

L'alcoolisme à Islande, mythe ou réalité ?

Premières réglementations

Dès le commencement de la Grande Pêche, les quantités d'alcool embarquées pour Islande font l'objet d'une réglementation qui évolue selon les époques.

En 1766, le duc de Praslin, ministre de la Marine, adresse une note à la Chambre de Commerce de Dunkerque afin de prévenir les abus qui nuisent au succès de la pêche. Afin d'éclairer ses travaux, la Chambre de Commerce obtient d'un patron de pêche les habitudes en cours.

Ce document dont nous avons respecté l'orthographe, est intitulé « *Estat des vivres donnée à les équipages pendant le du voiage de la pesche d'Island en l'an 1766* ».

« 1° Auparti du port de Dunkerque donné à les équipages toutes les quart de nuit un coup deaudevie jusqu'à rendu sur ma pesche.

2° Tous les dimanches depuis le parti de Dunkerque jusqu'à mon arrivé au dit lieux, six bouteilles de vins pour douze personnes.

3° Arrivé à ma pesche une bouteille deaudevie à l'homme toutes les semaine et toutes les dix cent [1 000 morues pêchées] un coup d'eau de vie et pour les encouragée encore de plus un autre coup pour chaque vingt morues qui prene pendant le cart de 4 heur. » (2)

La date et le contenu exact du premier règlement reprenant les résultats de la Commission ne sont pas connus mais en 1769, le nouveau règlement stipule :

« La quantité d'eau de vie que l'on embarquera ne pourra être qu'en proportion de huit pots et demi pour chaque personne [19 litres], à peine de 100 livres d'amende payable par le maître du bâtiment et pendant la pêche seulement le maître fera trois distribution d'eau de vie, dont une à chaque quart de service de la soixante quatrième partie d'un pot [environ 3 centilitres] à chaque homme, aux novices et aux mousses à proportion.

Pendant les traversées d'aller et retour, ainsi que pendant les relâches, le maître n'en donnera pas, à moins que dans les cas de nécessité, le capitaine ne pourra distribuer une plus grande quantité d'eau de vie à la fois à peine d'interdiction de navigation pendant trois mois.

Il ne sera embarqué à bord de chaque corvette que 32 pots de vin [70 litres], 48 pots [105 litres], à bord de chaque dogre, destinés pour les besoins

des malades et autres nécessités, à la prudence et disposition du capitaine, à peine de 100 livres d'amende payable par le maître. »

En marge de ce document figure un commentaire : « On propose de supprimer la petite distribution de vin mentionnée dans le dernier règlement, parce qu'un équipage qui a de la bonne bière et de l'eau-de-vie peut se passer de vin, et il est essentiel pour cette pêche, qui est très malheureuse depuis trois ans, d'y introduire l'économie ; d'ailleurs dans toutes les navigations marchandes il n'y a pas de distribution de vin aux matelots. » La quantité de bière, par homme et par jour, est fixée à 1 pot soit 2,2 litres.

De 1768 à 1793, le règlement est inchangé, et s'impose encore lors de la campagne de 1802.

À la Restauration

À la Restauration, la « Convention pour la pêche de la morue » comporte trois articles relatifs à la consommation d'alcool à bord.

« Article 11 : L'armateur embarquera les vivres suivants.

Pour un équipage de 12 à 14 hommes	Pour un équipage de 15 à 17 hommes
1 tonne de bière forte	1 tonne de bière forte
21 à 23 tonnes de bière tiercée	24 à 26 tonnes de bière tiercée
5 à 6 tonnes de petite bière	7 à 8 tonnes de petite bière
15 à 20 litres d'eau-de-vie	25 à 30 litres d'eau-de-vie
200 à 250 litres de genièvre	275 à 300 litres de genièvre

Article 12.

Indépendamment des vivres détaillés à l'article précédent, il sera embarqué pour le cas de maladie : 90 litres de vin sur une corvette, 100 litres de vin sur un bâtiment de plus fort tonnage.

Article 13.

Les vivres ci-dessus sont calculés pour six mois ; le maître étant responsable de tout ce qui se trouve sur son navire, il sera tenu de restituer au retour, les portions des dits vivres, qui, en raison de la durée de son voyage, n'auront pas dû être livrés à la consommation de l'équipage. » Inutile de préciser qu'aucune trace de restitution de la moindre goutte d'alcool n'a jamais été enregistrée.

Dans la nouvelle version des « conditions générales d'armement », parue en 1829, aucune mention n'est faite à l'approvisionnement du bord en alcool. Une totale liberté semble régner dans ce domaine.

Les errements des années 1830

On assiste alors à un dérapage important qui motive, en 1836, la crainte et la colère des armateurs, résumées dans une lettre qu'ils font parvenir à la Chambre de Commerce dont voici l'essentiel.

« La ration de chaque homme fixée à 1 litre de genièvre par semaine, suffit rigoureusement à ses besoins, si l'on considère que sa boisson habituelle est la petite bière. En sus de cette quantité, il fut permis à chaque marin d'embarquer pour son compte un demi-ancré de genièvre, soit 15 à 16 litres, lequel était destiné le plus souvent à être échangé sur les lieux de pêche, contre des bonnets, des chemises, ou des bas de laine. (...) Mais cet embarquement, qui n'était qu'une tolérance est devenu abusif depuis que les équipages ont embarqué successivement 3, 4 et même plus de demi-ancres par personne, non plus pour faire quelques échanges sur les lieux de pêche, mais bien pour en faire un objet de spéculation. » En fait, « les navires partent expressément plus tôt pour aller séjourner près d'un mois à Lerwick et sur les côtes des Shetland où se fait une fraude assez active. » (Rapport sur les primes d'assurance écrit par Carlier en 1839). Si tout l'alcool de contrebande n'est pas vendu, les surplus sont consommés à bord. Par ailleurs, les hommes prennent l'habitude de troquer les fameux articles de laine contre des hameçons, des lignes, des couteaux ou même du sel. Ils réservent ainsi, pour leur consommation personnelle, les 15 à 16 litres de genièvre.

