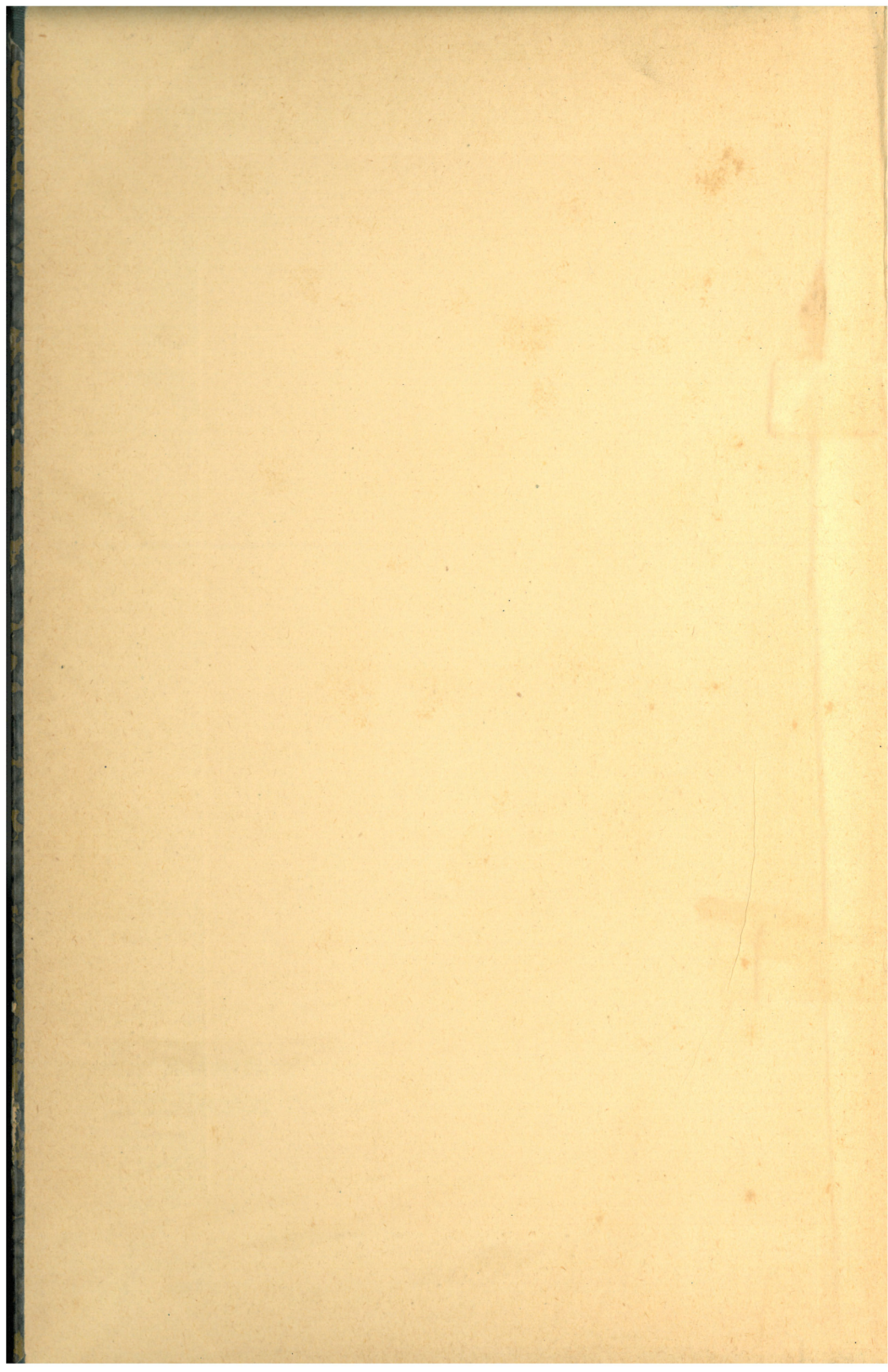
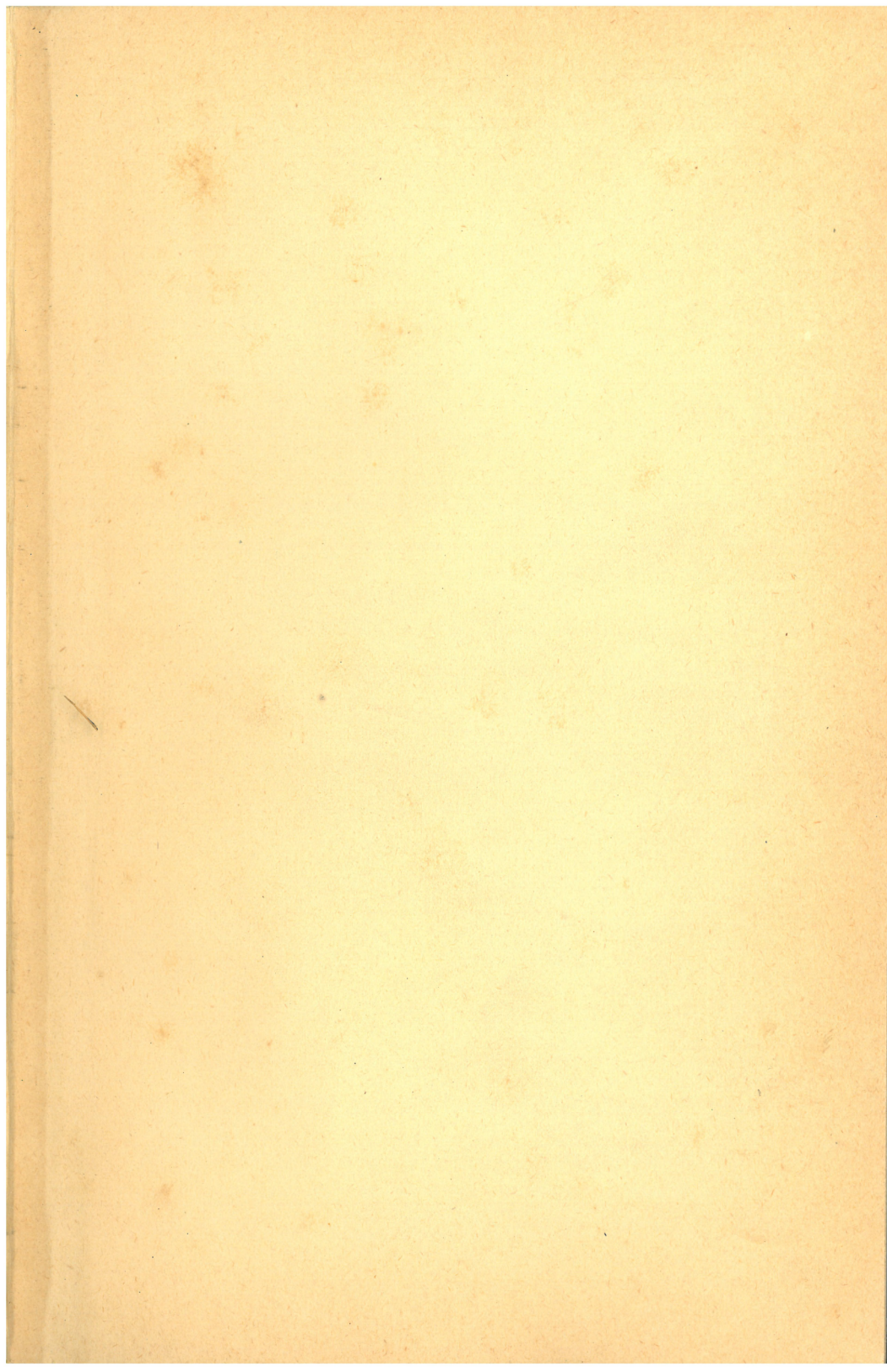


429.687B







429687B



ÉTUDE
SUR LA
GRANDE PÊCHE MARITIME
BELGE

PAR

Jules Orban de Xivry

Membre des Commissions Royales de Pisciculture & de Mariculture

Ancien Membre de la Commission d'enquête sur
la situation de la Pêche maritime.



1892

IMPRIMERIE CH. LEMAIRE
20, RUE DU MOUTON BLANC
LIÈGE.

AVANT-PROPOS



es industries innombrables qui constituent le champ d'activité des peuples ont, toutes, traversé des époques de crise et de transformation. L'avenir leur réserve semblables vicissitudes encore, car leur vitalité, aussi bien que leur effet utile, dépend absolument de l'état économique et social du monde, qui, lui, varie constamment, selon les progrès plus ou moins rapides de la civilisation et les conquêtes incessantes du génie humain.

La pêche maritime n'a pas fait exception à cette loi et, si son origine remonte aux temps les plus reculés, si le Droit Romain constate déjà son existence et son absolue liberté : *Jus piscandi omnibus commune est in mare...*, les perfectionnements plus ou moins sérieux apportés à son exploitation sont des plus récents. D'invincibles obstacles, en effet, s'opposaient naguère à son développement.

Que d'hommes, dans la génération actuelle, se remémorent l'époque où le poisson de mer n'était généralement connu, à quelque dix lieues des côtes, que sous forme de conserves, de préparations fumées, salées ou séchées!

Les voies de communication fesaient alors défaut, les transports rapides étaient complètement inconnus; les ordres mettaient des jours, des semaines, à parvenir, alors que, maintenant, en quelques secondes

offres et demandes s'échangent à des distances autrefois inconnues, nulles aujourd'hui.

La marée, débarquée à l'aube, peut aisément arriver dans nos capitales pour le moment du second déjeuner. Une progression considérable dans la consommation du poisson de mer est le premier résultat de ce nouvel état de choses.

Le bon marché des tarifs permettant le transport à l'état frais des espèces de moyenne valeur jusqu'aux halles de nos plus petites villes, la population s'est vue à même d'apprécier cette précieuse provenance de la mer, qu'elle connaissait à peine, sous un aspect peu alléchant d'ailleurs.

Le besoin de confort, qui semble le cachet caractéristique de notre époque, venant joindre son appoint à ces circonstances, il paraît absolument impossible que le mouvement ne s'accroisse chaque

jour davantage. D'un autre côté, étant donné la notable augmentation des commandes, la production s'est sensiblement accrue. La pêche à vapeur s'est jointe à la pêche à voile, les courses lointaines se sont substituées aux courtes sorties dans la mer territoriale, et si, aujourd'hui, nous en sommes au règne des *steam trawlers* et des calles à glace, demain, nous verrons le triomphe des *steam carriers* et des frigorifiques.

Le Gouvernement belge s'est ému de la situation, ses actes nous révèlent une ferme intention, bien caractérisée, de contribuer, autant que faire se pourra, à la prospérité de la grande pêche maritime.

Cette ligne de conduite s'impose d'ailleurs en présence des graves intérêts que représente cette industrie et de sa situation trop longtemps précaire.

Nos populations côtières, si vaillantes,

mais si dénuées de ressources, n'en attendent-elles pas leur pain quotidien? Le pays tout entier n'a-t-il pas droit de réclamer part à des richesses communes, qui, peu ou mal exploitées, tourneraient au profit du seul Etranger? Faut-il négliger cet appoint si nécessaire à l'alimentation publique, appoint dont jouirait tout particulièrement la classe intéressante des travailleurs : la nourriture réconfortante et saine tout autant qu'agréable, à prix insignifiant?

Nous n'insisterons pas, et cela a sa valeur pourtant, sur l'influence heureuse que peut avoir la pêche au long cours sur la reconstitution de notre marine marchande, et puis.... faut-il l'avouer tout bas, au risque de nous voir accusé de chauvinisme, notre péché mignon, un peu plus de marins aguerris ne nous viendraient-ils pas à point en vue de nos relations futures avec ce

grand Empire noir que nous a ménagé la sagesse, la prévoyance et la libéralité de notre Roi ? La défense de nos côtes, notre redoutable Anvers, ne vaudraient-ils pas une minuscule marine militaire?...

Quoiqu'il en puisse être, le moment nous a paru propice pour parler de la pêche maritime : c'est le but de ce travail.

Nous comptons présenter à nos lecteurs les poissons le plus souvent capturés par nos pêcheurs.

Nous voulons brièvement décrire les engins employés à cet effet et les bateaux qui les utilisent.

Nous aurons ensuite un mot à dire sur les principaux lieux de pêche et sur les époques auxquelles ils sont fréquentés.

Nous examinerons les divers procédés adoptés pour la conservation du poisson, tant en mer que durant son transit par voie ferrée.

Nous terminerons par quelques considérations sur la vente à Ostende, ainsi que sur les débouchés qu'il serait utile de rechercher.

Nous passerons rapidement en revue les règlements internationaux qui régissent la pêche maritime dans la mer du Nord, et aussi le régime adopté pour ses eaux territoriales par chacun des riverains.

Nous eussions voulu joindre à notre ouvrage de nombreuses chromogravures représentant la population des mers, mais nous nous avouons impuissant; nous avons consulté les livres les plus richement illustrés et nous avons été déçu — les rares personnes qui, en dehors de la profession, ont pu jouir du spectacle de la grande pêche, seront de notre avis : l'art est incapable de rendre les merveilles de coloris, les effets de lumière, que présente le poisson au sortir de l'onde.... la mort, hélas!

fait rapidement disparaître ces couleurs trop fugaces, une teinte lugubre et terne succède à toutes ces splendeurs.

Puisse ce travail être agréable à nos amis, auxquels nous l'offrons de tout cœur. Puisse-t-il être de quelque utilité à la vaillante famille des pêcheurs, puisse-t-il lui prouver tout l'intérêt, toute la sympathie que nous professons pour elle !

J. O. X.



Historique de la Pêche maritime et de sa Réglementation.



La pêche maritime remonte à la plus haute antiquité. L'homme, vraisemblablement, s'essaya, dès son origine première, à capturer du rivage les habitants de l'Océan. Inaugurée au XVI^e siècle avant l'ère chrétienne, la navigation côtière lui permit de poursuivre sa proie à plus longue distance. Ce ne fut toutefois que bien des siècles plus tard, lors de la découverte de la boussole, qu'il osa s'aventurer assez loin pour perdre la côte de vue.

La mer faisant partie de ces choses communes qui échappent par essence à la réglementation des pouvoirs publics : *Communia sunt hæc aer, aqua profluens et mare*, la pêche maritime fut dès l'abord absolument libre, tous la pouvaient également pratiquer et ce droit était sacré : *si quis me prohibeat in mare piscari.... vel everriculum ducere an injuriarum judicio eum convenire possim ?* dit le Digeste.

Cette situation dura longuement. Il n'eut pas, en effet, été facile d'exercer, à quelque distance des côtes, un acte quelconque d'autorité.

Peu à peu cependant, l'armement faisant des progrès, il fut possible aux nations riveraines de dominer la partie de la mer la plus rapprochée de leur sol ; elles s'arrogèrent, comme de raison d'ailleurs, non précisément un droit de propriété,

mais certains droits exclusifs, de police et d'usage, qu'elles réservèrent à leurs nationaux.

Le droit exclusif de pêche fit partie de ces privilèges et s'explique par des causes toutes naturelles; par les besoins spéciaux de l'alimentation entre autres. On donna à la zone réservée le nom de mer territoriale qu'elle a conservé jusqu'à nos jours. Le rayon qu'elle occupait fut déterminé par la portée des canons garnissant les ouvrages de défense de la côte; mais cette portée s'accroissant tous les jours, il fut nécessaire de fixer, par la voie diplomatique, la portion de la mer qui cessait d'être commune; de nombreuses conférences eurent lieu à ce propos. Il ressort de leurs protocoles que les eaux territoriales s'étendent sur un espace de trois milles géographiques de 60 au degré à partir de la laisse de basse mer. La pêche

est expressément là, propre aux sujets de la nation riveraine.

Une démonstration frappante du respect qui fut octroyé toujours à la liberté de la pêche, peut se tirer de ce fait : A certain moment les rois et les seigneurs haut justiciers s'attribuèrent la propriété des baleines, dauphins, saumons, etc., qui venaient échouer à la côte. Cette disposition, disent les auteurs, ne fut pour ainsi dire jamais appliquée, car faute de preuve contraire, ils étaient supposés, toujours, avoir été pris en mer et demeuraient acquis à l'occupant.

Il va de soi que, tout en respectant la liberté de la pêche en pleine mer, les gouvernements divers avaient un droit absolu de réglementation dans les eaux territoriales dont l'usage était propre à leurs nationaux. Ils avaient en plus le

devoir d'assurer, par la prescription de mesures de précaution, la sécurité de ceux d'entre leurs sujets qui allaient au loin exercer cette industrie.

C'est dans ce double ordre d'idées qu'il faut chercher la raison des diverses lois et ordonnances édictées successivement et dont la plus célèbre fut certainement celle de 1681 — ses dispositions sont restées, presque toutes, en vigueur jusqu'aujourd'hui.

Le but du législateur régissant la pêche côtière a toujours été la protection du poisson.

Quelqu'énergique que puisse être, en effet, la force reproductrice de ces animaux, il est évident que les moyens de destruction augmentant chaque jour d'intensité et l'application des produits de la pêche ayant cessé d'être exclusive à l'ali-

mentation, s'adressant tout aussi directement peut-être à l'industrie et à l'agriculture, la population des eaux les plus rapprochées de la côte, les plus aisément et les plus économiquement abordables, devait rapidement diminuer et menacer d'une complète disparition les peuples assez peu soucieux pour ne pas légiférer à leur propos.

Longtemps en Belgique on s'est montré d'une indifférence regrettable à ce sujet; il a fallu l'initiative des nations voisines pour déterminer l'action gouvernementale — il faut ajouter, pour être juste, que cette indifférence était doublée du mauvais vouloir des pêcheurs et des armateurs, les premiers intéressés cependant à la sauvegarde des richesses de leur mer.

La loi du 30 Août 1891 assure désormais une sanction à l'interdiction portée

contre les étrangers de pêcher dans les eaux territoriales ; elle autorise, en outre, le Roi à prendre des arrêtés destinés à assurer, par la conservation, le développement de la population de la mer le long de nos côtes.

Nous indiquerons à la fin de cet ouvrage les dispositions de cette loi et les articles de ces arrêtés. Nous sommes convaincu de l'efficacité des mesures prises, et nous envisageons l'avenir avec la plus complète confiance. Il sera fructueux pour nos pêcheurs et riche en conséquences pour l'alimentation publique.

Nous avons vu plus haut combien furent lents les développements de la pêche maritime. Aux courses des embarcations primitives, *aux périples*, succédèrent peu à peu celles des chaloupes, plus ou moins bien établies, qui s'aventuraient à

quelque distance; de vrais navires vinrent ensuite, restant en mer plusieurs jours, puis des semaines, des mois même. La conservation du poisson s'assurait alors par le séchage, par la fumaison. On débarquait sur des îles ou des continents lointains, on y pratiquait la salaison et le boucanage.

Ces procédés ne pouvaient suffire aux besoins croissants des populations ; rapporter du poisson frais, le rapporter en quantité notable, tel devait être l'objectif. On introduisit, dans la construction des embarcations, des viviers destinés à maintenir vivants les poissons les plus résistants. Ce procédé qui, dès l'abord, avait paru ingénieux ne donna pas tout ce qu'il promettait ; turbots, raies, soles, morues, églefins et merlans vivaient, il est vrai, mais ils souffraient, et la qualité de leur chair pâtissait. Le vivier, en outre, alour-

dissait la marche des bateaux, tout en augmentant les difficultés de la construction ; il est à peu près tombé en désuétude.

On pensa enfin à la glace ; la glace naturelle, pendant certaines saisons, se vend à fort bon compte. Ce moyen de préservation suffisamment efficace présente, lui aussi, ses inconvénients : tous connaissent assez l'influence de la glace sur les viandes mises directement en contact avec elle, pour que nous insistions sur ce point, pour que nous ayons besoin de faire remarquer la supériorité des chambres frigorifiques où l'air sec et froid procure tous les bénéfices de la glace, sans en occasionner les effets désorganisans. L'avenir appartient donc incontestablement à ce système — s'il est aujourd'hui très peu pratiqué, c'est qu'il reste à vaincre certaines difficultés ressortissant en grande partie du peu de

place dont on dispose à bord des chalutiers à vapeur et aussi de l'obligation dans laquelle les armateurs se trouveraient, de placer une seconde machine sur ceux déjà construits, les appareils générateurs étant, pour la plupart du temps, à peine suffisants. — L'obstacle serait à coup sûr vaincu, si nos pêcheurs adoptaient le système anglais, qui consiste à faire recueillir, par des *steam-carriers*, le poisson pêché par les flottilles de chalutiers — le transporteur pourrait être pourvu d'une puissante machine à double effet — le poisson arriverait rapidement au marché et les chalutiers ne perdraient pas un temps précieux en vaines courses d'aller et retour. Nous estimons que, pour les vapeurs, ces fausses manœuvres occasionnent une augmentation de prix de revient s'élevant à plus de quatre-vingts pour cent.

La pêche maritime est aujourd'hui pra-

tiquée sur la côte belge par des canots, des chaloupes et des dandy-cutters à voile et par des bateaux à vapeur.

Les canots se livrent exclusivement, à peu de distance du bord, à la pêche de la crevette et de l'esprot; les chaloupes de grandeurs diverses, pontées à Ostende et à Anvers, mi-pontées à Nieuport, Oost-Dunkerke, La Panne, Blankenberghe et Heyst, fréquentent, les premières la haute mer, les autres sortent à peine des eaux territoriales. Les dandy-cutters doivent être assimilés aux chaloupes pontées.

On compte 131 canots ; les autres embarcations à voiles, consacrées à l'industrie qui nous occupe, sont environ au nombre de 426, tant pour la côte que pour Anvers. Les chalutiers à vapeur, au nombre de 8 seulement, exploitent

presqu'exclusivement les lieux de pêche éloignés, où ils rencontrent des endroits suffisamment profonds et peu pierreux; là, en effet, se trouve en abondance la grande famille des gades, qui forme leur principal objectif.

Ces bateaux, pour la plupart, ont été construits en Ecosse : à Glasgow et à Granton.

L'un d'eux, le *Louis-Marie*, doit sa machine seulement à l'Angleterre, sa coque et tous les accessoires sortent des chantiers d'Ostende. Il a été construit d'après les plans de notre ami Albert Lecoq, ingénieur de la marine belge.

D'une remarquable élégance, la coupe de ce navire décèle un marcheur de premier ordre. Il est de plus, grâce à une stabilité parfaite, excellent bateau de mer.

La *Catharina* est tout entière l'œuvre

d'industriels belges. Entreprise par la Maison Beer, de Jemeppe, trop connue pour que nous en devions faire l'éloge, elle a été fournie par ces ingénieurs-constructeurs avec le concours, pour la coque, des frères Jabon, d'Ombret, et de Pierre Brouhon, de Grivegnée, qui fabriqua la chaudière.

Tous les vapeurs de pêche, ayant pour port d'attache Ostende, sont du même type; aussi donnerons-nous unique- la spécification de la *Catharina*, qui, de l'avis unanime, est l'un des plus parfaits.

La *Catharina*, plus connue des pêcheurs sous le nom de 43, son numéro matricule, est un élégant bateau, qui mesure, de la face avant l'étrave jusqu'à l'étambot, 28^m48, sa largeur maximum est de 6^m11, son creux de 3^m16.

Elle jauge brut 120 tonneaux. Sa chau-

dière horizontale est cylindrique, multitubulaire, à 2 foyers.

Sa machine, du système Compound, à condensateur de surface, un vrai bijou de précision et d'achèvement, disent les mécaniciens et les experts, est d'une force de 175 chevaux indiqués, elle actionne une hélice à laquelle elle fait faire normalement 120 révolutions.

Sa vitesse est d'environ dix à onze nœuds, soit une moyenne de près de 20 kilomètres à l'heure.

La distribution du bateau est supérieurement faite, tant au point de vue utilitaire que sous le rapport hygiénique.

Les soutes à charbon peuvent contenir 50 T. de briquettes, soit une provision suffisante pour tenir quinze jours la mer.

Dix mille kilogrammes de glace sont logés à portée des calles destinées à rece-

voir le poisson. Ces calles elles-mêmes sont spacieuses et ingénieusement disposées pour éviter l'écrasement.

Le patron et le mécanicien disposent, à l'arrière, d'une cabine spacieuse, bien aérée, aisée à chauffer l'hiver et pourvue d'armoires et d'un mobilier qui en rendent l'habitation fort commode.

L'équipage est cantonné à l'avant ; toutes les précautions ont été prises afin qu'il le soit aussi confortablement qu'il est possible de l'être à bord d'un chalutier.

La cuisine se trouve sur le pont, où est également installé un vaste réservoir d'eau douce.

Les armateurs recommandent à leurs équipages la plus stricte propreté. Ils placent aussi à bord, sous la garde et sous la responsabilité du commandant, des caisses de secours auxquelles le médecin

de la Compagnie a joint des instructions précises. Ces caisses ont paré déjà à bien des petits accidents et rendent les plus grands services.

Les canots sont montés par un ou deux marins — l'équipage des voiliers, pontés ou mi-pontés, varie entre cinq et six hommes — les chalutiers à vapeur emploient, outre le patron, cinq pêcheurs un premier et un second mécaniciens et un ou deux chauffeurs.

La pêche à la voile comporte une association entre l'équipage et le capitaliste armateur. Ce dernier fournit l'embarcation grée, ainsi que tous les engins qui lui sont nécessaires ; les marins apportent à l'entreprise commune le concours de leurs bras, leur expérience et, malheureusement il faut le dire, l'enjeu de leurs vies : ce sont des associés, non des ouvriers !

Le capitaliste, lors du partage des bénéfices, reçoit la moitié des résultats pécuniaires bruts, il en doit défalquer les frais que nécessitent l'entretien menu du bateau et le renouvellement des filets—l'équipage, suivant des règles d'usage, se répartit le restant : chaque homme touche environ 7 % du produit total brut, le patron recevant, lui, dans les mêmes conditions, approximativement 12 %.

Le salaire dévolu à l'équipage des chalutiers à vapeur est fixe ; chaque pêcheur, chaque chauffeur perçoit mensuellement 130 frs. ; le mécanicien se voit allouer 200 frs. plus une légère prime sur le produit brut. C'est sur ce résultat également, que le patron prélève 6 % pour toute rémunération.

A bord des voiliers, comme aussi des vapeurs, la nourriture reste à charge des hommes : ils ont la latitude, toutefois

d'employer pour leur alimentation une partie du poisson de moindre valeur.

Il existe à Ostende une Caisse de prévoyance dotée au moyen d'une retenue de 1 % sur tout le poisson vendu au marché public. Cette caisse subvient aux besoins temporaires des pêcheurs, aux malades et aux blessés. Elle accorde également des pensions aux impotents et aux vieillards.

Indépendamment de cette institution, l'une des plus importantes sociétés de pêche à vapeur fait assurer ses employés contre les risques et accidents de mer.

Somme toute, les pêcheurs qui montent les voiliers nous paraissent jouir d'un salaire moyen, et quotidien, équivalant à celui que préconisait l'un d'entre eux lors de la dernière enquête sur la pêche maritime, soit 2 frs. 50 centimes. — Nous ne faisons naturellement pas entrer en ligne de compte le bénéfice de la coutume, qui

attribue à ces hommes le poisson de rebut, *le petit poisson* en terme de métier. — Cette détestable coutume n'est d'aucun rapport pour le ménage ni pour la famille; les gens les plus compétents prétendent qu'elle porte atteinte à la moralité du pêcheur, qu'elle facilite la malhonnêteté, qu'elle encourage l'ivrognerie et la débauche. Elle subsiste cependant toujours!

Les marins employés à bord des *steam trawlers* ne jouissent pas de la coutume que nous venons de signaler, ils sont toutefois, comme nous avons pu le démontrer des privilégiés, dont la situation est enviée par tous les autres.

Il nous paraît inutile de signaler les avantages de la pêche à vapeur sur la pêche voilière, au point de vue économique. La possibilité de pratiquer, quelque soit le temps et quelque intensité que présente le vent, la sortie du port, la ren-

trée au marché, indépendantes de toutes les conditions climatériques, la faculté d'aller au loin rechercher des fonds poissonneux inconnus aujourd'hui à proximité de nos côtes — fonds qui, sans les vapeurs, seraient entièrement abandonnés à la merci de l'Etranger — sont autant de faits patents, ne laissant aucun prétexte au doute.

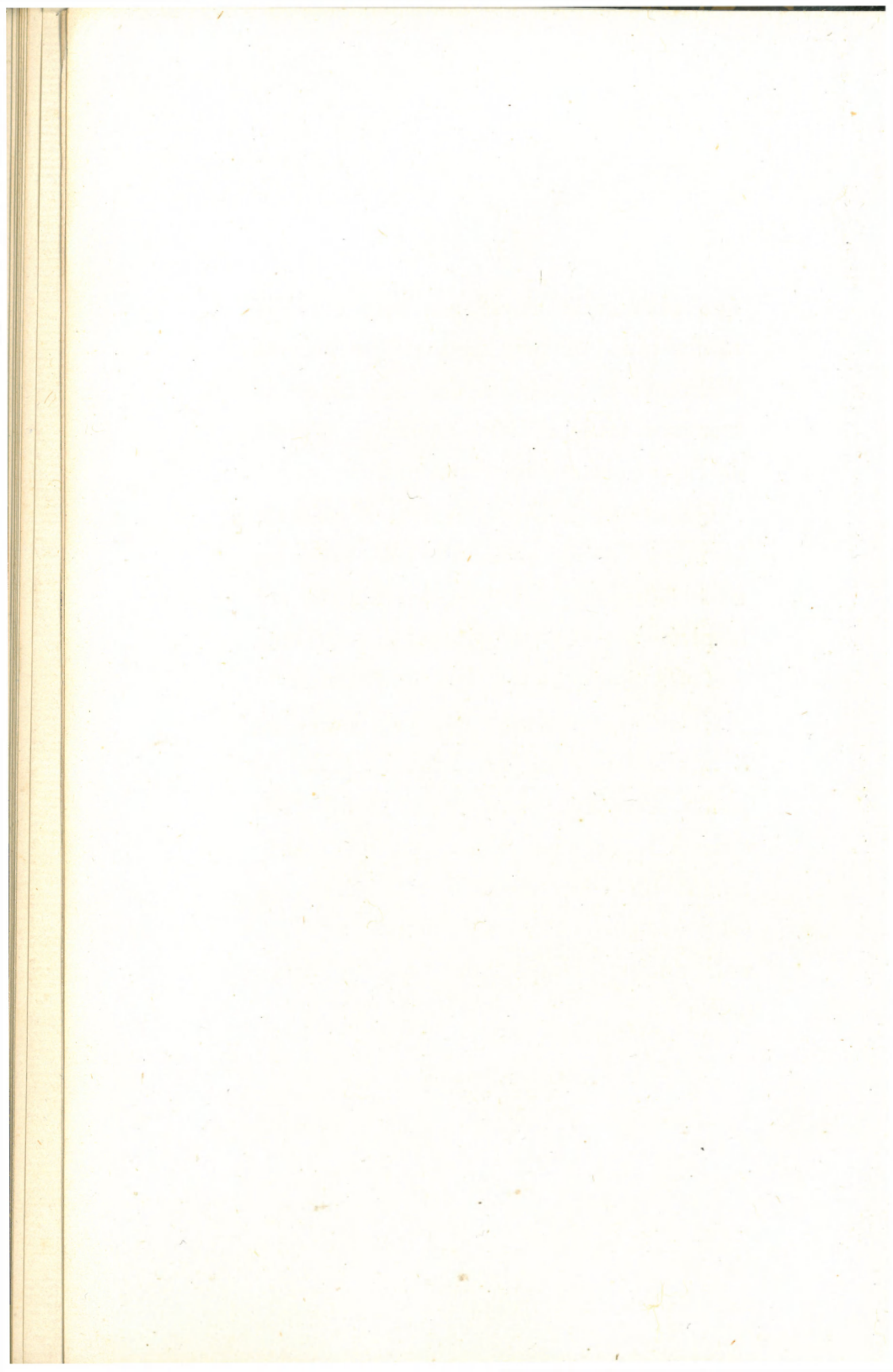
La pêche à vapeur a cependant ses détracteurs ; d'aucuns prétendent qu'à certains moments elle encombre le marché amenant ainsi un regrettable avilissement des prix ; d'autres disent que le poisson frais devenu très commun, la morue, les poissons secs et salés ne trouveront plus preneurs. Est-il bien nécessaire de proclamer que si Ostende est le plus important des marchés du continent, il le doit à l'abondance avec laquelle il est régulièrement pourvu ? Faut-il démontrer

que plus cette abondance sera considérable, plus le prix moyen du poisson s'élèvera ; le nombre des acheteurs se trouvant toujours être en raison directe de l'approvisionnement normal.

