 1910.

De 1901-1910 : Mai	3.918 tonnes.
» Avril	3.843 »
» Août	3.830 »
» Mars	3.775 »
» Novembre	3.638 »
» Juin	3.637 »
» Janvier	3.550 »
» Décembre	3.419 »
» Février	3.330 »
» Juillet	3.204 »
» Septembre	3.087 »
» Octobre	3.056 »

Ils'agit ici, de même que dans les deux tableaux précédents, de la pêche du *poisson frais*. Nous excluons donc la morue dont la pêche est pratiquée depuis 1907 par les chalutiers d'Arcachon.

Les poissons capturés sont : les Soles, Merlus, Grondins, Turbots, Barbues, Rougets, Rousseaux, Fleutants, Roses, Beauregards, Lieux, Raies, Postaux, Anges, Touils, Crapeaux, Martiaux. Nous avons ici nommé toutes les espèces pêchées par les chalutiers d'Arcachon et nous les avons étudiées dans un chapitre précédent.

Il paraît utile de donner maintenant le rendement en quantité par Société. Nous laisserons de côté la Pêcherie de MM. Larroque frères, qui ne fournissait que très irrégulièrement à l'Inscription Maritime les quantités pêchées.

Rendement en quantité par Société de 1897 à 1910.

Années	Pêcheries Océan	Pêcheries françaises	Société	
			Golfe de Gascogne	Société Nouvelle
1897. . .	541.750 kil.	105.000 kil.	"	"
1898. . .	520.700	58.000	"	"
1899. . .	480.000	65.800	"	307.057 kil.
1900. . .	360.000	62.800	133.658 kil.	515.947
1901. . .	400.000	116.850	512.235	880.627
1902. . .	488.500	149.911	569.489	1.643.805
1903. . .	1.012.700	137.822	498.000	2.043.455
1904. . .	1.068.000	200.041	463.761	1.755.404
1905. . .	1.089.628	246.375	484.354	1.789.569
1906. . .	915.576	219.809	675.129	1.831.955
1907. . .	1.214.191	"	1.983.579	2.171.153
1908. . .	981.346	"	1.939.631	1.149.732
1909. . .	1.588.782	"	2.764.850	2.300.338
1910. . .	1.455.699	"	1.500.000?	1.780.165

Ces statistiques sont très générales et il n'en existe qu'une qui donne le rendement en quantité par espèce de poissons.

Voici ci-contre le rendement en quantité par espèces :

Rendement en quantité par espèces en l'année 1896 pour les Pêcheries de l'Océan (unité = le kil.).

84

NOMS DES POISSONS	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE
Soles	46.395	—	67.468	44.233	36.824	44.302	72.263	78.226	55.752	46.235	60.000 kilos de poisson de 0 fr. 50 à 0 fr. 60 le kilo.	45.500 kilos de poisson = 45.500 francs.
Merlus	5.095	—	3.393	1.522	3.258	1.017	657	333	1.541	4.074		
Grondins	732	—	883	778	639	330	60	62	110	895		
Turbots	7	—	106	315	143	64	61	50	60	38		
Barbues	206	—	348	620	332	248	892	916	547	190		
Rougels	5.052	—	6.213	18.924	12.340	1.417	481	1.247	933	215		
Rousseaux	439	—	342	1.819	1.301	219	495	988	174	89		
Fleutants	—	—	449	129	25	102	50	197	181	184		
Roses	106	—	180	163	64	37	60	64	124	297		
Beauregards	—	—	—	—	—	41	8	—	26	12		
Lieux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		
Raies	885	—	972	712	480	269	503	261	437	395		
Posteaux	28	—	45	24	44	13	36	22	70	20		
Anges	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—		
Touils	—	—	—	—	32	6	6	—	2	2		
Crapeaux	408	—	209	181	648	552	498	478	571	579		
Poissons divers	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Martiaux	—	—	92	40	12	8	53	36	—	—		

DEUXIÈME PARTIE

SECTION III

RENDEMENT EN VALEUR POUR LA PÊCHE DU POISSON FRAIS

Le rendement en valeur est assez difficile à établir, car, d'une part, les statistiques officielles ne le donnent pas et, d'autre part, les sociétés de Pêche d'Arcachon ne font pas connaître leurs prix depuis 1907.

Voici, toutefois, les moyennes calculées de 1900 à 1906 d'après les chiffres fournis par les Sociétés à l'Inscription maritime.

Prix moyen de la tonne de poisson.

	Pêch. Océan	Pêch. Nouvelle	Pêch. Gascogne	Moyennes
1900.	»	870	830	850
1901.	»	700	920	760
1902.	»	590	700	645
1903.	»	480	750	615
1904.	570	460	620	550
1905.	550	450	500	500
1906.	500	490	400	460

Le prix moyen de la tonne a donc beaucoup baissé; mais, après 1906, bien que les calculs soient difficiles car les bases nous manquent, les sociétés ne fournissant aucune donnée à l'Inscription maritime, il apparaît que le chiffre moyen de 460 francs la tonne de poisson frais s'est maintenu jusqu'à aujourd'hui.

Si nous nous reportons à plus de vingt ans en arrière, en 1884, 1885, 1886, nous trouvons les moyennes suivantes :

Prix de la tonne de poisson frais.

1884	1.100 francs.
1885	1.050 »
1887	1.000 »

Ces chiffres demandent quelques explications. Tout d'abord, il faut remarquer que, si le prix du poisson était beaucoup plus élevé, il y a vingt-cinq ans, c'est que les chalutiers à vapeur d'Arcachon ne rapportaient presque uniquement que le poisson de première qualité. Aujourd'hui, les prix ont baissé et la tonne de poisson vaut environ 500 francs ; mais les chalutiers rapportent pour ainsi dire tout ce que ramasse l'otter-trawl. Tout se vend, en effet, mais à quel prix ! Voilà l'explication la plus simple et la plus sûre de la baisse.

Ceci dit, remarquons que le poisson frais est plus cher à Arcachon que dans les autres ports.

Voici les chiffres de Boulogne de 1901 à 1906 :

Prix moyen de la tonne.

1901	400
1902	412
1903	295
1904	340
1905	355
1906	353

Si l'on compare ces prix avec ceux fournis pour Arcachon, on constate que ceux d'Arcachon sont plus élevés.

L'explication est encore ici trop facile. Arcachon pêche beaucoup de soles et le prix moyen du kilo varie de 3 à 4 fr. 50. Ce poisson, le plus cher de tous, fait monter le prix moyen de la tonne. A Boulogne, au contraire, la pêche de la sole n'est pas abondante et le poisson est assez commun.

Le rendement général en valeur est assez facile à indiquer par les statistiques.

Voici quelques années pour lesquelles les renseignements sont assez précis :

1900 . . .	1.200 tonnes à 850 fr.	1.120.000
1901 . . .	1.887 » 760	1.434.000
1902 . . .	2.800 » 645	1.806.080
1903 . . .	3.700 » 615	2.275.580
1909 . . .	6.650 » 500	3.325.000
1910 . . .	5.000 » 500	2.250.000

On peut donc considérer qu'Arcachon donne un rendement en valeur variant de 2.500.000 à 3.500.000 francs. La véritable moyenné est un peu inférieure à 3.000.000 de francs pour les quatre dernières années.

La part d'Arcachon dans le rendement total en valeur de la pêche française est de 7 à 8 p. 100 (¹). Ce total serait de 110 à 129 millions de francs, soit 10 millions environ pour Arcachon, mais il ne faut pas oublier que, dans ce chiffre, sont comprises toutes les pêches et que notre chiffre de 3 millions ne concerne que le chalutage à vapeur.

Le rendement de la petite pêche ou pêche du poisson frais vient d'être indiqué ici, mais il n'est pas question du chalutage à vapeur de grande pêche.

Depuis 1907, quelques grands chalutiers d'Arcachon vont à Terre-Neuve et en Islande, il sera intéressant d'examiner les résultats de cet essai. Voici des renseignements assez généraux que nous empruntons aux sources officielles.

SECTION IV

LA PRODUCTION DANS L'INDUSTRIE DU CHALUTAGE A VAPEUR POUR LA GRANDE PÊCHE

Par une lettre du 26 juillet 1907, M. Rigoreau, vice-consul de France à Saint-Jean de Terre-Neuve, donne à M. Pichon,

(¹) M. Hérubel, *Pêches maritimes d'aujourd'hui et d'autrefois*, p. 266.

ministre des affaires étrangères, des renseignements sur les premiers essais de chalutage à vapeur pour la pêche à la morue.

« Bien qu'il soit trop tôt pour se rendre compte exactement des résultats définitifs de la campagne, écrit-il, le succès de nos nationaux paraît actuellement ne pas faire de doute pour les pêcheurs qui ont été témoins de l'entreprise et donne lieu à des commentaires divers dans la presse et les centres commerciaux de Saint-Jean. Ceci frappe surtout, dit le vice-consul, parce que l'on n'a pas oublié à Saint-Jean l'insuccès de la tentative de chalutage à vapeur faite, il y a quelques années, par la maison Bowring Brothers de cette ville avec le vapeur *Magnific* ».

D'autres essais du même genre faits sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et de la Nouvelle-Angleterre n'avaient pas donné de meilleurs résultats.

Au mois de novembre 1908, M. Rigoreau écrivait à M. Cruppi, ministre du commerce, que l'impression produite par les chalutiers à vapeur à Terre-Neuve n'était pas bonne et que le succès de l'entreprise française était envisagé avec jalousie.

Le vice-consul signalait déjà la crainte des petits pêcheurs de voir l'extension de la pêche à la morue au chalut amener le dépeuplement graduel des fonds de pêche voisins de la colonie (1).

« L'Union des pêcheurs, ajoutait le vice-consul, dont j'ai signalé à votre Excellence la récente formation à Terre-Neuve, estime que la pêche de la morue par les chalutiers à vapeur constitue un réel danger pour les pêcheries de cette colonie. Le président a fait connaître, par une communica-

(1) Comité des armateurs de France, Circulaire 568.

tion rendue publique, son intention de s'opposer énergiquement et sans délai à l'emploi de chalutiers à vapeur pour l'exercice de l'industrie de la pêche dans l'étendue des eaux terre-neuviennès ».

Un journal de Sydney-cap Breton de la même date (novembre 1908) publiait les résultats de la pêche et signalait le *Nordcaper* d'Arcachon comme ayant fait la plus belle campagne : 480.000 morues, c'est-à-dire à 18 quintaux au mille, 7.200 quintaux métriques ; 12 chalutiers à vapeur français étaient présents.

« En 1910, 12 chalutiers seulement au lieu de 29 en 1909 sont venus pêcher sur les bancs : 8 d'Arcachon, 4 de Boulogne. Leurs opérations sur les bancs donnent toujours lieu à de violentes réclamations de la part des pêcheurs. Il convient cependant de remarquer que les réclamations sont moins nombreuses et surtout moins violentes de la part des armateurs à la voile que l'an dernier ; il y en a exactement 7 contre 30 l'an dernier. Cela tient à ce que les armateurs des bâtiments à voiles ne voient plus dans cet engin un concurrent redoutable par lequel ils ont craint d'être évincés et dont il importait d'arrêter l'élan » (1).

Après cette revue instructive de documents officiels, voici des chiffres, tout d'abord au point de vue de l'armement, pour les trois années 1909, 1910, 1911 :

(1) Extrait du rapport de fin de campagne de pêche du commandant du *Surcouf* au ministre de la marine, communiqué au Comité central des armateurs de France par le sous-secrétaire à la marine, le 23 déc. 1910. Voir Circulaire 693 du Comité.

**Armement des chalutiers à vapeur français pour la grande pêche,
campagne de 1909. Terre-Neuve et Islande.**

TERRE-NEUVE.

	Tonn. brut.	Effectif.
	—	—
ARCACHON : <i>Baleine</i>	417,94	34
<i>Beluga</i>	394,07	40
<i>Catherine</i>	208,06	23
<i>Northcaper</i>	417,94	34
<i>Rorqual</i>	467,84	40
<i>Emilie-Marie</i>	298,98	32
<i>Jeannette</i>	273,23	30
<i>Marguerite-Marie</i>	298,98	32
<i>Sacha</i>	273,23	30
Total : 9 chalutiers.		
BOULOGNE. : 12 chalutiers.		
FÉCAMP. . . . 4 chalutiers.		

Soit . . 25 chalutiers français à Terre-Neuve.

ISLANDE.

ARCACHON. . . .	1 (<i>Emilie-Marie</i>).
BOULOGNE. . . .	16
FÉCAMP.	5

Soit . . 22 chalutiers français en Islande.

**Armement des chalutiers à vapeur français pour les grandes pêches
de Terre-Neuve et d'Islande en 1910.**

ARCACHON

	Tonnage brut	Effectif	
	—	—	
Société anonyme des Pêcheries du Golfe de Gascogne.	{ <i>Baleine</i> T-N (¹). <i>Beluga</i> T-N. <i>Gibbar</i> T-N. <i>Nordcaper</i> T-N et I (²). <i>Rorqual</i> T-N et I.	417,94	34
		394,07	40
		208,06	23
		417,94	34
Société nouvelle des Pêcheries à vapeur. {	<i>Jeannette</i> . <i>Marguerite-Marie</i> . <i>Sacha</i> T-N et I.	467,84	40
		273,21	30
		298,98	32
		273,21	30

(¹) T-N pour Terre-Neuve.

(²) I pour Islande.

BOULOGNE

		Tonnage brut.	Effectif
V ^o Christiaens, A.	} <i>Notre-Dame-de-Lourdes</i> T-N.	375,28	30
Bourgan et fils.		481,82	30
Joseph Huret.	} <i>Canada</i> T-N.	486,05	32
		} <i>Labrador</i> T-N.	398,92

Pour Boulogne, les 4 chalutiers précédents ont seuls été à Terre-Neuve, mais le nombre total des chalutiers à vapeur armés pour l'Islande s'élève à 27 (1).

FÉCAMP (4 chalutiers à vapeur armés pour l'Islande).

		Tonnage brut	Effectif
Toly-Duhamel et	} <i>Liberté.</i>	302,98	27
Vaysse.		297,42	27
Sécheries de Morues	} <i>Auguste-Leblond.</i>	318,13	27
de Fécamp.			
Soublies-Malandier et	} <i>Eglantine.</i>	287,42	29
Capou.			

En résumé, pour l'armement de Terre-Neuve en 1910 :
12 chalutiers à vapeur, dont 8 d'Arcachon, 4 de Boulogne.

Pour l'armement d'Islande : 35 chalutiers à vapeur, dont
27 de Boulogne, 4 d'Arcachon, 4 de Fécamp.

**Armement des chalutiers à vapeur français pour les grandes pêches.
Campagne 1911. Terre-Neuve et Islande.**

ARCACHON

		Tonnage brut	Effectif	
Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur.	} <i>Jeannette</i> T-N.	273,93	30	
		} <i>Marguerite-Marie</i> T-N et I.	298,98	32
			} <i>Sacha</i> T-N et I.	273,23

BOULOGNE

V ^o Christiaens, A.	} <i>Notre-Dame-de-Lourdes</i> T-N.	375,28	30
Bourgan et fils.		481,82	30
Joseph Huret.	} <i>Canada</i> T-N.	486,05	32
		} <i>Labrador</i> T-N.	398,92
Porel, Lobez et C ^{ie}	} <i>Rorqual</i> T-N.		467,84

(1) Nous n'avons pas cru devoir citer ici les 27 chalutiers à vapeur de Boulogne pour la pêche d'Islande.

A Terre-Neuve : 8 chalutiers français.

En Islande : 32 chalutiers français, dont 2 d'Arcachon, 26 de Boulogne, 4 de Fécamp.

Arcachon n'arme, en 1911, que 3 chalutiers, car la Société des Pêcheries du golfe de Gascogne fut déclarée en état de faillite à la fin de l'année 1910.

Les résultats de la pêche paraissent assez exacts dans l'ensemble. Le tableau ci-contre donne l'état approximatif des chalutiers français venus à Terre-Neuve pendant la campagne 1910.

Comme ce tableau l'indique, la campagne 1910 à Terre-Neuve fut brillante pour Arcachon. Les armateurs arcachonnais semblent avoir une prédilection pour Terre-Neuve, tandis que les Boulonnais vont en Islande.

Les frais occasionnés par l'armement d'un chalutier sont bien supérieurs à ceux d'une goëlette ou d'un dundee : mais le bénéfice réalisé est aussi supérieur. Le produit brut atteignant cette année (1910) pour la pêche au chalut, en Islande, la somme de 140.000 francs pour Arcachon, il est aisé de déduire le bénéfice réalisé. On estime, en effet, qu'un chalutier ordinaire a une moyenne de 500 francs de frais par jour ; un voyage de 50 jours coûte donc 25.000 francs à l'armateur et les quatre voyages des chalutiers d'Arcachon ont pu revenir à 100.000 francs ; le bénéfice réalisé a donc pu être 40.000 francs.