Le 15 mai 1843, la Chambre de Commerce adresse la lettre suivante aux principaux armateurs à Islande : « Le Département de la Marine a donné dans tous les ports d'armement, des instructions pour empêcher l'abus des provisions exagérées de liquide à bord des navires qui se livrent à la pêche de la morue. La Chambre de Commerce a été consultée à l'effet de déterminer la quantité de spiritueux nécessaires à la consommation de chaque homme. Nous vous serions obligés, Monsieur, si vous voulez bien nous communiquer votre opinion sur la demande qui nous est adressée. »

Réponse de l'armateur Boys-Pieters concernant l'embarquement de genièvre à 49° :

Navire	<i>Rachel</i>	<i>Pierre Antoine</i>	<i>Courrier</i>
Équipage	16 hommes	17 hommes	15 hommes
Durée campagne	174 jours	156 jours	167 jours
Provision armateur	345 litres	361 litres	319 litres
Provision équipage	450 litres	437 litres	416 litres
Total	795 litres	790 litres	735 litres
Litres/homme	49,68 litres	46,47 litres	49 litres
Homme/ jour	0,28 litre	0,29 litre	0,29 litre

La réponse de l'armement Beck corrobore cette situation. Ce dernier, qui fournit 1 litre par semaine et par homme, écrit « toutefois cette quantité ayant été reconnue comme insuffisante, les marins ont été autorisés à

embarquer, à leurs frais, deux demi-ancres [14 à 15 litres]. Ces deux quantités réunies forment pour chaque marin une ration de 25 à 30 centilitres par jour de boisson alcoolique à 49 °. Elle est bien suffisante à ceux qui ne se livrent à aucun excès. »

La reprise en mains

En juin 1843, la Chambre répond au Ministre « qu'elle estime qu'il importe de limiter la quantité alcoolique dont il s'agit [*l'eau-de-vie ou le genièvre*] à 1 $\frac{3}{4}$ litre de 49 ° par semaine, soit 7 litres par mois et par homme.

Cette quantité figure dans les nombreuses circulaires ministérielles jusqu'en 1896, année où le département de la Marine, « qui cherche à combattre, par tous les moyens dont il dispose, l'abus des boissons alcooliques à bord des bâtiments se livrant à la Grande Pêche, vient de décider que l'année prochaine, la ration d'alcool, allouée aux pêcheurs d'Islande, qui est actuellement de 25 centilitres par jour au maximum, sera réduite à 20 centilitres. »

Un nouveau décret du 24 décembre 1908 réduit encore les quantités : « Interdiction de délivrer plus de 15 centilitres d'eau-de-vie (42 °) par jour et par marin inscrit définitif, âgé d'au moins 18 ans, et défense d'embarquer une provision supérieure à cette donnée. Une majoration de 3 % est tolérée en prévision des déperditions. Ne pas embarquer d'alcool en cours de campagne. Ne pas embarquer d'apéritifs, sauf ceux à base de toniques et de vins. » Deux ans plus tard, un autre décret limite la ration quotidienne à 0,05 l avec une période transitoire de deux années : 0,15 l pour la première, 0,10 l pour la seconde. Mais devant le tollé des marins et armateurs, la mesure est rapportée à 0,12 l. Après la guerre la ration hebdomadaire est ramenée à 0,05 litre par jour, sans protestation des marins.

Tableau récapitulatif des rations en eau-de-vie ou genièvre

Période	Par jour en centilitres	Par semaine en litre
1768 à 1802	12	0,84
1817	10	0,70
1820 à 1842	30	2,10
1843 à 1896	25	1,75
1897 à 1910	20	1,40
1911 à 1914	12	0,84
1918 à 1935	5	0,35

Ces consommations sont théoriques et probablement *ad minima* dans la mesure où les marins se sont ingénies à accroître leurs disponibilités, soit en embarquant clandestinement des quantités supplémentaires, soit en se

faisant livrer des compléments par les navires qui venaient « en baie » récupérer les premières pêches au début du mois de mai.

La bière, dite « petite bière », souvent coupée, est à volonté mais de très mauvaise qualité au point que les marins s'en plaignent au Stationnaire. En 1908, « la bière embarquée à bord des bâtiments présentait le grave défaut d'être souvent si désagréable que les hommes refusaient de la consommer, et spécialement sur les navires de Gravelines. » (Stationnaire). La situation ne manque pas d'ironie lorsque l'on sait que la Maison Torris est le principal armement de ce port et qu'il exerce par ailleurs le métier de brasseur.

Cette bière, dite « pour pêcheurs d'Islande », devait être de très piètre qualité car, en 1909, « elle est à peine buvable au point que sur plusieurs navires, les tonnes de bière ont été vidées pour y mettre de l'eau. » (Stationnaire).

Le vin, en principe, est destiné aux malades et aux grandes occasions. Les quantités embarquées durant le XIX^e siècle ne sont pas significatives. Une consommation plus régulière se fait à partir des années 1880 comme l'indique un rapport du Stationnaire : « les Dunkerquois et les Boulonnais ne distribuent du vin à leur équipage que le dimanche, quelques fois deux fois par semaine. » Le capitaine de la *Norma* déclare, en 1896, « donner un quart de vin lorsque l'équipage fatigue. » En 1908, le Stationnaire fait état d'un approvisionnement en vin des navires dunkerquois et gravelinois variant de 330 à 770 litres.

Après la guerre de 1914, la consommation de vin vient remplacer, en partie, celle de la bière.

Façons de consommer l'alcool

La manière et la fréquence avec lesquelles l'alcool est consommé sont aussi importantes que la quantité elle-même. Dans ce domaine, on tourne en rond pendant plus d'un siècle.

Le règlement de 1769 prévoyait une distribution fractionnée en trois fois et l'absence totale d'alcool lors des relâches et pendant les voyages aller-retour. En marge de ce même règlement, il était inscrit : « Il n'y a rien de changé dans les rations, on propose seulement que la distribution s'en fasse régulièrement par jour, parce qu'on a reconnu qu'elle se faisait abusivement par semaine, et que la plupart des équipages s'enivraient, ne pêchaient pas et commettaient des désordres. »

L'article 4 du décret ministériel du 11 décembre 1857, prescrit que « La distribution de ces liquides aux équipages se fera régulièrement, chaque jour. »

Mais, dès l'année suivante, le commandant de la Station constate que « les recommandations de faire journallement la distribution de boissons fortes, ne sont suivies que sur une minorité de bâtiments. Les marins ayant à leur disposition la ration de plusieurs jours en abusent inévitablement. »

Année après année, à la demande des commandants de Station qui dénoncent constamment l'inapplication de cette règle, les circulaires ministérielles, reprennent, apparemment sans succès, les mêmes exhortations.