Quant aux doléances émises au sujet de la morue et du poisson séché, nous ne nous figurerons jamais qu'elles aient été inspirées par l'intérêt général des consommateurs, voire même des producteurs.

Nous nous sommes efforcé de présenter à nos lecteurs un bref historique de la pêche maritime, nous avons tâché d'esquisser la situation actuelle ; jetons maintenant un coup d'œil sur l'objectif de cette industrie à laquelle nous voudrions voir donner l'importance qu'elle comporte.





Considérations générales sur le poisson de mer.



Ainsi que nous l'avons dit dans notre Avant-Propos, à part les hommes du métier, peu de personnes connaissent sous leur véritable aspect les habitants des mers.

Ils sont rares, en effet, ceux qui, par dévouement à la science, par intérêt commercial ou même par simple curiosité, moteur bien efficace parfois, se risquent aux hasards de la mer, consentent bénévolement à partager les privations, les fatigues et les dangers du pêcheur.

Si le confort fait totalement défaut en semblable occurrence, les compensations sont suffisantes cependant et pareille expédition laisse d'innoubliables souvenirs.

Blasé sur la beauté du poisson, l'homme de mer, lui, très observateur pourtant, d'habitude, n'attache aucune importance à la distinction des espèces ; l'attrait naturel d'une prise considérable (manifestation de son empire sur le monde !), la traduction en monnaie de sa capture, paraissent son mobile unique !

Bien des savants, tablant probablement sur cette indifférence, prétendent que, dans l'état actuel de nos connaissances, on ne peut déterminer d'une façon rigoureuse l'époque du frai des poissons de mer. La stricte exactitude qui porte ces maîtres à ne rien affirmer sans preuves matérielles, sans données tangibles, prête

à leurs théories une incontestable valeur. Nous n'en sommes pas moins convaincu que, dans l'espèce, leur opinion est par trop absolue.

Les recherches faites par les établissements américains de pisciculture maritime, les constatations enregistrées en Norwège, à Flödevingen, par M. G. M. Danevig, créateur et directeur de cette célèbre station, combinées avec des faits notoires, connus de tous ceux qui s'occupent de pêche maritime, permettent d'indiquer, sans risque d'erreur grave, et ce pour chaque espèce, le moment précis de la reproduction. Il y a naturellement à tenir compte des différences de latitude et de température : elles ne sont pas cependant de nature à amener de grandes variations.

Les œufs des poissons doivent se ranger

en deux catégories bien distinctes : La morue, l'églefin, le maquereau, le merlan, les carrelets, par exemple, émettent des œufs flottants; les œufs du hareng, fécondés, tombent, eux, au fond et s'y attachent.

Si l'on attribue au poids spécifique de l'eau douce le chiffre 1000, l'eau normalement salée sera représentée par 1025 et le poids spécifique du frai flottant par le nombre 1024 ; il s'ensuit que tant et aussi longtemps que la salure de l'eau sera suffisante, les œufs flotteront ; mais, aux approches de la côte, le principe salin diminuant, les œufs s'enfonceront jusqu'à ce qu'ils trouvent pour les porter un courant suffisamment dense. Cette disposition providentielle protège le frai qui ne pourrait résister à ce changement d'eau, elle lui sert de sauvegarde.

La fécondation des œufs de cette caté-

gorie s'opère de très intéressante façon : le micropyle, ouverture qui leur procure l'air et permet à la liqueur fertilisante de les pénétrer, est placé en contact immédiat avec la mer, sur leur surface inférieure ; la laitance, répandue par le mâle qui nage en-dessous, ayant la même densité que les œufs, monte tout naturellement et produit ainsi ses effets sans obstacle.

Chacune des femelles appartenant aux espèces à frai flottant émet des millions d'œufs ; on peut toutefois noter quelques exceptions, nous les signalerons en temps opportun. Les hasards et les dangers auxquels sont exposés ces œufs, ainsi que les alevins qui en résultent, nécessitent cette abondance.

Si le petit hareng, dès son éclosion, fourmille à la surface de l'eau, nageant avec une rapidité remarquable, la jeune

morue, elle, tout au contraire, peut à peine faire usage de ses nageoires et court bien plus de dangers. Le frai du hareng est aussi mieux protégé et infiniment plus résistant que celui des autres espèces ; avec grande raison, car sa présence nombreuse dans nos mers n'est pas nécessitée que par les besoins immédiats de l'homme ; l'existence d'une foule de poissons dépend de son abondance. Chose curieuse : si les pêcheurs aux filets traînants, comme aussi les chalutiers, capturent en pleine mer ce que l'on nomme en Angleterre *l'immature fish*, jamais ils n'y prennent de fretin ; la raison en est bien simple : tant qu'il demeure alevin, le jeune poisson se joue à la surface de l'eau et passe facilement au travers des mailles des divers engins ; il recherche, en grandissant, les endroits favorables à ses besoins croissants : la chaleur, une pâture abondante et appro-

priée, un calme nécessaire à son développement.... Ces conditions, il les trouve en se rapprochant de la côte : la mer, moins profonde, permet au soleil de faire parvenir jusqu'à lui ses bienfaisants rayons alors même qu'il picore sur le sable les vermisseaux et les coquillages menus qui lui servent de pâture. Ses ennemis, les colosses de l'Océan, ne viennent pas troubler ses ébats, il grandira si l'homme le lui permet, si, trop pressé, il ne se laisse aller à consommer son blé en herbe !

La statistique de nos marchés et plus encore les nombreux curieux qui assistent à la rentrée des barques de pêche peuvent constater l'énorme quantité de fretin détruit dans la mer territoriale. Ce fretin, généralement impropre à la consommation, est vendu à vil prix ou bien sert à la fumure des terres.

C'est contre ce grave abus que le gou-

vernement, suivant en cela les errements de voisins bien avisés, cherche à réagir. C'est contre lui que les Chambres législatives viennent d'armer le pouvoir administratif en édictant la loi sur la pêche dans les eaux territoriales.

Nous aurons l'occasion, au cours de ce travail, d'examiner cette loi ainsi que l'arrêté royal destiné à assurer toute son efficacité.

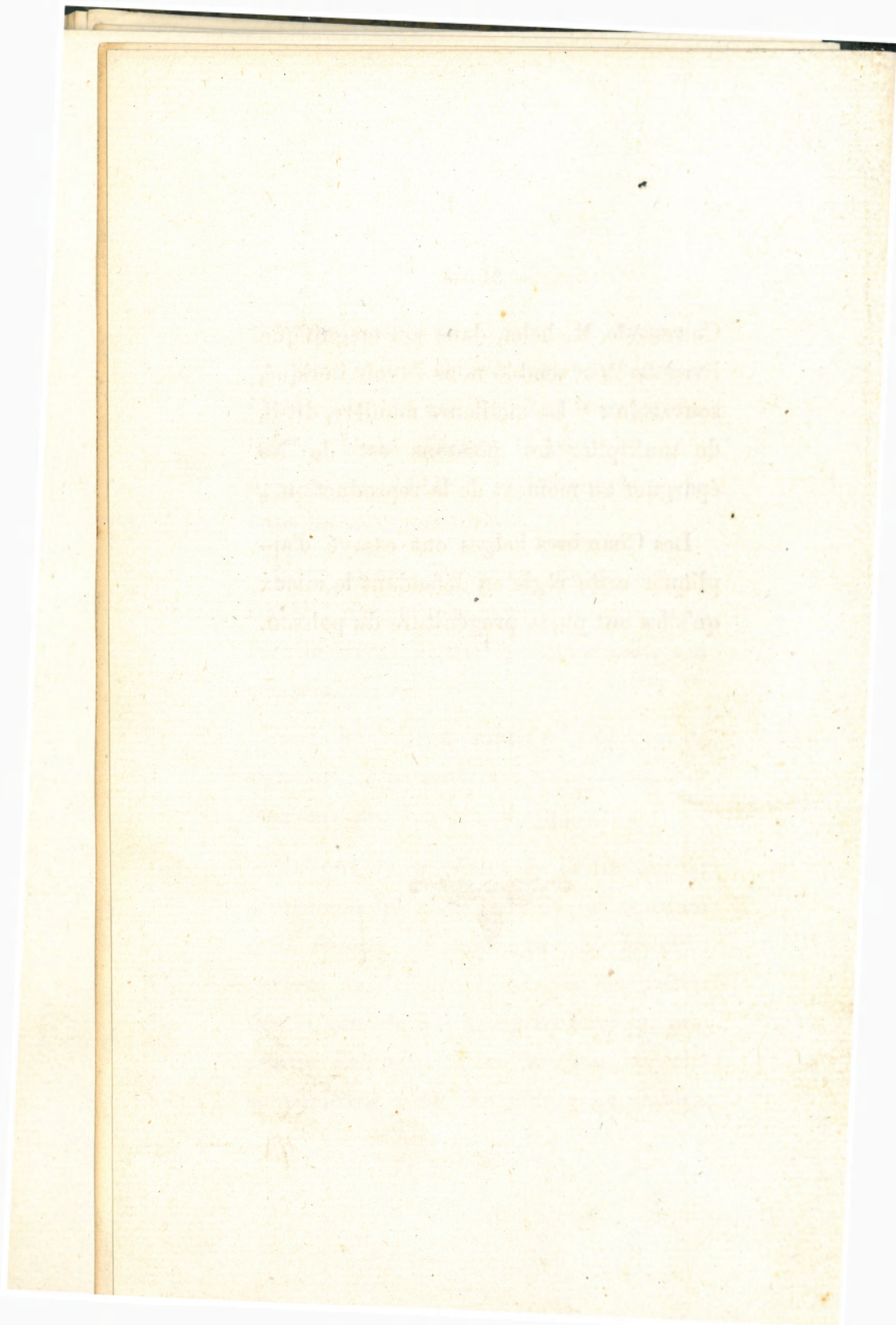
Nous ne pouvons toutefois négliger de signaler en passant et son importance et l'urgence absolue de son application.

Partout on se plaint de la diminution du poisson de mer, partout on constate qu'il déserte les approches de la côte, partout on s'efforce de trouver des palliatifs, un remède d'autant plus héroïque que jamais l'abondance et le bon marché en résultant n'ont été plus souhaitables.

Ce remède, Michelet, dans son magnifique livre *La Mer*, semble nous l'avoir indiqué, souverain : “ La meilleure manière, dit-il, de multiplier les poissons est de les épargner au moment de la reproduction. „

Les Chambres belges ont essayé d'appliquer cette règle en défendant le mieux qu'elles ont pu, la progéniture du poisson.





Nomenclature des poissons qui fréquentent la côte belge.



Avant d'entreprendre une série de notices consacrées aux divers poissons qui forment l'objectif principal de notre grande pêche maritime, il nous paraît à propos de dresser une liste des différentes espèces qui fréquentent la côte belge. Nous relèverons dans cette liste, et ce suivant l'importance qu'elles présentent pour nos marchés, les familles sur lesquelles il nous conviendra nous étendre davantage.

Ceci dit, voici notre nomenclature :

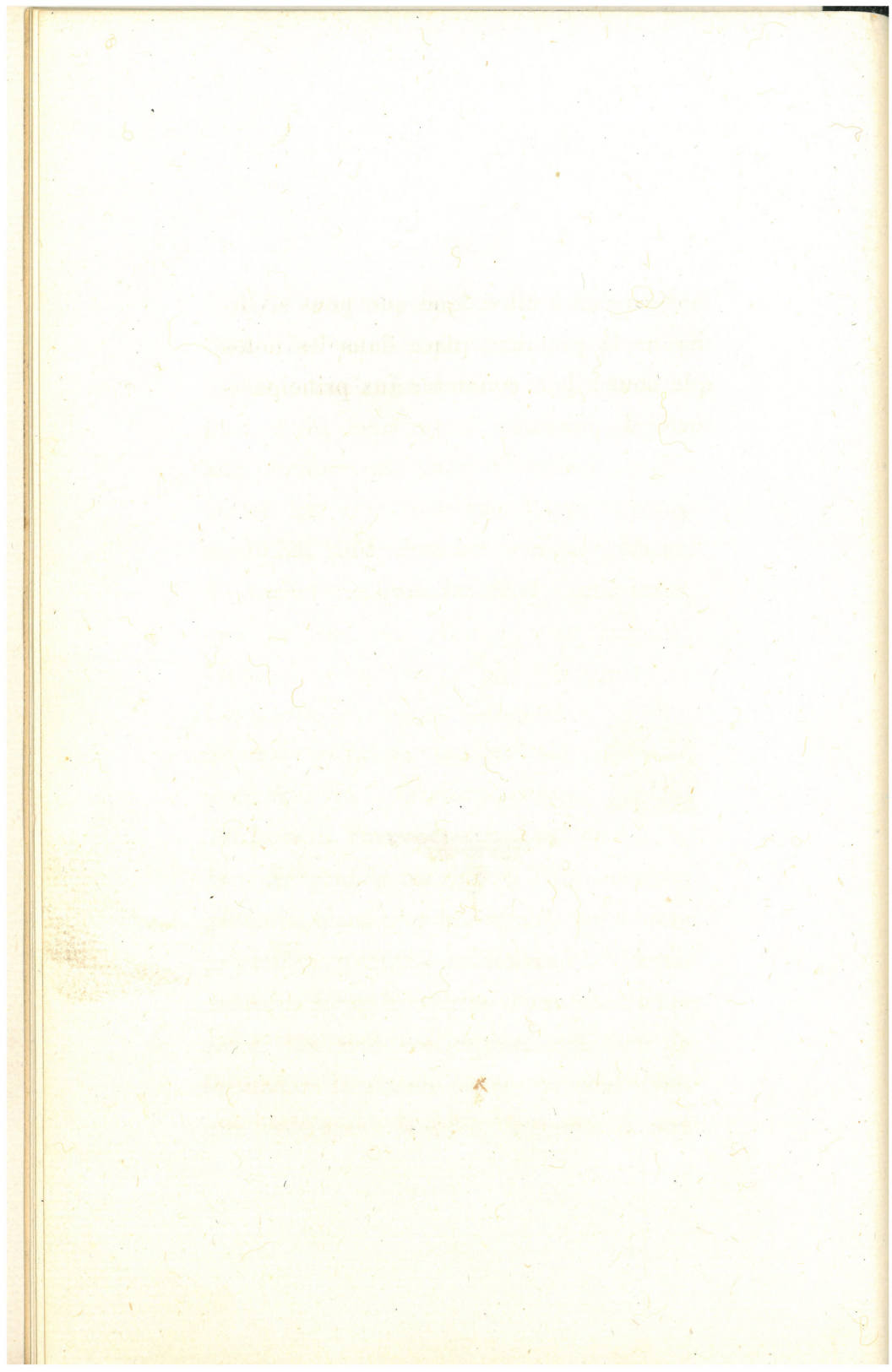
Noms français	Noms flamands	Noms scientifiques
Hareng	Haring-Hering	Clupea Harengus
Maquereau	Makreel	Scomber Scomber
Maquereau batard	Poer	Caranx trachurus
Esprot	Sprot	Clupea sprattus
Esturgeon	Steur	Accipenser sturio
Saumón	Salm	Salmo Salar
Alose	Elft	Alosa communis
Finte	Meivisch	Alosa finta
Eperlan	Spiering	Osmerus Eperlanus
Anchois	Anchovis	Engraulis encrasicolus
Flet	Bot-Botje	Pleuronectes flesus
Morue	Kabeljauw	Gada Morrhua
Eglefin	Schelvisch	Gadus Eglefinus
Merlan	Witting	Merlangus vulgaris
Mulet	Steenwitting	Gadus luscus
Lingue	Lenge	Gada molva
Colin	Koolvisch-kool	Merlangus carbonarius
Saint-Pierre	Soonevisch	Zeus faber
Raie lisse	Zandrogge	Raia schulzii
Raie bouclée	Roch	Raia clavata
Raie blanche	Schaete	Raia batis
Raie ronce	Reilroch	Raia rubus
Plie franche	Pladigs	Pleuronectes platessa
Turbot	Tarbot	Rhombus maximus
Barbue	Grieten	Rhombus lœvis
Fletan	Heilbot	Hippoglossus
Sole	Tong	Solea vulgaris

Noms français	Noms flamands	Noms scientifiques
Limande	Scholettje	Pleuronectes limanda
Squatine ange	Bergrote	Squatina Angelus
Bar	Zeekarpel	Labrax Lupus
Maigre d'Europe	O. L. Vrouvisch	Scicena umbra
Muge	Harder	Mugil chelo
Grondin rouge	Roobaard	Trigla cucullus
Orphie	Geep	Belone vulgaris
Lamproie	Prick	Petromyzon marinus
Lançon	Smeelte	Ammodites lanceolatus
Squale Nez	Latour	Lamna cornubica
Loup de mer	Zee wolf	Anarrhichas Lupus
Vive	Arm	Trachinus draco
Boideroch	Puckel	Trachinus vipera
Grondin	Knorrhaen	Trigla gurnardus
Doucet	Abschauer	Callyonymus lyra
Roussette	Zeehoud	Scyllium canicula
Congre	Zeepaling	Conger vulgaris
Pastenague	Pylsterkoche	Trigon pastinaca
Motelle	Loemptje	Motella mustella
Scorpion	Botskop	Cottus scorpius
Aspitoptore	Oudevent	Aspidophorus cataphractus
Baudroie	Rochfreter	Lophius piscatorius
Môle	Maan visch	Orthogarisculus mola
Aiguille de mer	Groote zeenadel	Syngnatus acus
Leiche	Aapekalle	Scimnus borealis
Emissole	Haai	Mustelus vulgaris
Aiguillat	Spoorhaai	Spinax acanthias
Milandre	Steenhaai	Galeus canis
Squale bleu	Bythaai	Carcharias glaucus

Tous ces poissons peuvent se ranger en deux classes : les poissons plats et les poissons ronds. La délicatesse extrême de leur chair, leur rareté relative assurent aux premiers une place d'honneur sur les tables les plus luxueuses ; leur capture rémunère généralement bien le pêcheur. Un turbot très frais, des soles plantureuses, une barbue, un flétan, sont toujours accueillis avec faveur par les gourmets. Les gades, les clupes, les scombres et bien d'autres poissons encore, qui ne sont peut être pas autant appréciés par les *dilettanti* de l'art culinaire, rendent cependant de grands services à l'alimentation générale. Nous pouvons ajouter qu'à leurs précieuses qualités nutritives, la Providence a joint le mérite d'une excellente chair. Ce sont ces espèces qui font la fortune de la grande pêche, ce sont elles qui s'adressent le plus directement aux

masses, c'est à elles donc que nous accorderons la première place dans les notes que nous allons consacrer aux principales sortes de poissons.





La Morue — Gadus Morrhua —
Kabeljauw.



il est un poisson généralement connu, soit qu'à l'état frais on l'offre à la consommation sous le nom de *cabillaud*, soit que, séché à l'air libre, ou bien encore au four, il prenne la dénomination de *stockfisch*, soit encore qu'il conserve son appellation générique alors que, salé et remisé en baril, il est produit au marché sous le nom de *morue*, c'est certes bien le *Gadus Morrhua* que nos pêcheurs

capturent, toute l'année durant, en quantités considérables dans la mer du Nord.

Ce poisson est fort goûté, au point que bien des restaurateurs, d'ordre inférieur, s'efforcent de leurrer leurs clients en servant sous son nom d'autres variétés de gades: la lingue, par exemple, qui, moins recherchée, est naturellement de prix moindre.

La morue n'offre pas à l'homme une chair exquise seulement, elle est précieuse en raison des ressources qu'elle fournit à l'industrie: on extrait de son foie une huile médicinale dont la réputation n'est plus à faire. Un produit analogue, de préparation plus grossière, est utilisé par la corroierie et la cordonnerie.

Sa vessie natatoire est transformée en colle réservée aux usages les plus délicats. Cette colle se vend fort cher.

Dans certains pays enfin, les déchets du poisson: sa tête, ses entrailles, ses arêtes séchées et concassées, sont fournis à l'agriculture, qui y trouve un précieux engrais d'une teneur d'environ 15 p. c. en acide phosphorique.

Maint carnet de bal d'une gentille demoiselle doit à la morue sa couverture artistement ouvree, car on fait de la peau de ce poisson d'élégantes reliures.

Il résulte de calculs soigneusement établis par des ingénieurs anglais que les sous-produits, aisés à retirer de la morue sans en diminuer la valeur au point de vue comestible, égalent 26 p. c. de son prix de vente normal.

Les qualités de la morue sont en rapport direct avec son abondance. On pourra se rendre certain compte de la profusion avec laquelle la Providence l'a semée dans nos

mers en apprenant que l'on a trouvé dans le corps d'une seule femelle jusqu'à neuf millions d'œufs !

La production moyenne varie toutefois, pour les femelles arrivées à leur entier développement, entre quatre et cinq millions.

Les morues qui vivent aux approches des côtes sont de taille inférieure, elles ne donnent généralement pas plus de quatre à cinq cent mille œufs. La raison en est que ces poissons n'arrivent presque jamais à leur entier développement ; ils sont ordinairement capturés entre l'âge d'un à dix ans.

La morue est un superbe poisson : ses couleurs sont verdâtres ou gris olivâtre ; sa robe est semée de taches nombreuses d'un beau jaune doré ou bien encore brunnâtres. Lorsque le pêcheur la sort de l'eau,

l'effet du jour métallise sa livrée et la transforme en or et vieux bronze, d'un splendide aspect. Son œil, d'un noir vif, semble une énorme perle de jais; sa vaste bouche est ornée de barbillons, attributs caractéristiques des gades.

La morue est un poisson des grands fonds, ce qui explique les prises considérables effectuées par les vapeurs chalutiers pêchant jusqu'à plus de soixante brasses. Extrêmement vorace, elle se nourrit particulièrement de harengs, de merlans, d'encornets et aussi de crustacés. Elle est attirée d'irrésistible façon par les objets brillants, sur lesquels elle se précipite violemment. Les pêcheurs à la ligne profitent de cette circonstance pour la capturer en amorçant au moyen de la peau argentée du ventre de certains poissons. Ainsi que nous l'avons dit plus haut, la morue se capture dans toute la mer du Nord. C'est cependant au

Doggersbanck et aux Silver Pits que se font les plus belles prises.

La généralité des pêcheurs emploie le chalut à cet effet ; le filet dormant est actuellement peu ou point utilisé. Les chaloupes d'Ostende, qui font la saison pour le salage de la morue, pêchent à la ligne, de même que les équipages anversois. Nous décrirons ces divers procédés.

Dans les parages où le Gulf Stream fait sentir son action, la morue fraye au commencement de février ; sa ponte ne commence pas ailleurs avant le 20 mai.

A six semaines, le petit poisson mesure environ 0^m25 ; il est apte à se reproduire à l'âge de 3 ans.

Adulte, le *Gadus Morrhua* peut atteindre la taille d'un mètre cinquante centimètres. On en a vu qui pesaient trente kilogrammes.

Il nous paraît utile, avant de terminer cette première notice, d'exposer brièvement

notre façon de penser sur la préparation de la morue, de tous les poissons ronds d'ailleurs, au point de vue de l'alimentation générale.

Bien des gens s'imaginent que le poisson est une nourriture de fantaisie, ayant peu de valeur tonique. Nous donnons ici deux analyses du célèbre chimiste Sir Henry Thomson : l'une porte sur la composition de la chair d'un bœuf sain, non engraisé artificiellement, chair désossée, bien entendu. Cette opération a produit les constatations suivantes :

Sur 100 parties on a trouvé de 75 à 78 parties d'eau.

22 à 25 parties sont solides, dont 16 à 17 albuminoïdes, formant la chair, 1 à 2 la gélatine, 2 à 4 la graisse ; restent les sels et les extractives.

Cent parties de poisson sans arrêtes ont fourni 75 à 85 parties d'eau et 20 solides ; 12 à 18 de ces dernières sont albuminoïdes

et contiennent de la gélatine en quantité considérable. Il résulte de ces faits que la composition du poisson est, pour ainsi dire, identique à celle des mammifères; les chairs provenant des uns et des autres peuvent être classées à peu près également au point de vue de la valeur nutritive. Toutes deux doivent être consommées avec d'autres éléments contenant les quantités nécessaires de graisse et d'hydrocarbure indispensables à l'entretien du corps.

Le cabillaud est fort apprécié; son prix normal variant de 30 à 40 centimes le kilog., on ne se rend pas bien compte des motifs qui entravent sa consommation par les masses ouvrières.

Maintes fois, nous avons entendu proclamer que l'ouvrier n'a pas de goût pour le poisson bouilli, que ce mets doit d'ailleurs être accompagné d'une sauce au beurre fondu, que le beurre, plus cher chaque

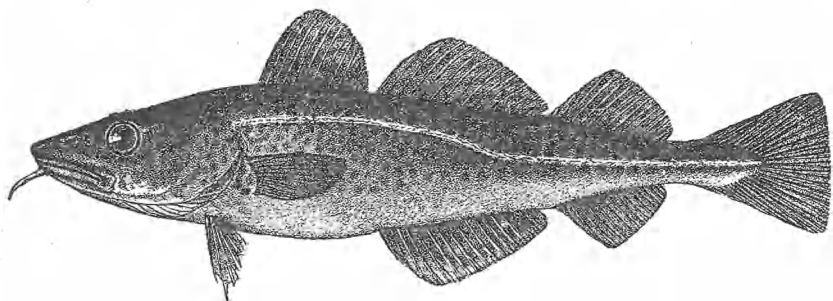
jour, n'est pas à la portée de tous... Certes, une tranche de cabillaud très frais, servie à la hollandaise constitue un plat délicat; plus d'un gourmet s'en régalerait. Mais, pourquoi n'essayerait-on pas d'offrir au peuple ce même poisson rôti à la graisse de bœuf? Il nous souvient que, pour répondre aux objections de quelques amis, nous fîmes, un jour, à l'improviste, préparer ainsi certaines escaloppes de cabillaud; tous les trouvèrent exquis, et nous tenons de bonne source que plus d'un convive a repris l'expérience pour son compte personnel.

Voici d'ailleurs la recette d'un mets très usité en Angleterre, parmi les rudes travailleurs du Devonshire et du Cornwall: placer dans une terrine du poisson frais découpé et additionné de gros morceaux de porc gras, de poivre et de sel; recouvrir l'appareil de pâte et le faire cuire au four.

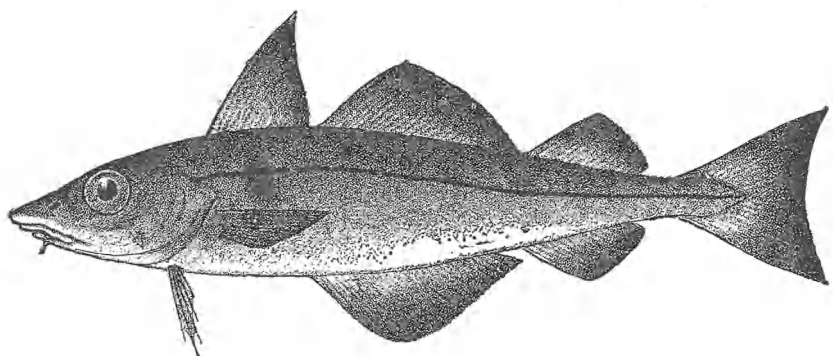
L'azote qui se dégage du poisson dans la croûte, les matières graisseuses fournies par le lard et les éléments de la pâte constituent un réconfortant répondant à toutes les exigences réorganisatrices du corps humain. Sa haute valeur physiologique est rehaussée encore par son excellente saveur.

Nous avons dit un mot de la cuisine du pauvre ; rappelons, en terminant, aux dilettanti qu'une brandade de morue consciencieusement établie est chose exquise et que plus d'une fourchette de haute marque sut trouver des charmes au stockfisch détrempé dans le courant d'une limpide rivière.