Si les armateurs français veulent réellement que les dépenses inutiles diminuent à bord, ils doivent imiter les Anglais. Tout capitaine de chalutier anglais touche 10 p. 100 sur la vente des produits de la pêche, mais paie 10 p. 100 des dépenses du navire. Si la vente annuelle dépasse 5.000 livres, il touche 20 p. 100 et paie toujours 10 p. 100 des frais. Il est indéniable que l'intérêt du capitaine étant celui de l'armateur, il y a ainsi beaucoup moins de risques de gaspillage.

Etat approximatif des chalutiers français venus à Terre-Neuve pendant la campagne 1910 (1).

	EQUIPAGE	ESCALES A NORD-SYDNEY		NOMBRE DE JOURS DE PÊCHE	EN QUINTAUX			
		PREMIÈRE	DERNIÈRE		Ensemble des livraisons à St-Pierre	Déclarés au départ de St-Pierre	TOTAL	Moyenne par mois
BOULOGNE								
Notre-Dame-des-Dunes	83	2 juillet	6 septembre	65	1.470	2.700	4.100	1.295
Notre-Dame-de-Lourdes	33	17 juillet	26 septembre	71	1.060	2.200	3.260	968
Canada	36	13 juin	28 septembre	106	2.260	3.500	5.760	1.270
Labrador	34	28 juin	28 septembre	91	1.740	1.500	3.240	803
ARCACHON								
Baleine (Pêch. golfe de Gascogne).	35	6 mai	Ici	180	7.147	1.000	8.147	1.164
Nordcaper "	34	23 mai	Halifax	160	4.039	1.400	5.439	857
Rorqual "	40	10 juin	5 novembre	147	5.400	2.000	7.400	1.254
Gibbar "	22	20 mai	5 novembre	168	3.121	800	3.921	594
Jeannette (Société Nouvelle).	33	11 mai	8 novembre	180	8.300	850	9.150	1.307
Sacha "	29	6 mai	29 octobre	176	6.000	400	6.400	932
Marguerite-Marie "	32	4 mai	29 octobre	178	7.400	850	8.450	1.190
TOTAUX					47.867	17.200	65.067	11.634

(1) Circulaire 700. Comité des Armateurs de France.

La persévérance des armateurs arcachonnais à envoyer des chalutiers à Terre-Neuve mérite le succès.

La plupart des armateurs qui ont armé des chalutiers à vapeur pour la pêche à la morue à Terre-Neuve se sont découragés à cause de l'interdiction de transborder leurs produits de pêche à Nord-Sydney, port tout désigné pour leur ravitaillement. Cette interdiction force les chalutiers à toucher deux ports, puisqu'ils sont obligés de faire leur charbon et autres provisions à Sydney et d'aller à Saint-Pierre pour y transborder leurs produits de pêche.

Le port de Saint-Pierre est d'un accès très difficile; de plus, les frais de droits de port et de pilotage sont excessifs. Le droit de navigation dans le port est de 2 fr. 50 par tonneau de jauge. Ce droit pèse lourdement sur l'exploitation des grands chalutiers modernes. L'eau est très chère et le charbonnage y est très difficile, Saint-Pierre n'étant jamais bien approvisionné malgré le voisinage des mines canadiennes.

Pour toutes ces raisons, le Comité des armateurs de France, par l'organe de son président, M. Charles Roux, a écrit à la date du 7 mai 1910 à M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine pour lui demander, au nom de certains armateurs et particulièrement des deux Sociétés d'Arcachon, l'autorisation de transborder le poisson ailleurs qu'à Saint-Pierre, à Nord-Sydney par exemple. Ceci n'a pas été accordé (*).

En Islande, ce sont les chalutiers de Grimsby et d'Aberdeen qui sont venus les premiers traîner l'otter-trawl dans les eaux quasi vierges où jamais les indigènes n'avaient pêché autrement qu'à la main. Pendant les premières campagnes, les captures furent prodigieuses : carrelets énormes,

(*) Le débarquement à Nord-Sydney entraînerait la suppression des primes accordées aux grandes pêches maritimes.

flétans gigantesques, myriades de morues. Pourtant, peu à peu, une transformation s'est fait sentir dans la pêche, la taille du poisson a sensiblement diminué mais sa qualité s'améliore; le poisson d'ailleurs reste abondant et un chalutier à vapeur pouvait rapporter il y a deux ans, au bout de vingt jours, jusqu'à 70 tonnes de poisson.

Toute la côte sud et la baie de Reikiavik sont fertiles au printemps, la morue et les poissons plats se pêchent surtout entre l'archipel de Westmann et celui de Fuglasker.

L'année 1902 a vu apparaître dans les mers d'Islande nos chalutiers à vapeur et les résultats obtenus ont été tels qu'ils ont vite décidé les armateurs, ceux de Boulogne en particulier, à entrer résolument dans la voie suivie depuis si longtemps par leurs concurrents anglais et les Allemands.

En effet, alors qu'en 1902, 4 trawlers français seulement étaient affectés à la pêche d'Islande, le nombre de ces bâtiments n'a pas cessé de s'accroître, 12 en 1904, 16 en 1906, 44 en 1907. Sur ces 44 trawlers, 33 appartenaient à Boulogne, 1 à Gravelines, 2 à Dieppe, 6 à Fécamp, 1 au Havre, 1 à Lorient. Tous ces chalutiers étaient armés à l'otter-trawl.

Arcachon ne s'est décidé que très tard à envoyer des chalutiers à vapeur en Islande, en 1909 seulement, avec l'*Emilie-Marie* (1) de la Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur. Cette année, 1911, deux vapeurs, la *Marguerite-Marie* et le *Sacha*, sont allés en Islande.

Les bateaux boulonnais partent aussitôt le carême pour dégager le marché de marée fraîche à l'approche des chaleurs et des primeurs. Ils font de la morue, mais arrivent un peu tard pour prendre le beau poisson de l'hiver; ils ont

(1) Ce chalutier devait d'ailleurs sombrer au cours de cette première campagne. Il fut perdu corps et biens, le 1^{er} avril 1909, dans le canal Saint-Georges en Islande.

cependant une belle campagne à faire encore dans les eaux du sud, en avril et mai. Nos chalutiers affectionnent les fonds compris entre Portland et Westmann. La situation est excellente pour la pêche, mais fort dénuée d'abri pour le mauvais temps ; les ravitaillements sont défectueux.

A partir de la fin de mai, on ne trouve plus grand'chose dans ces parages et nos chalutiers se dispersent, allant de préférence dans l'ouest et le nord-ouest de l'Islande ; la côte nord est la meilleure de toutes, au cœur de l'été.

CHAPITRE II

Le personnel et les salaires.

La population qui est occupée par l'industrie du chalutage à vapeur à Arcachon est relativement restreinte. Elle se compose de 320 marins environ, y compris les patrons, mécaniciens et chauffeurs. Sur ce nombre, la moitié seulement sont Arcachonnais, les autres viennent du nord et surtout de Bretagne.

Les marins d'Arcachon qui sont aujourd'hui sur les vapeurs seront demain sur leurs pinasses automobiles. Il en est peu, pour ne pas dire aucun, qui n'ait pratiqué toutes sortes de pêche. Si le marin s'embarque sur un vapeur, ce n'est pas par goût, car presque tous préfèrent la liberté et l'indépendance dont ils jouissent à bord de leurs pinasses, bien qu'ils n'en soient pas propriétaires, mais la sardine ne « donne » pas tous les jours et il faut vivre.

En dehors de ces 300 marins, il y a la population qui travaille dans les pêcheries installées à terre. Les ouvriers des ateliers de réparation (ajustage et charpentage), les employés des bureaux, comptables, caissiers, etc.

Il faut compter pour les trois pêcheries 80 hommes de plus. A ce nombre, ajoutons les femmes employées pour l'expédition et la conserve; leur nombre varie selon le travail. A la Société Nouvelle, la conserve emploie de 20 à 80 femmes, en moyenne 40. Dans les deux autres pêcheries, comme il

n'y a pas de fabrique de conserves, c'est à l'expédition qu'elles sont uniquement employées.

Au total, l'industrie du chalutage à vapeur occupe à Arcachon, tant sur mer que sur terre, près de 400 hommes et 100 femmes, soit 500 individus.

SECTION PREMIÈRE

PÊCHE DU POISSON FRAIS. SALAIRES FIXES ET PART DE PÊCHE. LES SALAIRES D'ARCACHON. RÉGIME MIXTE. RÉGIME ACTUEL

On sait que tous les gens de mer sont engagés de deux façons : à *salaires fixes* ou à *profit éventuel* (1).

Dans le premier cas, quel que soit le bénéfice, le marin reçoit une somme fixe par voyage ou par mois. Dans le second cas, son profit est proportionnel aux bénéfices réalisés, il peut par conséquent descendre à zéro. L'engagement à profit éventuel est au fret ou à la part, suivant que les marins sont payés par une portion du fret ou des bénéfices. L'engagement à la part est universellement répandu en matière de pêche. A Douarnenez, à Concarneau et dans toute la Bretagne, en Vendée et sur les côtes pyrénéennes, sur la Manche et la Méditerranée, à Boulogne et à Port-Vendres c'est l'engagement à la part qui prédomine.

Nous parlons ici de la pêche avec voiliers et si nous entrons sur le terrain des chalutiers à vapeur, la question change. Le régime des parts évolue vers le régime des gages, nous en sommes actuellement à l'engagement mixte.

L'extension du chalutage à vapeur, c'est la marche progressive vers l'industrialisation de la pêche et de même que

(1) Lyon-Caen et Renault, *Dr. com.*, 2^e édit., V, p. 231.

le régime du salariat s'est développé considérablement avec l'extension de toutes les industries terrestres, voici ce régime qui pénètre dans ces véritables usines que sont nos chalutiers à vapeur modernes.

A Boulogne et à Arcachon, c'est encore aujourd'hui le régime mixte.

A Boulogne, l'armateur, propriétaire de tout le matériel, bateau et engins, paie les hommes au mois, 100 francs en moyenne, mais la nourriture reste à sa charge.

De plus, le patron reçoit une part et l'équipage une gratification. Avec le salaire fixe et sa part dans la gratification, on estime que le marin gagne en moyenne 115 à 125 francs par mois.

A Arcachon, nous en sommes également à ce régime mixte. Nous verrons cependant tout à l'heure qu'en apparence le régime des parts a subitement remplacé le régime mixte depuis le mois de janvier 1911. Ce phénomène va se produire sans doute partout, nous en exposerons les motifs après avoir donné quelques détails sur le régime mixte en vigueur avant janvier 1911.

Les chalutiers d'Arcachon sont armés pour la petite pêche ; l'équipage se compose ordinairement de 12 hommes :

1 patron, 1 mécanicien chef, 1 second mécanicien, 1 second, 3 matelots, 3 chauffeurs, 1 novice, 1 mousse.

Avant le mois de janvier 1911, les hommes recevaient un salaire fixe et une ou plusieurs parts de pêche.

Pour la Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur, les conditions d'embarquement étaient les suivantes (*) :

« L'équipage est embarqué à la Marine, même les remplaçants qui auront droit aux rétributions des remplacés aux

(*) Communiqué par l'Administration de la Marine à Arcachon.

» conditions suivantes qui, en cas de contestations, seront
 » seules applicables entre les parties qui les acceptent sans
 » réserve ».

	Salaires (fr.).	Nourriture (fr.).	PARTS DE PÊCHE (fr.) (1).	
			Été.	Hiver.
1 patron.	120	»	10 ^f	10 ^f »
1 mécanicien chef. . .	200	50	3 50	5 »
1 second mécanicien. . .	135	40	2	2 50
1 second	70	30	3 50	5 »
3 matelots	70	30	3 50	5 »
1 chauffeur.	80	80	2 »	2 50
2 chauffeurs.	70	40	2 »	2 50
1 novice	30	20	1 50	2 »
1 mousse.	20	20	0 50	1 »

« Ces appointements et parts de pêche seront payés en
 » même temps à la rentrée du bateau qui suivra le 5 de cha-
 » que mois.

» La part de pêche sera comptée sur les fonds reconnus
 » par le patron.

» Le poisson non marchand, pas frais ou mal soigné, ne
 » donnera aucun droit à la part de pêche.

» Du 1^{er} mai au 30 septembre, le bateau ne repartira que le
 » lendemain de sa rentrée, une fois par semaine, à moins
 » qu'il ne se soit produit une relâche ou un chômage corres-
 » pondant dans le cours du mois.

» *Débarquement.* — Les débarquements seront faits comme
 » suit :

» 1^o Au cours de la marée, le patron prévendra le marin
 » ou le marin prévendra le patron, du débarquement qui
 » sera effectué le jour de la rentrée.

» 2^o Pendant que le navire est en rade, liberté réciproque
 » de débarquer en s'y prenant au moins une demi-journée

(1) Les parts sont calculées par tonne de poisson frais.

» avant le départ du vapeur. Dans ce dernier cas, si le débarquement est demandé par l'homme, il aura lieu immédiatement et la compagnie ne sera pas tenue de lui payer la journée.

» En cas d'avis tardif, le débarquement ne se fera qu'à la marée suivante ».

Le Directeur,
HAENTJENS.

Les Pêcheries de l'Océan allouaient avant janvier 1911 :

Au patron, 250 francs ; au chef mécanicien, 250 francs ; au second, 135 francs ; au 1^{er} chauffeur, 135 francs ; aux 3 matelots, 120 francs ; aux 2 chauffeurs, 110 francs ; au novice, 80 francs ; au mousse, 50 francs.

L'équipage recevait aussi une rémunération proportionnelle à la quantité et à la qualité du poisson pêche :

Sur 100 kilos de Sole, 15 francs ; 100 kilos de Rougets, 10 francs ; 100 kilos de Raie, 4 francs ; 1.000 kilos de commun (1), 25 francs ; 1.000 kilos de divers (2), 50 francs ; par Merlus, 0 fr. 05 ; par Turbot, 0 fr. 20.

Il était fait quatorze parts de ces sommes qui étaient ainsi distribuées : patrons, 2 parts ; mécanicien, 2 parts ; 3 chauffeurs, 1 part chacun ; un second, 1 part 1/2 ; 4 matelots, 1 part chacun ; 1 novice, 1 part ; 1 mousse, 1/2 part.

A la Compagnie des Pêcheries du golfe de Gascogne, les salaires fixés étaient les suivants :

Patron, 250 francs ; chef mécanicien, 250 francs ; second du bord, 135 francs ; premier chauffeur, 135 francs ; chauffeurs, 120 francs ; matelots, 110 francs ; novice, 80 francs ; mousse, 50 francs.

(1) Le commun s'entend du poisson de qualité inférieure.

(2) Le divers s'entend des Grondins, Baudroies, Langues d'avocats, Saint-Pierre, et d'une façon générale du poisson de première qualité.

L'équipage recevait aussi une rémunération proportionnelle à la quantité et à la qualité du poisson pêché :

Soles, 15 francs sur 100 kilos, 1^{re} qualité; 10 francs, *id.*, 2^e qualité; Rougets, 15 francs, *id.*, 1^{re} qualité; 5 francs, *id.*, 2^e qualité; Merlus, 0 fr. 07 pièce de 1 kil. 500 et au-dessus; Limandes, 7 francs sur les 100 kilos; Baudroie, 7 francs, *id.*; Rascasses, 5 francs, *id.*; Turbots, 0 fr. 15 la pièce; Grondins roses gros, 7 francs sur les 100 kilos; gris, 1 franc, *id.*; petits (galinettes), 2 fr. 50, *id.*; Raies, 2 francs, *id.*; Raitons, 1 franc, *id.*; Dorades et Rousseaux, 7 francs, *id.*; Langues d'avocats, 9 francs, *id.*; Solettes, 10 francs, *id.*; Carrelets, Turbotins, Pageots, 5 francs, *id.*; Merluchons, 2 fr. 50, *id.*; Angés étetés et vidés, 2 fr. 50, *id.*; Posteaux blancs, 2 fr. 50, *id.* — Communs : Merlans, Caplans, Vives, 1 fr. 50, *id.*; Maquereaux, 10 francs, *id.*; Touils, Martrames, Congres, 5 francs, *id.*; Encornets et Seiches, 1 franc *id.*; Langoustes, 0 fr. 50 pièce suivant la grosseur; Coquilles et Crabes, 0 fr. 05 pièce.