Très concrètement, cette question de distribution se traduit de la façon suivante : Pendant la grande période d'Islande, entre 1843 et 1896, la mise à disposition réglementaire est d' 1,75 litre par semaine. Soit le marin perçoit 25 centilitres par jour, fractionnés, dans le meilleur des cas, en trois fois. Soit il acquiert d'un coup 1,75 litre qu'il peut consommer à sa guise. Dans ce dernier cas, il dispose immédiatement d'une quantité suffisante pour se saouler.

Il convient, également, de tenir compte des conditions dans lesquelles ses quantités sont absorbées. Selon le docteur Maës embarqué en 1905 sur le navire des Œuvres de Mer : « Un individu bien portant, non surmené, mangeant bien et des vivres frais, souffrirait évidemment de cet alcool ainsi absorbé en trop grande quantité ; à plus forte raison nos pêcheurs qui se trouvent dans des conditions d'hygiène et d'alimentation déplorables. L'alcool pris à jeun par ces hommes mal nourris, surmenés, leur fait l'effet d'un coup de fouet qui, pour de courts instants, donne un semblant d'énergie à ces organismes fatigués, mais les laisse retomber bien vite et plus bas qu'auparavant. »

Conséquences de cette consommation d'alcool

Les résultats de cette consommation, en mer, pendant la campagne, sont très difficiles à discerner pour deux raisons.

Si l'ivrognerie de l'équipage a entraîné la disparition corps et biens du navire, personne n'est là pour en témoigner, il ne peut alors s'agir que de conjectures très difficiles à vérifier.

Il est cependant possible d'établir certaines corrélations. Nous avons vu que dans les années 1830, les équipages embarquent des quantités très importantes d'alcool, les résultats sont dramatiques. Entre 1835 et 1839, cinq navires font naufrages et 20 se perdent corps et biens entraînant la mort de 300 marins.

Après la catastrophe de 1839, qui fut la plus importante de l'histoire de la Grande Pêche, l'armateur Casteleyn d'Osnabrouck adresse une lettre à la Chambre de Commerce de Dunkerque qui en dit long sur la situation de l'époque : « je lis le cœur navré le récit des nombreux naufrages de cette année 1839.

Vous voudriez que le Gouvernement s'opposât à ce que les navires partissent avant le 25 mars. L'idée est-elle bonne ? J'en doute. Autrefois, du temps de mon père, on ne permettait aucun embarquement de genièvre par l'équipage. L'armateur seul embarquait ce qu'il fallait pour le voyage et chaque homme avait par semaine un demi-pot de genièvre [*un peu plus d'un litre*] : sa ration lui suffisait.

Qu'arrive-t-il aujourd'hui ? On laisse embarquer 2, 3 et jusqu'à 4 demi-ancres de genièvre ou d'eau-de-vie par homme. Qu'en résulte-t-il ? Que la propension des marins à l'intempérance est excitée par ce surcroît de liquide, lequel étant leur propriété, les porte à boire jusqu'à perdre la raison. Cet abus est intolérable. J'ai dû le subir comme beaucoup, malgré moi.

J'avais à bord de mon navire sept hommes adonnés à la boisson. Eh bien, sans le sang-froid et l'intrépidité de mon capitaine, lors des effroyables tempêtes qui ont régné cette année à Islande, mon navire aurait sombré. Comment en effet parer une tempête lorsqu'une partie de l'équipage est ensevelie dans le sommeil par l'effet de la boisson ? Que peut faire le capitaine ?

Que mes concitoyens ne voient dans mes réflexions que le désir d'indiquer le seul remède propre à faire cesser un abus invétéré introduit depuis longtemps et qu'il faut extirper par tous les moyens possibles. »

Il serait hasardeux d'établir combien de navires disparus corps et biens lors des campagnes d'Islande ont été victimes de l'alcoolisme mais on ne peut pas négliger cette éventualité.

La seconde raison de notre ignorance des conséquences néfastes de la consommation abusive d'alcool est que le capitaine et l'équipage ne souhaitent certainement pas s'en vanter, ils font alors régner une loi du silence rarement rompue.

Au retour à Dunkerque, il arrive que la justice, ait à juger de comportements anormaux. En 1858, les résultats de la campagne étant désastreux, l'armateur de la goélette *Jeanne* attente un procès à son capitaine. Au cours de ce dernier, les matelots accusent le capitaine d'ivresse fréquente, tandis que celui-ci argue de l'insubordination de l'équipage pour expliquer le manque de résultat. Le tribunal condamne le capitaine à 45 jours de prison et 10 mois de suspension de commandement.

Le 21 septembre 1866, le tribunal de Dunkerque inflige de 15 jours à six mois de prison à neuf matelots de deux navires pour ivresse et insubordination pendant la dernière campagne.

Ces exemples sont rares car les archives locales ont, en partie, disparu. Mais surtout parce que les capitaines sont peu enclins à déposer plainte contre leurs hommes. Ils sont, en effet, responsables de la distribution de l'alcool à bord, de plus, une attitude trop rigide dans ce domaine peut leur poser de sérieux problèmes de recrutement pour les campagnes à venir.

Le commandant de Station constate en 1905 : « La grande plaie des pêcheurs est l'alcool, on sent la chose plus qu'on ne peut la préciser, car lorsqu'on essaye de prendre des informations, on se heurte partout à la mauvaise volonté et une sorte de conspiration du silence. »

Conspiration à laquelle participe la presse locale comme le montre cet article du *Nord Maritime* de 1905 : « Le commandant de la Station navale d'Islande vient de publier un rapport très sévère sur les ravages exercés par l'alcoolisme chez les marins qui se livrent à la pêche à la morue. Disons de suite que ce rapport ne vise pour ainsi dire pas les marins de la flottille dunkerquoise et gravelinoise. Il faut reconnaître que nos gens du

Nord préfèrent surtout consommer de la bière, qui est une boisson nourrissante et réparatrice dont chaque goélette est abondamment pourvue. »

Le précieux témoignage des Stationnaires

Les Stationnaires sont les navires de la Marine qui assistent les pêcheurs sur les côtes d'Islande. Ils maintiennent l'ordre parmi les 2 000 à 3 000 marins français qui fréquentent les eaux islandaises au XIX^e siècle. Les commandants de la Station sont les seuls à vouloir et pouvoir vaincre l'omerta comme le prouvent les exemples suivants :

En 1843, l'*Eugénie* perd son capitaine dans des circonstances douteuses selon le Stationnaire : « D'après les informations que j'ai prises sur la mort du capitaine Annicotte, il paraît que cet homme se serait volontairement jeté à la mer ; mais le désordre affreux qui règne à bord des pêcheurs, surtout les jours de distribution de genièvre, laisseront toujours quelques doutes dans mon esprit sur le genre de mort des hommes qu'on dit tombés à la mer ou emportés par elle. »