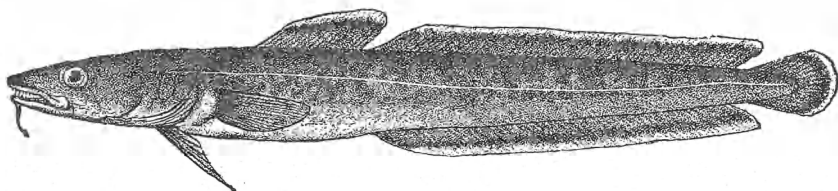




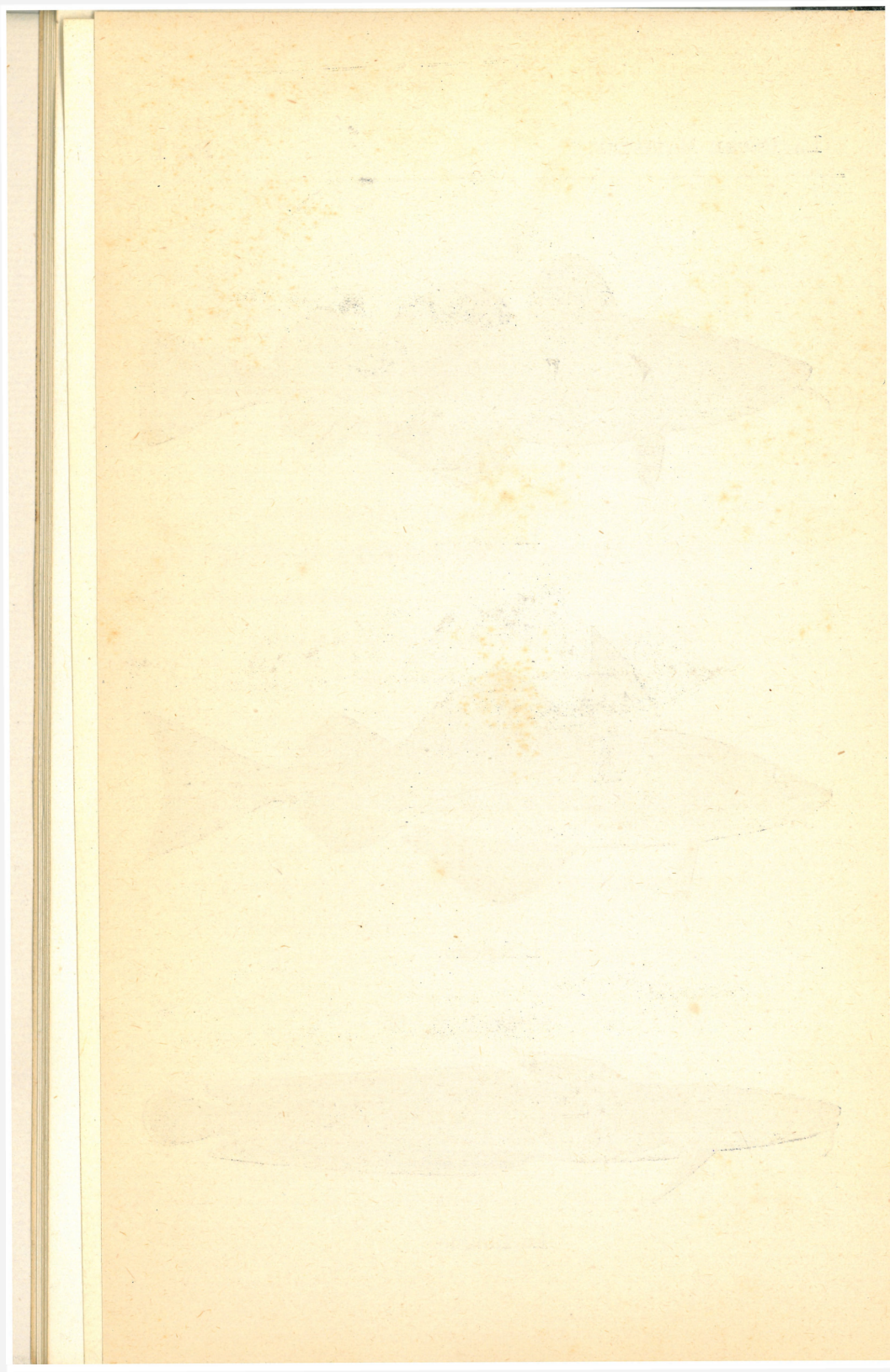
La Morue.



L'Eglefin.



La Lingue.



L'Eglefin. — *Gadus Eglefinus*.
Schelvisch.

Que dire de ce gade après avoir parlé de la morue ?

Plus petit que ce dernier poisson — il dépasse rarement la taille de soixante centimètres — il en partage le goût et l'habitat.

Extrêmement vorace, lui aussi, il offre à l'homme, en revanche, une chair blanche assez délicate. On le sale légèrement en Ecosse, puis on le fume un peu. Il prend

dès lors le nom de *Smoked Haddock* et rapidement passé à la poêle, il joue un grand rôle au déjeuner des sujets de S. M. Britannique.

Sa pêche, extrêmement productive généralement, est pratiquée dans les mêmes endroits et d'identique façon à celle de la morue.

La robe de l'Eglefin est d'argent: une ligne d'un noir verdâtre part du milieu de la nageoire caudale pour aboutir à la tête, divisant de chaque côté l'animal en deux parts presque égales.

L'abondance de l'Eglefin dans la mer du Nord est considérable; on peut affirmer que ce poisson constitue à lui seul le plus important butin de nos bateaux pêcheurs.

Le *Gadus Eglefinus* fraye dans les derniers jours de l'hiver.

La lingue. — *Gadus molva*.
Lenge.

Très abondante dans les parties septentrionales de la mer du Nord, la lingue en habite les plus grandes profondeurs.

Elle se nourrit tout spécialement de crustacés et de poissons plats, de ceux qui garnissent le plafond de la mer.

La lingue peut atteindre une taille de deux mètres; on en rencontre fréquemment d'un mètre cinquante. Son corps arrondi, peu élevé, est gris olivâtre dans les parties supérieures; le ventre est blanc, de

même que la bordure des nageoires. La tête est forte, aplatie sur le front, le museau proéminent et le maxillaire inférieur plus court que le supérieur, muni d'un long barbillon.

L'œil, protégé par une membrane, est petit à l'iris d'or.

La chair de la langue est assez peu recherchée, elle ne manque cependant pas trop de finesse et possède la propriété de se bien conserver, lorsqu'elle est légèrement salée surtout.

Ce poisson se pêche pendant toute l'année par des procédés identiques à ceux employés pour la capture de la morue.

La langue fraye au mois de juin.



Le merlan. — *Merlangus vulgaris*.
Witting.

Les gades ont la mâchoire inférieure pourvue de barbillons, les merlans n'en ont point, ce signe les fait immédiatement distinguer de ces premiers poissons.

La chair du merlan est d'une finesse extraordinaire, elle est d'une digestibilité remarquable et se recommande d'une façon toute spéciale aux convalescents, voire même aux malades — ce qui n'empêche d'ailleurs qu'elle ne soit fort bien accueillie par l'homme bien portant.

La taille du merlan ne dépasse pas d'ordinaire quarante centimètres; nous en avons vu récemment, cependant, qui mesureraient près de soixante centimètres, mais ce fait est une rare exception.

La livrée du merlan est composée de vert, de jaune, de gris et d'argent heureusement disposés, formant une superbe robe sillonnée d'une ligne latérale dorée.

Son œil est grand, l'iris en est argenté, la pupille bleue.

Le merlan est très abondant dans la mer du Nord, il se nourrit de crustacés, de vers et de petits poissons; il se rapproche des côtes lorsqu'il veut frayer, en janvier et février. On le rencontre alors en bancs, innombrables parfois.



Le Colin. — *Gadus carbonarius*.
Koolvisch-Kool.

Le colin, lui aussi, est dépourvu de barbillons; certains l'appellent pour cette raison *merlangus virens* ou *carbonarius*.

Beaucoup plus grand que le merlan — sa taille dépassant souvent un mètre — ce poisson est assez commun dans la mer du Nord; il habite de préférence les endroits abrités où, toujours en embuscade, il se tient prêt à s'élancer sur sa proie, car il est très vorace. Grand amateur de harengs, il n'en prise pas moins pour la cause crus-

tacés et mollusques, que l'on trouve en quantité dans son estomac.

On a donné aussi au colin le nom de charbonnier à cause de sa couleur; sa livrée comporte un manteau d'un noir foncé à reflet verdâtre sur une tunique d'argent. La ligne transversale d'un blanc vif est nettement tranchée, elle est souvent bordée d'or. Sa chair, très ferme, ayant certaine analogie avec celle de la morue, est peu prisée chez nous. On la recherche davantage sur les marchés du Nord de la France. Le colin fraye en mars.



Le Hareng. — *Clupea Harengus*.
Haring.

Le hareng est, par excellence, en Belgique, le poisson populaire, sous quelque forme d'ailleurs qu'il soit présenté à l'alimentation. Longtemps il fut, en effet, pour nos religieuses populations du Centre et des montagnes, le seul habitant des mers mis à leur disposition pendant les longs jours du carême antique. Très nourrissante, sa chair est fort appréciée par l'ouvrier, soit que le poisson ait été salé seulement, soit qu'après la salaison on l'ait fait fumer, ce qui lui communique un goût délicieux,

soit enfin qu'il ait reçu cette dernière préparation uniquement. Mets plus recherché encore dans ce dernier cas, il perd le privilège d'une conservation prolongée, doit se manger très frais, augmente naturellement de prix pour ces motifs et cesse d'être, dans la pratique, à la portée des masses. Rien n'égale toutefois, dans l'espèce, au point de vue culinaire, le hareng accommodé dès qu'il sort de l'eau : la délicatesse de sa chair, son parfum agréable et léger le rendent digne des tables les mieux servies. La grande abondance avec laquelle il est capturé fait que tous peuvent y goûter, s'en nourrir ; c'est souvent une véritable manne providentielle pour les pauvres habitants du littoral. On retire, en outre, du hareng des sous-produits, tels que de l'huile, de la colle-forte et surtout un engrais très riche, très puissant, dont l'agriculture apprécie mieux chaque jour les

effets. C'est donc un vrai trésor que ce poisson, répandu en quantités immenses par le Créateur dans les parties les plus septentrionales de la mer du Nord et de l'Océan Glacial. Il peuple aussi l'Océan Atlantique, en prenant l'embouchure de la Loire pour limite extrême de son habitat. Le hareng est d'autant plus estimé qu'il est pêché vers le Nord; ceux qui vivent dans la Manche et dans les régions de l'Océan Atlantique qui y confinent, sont généralement maigres et sans saveur. Aussi sont-ce les pêcheurs du Nord surtout qui le poursuivent avec acharnement. Les Norvégiens en exportent bon an mal an pour plus de dix millions de francs.

Nos marins ne se livrent guère à cette pêche, les gens de La Panne sont à peu près les seuls qui s'y adonnent. Leurs produits sont, en grande partie, vendus à la minque d'Ostende et de là expédiés à

Bruges pour y être fumés: on leur donne alors le nom de harengs-saurs; ils s'appellent harengs-pecqs lorsqu'ils sont salés seulement.

La livrée du hareng est d'un bel argent vif; son ventre est blanc; de la tête à la nageoire caudale est jeté un manteau vert bronze, couleur que la mort transforme en bleu d'acier. Quelquefois ce manteau est liséré d'or et quelques éclaboussures du même métal ornent les ouïes.

La longueur maxima de ce poisson est d'environ 25 centimètres. Il fraye, dit-on, dans la Baltique dès la glace fondante, mais il paraîtrait que tous ne le font pas en même temps et que certains individus ne posent qu'en septembre cet acte essentiel.

Le nombre d'œufs qu'émet le hareng est fort considérable: il s'élève jusqu'à soixante mille par individu, et cette prodi-

gieuse fécondité est nécessaire pour assurer la perpétuité de l'espèce en présence de la chasse continue que lui font l'homme, les colosses de la mer, bien des poissons voraces et aussi les oiseaux aquatiques. L'œuf du hareng fécondé coule et se fixe; il éclot plus ou moins rapidement suivant la température de l'eau: huit à dix jours lui suffisent cependant; en général, semblable laps de temps est nécessaire pour que le jeune poisson acquière la vigueur suffisante pour se mouvoir. On le voit bientôt se jouant à la surface, où il fourmille; il cherche alors l'embouchure des grands fleuves; on le prend énormément aux bouches de la Tamise, et ce minuscule fretin est recherché à Londres tout particulièrement, où on le mange par milliards sous le nom de *whitbait*.

Alexandre Dumas préconise une fricassée très appétissante, très confortable et fort

goûtée, dit-il, des populations ouvrières de certaines provinces. La préparation consiste à faire frire dans du saindoux de petits morceaux de harengs non dessalés avec un amas de poireaux crus et hachés, mélangés avec des pommes de terre de la grosse espèce farineuse, cuites, au préalable, à l'eau bien salée, aromatisée par quelques tiges de romarin.

Les Allemands, au nombre des mets qu'ils désignent par l'expression *Delicatess*, rangent certaines préparations du hareng, conservé d'une façon toute spéciale à Sasnitz, dans l'Ile de Rügen.

Nous avons apprécié à juste titre les *Bratheringe in gewürze Sauce*, les *Appetit* et *Bismarck Heringe*.

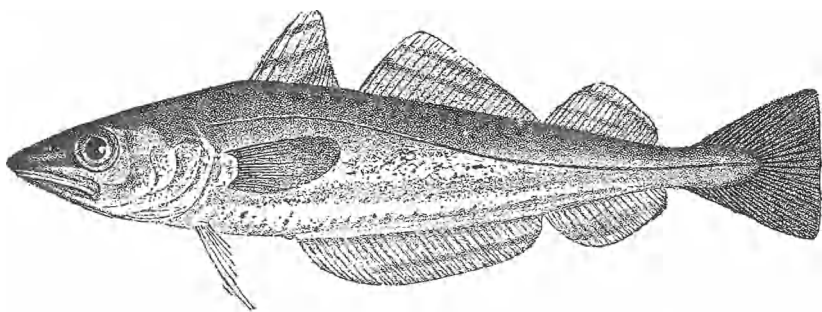
Ces hors-d'œuvres, s'ils étaient plus connus chez nous, auraient grand succès au second déjeuner.

Les filets dérivants sont seuls utilisés pour la pêche du hareng. Chaque bateau en emploie bon nombre: ils barrent souvent la mer sur une longueur de plusieurs kilomètres, entravant la libre circulation des navires et surtout celle des chalutiers, d'où conflits trop nombreux qui ne disparaîtraient complètement qu'en suite d'une sage réglementation internationale.

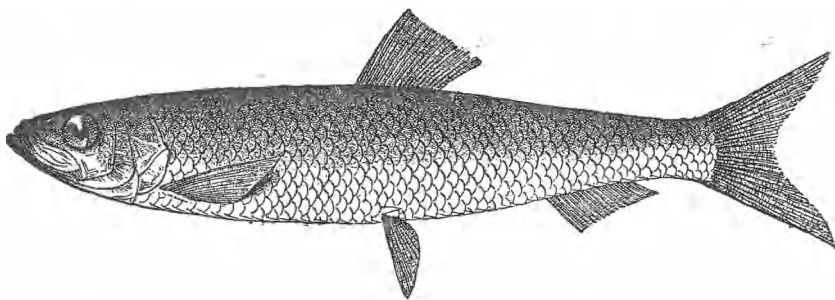


Le Maquereau. — Scomber-
Scomber. — Makreell.

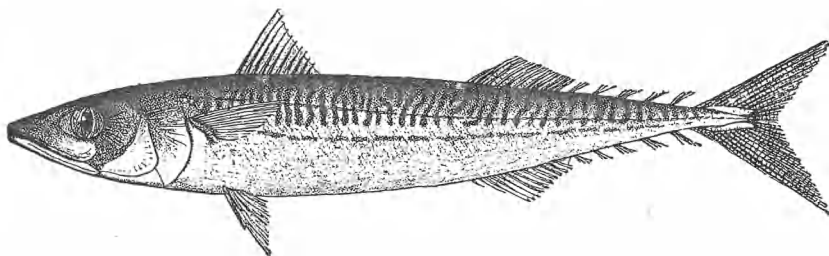
Le maquereau est un des plus beaux poissons qui existent : l'or, l'argent et l'azur se marient agréablement sur sa robe aux reflets d'un rose irisé. On le rencontre par bancs nombreux dans toutes les mers du monde. Sa remarquable voracité en rend la capture facile. Les pêcheurs le prennent habituellement à l'hameçon amorcé d'une substance brillante qu'il happe goulûment. On entoure parfois de nombreuses bandes au moyen de longs filets, ce qui permet de capturer d'un seul coup des milliers de poissons.



Le Merlan.



Le Hareng.



Le Maquereau.



Les filets dérivants, employés à la pêche du hareng, en sont parfois richement garnis. Les chalutiers à vapeur draguant les grandes profondeurs en récoltent dans leurs prises, assez rarement toutefois, et toujours un petit nombre.

Tous ces faits prouvent que le maquereau fréquente la mer dans tous ses parages. C'est aux approches de la côte, où il doit frayer de mai à juillet, qu'on le prend cependant le plus fréquemment.

La quantité d'œufs que donnent ces poissons est extrêmement considérable; on l'évalue, pour chaque femelle adulte, de trois à quatre cent mille.

La chair du maquereau est exquise, à la condition expresse qu'elle soit mangée aussitôt le poisson pris. Les pêcheurs la préparent généralement sans y adjoindre aucun accessoire: ils la grillent à feu nu après l'avoir uniquement saupoudrée de

sel et de poivre. Dans ces conditions, elle est aussi aisée à digérer que délicate ; plus tard, elle devient huileuse et n'est tolérée que par les estomacs robustes. Peu à peu, perdant sa fraîcheur, elle se transforme en nourriture lourde et désagréable.

Vivant — c'est l'expression consacrée — le maquereau atteint, sur nos marchés, un prix élevé. Dans les moments de grande abondance, à la côte anglaise et en Irlande, on peut l'obtenir pour quelques farthings.

On fait, à l'huile, au vin blanc, ou bien encore fumées, des conserves de maquereau ; elles sont d'une finesse très contestable.

Le Scomber atteint une taille maxima de 45 à 50 centimètres ; on en a vu, mais très rarement, peser un kilogramme.

Particularité curieuse : le maquereau est dépourvu de vessie natatoire.

Le Grondin. — *Trigla cuculus*.
Zeehaam.

Poisson aux formes bizarres, aux couleurs voyantes, le grondin frappe l'attention par sa tête anguleuse et dure, par ses nageoires épineuses, par l'amaigrissement progressif de son corps qui, relativement gros à la partie antérieure, se termine en léger fuseau près la nageoire caudale.

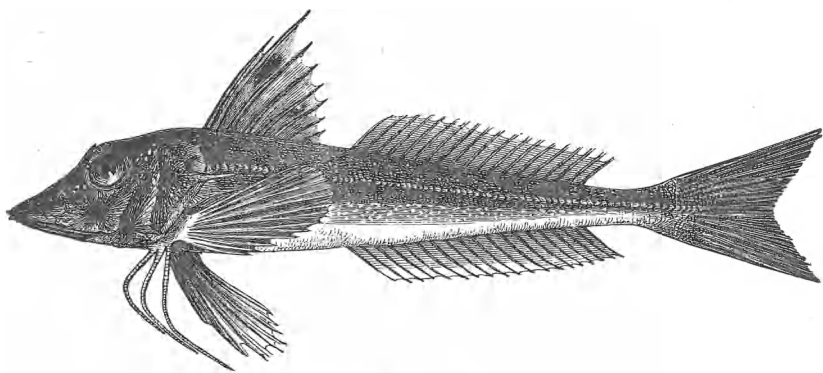
Le rouge vif, qui le diapre, lui a fait improprement donner chez nous le nom de *rouget*, qualificatif exclusif du célèbre *Mulus barbatus* méditerranéen : la bécasse

de mer dont raffolaient les vieux Romains. Sans avoir la valeur de celle du rouget, la chair du grondin est fort appréciée cependant, quoique un peu sèche ; elle doit être rôtie à la lèche-frite, la peau étant ciselée en maintes places et souvent arrosée de beurre fin et de jus de citron.

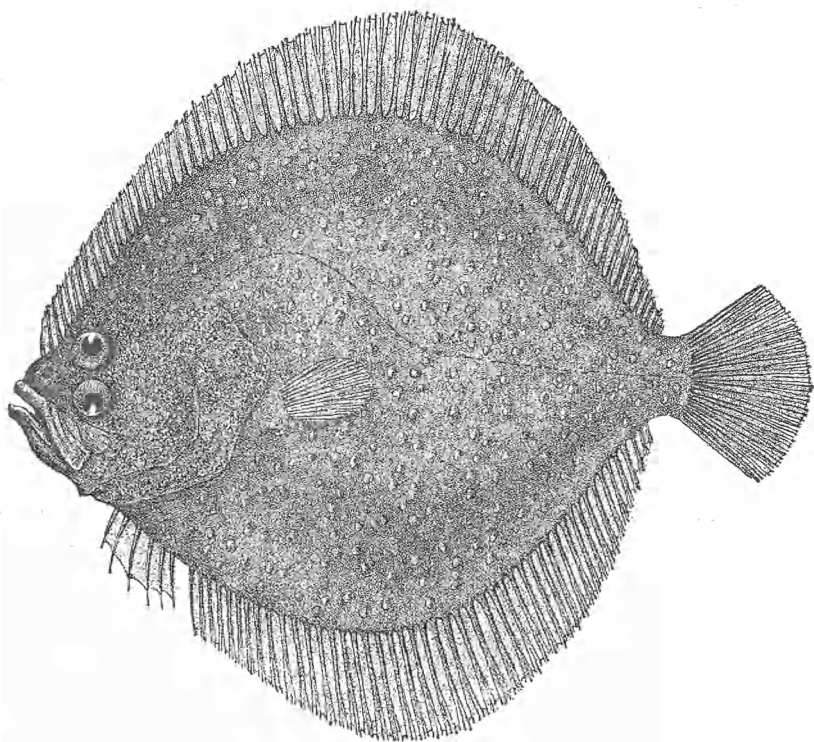
Le grondin doit son nom au bruissement particulier et plaintif qu'il fait entendre alors qu'on le touche à sa sortie de l'eau ; les Anciens comparaient ce gémissement au cri du coucou, d'où *Trigla cuculus*.

Il fraye en mai et juin aux environs des côtes. Il se nourrit de fretin et de coquillages. On le prend dans les filets en pêchant d'autres poissons.





Le Grondin.



Le Turbot.



Le Turbot. — Rhombus Maximus.
Tarbot.

Le turbot appartient à la grande famille des poissons plats, des *Pleuronectes* ainsi nommés parce qu'ils nagent sur un côté. Nous passerons en revue la plupart des membres de cette famille, ils nous appartiennent, en effet, à divers titres. La capture de bon nombre d'entre eux constitue pour le pêcheur une riche aubaine : leur chair est extraordinairement prisée par les gourmets.

Faut-il désigner, en les ajoutant au turbot, la barbue, la sole, le flétan ?

D'autres, moins estimés au point de vue culinaire, sont recherchés toutefois pour certains usages, témoins la plie et la limande.

Nous parlerons de ces divers poissons, mais pour ne nous répéter pas, signalons en commençant cette notice quelques particularités s'appliquant à tous les pleuronectes.

La nature s'est montrée capricieuse envers cette curieuse famille. Qui verrait jeunes barbues, soles, flétans, plies ou limandes, le corps transparent, nageant verticalement comme la généralité des autres habitants de la mer, ne se faisant remarquer par aucune asymétrie, se douterait bien peu, s'il n'était prévenu, qu'au bout d'un certain laps de temps il se trouverait en présence de transformations étranges. Plus âgés, en effet, les pleuronectes, manquant de vessie natatoire, se tiennent constamment appliqués sur le

sable, arc-boutés toutefois de telle sorte que les fonctions respiratoires se puissent convenablement exercer. En raison de cette position, la tête est distordue, les deux yeux se trouvent placés du côté qui regarde la surface des eaux et, chose particulière, ils sont fixés l'un à côté de l'autre sur la même moitié de cette tête.

Le côté supérieur du pleuronecte, ainsi qu'il arrive pour bien d'autres poissons, prend les couleurs du milieu dans lequel l'animal vit et, ce qui est à noter, il change de livrée aussitôt qu'il est transporté dans un endroit où il rencontre du sable, du limon ou des pierres autrement colorés.

Chez le turbot, la ligne latérale est une ligne brisée décrivant une courbe très prononcée au-dessus de la nageoire pectorale.

Nous avons vu que la couleur de sa robe est variable, on rencontrera donc des

turbots d'un brun verdâtre, d'un brun rouge, d'un jaune brunâtre semé de petites taches, blanchâtres les unes, les autres noirâtres.

On remarquera, joignant ces taches, des aspérités rugueuses, aiguës même.

Le côté aveugle, c'est ainsi que se désigne celui qui est appliqué sur le plafond de la mer, est blanc généralement, rosé quelquefois.

C'est dans la mer du Nord que nos marins se livrent à la pêche du turbot — avec succès d'ailleurs. — Ils le capturent au moyen du chalut, mais les voiliers réussissent mieux en cette occurrence que les *steam-trawlers*; la raison en est que ces derniers marchent trop rapidement, ne laissent pas au poisson le temps de se lever, de s'écarter du fond; il s'enfonce, au contraire, dans la vase et le filet lui

passé sur le dos, fort heureusement... pour lui.

Profitant de sa nature vorace, certains le pêchent aussi à la ligne de fond; ils amorcent au moyen de petits poissons ou de jeunes lamproies dont le turbot se montre fort friand. Pour s'assurer facile capture de la proie qu'il convoite, le pleuronecte trouble l'eau dénonçant ainsi sa présence.

Le turbot atteint fréquemment la taille de quatre-vingts centimètres; il fraye en mai-juin.

Nous avons dit plus haut que la plupart des pleuronectes se distinguent par l'excellence de leur chair; le turbot, sous ce rapport, a droit au premier rang, c'est véritablement le roi des mers; aussi les vrais gourmets ne souffrent pas que l'on altère sa délicate saveur par quelque arôme étranger. Ils mangent au naturel ce poisson

qui doit être cuit tout simplement à l'eau salée et servi accompagné d'une sauce hollandaise ou bien encore d'une sauce blanche vaporeuse, à laquelle on aura consacré le beurre le plus fin.

Pourrions-nous terminer cette notice sans rappeler qu'un jour le Sénat Romain fut convoqué pour déterminer la façon dont serait accomodé certain turbot destiné à la table impériale de Domitien; l'illustre assemblée délibéra gravement, elle trouva la chose d'une importance telle que ses membres ne se purent mettre d'accord.... L'empereur fut donc forcé de manger son poisson de la meilleure manière.... au naturel.

Juvénal nous a transmis le souvenir de ces faits : son récit poétique, à l'encontre du turbot, voulait certaines épices, il ne les a certes pas ménagées et il a eu raison.

Nous n'oublierons pas non plus Vatel, l'illustre maître-queux, mourant pour n'avoir pas reçu, en temps utile, le rhombus maximus destiné à la table de son maître !

Disons pour finir que sur les côtes de Norwège, le turbot perd tout droit à sa royauté ; sa chair y devient peu savoureuse au point que les gourmets lui préfèrent celle de la plie.



La Barbue. — Rhombus Lævis.
Grieten.

Ce pleuronecte est, en bien des points semblable au turbot; il porte aussi le nom de rhombus, à moindre titre pourtant que ce dernier poisson, car rhombus éveille l'idée de losange, tandis que la barbue est ovale plutôt. La couleur du rhombus lævis est généralement gris jaunâtre, la robe semée de taches irrégulières et foncées, l'œil doré. Il ne porte pas les aspérités dont nous avons signalé la présence sur la peau du turbot.

L'habitat de la barbue est le même que

celui du rhombus maximus ; on la rencontre plus fréquemment que celui-ci. Elle se nourrit et se pêche de la même façon.

Certaines personnes préfèrent la chair de la barbue à celle du turbot, à tort, nous paraît-il, car elle est plus sèche et moins facile à digérer. On a recours d'ailleurs à certains artifices pour sa préparation — lorsqu'on veut en faire un mets d'apparat. Les raffinés la font mettre au four, la masquant ensuite d'une béchamelle ou bien encore d'un appareil dans lequel le fromage parmesan joue un très grand rôle.

Les prix qu'atteint la barbue sur nos marchés sont sensiblement inférieurs à ceux payés pour le turbot.



Le Flétan. — Hippoglossus. Heilbot.

Si le turbot est, au point de vue alimentaire, le roi des pleuronectes, voire même de tous les poissons de mer, voici certainement le géant de la famille, car il peut atteindre, et l'événement n'est pas trop rare, une taille de deux mètres. Le flétan ou l'élibotte, si nous lui voulons donner le nom plus vulgaire sous lequel il est généralement connu en Belgique, est très apprécié par nombre de gens qui voient dans sa chair un succédané à celle du turbot. La saveur en est fort bonne, il le faut

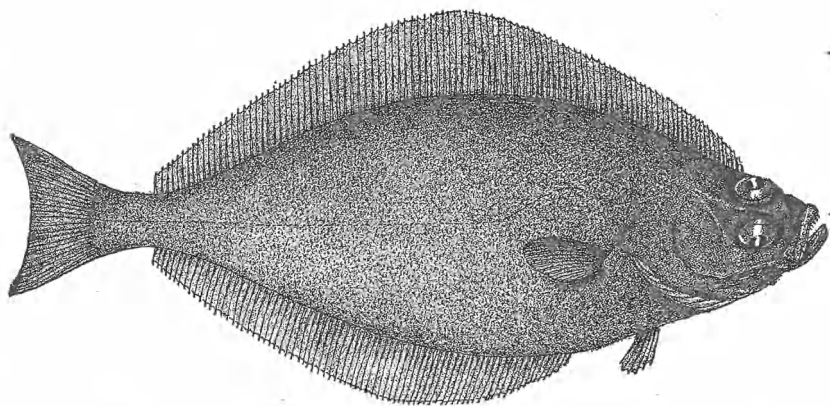
avouer, mais pour nous, elle paraît un peu fade. On sert le flétan bouilli avec une sauce hollandaise, quelquefois avec une sauce mousseline. Nous préférons cependant ce poisson tel que l'apprêtent nos voisins de l'Est : séché, fumé et mangé cru au premier déjeuner. Au risque d'être considéré comme profane, nous avouerons que nous lui donnons la palme sur le saumon accommodé dans les mêmes conditions.

L'hippoglossus est ovale, son corps de couleur brun jaunâtre dans sa partie supérieure, d'un blanc grisâtre du côté aveugle, est couvert de petites écailles lisses. On le pêche surtout au Nord dans les mois d'été particulièrement, au chalut mais aussi à la ligne de fond.

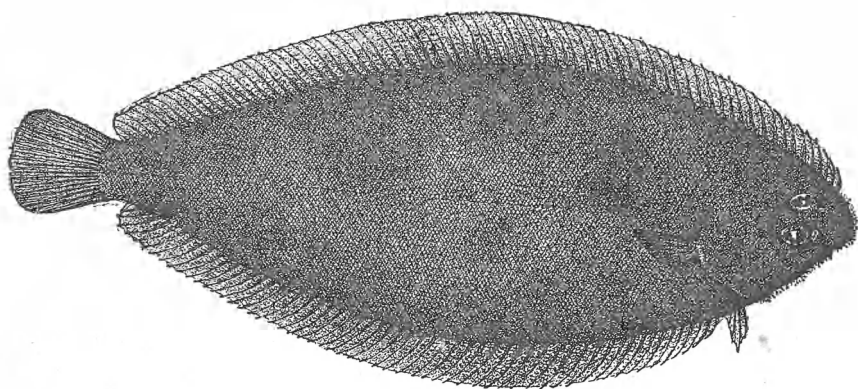


La Sole — *Solea vulgaris*.
Tong.

Bien que d'un prix généralement élevé nul poisson, plus que la sole, n'est peut-être mieux en vogue sur nos marchés. Quelque puisse être son abondance journalière, elle est d'une vente régulièrement courante et sa pêche considérée comme des plus rémunératrices. Sa chair réunit la fermeté à la finesse et prête aux préparations culinaires les plus raffinées, comme elle peut être aussi très bourgeoisement servie, tout en se recommandant encore à l'attention du gourmet.