Il était, en outre, accordé une prime de 100 francs à chaque bateau qui rapportait une quantité de poisson dont la vente produisait 10.500 francs dans le mois, et une prime de 200 francs pour un produit de 12.500 francs. Le bateau qui avait rapporté le meilleur produit était gratifié, en outre, de 100 francs pour une vente de 10.500 francs et de 200 francs pour une vente de 12.500 francs.

Il était fait quatorze parts de toutes les sommes touchées et la distribution s'effectuait comme suit :

Patron, 2 parts; mécanicien, 2 parts; second, 1 part 1/2; chauffeurs, 1 part; matelots, 1 part; novice, 1 part; mousse, 1/2 part.

Nous avons pris soin d'indiquer, au début de cette étude sur les salaires, que les indications qui précèdent, relatives

au taux des salaires pour chaque Société de pêcheries, étaient vraies pour 1910 et antérieurement. En 1911, à Arcachon, une véritable révolution s'opère, plus apparente que réelle; nous l'expliquerons tout à l'heure. Plus de salaires fixes. Les équipages sont embarqués à la part.

Voici ce qui s'était passé :

La loi du 29 décembre 1905 (1) sur la Caisse de Prévoyance des marins français a son article 4 ainsi conçu :

« Les propriétaires ou armateurs de navires ou bateaux » armés pour le long cours, le cabotage, la grande pêche, la » pêche au large et la petite pêche, le pilotage et le bornage, » ainsi que les propriétaires de bâtiments de plaisance munis » de rôles d'équipage ou de permis de navigation, sont assu- » jettis au paiement d'une taxe égale à 3 fr. 50 pour 100 francs » de salaire portés sur les rôles d'équipage pour les inscrits, » ainsi que pour les non-inscrits indiqués à l'article 1^{er}.

» Les propriétaires ou armateurs, dont les navires ou » bateaux sont armés à la part, sont astreints au versement » d'une taxe égale aux sommes fixes mensuelles payables à » la Caisse des Invalides, en conformité de l'article 6 de la » loi du 11 avril 1881 ».

Si nous nous reportons à l'article 6 de la loi sus-indiquée, nous trouvons que les sommes fixes mensuelles, désormais dues par l'armateur, sont, pour la pêche au poisson frais :

Patron, 1 fr. 50 ; matelots, 0 fr. 75 ; novice, 0 fr. 50 ; mousse, 0 fr. 25.

La contribution de l'armateur à la Caisse de Prévoyance est donc beaucoup plus faible dans le cas où son navire est armé à la part que dans celui où les marins reçoivent un salaire fixe.

(1) Rec. Sirey, 1906, *Lois annotées*, p. 268.

Les marins engagés à bord des chalutiers d'Arcachon reçoivent, nous l'avons vu, un salaire fixe mensuel et une part de pêche. Les armateurs, c'est-à-dire les Sociétés de pêcheries arcachonnaises, devaient donc payer à l'Inscription maritime, comme contribution à la Caisse de Prévoyance, la quotité de 3,50 p. 100 de salaires, prévue à l'article 4 de la loi du 29 décembre 1905.

Cette quotité leur fut d'abord réclamée sur les salaires fixes mensuels, et ce n'est qu'après une longue résistance que les armateurs se soumirent.

L'administrateur de l'Inscription maritime d'Arcachon (1), M. Daigre, émit bientôt la prétention, parfaitement justifiée à notre avis, de calculer le salaire des marins en tenant compte des parts de pêche. De ce fait, les armateurs devaient donc tout d'abord déclarer le montant de ces parts et payer ensuite une cotisation supplémentaire proportionnelle. Ils firent d'abord des difficultés pour la déclaration, puis refusèrent le paiement. Une action s'engagea alors, M. Daigre assigna la Société nouvelle des pêcheries à vapeur représentée par son directeur, M. Haentjens, en paiement d'une somme de 3.810 francs, cotisation due par la Société à la Caisse de Prévoyance. L'affaire fut portée devant le tribunal civil de Bordeaux.

Et l'avocat de l'Inscription maritime, M^e Bertin, développa longuement les idées suivantes, que nous résumons en donnant quelques éclaircissements.

C'est l'Inscription maritime qui a pour mission de recouvrer le montant des taxes à percevoir sur les salaires des gens de mer au profit de la Caisse de Prévoyance réglementée par la loi du 29 décembre 1905. L'Inscription maritime agit et

(1) On sait que l'Inscription maritime a qualité pour recevoir les cotisations des armateurs dues à la Caisse de prévoyance.

réclame une somme à la Société Nouvelle, en vertu de l'article 4 de cette loi que nous avons précédemment cité.

La loi impose à l'armateur des cotisations différentes suivant qu'il rémunère son personnel par des salaires fixes ou par des parts sur les bénéfices. La Société Nouvelle rémunère son personnel par des salaires fixes et accessoirement par des parts variables sur le produit de la pêche.

Il y a taxe fixe lorsque les marins ne sont embarqués qu'à la part. Le cas des salaires fixes avec des primes ne semble pas avoir été prévu par la loi elle-même, mais les travaux préparatoires et particulièrement le rapport de M. Le Bail présenté avant le vote de la loi au nom de la commission de la marine dit formellement « les salaires comprennent les loyers et accessoires » (1). La loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail avait d'ailleurs fourni au rapporteur un appui pour l'assertion précédente, car la jurisprudence interprétative de cette loi dit qu'il faut entendre par salaire toute rémunération même accessoire perçue par l'ouvrier, tous les gains qu'il réalise lorsqu'il peut, à raison de leur caractère de certitude, les faire entrer en ligne de compte dans l'évaluation de ses ressources.

Dans l'espèce, les parts de pêche constituent bien, quelle que soit leur importance, une rémunération accessoire, le complément du salaire fixe et c'est sur la totalité des gains réalisés par le salarié que la taxe proportionnelle de l'article 4 de la loi du 29 décembre 1905 doit être calculée.

L'inscription maritime paraissait donc bien fondée à notre avis à demander le paiement de la taxe proportionnelle sur le tout alors que la Société Nouvelle refusait.

Le tribunal, par son jugement en date du 12 décembre

(1) *J. off., Doc. parl., Ch., 1905, n. 2564, p. 1822.*

1910, admit les prétentions de l'Inscription maritime et condamna la Société défenderesse au paiement de la somme réclamée.

L'appel est actuellement porté devant la Cour d'appel de Bordeaux et pour nous, la confirmation pure et simple du jugement s'impose. Bien que non définitive, puisqu'en appel, la première décision des juges a eu un résultat énorme. Depuis le début de janvier 1911, les équipages de tous les chalutiers à vapeur d'Arcachon sont embarqués à la part. L'Etat est puni pour avoir réclaté son dû, et voici comment. L'article 6 de la loi du 11 avril 1881 est applicable dans le cas d'embarquement à la part, dit la loi de 1905 ⁽¹⁾, pour ce qui est des cotisations de l'armateur à la Caisse de prévoyance. Or on sait que la taxe fixe qui s'applique alors est insignifiante et le gain qui résulte de ces nouvelles conditions pour les Sociétés de pêche à vapeur d'Arcachon est considérable. C'est encore une fois l'Etat qui est puni, mais non les marins. La face des choses seule est changée et nos enquêtes nous permettent de dire que des salaires fixes sont toujours donnés aux marins, accompagnés de gratifications proportionnelles aux bénéfices.

Ces salaires peuvent d'ailleurs figurer au titre d'avances sur les parts de pêche, sur les livres de la Société; de plus l'armateur est toujours libre de donner les qualifications supplémentaires qu'il lui plaît. Les conditions d'embarquement qui encore une fois n'ont pas changé en réalité sont *officiellement* les suivantes pour la Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur :

« L'équipage est embarqué à la part.

» L'armateur prend à sa charge tous les frais d'exploitation.

(1) Rec. Sirey, 1906, *Lois annotées*, p. 296.

» L'équipage livre à l'armateur tout le poisson pêché et reçoit les rémunérations.

» Pour les Soles (les 100 kil.), 30 francs; Merlus, 10 francs; Rougets, 20 francs; Turbots, 40 francs; Divers, 10 francs; Raies, 10 francs; Communs, 5 francs.

» Le produit est partagé comme suit :

» Patrons et mécaniciens, 2 parts; second, 1 part 1/2; matelots, chauffeur, novice, 1 part; mousse, 1/2 part ».

« Il est alloué pour indemnité de nourriture :

» Patrons, mécaniciens, matelots, chauffeurs, 60 francs; novice, 40 francs; mousse, 30 francs.

» Il sera alloué, en cas de maladie, l'équivalent de la moitié des parts susnommées pendant les quatre mois d'hôpital, jusqu'à la prise en charge de ces frais par la Caisse de Prévoyance ».

L'Administration de la Marine ne peut faire la preuve que les conditions déclarées manquent d'exactitude, par les simples affirmations des marins. Les conditions *officielles* sont évidemment les seules intéressantes en cas de réclamation de l'une ou l'autre partie.

Ce point est important. Supposons des contestations toujours possibles, le marin est à la merci de l'armateur. Il résulte, en effet, de l'article 14 du Code de commerce que les gens de mer engagés à la part n'auront droit à la communication des livres de l'armateur que s'il y a société entre eux et lui ⁽¹⁾. Ce n'est pas le cas. Les affirmations de l'armateur devront donc toujours être admises.

Si nous étions en droit allemand il serait facile de faire ressortir une seconde infériorité de l'engagement à la part.

L'article 555 du Code de commerce allemand et la loi sur

(¹) D. Danjou, *Traité de droit maritime*, I, p. 410.

les gens de mer du 2 juin 1902 (art. 81) nous enseignent, en effet, que « la part de fret ou de profit attribuée à un homme » de l'équipage à titre de rémunération n'est pas considérée » comme salaire ».

L'application de cette idée nous amènerait à considérer que la créance des gens de mer engagés à la part ne serait ni incessible ni insaisissable, ni privilégiée ni prescriptible par un an. Mais un décret du 7 avril 1860 (art. 14) déclare que les parts attribuées aux gens de mer engagés à la part « sont considérées » comme salaires ⁽¹⁾. Il reste donc seulement la première infériorité que nous avons signalée.

SECTION II

LES SALAIRES DE GRANDE PÊCHE

Depuis 1907, on le sait, les pêcheries d'Arcachon (Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur et Compagnie des Pêcheries du golfe de Gascogne) envoient leurs plus grands chalutiers à la pêche de Terre-Neuve et d'Islande.

Les salaires des marins sont ici différents. L'engagement peut se faire à la part; mais on conçoit que les marins préféreraient compter sur un salaire fixe pour une campagne pénible et qui pourrait ne rien leur rapporter.

Tous reçoivent donc un salaire fixe et en plus une part de pêche.

Aujourd'hui, après la faillite de la Compagnie des Pêcheries du golfe de Gascogne, la Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur est la seule à envoyer des chalutiers à la grande pêche.

(1) D. Danjou, *ibid.*, p. 408.

Voici les conditions d'embarquement pour la campagne 1911 :

Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur.

Conditions d'embarquement pour les chalutiers armés à la grande pêche.
Campagne 1911.

« L'embarquement est fait pour toute la campagne du
» chalutier en Islande et à Terre-Neuve, à dater du jour de
» l'armement du rôle à la Marine jusqu'au jour de son désar-
» mement, les deux campagnes d'Islande et de Terre-Neuve
» pouvant être confondues, si le bateau va directement
» d'Islande à Terre-Neuve.

» La conduite d'aller au port d'armement et de retour au
» lieu d'engagement sera payée aux hommes qui auront rem-
» pli leurs engagements jusqu'à la fin de la campagne.

» Les gages sont répartis en gages fixes et gratifications
» par 1.000 francs de vente. Les gages fixes sont inscrits au
» rôle d'équipage. Les gratifications sont calculées sur le
» produit net de la vente, déduction faite d'une somme de
» 1.500 francs, valeur agréée représentant les frais du navire
» au port de livraison, et seront versées, après la livraison
» du chargement, aux hommes qui auront entièrement rem-
» pli leurs engagements jusqu'à la fin de la campagne. Si le
» chiffre de vente dépasse 25.000 francs par mois d'arme-
» ment, la gratification sera doublée pour le surplus de ce
» chiffre.

» Chaque homme recevra au moment de son embarque-
» ment une avance à la Marine de deux mois de salaires
» fixes. Des délégations mensuelles seront ensuite versées
» aux familles des marins qui en feront la demande. Tout
» l'équipage est nourri aux vivres du bord suivant les règle-
» ments établis par la Marine.

» Le capitaine pourra à son gré augmenter la ration lorsqu'il le jugera nécessaire.

» Pendant toute la campagne, les hommes devront tous les travaux qui leur seront commandés, même en dehors du travail de leur spécialité.

» Les matelots devront notamment le transbordement et le déchargement du poisson, soit dans le courant de la campagne, soit au lieu de la livraison.

» Les hommes s'engagent formellement à préparer toutes sortes de poissons et issues de poissons qu'on leur commandera de préparer. Tout homme qui enfreindra cet engagement sera passible de dommages-intérêts envers l'armateur sans préjudice des peines disciplinaires.

» Si, par la faute dûment constatée d'un marin, le navire subissait un retard, le marin serait passible de dommages-intérêts proportionnés au retard, sans préjudice des poursuites disciplinaires que le capitaine pourrait exercer contre lui.

» Tout homme qui pour une raison quelconque aurait dû être remplacé dans son travail par un homme de terre devra à l'armateur le remboursement du montant de ce remplaçant sans préjudice des peines disciplinaires dont il serait passible ».

« Le capitaine se réserve le droit de débarquer les marins pour incapacité ou insubordination sans indemnité et sans frais de conduite.

» Les heures supplémentaires prévues par la loi du 19 avril 1907 seront comptées à raison de 0 fr. 25.

» La part de pêche sera versée dans le délai d'un mois après le désarmement du navire.

» Arcachon, le 6 février 1911 ».

Le Directeur,

Signé : HAENTJENS.

Voici maintenant la composition de l'équipage et les salaires :

Equipage	Salaires fixes (francs)	Part de pêche (p. 1.000f.).
Capitaine	250	5
Second	130	5
Lieutenant patron de pêche	130	20
1 ^{er} mécanicien	250	5
2 ^e mécanicien	175	5
3 trancheurs	120	5
2 saieurs	130	5
6 matelots	100	5
1 matelot léger	80	5
4 novices	55	0,50
1 mousse	50	0,25
2 ^e patron de pêche	130	5
4 matelots	110	2
1 ^{er} chauffeur	130	1,50
2 ^e chauffeur	120	1,50
Cuisinier	110	2
Cchauffeur	120	1,50

Au total 32 hommes.

SECTION III

LES SALAIRES A L'ÉTRANGER

Dans les autres ports de France, les salaires fixes des marins qui sont à bord des chalutiers à vapeur sont fort variables, mais il faut constater que partout les hommes reçoivent un salaire fixe et une part de pêche. Ce salaire fixe est inévitable avec l'industrialisation de la pêche, il est d'ailleurs partout en honneur. Il fut un temps (avant le chalutage à vapeur) où l'engagement à la part était seul connu par les pêcheurs à la voile. Il n'en est plus ainsi. Le salaire fixe tend à s'introduire même dans les entreprises de chalutage à voile.

Dans l'industrie du chalutage à vapeur, à l'étranger comme en France, c'est le salaire fixe qui est en honneur. Notons que, pour les mécaniciens, le salaire fixe est souvent augmenté et la part de pêche supprimée.

Il est intéressant de jeter un coup d'œil sur les salaires des marins à bord des chalutiers à vapeur étrangers :

« En Angleterre ⁽¹⁾, à Hull, pour un équipage de dix hommes, y compris le capitaine et le second :

» Maître : 24 shillings par semaine (130 francs par mois), plus 2 deniers par livre de profit net.

» Matelot pêcheur : 20 shillings par semaine (108 fr. 25 par mois), plus 2 deniers par livre de profit net.

» Matelot de pont : 17 shillings par semaine (85 fr. 40 par mois), plus 2 deniers par livre de profit net.

» Cuisinier : 15 shillings par semaine (81 fr. 25 par mois), plus 2 deniers par livre de profit net.

» Matelot extra : 20 shillings par semaine (108 fr. 25 par mois), plus 2 deniers par livre de profit net.

» 1^{er} mécanicien : 35 shillings par semaine (243 fr. 75 par mois), sans part de profit.

» 2^e mécanicien : 27 shillings par semaine (190 francs par mois), sans part de profit.

» Chauffeur : 16 shillings par semaine (86 fr. 65 par mois), sans part de profit ».