En 1861, dans une note adressée au Commissaire de l'Inscription maritime de Dunkerque, le Stationnaire relate les incidents de la campagne : « J'ai été obligé de convoquer le tribunal maritime pour juger un fait de désordre, par suite d'ivresse à bord de la *Coquette*, et j'ai infligé une punition au second de la *Jeune Henriette* pour un fait de même nature. À l'appui des excès auxquels l'ivresse porte nos marins ; j'ai à citer ce qui s'est passé à bord de la *Dunkerquoise*. Un homme surexcité par l'eau-de-vie et dans un excès de colère, a mordu le doigt d'un des ses camarades que j'ai été obligé de prendre à l'hôpital de l'*Arthémise*. Cet acte de sauvagerie sortant des attributions du conseil maritime, le coupable sera renvoyé devant le procureur général. Une révolte a eu lieu à bord du *Petit Alexandre*, le tribunal maritime a condamné les deux coupables, l'un à cinq ans, l'autre à deux ans de prison. Il est à présumer que l'ivresse est une des principales causes de ces graves désordres. »

En 1879, le capitaine du *Grâce de Dieu* est jugé à bord du navire de guerre et condamné pour ivresse à 15 jours de prison et 2 ans d'interdiction de commandement.

Toutefois, les condamnations pour ivresse prononcées par le Stationnaire sont très peu nombreuses au regard du nombre de marins impliqués, chaque année dans la Grande Pêche, leur nombre ne dépasse pas cinq, alors le nombre de français autour de l'Islande oscille, chaque année, entre 3 500 et 5 000.

Le Stationnaire ne se contente pas d'intervenir sur place, il renseigne également les autorités des ports concernés sur les faits exacts qu'il a eu l'occasion d'investiguer.

Le 15 juin 1854, le journal l'*Autorité* publie : « Hier, le *Saint Jean-Baptiste* est entré à la marée du soir, et les marins de ce navire se sont transportés aussitôt à la Chapelle Notre-Dame des Dunes où ils sont restés

longtemps prosternés devant l'image de la Mère de Dieu. Ils la remerciaient de les avoir sauvés des périls qu'ils n'ont cessé de courir pendant leur navigation. En effet, des 11 hommes qui composaient l'équipage, 6 seulement sont revenus. Le capitaine, le second et trois matelots ont été enlevés par un coup de mer et si les 6 autres n'ont pas éprouvé le même sort c'est qu'ils ne se trouvaient pas sur le pont à ce moment. » Ce récit est exact, mais le commandant de Station le complète : « ce bâtiment reçut à bord une lame qui lui enleva le patron et 4 hommes. Le fils du patron, mousse de 15 ans, ayant pu saisir son père en crochant une gaffe dans sa chemise de laine, le pauvre enfant sentait l'étoffe se déchirer, il appelait de toutes ses forces, tous étaient ivres, personne ne vint et le patron disparut. »

Lors de l'enquête sur place à Islande, le commandant avait réussi à faire « craquer » le mousse qui était encore sous le choc de la disparition de son père. Mais pendant le voyage de retour, le jeune garçon fut certainement l'objet de pressions et peut-être même de menaces de la part de l'équipage ; arrivé à terre, il s'était tu.

La véritable version des faits ne fut jamais reprise dans la presse et aucun procès ne fut attenté à qui que ce soit. Le secret fut préservé malgré l'intervention du Stationnaire. Ces derniers n'en continueront pas moins à dénoncer, quand l'occasion se présente, les comportements délictueux dus à l'alcool.

Le passage en baie

C'est principalement lors du passage en baie que les Stationnaires ont l'occasion d'être au contact direct des pêcheurs. Pour ces derniers, l'attrait de cette escale est de se reposer mais aussi d'interrompre la rude monotonie de la vie du bord. Ils sont impatients d'y rencontrer et de bavarder avec des amis, d'échanger des nouvelles et de faire la fête dans un environnement particulièrement austère.

L'Islande étant un pays de prohibition, il n'existe pas de « rues de la soif » bordées de bistrot à matelots, comme dans la majorité des grands ports de cette époque. Les réjouissances ont lieu soit à bord d'un des navires où plusieurs équipages se réunissent, soit, le plus souvent, à terre.

Le journaliste Georges Aragon, témoin oculaire et auditif, en 1875, donne le ton de ces retrouvailles : « Il faut bien le dire, la sobriété n'est pas devenue plus qu'avant la vertu dominante de nos équipages. Il n'est pas rare de voir mettre de côté chaque jour une partie de l'eau-de-vie qui leur est distribuée, et lorsqu'une circonstance amène le navire en relâche dans un fjord, la réserve faite à la mer est consommée en quelques heures. »

Les stationnaires stigmatisent régulièrement « la déplorable coutume entre pêcheurs de fêter leur rencontre en baie en absorbant en un jour l'alcool soigneusement caché et conservé pendant deux mois. » Pour eux « le séjour en baie est tout particulièrement rempli de nombreux cas d'ivresse. »

Ces fêtes trop arrosées peuvent parfois avoir des conséquences dramatiques comme en juillet 1891 où plusieurs navires de Dunkerque se retrouvent en baie aux îles Féroé. 14 marins de différents bateaux se réunissent à terre pour faire bombance puis décident de se rendre à bord du *Chien de Mer*. Ils prennent place dans une embarcation. Arrivés à quelques distance du *Chien de Mer* les fêtards commettent l'imprudance de se porter tous du même côté, l'embarcation chavire, 7 hommes périssent noyés.

Mais, en règle générale, ce ne sont que des braillements et des beuglements d'ivrognes qui troublent la quiétude des baies. Ces démonstrations d'intempérance agacent les officiers de l'État adeptes de la discipline. Ils consacrent à ces débordements une part importante de leur rapport de campagne comme le Commandant Houette en 1895 : « La déplorable « mode » qui veut qu'à la rencontre dans les baies, on partage entre camarades les économies d'alcool réalisées petit à petit pendant la pêche, et soigneusement cachées, engendre les plus détestables abus. J'ai réagi de toutes mes forces contre cette habitude ; elle est détestable à tous points de vue et il faut qu'elle disparaisse. »

Et, même si certains font preuve de mansuétude à l'égard des marins comme le commandant Planche en 1887 « quand on se rend compte de la vie dure et pénible que mènent nos pêcheurs, toujours à la mer, en lutte contre les éléments, le mauvais temps, le froid, on comprend aisément les moments de relâchement dans les baies, et l'on ne peut qu'être porté à l'indulgence vis-à-vis d'eux. » Les rapports, largement diffusés, en particulier dans la presse de l'époque, ont contribué à colporter une image très négative des pêcheurs d'Islande.