Le Flétan.



La Sole.



On dit que les proverbes sont la sagesse des nations, la proposition n'est pas toujours vraie : cette pseudo-sagesse prétend que l'habit ne fait pas le moine.

Voulez-vous vous convaincre du contraire ? Recommandez à votre cordon-bleu, lorsqu'il achètera votre poisson, de choisir de préférence la sole qui porte une robe gris de lin, laissez à d'autres les livrées brunes ou verdâtres et vous nous remercierez du conseil.

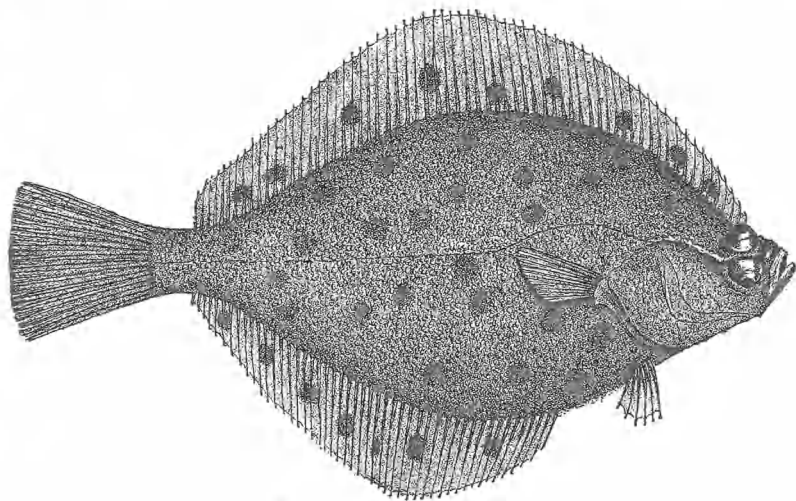
Cette robe gris de lin indique que la sole reposait sur un lit de sable fin exempt de vase et de limon, son goût en sera d'autant plus délicat.

Très commune dans toute la mer du Nord, la sole fraye au milieu du printemps. On la prend généralement au moyen de filets, elle mord aussi à l'hameçon.

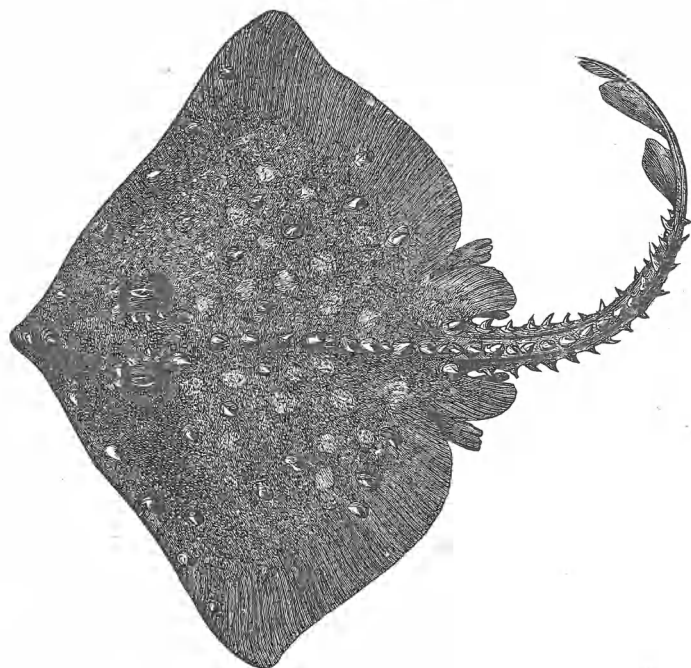
La Plie franche. — Pleuronectes
platessa. — Pladys.

Si la chair de la plie est peu délicate, sèche de sa nature, elle emprunte au milieu dans lequel l'animal se plaît, une saveur fort désagréable.

La plie hante, en effet, les fonds vaseux peu distants des côtes; elle pénètre même dans les fleuves présentant un lit analogue. Très abondant dans la mer du Nord, ce poisson est capturé au moyen du chalut; on le prend à la ligne le long du littoral. En eau douce, jadis, on utilisait, à son adresse, le harpon.



La Plie.

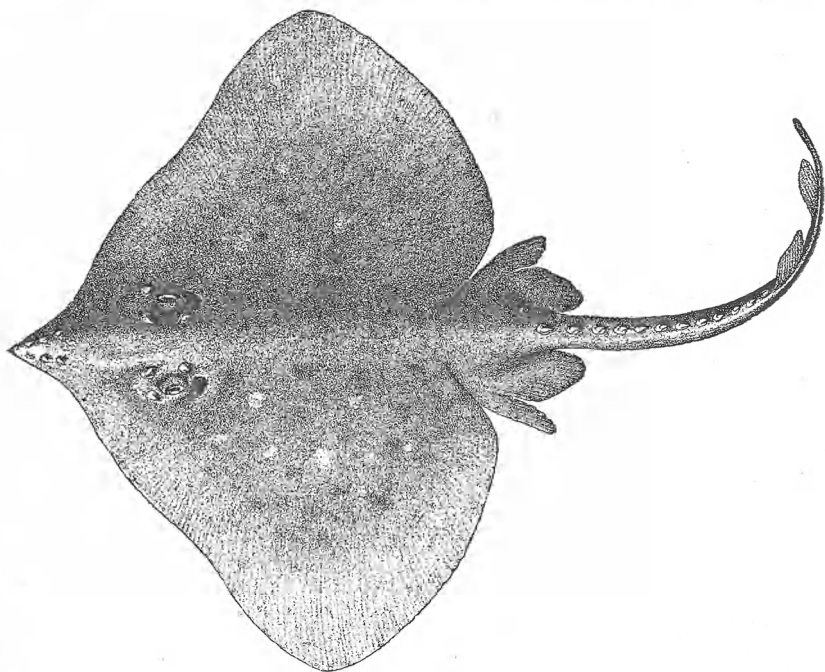


La Raie bouclée.

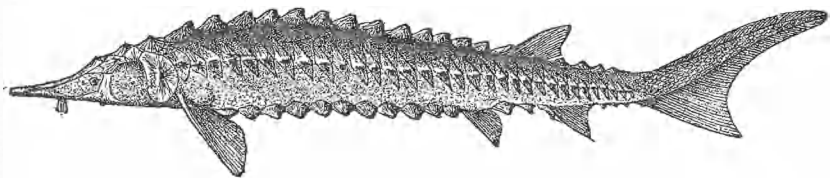
Elle atteint quelque fois le poids de trois à quatre kilogrammes.

Nous avons dit que la plie s'aventure dans les fleuves; un fait qui s'est passé l'an dernier nous prouve que ses excursions sont parfois lointaines : une intrépide Sportwoman liégeoise a capturé dans la Meuse, à Visé, bien avant dans les terres donc, un ou deux exemplaires de ce pleuronecte. Le fait est assez rare pour mériter une mention. Nous le tenons de notre ami A. N., l'aimable propriétaire du yacht "*Nemo*," pêcheur de premier ordre et navigateur infatigable.

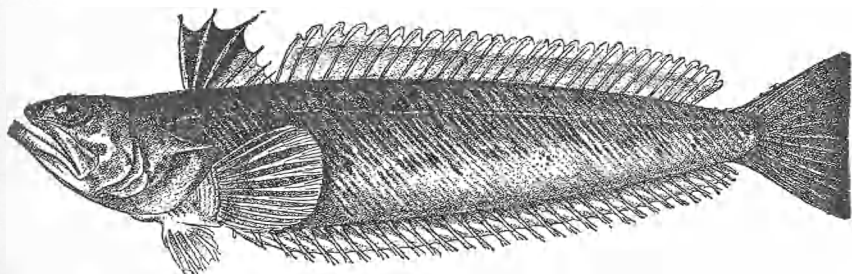




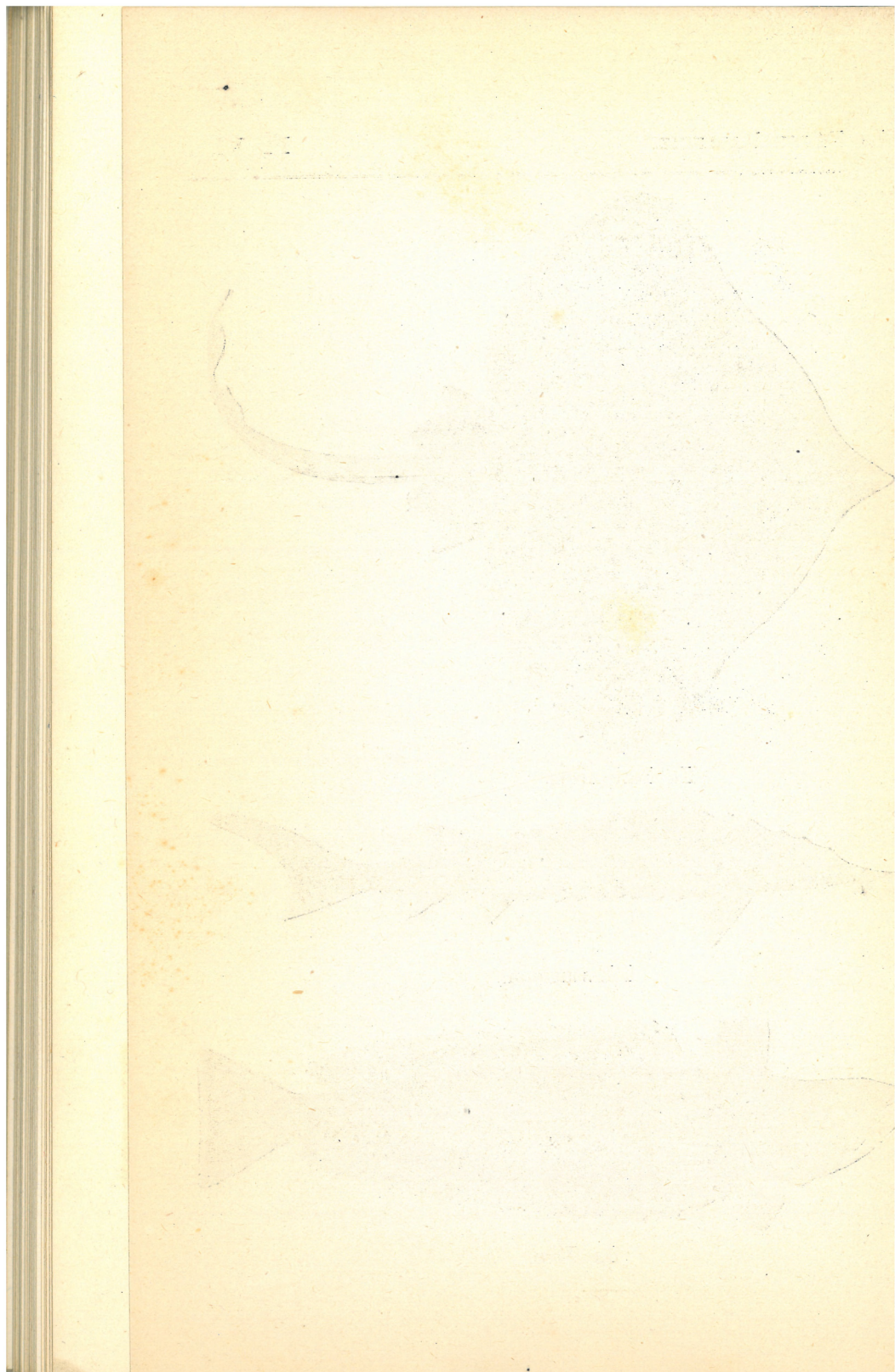
La Raie lisse.



L'Esturgeon.



La Vive.



Les Raies. — Raia batis.
Raia Rubus. — Raia clavata.
Rocken.

Les raies font prime au marché, sur le continent européen du moins. Les Anglais n'apprécient guère ce poisson ; leurs pêcheurs se voient obligés souvent de l'exporter. Sa chair est cependant généralement estimée.

Fort malheureusement pour nos pêcheurs, la raie est peu fertile, elle pond, au printemps, une douzaine d'œufs au plus ; elle se rapproche alors de la côte, où elle est prise à l'hameçon amorcé au moyen d'anélides. Cette pêche est d'autant plus

destructive qu'elle s'opère au moment de la reproduction. Les œufs de raies sont fort curieux : ils ont la forme d'un quadrilatère allongé, noir et terminé à chaque angle par une substance cornée, recourbée en croissant.

Le corps des raies est rhomboïdal, fortement aplati, très large, terminé par une queue longue et grêle. La couleur de ce poisson varie, suivant l'espèce, du gris cendré au brun clair; le manteau est semé de taches plus ou moins foncées et, pour quelques espèces, d'épines blanchâtres formant généralement sur le corps de l'animal de jolis dessins.

Les chalutiers prennent passablement de raies, plus souvent, toutefois, de nuit que de jour; pendant la journée, en effet, les raies s'enterrent à peu près dans le sable, il est fort difficile de les faire lever, le chalut passe très souvent au-dessus

d'elles sans les atteindre. Elles voyagent la nuit à la recherche de leur proie, qui se compose surtout de vers marins.

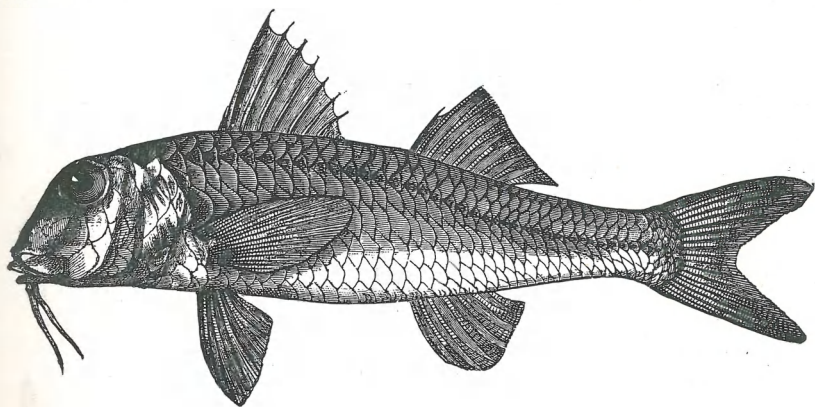
Les raies, parfois, quittent le fond de la mer pour s'élancer vers la surface, leurs vastes nageoires alors s'agitent de telle sorte qu'elles semblent voler : l'effet produit par cette manœuvre est curieux lorsque, surtout, le sujet est une raie blanche : *Raia batis*, dont le poids atteint jusque cinquante kilogrammes. Ce poisson, appelé *Vloot* en flamand, est le moins estimé au point de vue culinaire. La raie lisse, sous ce rapport, lui est de beaucoup supérieure. La raie bouclée : *Raia clavata*, est la plus abondante, ou, pour dire mieux, aujourd'hui la moins rare. La raie ronce : *Raia Rubus*, de belle taille lorsqu'elle atteint sa complète croissance, est la moins commune de la famille ; nos pêcheurs la nomment *Keilrogge*.

Petits poissons et poissons d'aventure.

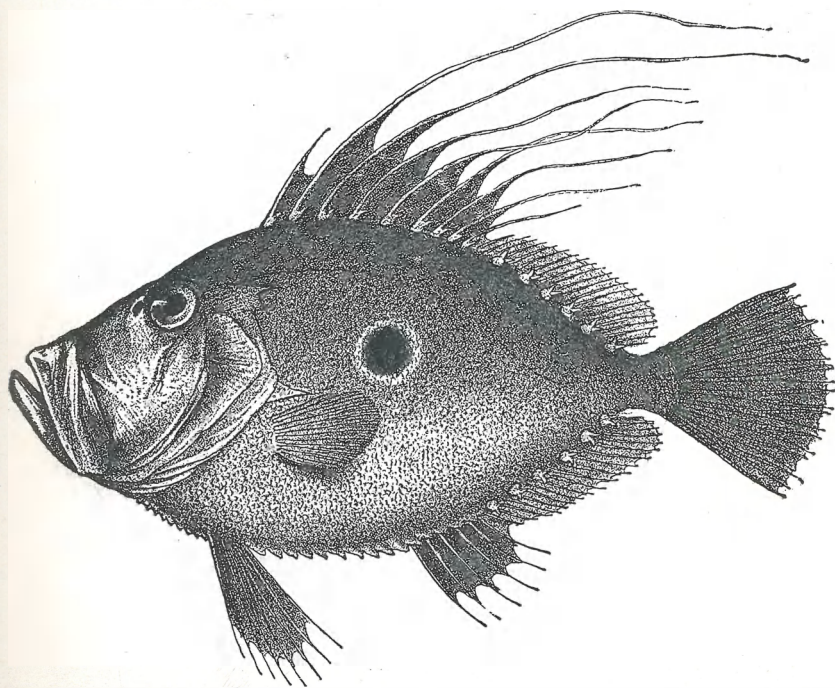
Nous venons de passer en revue les poissons dont la capture et la vente constituent le plus habituel et le plus notable profit de la grande pêche maritime belge.

On entend par le terme générique *petit poisson*, les vives, les limandes, certains grondins et les maquereaux bâtards. Nous avons eu l'occasion de dire que le petit poisson est vendu d'ordinaire au bénéfice de l'équipage des voiliers.

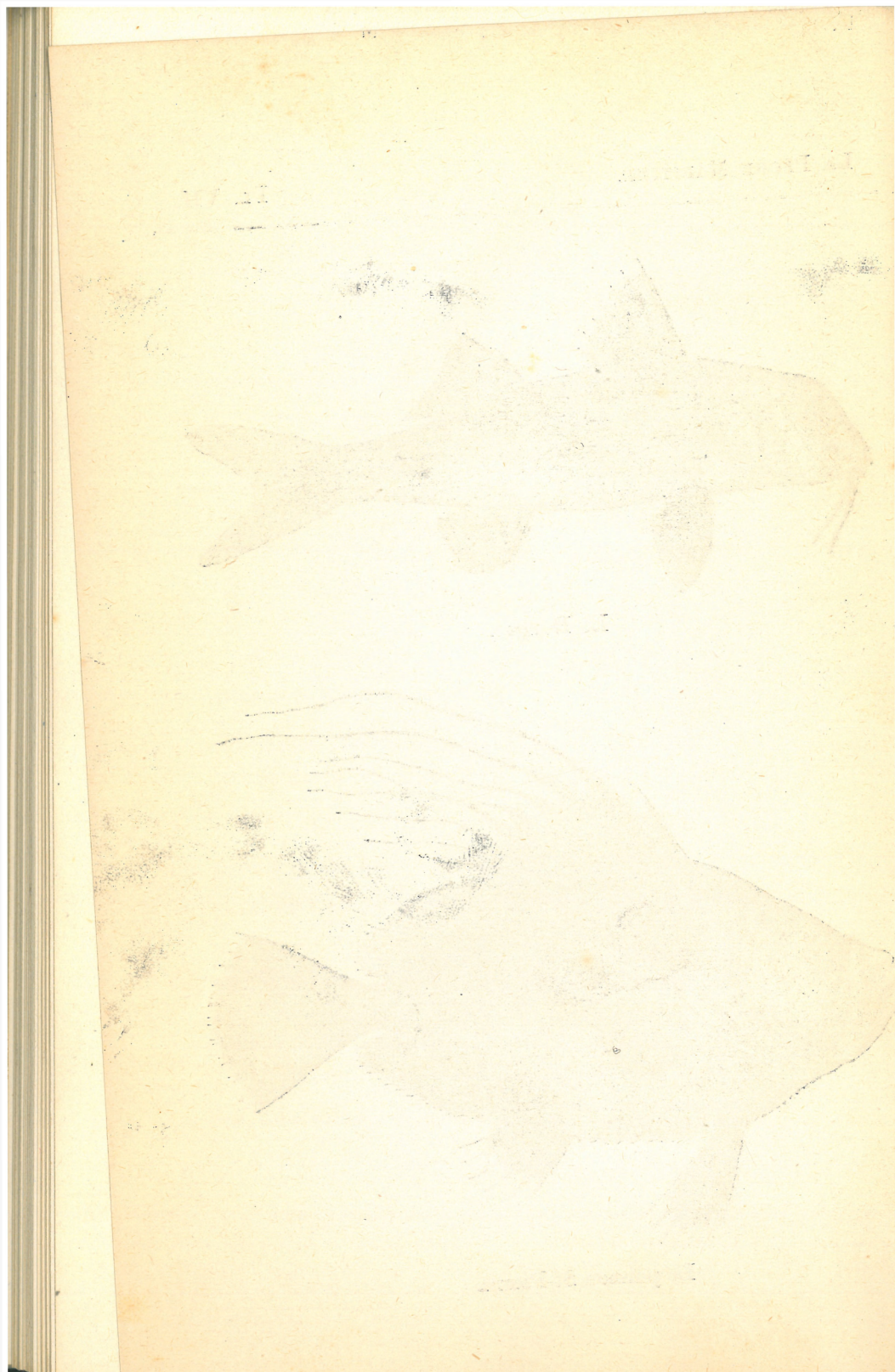
On rencontre aussi à la minque des flets, des merluches, improprement dénommées



Le Rouget.



Le poisson St-Pierre.



saumons blancs, des aloses et d'autres espèces peu ou point estimées.

De temps à autres, les bateaux rapportent quelque esturgeon dont la prise très rémunératrice est une joyeuse aventure; des poissons Saint-Pierre, fort recherchés pour leur bon goût, des mulets rouges, peu communs, mais aussi appréciés à cause de la finesse de leur chair qu'en raison de leur rareté, des squatines-anges, remarquables par leur taille et par leur qualité de *vivipares*, des congres aux vastes proportions. Toutes ces exceptions ne contribuent pas peu à donner au marché un côté vivant et pittoresque fort intéressant.

Nous ne parlerons que pour mémoire de certains rapaces tels que la baudroie; son nom flamand, *Rockfretter*, très significatif, indique bien le genre d'exploits auquel elle se livre et les divers squales.

Les pêcheurs ne les conservent jamais,

ils les rejettent, le plus souvent vivants, à la mer; grave erreur, car les premiers surtout détruisent d'énormes quantités de poissons comestibles, des raies et des soles tout particulièrement. Il nous est arrivé de trouver plusieurs couples de ces précieux pleuronectes entre les joues de la terrible baudroie.

Il y aurait moyen d'utiliser ces corsaires soit en retirant l'huile qu'ils contiennent, soit en les employant comme engrais. Il importe, en toute occurrence, de mettre fin à leurs déprédations et de les tuer avant de les rendre à la mer.



LES LIEUX DE PÊCHE.



La plupart des fonds poissonneux jouissant d'une grande réputation de richesse se trouvent trop éloignés de nos côtes pour que les voiliers y puissent utilement accéder. Nous en excepterons toutefois le *Doggersbanck*, où, chaque année, bon nombre de chaloupes ostendaises vont pêcher à la ligne et préparer la morue. Ces embarcations séjournent en mer plusieurs mois durant.

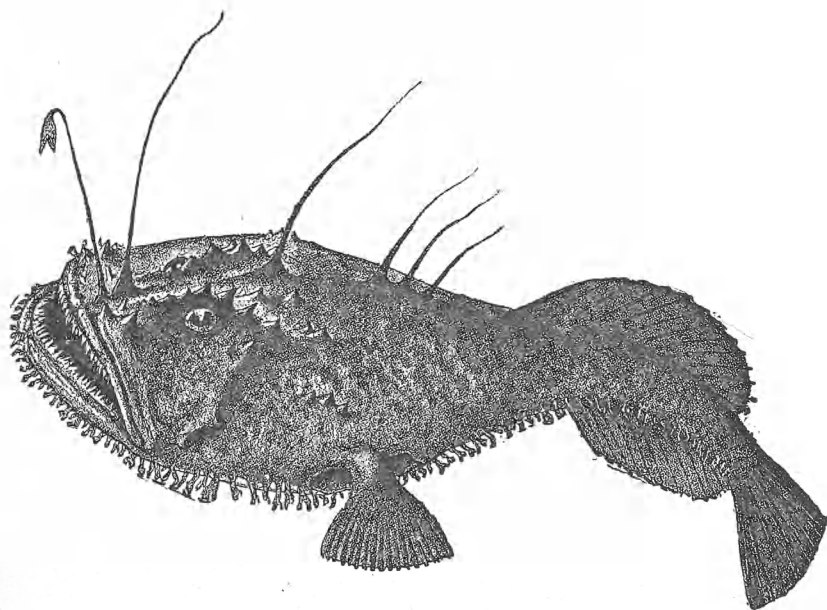
Le *Doggersbanck* est situé par 55° 30' latitude N. et 2° 0' longitude E. Les chalutiers à vapeur belges y pêchent assez

régulièrement, à certaines époques. La distance est toutefois trop considérable pour ceux d'entre eux qui doivent tous les huit jours regagner leur port d'attache; aussi, préfèrent-ils souvent les parages du *Clay deep*, au Sud-Ouest du Doggersbanck, par 54° 50' latitude N., 3° 20' longitude E., ou bien encore les *Silver Pits* 54° 6' latitude N., 2° 0' longitude E.

Ces derniers endroits, découverts en 1835, regorgeaient, à cette époque, de soles d'une taille peu commune. Cette abondance était telle qu'on vendait, en Angleterre, le *trunk* (caisse de 40 à 50 kil.) à raison de 5 shellings seulement.

Les *Silver Pits* sont aujourd'hui célèbres par les pêches fabuleuses que l'on y pratique au détriment des morues, des églefins et des lingues, ces poissons y pullulant à certains moments.

Si nos vapeurs fréquentent assidûment



La Baudroie.





ces lieux, ils y rencontrent en nombre les steam trawlers anglais, voire même aussi de grands dandy's cutters de Hull et de Grimsby, qui peuvent faire à nos pêcheurs une concurrence d'autant plus active qu'ils sont là, pour ainsi dire, chez eux, à quelques milles de leurs eaux territoriales.

Plus au Sud, on rencontre le *Botney Ground*, par 53° 42' latitude N., 3° 0' longitude E.; là encore, viennent fréquemment les embarcations de Hull et de Londres, qui exploitent cet endroit depuis 1841.

Vers l'Est, c'est-à-dire du côté de la Hollande, on rencontre le *Schouen*, qui s'étend de l'île de Walcheren au *Hoeck van Holland*, vers l'Ouest, sur une longueur d'environ 20 milles; le plafond de la mer y est très uni et comporte du sable et des coquillages, la profondeur varie de 16 à

20 brasses. Il existe sur l'île de Schouen un phare très puissant, qui rend aux marins les plus grands services.

Ainsi que tous les lieux de pêche situés dans ces parages, le Schouen produit surtout des soles, des turbots et des raies.

Le Texel se trouve par 52° 50' de latitude N. et 4° 30' de longitude E.; le fond est très uni et formé de sable blanc. La profondeur est de 14 brasses; c'est un excellent endroit, très réputé parmi nos pêcheurs.

Terschelling, 53° 28' de latitude N., 5° 5' longitude E., est également très fréquenté.

Heligoland et *Silt*, très réputés, sont exclusivement fréquentés par les Danois, les Allemands et les Anglais; ils se trouvent à trop grande distance de nos

ports et ne pourront être exploités fructueusement par nous aussi longtemps que nous n'utiliserons pas les steam-carriers et les frigorifiques.

Les voiliers se hasardent parfois jusqu'à Terschelling et Texel. Lorsque le vent leur est favorable, ils peuvent parfois rentrer utilement à Ostende; dans le cas opposé, à moins qu'ils ne tentent la vente à Ymuiden ou à Nieuw Diep, ils risquent fort de n'apporter en minque que du poisson avarié. Les lieux de pêche que fréquentent d'ordinaire ces bateaux, sont les *Hinders*, près du bateau-phare *Nord Hinder*, à 25 milles d'Ostende, 14-20 brasses de profondeur, fond uni, composé de coquillages et de petits galets.

Kentish knock, vers la côte anglaise; les pêcheurs ostendais pratiquent cet endroit pendant les mois d'Octobre, Novembre et

Décembre, quelquefois aussi, mais exceptionnellement, pendant l'été.

Le bateau-phare *Leman & Ower* est mouillé par 18 à 20 brasses plus au Nord, il marque un excellent lieu de pêche, très fréquenté par les marins de Yarmouth et de Lovestoft. Du 15 Octobre à la Noël, les filets des harenguiers le rendent impraticable pour les chalutiers.

Nos lecteurs trouveront, dans le calendrier du pêcheur que nous allons donner, quelques autres désignations. Ces fonds poissonneux, non repris dans l'énumération que nous venons de faire, sont groupés pour la plupart sur les côtes anglaises et hollandaises, aux abords de ceux que nous avons brièvement indiqués déjà.



Calendrier du pêcheur.

Mois	Lieux de pêche	Espèces de saison
Janvier	Ameland. — Borkum. — Terschelling.	Tous les poissons.
Février	Borkum. — Doggersbanck. — Ameland.	Tous les poissons, sauf la Plie.
Mars	Borkum. — Norderney. — Heligoland. — Doggersbanck. — Silver pits. — Botney Ground — Withebank.	Morues, Collins, Lingues, Congres, Flétans, Limandes.
Avril	Doggersbanck. — Botney Ground. — Withebank.	Congres, Plies, Barbues, Flétans.
Mai	Ameland. — Terschelling.	Congres, Plies, Soles, Barbues, Flétans.
Juin	Hornreef. — Ameland. — Terschelling. — Silver pits. — Withebank. — Borkum.	Congres, Eglefins, Soles, Turbots, Merlans, Plies
Juillet	Silver pits. — Terschelling. — Smits knowl. — Outer Dowsing. — Leman et Ower.	Tous les poissons, sauf la Barbue et la Lingue
Août	Silver pits. — Withebank. — Botney Ground.	Tous les poissons, sauf la Barbue.
Septembre	Botney Ground. — Clay deep. — Silver pits.	Tous les poissons sauf la Barbue.
Octobre	Withebank. — Silver pits. — Clay deep. — Terschelling.	Tous les poissons.
Novembre	Terschelling. — Ameland. — Smits knowl.	Tous les poissons.
Décembre	Borkum. — Terschelling.	Tous les poissons.

Journal du 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

10th jour - 10th jour - 10th jour

LES ENGINS.

Les lignes et le chalut composent presque exclusivement aujourd'hui tout l'outillage de la pêche maritime belge.

On les utilise dans la haute mer, ils sont employés dans les eaux territoriales. Si, pour l'exploitation de ces derniers parages, les hommes de La Panne ont recours à certains autres filets, c'est exceptionnellement et seulement en vue de l'un ou l'autre poisson de passage.

Nous étudierons donc ici tout spéciale-

ment le chalut et les lignes, qui sont universellement adoptés.