A Grimsby, les chiffres sont à peu près les mêmes, les mécaniciens ont des salaires un peu moins élevés, en revanche le chauffeur est mieux rémunéré.

Le capitaine et le second touchent un traitement fixe plus une part de pêche.

La pêche a son produit net divisé de la manière suivante :

(1) Rapport Pruvot au ministre de la Marine, *J. off.*, 23 mai 1905.

Au capitaine, 1 part $\frac{3}{8}$; au second, 1 part; aux armateurs, 11 parts $\frac{5}{8}$; au total, 14 parts (1).

Le capitaine peut gagner à Grimsby jusqu'à 250 francs dans une semaine.

En Allemagne, à Geestemunde, pour un équipage de 10 hommes également :

1 capitaine, pas de solde fixe, mais de 9 à 10 p. 100 dans les bénéfiques; 1 patron, 100 marks (124 francs par mois); 1 mécanicien, 150 à 200 marks (136 à 148 francs par mois); 2 mécaniciens, 110 à 120 marks (136 à 148 francs par mois); 1 cuisinier, 85 marks (105 francs par mois); 1 ouvrier en filet, 80 marks (99 francs par mois); 3 matelots, 70 marks (87 francs par mois); 1 chauffeur, 75 marks (93 francs par mois) (2).

Il n'y a pas de part allouée sur les bénéfiques à l'équipage, mais souvent des primes de l'armateur après les pêches fructueuses.

SECTION IV

RÈGLEMENTS POUR LE PAIEMENT DES SALAIRES. DÉLÉGATIONS

Revenons à l'examen des salaires à bord des chalutiers à vapeur d'Arcachon. Ils sont assez élevés si nous les comparons aux salaires des ouvriers dans les industries terrestres. Le patron d'un chalutier de grande pêche tel que la *Jeanette*, la *Marguerite-Marie* ou le *Sacha* peut se faire dans une saison (6 mois) une moyenne de 3.000 francs (salaires fixes et parts de pêche comprises).

Les conditions d'embarquement citées plus haut nous

(1) Rapport Pruvot au ministre de la Marine, *J. off.*, 23 mai 1905.

(2) Rapport Pruvot au ministre de la Marine, *J. off.*, 23 mai 1905.

indiquent comment sont versés les salaires fixes et parts de pêche.

Les délégations de salaires n'intéressent que la grande pêche. Ils permettent à la femme du marin parti pour Terre-Neuve et l'Islande de toucher tout ou partie du salaire fixe pour l'entretien de la famille. A Arcachon, tous les marins, partant pour la pêche à la Morue, font des délégations de salaire qui sont inscrites sur le rôle d'équipage, en marge, au-dessous des indications relatives à chaque homme embarqué.

Aux termes d'une circulaire du ministre de la Marine du 22 mars 1862 : « A la revue de départ des navires de commerce, l'administrateur de l'Inscription maritime invite les hommes de l'équipage à faire connaître la portion des salaires qu'ils entendent déléguer. Mention de la quotité déléguée est immédiatement faite sur le rôle d'équipage à l'article de chacun des délégataires.

» Les capitaines pourront déléguer telles portions de leurs salaires qui leur conviendra ».

Les autres officiers ne peuvent, en principe, déléguer plus de la moitié de leurs loyers et les simples marins plus des tiers, mais ils peuvent dépasser ces limites avec l'assentiment des armateurs (art. 2 de l'arrêté ministériel de 1862) ⁽¹⁾.

Le paiement des salaires devrait être fait (d'après le règlement général de 1866, art. 8) par l'armateur en présence de l'administrateur de la Marine.

M. Daniel Danjou, dans son *Traité de droit maritime* ⁽²⁾, et avant lui MM. Fournier, Neveu et Laurier, font justement remarquer que tout l'ensemble du système de notre législation française sur la liquidation et le paiement du salaire des marins est mis de côté en pratique dans la navigation à la

⁽¹⁾ D. Danjou, *Traité de Droit maritime*, I, p. 491.

⁽²⁾ D. Danjou, *Tr. de dr. marit.*, I, p. 504.

petite pêche. Ceci est particulièrement vrai pour Arcachon. La petite pêche, nous l'avons vu, s'entend pour les vapeurs d'Arcachon, de la pêche au merlu et à la sole, et de toutes les pêches à l'exception de la pêche à la morue, qualifiée grande pêche. Ce sont les armateurs qui paient directement les marins; ce paiement ne serait pas libératoire d'après une idée traditionnelle. Certains auteurs appuyés sur un arrêt de la Cour de cassation ⁽¹⁾ ont exposé la thèse contraire qui semble prévaloir.

Pour la grande pêche, les règlements sont plus strictement suivis.

Les salaires des marins sont versés aux intéressés directement par la Société, à leurs femmes ou enfants par délégation et ce qui reste directement aux hommes. Pour ce qui est des parts de pêche, elles sont calculées par la Société qui retient aux marins les avances qu'elle a pu leur faire, le tabac qu'elle a pu leur payer à l'étranger, enfin leur cotisations aux Caisses des Invalides et de Prévoyance, le reste est adressé à l'Inscription maritime qui le fait parvenir aux intéressés.

Quant aux salaires des hommes occupés à terre, ils sont variables : les ouvriers du charpentage gagnent 3 francs, ceux de l'ajustage de 3 à 5 francs. Les hommes qui déchargent le bateau de pêche et l'approvisionnent reçoivent des salaires qui varient selon la difficulté du travail et son importance de 3 à 4 francs.

Enfin les femmes qui sont de plus en plus employées pour les expéditions et la conserve reçoivent uniformément 0 fr. 20 par heure.

(1) Cass., 11 avril 1892.

SECTION V

UNE GRÈVE

Une seule grève est à signaler dans l'industrie du chalutage à vapeur à Arcachon (1). Le 30 septembre 1900, les équipages des vapeurs des quatre compagnies de pêche existantes : Pêcheries de l'Océan, du golfe de Gascogne, Normande et Française se sont mis en grève et ont quitté leurs bords. Les grévistes étaient au nombre de 180 et représentaient 23 vapeurs.

Aucun reproche n'était formulé contre Les Pêcheries de l'Océan et les revendications visaient principalement la Pêcherie Normande. Les marins ne se plaignaient pas du salaire fixe qui leur était alloué, car il était sensiblement le même que celui des autres pêcheries, mais ils prétendaient qu'au lieu de desservir une part de pêche qui doit être en moyenne de 40 à 50 francs par mois, la Pêcherie Normande réduisait cette part dans des conditions telles qu'elle était devenue presque nulle.

En conséquence, les grévistes demandaient comme condition de la reprise du travail à renoncer dans l'avenir à leur part de pêche, mais à voir augmenter leur salaire fixe et mensuel et cela dans les proportions auxquelles peut être estimée la dite part de pêche.

Sur l'avis de M. Veyrier-Montagnères, maire d'Arcachon, on constitua une commission de 12 délégués, soit 3 par pêcherie (1 chauffeur et 2 matelots), qui se rencontra à la mairie avec les représentants des diverses Sociétés de Pêches.

(1) *Bulletin de l'Office du Travail*, 1900, p. 984.

Les Sociétés s'étaient entendues pour proposer les salaires suivants :

Salaires fixes : Seconds, 135 francs ; premiers chauffeurs, 135 francs ; chauffeurs, 120 francs ; matelots, 110 francs.

Parts de pêche en plus, calculées d'après un tarif accepté par toutes les Sociétés : 10 francs par 100 kilos de soles ; 5 francs par 100 merlus ; 10 francs par 100 turbots et barbues ; 2 francs par manne de rougets ; 1 franc par manne de divers ; 50 centimes par manne de commun et 2 francs par 100 kilos de raies.

Les précédentes propositions furent acceptées par la délégation, puis par l'assemblée des grévistes et ceux-ci rembarquèrent le 3 octobre : la grève avait duré trois jours.

En résumé, la seule grève qu'ait eu à subir le chalutage à vapeur à Arcachon nous indique la préférence des marins pour le salaire fixe, puisque les grévistes réclamaient tout d'abord la suppression de la part et l'augmentation du fixe. Ceci vient encore à l'appui de notre affirmation touchant l'existence actuelle mais non *officielle* du régime mixte.

SECTION VI

QUELQUES MOTS SUR LES LOIS DE PROTECTION DES GENS DE MER

Il nous a paru indispensable de rappeler ici le plus clairement possible de quels avantages particuliers jouissent les Inscrits maritimes et même les simples embarqués non inscrits. Cette catégorie de travailleurs que forment les marins et en particulier les marins-pêcheurs a, au sein du prolétariat français, une situation spéciale due aux nécessités mêmes du métier.

L'article 262 du Code de commerce stipule que tout mate-

lot tombé malade pendant le voyage ou blessé au service du navire est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais du navire, c'est à-dire de l'armateur, s'il a dû être laissé à terre. L'armateur doit, en outre, le rapatrier à ses frais et lui payer ses salaires durant un délai maximum de quatre mois à dater de son débarquement. L'armateur peut se libérer de cette obligation en versant à l'Etat une somme fixée par décret.

Ces mesures ont été complétées par la création au profit des marins d'une Caisse nationale de Prévoyance contre les risques et accidents de leurs professions.

Cette Caisse a été instituée par la loi du 29 décembre 1905 ; nous y avons fait longuement allusion au sujet du procès qui s'est élevé entre l'administration de l'Inscription maritime et les Sociétés de Pêcheries.

Les participants sont l'Etat, l'armateur, le pêcheur.

L'Etat apporte le produit de la retenue de 5 p. 100 sur les primes à la navigation, une subvention provenant de la retenue de 6 p. 100 sur les mêmes primes, une retenue ne pouvant dépasser 0 fr. 50 p. 100 sur les marchés à passer pour les dépenses du matériel de la Marine.

L'armateur donne une cotisation égale à 3 fr. 50 p. 100 des salaires qu'il paie. Si l'homme est à la part, c'est une cotisation fixe.

Le pêcheur donne une cotisation égale à 0 fr. 75 p. 100 de son salaire.

Pour indiquer les résultats de cette loi, nous dirons que le simple pêcheur touchera comme pension d'infirmité de 500 à 800 francs par an et sa veuve 500 francs.

Lorsque le pêcheur est devenu vieux et cesse de faire campagne, ce n'est plus la loi de 1910 qui s'applique, mais la loi sur la Caisse des invalides de la Marine du 14 juillet 1908.

Nous retrouvons ici encore nos trois participants : l'Etat, l'armateur et le pêcheur.

L'Etat donne chaque année près de 14 millions.

L'armateur verse une prestation de 3 p. 100 sur les salaires et des $\frac{3}{5}$ des sommes dues à la Caisse par ceux qu'il emploie.

Le marin pêcheur verse 5 p. 100 sur son salaire, ce pourcentage lui est d'ailleurs retenu par les Pêcheries à Arcachon.

Ces deux lois de protection pour le marin n'ont pas rencontré beaucoup de difficultés d'application, il n'en est pas de même de la loi du 17 avril 1907 ⁽¹⁾ « sur la sécurité de la navigation maritime et la réglementation du travail à bord des navires de commerce ».

Le règlement d'administration publique est du 20 septembre 1908 ⁽²⁾ et le chapitre II régleme le travail à bord des bâtiments de pêche de plus de 25 tonneaux, s'éloignant habituellement du port pour une durée de plus de 72 ^{heures} ans. Les chalutiers à vapeur d'Arcachon pratiquant la pêche à la morue rentre évidemment dans ce cas. Les principales dispositions du règlement sont les suivantes :

Sur les lieux de pêche, il est accordé chaque jour aux hommes un repos minimum de huit heures qui peut être réduit à six heures pendant cinq jours au plus.

Dans un port ou sur une rade abritée, le travail du personnel du pont ne peut être prolongé pendant plus de dix heures, si ce n'est pour le déchargement du poisson; le travail du personnel de la machine ne doit pas excéder neuf heures.

Hors les cas de force majeure et ceux où, soit le salut du navire et de l'équipage, soit la conservation des engins et des produits de pêche est en jeu, cas dont le capitaine est juge, toute heure de travail commandée au delà des limites fixées donne lieu à une allocation supplémentaire.

De huit heures du soir à quatre heures du matin, les mous-

⁽¹⁾ Rec. Sirey, 1907, *Lois annotées*, p. 526.

⁽²⁾ *J. off.*, 26 sept. 1908.

ses et les novices ne peuvent être employés à aucun travail autre que celui de la pêche, sans que ce travail puisse d'ailleurs se prolonger pendant plus de trois jours consécutifs suivis de quatre jours d'interruption.

Les mousses et les novices âgés de moins de 18 ans ne peuvent être embarqués sur les dorys de pêche.

Ce ne sont pas ces dispositions si justes et si équitables qui ont attiré les critiques, ce sont les prescriptions relatives à l'hygiène. Elles sont relativement faciles à remplir à bord des chalutiers à vapeur, mais à bord des voiliers c'est une autre affaire. On le comprendra aisément lorsqu'on saura qu'il s'agit des dimensions de locaux affectés au couchage. Il paraît à peu près impossible avec nos voiliers de respecter la loi.

La loi de 1907 a fait faire un grand pas à la réglementation du travail à bord des bateaux de pêche, les quelques dispositions que nous avons citées en sont une preuve suffisante. C'est encore là une loi de protection ouvrière au premier chef.

(¹) *J. off.*, 1908, P. O, p. 6637.

CHAPITRE III

De la forme de l'entreprise.

La forme de l'entreprise est intéressante à étudier dans toute industrie. En ce qui concerne la pêche, nous rencontrons les deux formes bien connues, la petite et la grande entreprise. La petite pêche côtière ne connaît guère que la petite entreprise, c'est-à-dire que presque toujours le patron est propriétaire de son bateau et pratique lui-même la pêche : la pêche au maquereau, par exemple, qui n'exige qu'un homme par barque est ainsi organisée. Il faut toutefois signaler que la pêche à la sardine, qui rentre évidemment dans la pêche côtière, a subi une transformation au point de vue que nous venons de signaler. L'apparition des pinasses automobiles et leur supériorité incontestable sur les pinasses à voile pour assurer un meilleur rapport de la pêche a été le signal de la décadence de la petite entreprise. Une bonne pinasse automobile représente en effet un capital de 5 à 6.000 francs au moins et le marin pêcheur ne peut espérer en être propriétaire. Le patron travaille ici sous la direction de l'armateur avec les matelots qu'il a sous ses ordres.

La grande entreprise est la règle dans l'industrie du chalutage à vapeur. Le chalutier représente en effet un capital considérable dont la valeur s'élève bien souvent au-dessus de 100.000 francs. Quelques-uns de ceux d'Arcachon ont coûté plus de 150.000 francs ; de plus, l'armement du navire,

l'achat des otter-trawl exige encore plusieurs milliers de francs, enfin l'installation de bâtiments sur le bord du bassin représente une dépense considérable. Il faut aussi un nombre relativement important d'individus pour faire marcher l'entreprise sur mer et à la pêcherie. Dans ces conditions, il apparaît clairement que l'armateur propriétaire, qui bien souvent n'est même pas un marin, ne peut au plus que diriger son industrie et doit confier à des ouvriers salariés le travail dans les diverses branches qu'elle comporte. Nous trouvons donc ici les caractères de la grande entreprise. A ce point de vue, une comparaison s'impose entre l'industrie du chalutage à vapeur à Arcachon et à la Rochelle par exemple. Les entreprises de chalutage d'Arcachon sont peu nombreuses, mais beaucoup plus importantes que celles de la Rochelle.

Plaçons-nous au 16 août 1910 :

Arcachon possède trois grandes entreprises de chalutage à vapeur :

1° Société Anonyme des Pêcheries du golfe de Gascogne, propriétaire de 19 chalutiers.

2° Société Immobilière du Moulleau et des Pêcheries de l'Océan, propriétaire de 10 chalutiers.

3° Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur, propriétaire de 12 chalutiers.

Ce qui nous donne une moyenne de 14 chalutiers par entreprise.

A la Rochelle : 1° G. Astle, 3 chalutiers; 2° Bousquet, 1 chalutier; 3° A. Brière (de Bordeaux), 2 chalutiers; 4° Char-grasse, 1 chalutier; 5° Compagnie coloniale de Pêche, 3 chalutiers; 6° Cordebart, 1 chalutier; 7° Dufilhol, 1 chalutier; 8° A. Fimbel (de Bordeaux), 1 chalutier; 9° P. Gufflet (de Bordeaux), 2 chalutiers; 10° Leplanquais, 2 chalutiers;

11° Poliet Notu, 1 chalutier ; 12° Société de pêcheries maritimes « les Damiers », 3 chalutiers.

Il est facile de voir que la moyenne n'atteint pas deux chalutiers par armateur.