Mille et une occasions de consommer

Les chansons de marins à boire ne font pas état de consommation d'eau, de tout temps et en tous lieux, l'alcool est présent dans l'évocation de la vie maritime. La Grande pêche ne fait pas exception. Au contraire, les occasions de « boire un coup » y sont omniprésentes.

Le capitaine qui renseigne la Chambre de Commerce en 1768 nous en donne déjà un aperçu : « toutes les dix cent [1 000 morues pêchées] un coup d'eau de vie et pour les encouragée encore de plus un autre coup pour chaque vingt morues qui prene pendant le cart de 4 heur. » L'abbé Grossetête, dans son étude sur la Grande pêche¹, en décrit quelques autres : « Tout était à bord occasion de supplément : l'équipage se levait la nuit : un boujaron pour chasser le sommeil. Il fallait faire une manœuvre : un boujaron pour se donner du cœur. La pêche était abondante : un boujaron pour récompenser les pêcheurs. Il faisait froid : un boujaron pour se réchauffer. Il arrivait des nouvelles du pays : un boujaron pour fêter sa joie. Il n'en arrivait pas : un boujaron pour noyer son chagrin. Bref, le boujaron était en usage

¹. - GROSSETÊTE (Abbé) : *La grande pêche de Terre-Neuve et d'Islande*, réédition de l'édition originale de 1921, Edition l'Ancre de Marine, 1988, p. 179.

constant sur les bateaux de pêche : c'était la mesure la plus indispensable du bord. » Enfin, le commandant De Kergrohen en 1901 confirme : « Nous savons très bien qu'en dehors de la ration réglementaire, on distribue un boujaron à celui qui pêche la première morue, à celui qui pêche la plus belle... à celui qui prend la 100^e... quand les hommes arment une embarcation, etc. ». [*Le boujaron est une mesure de 6 centilitres environ*]

Cette disposition à consommer se contracte très tôt comme le déplore A. Verbecque, instituteur à Fort Mardyck : « Quand un enfant a été six mois à Islande, il a bu, fumé, chiqué, tout comme les matelots. Il acquiert leurs manières, l'abrutissement commence, l'alcool fait son œuvre. », et il ajoute « le marin aime la goutte, la grande goutte, le quart d'eau-de-vie journalier. Il y a été habitué dès son enfance, et cette triste habitude est devenue chez lui presque une nécessité. »

Le pêcheur à Islande est cloîtré sur son lieu de travail, dans une promiscuité qui rend les comportements « anormaux », difficiles sinon impossibles. Ne pas boire, c'était risquer de s'exclure de l'équipage, d'être « montré du doigt » et probablement la cible de nombreux quolibets. Il fallait avoir un dégoût physique de l'alcool ou une force de caractère peu commune pour ne pas céder à l'alcoolisme ambiant.

Le capitaine, participant, le plus souvent, aux agapes, s'abstenir pouvait être assimilé à de la désobéissance ou à de la provocation.

La responsabilité des capitaines

Le règlement de 1769 stipule clairement que la quantité d'eau-de-vie et de vin embarquée ainsi que le mode de distribution à bord sont de la responsabilité directe du « maître ». Des amendes et des interdictions de naviguer sont prévues en cas de manquements à ces obligations.

Au XIX^e siècle, il faut attendre le règlement du 11 décembre 1857 pour que la responsabilité des capitaines soit officiellement engagée. Cet arrêté du ministre de la Marine, s'impose, de droit, aux capitaines qui sont des inscrits maritimes. Il stipule que le capitaine gère la mise à disposition de l'alcool, mais qu'il n'est pas responsable des quantités embarquées.

En 1866, à la demande des commandants de la Station d'Islande, le ministre étend la responsabilité des capitaines : « Les capitaines sont responsables des cas d'ivresse qui seraient constatés à bord, et qu'ils ont les moyens de prévenir. »

De quelles possibilités matérielles et morales disposent les capitaines pour prévenir les cas d'ivresse ?

Sur le plan matériel, en 1861, Dompierre d'Hormoy, commandant de la Station d'Islande, constate que les capitaines qui sont obligés de garder les provisions d'alcool enfermées chez eux « acceptent avec répugnance cette responsabilité, car ils craignent que des accidents n'arrivent à ces dépôts, et surtout qu'il n'en résulte l'accusation d'en avoir abusé pour leur propre compte. » La disposition ministérielle de 1866 qui impose un local

spécifique, fermé à clef, met un certain temps à se traduire dans les faits ; en 1880, le Stationnaire écrit encore que « les Dunkerquois n'ont pas de cambuse suffisamment grande fermant à clef ; les spiritueux sont logés dans la cale. » Comment, dans ce cas, les capitaines pouvaient-ils être tenus pour responsables des vols éventuels ? Par ailleurs, le Stationnaire écrit en 1870 à propos de l'habitude des marins de conserver leur ration quotidienne pour la boire d'un seul coup qu' : « il est presque impossible aux capitaines d'y remédier, car ils ne peuvent forcer leurs hommes à boire devant eux leur ration. » De plus, on imagine assez mal un capitaine faisant irruption dans le poste pour débuser les dames-jeannes contenant l'alcool interdit.

Sur le plan moral, les capitaines sont tous d'anciens matelots, nombre d'entre eux sont même d'anciens mousses ; ils ont accompli de nombreuses campagnes, y contractant les habitudes en matière d'alcoolisme. Selon l'usage en vigueur sur les navires flamands de la pêche à Islande, ils ont recruté leur équipage parmi leurs voisins de village si ce n'est dans leur propre famille. En réalité, comme le déplore souvent les Stationnaires : « la discipline devient impossible surtout si l'on considère que les capitaines ou patrons sont le plus souvent des matelots eux-mêmes, et qu'à terre, ils vivent dans une égalité parfaite avec leurs hommes. » (1856).