Le chalut est un vaste sac en filet dont les dimensions sont appropriées à la puissance de l'embarcation qui le doit manœuvrer ; tel chalut d'un steamer atteint une longueur de 26 mètres sur une largeur de 18 mètres, tandis que le petit canot à crevettes en porte un qui mesure 12 mètres seulement sur 5 mètres.

L'ouverture du filet, de même que son maintien sur le plafond de la mer, est assurée par deux fers pesant, pour les grands engins, plus de cent cinquante kil. l'un. Ces fers sont montés à l'extrémité d'une pièce de bois nommée bâton de trail à laquelle est fixée la partie supérieure de la *gueule du chalut*. Le bâton des *steam-trawlers* est généralement un orme de superbe taille. Comme correspondant, à la partie inférieure est fixée une chaîne

nommée *Trouville*, proportionnée, elle aussi, quant à sa longueur et à sa grosseur, à l'importance du filet.

Immergé à bâbord, ou à tribord, le chalut, par une rapide manœuvre, est ramené à l'arrière de l'embarcation, qu'il suit dans sa course, trois ou six heures durant, selon l'habitude du patron. Au bout de ce laps de temps, un cabestan — à vapeur, sur les steamers, sur certains dandys-cutters et sur quelques chaloupes ; à bras, sur les autres voiliers — aide à rentrer à bord l'engin muni de son poisson,

Nous n'avons rien dit de la largeur des mailles que comportent les diverses grandeurs de chalut.

Nous avons négligé ce détail, dont nous nous réservions de parler en discutant la question toujours agitée et plus controversée toujours, de la nocuité de cet engin.



Le moment nous paraît venu d'aborder cette discussion.

Qu'il nous soit permis de rappeler d'abord quelques faits de nature à édifier nos lecteurs.

Nous avons vu que les poissons peuvent se diviser en deux catégories sous le rapport du frai : ceux qui émettent des œufs flottants et ceux dont les œufs coulent au fond et se fixent. Les sujets appartenant à cette dernière catégorie pondent généralement aux approches de la côte, là où la végétation marine, les aspérités du sol et d'autres accidents présentent de sûrs abris à leur progéniture. Il est évident que les chalutiers pêchant dans la haute mer ne feront aucun tort au frai flottant ; leur engin drague uniquement le sol, bien loin de ce frai, qui voyage à la surface de l'eau.

Nous pourrions ajouter que les chaluts de haute mer sont tissus de mailles

énormes, mais notre argument serait fallacieux, car, nous l'avouons franchement, la largeur des mailles importe peu, resserrée forcément comme elle l'est par le poids du chalut, par la résistance de l'eau et par la vitesse de la marche.

Il est donc incontestable que, si l'on en excepte à la sortie de la mer, la partie supérieure extrême du filet, le restant conserve absolument tout ce qui s'y est entassé.

Cet aveu ferait partie belle aux nombreux détracteurs de l'engin dont nous parlons. Nous les décontenancerons quelque peu, en affirmant que jamais nous n'avons vu le chalut ramener du fretin et que *l'immature fish*, pris et rejeté à la mer, provient en grande partie de l'estomac des grands poissons capturés en même temps. Nous allons donner la raison de ces faits.

Le fretin n'habite pas les profondeurs. Se trouve-t-il dans la haute mer, il nage à la surface, s'ébaudissant au soleil, happant les corpuscules qui flottent sur l'eau. Il se trouve plus souvent à la côte, d'ailleurs ; la chaleur, qui lui est absolument nécessaire, pénètre là bien plus aisément jusqu'à lui, les anélides fourmillent sur le sable découvert à marée basse et lui offrent une plantureuse pâture aisée à conquérir. Les poissons adultes, ses ennemis naturels, ne peuvent parvenir jusqu'à lui. Le chalut de grande pêche n'a donc en aucune façon prise sur le fretin.

Il en est autrement du même engin approprié aux canots à crevettes, à la pêche du petit poisson, dans les eaux territoriales, lorsque, traîné surtout par des chevaux, il longe la côte, procédant à la terrible récolte de l'engrais. Frai et fretin alors sont impitoyablement détruits.

Petites raies, petites soles, jeunes turbots et barbues minuscules s'engouffrent dans ses flancs mortels : il fait ainsi le vide sur notre littoral qu'il ruine.

Le poisson non mûr, pour des raisons identiques à celles qui poussent le fretin vers la côte, habite également les endroits peu profonds, ou bien se tient dans les couches supérieures de l'eau; il en résulte que le chalut de haute mer est inoffensif pour lui, ou peu s'en faut, tandis que l'usage de cet engin dans les eaux territoriales est des plus funestes.

Il devrait résulter de ces faits, et nous lisions récemment, dans une courte notice sur la pêche maritime, l'expression de ce vœu : que l'emploi du chalut soit rigoureusement interdit dans un rayon de trois milles à compter du rivage.

Des considérations d'ordre extrêmement sérieux nous empêchent de partager entiè-

rement cet avis; nous nous bornerions même à des doléances, si des mesures préservatrices devaient complètement interdire certaines pêches, fructueuses seulement, à la condition de recourir à l'engin incriminé. Il n'en est heureusement pas ainsi, nous allons le démontrer.

La pêche, dans les eaux territoriales, a deux raisons d'être : la crevette et l'esprot. La crevette peut se capturer en tout temps au moyen d'un piège adopté par les pêcheurs français, au Croisic tout particulièrement. Cet appareil est composé de cerceaux en bois ou en fer nickelé. Il est garni de filets dans toute sa grandeur et fermé par deux entonnoirs également en cordelettes qui lui donnent la forme d'une double nasse.

Un poisson, badigeonné d'huile de térébenthine, suspendu dans son milieu sert d'appât; crabes et crevettes s'empressent

d'entrer pour dévorer la proie qui leur est offerte et tombent au fond de l'engin dont ils ne peuvent sortir.

Le piège, placé sur le sable de la mer, est soutenu par une bouée et ancré. Chaque bateau peut en utiliser une vingtaine qu'il relève tous les matins.

Le coût de l'appareil ne dépasse pas cent sous, son usage est donc infiniment moins coûteux que celui du moindre chalut.

L'esprot ne paraît qu'à l'automne, par jours de brouillard. Le fretin à ce moment n'étant pas abondant, il n'y aurait pas grand inconvénient à tolérer le chalut à cette époque.

Quant à l'inférieur engin traîné par des chevaux, conduit par des paysans et n'ayant pour objectif que la récolte du fretin destiné à la fumure des terres, il est d'autant plus sévèrement à proscrire que

d'après les données, fournies par certaines administrations communales du littoral, les malheureux qui l'emploient ne gagnent pas en moyenne journalière un franc; somme dérisoire, si l'on considère la rémunération du travail du cheval et celle du conducteur. Profit nul donc pour l'exploitant et perte lourde pour tous!

Les lignes servent en tout temps au pêcheur anversoïs, qui, visant tout spécialement la morue et l'églefin, rapporte généralement au marché son poisson vivant.

L'engin, en cette occurrence, comporte pour la facilité de son emploi 200 pièces d'une longueur moyenne de quarante-cinq brasses; ces pièces sont ajoutées bout à bout. Placées, elles forment donc un fil d'environ quatorze mille mètres, soit près de huit nœuds marins.

Sur chaque pièce sont empilés de nom-

breux hameçons, huit mille cinq cents à peu près pour le tout; ces hameçons sont garnis d'appâts variant suivant la saison. L'engin est à peine placé que le marin le relève et l'opération continue sans relâche tout le temps que dure la course, soit de quinze jours à trois semaines.

Tout autrement procède le pêcheur ostendais dans sa campagne au Doggersbanck. Il se sert, lui, d'une courte ligne armée d'un seul hameçon et tient son engin constamment à la main.

Présentées telles que nous venons de les décrire, les lignes n'offrent rien de bien redoutable au point de vue de la destruction du poisson. Il est, en effet, fort aisé de rendre en parfait état à la mer les animaux de petite taille qu'il convient préserver.

L'engin n'est guère aussi anodin lorsqu'il est employé à la côte pour la capture

des raies et des autres poissons venant y frayer. Dévidée à marée haute par de légers canots, relevée à marée basse sur le sable découvert, opérant avec une continuité telle que les femmes du littoral doivent venir en aide à leurs maris pour lesquels, la saison durant, n'existe ni repos ni trêve, la ligne cotière est souverainement meurtrière. Elle décime sans relâche des espèces peu fertiles, elle en fait disparaître les précieux reproducteurs : il y aurait lieu donc d'en réglementer soigneusement l'emploi.

Ajoutons, à la décharge de nos marins, que nous croyons ce genre de pêche plus en vogue chez nos voisins de Hollande qu'usité sur nos côtes.



OSTENDE

Son port et son marché.



Nous n'avons pas la prétention de présenter à nos lecteurs la ravissante cité vers laquelle chaque année convergent des milliers de fidèles issus de tous les points du globe.

Ostende villégiature, Ostende bains, Ostende royale résidence d'été, est trop connue et par la situation unique que la nature lui a faite sur le rivage d'une splendide mer, et par l'élégance, le confort qu'ont su lui assurer ingénieurs et architectes de haut renom, et par les artistiques

attractions ménagées sans cesse à ses hôtes nombreux, pour que besoin nous paraisse de la décrire.

Nous l'envisagerons donc uniquement sous un aspect plus prosaïque, mais certes non moins utile; nous nous bornerons à étudier le port et le marché qui, au point de vue des intérêts spéciaux, objets de notre travail, lui assurent incontestablement le premier rang sur le continent européen.

Des efforts continus, datant de loin déjà, plus énergiques aujourd'hui que jamais, opérés qu'ils sont sous un auguste patronage, ont déterminé la création d'installations nouvelles très perfectionnées, de nature à faciliter l'accès de la côte belge aux gigantesques transporteurs de la marine marchande comme aussi à ces puissants transatlantiques, véhicules de nos explorateurs. Par eux, les produits de

notre industrie sont disséminés aux confins du globe, par eux bientôt, sans doute, les couleurs belges seront officiellement montrées aux peuplades les plus éloignées. Le rude hiver qui, l'an dernier, interdisait aux navires l'accès de notre métropole commerciale, a démontré, à suffisance de cause, la nécessité pour la Belgique d'un port directement installé sur la mer du Nord.

Ostende est créé depuis longtemps; il suffit de compléter son outillage pour qu'il réponde entièrement aux besoins du commerce belge, de l'industrie et de l'agriculture nationales.

Nous avons dit: Ostende est *créé*, c'est à l'art de l'ingénieur, en effet, que nous devons ce port situé par 51° 13' 50" de latitude N. et 2° 26' de longitude E. de Greenwich.

En vives eaux, la marée monte de 4^m80

à 5^m40; en mortes eaux, de 3^m60 à 4^m20. Par forts vents du Nord ou de l'Ouest, le maximum est souvent dépassé de 1^m50. Une barre rendait son accès difficile; des dragages continus intelligemment ordonnés l'ont fait disparaître, à tel point, qu'aux têtes de l'estacade, par marées de vives eaux, il existe une profondeur de 5^m60 à 6 m.

Cette estacade, récemment édifiée, se prolonge en mer sur une longueur de 660 mètres; l'ouverture qui sépare les deux couronnements est de 150 mètres.

De vastes bassins qui seront multipliés sous peu reçoivent, les uns les embarcations de pêche, d'autres les navires de commerce, d'autres encore les malles-postes royales faisant le service d'Ostende à Douvres. Ces beaux navires, dus, partie aux constructeurs écossais, partie à notre industrie nationale, sont les vivants

témoins de la valeur de nos ingénieurs, de nos mécaniciens, de nos constructeurs.

Les connaisseurs impartiaux se plaisent à reconnaître, en effet, que les bateaux exécutés à Hoboken par la Société Cockerill sont loin d'avoir rien à envier à ceux fournis par les maîtres de Dumarton.

Un bassin de carénage, récemment construit par le gouvernement, est mis gratuitement par celui-ci à la disposition des pêcheurs.

Nous avons dit que des bassins, des installations nouvelles étaient projetées, décrétées ; le pouvoir central aidant, bientôt on mettra la main à l'œuvre. Pourquoi faut-il que nous venions mêler des regrets aux félicitations unanimes que ces travaux futurs méritent à leurs promoteurs !

C'est que, hélas ! il n'est nullement question, pour le moment du moins, d'une annexe absolument indispensable au port d'Ostende.

Nous en sommes entièrement convaincu, aussi longtemps qu'il n'existera pas de calle sèche aux approches du port, celui-ci restera dans des conditions regrettables d'infériorité : tributaire de Flessingue, tributaire de Middelbourg, tributaire d'Anvers. Nous ne parlerons que pour mémoire des *steam trawlers* ; mais qui peut donc ignorer que ces immenses voiliers, chargés de nitrate, venant déposer leur cargaison sur la côte belge doivent, avant de reprendre la route de leur port d'attache, faire visiter et nettoyer leur carène et pour ce, gagner une calle sèche. Force est dès lors d'expédier, là, leur fret de retour.

Une calle sèche, l'administration locale s'en devrait convaincre, serait pour Ostende,

d'ailleurs, une inépuisable source de profits. Autour d'elle se viendraient grouper mécaniciens, forgerons, constructeurs en tous genres, voiliers, cordiers et fondeurs. Nous n'oublierons pas les marchands d'objets de ravitaillement, dont le commerce joue un si notable rôle dans les grands ports.

Nous ne croyons pas nécessaire de faire remarquer à quel point le service des malles-postes et celui du remorquage sont intéressés à voir créer ou ces calles ou tout au moins un *patent slep*.

Toujours sur la brèche lorsqu'il s'agit de progrès et d'avenir pour notre grand port de marée, l'Association Commerciale, Industrielle et Maritime réclame depuis longtemps l'accomplissement du vœu que nous venons de formuler.

Improbis labor omnia vincit...

Espérons que ses efforts seront couron-

nés de succès; une fois de plus, elle aura bien mérité du pays.

Le marché d'Ostende est l'un des plus important du monde entier, le plus actif, nous l'avons dit, du continent européen. Diverses causes assurent cette suprématie.

La franchise d'entrée est octroyée au poisson que présentent à la vente les pêcheurs étrangers, exemption accordée à ceux-ci de l'obligation de prendre un pilote, soit à l'entrée soit à la sortie du port. S'il leur plaît recourir au service du pilotage, les droits sont, en leur faveur, réduits de moitié. Un superbe bassin de marée, tout proche de la Minque, leur assure gratuitement un abri de tout premier ordre; tous ces avantages, combinés avec une situation géographique exceptionnellement favorable, les engagent à y venir écouler leurs produits.

L'abondance avec laquelle le marché

est régulièrement pourvu fait d'ailleurs affluer les ordres, assurant ainsi généralement des prix suffisamment rémunérateurs. Le chemin de fer, pourvu de wagons frigorifiques parfaitement entendus, distribue les expéditions avec une rapidité réellement remarquable, tant en Belgique qu'en France, en Allemagne, en Suisse, en Autriche, voire même en Russie!

Les expéditions faites par voie ferrée en 1884, provenant de diverses localités du littoral belge s'occupant de pêche maritime, comportaient un total d'onze millions cent vingt cinq mille sept cent nonante quatre kilogrammes.

Ostende seul fournissait dix millions deux cent cinquante cinq mille kil., dont sept millions sept cent soixante mille étaient consommés en Belgique; un million six cent mille kil. ravitaillaient la France, sept cent soixante deux mille kil. allaient

en Allemagne, le reste dans d'autres pays. L'exportation depuis a continuellement progressé; nous croyons ne pas exagérer en estimant pour 1891 la part d'Ostende seule à quinze millions de kilogrammes.

Nous avons négligé, en relevant ces chiffres, les crevettes, les huîtres et les moules, dont le compte cependant formerait un respectable appoint.

La vente du poisson est libre à Ostende; nul n'est forcé de passer par la Minque, terme local qui désigne le marché public. Les avantages tout naturels qu'offrent, pour l'écoulement des produits de la pêche le genre d'opérations qui s'y pratique, sont de nature telle que personne ne se soustrait à cet intermédiaire. Les conditions imposées aux vendeurs sont, au surplus, fort douces. $2\frac{1}{4}\%$ sont perçus, mais la Ville ne s'attribue qu'un pour cent. La

Caisse de prévoyance, dont nous avons eu déjà l'occasion d'exposer l'objet, est alimentée par une taxe égale; le $\frac{1}{4}\%$ restant rémunère le contrôle et les ouvriers employés à l'établissement.

Le poisson se vend au rabais à la Criée, en observant les règles que voici:

Les turbots, s'ils sont grands, sont présentés par pièce; les moyens par 2, 3 ou 5; les petits par 5, 10 ou 20. Il en est de même pour les barbues.

Les morues fraîches sont offertes par 10, 20 ou 30, suivant la taille.

C'est par paniers que l'on expose les soles, les églefins, les plies, les merlans, les limandes, les grondins et les vives.

Ces paniers, en forme de cônes tronqués, comportent, pour les soles, un poids de 26 à 28 kil., qui représente de 46 à 60 poissons, pour les églefins 12 à 14 kil., 15 kil. pour les grandes plies, 10 à 12 pour les

petites, 14 à 15 pour les merlans et les limandes, 10 pour les grondins et pour les vives.

Le produit général des ventes à la Minque d'Ostende durant les seize dernière années oscille entre frs. 2.307.671,65 et frs. 4.317.014,35. Nos pêcheurs ont participé à ces chiffres pour des sommes variant de frs. 1.490.556 à frs. 2.829.385,60.

Le prix du poisson est extraordinairement variable, il dépend d'une foule de circonstances dont les unes sont régulières, d'autres accidentelles. L'arrivée en temps utile au marché, la rentrée d'un petit nombre de bateaux ou le retour simultané de plusieurs *steam trawlers*, sont les facteurs auxquels on doit le plus fréquemment attribuer l'extrême mobilité des cours. Quoiqu'il en soit, sans vouloir faire ici la statistique des prix obtenus, disons que l'on peut constater une plus-value

moyenne de 20 % acquise pendant la dernière période décennale; disons aussi bien haut que l'écart existant entre les résultats obtenus à la Minque d'Ostende et les exigences des poissonniers de l'intérieur laisse une marge énorme au bénéfice. Nous ne nous étonnons donc pas de la rapidité avec laquelle se sont édifiées certaines fortunes en province; ce qui nous surprend c'est qu'une intelligente concurrence ne surgisse pas, qui, substituant le nombre à l'élévation des gains, vulgarise ainsi la consommation du poisson et parvienne plus sûrement encore au même résultat.

Nous avons établi la progression plus importante chaque jour de la grande pêche chez nous. Il nous serait aisé de démontrer que cette progression est due surtout à la pêche à vapeur et qu'elle s'accroîtra davantage au fur et à mesure que ce der-

nier procédé, en s'étendant, se perfectionnera.

Nous avons le devoir toutefois de déclarer ici que certaines mesures administratives s'imposent pour que l'industrie nourricière de nos populations du littoral arrive à son apogée. En les appliquant, le Gouvernement ferait justice, car il mettrait la pêche maritime sur le même pied que toutes les autres branches de l'activité nationale.

Ces mesures comportent sa rentrée immédiate et exclusive dans les attributions du Ministère de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics, spécialement indiqué pour la surveillance, le repeuplement et la protection du poisson, comme aussi pour la défense des pêcheurs. Elles devraient comprendre également la transformation en école professionnelle de l'école des mousses, aujourd'hui asile

gratuit, fréquenté par nombre d'enfants qui, pour la plupart, de l'avis des hommes les plus compétents, ne rendront jamais le moindre service à la marine belge. Cette école deviendrait, sous la direction du Ministère de l'agriculture et de l'industrie — notre *Board of Trade*. — une vraie école professionnelle de pêche.

C'était là, nous le croyons d'ailleurs, l'intention de ses fondateurs : les enfants âgés de douze à quinze ans doivent être, en effet, recrutés parmi les fils de pêcheurs, d'employés du pilotage ou de marins de l'Etat; 30 % seulement peuvent être attribués à ces derniers dans le chiffre des admissions. La durée des engagements est de quatre ans, la solde quotidienne de quarante centimes. Cette solde est généralement absorbée en entier par les frais d'habillement et de nourriture. Outre la théorie du service, les mousses

apprennent, à l'école, la lecture, l'écriture, l'arithmétique et l'anglais; la pratique de la navigation leur est enseignée durant les nombreuses croisières de nos avisos.

L'Association Commerciale, Industrielle et Maritime, mieux placée que n'importe qui pour en juger sainement, a trop souvent fait valoir les raisons militant en faveur de la transformation que nous préconisons pour que nous ayons à les reproduire.

Allant à l'encontre des vrais principes économiques dont le progrès, en Belgique, fait la gloire de notre pays, tout en assurant la prospérité générale de son industrie et son bien-être, une nation voisine a fermé ses portes à nombre de nos produits, au poisson notamment, qu'elle frappe de droits prohibitifs. Faut-il nous décourager pour la cause? Ou bien devons-nous trouver dans cette circonstance, fâcheuse en elle-

même, un puissant stimulant destiné à nous faire sortir de notre torpeur.

Jetons un coup d'œil autour de nous, voyons les efforts de certains spécialistes bien connus à Ostende. Ces hommes, de grande valeur commerciale sans doute, ne reculent devant rien pour développer leurs relations; ils visitent l'Allemagne entière, l'Autriche et la Russie. Chacun sait que leurs démarches ne sont pas sans succès. Imitons-les, mais aussi faisons tous les sacrifices pour trouver chez nous-mêmes des consommateurs nouveaux.

Nous les recruterons dans cette classe, surtout, vers laquelle converge l'attention de ceux dont la préoccupation principale est le bonheur et la grandeur de notre bien-aimé pays.

Producteurs et consommateurs se trouveront bien de cette extension.



LA MER DU NORD

Ses Riverains.

**Aperçu de la Législation sur la
pêche maritime actuellement en
vigueur chez chacun d'entre eux.**



La mer du Nord offrant aux pêcheurs de toutes les nations un riche champ d'exploitation, il importait aux puissances, dont les sujets fréquentent ces parages surtout, d'assurer, par des règles internationales précises, à chacun, le libre exercice de son industrie, à tous, le bon ordre, la sécurité et la paix.

Il fallait aussi déterminer strictement les lieux où seraient régulièrement applicables ces mesures si rigoureusement nécessaires.

Une conférence à laquelle prirent part les délégués de la Belgique, de l'Allemagne, du Danemark, de la France, de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas se réunit, à cet effet, dans la capitale de la Hollande. Nous jugeons opportun d'insérer textuellement en tête de l'étude que nous allons faire sur la législation spéciale des divers contractants, le protocole qui, le 6 Mai 1882, clôtura les travaux de ces diplomates.

CONVENTION

conclue le 6 mai 1882, entre la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales.

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions de la présente convention, qui a pour objet de régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, sont applicables aux nationaux des Hautes Parties contractantes.

ART. 2. — Les pêcheurs nationaux jouiront du droit exclusif de pêche dans le rayon de trois milles, à partir de la laisse de basse mer, le long de toute l'étendue des côtes de leurs pays respectifs, ainsi que des îles et des bancs qui en dépendent.

Pour les baies, le rayon de trois milles sera mesuré à

partir d'une ligne droite, tirée en travers de la baie, dans la partie la plus rapprochée de l'entrée, au premier point où l'ouverture n'excédera pas dix milles.

Le présent article ne porte aucune atteinte à la libre circulation reconnue aux bateaux de pêche, naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales, à la charge par eux de se conformer aux règles spéciales de police édictées par les puissances riveraines.

ARR. 3. — Les milles mentionnés dans l'article précédent sont des milles géographiques de soixante au degré de latitude.

ARR. 4 — Pour l'application des dispositions de la présente convention, les limites de la mer du Nord sont déterminées comme suit :

I. Au Nord, par le parallèle du 61° degré de latitude ;

II. A l'Est et au Sud :

1° Par les côtes de la Norvège, entre le parallèle du 61° degré de latitude et le phare de Lindesnaes (Norvège) ;

2° Par une ligne droite tirée du phare de Lindesnaes (Norvège) au phare de Hanstholm (Danemark) ;

3° Par les côtes du Danemark, de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Belgique et de la France jusqu'au phare de Gris-Nez.

III. A l'Ouest :

1° Par une ligne droite tirée du phare de Gris-Nez (France) au feu le plus Est de South-Foreland (Angleterre) ;

2° Par les côtes orientales de l'Angleterre et de l'Écosse ;

3° Par une ligne droite joignant Duncansby Head (Écosse) à la pointe Sud de South-Ronaldsha (Iles Orcades) ;

4° Par les côtes orientales des Iles Orcades ;

5° Par une ligne droite joignant le feu de North-Ronaldsha (Iles Orcades) au feu de Sunburg Head (Iles Shetland) ;

6° Par les côtes orientales des Iles Shetland ;

7° Par le méridien du feu de North-West (Iles Shetland) jusqu'au parallèle du 61° degré de latitude.

ART. 5. — Les bateaux de pêche des Hautes Parties contractantes sont enregistrés d'après les règlements administratifs des différends pays. Pour chaque port, il y a une série continue de numéros, précédés d'une ou de plusieurs lettres initiales indiquées par l'autorité supérieure compétente.

Chaque Gouvernement établira un tableau portant indication des dites lettres initiales.

Ce tableau, ainsi que toutes les modifications qui pourraient y être ultérieurement apportées, devront être notifiés aux autres puissances contractantes.

ART. 6. — Les bateaux de pêche portent la lettre ou les lettres initiales de leur port d'attache et le numéro d'enregistrement dans la série des numéros de ce port.

ART. 7. — Le nom de chaque bateau de pêche, ainsi que celui du port auquel il appartient, sont peints à l'huile, *en blanc sur un fond noir*, sur L'ARRIÈRE de ce bateau, en caractères qui devront avoir au moins *huit centimètres* de hauteur et *douze millimètres de trait*.

ART. 8. — La lettre ou les lettres et les numéros sont placés sur *chaque côté* de L'AVANT du bateau, à huit ou dix centimètres au-dessous du plat bord, d'une manière visible et apparente. Ils sont peints à l'huile en couleur blanche sur un fond noir.

Néanmoins la distance ci-dessus indiquée n'est pas obligatoire pour les bateaux d'un faible tonnage sur lesquels il n'y aurait pas de place suffisante au-dessous du plat bord.

Les dimensions de ces lettres et de ces numéros sont, pour les bateaux de quinze tonneaux et au-dessus, de quarante-cinq centimètres de hauteur sur six centimètres de trait.

Pour les bateaux au-dessous de quinze tonneaux, ces dimensions sont de vingt-cinq centimètres de hauteur.

La même lettre ou les mêmes lettres et numéros sont également placés sur chaque côté de la grande voile du

bateau, immédiatement au-dessus de la dernière bande de ris ; ils sont peints à l'huile : en noir, sur les voiles blanches ou tannées ; en blanc, sur les voiles noires.

La lettre ou les lettres et numéros portés sur les voiles ont un tiers de plus de dimension dans tous les sens que ceux placés sur l'avant des bateaux.

ART. 9. — Les bateaux de pêche ne peuvent avoir, soit sur les parois extérieures, soit sur les voiles, d'autres noms, lettres ou numéros que ceux qui font l'objet des art. 6, 7 et 8 de la présente convention.

ART. 10. — Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher, par un moyen quelconque, les noms, lettres et numéros placés sur les bateaux et sur les voiles.

ART. 11. — La lettre ou les lettres et le numéro affectés à chaque bateau sont portés sur les canots, bouées, flottes principales, chaluts, grappins, ancres et, en général, sur tous les engins de pêche appartenant au bateau.

Ces lettres et ces numéros sont de dimensions suffisantes pour être facilement reconnus. Les propriétaires de filets ou autres instruments de pêche peuvent en outre les marquer de tels signes particuliers qu'ils jugent utile.

ART. 12. — Le patron de chaque bateau doit être porteur d'une pièce officielle, dressée par les autorités compétentes de son pays, qui lui permette de justifier de la nationalité du bateau.

Ce document indique obligatoirement la lettre ou les lettres et le numéro du bateau ainsi que sa description et le nom ou les noms, ou la raison sociale de son propriétaire.

ART. 13. — Il est défendu de dissimuler par un moyen quelconque la nationalité du bateau.

ART. 14. — Il est défendu à tout bateau de pêche de mouiller, entre le coucher et le lever du soleil, dans les parages où se trouvent établis des pêcheurs aux filets dérivants.

Toutefois, cette défense ne s'applique pas à des mouillages qui auraient lieu par suite d'accidents ou de toute autre circonstance de force majeure.

ART. 15. — Il est défendu aux bateaux arrivant sur les lieux de pêche de se placer ou de jeter leurs filets de manière à se nuire réciproquement ou à gêner les pêcheurs qui ont déjà commencé leurs opérations.

ART. 16. — Toutes les fois que, pour pêcher avec des filets dérivants, des bateaux pontés et des bateaux non pontés commenceront en même temps à mettre leurs filets à la mer, ces derniers les jetteront au vent des autres.

Les bateaux pontés doivent, de leur côté, jeter leurs filets sous le vent des bateaux non pontés.

En général, lorsque des bateaux pontés jettent leurs filets au vent des bateaux non pontés déjà en pêche et lorsque des bateaux non pontés jettent leurs filets sous le vent de bateaux pontés déjà en pêche, la responsabilité des avaries causées aux filets incombe à ceux qui se sont mis en pêche les derniers, à moins qu'ils n'établissent qu'il y a cas de force majeure ou que le dommage ne provient pas de leur faute.

ART. 17. — Il est défendu de fixer ou de mouiller des filets ou tout autre engin de pêche dans les parages où se trouvent établis des pêcheurs aux filets dérivants.

ART. 18. — Il est interdit à tout pêcheur d'amarrer ou de tenir son bateau sur les filets, bouées, flottes ou toute autre partie de l'attirail de pêche d'un autre pêcheur.

ART. 19. — Lorsque des pêcheurs au chalut se trouvent en vue de pêcheurs aux filets dérivants ou à la ligne de fond, ils doivent prendre les mesures nécessaires pour éviter tout préjudice à ces derniers; en cas de dommage, la responsabilité encourue incombe aux chalutiers, à moins qu'ils ne prouvent soit un cas de force majeure, soit que la perte subie ne provient pas de leur faute.

ART. 20. — Lorsque des filets appartenant à des pêcheurs

différents viennent à se mêler, il est défendu de les couper sans le consentement des deux parties.

Toute responsabilité cesse si l'impossibilité de séparer les filets par d'autres moyens est prouvée.

ART. 21. — Lorsqu'un bateau pêchant aux cordes croise ses lignes avec celles d'un autre bateau, il est défendu à celui qui les lève de les couper, à moins de force majeure et, dans ce cas, la corde coupée doit être immédiatement renouée.

ART. 22. — Sauf les cas de sauvetage et ceux prévus par les deux articles précédents, il est défendu à tout pêcheur de couper, de crocher ou de soulever, sous quelque prétexte que ce soit, les filets, lignes et autres engins qui ne lui appartiennent pas.