A La Rochelle comme à Arcachon, c'est la grande entreprise qui est la règle dans l'industrie du chalutage à vapeur, mais il y a des différences à noter :

A Arcachon, la forme de la grande entreprise est la Société anonyme, les capitaux nécessaires étant trop importants pour qu'habituellement un seul homme soit propriétaire et armateur ; dans ces conditions, à la tête de chaque pêcherie à vapeur nous trouvons un directeur appointé par la Société et un conseil d'administration qui exerce en fait la direction de l'entreprise.

Les capitaux de fondation varient entre 200.000 francs et 2 millions.

A La Rochelle, la forme ordinaire de la grande entreprise n'est pas la Société anonyme. Le chalutier à vapeur appartient ordinairement à un seul armateur qui exerce la direction lui-même, ou par l'intermédiaire d'un représentant direct. La Société anonyme est l'exception, Les capitaux engagés dans l'entreprise ne dépassent guère la valeur d'un ou deux chalutiers ; 300.000 francs est un maximum.

Voici une autre différence entre les entreprises des deux ports :

A Arcachon, les Sociétés de pêche pratiquent deux industries en fait : la pêche et le mareyage.

A La Rochelle, les armateurs pratiquent exclusivement l'industrie de la pêche. Ceci explique en partie la différence des capitaux engagés.

Ces constatations faites, il faut en rechercher les causes. Elles apparaissent assez clairement et peuvent se résumer

ainsi. Arcachon est le seul grand port de France qui n'ait pas de criée municipale pour la vente du poisson.

A La Rochelle, le propriétaire d'un chalutier forme et choisit son équipage qui, muni du puissant otter-trawl, rentre au port au bout de quatre ou cinq jours de campagne, ses cales pleines de poissons. La pêche est immédiatement transportée à la criée et vendue au cours du jour. Si Arcachon est choisi comme port d'attache, il n'en est pas ainsi et le navire revient aussi chargé de poissons après une courte campagne. Ici pas de criée, il faut vendre le poisson aux mareyeurs principaux qui sont d'abord les pêcheries à vapeur. Celles-ci l'achèteront souvent à un prix convenable, mais elles restent maîtresses de la situation, l'armateur n'a pas de garantie. C'est donc à La Rochelle, à Lorient, à Boulogne que le petit armateur doit envoyer son chalutier.

Il convient d'ajouter ce que nous avons déjà dit, c'est-à-dire que rien n'a été fait par l'Etat ou la municipalité pour permettre aux armateurs l'accostage de leurs vapeurs. Tous les aménagements sont privés et demeurent la propriété de leurs créateurs.

Dans ces conditions, il apparaît nettement que la grande entreprise sous la forme de la Société anonyme est seule viable actuellement à Arcachon. Les capitaux engagés doivent être considérables puisqu'il faut, d'une part, faire construire des appontements et aménagements nécessaires et de l'autre faire le mareyage, ce qui nécessite des locaux importants.

Par suite de la faillite de la Société anonyme des Pêcheries du golfe de Gascogne, il s'est produit des changements assez considérables dans les entreprises arcachonnaises. Une nouvelle Société anonyme « Les Pêcheries de la Grande Côte » s'est formée au capital de 225.000 francs. Bien que cette Société soit parfaitement distincte de celle des « Docks fri-

gorifiques », il y a en réalité entre les deux une connexion très forte d'intérêts. La production de la glace par les « Docks frigorifiques » était trop importante pour la consommation arcachonnaise ; en se faisant armateurs, les principaux actionnaires de cette Société facilitent l'écoulement du surplus de la production. La Société des « Pêcheries de la Grande-Côte » possède trois vapeurs provenant de la vente après faillite de l'autre Société.

Deux particuliers, MM. de Witt et Bouissounous se sont rendus acquéreurs de chalutiers à cette même occasion, ils vendent actuellement leur poisson à la Société immobilière du Moulleau et des Pêcheries de l'Océan ; de plus, un armateur d'Arcachon, M. Guignard, vient de faire une acquisition en Angleterre et ses pêches sont achetées par la Pêcherie de la Grande-Côte. Il y a donc actuellement, ce qui ne s'était jamais vu à Arcachon, trois armateurs pour trois chalutiers. Comme rien n'est changé à ce que nous disions plus haut, nous croyons que la présence de ces trois armateurs à Arcachon est anormale et qu'ils devront bientôt regagner un port qui possède une criée municipale et des aménagements publics suffisants.

TITRE II

LE COMMERCE

CHAPITRE PREMIER

Débouchés. Expéditeurs. Intermédiaires. Usages.

D'Arcachon, le poisson frais part pour toutes les directions, c'est dans le midi de la France que l'écoulement est le plus considérable; le centre reçoit beaucoup de poissons d'Arcachon, mais le nord est approvisionné par Boulogne. A Paris, cependant, parviennent beaucoup de colis de soles d'Arcachon. Bordeaux ne reçoit pas plus de 1/20 du poisson pêché. Le merlu lui vient de La Rochelle.

Les débouchés d'Arcachon sont nombreux hors de France, le poisson part pour la Suisse, l'Italie et l'Espagne. L'Italie, en particulier, réclame beaucoup de poissons d'Arcachon et les Pêcheries de l'Océan expédient journellement à Milan, Florence et Rome.

Les expéditeurs sont d'abord les Sociétés de pêche à vapeur, ensuite les mareyeurs.

Les Sociétés de pêche, nous l'avons dit, sont toutes parfaitement outillées pour l'expédition. Salles spéciales pour le lavage, le triage et les envois, rien ne manque. L'expédition se fait en caisses et de la façon suivante : on dispose au fond

de la caisse un papier, puis une couche de glace concassée, de nouveau un papier, le poisson, un autre papier, une couche de glace, un dernier papier et l'on ferme. L'étiquette portant l'adresse du mareyeur est clouée sur un côté de la caisse; ces étiquettes sont, en général, fournies par les destinataires eux-mêmes. Les Sociétés possèdent donc une clientèle à elles, qu'elles servent directement. Une douzaine de mareyeurs d'Arcachon sont les intermédiaires qui achètent aux Pêcheries pour réexpédier. Ces mareyeurs ont aussi une clientèle non pas de détail, mais de gros. Telle est, par exemple, la maison Cameleyre, qui expédie beaucoup dans le midi de la France. Il arrive que le poisson nécessaire manquant à Arcachon, ces intermédiaires le font venir de La Rochelle; il en est ainsi pour le merlu, qui n'est pas toujours pêché en quantité suffisante par les chalutiers à vapeur d'Arcachon.

Toute la clientèle aussi bien celle des Pêcheries que celle des intermédiaires est une clientèle de gros. Seule la Société nouvelle des Pêcheries à vapeur expédie au détail, à partir de 3 kilos, à quiconque lui fait une commande accompagnée d'un mandat.

Il y a deux modes d'expédition : sur commande ou à la commission.

L'expédition sur *commande* est normale et régulière, elle résulte d'une entente complète entre l'expéditeur et le destinataire sur les quantités qui devront être expédiées à des dates déterminées.

L'expédition à *la commission* comporte certainement beaucoup plus d'aléas. Elle consiste à expédier du poisson à un mareyeur dans lequel on a confiance et sur une certitude qu'il en a la vente. Ces expéditions à la commission se font beaucoup sur les criées. Lorsqu'elles réussissent, elles rapportent

un bénéfice considérable, si le poisson s'est bien vendu, car il n'y a qu'une simple *commission* payée au vendeur. Mais le poisson peut ne pas se vendre, c'est alors une perte nette pour l'expéditeur.

Les colis de poissons sont expédiés en port dû, et payés, par conséquent, au moment d'être retirés.

Voici un tableau indiquant les prix d'achat d'une Société d'Arcachon à un armateur et les prix de vente au mareyeur, en juillet 1911.

ACHETÉ		VENDU	
Merluchons . . . F.	» 30 le kil.	Merluchons . . . F.	» 45 le kil.
Baudroies	» 45 »	Baudroies	» 65 »
Grondins	» 40 »	Grondins	» 65 »
Soles	2 40 »	Soles	3 » »
Limandes	0 40 »	Limandes	» 60 »
Solettes	1 50 »	Solettes	2 50 »
Galinettes	» 30 »	Galinettes	» 40 »
Rascasses	» 45 »	Rascasses	» 70 »

On voit donc que le bénéfice ici réalisé est considérable.

CHAPITRE II

Des transports.

SECTION PREMIÈRE

RÉGIMES. TARIFS. DÉLAIS

Le train de marée est le prolongement nécessaire du chalutier (1). Certes, rien n'est plus exact; les énormes quantités de poissons frais capturés doivent avoir un écoulement facile et rapide et la facilité du débouché dépendra de la rapidité du transport. La question du transport du poisson frais est donc capitale.

Le poisson frais est compris dans la désignation générale « marée » au point de vue des tarifs des chemins de fer. La marée se transporte de trois manières distinctes :

- I. Au régime de la grande vitesse proprement dite;
- II. Au régime de la grande vitesse conditionnelle;
- III. Au régime des denrées accélérées.

I. Le premier régime n'est utilisable avec avantage que pour les envois d'un poids de 30 kilos et au-dessous. Le tarif général est très ancien; il a été modifié par l'arrêté ministériel du 24 mars 1898. On y trouve trois catégories principales :

- 1° Expéditions ne dépassant pas 40 kilos;
- 2° » d'un poids supérieur à 50 kilos;
- 3° » d'un poids minimum à 50 kilos.

Par tonne-kilomètre.

	Poids — 40 kil.	Poids + 40 kil.	Poids 50 kil. au moins
	—	—	—
100 k. . F.	» 35	» 32	» 24
100 à 200	» 35	» 30	» 225
200 à 300	» 32	» 30	» 225
300 à 400	» 31	» 28	» 21
400 à 500	» 30	» 28	» 21
500 à 600	» 30	» 26	» 195
600 à 700	» 30	» 24	» 18
700 à 800	» 30	» 22	» 165
800 à 900	» 28	» 20	» 15
900 à 1.000	» 20	» 18	» 135 ⁽¹⁾ .

L'application du tarif se faisait autrefois séparément par réseau. Il se calcule aujourd'hui à la distance cumulée sans tenir compte du changement du réseau.

Ce tarif général peut être employé chaque fois qu'il donne des prix inférieurs aux tarifs spéciaux ou communs, ou à prix égal ou supérieur quand il y a intérêt pour la célérité.

Il s'applique d'office lorsqu'on ne requiert pas l'application des tarifs spéciaux G. V. 14 ou spéciaux communs G. V. 114.

En général, pour les envois ne dépassant pas 20 kilos, le tarif général est plus avantageux, sauf pour le Nord où le tarif spécial G. V. 14 s'applique sans distinction de tonnage.

II. A ce régime ressortissent les tarifs spéciaux G. V. 14 et le tarif commun G. V. 114 que nous examinerons tout à l'heure. Le tarif relatif à l'importation des denrées porte le numéro 214; celui relatif à l'exportation 314 et enfin 414 pour les relations des réseaux français avec les réseaux étrangers ou les Compagnies de navigation.

III. Le troisième régime n'intéresse pas la Compagnie du

(¹) Livret Chaix.

Midi et présente peu d'avantages sur les réseaux qui l'emploient.

Les Compagnies de chemins de fer français ont été obligées maintes fois de modifier, pour les abaisser, les tarifs qui leur avaient été imposés par leurs cahiers des charges, sous réserve de modifications possibles. Ceci posé, n'est-il pas exact de dire que l'abaissement des tarifs est obligatoire comme une nécessité ayant pour objet l'accroissement du bien-être et le développement de la richesse publique ?

Ne peut-on pas poser en principe que pour les denrées dont la consommation est subordonnée au prix de vente, les tarifs de transport ne devraient jamais dépasser la valeur intrinsèque des produits ? Les Compagnies, dans les tarifs mis en vigueur depuis deux ans, ont-elles fait tout ce qu'elles pouvaient d'ailleurs ?

« Pour en juger, dit M. Tanazacq dans un rapport très documenté sur le transport de la marée ⁽¹⁾, il faudrait qu'un travail statistique établissant le prix de revient du transport du poisson à grande vitesse fût fait, dans lequel n'entreraient que les frais d'exploitation s'appliquant uniquement à la marée et non pas aux voyageurs du train lorsqu'il en transporte. Les permis de faveur délivrés, dit-on, avec une libéralité excessive risquant d'en fausser le calcul.

» Et s'il était démontré, ce qui ne paraît faire aucun doute, que les dépenses par kilomètre de train, dont les coefficients ne sont plus à rechercher, sont couvertes au delà du chiffre à considérer comme suffisant pour le transport spécial de la marée, la réduction devrait être faite sans tarder non pas sous forme de sacrifice, puisqu'il n'en peut exister, mais comme absolument nécessaire au bien public ».

(1) Rapport Tanazacq, *Congrès des Pêches*, 1909, Sab. d'Ol., II. p. 221.

Il importe maintenant d'examiner attentivement les tarifs spéciaux G. V. 14 et le spécial commun G. V. 114, tout d'abord au point de vue de leur condition d'application.

Au point de vue de l'état de la marchandise « les denrées » doivent être expédiées dans un état qui leur permette de » supporter un délai supplémentaire de douze heures, sans » détérioration par excès de maturation ou d'avancement » (1). Rien n'est constaté au départ, il est donc impossible à l'arrivée de faire la preuve de la faute de qui que ce soit.

Au sujet du « conditionnement », c'est-à-dire l'emballage et l'étiquetage de la marchandise, rien à dire.

Les « délais » que se réservent les Compagnies dans l'application des tarifs nouveaux sont vraiment exagérés. Le premier qui en signalait l'exagération est le ministre des Travaux publics lui-même, dans une lettre du 5 juillet 1907 aux Compagnies avant d'accorder l'homologation des tarifs.

Au point de vue des délais, il y a néanmoins progrès sur les tarifs antérieurs. Avant le mois de juillet 1907, le tarif général commun prévoyait trois heures avant le départ du train pour le dépôt des colis; aujourd'hui ce délai est le même, mais n'est jamais utilisé; à la gare d'Arcachon, par exemple, les colis sont acceptés presque jusqu'à l'heure du départ du train. On comptait trois heures au point de vue de transit d'un réseau sur l'autre au cas de gare commune aux deux réseaux, et six heures s'il y a deux gares distinctes. Les délais du tarif G. V. 114 sont une heure dans le premier cas, trois heures dans le second. A Paris, le délai était et reste de six heures pour les gares. Ces délais sont encore trop longs et les réclamations incessantes des intéressés finiront peut-être par décider les Compagnies à les abaisser.

(1) Livret Chaix.

SECTION II

LE RÉSEAU DU MIDI ET LES TARIFS

Au point de vue des tarifs proprement dits, la Compagnie du Midi a toujours opposé une inertie remarquable aux réclamations et aux plaintes renouvelées des armateurs et expéditeurs. Jusqu'en 1909, en effet, elle ne connut que le régime de la grande vitesse proprement dite, mais avec le tarif général ancien si onéreux pour le poisson frais (Voir ci-dessus). En 1907, lorsque tous les réseaux français se décidèrent à adopter le tarif spécial commun G. V. 114, la Compagnie du Midi seule refusa. Les conséquences de ce refus furent désastreuses. Le port d'Arcachon se trouvait ainsi dans une situation défavorable vis-à-vis des deux autres grands centres de pêche : Boulogne et La Rochelle. Les tableaux ci-après, présentés par M. Veyrier-Montagnères, maire d'Arcachon, au Congrès National des Pêches maritimes tenu à Bordeaux en 1907 ⁽¹⁾, montreront très clairement que la concurrence n'était plus possible avec La Rochelle particulièrement, port de pêche de l'Atlantique tout proche d'Arcachon.

(1) *Congr. des Pêches*, Bordeaux, 1907, p. 256 et 257.

Etat comparatif des prix de transport de la tonne de poisson par chemin de fer aux départs d'Arcachon et de Boulogne-sur-Mer, par suite de l'application du nouveau tarif G. V. 114.