En 1895, le commandant Houette qui a beaucoup réfléchi sur l'alcoolisme, s'indigne : « Le vice fondamental, c'est la passivité absolue avec laquelle les capitaines admettent que l'on s'enivre. A bord, en pêche, me disent-ils, nos hommes ne sont jamais ivres, mais, dès que nous approchons de l'époque de la rentrée en baie, ils font en cachette des économies d'eau-de-vie sur leur ration pour boire avec des camarades à terre. » Et le commandant Caubet surenchérit en 1909 : « Pour remédier à une semblable situation, il faut que les capitaines prêchent l'exemple. Malheureusement, pour la plupart, ils imitent leurs hommes et, maintes fois, nous en avons trouvé qui étaient à peine en état de donner les renseignements qu'on leur demandait. »

Heureusement le commandant Houette nuance ce jugement : « Les capitaines sont extraordinairement différents. Quelques-uns très au-dessus de la moyenne, vieux marins, pêchant avec intelligence, tenant bien leurs hommes : ils sont rares. D'autres, le plus grand nombre, sans instruction, solides marins, pêchant par routine. D'autres, enfin, en trop grand nombre, hélas, ne sont que des pêcheurs ignorants, lourds, sans autorité. C'est dans cette dernière catégorie surtout qu'on constate les ravages de l'alcoolisme. »

Les capitaines, immergés dans un environnement alcoolique qui s'impose à eux, sont contraints d'agir avec tact et modération, une attitude trop rigide sur la question de l'alcool peut leur être très préjudiciable lorsqu'ils auront à composer leur équipage pour la campagne suivante.

L'attitude ambiguë des armateurs

La première et principale intervention des armateurs dans le problème des quantités d'alcool à bord des navires d'Islande se situe en 1836,

lorsque les excès de consommation mettent en péril leur industrie. Après la campagne dramatique de 1836, ils écrivent à la Chambre de Commerce : « Nos armements pour Islande, au lieu de former une école de bons marins ainsi que cela était autrefois, ne forment que de fieffés ivrognes, à tel point que l'on cite comme exception, tel ou tel homme sobre et nous sommes persuadés que c'est en partie à une consommation trop considérable d'alcool que nous devons d'avoir éprouvé depuis quelques années tant de sinistres. » Ils réclament une intervention de l'État qui aboutit en 1843 au règlement qui fixe la ration de genièvre à 1,75 litres par homme et par semaine. À partir de cette époque ils s'en remettent totalement aux Douanes et à l'Administration de la Marine pour faire appliquer les règlements successifs.

Au lieu de condamner sans détour le comportement de l'équipage du *Saint Jean-Baptiste* qui, ivre, a laissé se noyer son capitaine, ils déclarent : « Ainsi que le commandant [*de la Station*], nous comprenons qu'il est dangereux de laisser une trop grande portion de liquide à des hommes parmi lesquels il peut s'en trouver quelques-uns trop disposés à en abuser. Nous disons quelques-uns, car, il faut reconnaître à l'honneur de notre grande famille de pêcheurs, l'ivrognerie est loin d'être une habitude générale. Entrant dans les vues de M. Barlatier [*le Stationnaire*], nous proposons de laisser exister tel qu'il a lieu actuellement l'embarquement des alcools, mais à la condition que le maître ou patron en sera seul détenteur et en fera une distribution non plus hebdomadaire mais journalière. Cette obligation serait imposée aux maîtres ou patrons par l'Administration de la Marine, par une annotation sur le rôle d'équipage. » En d'autres termes, on ne touche à rien et on fait endosser au capitaine et à l'Administration de la Marine la responsabilité de la distribution journalière.

Et lorsqu'en 1896, le ministre de la Marine veut réduire à 25 à 20 centilitres la ration journalière, les armateurs dunkerquois s'insurgent : « Ces rations ne sont que le strict nécessaire que l'expérience a consacré. Les raisons qui ont dicté ce règlement ont toujours la même valeur. La température de la mer hyperboréenne n'a pas variée. La nécessité d'un surcroît de travail, amenant une déperdition de forces qu'il est nécessaire de réparer, existe toujours. L'assurance qu'ont les matelots qu'une ration quotidienne suffisante ne leur fera pas défaut est pour eux un encouragement au travail, car il faut bien le reconnaître, ils n'ont que cette seule satisfaction pendant cette dure campagne de sept mois. »

De plus, lorsque l'administration s'applique à faire respecter certaines clauses comme la mise sous clefs des spiritueux, les armateurs protestent : « du zèle intempestif des gendarmes maritimes qui se permettent de monter à bord des navires en partance et se font rendre compte des lieux où sont placés les spiritueux et prétendent qu'ils empêcheraient la délivrance des papiers d'expédition si les spiritueux ne sont pas placés selon leurs prescriptions. »

Et lorsque cette même administration tente d'imposer des boissons de substitution comme le café et le thé le *Stationnaire* constate, en 1907, que

« les armateurs du Nord ne délivrent généralement pas à leurs équipages du café et du thé. Les hommes sont obligés d'en embarquer. C'est une économie minime... au détriment de la santé des hommes. »

Les armateurs ne peuvent pas ignorer, malgré la fameuse loi du silence, la situation exacte de l'alcoolisme à bord de leurs navires et ils n'ont aucun intérêt à ce que ces navires soient montés par des équipages d'alcooliques.

Il est étonnant qu'ils n'adoptent pas une attitude plus ferme, plus restrictive voire répressive vis-à-vis de la consommation d'alcool sur leurs navires d'Islande. Mais, pendant toute la Grande Pêche, la main-d'œuvre reste rare et la concurrence est féroce entre armateur pour se procurer les meilleurs pêcheurs qui ne sont pas nécessairement les plus sobres. « La diminution de la ration d'équipage jetterait le trouble dans nos armements et entraverait l'essor de la pêche d'Islande » (*lettre au Ministre, 1896*).

Aucun armateur ne peut, seul, prendre le risque d'adopter une politique coercitive dans ce domaine ; allant à l'encontre des habitudes enracinées chez les marins, il aurait les plus grandes difficultés à recruter des équipages. Cette position a souvent été mise en cause par les Stationnaires, elle est pourtant très réaliste. Car, ce n'est pas la pêche à Islande qui provoque l'alcoolisme, celui-ci est le prolongement exacerbé d'une habitude contractée à terre.