ART. 23. — Il est interdit d'employer tout instrument ou engin servant exclusivement à couper ou à détruire les filets.

La présence à bord d'engins de cette nature est également défendue.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour en empêcher l'embarquement à bord des bateaux de pêche.

ART. 24. — Les bateaux pêcheurs ont à observer les règles générales, relatives aux feux, adoptées d'un commun accord par les Hautes Parties contractantes, en vue de prévenir les abordages.

ART. 25. — Tout bateau de pêche, tout canot, tout objet d'armement ou de gréement de bateau de pêche, tout filet, ligne, bouée, flotte, ou instrument quelconque de pêche marqué ou non-marqué, qui aura été trouvé ou recueilli en mer, doit, aussitôt que possible, être remis aux autorités compétentes dans le premier port de retour ou de relâche du bateau sauveteur.

Ces autorités informent les consuls ou agents consulaires de la nation du bateau sauveteur et de celle du propriétaire des objets trouvés. Elles rendent ces objets aux propriétaires

ou à leurs représentants, dès qu'ils ont été réclamés et que les droits des sauveteurs sont dûment garantis.

Les autorités administratives ou judiciaires, selon la législation des différents pays, fixent l'indemnité que les propriétaires doivent payer aux sauveteurs.

Il demeure entendu que cette disposition ne porte aucune atteinte aux conventions déjà en vigueur sur cette matière et que les Hautes Parties contractantes se réservent la faculté de régler entre elles, par des arrangements spéciaux, le montant d'une allocation fixe à allouer par filet retrouvé.

Les engins de pêche de toute nature trouvés sans marque sont considérés comme épaves.

ART. 26. — La surveillance de la pêche sera exercée par les bâtiments de la marine militaire des Hautes Parties contractantes; en ce qui concerne la Belgique, ces bâtiments pourront être des navires de l'État, commandés par des capitaines commissionnés.

ART. 27. — L'exécution des règles qui concernent le document justificatif de la nationalité, la marque et le numérotage des bateaux, etc., et des engins de pêche, ainsi que la présence à bord des instruments prohibés (art. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 23 § 2), est placée sous la surveillance exclusive des bâtiments croiseurs de la nation du bateau pêcheur.

Toutefois, les commandants des bâtiments croiseurs se signaleront mutuellement les infractions aux dites règles commises par les pêcheurs d'une autre nation.

ART. 28. — Les bâtiments croiseurs de toutes les Hautes Parties contractantes sont compétents pour constater toutes les infractions aux règles prescrites par la présente convention, autres que celles indiquées dans l'article 27, et tous les délits se rapportant aux opérations de pêche, quelle que soit d'ailleurs la nation à laquelle appartiennent les pêcheurs qui commettent ces infractions.

ART. 29. — Lorsque les commandants de bâtiments croi-

seurs ont lieu de croire qu'une infraction aux mesures prévues par la présente convention a été commise, ils peuvent exiger du patron du bateau auquel une contravention est ainsi imputée, d'exhiber la pièce officielle justifiant de sa nationalité. Mention sommaire de cette exhibition est faite immédiatement sur la pièce produite.

Les commandants des bâtiments croiseurs ne peuvent pousser plus loin leur visite ou leur recherche à bord d'un bateau pêcheur qui n'appartient pas à leur nationalité, à moins, toutefois, que cela ne soit nécessaire pour relever les preuves d'un délit ou d'une contravention relative à la police de la pêche.

ART. 30. — Les commandants des bâtiments croiseurs des Puissances signataires apprécient la gravité des faits de leur compétence parvenus à leur connaissance et constatent le dommage, quelle qu'en soit la cause, éprouvé par les bateaux de pêche appartenant aux Hautes Parties contractantes

Ils dressent, s'il y a lieu, procès-verbal de la constatation des faits, telle qu'elle résulte tant des déclarations des parties intéressées que du témoignage des personnes présentes.

Si le cas lui semble assez grave pour justifier cette mesure, le commandant d'un bâtiment croiseur aura le droit de conduire le bateau en contravention dans un port de la nation du pêcheur. Il pourra même prendre à son bord une partie des hommes de l'équipage pour les remettre entre les mains des autorités de la nation du bateau.

ART. 31. — Le procès-verbal prévu à l'article précédent est rédigé dans la langue du commandant du bâtiment croiseur et suivant les formes en usage dans son pays.

Les inculpés et les témoins ont le droit d'y ajouter ou d'y faire ajouter, dans leur propre langue, toute mention ou témoignage qu'ils croiront utile. Ces déclarations devront être dûment signées.

ART. 32. — La résistance aux prescriptions des commandants des bâtiments croiseurs chargés de la police de la

pêche ou de ceux qui agissent d'après leurs ordres sera, sans tenir compte de la nationalité du croiseur, considérée comme résistance envers l'autorité nationale du bateau pêcheur.

ART. 33. — Lorsque le fait imputé n'est pas de nature grave, mais que néanmoins il a occasionné des dommages à un pêcheur quelconque, les commandants des bâtiments croiseurs peuvent concilier à la mer les intéressés et fixer l'indemnité à payer, s'il y a consentement des parties en cause.

Dans ce cas, si l'une des parties n'est pas en mesure de s'acquitter immédiatement, les commandants font signer en double expédition par les intéressés un acte réglant l'indemnité à payer.

Un exemplaire de cette pièce reste à bord du croiseur; l'autre est remise au patron en crédit, afin qu'il puisse au besoin s'en servir devant les tribunaux du débiteur.

Dans le cas, au contraire, où il n'y aurait pas consentement des parties, les commandants agiront conformément aux dispositions de l'article 30.

ART. 34. — La poursuite des délits et contraventions prévus dans la présente convention, aura lieu au nom de ou par l'État.

ART. 35. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la présente convention et notamment pour faire punir soit de l'emprisonnement, soit de l'amende, soit de ces deux peines, ceux qui contreviendront aux dispositions des articles 6 à 23 inclusivement.

ART. 36. — Toutes les fois que des pêcheurs de l'un des pays contractants se seront livrés à des voies de fait contre les pêcheurs d'une autre nationalité ou leur auront causé volontairement des dommages ou des pertes, les tribunaux du pays auquel appartiendront les bateaux des délinquants seront compétents pour les juger.

La même règle est applicable en ce qui concerne les délits et contraventions prévus par la présente convention.

ART. 37. — La procédure et le jugement des contraventions aux dispositions de la présente convention ont toujours lieu aussi sommairement que les lois et règlements en vigueur le permettent.

ART. 38. — La présente convention sera ratifiée. Les ratifications seront échangées à La Haye, dans le plus bref délai possible.

ART. 39. — La présente convention sera mise en exécution à partir du jour dont les Hautes Parties contractantes conviendront.

Elle restera en vigueur pendant cinq années à dater de ce jour et, dans le cas où aucune des Hautes Parties contractantes n'aurait notifié douze mois avant l'expiration de la dite période de cinq années son intention d'en faire cesser les effets, elle continuera à rester en vigueur une année et ainsi de suite d'année en année. Dans le cas, au contraire, où l'une des Puissances signataires dénoncerait la convention, celle-ci sera maintenue entre les autres Parties contractantes, à moins qu'elles ne la dénoncent également.

ARTICLE ADDITIONNEL. — Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège aura la faculté d'adhérer à la présente convention, pour la Suède et pour la Norvège, soit ensemble, soit séparément.

Cette adhésion sera notifiée au Gouvernement des Pays-Bas et par celui-ci aux autres Gouvernements signataires.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, en six exemplaires, le 6 mai 1882.

En terminant ses travaux, la Conférence de La Haye avait unanimement déclaré qu'il importait mettre terme aux abus qu'engendrait le trafic des spiritueux exercé dans la mer du Nord par les cabarets flottants.

Le mal était grave sous tous rapports.

Indépendamment des déprédations et du vol facilité, la fréquentation de ces cabarets occasionnait de perpétuels dangers, fatals hélas ! trop souvent. D'autres sources de périls s'y rencontraient parfois.

Une société religieuse anglaise pénétrée de l'importance de la situation tenta d'y porter remède : un certain nombre de bateaux armés par elle, dénommés bateaux-églises, parcourut à ses frais la mer du Nord. A bord de chacun d'eux, un clergyman avait pour mission de tenter l'évangélisation des marins — il devait les engager à sanctifier, d'une façon plus ou moins rudimentaire, le jour du repos. Le

navire était pourvu de vêtements, de vivres et de tabac, qu'il cédait sans bénéfice aucun à qui le demandait; des secours médicaux et chirurgicaux étaient prodigués en cas de besoin et des tracts moralisateurs largement distribués avaient pour objectif l'hygiène intellectuelle des pêcheurs.

Quelque grands que fussent les sacrifices opérés (ils se chiffraient pour l'an dernier par 20,000 livres sterling), ces efforts n'eurent malheureusement pas de succès appréciables.

Cédant aux désirs précédemment exprimés, les Hautes Parties contractantes accréditèrent de nouveau des plénipotentiaires à La Haye; leurs travaux aboutirent à une convention additionnelle en date du 16 Novembre 1887, la voici :

CONVENTION

ARTICLE PREMIER. — Les dispositions de la présente convention s'appliquent dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, et dans les limites fixées par l'article 4 de la convention de La Haye, du 6 mai 1882, sur la police de

la pêche, à toute personne se trouvant à bord d'un navire ou bâtiment d'une des Hautes Parties contractantes.

Art. 2. — Il est interdit de vendre des boissons spiritueuses aux personnes qui se trouvent à bord de bateaux de pêche ou qui appartiennent à ces bateaux.

Il est interdit à ces personnes d'en acheter.

L'échange de boissons spiritueuses contre tout objet et notamment contre des produits de la pêche, des objets d'armement ou des engins de pêche, est défendu.

Est considéré comme boisson spiritueuse tout liquide provenant de la distillation et contenant plus de 5 litres d'alcool par hectolitre.

Art. 3. — Le droit de faire le débit aux pêcheurs d'approvisionnement et d'autres objets servant à leur usage, à l'exception des boissons spiritueuses, est subordonné à un permis accordé par l'État auquel appartient le navire. Ce permis doit comprendre entre autres les conditions suivantes :

1. Le navire ne peut avoir à bord une quantité de spiritueux supérieure à celle jugée nécessaire pour la consommation de son équipage;

2. Tout échange des objets indiqués ci-dessus contre des produits de la pêche, objets d'armement ou engins de pêche est interdit.

Les navires munis de ce permis devront porter la marque spéciale et uniforme dont les Hautes Puissances contractantes conviendront.

Art. 4. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la présente convention, et notamment pour faire punir, soit de l'emprisonnement, soit de l'amende, soit de ces deux peines, ceux qui contreviendraient aux articles 2 et 3.

Art. 5. — Les tribunaux compétents pour connaître des infractions aux articles 2 et 3 sont ceux du pays auquel appartient le bâtiment inculpé.

Si les navires de nationalité différente sont impliqués dans une même infraction, les Puissances auxquelles appartiennent ces navires se communiqueront réciproquement les jugements rendus par les tribunaux.

ART. 6. — La poursuite des infractions a lieu par l'État ou en son nom.

Les infractions peuvent être constatées par tous les moyens de preuve admis dans la législation du pays où siège le tribunal saisi.

ART. 7. — La surveillance est exercée par les bâtiments croiseurs des Hautes Parties contractantes, chargés de la police de la pêche.

Lorsque les officiers commandant ces croiseurs ont lieu de croire qu'une infraction aux mesures prévues par la présente convention a été commise, ils peuvent exiger du capitaine ou du patron l'exhibition des pièces officielles justifiant de la nationalité de son bâtiment et, le cas échéant, celle du permis. Mention sommaire de cette exhibition est faite immédiatement sur les pièces produites.

En outre, des procès-verbaux peuvent être dressés par les dits officiers quelle que soit la nationalité du bâtiment inculpé. Ces procès-verbaux sont dressés suivant les formes et dans la langue en usage dans le pays auquel appartient l'officier ; ils peuvent servir de moyen de preuve dans le pays où ils sont invoqués et suivant la législation de ce pays.

Les inculpés et les témoins ont le droit d'y ajouter ou d'y faire ajouter, dans leur propre langue, toutes explications qu'ils croient utiles ; ces déclarations doivent être dûment signées.

La résistance aux prescriptions des commandants des bâtiments croiseurs, ou de ceux qui agissent d'après leurs ordres, est, sans tenir compte de la nationalité des croiseurs, considérée comme résistance envers l'autorité nationale.

Si le cas lui semble assez grave pour justifier cette mesure, le commandant du croiseur aura le droit de conduire le

bâtiment en contravention dans un port de la nation à laquelle appartient ce bâtiment.

ART. 8. — La procédure en matière d'infraction aux dispositions de la présente convention a toujours lieu aussi sommairement que les lois et les règlements le permettent.

ART. 9. — Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, lors de l'échange des ratifications, les lois qui auront été rendues dans leurs Etats, relativement à l'objet de la présente convention.

ART. 10. — Les Etats qui n'ont point pris part à la présente convention sont admis à y adhérer, sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement des Pays-Bas, et par celui-ci aux autres Gouvernements signataires.

ART. 11. — La présente convention sera mise à exécution à partir du jour dont les Hautes Parties contractantes conviendront.

Elle restera en vigueur pendant cinq années à dater de ce jour, et, dans le cas où aucune des Hautes Parties contractantes n'aurait notifié, douze mois avant l'expiration de la dite période de cinq années, son intention d'en faire cesser les effets, elle continuera à rester en vigueur une année, et ainsi de suite d'année en année.

Si la convention de La Haye du 6 mai 1882 sur la police de la pêche cessait d'être en vigueur, l'article 26 de la dite convention continuera à sortir ses effets pour l'objet du présent arrangement.

ART. 12. — La présente convention sera ratifiée; les ratifications en seront échangées à La Haye, le plus tôt possible, et, si faire se peut, dans le délai d'un an.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à La Haye, en six exemplaires, le 16 novembre 1887.

LA BELGIQUE



La pêche maritime est régie en Belgique, au point de vue disciplinaire, par la loi Code du 21 juin 1849.

Il nous paraît utile d'indiquer ici les fautes contre la discipline, les délits et les crimes maritimes, ainsi que les peines auxquelles s'exposent leurs auteurs.

Mais, disons tout d'abord, que sont assujettis aux règles d'ordre, de service et de

discipline, passibles des peines déterminées par le Code, tous ceux qui sont inscrits sur le rôle d'équipage, toutes les personnes employées ou tout simplement admises à bord pour quelque cause que ce puisse être.

Ces personnes restent dans le même état alors que le navire se perdrait par naufrage ou par toute autre cause, et ce jusqu'à remise des personnes en mains d'une autorité belge. Les passagers échappent à cette éventualité en quittant le navire. Nous croyons, personnellement toutefois, que leur soumission persiste alors qu'abandonnant le vaisseau elles entrent dans les canots de sauvetage ; là, plus qu'ailleurs, en effet, l'ordre et la discipline sont souverainement requis.

Nous donnons dans son entièreté le Titre I du Code.

TITRE PREMIER.

DE LA PÉNALITÉ.

CHAPITRE PREMIER.

DES PEINES.

Art. 5. — Les peines applicables aux fautes disciplinaires sont :

A. Pour les hommes de l'équipage :

Le retranchement de la ration de liqueur forte ou de vin, pendant trois jours au plus ;

La vigie sur les barres de perroquet ou dans la hune, pendant une demi-heure au moins, et quatre heures au plus ;

La retenue de un à trente jours de solde ou de 2 à 50 francs, si l'équipage est engagé à la part ;

Les fers aux pieds pendant trois jours au plus ;

Le cachot pendant trois jours au plus ;

Les fers et le cachot peuvent être accompagnés du retranchement de la ration de liqueur forte ou de vin et même de la mise au pain et à l'eau ;

La déchéance du grade de matelot avec obligation de faire le service de novice.

B. Pour les officiers :

La retenue de dix à quarante jours de solde ou de 20 à 100 francs, si les officiers sont engagés à la part ;

Les arrêts simples pendant vingt jours au plus, avec continuation de service ;

Les arrêts forcés dans la chambre pendant huit jours au plus ;

La suspension temporaire des fonctions, avec exclusion de la table du capitaine ;

La déchéance de l'emploi en qualité d'officier, avec obligation de faire le service à la paie de simple matelot, pendant le reste de la campagne ou jusqu'au débarquement ;

C. Pour les passagers :

1^o Passagers de chambre :

L'exclusion de la table du capitaine, pendant huit jours au plus ;

Les arrêts dans la chambre pendant huit jours au plus ;

2^o Passagers d'entre-pont :

La privation de la faculté de monter sur le pont pendant huit jours au plus.

6. — Les officiers et passagers condamnés à une peine disciplinaire, qui refuseraient de s'y soumettre, après avoir été avertis que cette résistance les expose à une punition plus rigoureuse, pourront être mis aux fers pendant cinq jours au plus ou aux arrêts forcés pendant dix jours au plus.

7. — Les peines correctionnelles applicables aux délits maritimes sont :

A. Pour les hommes de l'équipage :

L'embarquement sur un bâtiment de l'Etat, pour une campagne de trois mois à trois ans, à la paye de matelot de 3^e classe.

Dans le cas de condamnation à cette peine, le tribunal prononcera subsidiairement un emprisonnement, qui ne pourra excéder le tiers de la durée de la première peine et qui sera subi par le coupable toutes les fois que l'embarquement sur un bâtiment de l'Etat ne pourra avoir lieu.

B. Pour les officiers :

L'interdiction de tout commandement pendant un mois au moins et deux ans au plus, sauf le cas prévu par l'article 30.

C. Pour les hommes de l'équipage, les officiers et les passagers.

L'emprisonnement pendant six jours au moins et cinq ans au plus ;

L'amende de 16 à 300 francs ;

Dans le cas de condamnation à l'amende, le tribunal prononcera subsidiairement, à défaut de payement dans le délai prescrit, un emprisonnement de huit jours à trois mois.

8. — Les peines en matière criminelle sont les mêmes que celles qui sont spécifiées aux articles 7 et 8 du Code pénal.

9. — Sous la dénomination d'officier sont compris :

Le capitaine, maître ou patron ;

Le premier second ;

Le deuxième second ou lieutenant ;

Le troisième second ou le deuxième lieutenant ;

Le médecin ou chirurgien du navire est, pour l'application des peines, assimilé aux officiers.

CHAPITRE II.

DES INFRACTIONS ET DE LEUR PUNITION.

SECTION PREMIÈRE.

Des fautes de discipline.

10. — Les fautes de discipline sont :

La désobéissance simple ;

La négligence à prendre son poste ;

Le manque au quart ;

Le défaut de vigilance pendant le quart ;

L'ivresse sans désordre ;

Les disputes ;

L'absence du bord sans autorisation du capitaine, quand elle ne dure que vingt-quatre heures ;

Le séjour illégal à terre moins de vingt-quatre heures après l'expiration d'un congé, sans préjudice des peines prononcées par les articles 16 à 19, qui seront applicables à toute absence illégale au delà de six heures, lorsque le navire devra mettre à la voile ;

L'embarquement clandestin de boissons fortes ou de vin ;

Le manque de respect aux supérieurs et généralement tous les faits provenant de négligence ou de paresse, et qui ne constituent qu'une faute légère ou un simple manquement à l'ordre ou au service du navire.

Ces fautes seront punies de l'une des peines spécifiées à l'article 5, au choix des autorités désignées à l'article 41.

11. — Les marins qui, pendant la durée de la peine du cachot ou de la mise aux fers, prononcée en matière de discipline, auront été remplacés dans le service, à bord du navire auquel ils appartiennent, supporteront, au moyen d'une retenue sur leurs gages ou sur leur part du profit, les frais de ce remplacement.

SECTION II.

Des délits maritimes.

12. — Les délits sont :

Les fautes disciplinaires réitérées ;

La désobéissance avec refus formel d'obéir ;

La désobéissance avec injures ou menaces ;

L'ivresse avec désordre ;

Le fait d'avoir allumé des feux, ou d'avoir circulé dans les lieux où cela est interdit à bord, avec du feu, une lampe, chandelle, pipe, cigare allumés ;

Le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, ou au bossoir, ou d'avoir quitté l'un de ces postes avant d'avoir été relevé ;

Le fait de s'être servi, sans autorisation, d'une embarcation du navire ;

La dégradation d'objets à l'usage du bord ;

L'altération des vivres ou marchandises par le mélange de substances non malfaisantes ;

Le vol commis par un sous-officier, marin, novice ou mousse, quand la valeur de l'objet volé sera au-dessous de 10 francs ;

La désertion ;

Les voies de fait contre un supérieur ;

La rébellion envers le capitaine, quand elle aura lieu en réunion de deux ou d'un plus grand nombre de personnes,

n'excédant pas le tiers des hommes de l'équipage, les officiers et passagers compris.

Ces délits seront punis séparément ou cumulativement des peines spécifiées à l'article 7, au choix du juge, excepté dans les cas prévus par les articles suivants.

13. — Tout marin coupable d'outrages par paroles, gestes ou menaces envers son capitaine, ou un officier du bord, sera puni d'un emprisonnement de six jours à un an; le juge pourra y joindre une amende de 16 à 100 francs.

14. — Tout marin coupable de voies de fait envers son capitaine, ou un officier du bord, sera puni de trois mois à trois ans de prison; le juge pourra y joindre une amende de 50 à 300 francs.

15. — Tout marin qui aura refusé formellement d'obéir aux ordres donnés par le capitaine ou un officier du bord, pour assurer la manœuvre du bâtiment, ou maintenir le bon ordre, sera puni d'un emprisonnement de six jours à six mois; le juge pourra y joindre une amende de 16 à 100 francs.

L'emprisonnement pourra être porté jusqu'à cinq ans et l'amende jusqu'à 300 francs, si les ordres ont été donnés pour le salut du navire ou de la cargaison. Cette dernière disposition est également applicable aux passagers.

16. — Les gens de mer engagés sur des bâtiments de commerce ou de pêche qui, dans le pays, auront déserté, refusé ou négligé de se rendre à bord seront, en cas d'arrestation avant le départ du navire, remis à leur capitaine, et il ne leur sera payé, depuis le jour où ils auront commis ce délit jusqu'à l'expiration de leur engagement, que la moitié des salaires ou parts qu'ils auraient dû gagner.

17. — Si le déserteur ou réfractaire ne peut être remis au capitaine, avant le départ du navire, il perdra les salaires ou parts qui pourraient lui être dus au jour du délit; il sera, en outre, condamné à quinze jours d'emprisonnement et à l'embarquement, pendant un terme de six mois à un an,

sur un bâtiment de l'Etat, à la basse paye de matelot de troisième classe, s'il est sous-officier ou matelot, et à celle de mousse, s'il est novice ou mousse.

Le décompte sera fait à la fin de son terme, et le montant sera remis par le gouvernement aux commissaires maritimes, pour être réparti par eux, ainsi qu'il est établi aux articles 63 et suivants.

18. — Ceux qui désertèrent à l'étranger, qui refuseront ou négligeront de se rendre à bord, achèveront, s'ils sont arrêtés et remis au capitaine, le voyage à demi-salaire ou part, et seront condamnés, à leur retour, à un emprisonnement de quinze jours et à l'embarquement, pendant six mois au moins et un an au plus, à bord d'un bâtiment de l'Etat, à la paye d'après les distinctions établies à l'article précédent.

19. — Si le déserteur ou réfractaire ne peut être remis au capitaine, il perdra les salaires ou parts qui pourraient lui être dus au jour du délit; il sera condamné, en outre, à un emprisonnement de quinze jours et à l'embarquement sur un bâtiment de l'Etat, pendant un an au moins et deux ans au plus, à la paye d'après les distinctions établies à l'article 17.

La condamnation à l'emprisonnement sera portée à un mois et l'embarquement au maximum, si la désertion ou le refus de se rendre à bord ont lieu hors d'Europe.

20. — Les gens de mer complices de la désertion seront punis de la même peine que le déserteur.

Les autres complices seront punis séparément ou cumulativement d'une amende de 16 à 500 francs et d'un emprisonnement de quinze jours à six mois.

21. — Les gens de mer qui auront, à l'insu du capitaine, embarqué ou débarqué à l'étranger des objets dont la saisie constituerait le capitaine ou l'armateur en frais et dommages, seront condamnés à un emprisonnement d'un mois à deux ans et à l'embarquement, à l'expiration de leur peine,

pendant trois mois à un an, à bord d'un bâtiment de l'Etat, à la paye déterminée à l'article 17.

22. — Tout capitaine qui, en faisant ou en autorisant la contrebande à l'étranger, à l'insu des armateurs, aura donné lieu soit à la confiscation du navire ou de tout ou partie de la cargaison, soit à une amende à charge du navire, sera condamné à un emprisonnement de trois mois à trois ans et interdit de tout commandement pour un an au moins et deux ans au plus, à compter du jour où il aura subi sa peine.

23. — Tout capitaine qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire, sera interdit de son commandement pour un à six mois, et, en cas de récidive, pour six mois à deux ans; dans l'un et l'autre cas, la peine d'emprisonnement de quinze jours à six mois pourra de plus être prononcée.

24. — Tout capitaine qui se sera permis ou aura toléré, à son bord, des abus de pouvoir, ou qui, sans motif valable, aura maltraité ou frappé un officier, passager ou marin, sera puni de six jours à un an de prison, et pourra, en outre, être interdit de tout commandement pour trois mois au moins et un an au plus.

25. — Tout capitaine qui aura refusé d'obéir aux ordres des consuls, des commissaires maritimes, ou des autorités militaires de la marine, ou les aura outragés par paroles, gestes ou menaces, dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de cet exercice, sera condamné à une amende de 50 à 500 francs; la peine d'emprisonnement de six jours à un an pourra de plus être prononcée.

26. — Tout capitaine ou officier qui aura dégradé ou laissé dégrader les objets de l'armement, sera condamné à une amende de 50 à 100 francs.

27. — Sera puni d'une amende de 50 à 500 francs, tout capitaine qui aura mis en mer sans rôle d'équipage, qui se sera soustrait aux obligations que lui imposent les règlements sur la police maritime, ou qui aura négligé

l'exécution des mesures prescrites par les articles 224, 225, 226 et 227 du Code de commerce.

La peine d'emprisonnement de six à quinze jours pourra de plus être prononcée.

28. — Tout capitaine qui aura contrevenu à l'article 241 du Code de commerce sera puni d'un emprisonnement de trois mois à trois ans.

29. — La même pénalité est applicable à tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, n'aura pas été le dernier à le quitter.

Dans le cas prévu par cet article et par l'article précédent, le juge pourra, en outre, prononcer l'interdiction de tout commandement pendant un an au moins et deux ans au plus, à compter du jour de l'expiration de la peine.

30. — Le capitaine qui, hors le cas de force majeure, aura rompu son engagement et abandonné son navire, sera condamné, si le navire était en sécurité dans le port, à un emprisonnement d'un mois au moins et de deux ans au plus, et à l'interdiction de tout commandement pendant un an, à partir du jour de l'expiration de la peine; si le navire était en rade foraine, la peine d'emprisonnement sera de six mois au moins et de trois ans au plus, avec interdiction de tout commandement pendant deux ans; et si le navire était à la mer, la peine d'emprisonnement sera d'un à cinq ans, avec interdiction à jamais de tout commandement.

SECTION III.

Des crimes maritimes.

31. — Tout capitaine ou pilote chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce ou de pêche qui, volontairement et dans une intention criminelle, l'aura échoué, perdu ou détruit par tous moyens autres que celui du feu ou d'une mine, sera puni des travaux forcés à temps.

S'il y a eu homicide par le fait de l'échouement, de la perte ou de la destruction du navire, la peine énoncée pour

le cas d'homicide en l'article 437, § 2, du Code pénal, (522 nouv. C.) sera appliquée.

Les officiers et gens de l'équipage, coupables de ces crimes, encourront les mêmes peines.

32. — Tout capitaine chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce ou de pêche qui, dans une intention frauduleuse, le détournera à son profit, sera puni des travaux forcés à temps.

33. — Sera puni de la même peine, tout capitaine, qui, volontairement et dans une intention criminelle, jettera à la mer, ou détruira sans nécessité, tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets du bord, ou fera fausse route.

34. — Tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rendra coupable de l'un des faits énoncés à l'article 236 du Code de commerce, ou vendra, hors le cas prévu par l'article 237 du même Code, le navire qui lui aura été confié, ou fera des déchargements en contravention à l'article 248 du même Code, sera puni de la réclusion.

35. — Les vols commis à bord de tout navire ou bâtiment de mer, par les capitaines, officiers, subrécargues et passagers, seront punis de la réclusion.

Il en sera de même pour les vols commis par les sous-officiers, marins, novices et mousses, quand la valeur de l'objet volé sera au-dessus de 10 francs.

36. — La même peine sera applicable aux capitaines, officiers, subrécargues, gens de l'équipage et passagers, qui se seront rendus coupables d'altération de vivres et de marchandises, commis à bord, par le mélange de substances malaisantes.

37. — L'attaque ou la résistance avec violence et voies de fait envers le capitaine, commise par plus du tiers de l'équipage, officiers et passagers compris, sera punie de la réclusion.

Si les rebelles sont armés, ils seront punis de travaux forcés à temps.

La réunion des rebelles est réputée armée du moment qu'il s'y trouve un homme porteur d'une arme ostensible.

Les couteaux de poche entre les mains de marins rebelles seront réputés armes, par le fait seul du port ostensible.

38. — Dans le cas prévu par le § 2 de l'article 15, le coupable subira la peine de la réclusion, si le fait a été précédé, accompagné ou suivi de coups ou blessures.

39. — Tout marin ou passager qui aura fait partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, sera puni de la réclusion.

On entend par complot la résolution d'agir, concertée et arrêtée entre deux personnes au moins, embarquées à bord d'un navire ou bâtiment de mer.

40. — Les marins ou passagers qui, par fraude ou violence envers le capitaine, s'empareront du navire, seront punis des travaux forcés à perpétuité, s'ils sont officiers ou chefs de complot; les autres hommes de l'équipage seront punis des travaux forcés à temps.

Si le crime a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide, la peine comminée par l'article 304, § 1^{er}, du Code pénal (393 nouv. C.) sera prononcée contre tous les coupables indistinctement.

Le Titre II, traitant de la juridiction, et le Titre III de la procédure, s'adressant uniquement à des spécialistes, nous les omettons pour donner le Titre IV, dont les dispositions diverses présentent un intérêt notoire pour tous les hommes de mer.

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

52. — Le capitaine a sur les gens de l'équipage et sur les passagers, l'autorité que comportent la sûreté du navire. le soin des marchandises et le succès de l'expédition.

53. — Le capitaine doit user de son autorité avec modération.

54. — Le capitaine est autorisé à employer la force pour mettre l'auteur d'un crime hors d'état de nuire; mais il n'a pas juridiction sur le criminel, et il doit, à l'étranger, l'embarquer sur un bâtiment de l'Etat ou le livrer au consul belge, et, si cela n'est pas possible, le mettre, lors de l'arrivée en Belgique, entre les mains des autorités compétentes.