Destinations	Départ d'Arcachon		Départ de Boulogne		Différences pour Arcachon	
	Kilom.	Prix	Kilom.	Prix	Kilom. en moins	Prix en plus
Cette	524	117,20	1.047	108,85	525	8,35
Montpellier	535	119,35	1.019	107,45	481	11,90
Arles	599 (1)	121,75	1.022	102,60	423	19,15
Marseille	685 (1)	121,75	1.095	111,25	410	10,50
Nîmes	587	129,45	990	106	403	23,45
Nice	899	181,35	1.283	120,65	384	60,70
Avignon	634	138,10	987	105,85	353	32,25
Alais	614	134,50	940	103,50	326	31
Arvant	460	104,10	745	93,75	285	10,35
Clermont-Ferrand	461	104,30	685	90,75	224	13,65
Gannat	520	112,90	645	88,75	143	24,15
Valence	758	159,35	863	99,65	105	59,70
Moulins	528	117,75	579	85,05	52	32,70
Châteauroux	427	97,15	475	84	48	13,15
Culoz	742	156,95	790	96	48	60,95
Chambéry	813	168,45	826	97,80	13	70,75

(1) Prix ferme d'Arcachon à Marseille à partir de 200 kilomètres, de 50 à 200 kilomètres, le prix de la tonne est de 131 fr. 80 pour Arles et de 156 fr. 70 pour Marseille.

Pour Paris-Austerlitz, nous payons actuellement en 1907 F. 122 50
 tandis que si le Midi participait au tarif G. V. 114, chap. 2 88 »

Différence en moins F. 34 50

Etat comparatif des prix de transport par chemins de fer de la tonne de poisson, aux départs d'Arcachon et de La Rochelle, par suite de l'application du nouveau tarif G. V. 114.

Destinations	Départ d'Arcachon		Départ de La Rochelle		Différences pour Arcachon	
	Kilom.	Prix	Kilom.	Prix	Kilom. en :	Prix en plus
Montpellier.	535	119,35	786	95,80	— 251	23,55
Lunel.	534	119,15	773	95,15	— 236	24
Aix.	686	147,50	876	100,30	— 191	47,20
Nice.	899	181,35	1.088	110,90	— 189	70,45
Toulon.	754	158,90	943	103,65	— 189	55,25
Arles.	599	121,85	792	96,10	— 193	36,65
La Ciotat.	723	153,80	912	104,50	— 189	49,30
Cannes.	868	176,70	1.057	109,35	— 189	67,45
Avignon.	634	138,10	800	95	— 166	43,70
Nîmes.	587	129,45	756	119,50	— 169	9,95
Lyon.	650	141	738	93,40	— 88	47,60
Annecy.	802	166,80	800	101	— 88	65,80
Saint-Etienne . . .	601	132,20	681	90,55	— 80	41,65
Tulle.	290	68,25	328	61,60	— 38	6,65
Brive.	265	62,65	302	58,70	— 87	3,95
Limoges.	290	68,25	284	56,40	+ 6	11,85
Clermont-Ferrand.	461	104,30	488	78,30	+ 27	26
Guéret.	367	84,55	315	60,15	+ 62	24,40
Civray.	261	61,55	202	45,75	+ 59	16
Gannat.	502	112,90	437	73,20	+ 65	39,70
Montluçon.	446	101,15	370	66,20	+ 76	34,95
Moulins.	528	117,75	451	74,60	+ 77	43,15
Dijon.	727	154,45	631	88,06	+ 96	66,40
Vierzon.	490	110,40	345	63,45	+ 145	46,95
Châteauroux. . . .	427	97,15	282	56,15	+ 145	41
Saucaize.	556	123,50	410	70,50	+ 146	52,90
Bourges.	497	111,85	251	64,10	+ 146	47,75
Orléans.	514	115,25	354	64,45	+ 160	50,80
Le Mans.	494	111,25	234	49,90	+ 260	61,35

La situation n'était pas tenable. Après l'intervention de M. Veyrier-Montagnères au Congrès de Bordeaux et le vote d'un vœu tendant à ce que le Midi participe au tarif G. V. 114, la campagne continua; elle aboutit à un succès relatif.

Il faut, en effet, ramener à leur valeur réelle les sacrifices consentis par la Compagnie du Midi par l'acceptation du tarif commun G. V. 114.

Remarquons tout d'abord que les bases du G. V. 114 ont été acceptées par cette Compagnie avec quelques modifications. A partir de 600 kilomètres de trajet, la base est la même, 0 fr. 05 par tonne-kilomètre, mais pour les parcours moindres de 200 à 300 kilomètres, d'une gare du Midi à une gare Orléans ou P.-L.-M, la tonne kilométrique est de 0 fr. 18 ; d'une gare quelconque d'un réseau à une gare quelconque d'un autre réseau sauf le Midi, la tonne kilométrique est de 0 fr. 13, soit cinq centimes de différence. On se rendra aisément compte d'autres différences aussi accentuées qui permettront de dire que le Midi est encore la Compagnie la plus chère de France pour le transport du poisson.

De plus, cette Compagnie n'a pas de tarif spécial G. V. 14 ; de cette façon, tous les produits partant d'Arcachon et ne sortant pas du réseau subissent des taxes excessives, d'Arcachon à Toulouse, par exemple. Dans ce cas (transport sur un seul réseau) Boulogne est très favorisé, car la Compagnie du Nord a un tarif G. V. 14 *sans limitation de poids* (depuis 10 kil.) qui est très avantageux. D'autre part, un des inconvénients du tarif G. V. 114 est justement de ne s'appliquer qu'à des colis d'un poids égal ou supérieur à 50 kilos.

Entre 10 et 50 kilos pour le Midi, le tarif général ancien subsiste donc.

Au vœu du Congrès de Bordeaux tendant à ce que la limite du tonnage pour le tarif G. V. 114 soit abaissée de 50 à 10 kilos, la Compagnie du Midi a fait la réponse suivante : « Les intérêts que le Congrès a eu en vue recevront satisfaction lorsque l'Etat aura consenti à abaisser de 0 fr. 35 à 0 fr. 10 le droit de timbre sur les récépissés des colis agri-

coles (y compris les colis de marées) ; en effet, le tarif que les Compagnies ont préparé pour être appliqué ensuite de cette mesure prévoit les envois de 20, 30 et 40 kilos, les colis de 10 kilos étant d'ailleurs régis par le tarif postal ».

Nous avons le droit de remarquer, malgré cette réponse, que la Compagnie du Nord citée ci-dessus a depuis longtemps adopté la mesure qui a fait l'objet du vœu et cette mesure n'a jamais motivé, il faut le croire, les craintes qu'elle inspire à la Compagnie du Midi.

Le directeur de la Société Nouvelle des Pêcheries à vapeur pense que la lenteur des communications est encore un des obstacles les plus réels à la consommation du poisson. Il nous a donné cet exemple typique. La Société a comme cliente une mareyeuse de Nogaro (Gers) qui se plaignait de l'irrégularité des arrivages. La Société s'est retournée contre la Compagnie du Midi et demande des explications sur des faits très précis. Voici, en substance, la réponse de la Compagnie à la date du 13 mars 1910.

Elle reconnaît que les colis arrivent assez irrégulièrement soit par Agen, soit par Riscle, mais ajoute :

Les délais de transport ne sont cependant pas dépassés.

Ci-après le décompte des délais de l'expédition :

Remise à Arcachon, le 3 mars 1910.	1 h. 30 soir
Délais d'expédition	3 h. »
1 ^{er} train à utiliser, départ	5 h. 25 »
Arrivée à Lamothe.	6 h. 5 »
Départ de Lamothe.	12 h. 7 matin
Arrivée à Morcenx.	1 h. 21 »
Départ de Morcenx.	9 h. 45 »
Arrivée à Riscle	11 h. 51 soir
Départ de Riscle	12 h. 2 »
Arrivée à Nogaro.	12 h. 35 »
Délais à l'arrivée 2 h.	2 h. 15 »

Ainsi donc, comme nous le faisait remarquer le directeur

de la Société Nouvelle des Pêcheries, le délai de grande vitesse entre Arcachon et Nogaro, distance de 193 kilomètres, est de 27 heures, soit 7 kilomètres à l'heure.

Et nous sommes, en 1911, dans la situation que je viens d'indiquer. Il faut donc parler du progrès en matière de transports avec beaucoup de modération. M. Haentjens, directeur de la Société que nous venons de citer, voudrait que les colis puissent être recommandés afin que la responsabilité de la Compagnie soit engagée pour la valeur même du colis; ceci paraît un peu excessif, à cause de la nature du colis « denrée périssable »; cependant les armateurs subissent des préjudices considérables du fait que les colis expédiés arrivent en retard. Voici un colis de 100 kilos de soles à 3 francs le kilo qui part pour Marseille, la valeur du colis est de 300 francs. Si la marchandise arrive en retard, le destinataire peut parfaitement la refuser et la Compagnie rembourse le transport qui est de 95 francs la tonne, soit 9 fr. 50. La perte de la Société est donc considérable. Il serait bon d'engager un peu plus la responsabilité des Compagnies de chemins de fer.

SECTION III

QUELQUES VŒUX DU CONGRÈS DE PÊCHE

Voici, à titre d'indications, quelques-uns des vœux proposés au Congrès des Pêches réuni aux Sables-d'Olonne, en 1909 ⁽¹⁾ :

« Que les gares qui seront désignées par l'Administration » supérieure soient ouvertes, la nuit comme le jour, à la » réception et à la livraison de la marée ;

(1) *Congrès des Pêches Maritimes*, Les Sables-d'Olonne, 1909, compte rendu.

» Que le délai de dépôt soit réduit à une heure maximum
» avant le départ du train susceptible d'effectuer le trans-
» port, ce délai étant suffisant pour l'accomplissement des
» opérations laissées aujourd'hui aux soins des gares ;

» Qu'en dehors des trains actuellement désignés, tous les
» trains à 3^e classe de voyageurs et les express à désigner
» ultérieurement par l'administration transportent la marée
» pour toutes les directions qu'ils desservent ou avec lesquel-
» les ils sont en correspondance et que les délais soient cal-
» culés suivant l'horaire de ces trains ;

» Que la faculté d'utiliser un itinéraire rapide ne soit
» subordonnée qu'à un préavis maximum de deux heures ;

» Que le récépissé à destinataire reproduise très fidèlement
» toutes les indications écrites au départ sur la déclaration
» d'expédition afin d'éviter au destinataire toute incertitude
» sur ses droits et ses obligations ;

» Que, dès à présent, tous les tarifs spéciaux ou communs
» intéressant la marée soient applicables sous condition de
» poids et par coupures de 10 kilogrammes conformément à
» la règle établie par le Nord depuis longtemps ;

» Que l'indemnité forfaitaire soit fixée d'après des bases
» plus équitables ;

» Que la faculté de retour gratuit des emballages, telle
» qu'elle est inscrite dans plusieurs tarifs intérieurs des Com-
» pagnies, s'étende à tous les réseaux.

» Que le retour des remboursements soit effectué au choix
» de l'expéditeur en grande vitesse ou au régime postal ».

SECTION IV

TARIFS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Si le régime G. V. 114, accepté par toutes les Compagnies, y compris enfin le Midi, avec quelques réserves, constitue une amélioration très réelle dans le transport de la marée, il faut néanmoins, pour comprendre exactement où nous en sommes, jeter un coup d'œil sur l'étranger.

Voici d'après M. Berthoule, que cite le commandant Charlier, le tableau comparatif des tarifs français et allemands :

Tableau comparatif des tarifs français et allemands.

De Boulogne à	Kil.	Tarif français	Tarif allemand		
			par 1.000 kil.	5.000 kil.	10.000 kil.
Bourges.	498	92,80	58,00	44,25	38,87
Chambéry.	824	122,92	82,57	71,50	63,25
Clermont-Ferrand . .	683	111,30	71,87	59,75	52,75
Dijon	579	100,90	64,00	51,00	44,87
Limoges	666	109,60	70,62	58,25	51,60
Lyon	758	117,60	77,50	66,00	58,37
Montpellier.	1.017	135,60	96,87	87,62	77,75
Toulouse	1.014	135,58	96,82	87,37	77,50

Quant à la comparaison des prix du tarif français G. V. 114 avec les tarifs anglais, elle donnerait les résultats suivants ⁽¹⁾ :

De Hull à Londres : tarif anglais, 37 fr. 50 ; français G.-V. 114, 65 francs.

D'Aberdeen à Birmingham : anglais, 68 fr. 95 ; français G. V. 114, 108 francs.

D'Aberdeen à Londres (880 kil.) : anglais, 68 fr. 75 ; français G. V. 114, 127 fr. 64.

⁽¹⁾ Rapport A. Berthoule, *J. off.*, 11 juin 1905.

En Angleterre, entre gros expéditeurs et Compagnies de transports, on discute les prix pour chaque expédition importante ou pour des séries, la rivalité des Compagnies aidant, les tarifs officiels subissent alors un abaissement très notable.

Nous avons bien des tarifs spéciaux sur certains réseaux, mais ils sont plus élevés que les tarifs allemands ou anglais. Le réseau du Nord seul est intéressant à ce point de vue.

Les Anglais ne sont pas restés en arrière au point de vue des transports. On sait le nombre prodigieux de chalutiers à vapeur dont peuvent s'enorgueillir Hull, Grimsby et Aberdeen; l'énorme quantité de poissons déversée sur le marché de Londres est transportée à des prix 50 p. 100 plus bas que les nôtres.

« Il apparaît comme évident, dit M. Hérubel, qu'en matière » de pêche le chemin de fer est aussi utile que le chalutier. » Chez nous les efforts des armateurs, l'habileté des marins, » le rendement des bateaux, tout cela est détruit par des » tarifs de transport surajoutés aux tarifs d'octroi » (1).

Il faut constater malheureusement que les tarifs français favorisent l'étranger; une tonne de marée venant d'Angleterre ne paiera que 40 fr. 20 de Calais à Paris, tandis que le poisson français est taxé 47 francs.

Les formalités et les délais sont en France de nouveaux obstacles au commerce du poisson frais. En Angleterre et en Allemagne, c'est tout différent. Les règlements permettent de présenter le poisson à l'expédition jusqu'à dix minutes avant le départ du train.

Voici une description des expéditions de colis de marée à Geestemunde, premier port de pêche de l'Allemagne :

« Le mareyeur fait aussitôt porter au bureau d'expédition

(1) *Pêches maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui*, p. 315.

» de la gare spéciale du port de pêche les lettres de voiture.
 » Les employés du chemin de fer viennent enlever les colis,
 » les pèsent, les répartissent devant les écriteaux indiquant
 » les diverses directions. Cette manipulation coûte 10 pfennigs
 » par 100 kilos qui sont portés sur la lettre de voiture à payer
 » par le destinataire.

» Il y a en permanence six trains à cette gare spéciale du
 » marché, gare très rudimentaire mais disposée pour ne pas
 » perdre de temps; chaque train se renouvelle quatre fois
 » par jour, beaucoup plus souvent pendant le carême.

» Ces trains sont des express, mais le poisson ne paie que
 » le tarif de la petite vitesse, ils sont chargés de manière qu'il
 » n'y ait qu'à laisser la dernière voiture successivement dans
 » chacune des gares importantes du parcours; ces gares font
 » ensuite la distribution sans délai par tous les trains dans
 » les localités moins importantes.

» Le poisson arrive à Berlin en douze heures, à Dresde en
 » dix-huit heures et fournit une grande partie des hôtels
 » suisses » (1).

SECTION V

L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 17 AVRIL 1908

En raison des repos périodiques organisés par les Compagnies de chemins de fer pour leur personnel, le ministre des Travaux publics avait, par un arrêté du 17 avril 1908, modifié le régime des gares les dimanches et jours fériés. Les armateurs et particulièrement ceux d'Arcachon (dit le président du Comité des armateurs de France dans une lettre au ministre) se trouvèrent lésés du fait qu'ils ne pouvaient plus, par

(1) *Congrès des Pêches Maritimes, Sables-d'Olonne, 1909, compte rendu.*

suite de l'application du décret, expédier le poisson à partir de midi, car le poisson étant débarqué, trié et emballé le matin, les expéditions se font l'après-midi.

A la suite des réclamations réitérées des intéressés et des lettres du président du Comité des armateurs de France à la date des 14 mai et 6 octobre 1908, M. Barthou, ministre des Travaux publics, adressa le 28 décembre 1908 aux administrateurs des Compagnies de chemins de fer une circulaire dont nous extrayons le passage suivant :

« J'ai l'honneur de vous informer que, sur le vu des résultats de cette enquête, j'ai décidé d'autoriser, par application de l'article 2 de l'arrêté du 17 avril dernier, la réception en gare pour la grande vitesse des animaux vivants : des volailles, du gibier, du poisson, des crustacés, des huîtres ».

Par cette circulaire, le ministre donne aux intéressés la faculté d'expédier après 11 heures du matin en G. V. les dimanches et jours fériés.

CHAPITRE III

Des octrois.