Tout commence à terre

La description que nous a laissée Jan Double du voyage que les marins belges font pour venir s'engager sur les goélettes de pêche est une longue succession de « chapelles » : « À la gare de Furnes, on prend une petite goutte, enfin, une ou deux chez Tomtje. Nous achetons nos billets 80 centimes jusqu'à Rosendaël, le tarif jusqu'à Dunkerque étant de 1,20 franc, on y gagne 40 centimes ce qui fait 4 coups de genièvre en plus. Un arrêt à l'estaminet de la Tente Verte pour un bon « gloria » [*café allongé d'alcool fort*] puis en route pour Dunkerque. Nous nous dirigeons vers le café où les capitaines viennent recruter ; mais Tjob et moi sommes allés voir l'armateur Macré, c'est un marchand de vin et spiritueux. L'homme parle bien le flamand et nous nous sommes mis rapidement d'accord. Il nous offre un coup à boire, et du meilleur, nous trinquons au succès de la campagne... Nous arrivons à Nieuport « sans plus y voir très clair ». »

Lorsqu'il signe son engagement définitif pour la campagne d'Islande, le marin passe au bureau de l'Inscription maritime et reçoit une avance qui lui est définitivement acquise ; il est le plus souvent accompagné de sa mère ou de sa femme qui veillent à ce que les avances ne soient pas « mangées » en libations avant la fin de la journée. En 1869, les armateurs refusent d'augmenter ces avances prenant pour prétexte, que, la plupart du temps, les marins les dissipent dans les cabarets au lieu de les utiliser pour leur équipement.

Quelques jours avant le départ, « L'armateur fait les frais de la journée pour une somme fixe et l'équipage qui ne sait pas toujours se borner dans ses amusements en supporte le reste. On se livre assez fréquemment dans ces réunions à des excès où la bière et les spiritueux coulent à flots » (*description du foyhuis en 1863*). Cette journée de libations est à l'origine de la bande des pêcheurs dont la tempérance n'est pas la principale caractéristique.

Enfin, le jour du départ « les marins qui s'en vont s'attardent encore dans les estaminets. On boit le dernier genièvre que va suivre un autre. On vide la dernière chope de bière, mais on ne peut quitter des amis sans en boire une autre encore puis une autre. »

L'alcool : ce tonifiant aux effets méconnus

Pendant toute la deuxième moitié du XIX^e siècle, la quantité d'alcool réglementaire, 1,75 litre d'alcool fort par semaine et par homme, ne fait l'objet d'aucune critique ni remise en cause.

Au contraire, en 1861, le commandant de la Station stigmatise les armateurs « il devrait être prohibé aux hommes d'embarquer des provisions particulières de liqueurs fortes, comme ils y sont d'ailleurs presque obligés par la déplorable méthode, employée par un grand nombre d'armateurs des ports du Nord, de ne donner la ration en eau-de-vie que jusqu'1^{er} août, quoique la pêche dure souvent jusqu'en septembre. » L'idée qu'une diminution des rations pourrait être bénéfique aux marins ne l'effleure pas. Seul le fractionnement de la distribution importe : « La distribution se fait partout avec régularité, et les désordres causés par l'ivresse, si commun autrefois, ont tout à fait disparu. » (Station 1864) Le commandant Sloane écrit même en 1889 : « Les rations attribuées aux équipages ne sont pas exagérées, en raison du pénible travail auquel ils sont soumis. »

L'un des premiers à fustiger la taille des rations est le commandant Dieudonné en 1882 : « Il faut bien reconnaître que la faculté de boire trop est la seule satisfaction que recherchent ces pauvres marins d'Islande pour oublier les misères et les dangers auxquels ils sont exposés ; les rations d'alcool sont très fortes ; elles sont peut-être nécessaires, mais l'habitude d'en absorber autant mène presque fatalement à l'alcoolisme. » En 1895, le commandant Houette est plus catégorique : « Que les pêcheurs fatiguent, qu'ils aient besoin d'être soutenus pendant les longues journées de pêche, c'est hors de doute ; mais permettre à des hommes encore jeunes et vigoureux d'absorber en 5 mois l'effrayante quantité de 50 litres d'alcool indéfinissable, c'est les vouer immédiatement à l'ivrognerie et bientôt à l'alcoolisme. » Selon lui, l'une des principales oppositions au changement vient de la « résistance irraisonnée et irraisonnable du marin pour lequel l'alcool a une action souveraine, et qui ne conçoit pas d'autre moyen de résister à la fatigue. »

En 1899, le docteur Lancry, dans une conférence à la Société Dunkerquoise, constate que durant tout le XIX^e siècle : « On ignore que l'alcool est mauvais pour la santé, on croit qu'il tonifie, qu'il soutient, qu'il donne des forces. » Cette croyance n'est pas seulement enracinée chez les marins ; Monseigneur Kerlévéo écrit encore en 1921 dans *Paimpol au Temps d'Islande* : « L'alcool sans doute « réchauffait » le corps engourdi ; il était un excitant, excellent en soi, mais comme pour bien d'autres choses le malheur fut l'abus. »

La médecine est la grande absente de ce débat et lorsqu'elle s'y invite, elle le fait sans hardiesse. Le docteur Maës, embarqué sur le navire des Œuvres de Mer écrit en 1905 : « L'alcoolisme est considéré actuellement par tous les savants et les médecins, par tous ceux qui s'occupent d'hygiène sociale, comme un véritable fléau. À ce titre, il doit être énergiquement combattu chez nos pêcheurs d'Islande et de Terre-Neuve. » Mais ce même docteur continue quelques lignes plus loin : « Comment lutter contre l'alcoolisme de nos pêcheurs ? Il serait inutile de supprimer l'alcool complètement et brusquement. Les pêcheurs vivant dans les régions où règne une température assez froide et une grande humidité, ont besoin d'un peu d'alcool comme stimulant, mais d'un peu seulement : Deux boujarons [12 centilitres] par jour serait le grand maximum à ne pas dépasser. » Et, en 1904, le docteur Delbecq dans son étude sur les Islandais de Gravelines commente : « je dois à la vérité de dire que si l'islandais boit de l'alcool, grâce sans doute à la rigueur du climat et au labeur pénible, il le brûle si bien que depuis seize ans que je vis au milieu de ces matelots, je n'observe guère de lésions dues aux méfaits de cette boisson. Le café sans alcool a peu de charme pour ces rudes travailleurs de la mer, car, et c'est mon avis, le café sans alcool ne leur donne pas le coup de fouet nécessaire à leur grand surmenage, et si quelques méfaits sont dus à cette boisson qu'on appelle, le plus souvent à juste titre, le fléau du siècle, cela vient sans doute d'une mauvaise répartition. »

La boucle est bouclée, même si la « faculté » reconnaît les méfaits de l'alcool, seul son abus momentané par une distribution mal contrôlée et menant à l'ivresse est reconnu comme préjudiciable aux marins.