55. — En cas de mutinerie ou de révolte, la résistance du capitaine et des officiers ou marins qui lui restent fidèles peut, eu égard aux circonstances qui seront appréciées par le juge, être considérée comme un acte de légitime défense.

56. — Tout prévenu d'un délit grave ou d'un crime, tout homme dangereux et difficile à contenir, qui, de l'avis du capitaine, des officiers et principaux marins, devra être séparé du reste de l'équipage pour être mis hors d'état de s'évader ou de nuire, pourra être retenu aux fers, en amarage ou au cachot, jusqu'à l'arrivée du navire au premier port de relâche ou de destination, ou jusqu'à la rencontre d'un bâtiment de l'Etat.

Cette disposition est applicable aux officiers et aux passagers.

Mention sera faite de l'avis sur le registre de bord.

57. — Dans tous les cas où la présente loi prononce la peine d'emprisonnement ou l'amende, les tribunaux, si les circonstances sont atténuantes, sont autorisés à réduire l'emprisonnement au-dessous de six jours et l'amende au-dessous de seize francs, sans qu'en aucun cas ces peines puissent être au-dessous de celles de simple police.

58. — Dans tous les cas où la présente loi prononce la peine des travaux forcés à temps ou celle de la réclusion, la cour d'assises pourra, si les circonstances sont atténuantes, en exprimant ces circonstances, exempter le coupable de l'exposition publique, ou même commuer les travaux forcés soit en réclusion, soit en un emprisonnement dont le minimum est fixé à six mois, et la réclusion en un emprisonnement qui ne pourra être au-dessous de huit jours.

59. — Dans tous les cas où il y aurait lieu de ne prononcer qu'une peine correctionnelle, à raison soit d'une excuse, soit de circonstances atténuantes, et dans le cas où il y aurait lieu d'appliquer les articles 66 et 67 du Code pénal (72, 73 nouv. C.), la Chambre du conseil pourra, à l'unanimité de ses membres, et par une ordonnance motivée, renvoyer le prévenu au tribunal de police correctionnelle.

La chambre des mises en accusation pourra, à la simple majorité exercer la même faculté.

Le ministère public et la partie civile pourront former opposition à l'ordonnance de la Chambre du conseil, conformément aux dispositions du Code d'instruction criminelle.

60. — Le tribunal de police correctionnelle, devant lequel le prévenu sera renvoyé, ne pourra décliner sa compétence en ce qui concerne l'âge, l'excuse et les circonstances atténuantes.

Il pourra prononcer un emprisonnement qui ne sera pas au-dessous des minimum fixés par l'article 57 (56, al. 1^{er}, nouv. C.) et suivant les distinctions établies par cet article.

Toutefois, dans le cas de l'art. 67, § 2, du Code pénal (13 nouv. C.), il statuera conformément à cette disposition.

Dans tous les autres cas prévus par le même article et dans ceux de l'article 326 du même Code (414 nouv. C.), il pourra prononcer un emprisonnement qui ne pourra être au-dessous de huit jours.

61. — Si le fait déferé au tribunal correctionnel ne constitue qu'une faute de discipline, le juge appliquera la peine

disciplinaire. Si le fait constitue un crime, il se conformera à l'article 193 du Code d'instruction criminelle.

62. — Le produit des retenues sur les salaires ou parts, opérées en vertu de la présente loi, sera versé, par les soins des commissaires maritimes, à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge (1).

63. — Le commissaire maritime, auquel le gouvernement fait parvenir le montant de la somme due, après le décompte définitif, aux gens de mer embarqués à la basse paye par application des articles 17, 18 et 19 de la présente loi, déduira de cette somme : 1° les frais de justice liquidés par le jugement ; 2° tout ce qui pourrait être dû à l'armateur du chef d'avances ou de frais et dommages occasionnés par la désertion ou la fraude ; le restant seulement sera payé au marin.

Si les avances ainsi que les frais et dommages dus à l'armateur dépassaient le solde de compte, le commissaire maritime y joindra, jusqu'à concurrence de la somme due, le montant des salaires ou parts retenus ou perdus en vertu des articles 16, 17, 18 et 19 de la présente loi ; le restant seulement sera versé à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge.

64. — L'armateur fournira au commissaire maritime un compte sommaire des sommes qui pourront lui être dues du chef d'avances, frais et dommages ; il y joindra les pièces justificatives.

(1) Les parts ou salaires perdus par les déserteurs, ou qui leur sont retenus en vertu des art. 16, 17, 18, 19, 20 et 21 de la loi du 21 juin 1849, et attribués, par l'art. 62 de la même loi, à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge, ne seront versés à cette caisse que déduction faite, au profit de l'armateur, des frais et dommages occasionnés par la désertion.

Il sera fourni, dans ce cas, un compte sommaire, comme le prescrit l'art. 64 de la loi du 21 juin 1849 (L., 23 mai 1851, article unique).

Les commissaires maritimes vérifieront ce compte; ils l'approuveront ou le réduiront, s'il y a lieu.

En cas de réduction non admise par l'armateur, le compte sera soumis, avec les pièces à l'appui, au président du tribunal de commerce, qui l'arrêtera définitivement.

65. — Les seconds, les lieutenants (1^{er}, 2^e et 3^e *stuurman*) et les médecins ou chirurgiens qui se trouveront dans l'un des cas de désertion ou de fraude prévus par la présente loi, seront soumis aux mêmes conditions que les autres gens de mer, quant aux retenues et pertes de salaires ou parts; mais les tribunaux substitueront à la peine de l'embarquement sur un bâtiment de l'Etat, celle d'un emprisonnement, dont la durée ne pourra être moindre d'un mois ni excéder deux ans.

66. — Les articles 2, 51, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72 et 74 du Code pénal (51, 52, 45, 54, 56, 66, 67, 505, 506, 71, 78, 72, 73, 74 nouv. C.) sont applicables aux faits prévus par la présente loi.

67. — Dans les cas prévus par la présente loi, et par dérogation à l'article 638 du Code d'instruction criminelle, l'action publique et l'action civile ne se prescriront qu'après cinq années révolues, à compter du jour où le délit a été commis.

Un Arrêté Royal du 4 mars 1851 prescrit des mesures relatives à la navigation dans les grands fleuves, rivières, canaux, ports et rades; toutes ces dispositions sont prises en vue de la sécurité générale. C'est pour prévenir autant que possible les

abordages, si fréquents en temps de brouillard et de brume, que l'Arrêté Royal du 30 juin 1863 règle les signaux et les feux à employer en cette occurrence; un autre Arrêté Royal, en date du 1^{er} Août 1880, modifie et complète ces mesures tout en en abrogeant quelques unes.

Le règlement général de la police du port d'Ostende comprenant: 1° l'avant-port, 2° le nouveau quai, 3° la crique des pêcheurs, 4° le passage aux écluses des bassins de commerce, 5° l'arrière-port, 6° le passage aux écluses militaires, est déterminé par un arrêté royal du 21 Mars 1874.

Ce règlement consacre les droits supérieurs de surveillance et de police confiés à l'inspecteur du pilotage. Il détermine les attributions et les pouvoirs de ses subordonnés: le commissaire maritime de 3^e classe, le chef pilote, le chef éclusier et

ses aides. Il a pour objectif principal d'assurer l'ordre et la libre circulation dans le port, à l'entrée et à la sortie, au passage des différentes écluses, de protéger contre tout danger, contre toute avarie les bateaux qui viennent s'y ancrer comme aussi de faire prendre toutes mesures conservatoires de nature à sauvegarder le bon état d'entretien des bassins et du matériel.

Les contraventions aux prescriptions de l'arrêté royal du 21 Mars 1874, non prévues par des lois ou arrêtés spéciaux sont punies conformément à la loi du 6 Mars 1818.

Le 27 mars 1882 était promulguée une loi contenant des dispositions pénales contre la fabrication, la vente, l'embarquement et l'emploi d'engins servant à couper ou à détruire en mer les filets de pêche.

Voici le texte de cette loi :

ART. 1^{er}. — Quiconque aura fabriqué, vendu, exposé en vente, embarqué ou fait embarquer des engins servant exclusivement à couper ou détruire, en mer, des filets de pêche, sera condamné à un emprisonnement de huit jours à un mois et à une amende de vingt-six francs à cent francs.

Les engins seront confisqués (1).

2. — Les mêmes peines seront prononcées contre ceux qui auront fait usage de ces engins.

Si la destruction ou la dégradation des filets en est résultée, l'emprisonnement sera de quinze jours à deux mois et l'amende de cinquante francs à deux cents francs.

3. — L'emprisonnement et l'amende comminés pour les faits d'embarquement ou d'usage seront portés au double lorsque ces faits auront lieu pendant la nuit.

4. — Indépendamment des officiers de police judiciaire chargés de la recherche et de la constatation des délits de droit commun, les commissaires maritimes et leurs agents, ainsi que les employés de la douane, rechercheront et constateront les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

5. — Ces officiers et agents auront le droit de visiter en tout temps les bateaux de pêche et de saisir les engins prohibés.

Les pêcheurs qui ne consentiront pas à la visite ou à la saisie seront punis d'une amende de vingt-six francs à deux cents francs.

6. — En cas de récidive des infractions prévues par les

(1) Un arrêté royal du 10 janv. 1888 a autorisé l'usage, dans un but licite, d'un grappin de modèle réglementaire, à bord des bateaux de pêche.

articles précédents, les peines de l'emprisonnement et de l'amende pourront être doublées.

Il y a récidive lorsque le délinquant a été condamné, dans les deux années qui précèdent, du chef de l'une des infractions à la présente loi.

Personne n'ignore les terribles querelles des chalutiers et des harenguiers, les rixes parfois sanglantes qu'elles provoquent et les pertes, considérables souvent, qui en résultent pour les armateurs, dont les engins sont détruits; empêcher ces excès par des mesures préventives, les réprimer avec énergie, tel est l'objectif de la loi. Elle nous paraît incomplètement atteindre son but, bien que les conflits deviennent plus rares. Il faudrait, nous semble-t-il, partager entre les divers genres de pêche les heures de nuit et celles de jour. La surveillance devrait être plus active également et conduite de telle façon que les croiseurs arrivent plutôt à empêcher les délits qu'à les constater.

Le 6 Janvier 1884 était promulguée la loi ratifiant la convention de La Haye et, deux jours plus tard, une autre loi édictait des dispositions pénales sanctionnant les prescriptions de cette convention. Voici les termes de cette dernière loi :

ART. 1^{er}. — Indépendamment des officiers de police judiciaire chargés de la recherche et de la constatation des délits de droit commun, les commissaires maritimes et leurs agents, les employés de la douane, les capitaines commissionnés commandant les navires de l'Etat, les commandants des bâtiments croiseurs étrangers, ces derniers dans les limites fixées par la convention, sont chargés de rechercher les infractions aux dispositions de la convention internationale du 6 mai 1882, sur la police de la pêche dans la mer du Nord.

Les procès-verbaux des commandants des bâtiments croiseurs étrangers vaudront en justice comme renseignements.

2. — Les contraventions à l'une ou l'autre des dispositions des articles 6 à 22 de la convention seront punies d'une amende de 1 à 25 francs et d'un emprisonnement de 1 à 7 jours ou d'une de ces peines seulement.

Sera puni de la même manière quiconque aura résisté aux prescriptions des commandants des bâtiments chargés de la police de la pêche ou de ceux qui agissent d'après leurs ordres, sans préjudice des peines comminées par le Code pénal en cas de rébellion.

En cas de récidive, le juge pourra prononcer, outre l'amende, un emprisonnement de 12 jours au plus.

Il y a récidive lorsque le contrevenant a déjà été con-

damné dans les deux années précédentes du chef de l'une des infractions prévues soit par la présente loi, soit par la loi du 27 mars 1882.

3. — Le tribunal de police du canton où est situé le port d'attache auquel appartient le bateau du contrevenant est compétent pour statuer sur les infractions punies par l'article précédent.

4. — Le livre 1^{er} du Code pénal, sans exception du chapitre VII, des §§ 2 et 3 de l'article 72, du § 2 de l'article 76 et de l'article 85, sera appliqué aux délits de rébellion prévus par la présente loi.

Un Arrêté Royal, pris en exécution des lois précédentes, fut porté le 21 Mars 1884; le voici:

ARTICLE UNIQUE. — Les commissaires maritimes sont chargés d'enregistrer les bateaux de pêche nationaux.

Ils indiqueront aux armements la lettre ou les lettres initiales et le numéro que chaque bateau de pêche doit porter, et ils délivreront le document prescrit par l'article 12 de la convention conclue à La Haye, le 6 mai 1882, pour justifier de la nationalité.

Il nous paraît à propos d'indiquer brièvement ici, telles qu'elles sont inscrites à l'art. IV de l'arrêté royal du 8 Mars 1843, les diverses attributions des commissaires maritimes. Ce sont:

1° Les enrôlements;

- 2° La formation des rôles d'équipage;
- 3° La visite des rôles d'équipage;
- 4° Les revues d'entrée et de sortie;
- 5° Le licenciement des équipages et leur paiement à la réquisition des parties intéressées ou de l'une d'elles;
- 6° La dénonciation aux autorités compétentes des marins déserteurs et leur arrestation;
- 7° La rédaction des actes, constatant la perte de l'équipage ou d'une partie de l'équipage;
- 8° La recherche de tous crimes, délits et contraventions commis à bord des navires, sans préjudice du concours des autres agents, conformément aux lois existantes;
- 9° Le visa des passe-ports des passagers;
- 10° La mise des navires à la chaîne;
- 11° Et généralement tous actes d'intérêt public, relatifs à la police maritime.

L'article 57 du dit arrêté, prescrivant son affichage intégral, dans les bureaux des commissariats maritimes, nous ne croyons pas devoir nous étendre sur les divers chapitres qu'il consacre à la définition des attributions que nous venons de signaler.

Le 26 Juin 1889, une loi commine des peines sévères pour la répression des excès des "runners," et du colportage des boissons alcooliques à bord des navires de mer. Les embarcations de pêche maritime tombent sous cette désignation, mais la composition toute spéciale de leurs équipages les mettant à l'abri des "runners," nous ne croyons pas que la loi dont nous parlons soit jamais appliquée à leur sujet, nous nous abstiendrons donc d'en relater ici les dispositions.

Notre pays avait, en vertu de sa souveraineté, revendiqué toujours le droit

d'interdire aux étrangers la pêche dans nos eaux territoriales. L'art. 2 de la Convention de La Haye consacrait formellement ce droit, et cependant des années s'écoulèrent sans qu'une sanction fut donnée à l'interdiction portée ; elle restait donc lettre morte. Nos marins, contre lesquels les pays voisins faisaient verbaliser lorsqu'ils s'aventuraient pêchant, dans leur mer territoriale, se plaignaient amèrement et réclamaient à juste titre des mesures de réciprocité. La pénurie de poissons devenait d'ailleurs chaque jour plus sensible sur nos côtes. Le Gouvernement s'émut, il institua une Commission chargée d'indaguer sur ces doléances et de rechercher les moyens les plus énergiques et les plus rapides d'améliorer la situation faite à nos nationaux.

La loi du 19 août 1891, due à l'initiative de M. De Bruyn, Ministre de l'agri-

culture, fut le premier pas dans la voie nouvelle. Grâce à elle, l'autorité administrative est armée; désormais justice sera faite de ceux qui violeraient nos droits exclusifs sur la mer territoriale.

La modération et la sagesse, qui de tous temps furent l'apanage de la Belgique dans ses relations avec l'étranger, manifestèrent encore leur empire lors de la confection de cette loi : le Roi conserve le droit d'en tempérer la rigueur en concluant des conventions ou des traités sur les bases d'une juste réciprocité; la défense perd donc toute apparence vexatoire.

Voici, au surplus, le texte même de la loi :

ARTICLE PREMIER. — Conformément aux stipulations des articles 2 et 3 de la convention internationale conclue à La Haye le 6 mai 1882, approuvée par la loi du 6 janvier 1884, la pêche, soit qu'elle s'exerce à bord, soit qu'elle ait lieu par embarcation détachée, est désormais interdite à tout bateau étranger, dans le rayon de trois milles géographiques

de 60 au degré de latitude, comptés à partir de la laisse de basse mer, le long de toute l'étendue de la côte belge.

Sont considérés comme faits de pêche :

1° La capture ou la tentative de capture de tout poisson, mollusque ou crustacé ;

2° La destruction ou l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain.

Le Roi pourra déroger à cette prohibition par des conventions internationales.

ART. 2. — Un arrêté royal réglera les dispositions auxquelles devront se conformer les bateaux de pêche naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales.

ART. 3. — Indépendamment des officiers de police judiciaire chargés de la recherche et de la constatation des délits de droit commun, les capitaines commissionnés commandant les navires de l'Etat, les commissaires maritimes et leurs agents, les fonctionnaires et employés de la douane et des ponts et chaussées, ainsi que la gendarmerie, rechercheront et constateront, par procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire, les infractions aux défenses et stipulations de l'article 1^{er} et de l'arrêté royal dont il s'agit à l'article 2 de la présente loi.

ART. 4. — Le bateau surpris en défaut sera conduit dans le port belge le plus rapproché et remis au commissaire maritime. Dans les ports où il n'existe pas de commissariat, il sera remis à la douane ou à l'autorité communale.

Néanmoins le bateau n'y sera pas conduit ou cessera d'y être retenu, moyennant le dépôt, entre les mains soit de l'agent verbalisant, soit de l'autorité à laquelle l'embarcation a été remise, d'un cautionnement de 600 francs qui sera consigné au bureau de l'enregistrement dans le ressort duquel se trouve le tribunal compétent.

Le cautionnement sera de 100 francs seulement, s'il s'agit d'une contravention aux dispositions dont s'occupe l'article 2.

A défaut de ce versement, le gouvernement pourra retenir le bateau jusqu'à l'entier paiement de l'amende et des frais, et même en ordonner la vente publique, si le condamné ne s'est complètement libéré endéans les trois mois du jugement définitif.

Le gouvernement ne sera pas responsable, en cas d'avarie quelconque, de destruction ou de perte de l'embarcation, pendant la mise à la chaîne, sauf en cas de faute prouvée dans le chef des agents de l'Etat.

ART. 5. — En cas d'infraction à l'article 1^{er}, tout produit de pêche trouvé à bord au moment de la constatation sera saisi et vendu publiquement.

Les engins seront également saisis, à moins que le délinquant ne consente à en consigner la valeur comme il est dit ci-dessus, d'après l'estimation de l'agent verbalisant.

Toutefois, il ne pourra être bénéficié de cette faculté en ce qui concerne les engins prohibés en Belgique.

Le prix de la vente du produit de la pêche, ainsi que les engins ou leur valeur, seront restitués si le prévenu est acquitté ou si l'action publique est éteinte par prescription ou autrement.

ART. 6. — L'infraction à l'article 1^{er} sera punie par la condamnation du commandant du bateau ou, à son défaut, de celui qui le remplace, à une amende de 26 à 250 francs.

Le tribunal prononcera, en outre, la confiscation du produit de la vente du poisson saisi et, s'il y a lieu, celle de tout ou partie des engins non prohibés ou de leur valeur. Il ordonnera la destruction des engins prohibés.

L'amende sera de 50 à 500 francs :

1^o Si l'infraction a été commise entre le coucher et le lever du soleil ;

2^o S'il y a récidive endéans les deux années qui suivent une condamnation ;

3^o Si le commandant ou, à son défaut, celui qui le remplace n'a pas obtempéré à l'injonction d'amener son bateau,

ou s'il s'est opposé à la saisie des engins ou du produit de la pêche.

ART. 7. — L'infraction à l'une des dispositions de l'arrêté prévu à l'article 2 sera punie d'une amende de simple police, qui sera portée au double dans les cas mentionnés à l'article précédent.

ART. 8. — Le Roi déterminera les restrictions et les mesures nécessaires pour empêcher la destruction et l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain par les pêcheurs regnicoles. L'arrêté fixera les peines, conformément aux dispositions inscrites à l'article 6.

ART. 9. — Les infractions aux prescriptions de la présente loi ou des arrêtés royaux pris pour son exécution, seront portées devant le tribunal correctionnel ou devant le tribunal de police ayant juridiction sur le port le plus rapproché du lieu de l'infraction, d'après les règles tracées à cet égard par le Code d'instruction criminelle.

L'action sera prescrite par le laps de trois mois à compter du jour de l'infraction.

De plus, elle sera éteinte si aucune poursuite n'a été intentée dans le délai d'un mois à compter du même jour.

ART. 10. — S'il existe des circonstances atténuantes, les peines pourront être réduites conformément à l'article 85 du Code pénal.

L'art. 2 de la loi que nous venons de rapporter stipule qu'un arrêté royal règlera les dispositions auxquelles se devront conformer les bateaux étrangers naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales belges.

C'est au Roi aussi qu'incombe, en vertu de l'art. 8, le soin de déterminer les restrictions et les mesures nécessaires pour empêcher la destruction et l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain par les pêcheurs regnicoles, comme de fixer les pénalités encourues par les délinquants, ce en conformité aux dispositions inscrites à l'art. 6.

Ces diverses mesures n'ont pas été encore officiellement déterminées. Nous croyons pouvoir toutefois indiquer dès maintenant les propositions qui seront soumises à l'approbation royale.

Dispositions concernant les bateaux étrangers se trouvant dans les eaux territoriales belges.

ART. 1^{er}. — Durant son séjour dans les eaux belges, tout bateau étranger doit avoir ses engins de pêche rentrés à bord.

2. — Il se conformera aux règles imposées aux bateaux

nationaux, concernant les feux, les signaux et les manœuvres de navigation et de mouillage.

3. — Il sera muni de pièces officielles délivrées par les autorités compétentes de son pays, attestant sa nationalité, justifiant de ses marques extérieures et indiquant le nom de son propriétaire et celui du capitaine ou patron.

Ces pièces seront exhibées à toute réquisition des autorités belges.

4. — Il lui est interdit de gêner la navigation à l'entrée des ports ou des rades, et les opérations de pêche des bateaux belges.

En conséquence, il est tenu de déférer immédiatement à l'injonction de se retirer qui lui serait faite par les autorités désignées à l'article 3 de la loi du 19 Août 1891.

5. — Toute infraction aux dispositions du présent arrêté donnera lieu à l'application des mesures et des peines prévues par les articles 4, 7, 9 et 10 de la loi du 19 Août 1891.

Mesures à prendre pour empêcher la destruction et l'enlèvement du frai, du fretin et du naissain, par les pêcheurs regnicoles.

ART. 1^{er}. — La pêche au moyen de la dynamite ou de toute autre matière explosive est interdite.

2. — Pendant les mois d'Avril et de Mai, les engins de pêche suivants sont seuls autorisés, à l'exclusion de tous autres : 1^o les lignes; 2^o les engins dormants; 3^o les échiquiers ou carrelets; 4^o les filets traînants manœuvrés par un seul homme non monté sur une embarcation.

3. — Les longueurs en dessous desquelles les poissons ci-après désignés doivent être rejetés à la mer, sont déter-

minées comme suit : 1^o 0^m25, les turbot, barbue, raie, flétan, morue et églefin; 2^o 0^m18, les sole, limande, plie et merlan.

Ces mesures représentent la longueur totale des poissons.

Sont considérés comme provenant de la mer territoriale, les poissons des espèces précitées, trouvés à bord des bateaux de pêche nationaux naviguant ou mouillant dans les eaux belges.

4. — Les poissons, mentionnés à l'article 3, n'atteignant pas les dimensions requises et quelle que soit leur provenance, ne peuvent être débarqués, transportés, colportés, exposés en vente ni vendus en Belgique.

5. — Les infractions au présent arrêté sont recherchées et constatées comme il est dit à l'article 3 de la loi du 19 Août 1891.

Les divers agents désignés par cette disposition ont le droit de visiter, en tout temps, les bateaux de pêche belges se trouvant dans la mer territoriale.

6. — Lorsqu'une infraction aux articles 1 ou 2 est constatée, les substances ou engins prohibés sont saisis, ainsi que le produit de la pêche, qui est vendu publiquement.

Le prix de la vente et les engins sont restitués si le prévenu est acquitté ou si l'action publique est éteinte par prescription ou autrement.

Les poissons qui n'ont pas les dimensions légales sont également saisis et rejetés à la mer ou remis sans délai à l'hospice le plus rapproché.

7. — Les peines encourues par le délinquant ou, lorsqu'il s'agit d'un délit commis sur le bateau, par le commandant ou son remplaçant, sont déterminées comme suit :

a) Pour infraction à l'article 1^{er}, une amende de 50 à 250 francs, sans préjudice aux peines encourues pour contravention à l'arrêté royal du 1^{er} Décembre 1891 ou aux dispositions qui seraient arrêtées ultérieurement concernant les substances explosives ;

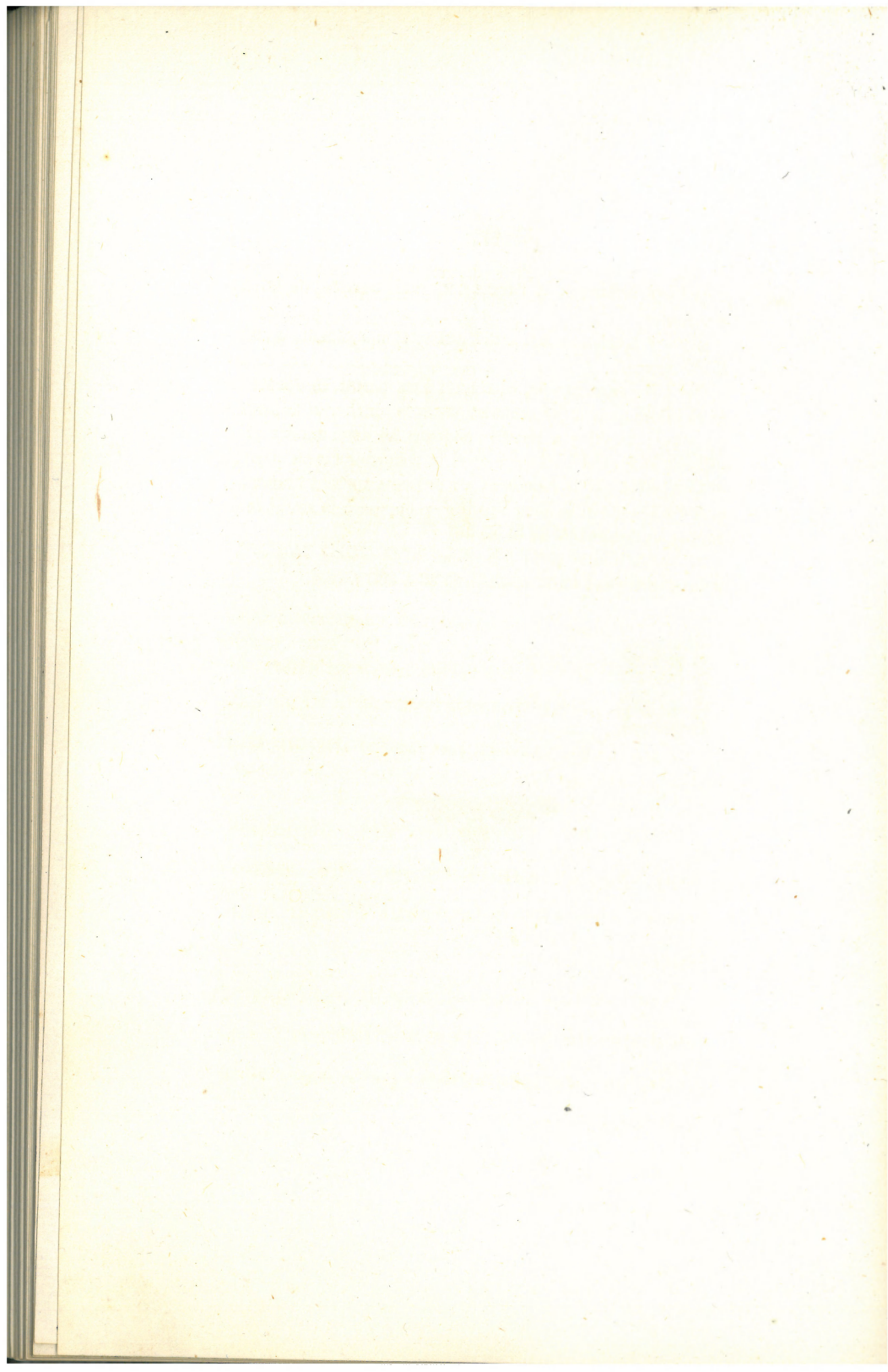
b) Pour infraction à l'article 2, une amende de 26 à 200 francs;

c) Pour infraction aux articles 3 et 4, une amende de 26 à 100 francs.

Ces taux minimum et maximum sont portés au double : 1° si l'infraction a été commise entre le coucher et le lever du soleil ; 2° s'il y a récidive endéans les deux années qui suivent une condamnation ; 3° si le commandant ou, à son défaut, celui qui le remplace, n'a pas obtempéré à l'injonction d'amener son bateau, ou s'il s'est opposé à la saisie des engins ou du produit de la pêche.

8. — Le simple refus d'amener ou de laisser visiter le bateau sera puni d'une amende de 26 à 200 francs.





L'ALLEMAGNE



La pêche côtière, comme aussi la pêche fluviale, est régie chez nos voisins d'Outre-Rhin par la loi du 30 Mai 1874.

Cette loi détermine des principes, complétés et appliqués par des ordonnances spéciales concernant chaque province.

Nous allons nous efforcer de synthétiser ces dispositions, un peu nombreuses, mais d'ailleurs remarquables par leur côté pratique.

L'idée mère qui, en Allemagne, domine, l'idée qui, selon nous, a véritablement été la cause efficiente du progrès gigantesque réalisé par cette grande nation, progrès dans l'ordre économique et social, progrès au point de vue industriel et scientifique, progrès politique, cette idée qui semble l'unique mobile de l'esprit germanique, dans les petites comme dans les grandes entreprises, ne pouvait manquer de présider à la réglementation du droit et de l'exercice de la pêche nationale.

Le bien-être général, en effet, est l'objectif immédiat, les convenances individuelles lui sont sacrifiées. L'Etat représentant la collectivité, ou les délégations qu'il se substitue, peut, lorsque l'intérêt public l'exige, exproprier le particulier de ses droits réels.

Le législateur est juste toutefois, cette expropriation n'est, somme toute, qu'un vé-

ritable rachat; sérieuses précautions sont prises pour empêcher un arbitraire vexatoire ou même une compensation insuffisante.

Le but particulièrement visé, dans l'espèce, est l'accroissement de richesse pour les fonds poissonneux et aussi leur sage exploitation. C'est en vue de ce but qu'est encouragée la création de sociétés ou de syndicats légalement institués, protégés, mais soumis aussi à des statuts strictement arrêtés et approuvés par le gouvernement.