Dans un rapport présenté au ministre de la Marine au nom du Comité consultatif des Pêches maritimes, M. Berthoule, député, disait (1) en parlant de la profession du marin :

« Malgré ses faveurs, il n'est pas de profession plus pénible ni plus ingrate... Cela tient non pas tant au médiocre résultat des pêches comme quantité qu'à la difficile réalisation des produits et aux charges qui pèsent sur les marins. Ces charges se multiplient étape par étape depuis l'entrée au port, et de marché en marché jusqu'à l'arrivée au consommateur. C'est celui-ci qu'on semble vouloir atteindre, et en réalité, suivant l'expression d'un homme du métier, c'est toujours le poisson qui paie, c'est-à-dire le pêcheur ».

M. Berthoule examine avec beaucoup de soin les diverses taxes communales.

Le tarif général des octrois dressé en exécution de la loi du 24 juillet 1867 et annexé au décret des 12 et 17 février 1870 ne prévoyait pas de distinction à faire entre le poisson de luxe et le commun. Cependant l'idée que l'on ne peut comparer au point de vue des droits d'octroi deux marchandises dont l'une vaut dix fois l'autre a amené la ville de Paris et certaines grandes villes à établir des catégories soumises chacune à un traitement différent.

(1) *J. off.*, 30 août 1905.

A Paris, la 1^{re} catégorie comprend parmi les poissons de mer : les Saumons, Barbues, Rougets, Homards, Langoustes ; la 2^e catégorie : les Soles.

Pour la 1^{re} catégorie, la taxe est de 40 fr. 20 pour 100 kilos.

Pour la 2^e catégorie, la taxe est de 21 fr. 60 pour 100 kilos.

Les espèces non dénommées sont affranchies.

La réforme faite en 1878 a porté ses fruits, l'apport était de 23.607.739 kilos en 1877 et de 49.829.015 kilos en 1904.

La distinction en catégories a été admise par quelques grandes villes : Nice, Roubaix, Limoges, Rennes, Dijon, Orléans, Tours, Besançon, Versailles, Troyes, Clermont. Les bases vont de 15 et 5 francs à 50 et 15 francs suivant la catégorie.

D'autres villes comme Lille, Nantes, Tourcoing ont établi trois catégories ; toutes imposent le poisson d'un droit *ad valorem*.

Quelques autres plus rares : Marseille, Bordeaux, Nancy, Angers, Nîmes, Montpellier, Béziers n'imposent qu'une seule catégorie.

A Grenoble, on ne frappe que les saumons et les langoustes.

A Toulon, depuis 1904, il n'existe qu'une seule taxe de 1 fr. 50 par 100 kilos sur toutes les espèces sans distinction. Le poisson introduit directement à destination du consommateur est passible de 5 francs de droits.

Les seules villes qui concèdent une entière franchise sont : Brest, Saint-Denis, Calais, Lyon.

M. Berthoule souhaite que toutes les taxes disparaissent ;

(¹) Rapport A. Berthoule, *J. off.*, 30 août 1905.

les villes ne retirent qu'un maigre bénéfice des taxes élevées ci-dessus et notre industrie nationale des pêches ainsi que la consommation locale retireraient un avantage précieux de leur suppression.

La suppression de l'octroi à Lyon a permis à la consommation de s'accroître de 20 p. 100 en deux ans, et aux prix de baisser.

Cette conséquence est d'ailleurs très naturelle et il est regrettable que nos communes ne prennent pas ces avantages en considération.

Plus de deux ans après le rapport de M. Berthoule, un député, M. Engerand ⁽¹⁾, attirait l'attention du ministre de la Marine sur cette même question des octrois. Les villes commettent chaque jour des illégalités, disait-il en substance, en ne tenant pas compte du maximum établi par le tarif général de 1870 pour les droits d'octroi sur le poisson frais.

A Caen, par exemple, les droits de ville atteignent de 20 à 25 p. 100 de la valeur du poisson.

Les municipalités ont toujours fait la sourde oreille et refusé de comprendre les intérêts du pays. Aussi quelques députés, MM. Fernand Engerand, Ernest Flandin, le baron Maurice Gérard, Ernest Lamy et André Hesse, n'ont pas hésité à déposer, le 20 janvier 1911 ⁽²⁾, une « proposition de loi tendant à protéger l'industrie des pêches maritimes par une réglementation des taxes d'octroi sur le poisson de mer ».

L'exposé des motifs assez long est très instructif, nous en citerons quelques extraits : « Aux petites causes s'attachent souvent de grands effets ; on cherche très loin la raison de la décroissance de notre armement de pêche : ne la pourrait-on

⁽¹⁾ *J. off.* du 30 novembre 1907, séance du 29 novembre.

⁽²⁾ Annexe au procès-verbal de la deuxième séance de la Chambre des députés du 20 janvier 1911.

pas trouver dans les charges révoltantes que des municipalités cupides mettent sur la vente du poisson de mer? »

Suivent des considérations d'ordre général que l'on peut ainsi résumer :

Le prix d'origine de la viande est beaucoup plus élevé que celui du poisson et cependant le poisson, à cause de son prix de vente, est toujours considéré comme une denrée de luxe : les taxes municipales en sont très évidemment la cause. Pourquoi les villes s'obstinent-elles, le bénéfice n'est même pas intéressant ; à Lille, où les octrois rapportent 4 millions, le poisson ne donne que 120.000 francs ; à Toulouse, 58.000 francs sur 3.400.000 ; au Mans, 5.800 francs sur plus d'un million. La consommation du poisson diminue d'ailleurs, on constate un recul marqué aux Halles de Paris pour 1908 et 1909.

L'exposé des motifs rappelle que la loi du 2 mars 1791 a posé le grand principe de la liberté du commerce et de l'industrie et que, plus de cent ans après, la loi du 24 décembre 1896 sur l'Inscription maritime a renforcé ce principe. Mais la volonté du législateur est lettre morte.

« Au sujet des criées commerciales, par exemple, elles sont autorisées, dit le Conseil d'Etat ⁽¹⁾, parce qu'elles ont pour effet d'assurer en même temps que l'abondance des approvisionnements, *une diminution des prix favorable aux consommateurs*, et le ministre de l'Intérieur, dans une lettre à M. Engerand, député du Calvados, du 22 janvier 1906, spécifie que ces criées sont astreintes au droit de place ou d'établissement dont la perception n'est effectuée qu'en vue de faire face aux dépenses de l'inspection sanitaire ».

« La réglementation d'un marché municipal et les taxes y

(1) Arrêt du 26 mars 1877.

afférentes ne sont donc valables que dans la mesure où ils respectent la législation existante et spécialement la loi du 2 mars 1791. La Cour de cassation a jugé qu'en cette matière une municipalité n'est autorisée à prendre que les mesures conciliables avec la liberté accordée au commerce et à l'industrie » (1).

Suivent encore quelques considérations qui ont ici leur place et que nous résumons :

Les villes qui ont des criées municipales violent continuellement la loi par l'établissement de droits très élevés surtout sur le poisson vendu hors criée ; elles constituent ainsi subrepticement le monopole de la criée municipale. La plupart des villes n'ont pas de criées et les droits sont cependant souvent aussi élevés ; le résultat est dans ce dernier cas un recul de plus en plus sensible de la consommation du poisson frais.

L'exemple de la ville du Havre est typique : cette ville ne connaît pas de catégories dans le poisson, elle a établi un droit d'octroi unique de 0 fr. 25 par kilo ; pour le poisson de luxe, cela passe, mais pour les harengs, dont le prix d'origine est 0 fr. 10 le kilo et qui se trouve porté à 0 fr. 35, c'est exorbitant.

Si le pouvoir exécutif est suffisamment armé pour faire respecter par les municipalités les lois existantes en ce qui concerne les règlements sur les marchés municipaux et les droits de place, l'intervention du législateur est nécessaire pour supprimer l'abus résultant de violations du tarif général de 1870.

Une des imperfections de notre législation est la détermination des maxima par le décret du 12 février 1870. Le poisson de mer est taxé par le décret de 1870 comme une

(1) Cass. crim., 5 mars 1887, S., 87. 1. 192.

denrée de luxe : alors que pour la viande le maximum évolue de 0 fr. 02 et 0 fr. 03 à 0 fr. 07 et 0 fr. 08 par kilo, celui du poisson de mer va de 0 fr. 05 à 0 fr. 25. Ce droit manifestement exagéré est souvent relevé par les municipalités.

L'exposé des motifs indique ensuite qu'il est raisonnable de se ranger au vœu adopté en 1909 par le cinquième Congrès national des pêches maritimes réuni aux Sables-d'Olonne et dont voici la teneur :

« Qu'en aucun cas, le poisson de luxe ne puisse être taxé à l'entrée des villes à un taux plus élevé que la volaille et le gibier.

» Qu'en aucun cas, le poisson de qualité courante ne puisse être taxé à un taux plus élevé que la viande de bœuf, de veau ou de mouton.

» Que le poisson commun soit exempt de droits au même titre que la viande de cheval, d'âne et de mulet ».

Voici le texte de la proposition de loi qui établit pour les poissons une catégorie de luxe qu'elle soumet au maximum édicté par le décret de 1870 pour le gibier : elle exempte de tous droits les poissons communs ; elle applique aux qualités courantes le maximum imposé par le même décret à la viande

Proposition de loi.

ARTICLE UNIQUE.

Le maximum des taxes d'octroi que les conseils municipaux peuvent établir sur le poisson de mer vendu à la criée municipale ou hors criée est fixé ainsi :

	Villes de 4.000 habit. et au-dessous	De 4.001 à 10.000 habit.	De 10.001 à 20.000 habit.	De 20.001 à 50.000 habit.	De 50.001 à 100.000 habit.	Au-dessus de 100.000 habit.
Homard, Langouste, Crevette franche dite Bouquet, Esturgeon, Turbot, Bar, Barbue, Sole, à partir de 750 gr., Surmulet (le kilogr.).	0,10	0,15	0,20	0,25	0,30	0,30
Hareng, Sardine, Chien de mer, Roussette, Merluche, Morue, Rougets communs, Moules, Crabes, Coques, Stockfish et tous poissons salés.	exempts					
Toutes autres catégories (le kilogr.).	0,02	0,03	0,04	0,05	0,06	0,07

Cette proposition de loi n'est donc pas conforme au vœu présenté par M. Berthoule au ministre de la Marine en 1905 réclamant la suppression de tous droits d'octroi sur tous poissons.

Partisans déterminés de la suppression des octrois, nous aurions préféré que les auteurs de la proposition de loi s'inspirassent du désir de la presque unanimité des membres du Comité consultatif des Pêches maritimes dont M. Berthoule était le porte-parole.

Nous croyons, et l'exemple de la ville de Lyon est bien fait pour affermir notre foi, que la suppression complète des taxes d'octroi faciliterait dans une proportion considérable la consommation du poisson et que, par contre-coup, une impulsion très forte serait donnée à l'industrie des pêches maritimes. La modération de la proposition de loi ci-dessus sera peut-être, il est vrai, un élément de succès et son vote préparerait singulièrement la voie à ceux qui proposeraient par la suite l'exemption pure et simple des droits pour tous poissons.

TROISIÈME PARTIE

De la politique suivie à l'égard du chalutage à vapeur.

Le chalutage à vapeur n'a pas reçu en France d'encouragements officiels, son développement n'a pas été favorisé par les pouvoirs publics. Nous avons constaté au cours de cette étude que ni l'Etat, ni les communes, ni les grandes compagnies de chemins de fer n'avaient su faire leur devoir. Cependant, il faut dire ici comment l'industrie que nous étudions peut profiter de la législation actuelle et particulièrement quelles sources de prospérité industrielle renferme la récente loi sur le Crédit Maritime Mutuel.

L'étude des deux lois sur le Crédit maritime, 23 avril 1906 et 18 juin 1909, nous permet de distinguer très nettement deux espèces de prêts, la première loi organise les *caisses locales* avec les *prêts à court terme*, la seconde les *caisses régionales* avec les *prêts à long terme*.

Nécessairement les prêts à court terme sont peu importants, ils aideront les pêcheurs à acquérir des appâts, des engins, et certains produits nécessaires à la conservation et à la vente du poisson, tels que les paniers, les mannes, le sel et la glace.

La loi du 23 avril 1906 a reçu son application peu après sa

promulgation et une multitude de caisses locales ont été fondées dans le Finistère.

La loi du 18 juin 1909 nous intéresse seule pour ainsi dire, pourquoi? Cette loi, nous l'avons dit, prévoit des caisses régionales et des *prêts à long terme*. Ces derniers s'appliquent lorsqu'il s'agit d'une somme importante, et les capitaux importants sont indispensables en matière de pêche maritime pour l'achat ou la transformation d'un bateau de pêche. Or pour acheter un chalutier à vapeur, il faut dépenser une somme très variable sans doute, mais jamais inférieure à 20.000 francs. Pour ce prix, on ne peut acquérir qu'une très vieille coque, les chalutiers à vapeur modernes de fort tonnage atteignant le prix de 150.000 francs.

A qui les caisses régionales organisées par la loi pourront-elles consentir de fortes avances à long terme? Aux Sociétés coopératives par l'intermédiaire des caisses locales.

Ces Sociétés devront rembourser le prêt par amortissement dans un délai maximum de dix ans.

L'article 3 de la loi du 18 juin 1909 indique que les Sociétés précitées, quel que soit leur régime juridique, devront être constituées par tout ou partie des membres d'un ou plusieurs syndicats professionnels et que cette constitution devra avoir pour but, entre autres, soit la construction de bateaux de pêche, soit leur achat, le tout pour la réalisation de bénéfices commerciaux.

Remarquons ici la nature des prêts à long terme, ils sont *collectifs*. Les caisses régionales prêtent à une coopérative dont les membres font partie d'un syndicat professionnel.

Il apparaît maintenant que le fonctionnement de la loi de 1909 nécessite l'existence d'organismes tels que les syndicats professionnels et les coopératives.

De plus, il faudra former les caisses locales de crédit pré-

vues par la loi du 23 avril 1906 et ce n'est que lorsque ces caisses locales seront assez nombreuses que la création d'une caisse régionale sera possible. Dès lors la loi pourra jouer.

L'Etat pensera que le Crédit Maritime doit être doté comme le Crédit Agricole. Seule une somme de 750.000 francs prélevée sur les retenues de 2 p. 100 des primes de la marine marchande a pu permettre la mise en route du crédit. A la disposition du crédit agricole se trouve, au contraire, une somme de 40 millions, avance faite par la Banque de France; ce capital considérable parait, d'ailleurs, très supérieur aux besoins actuels du Crédit Agricole.

Aucun des organes nécessaires au jeu de la loi n'existe à Arcachon. Tout est donc à faire. Peut-être les Arcachonnais comprendront-ils un jour les avantages considérables de la coopérative, mais il y a malheureusement une éducation à faire et la paresse d'esprit et de corps est grande. Les Bretons cherchent à profiter très vite de ces deux lois sur le crédit maritime. En matière de chalutage à vapeur, rien n'a été fait, mais la loi du 18 juin 1909 nous ouvre des horizons nouveaux avec les prêts collectifs à long terme. L'achat d'un chalutier à vapeur et son exploitation par une coopérative formée de syndiqués n'est peut-être pas une chimère. Les essais ne manqueront pas, d'autant que la loi du 25 mars 1910 autorise les caisses régionales à recevoir des avances de l'Etat. L'Etat fournira ces avances à l'aide des sommes disponibles sur les retenues affectées aux institutions utiles aux gens de mer et donnera une subvention de 1.800.000 francs provenant de la retenue de 15 p. 100 sur les produits des jeux dans les cercles et casinos. Les capitaux ne feront pas défaut aux caisses régionales.

Ce n'est pas à Arcachon que les premières coopératives naîtront. Nous l'avons vu, ce port n'est accessible qu'aux

Sociétés puissantes, aux grandes entreprises, comprenant au moins trois ou quatre chalutiers, à cause du métier de mareyeur que les mêmes Sociétés doivent exercer par suite du défaut de criée.

A côté du Crédit Maritime Mutuel, nous devons mentionner ici, parmi les encouragements aux pêches maritimes dont le chalutage à vapeur profite, les Primes. Sans doute, la première loi du 22 juillet 1851 n'a point eu à s'occuper des chalutiers à vapeur alors inexistants, mais depuis près de six ans que ces navires pratiquent en partie la pêche à la morue, ils jouissent en même temps des primes accordées à la pêche et à l'armement.

Les primes d'armement sont accordées par saison de pêche et établies d'après le nombre des marins inscrits définitifs ou provisoires de moins de 22 ans que comprend l'équipage. La prime est de 50 francs pour la pêche dans les mers d'Islande et pour la pêche avec sécherie à la côte de Terre-Neuve, à Saint-Pierre et Miquelon et sur le grand Banc de Terre-Neuve. Elle est de 30 francs pour la pêche sans sécherie au grand banc et de 15 francs pour celle du Dogger's Bank ⁽¹⁾.