Aides et remèdes

En 1833, les armateurs à Islande participent à la création de la Caisse d'Épargne à Dunkerque dont l'un des buts est de permettre aux marins de thésauriser les avances qu'ils touchent avant les campagnes plutôt que de les dilapider dans les cabarets. Elle s'attache à combattre l'alcoolisme en illustrant son Livret d'Épargne de messages moralisateurs : « Homme qui boit toujours boit, ou, L'alcool soutient l'homme comme la corde le pendu etc. » Mais, en règle général, les armateurs laissent à l'Administration maritime et à la Justice le soin de régler cette question qu'ils estiment relevant de l'autorité publique.

Les commandants de Station sont les premiers à avoir essayé de trouver des remèdes aux abus. En 1843, Estremont de Maucroix réclame « des ordres pour empêcher cette habitude, source de tant de maux, de distribuer en une seule fois aux équipages la ration de genièvre de toute la semaine. » Leur analyse de la situation est souvent très juste, leurs propositions, comme celle de mettre sous clef les réserves d'alcool, sont concrètes. Ils sont, par ailleurs, les instigateurs des règlements émis par le ministre de la Marine. Même s'ils reconnaissent eux-mêmes les limites de leur action sur place : « Quant à contrôler la quantité d'alcool embarquée à bord, les officiers du navire stationnaire ne le peuvent pas et ils ne le pourront jamais. En effet, ce n'est pas pendant une visite d'une demi-heure, souvent à la mer, pendant que les goélettes roulent, qu'ils ont la faculté de vider les cales de toutes les barriques qu'elles contiennent pour les examiner une par une. » (De Kergrohen, 1901). Leur présence active sur les lieux de pêche et dans les baies a certainement été l'un des facteurs de tempérance le plus efficace. Mais, par la nature même de leur mission, leur comportement fut plus répressif que préventif.

L'initiative d'une action préventive, spécifique aux marins d'Islande, revient à un groupe d'hommes d'obédience catholique, très implantés dans la Marine. S'inspirant de l'exemple anglais la « Mission for deep sea fisherman », ils créent, en 1894, la Société des Œuvres de Mer qui, à l'instar de son homologue anglaise se donne pour but d'éradiquer l'alcoolisme en éduquant le marin et surtout en lui proposant des solutions alternatives.

La démarche la plus efficace, est la création de la « Maison de Famille » dont la première est installée à Saint Pierre en 1895 pour les terre-neuvas. En Islande, celle de Faskrudfjord, baie très fréquentée par les pêcheurs flamands, est ouverte en 1901. Selon le Bulletin des Œuvres, « les marins y sont chez eux, ils y trouvent de saines distractions, et surtout un abri contre les nombreux dangers qui les guettent dès qu'ils mettent pied à terre ». Un journaliste dunkerquois qui visite les lieux en 1906 la décrit : « À l'intérieur se trouve une grande salle meublée de tables et de bancs pour lire et écrire. Sur les murs, on voit des affiches de la ligue anti-alcoolique. Dans un coin, il y a un énorme récipient blanc en métal que les Dunkerquois nomment *zoel boom*. Les marins appellent le jus de fruit doux qui s'y trouve du « madère ». Ils en boivent sans arrêt pendant qu'ils jouent au jeu de l'oie ou aux dames. »

La société ne se contente pas d'offrir aux marins un refuge en baie, elle arme également un navire hôpital sur lequel embarque des médecins qui soignent et observent les pêcheurs et préconisent des mesures pour lutter contre l'alcoolisme. Ainsi après avoir conseillé de diminuer les doses d'alcool journalières le docteur Maës suggère : « qu'un second remède serait d'améliorer l'alimentation des hommes et d'ajouter au perpétuel régime de la morue, du lard, des conserves et surtout des œufs. Les hommes, mieux nourris, sentiraient moins le besoin de ce stimulant factice qui s'appelle l'alcool. »

L'action de la société des Œuvres de Mer fut incontestablement efficace et bénéfique mais elle arrive très tard alors que la Grande Pêche dunkerquoise est sur sa fin.

« Coupables mais pas responsables »

Au vu des quantités d'alcool fort absorbées quotidiennement, il est impossible de ne pas considérer que les pêcheurs d'Islande n'aient pas eu une conduite addictive à l'alcool et que cette conduite n'ait pas mené, à certaines époques et dans certaines circonstances, à des accidents graves.

Mais ces hommes sont les victimes d'une « culture » maritime qui loin de stigmatiser les méfaits de l'alcoolisme, considérait l'absorption d'alcool comme inhérente, voire nécessaire, au métier de marin. Faut-il rappeler que dans la Royal Navy, jusqu'en 1970, la quantité de rhum allouée quotidiennement était d'autant plus importante que le destinataire était de grade élevé.

Et, comme il est écrit, en 1905, dans le *Bulletin des Œuvres de Mer* : « Tout a conspiré en France pour maintenir chez nos marins l'usage abusif de l'alcool. Les règlements de la Marine ont une certaine part de responsabilité dans cette situation : il ne faut remonter très loin pour rencontrer, même à bord des bâtiments de la marine nationale, le boujaron pris à jeun. Aucune réforme ne peut aboutir si le ministère de la Marine ne diminue les rations réglementaires à bord des navires de commerce et ne tient ensuite la main à ce sous aucun prétexte la quantité ne soit dépassée sur les navires pêcheurs. Sans aucun doute, les armateurs ne demanderaient pas mieux que de rompre avec ces dangereux errements du passé. Ces armateurs sont malheureusement obligés de compter avec les préjugés de leurs équipages qu'une action persuasive et persévérante peut seule faire tomber peu à peu. »

Quelques notions contemporaines pour mieux comprendre le passé

Est alcoolique celui qui consomme chaque jour une quantité d'alcool supérieure à celle qu'il peut métaboliser sans danger (par exemple $\frac{3}{4}$ de vin rouge à 10° pour une personne de 70 kg).

Plus l'âge de l'alcoolisation est précoce, plus le risque de devenir alcoolique est important.

Il y a trois phases dans l'ivresse

1 à 2 grammes	2 à 3 grammes	Au-delà de 3 grammes
Désinhibition, altération de l'adaptation au réel	Incoordination et instabilité, somnolence	Abolition des réflexes, coma éthylique.

Au-delà de 3 grammes, une crise de delirium tremens s'installe progressivement et correspond au sevrage.