Pour l'obtention de ces primes, il est des conditions générales que l'équipage doit remplir : nombre déterminé de marins, temps fixé pour la campagne de pêche : 30 jours au moins pour ceux qui installent des sécheries à Saint-Pierre et Miquelon, 20 jours pour les navires de 80 tonneaux au moins allant en Islande, 40 jours pour ceux de plus de 80 tonneaux, 25 jours pour les bâtiments sans sécheries du grand Banc de Terre-Neuve, 30 jours pour ceux du Dogger's Bank.

(1) La loi du 25 juillet 1907 a étendu cette dernière prime à la côte de Terre-Neuve.

Les primes sur le produit sont de 20, 16 et 12 francs par 100 kilos de morues, selon les cas.

Des primes de propreté sont aussi accordées chaque année par décret à la grande pêche. Les chalutiers d'Arcachon, ceux de la Société Nouvelle en particulier, en ont déjà bénéficié plusieurs fois.

En somme, nous le répétons, le chalutage à vapeur a profité des encouragements donnés à la marine marchande, mais il n'a reçu aucune faveur spéciale du législateur.

Par contre, le développement de l'industrie que nous étudions faillit être entravé par une proposition de loi.

Le progrès suscite toujours l'envie, et l'envie sait créer des obstacles au progrès. Le chalutage à vapeur ne devait pas échapper à cette règle; en effet, MM. Ernest Lamy, de l'Estourbeillon, Jean Guilloteaux, Forest, Ernest Flandin, La Chambre, Maurc, Mossec, députés, déposèrent à la séance du 5 février 1903 une proposition de loi dont le but était d'établir une taxe de 10 francs par tonne sur les chalutiers à vapeur.

Dans l'exposé des motifs, nous rencontrons les griefs des petits pêcheurs contre le chalutage à vapeur.

Ces entreprises, disent les auteurs de la proposition en parlant des pêcheries à vapeur, « sont montées généralement par des sociétés riches et puissantes, mettent dans une situation tellement inégale les marins qui se livrent à la pêche pour gagner leur vie et celle de leur famille qu'il est facile de prévoir le jour où les petits pêcheurs devront abandonner la pêche, et renoncer à leurs moyens d'existence ». Puis la prospérité des affaires semblant une réalité évidente dans le chalutage à vapeur, il faut, affirment les députés précités, frapper cette industrie d'un impôt et en verser le montant à la Caisse des Invalides pour soulager ainsi les petits pêcheurs.

L'exposé se termine ainsi :

« Si nos pêcheurs devaient renoncer à leur vie d'aventures et de labeurs devant l'impossibilité où ils se trouveraient de gagner leur vie en pêchant, ils délaisseraient la mer sur laquelle ils passent maintenant une partie de leur existence, et, au moment où l'Etat aurait besoin de leur secours, il ne trouverait peut-être plus en eux les marins aguerris et valeureux qu'ils sont aujourd'hui ».

Suit la proposition de loi :

ART. I. — A partir de la promulgation de la présente loi, une taxe de 10 francs par tonne nette de jauge sera perçue sur les chalutiers à vapeur se livrant à la pêche maritime.

ART. II. — Le produit de cette taxe sera versé à la Caisse des Invalides et devra être affecté à liquider la pension de demi solde des inscrits à partir du jour où ils ont atteint cinquante ans.

ART. III. — Sont exemptes de la taxe les chaloupes pontées au-dessous de 25 tonnes munies d'un moteur à pétrole ou à alcool adapté aux chalutiers pour leur faciliter l'exercice de la pêche.

ART. IV. — Un règlement d'administration publique fixera ultérieurement le mode de perception de la taxe créée par la présente loi.

Cette proposition fut renvoyée à la Commission de la Marine. Le Comité central des Armateurs de France adressa, le 1^{er} avril 1903, un rapport à cette Commission qui contient des observations fort intéressantes.

Tout d'abord, y est-il dit, la loi n'atteindra pas son but; les Inscrits maritimes ne seront pas protégés. Si un armateur possède trois chalutiers pour lesquels la taxe atteindrait 1.000 francs au total, il supprimera un matelot par bateau et le calcul conduit à cette constatation que l'armateur gagnera



à peu près 4.000 francs avec cette combinaison; il paiera 1.000 francs d'impôt et il lui restera encore 3.000 francs de gain net.

De cette façon, les Inscrits maritimes embarqués à bord des chalutiers à vapeur se trouveront lésés par un surcroît de travail.

En 1903, les jauges nettes totalisées de tous les chalutiers n'atteignent pas 5.000 tonneaux, le produit de la taxe serait donc inférieur à 50.000 francs et il y a 125.000 inscrits, par conséquent, l'apport à la Caisse des Invalides serait insignifiant, eu égard au grand nombre de participants.

Les armateurs se défendent ensuite d'être riches et puissants. Ils ne jouissent d'aucune prime à la navigation ni de compensation d'armement, bien qu'effectuant une véritable navigation souvent à 500 milles de leur port d'attache avec quinze jours d'absence. Ils sont concurrencés (1) par « les » chalutiers anglais qui ont sur nous l'avantage de payer le » charbon et la glace 25 p. 100 meilleur marché, d'avoir un » équipage plus restreint (9 ou 10 hommes au lieu de 11 et » 12), de ne pas être astreints comme les nôtres à embarquer » des mécaniciens diplômés, enfin et surtout, de pouvoir » envoyer le produit de leur pêche sur tous les marchés de » leur pays, grâce à la rapidité de trains spéciaux affectés au » transport de la marée ».

Toutes ces considérations sont extrêmement justes et nous avons vu, au cours de cette étude, comment en France sont encouragées les initiatives en matière de pêche à la vapeur. Il semble bien que dans ce pays l'Etat et ses administrations, les communes et leurs agents, les Compagnies de chemins de fer enfin se soient ligués pour opposer ici, à la

(1) Circulaire 300 du Comité des armateurs de France.



marche du progrès, une barrière de règlements et de tracasseries de toutes sortes.

« A tous les points de vue, conclut le porte-parole des armateurs, il n'est donc pas exagéré de dire que la proposition de loi sur le chalutage à vapeur revient à demander à la Chambre de frapper ceux qui ont fait œuvre de progrès en appliquant la vapeur à l'industrie de la pêche » (1).

L'avis du Comité des armateurs de France fut très heureusement celui du Comité consultatif des pêches maritimes qui délégua un de ses membres, M. G. Pruvot, pour faire un rapport au ministre sur l'industrie des chalutiers à vapeur (2).

Nous n'avons pas à faire une analyse complète de ce rapport que nous citons à plusieurs reprises au cours de notre étude. Comme son titre l'indique, c'est un travail d'une portée assez générale. Nous retiendrons les conclusions motivées touchant la proposition de loi Lamy :

Les reproches des auteurs du projet ne sont pas fondés.

Le prix du poisson n'a pas été avili par les vapeurs. Exemples donnés : les prix de la halle de Boulogne et des Halles centrales de Paris.

Les petits pêcheurs lésés dans leurs intérêts, le chalutage nuisant à la pêche côtière, ce sont là des considérations inexactes, car, d'une part, les chalutiers (de Boulogne, par exemple) prennent de grandes quantités de poissons et surtout du commun, tels que le merlu, tandis que les petits pêcheurs continuent à approvisionner les marchés de poisson fin et, d'autre part, le travail des chalutiers à vapeur se fait beaucoup plus au large que celui des chalutiers à voile.

Citons ce passage très précis.

« La taxe proposée sur les chalutiers à vapeur irait plutôt

(1) Circulaire 330, Comité des armateurs de France.

(2) *J. off.* du 23 mai 1905.

contre son but. En frappant d'autant plus les navires que leur tonnage est plus élevé, elle aurait pour effet d'enrayer la construction des grands bateaux, *seuls aptes à travailler au loin*, au profit des petites unités qui lui échappent par l'insignifiance de leur jauge nette, mais que leurs faibles dimensions retiennent au *voisinage de la côte* ».

On doit construire de grands chalutiers qui, sans gêner le pêcheur du littoral, aillent faire leur récolte par des fonds très poissonneux de 200 mètres.

La conclusion de M. Pruvot est qu'il faut encourager l'industrie du chalutage à vapeur au lieu de la frapper, qu'il n'y a pas de péril pour la petite pêche et qu'en conséquence, le projet d'une taxe de 10 francs par tonne de jauge nette doit être repoussé. Cette conclusion fut adoptée et le chalutage à vapeur fut sauvé d'une rude épreuve.

L'industrie du chalutage n'est pas, à l'heure actuelle, en pleine prospérité. On parle de crise et en fait on constate des commandes plus rares aux constructeurs. Toutefois, nous ne voyons rien d'alarmant. Au début, les fonds de roulement ont été trop précaires dans certaines entreprises. L'examen des causes de la faillite d'une grande société de pêches d'Arcachon nous révèle trop de frais, trop de personnel, trop de matériel et avec tout cela le désordre. Quelle industrie prospérerait avec une mauvaise administration? S'il y a crise, et cela n'est même pas certain, il faut chercher d'autres causes : le prix du charbon, par exemple, les intermédiaires, les taxes prohibitives des octrois, la mauvaise organisation des transports. Il faut aussi songer que nous manquons de méthode et d'esprit commercial et que nos plus beaux chalutiers modernes n'ont pas même de quais pour accoster, voyez Boulogne, voyez Arcachon.

Le mal n'est pas incurable, regardons la tâche qui s'impose à nous et travaillons.

CONCLUSION

A la fin de cette étude nous ne craignons certes pas d'affirmer notre foi dans l'avenir de l'industrie du chalutage à vapeur.

Peut-on prévoir quelles seront les formes de la grande entreprise en matière de chalutage ? La réponse à cette question est fort malaisée à l'heure actuelle.

Nous savons ce qui est et nous avons insisté sur la situation spéciale d'Arcachon. La Société par actions y est seule viable, mais l'installation d'appontements et de criées publiques permettrait à des entreprises plus modestes de se fonder.

Sans doute la forme de la Société par actions est intéressante et marque en matière d'entreprises un progrès certain de l'organisation du travail, toutefois c'est sur un regret que nous terminerons cette étude.

Les plus sûrs obstacles au progrès social sont le manque d'initiative, la crainte de la responsabilité, la complaisance dans la routine, autant de tares dont sont affligées nos populations maritimes.

Le Crédit Maritime Mutuel est là, et depuis deux ans c'est un instrument puissant de régénération sociale avec ses prêts collectifs à long terme, mais il faut, pour que la loi joue, des organes, syndicats et coopératives, que l'on ne crée pas. C'est ici que nous exprimerons le regret que la coopérative de

production en matière de chalutage ne soit pas née. Elle aurait dû surgir après la floraison de toutes nos lois sociales. Si Arcachon ne donne pas l'exemple, qu'il vienne de La Rochelle ou d'ailleurs, le succès des uns réveillerait les énergies des autres, et peut-être la coopérative de production, dirigée par des activités intelligentes et intègres, apparaîtrait-elle enfin comme la forme la plus intéressante de la grande entreprise en matière de chalutage à vapeur.

BIBLIOGRAPHIE

Périodiques.

Bulletin trimestriel de l'enseignement technique et professionnel des pêches maritimes.

Bulletin de l'Office du travail.

Circulaires du Comité central des armateurs de France.

Comptes rendus des Congrès des Pêches maritimes, Bordeaux, 1907; Sables-d'Olonne, 1909.

Journal officiel.

Livret Chaix.

L'Avenir d'Arcachon, hebdomadaire.

La Vigie d'Arcachon, hebdomadaire.

Rapports commerciaux des consuls.

Rapports des commandants des stations navales de Terre-Neuve et d'Islande.

Recueils et Répertoires Dalloz et Sirey.

Revue de la Ligue maritime.

Revue maritime et coloniale (mensuelle), 1861-1896.

Revue maritime, 1896-1909.

Statistique des Pêches maritimes. Imprimerie Nationale, Paris.

Tableau général du commerce et de la navigation. Paris, 1909.

Auteurs.

BERTHOULE (A.). — Rapport sur le transport du poisson. *J. off.*, 11 juin 1905.

DANJOU (D.). — Traité de Droit maritime, I. Paris, 1911.

HÉRUBEL (Marcel). — Pêches maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui. Paris, 1911.

— Articles parus dans *Ligue maritime*, 1910.

LE BAIL et RIVOAL. — Crédit maritime mutuel. Cong. pêches marit. Sables-d'Olonne, 1909.

LYON-CAEN et RENAULT. — Traité de Droit commercial, 2^e édit., V. Paris, 1894.

PIC (Paul). — Traité de Législation industrielle, 3^e édit. Paris, 1909.

PRUVOT (G.). — Rapport au ministre de la Marine au nom du Comité consultatif

- des pêches maritimes sur l'industrie du chalutage à vapeur. *J. off.*, 23 mai 1905.
- ROCHÉ (G.). — Pêches maritimes modernes de la France. Paris, 1898.
- Etude générale sur la pêche au grand chalut dans le golfe de Gascogne. *Ann. sc. nat.*, 1893.
- ROY. — Rapport sur la pêche dans la mer du Nord. *Bull. Ens. prof. techn. des Pêch. marit.*, 1909.
- TANAZACQ. — Rapport sur le transport de la marée. Compte rendu Congr. Pêches Sables-d'Olonne, 1909.

Thèses.

- BOUBÈS (Ch.). — L'ostréiculture à Arcachon. Bordeaux, 1909.
- GOULET (Ch.). — Petites pêches maritimes. Paris, 1904.
- TUAL (L.). — L'engagement des marins pour la grande pêche. Paris, 1907
-

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION. — <i>Importance économique de l'industrie du chalutage à vapeur. La place de la France.</i>	1

PREMIÈRE PARTIE

Technique du chalutage à vapeur à Arcachon.

CHAPITRE PREMIER. — <i>Que pêchent les chalutiers d'Arcachon?</i>	12
CHAPITRE II. — <i>Où pêchent-ils?</i>	18
<i>Section I.</i> — Les terrains	18
<i>Section II.</i> — Le dépeuplement	26
CHAPITRE III. — <i>L'outillage.</i>	33
<i>Section I.</i> — Les chalutiers d'Arcachon	33
<i>Section II.</i> — Description d'un chalutier français.	42
<i>Section III.</i> — Description d'un chalutier anglais.	44
<i>Section IV.</i> — Les engins.	46
CHAPITRE IV. — <i>Comment se fait la pêche. Pêche du poisson frais et grande pêche.</i>	51
CHAPITRE V. — <i>Le port d'Arcachon. Ports français et étrangers. Description des installations. Charbon et glace.</i>	58

DEUXIÈME PARTIE

La production et le commerce.

Titre premier. — LA PRODUCTION	75
CHAPITRE PREMIER. — <i>Rendement de l'industrie du chalutage à vapeur à Arcachon.</i>	75
<i>Section I.</i> — Vapeurs et voiliers.	75
<i>Section II.</i> — Rendement en quantité et espèces pour la pêche du poisson frais	79
<i>Section III.</i> — Rendement en valeur pour la pêche du poisson frais.	85

	Pages
<i>Section IV.</i> — La production dans l'industrie du chalutage à vapeur pour la grande pêche.	87
CHAPITRE II. — <i>Le personnel et les salaires</i>	97
<i>Section I.</i> — Les salaires d'Arcachon dans la pêche du poisson frais. Salaires fixes et parts de pêches. Régime mixte. Régime actuel.	98
<i>Section II.</i> — Les salaires dans la grande pêche	108
<i>Section III.</i> — Les salaires à l'étranger.	111
<i>Section IV.</i> — Les règlements pour le paiement des salaires. Délégations.	113
<i>Section V.</i> — Une grève	116
<i>Section VI.</i> — Quelques mots sur les lois de protection des gens de mer	117
CHAPITRE III. — <i>De la forme de l'entreprise</i>	121
Titre II. — LE COMMERCE.	126
CHAPITRE PREMIER. — <i>Débouchés, expéditeurs, intermédiaires, usages</i>	126
CHAPITRE II. — <i>Des transports</i>	129
<i>Section I.</i> — Régimes, tarifs, délais	129
<i>Section II.</i> — Le réseau du Midi et les tarifs	133
<i>Section III.</i> — Quelques vœux des Congrès de pêches.	138
<i>Section IV.</i> — Tarifs français et étrangers	140
<i>Section V.</i> — L'arrêté ministériel du 17 avril 1908.	142
CHAPITRE III. — <i>Des octrois</i>	144

TROISIÈME PARTIE

De la politique suivie à l'égard du chalutage à vapeur	151
CONCLUSION	161
BIBLIOGRAPHIE.	163