La liberté de la pêche est de règle pour les nationaux dans les eaux territoriales allemandes. La limite de ces eaux est étendue à l'embouchure de certains fleuves; elle est déterminée pour chaque province par voie d'arrêté royal, la députation de la régence en cause entendue.

Les engins de pêche placés à demeure

et abandonnés doivent tous porter une marque particulière, déterminée, pour la pêche maritime, par ordonnance de police. Le propriétaire est toujours ainsi suffisamment désigné.

Il est absolument interdit de se servir de matières nuisibles : explosifs, étourdissants ou poisons.

Des arrêtés royaux, pris après avis des autorités provinciales intéressées, déterminent :

- 1) Les poissons qui, en raison de leur taille ou de leur poids, ne peuvent être capturés ;
- 2) Les époques et les jours où la pêche doit être interdite complètement, dans certains lieux, par certains moyens ou en vue de telle catégorie de poissons ;
- 3) Les procédés de pêche et les catégories d'engins qui peuvent être employés ;

4) La nature des engins autorisés et les restrictions apportées à leur emploi;

5) Les règles à observer par les pêcheurs — pour éviter les conflits réciproques — dans l'intérêt de la circulation publique et de la navigation — ainsi que celles destinées à faciliter la surveillance par les personnes commises à cet effet;

6) Les endroits et les époques où il est interdit de récolter les plantes marines.

Les contraventions peuvent être punies d'une amende maxima de 150 marks ou d'un emprisonnement ainsi que de la confiscation des engins prohibés.

Les poissons dont la taille ou le poids n'atteint pas les limites prescrites doivent être rejetés à l'eau, s'ils sont vivants; ils ne peuvent être d'ailleurs, ni transportés, *ni vendus*, dans toute l'étendue du territoire.

Une disposition ultérieure édictée par la loi du 30 Mars 1880 autorise les

pêcheurs intéressés à détruire, sans qu'il leur soit loisible toutefois d'employer à cet effet les armes à feu, à capturer et à conserver les loutres, plongeurs, hérons et cormorans (destructeurs du poisson et oiseaux de proie).

La pêche cotière est, en dehors des eaux qui seraient dévolues à une association, surveillée directement par les agents de l'administration centrale.

Ces employés ont, dans les limites de leurs territoires respectifs, les mêmes obligations et les mêmes droits que les membres de la police locale, pour la constatation et la répression des contraventions. Ils sont spécialement autorisés à inspecter, en tous temps, les engins de pêche employés et ceux qui se trouveraient dans les embarcations, comme aussi les poissons capturés. Ils peuvent, en tous temps, visiter les réservoirs à poissons.

Les engins sujets à confiscation qui seront trouvés en possession de tout individu surpris en flagrant délit, ou poursuivi immédiatement après le délit (haro!) seront confisqués et remis à la garde de l'autorité locale la plus rapprochée. Ils seront conservés par elle, aux frais du délinquant et à ses risques, de même que les embarcations qui auraient servi à commettre le délit. Le tout sera restitué cependant au délinquant contre consignation d'une somme à fixer par l'autorité, somme représentant le montant d'une condamnation éventuelle et les frais de conservation ou la valeur des objets servant de gage.

Faute par l'intéressé d'opérer cette consignation dans la huitaine, les objets saisis pourront être vendus à l'intervention du juge compétent.

Suivant la nature et la gravité des

contraventions, les peines prévues par la loi varient en amendes de 30 à 150 marks, ou de 7 à 28 jours de prison, le tout, sans préjudice de la confiscation du poisson saisi, sans qu'il y ait lieu à examiner si, oui ou non, il appartient au condamné.

Les étrangers surpris à pêcher dans la mer territoriale allemande sont, en vertu de l'art. 296^a du Code pénal, punis d'une amende maxima de six cents marks ou d'un emprisonnement pouvant atteindre six mois — et ce sans préjudice de la confiscation des engins de pêche et des poissons trouvés dans l'embarcation, qu'ils appartiennent ou non au condamné.

Nous avons rapidement énoncé les principales dispositions de la loi générale allemande, il nous reste à examiner, sommairement, les ordonnances qui concernent son application dans la mer territoriale du Nord.

Nous choisirons pour cette étude les dispositions qui concernent spécialement le Schleswig-Holstein; elles sont en date du 8 août 1887 et, reproduites à peu près intégralement par toutes les autres provinces, elles peuvent servir de type.

La pêche de la laitance et du frai est strictement interdite.

Les poissons dont suit l'énumération ne peuvent être capturés si, du bout du museau à l'extrémité de la nageoire caudale, ils ne mesurent :

L'esturgeon	100 centimètres
L'alose	24 "
La finte	28 "
La plie franche	18 "
Le carrelet	15 "

Le Ministre de l'agriculture est autorisé à élever, en vue de tout ou partie du territoire, les dimensions minima pour l'esturgeon à 120 cent.; il peut fixer aussi une longueur

minima plus élevée, tant pour les poissons plats ci-dessus mentionnés que pour les autres pleuronectes et la morue.

Le frai doit être remis à l'eau avec précaution de même que les poissons non parvenus à dimension suffisante.

L'autorité chargée de la surveillance peut, dans l'intérêt de la pisciculture, en vue d'études scientifiques, ou encore dans des circonstances où le bien-être public serait en jeu, autoriser le pêcheur à conserver la laitance, le frai ou le poisson de petite dimension qui lui tomberait sous la main. Cette autorisation, essentiellement temporaire, est toujours révocable.

Le frai, les alevins, les poissons non suffisamment grands, ne pourront jamais être utilisés, ni pour la fabrication de l'huile, ni pour l'alimentation des animaux, ni comme engrais ou base d'engrais,

ni pour tout autre usage agricole ou industriel.

A raison de motifs graves, dans l'intérêt de l'agriculture, temporairement, et en lieux déterminés, le président du Gouvernement pourra toutefois accorder qu'il soit fait exception à cette règle.

La pêche est interdite dans les eaux territoriales du samedi soir, à six heures, au dimanche soir, même moment.

Il est défendu d'employer les explosifs et les matières nocives destinées à étourdir ou à détruire le poisson, les instruments pouvant le blesser, tels que trappes à ressort, fourches, dards, armes à feu, etc. L'emploi de l'hameçon est autorisé.

Il est interdit de provoquer, la nuit, au moyen de torches ou de lumières, le rassemblement du poisson.

Dans toutes les eaux de la côte orientale, l'emploi des filets traînant sur le

fond, mus par les bateaux à voiles ou à vapeur, est interdit, sauf modifications apportées par le Ministre de l'agriculture.

Il est interdit d'employer des filets quelle qu'en soit d'ailleurs la dénomination, dont les mailles mouillées n'offrent pas au milieu, de nœud à nœud, une ouverture d'au moins 2 $\frac{1}{2}$ cent. Cette disposition est applicable à toutes les parties de l'engin, sauf toutefois les gorges, pour les filets qui en sont pourvus.

Sont exceptés encore de cette mesure les engins exclusivement appropriés à la capture du hareng, de l'esprot, des anchois et des crabes ; pour ces engins, aucun minimum de largeur de mailles n'est fixé.

Des ordonnances de police, prises en vertu de considérations importantes, pour la conservation du poisson ou l'accroissement d'une espèce précieuse, pourront interdire en des lieux déterminés, ou sur

un certain espace, l'emploi de certains engins ou bien encore en restreindre l'usage.

La pratique de la pêche ne peut entraver ni interrompre la navigation. Les engins fixes ou flottants doivent être posés et établis de façon telle que la libre circulation des navires et embarcations n'en soit pas gênée.

Les préposés à la surveillance de la pêche doivent porter un uniforme ou tout au moins un signe distinctif. On hissera sur leurs bateaux les couleurs allemandes auxquelles seront adjointes une ancre bleue et les lettres K F en rouge. La nuit, une lanterne rouge remplacera le drapeau. Au signal d'arrêt, qui sera donné en hissant, amenant et hissant à nouveau le drapeau ou la lanterne, tout bateau de pêche sera tenu de carguer ses voiles, de cesser de ramer et de s'arrêter. Il ne

pourra quitter la place sans en avoir reçu l'autorisation formelle.

Les contraventions à cette ordonnance qui ne seraient pas prévues par la loi de 1874 ou par le Code pénal de l'Empire seront punies d'une amende maxima de 150 marks ou d'un emprisonnement. La confiscation des engins non autorisés pourra être prononcée.

L'Allemagne ayant ratifié la convention de La Haye devait légiférer pour en assurer l'exécution.

Voici la loi promulguée, à cet effet, par Sa Majesté l'Empereur Guillaume I^{er}, le 30 Avril 1884 :

ART. 1^{er}. — Les dispositions des art. 6-23 de la convention internationale du 6 Mai 1882 concernant la police et la réglementation de la pêche dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales, sont applicables aux bâtiments destinés à la pêche maritime, même pendant leur séjour dans les eaux territoriales allemandes de la mer du Nord.

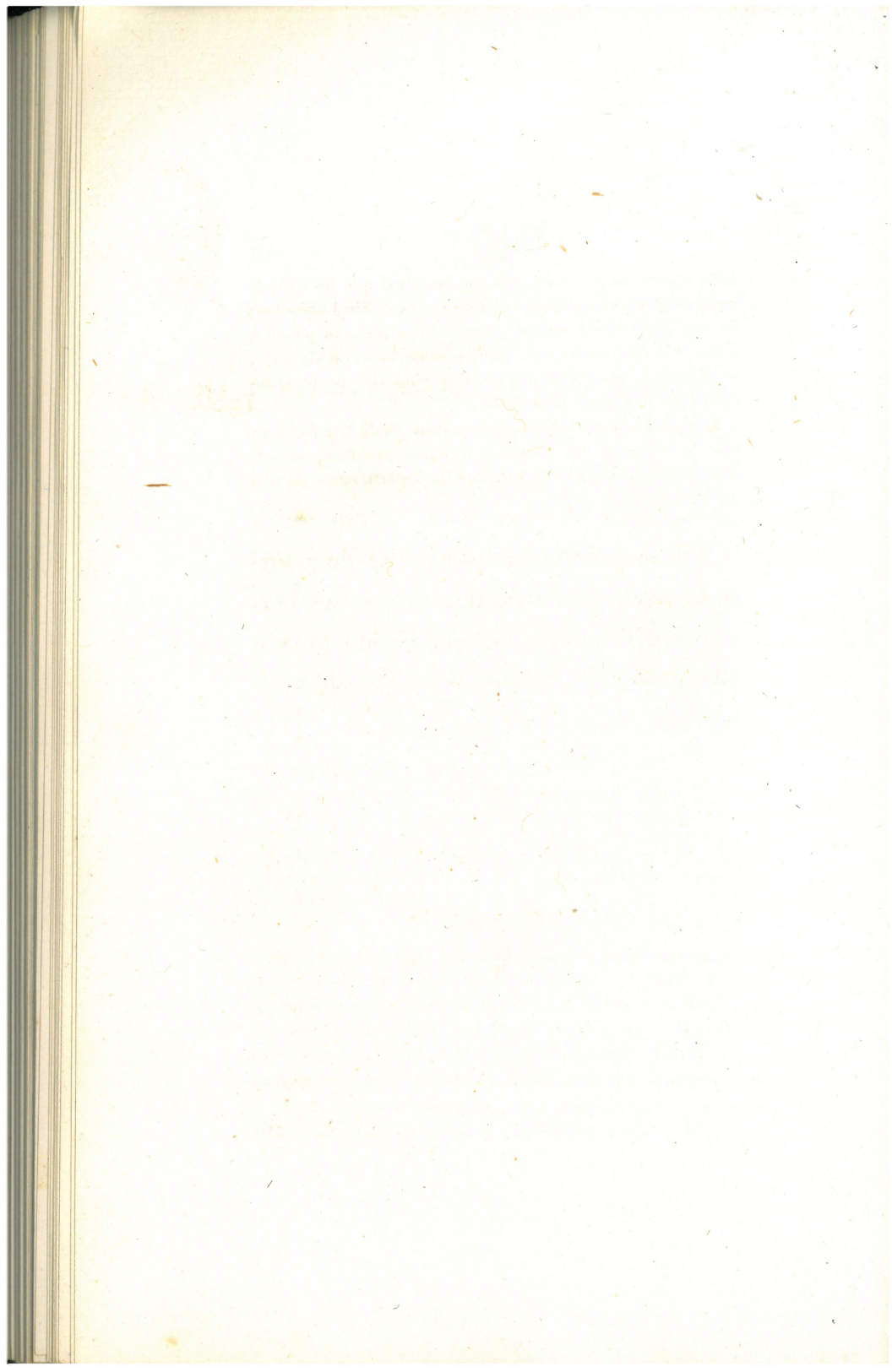
ART. 2. — Les contraventions aux dispositions contenues dans les art. 6-23 de la convention internationale du 6 Mai

1882 et dans le § 1 de la présente loi, ainsi que les contraventions aux ordonnances impériales concernant l'exécution de ces dispositions, seront punies d'une amende pouvant s'élever à 600 marks ou d'un emprisonnement de six mois, et ce pour le cas où les lois pénales générales ne requerraient pas une peine plus élevée.

Indépendamment de l'emprisonnement ou de l'amende, en cas de transport ou d'emploi d'engins prohibés, ceux-ci seront confisqués sans distinguer s'ils appartiennent ou non au délinquant.

S'il se présente impossibilité de poursuite ou de condamnation contre une personne déterminée, la confiscation pourra être prononcée comme dans les cas ordinaires.





LE DANEMARK



Nous donnons ci-dessous quelques articles de la loi qui régit la pêche maritime dans les eaux territoriales de ce pays.

Nous n'avons pu nous procurer les dispositions pénales sanctionnant les prescriptions de la législation danoise ; elles doivent être, nous paraît-il, très rigoureuses si l'on en juge du moins par certaines mesures draconiennes prises à l'égard des étrangers.

Nous appelons à ce sujet toute l'attention de nos lecteurs sur l'art. 1^{er} qui défend

aux étrangers non seulement la pêche dans les eaux domaniales de cet Etat, mais qui, par surcroît, interdit leur adjonction en qualité d'aides, aux pêcheurs regnicoles.

Beaucoup plus libérale est la loi belge; elle ouvre, en effet, nos eaux territoriales à tout bateau naviguant sous le pavillon national, ayant chez nous son port d'attache, fut-il monté, même exclusivement, par un équipage étranger.

Dispositions de la loi sur la pêche maritime, en vigueur en Danemark.

1. — Nul étranger ne pourra exercer l'industrie de la pêche dans le domaine maritime danois, à moins d'être naturalisé ou d'avoir sa résidence depuis deux ans dans le pays.

Cette interdiction s'applique même à ceux qui pêchent avec des sujets danois.

2. — Quiconque a légalement pris possession d'une pêcherie, ne peut être ni dérangé ni délogé par d'autres pêcheurs, aussi longtemps que ses engins restent dans l'eau.

et sont utilisés pour la pêche. Si des engins d'un autre pêcheur sont placés, ou s'ils vont à la dérive et s'engagent dans ceux établis en premier lieu, le propriétaire des premiers sera responsable de tout le dommage qu'il occasionnera, pourvu que l'emplacement de ces derniers ait été marqué d'une façon apparente et que le prévenu ne puisse prouver qu'il y a eu cas de force majeure.

8. — Il est défendu de pêcher le long des côtes avec des filets traînants ou autres engins analogues, ayant une charge de plus de 40 livres.

9. — On ne peut pêcher au moyen du filet pendant les mois de mars, d'avril et de mai, excepté dans le Vesterhavet (mer du Nord), le Skagerak et le Kattegat, dans les endroits où les poissons frayent principalement. Le Ministre de l'intérieur délimite ces endroits et accorde les exceptions, s'il y a lieu.

Dans le Kattegat, la pêche de la plie au moyen du Snurren aad (filet à treuil, à tourniquet) est défendue du 1^{er} juin au 15 août.

7. — Il est défendu d'entraver ou de gêner la navigation, d'endommager ou de déplacer les bouées.

Il est également défendu de laisser séjourner les engins dans l'eau, de façon que leur présence puisse être un danger pour la navigation ou empêcher l'exercice du droit de pêche.

14. — Le Ministre donne l'autorisation de pouvoir faire usage d'engins d'invention nouvelle.

16. — Cet article fixe les dimensions des mailles des filets ; il stipule que des exemplaires des engins autorisés, que les communes aurent à se procurer, doivent être déposés chez les chefs de la police ou chez les maires des villages.

20. — A moins de titres spéciaux, ou que le pêcheur n'y consente, des engins de pêche ne pourront être placés à une distance de moins de 600 pieds d'engins déjà employés.

40. — La seule possession de l'un des filets à anguilles non autorisés est interdite à une distance moindre de 48,000

pieds du Limfjord. De même la possession de filets pour la pêche du *Bed* est défendue à une distance de moins de 24,000 pieds de la mer. Toutefois ces dispositions ne s'appliquent pas aux filets qui sont exclusivement employés pour la pêche dans les lacs et par des personnes autorisées à cet effet et pour autant que la police ait été préalablement avisée.

56. — Le frai et le poisson non arrivés à maturité ne pourront servir que pour la nourriture de l'homme. L'achat et la vente en sont interdits, si ce n'est dans le cas où ils doivent servir d'appât ou pour l'élevage.

Cette défense s'applique à : la morue, le merlan, la plie, le turbot, la barbue, ne mesurant pas
le flet, la limande, n'ayant pas

Ces mesures seront prises du bout de la tête jusqu'à l'insertion de la nageoire caudale.

57. — Aucun commerce ne pourra être fait avec les espèces précitées, si l'acheteur et le vendeur savent que la pêche en a été faite dans les eaux réservées ou pendant l'époque prohibée.



LA FRANCE



toutes les époques, la pêche maritime française a joui des faveurs gouvernementales. Il importe, et c'est là le motif de cette bienveillance, que les rudes populations du littoral, habituées dès l'enfance à braver l'Océan dans ses fureurs, soient tenues en haleine. Au jour du péril national elles n'en montrent que plus d'ardeur à compléter les rangs de l'armée navale. Jadis les plus hardis corsaires se recrutaient parmi les pêcheurs.

La réglementation de cette industrie s'est cependant longtemps fait attendre.

Si dès 1681 Colbert, dans sa fameuse ordonnance, énonçait des restrictions révélant qu'à ce moment déjà on sentait la nécessité de ménager les richesses de la mer, il faut pousser jusqu'en 1852 pour rencontrer une loi protégeant sérieusement le poisson. Les doléances étaient universelles alors et le gaspillage manifeste; le fretin détruit servait partout à la fumure des terres, ou bien encore à l'alimentation du bétail; il fallait de toute nécessité réagir: d'où la loi promulguée par le Prince Louis-Napoléon, président de la République, le 6 janvier de la dite année.

Voici les dispositions de cette loi :

ART. 1^{er}. — L'exercice de la pêche côtière, ou pêche du poisson et du coquillage, tant à la mer, le long des côtes, que dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées, est soumis aux dispositions suivantes :

2. — Aucun établissement de pêcherie, de quelque nature qu'il soit; aucun parc, soit à huîtres, soit à moules; aucun dépôt de coquillages, ne peuvent être formés sur le rivage

de la mer, le long des côtes, ni dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées, sans une autorisation spéciale délivrée par le ministre de la marine.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles cette autorisation sera accordée et pourra être révoquée.

3. — Des décrets détermineront, pour chaque arrondissement ou sous-arrondissement maritime :

1° L'étendue de côte devant laquelle chaque espèce de pêche est permise ;

2° La distance de la côte, ainsi que des graus, embouchures de rivières, étangs ou canaux, à laquelle les pêcheurs devront se tenir ;

3° Les époques d'ouverture et de clôture des diverses pêches ; l'indication de celles qui seront libres pendant toute l'année ; les heures pendant lesquelles les pêches pourront être pratiquées ;

4° Les mesures d'ordre et de police à observer dans l'exercice de la pêche en flotte ;

5° Les rets, filets, engins, instruments de pêche prohibés ; les procédés et modes de pêche prohibés ;

6° Les dispositions spéciales propres à prévenir la destruction du frai et à assurer la conservation du poisson et du coquillage, notamment celles relatives à la récolte des herbes marines ; la classification du poisson qui sera réputé frai ; les dimensions au-dessous desquelles les diverses espèces de poissons et de coquillages ne pourront pas être pêchées et devront être rejetées à la mer, ou, pour les coquillages, déposées en des lieux déterminés ;

7° Les prohibitions relatives à la pêche, à la mise en vente, à l'achat, au transport et colportage, ainsi qu'à l'emploi, pour quelque usage que ce soit, du frai ou du poisson assimilé au frai, et du coquillage qui n'atteint pas les dimensions prescrites ;

8° Les appâts défendus ;



9° Les conditions d'établissement de pêcheries, de parcs à huîtres, à moules, et de dépôts de coquillages ; les conditions de leur exploitation ; les rets, filets, engins, bateaux et autres instruments, ainsi que les matériaux qui pourront y être employés ;

10° Les mesures de police touchant l'exercice de la pêche à pied ;

11° Enfin, et généralement, les mesures d'ordre et de précautions propres à assurer la conservation de la pêche et à en régler l'exercice.

4. — Les préfets maritimes et, dans les sous-arrondissements, les chefs du service de la marine fixeront, par des arrêtés, les époques d'ouverture et de clôture de la pêche des huîtres et des moules, et détermineront les huîtrières et moulières qui seront mises en exploitation.

Ces arrêtés seront, dans la quinzaine, transmis au ministre de la marine.

5. — Quiconque aura formé sans autorisation un établissement de pêche, de parc à huîtres ou à moules, ou de dépôt de coquillages, de quelque nature qu'il soit, sera puni d'une amende de 50 à 250 francs, et pourra, en outre, être puni d'un emprisonnement de six jours à un mois.

La destruction des établissements formés sans autorisation aura lieu aux frais des contrevenants.

6. — Sera puni des peines portées par l'article précédent :

1° Quiconque se sera servi d'appâts prohibés ;

2° Quiconque, dans l'établissement ou l'exploitation des pêcheries, parcs ou dépôts autorisés, aura contrevenu aux décrets rendus en exécution du paragraphe 9 de l'article 3.

Dans ce cas, l'autorisation pourra être révoquée et les établissements détruits aux frais des contrevenants.

7. — Sera puni d'une amende de 25 à 125 francs ou d'un emprisonnement de trois à vingt jours :

1° Quiconque aura fabriqué, détenu hors de son domicile,

ou mis en vente les rets, filets, engins, instruments de pêche prohibés par les règlements, ou en aura fait usage ;

2° Quiconque aura contrevenu aux dispositions spéciales établies par les règlements pour prévenir la destruction du frai et du poisson assimilé au frai, ou pour assurer la conservation et la reproduction du poisson et du coquillage ;

3° Quiconque aura fait usage d'un procédé ou mode de pêche prohibé par un décret rendu en exécution du paragraphe 5 de l'article 3 ;

4° Quiconque aura pêché, transporté, mis en vente ou employé à un usage quelconque le frai, le poisson assimilé au frai, le poisson ou le coquillage dont les dimensions n'atteindraient pas le minimum déterminé par les règlements.

La peine sera double lorsque le transport aura lieu par bateaux, voitures ou bêtes de somme.

8. — Sera puni d'un emprisonnement de deux à dix jours et d'une amende de 5 à 100 francs :

1° Quiconque se livrera à la pêche pendant les temps, saisons et heures prohibés, ou aura pêché en dedans des limites fixées par les décrets ou arrêtés rendus pour déterminer la distance de la côte, de l'embouchure des étangs, rivières et canaux dans lesquels la pêche aura été interdite ;

2° Quiconque aura enfreint les prescriptions relatives à l'ordre et à la police de la pêche en flotte ;

3° Quiconque se sera refusé à laisser opérer dans les pêcheries, parcs, lieux de dépôt de coquillages, bateaux de pêche et équipages, les visites requises par les agents chargés, aux termes du paragraphe 1^{er} de l'article 14, de la recherche et de la constatation des contraventions.

9. — Seront punies d'une amende de 2 à 50 francs, ou d'un emprisonnement d'un à cinq jours, toutes autres contraventions aux règlements rendus en exécution de l'article 3.

10. — En cas de conviction de plusieurs infractions à la présente loi et aux arrêtés et règlements rendus pour son exécution, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la déclaration du procès-verbal de contravention pourront être cumulées, s'il y a lieu, sans préjudice des peines de la récidive.

11. — En cas de récidive, le contrevenant sera condamné au maximum de la peine de l'amende ou de l'emprisonnement; ce maximum pourra être élevé jusqu'au double.

Il y a récidive lorsque, dans les deux ans précédents, il a été rendu contre le contrevenant un jugement pour contravention en matière de pêche.

12. — Pourront être déclarés responsables des amendes prononcées pour contraventions prévues par la présente loi, les armateurs des bateaux de pêche, qu'ils en soient ou non propriétaires, à raison des faits des patrons et équipages de ces bateaux; ceux qui exploitent les établissements de pêcheries, de parcs à huîtres ou à moules et de dépôts de coquillages, à raison des faits de leurs agents ou employés.

Ils seront, dans tous les cas, responsables des condamnations civiles. Seront également responsables, tant des amendes que des condamnations civiles, les pères, maris et maîtres, à raison des faits de leurs enfants mineurs, femmes, préposés et domestiques.

Cette responsabilité sera réglée conformément au dernier paragraphe de l'article 1384 du Code civil.

13. — La recherche des rets, filets, engins et instruments de pêche prohibés pourra être faite à domicile chez les marchands et fabricants.

14. — Les rets, filets, engins et instruments de pêche prohibés seront saisis; le jugement en ordonnera la destruction.

Le poisson et le coquillage saisis pour cause de délit seront vendus sans délai dans la commune la plus voisine, dans les formes prescrites par l'article 42 de la loi du 15 avril 1829; le prix en sera confisqué en cas de condamnation.

Les officiers et agents, chacun dans la limite de ses attributions, ont le droit de requérir directement la force publique pour la répression des infractions en matière de pêche maritime, ainsi que pour la saisie des filets, engins et appâts prohibés, et du poisson et des coquillages pêchés en contravention.

15. — Le produit des amendes et confiscations sera attribué à la Caisse des invalides de la marine; sous la déduction du cinquième de ces amendes et confiscations, lequel sera attribué à l'agent qui aura constaté la contravention, sans que cette allocation puisse excéder 25 francs pour chaque infraction.

16. — Les infractions sont recherchées et constatées par les commissaires de l'inscription maritime, les officiers et officiers-mariniers commandant les bâtiments et les embarcations garde-pêches, les inspecteurs des pêches maritimes, les syndics des gens de mer, les prud'hommes pêcheurs, les gardes jurés de la marine, les gardes maritimes et les gendarmes de la marine.

Lorsque l'infraction portera sur le fait de vente, transport ou colportage du frai, du poisson assimilé au frai, du poisson ou coquillage n'atteignant pas les dimensions prescrites, elle pourra être également constatée par les officiers de police judiciaire, les agents municipaux assermentés, les employés des contributions indirectes et des octrois.

17. — Les procès-verbaux devront être signés; ils devront, et à peine de nullité, être, en outre, affirmés, dans les trois jours de la clôture desdits procès-verbaux, par-devant le juge de paix du canton ou l'un de ses suppléants, ou par-devant le maire ou l'adjoint, soit de la commune de la résidence de l'agent qui dresse le procès-verbal, soit de celle où le délit a été commis.

Toutefois, les procès-verbaux dressés par les officiers du commissariat de la marine chargés du service de l'inscription maritime, par les officiers et officiers-mariniers com-

mandant les bâtiments et embarcations garde-pêches, et les inspecteurs des pêches maritimes, ne sont point soumis à l'affirmation.

18. — Toutes poursuites en raison des infractions commises à la présente loi et aux décrets et arrêtés rendus en exécution des articles 3 et 4 seront portées devant les tribunaux correctionnels.

Si le délit a été commis en mer, elles seront portées devant le tribunal du port auquel appartient le bateau.

Ces poursuites seront intentées dans les trois mois qui suivront le jour où la contravention aura été constatée.

A défaut de poursuites intentées dans ce délai, l'action publique et les actions privées relatives aux contestations entre pêcheurs seront prescrites.

19. — Les poursuites auront lieu à la diligence du ministère public, sans préjudice du droit de la partie civile ; elles pourront être aussi intentées à la diligence des officiers du commissariat chargés de l'inscription maritime. Ces officiers, en cas de poursuites par eux faites, ont droit d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendus à l'appui de leurs conclusions.

20. — Les procès-verbaux feront foi jusqu'à inscription de faux.

A défaut de procès-verbaux ou en cas d'insuffisance de ces actes, les infractions pourront être prouvées par témoins.

21. — Les citations, actes de procédure et jugements sont dispensés du timbre et enregistrés gratis.

Les citations et significations seront faites et remises sans frais par les syndics des gens de mer, les gardes jurés, les gardes maritimes et les gendarmes de la marine. Si la contravention a été constatée par des officiers de police judiciaire, des agents municipaux assermentés, des employés des contributions indirectes ou des octrois, les significations pourront être aussi remises par les agents de la force publique.

Les jugements seront signifiés par simple extrait contenant le nom des parties et le dispositif du jugement.

Cette signification fera courir les délais d'opposition, d'appel et de pourvoi en cassation.

22. — En cas de recours en cassation, l'amende à consigner est réduite à la moitié du taux fixé par l'article 419 du Code d'instruction criminelle.

23. — Les receveurs de l'administration de l'enregistrement et des domaines sont chargés du recouvrement des amendes prononcées pour contravention à la présente loi et aux décrets et arrêtés rendus pour son exécution ; ils verseront les fonds en provenant dans les mains des trésoriers de la Caisse des invalides de la marine.

24. — Sont et demeurent abrogés, en ce qu'ils ont de contraire aux dispositions de la présente loi, les lois et règlements aujourd'hui existants sur la police de la pêche côtière ou pêche du poisson et du coquillage à la mer, le long des côtes, ainsi que dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées.

Sont également abrogés les règlements relatifs à la récolte du varech, sart, goémon et autres herbes marines.

Toutefois, ces lois et règlements continueront provisoirement à être exécutés, mais sous les peines ci-dessus énoncées pour les contraventions aux dispositions qu'ils contiennent, jusqu'à la publication des décrets à intervenir en conformité de l'article 3, laquelle publication devra avoir lieu dans l'année qui suivra la promulgation de la présente loi.

Il n'est, d'ailleurs, pas dérogé à la loi du 23 juin 1846, sur les pêcheries dans les mers situées entre les côtes de France et celles du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Un décret en date du 10 mai 1862 modifie la loi que nous venons de relater. Voici les termes de ce décret :

ART. 1^{er}. — La pêche de tous poissons, crustacés et coquillages, autres que les huîtres, est libre pendant toute l'année à une distance de trois milles au large de la laisse de basse mer.

La pêche des huîtres est libre du 1^{er} septembre au 30 avril, sur les bancs hors baies ou situés à trois milles des côtes, avec tous bateaux pontés ou non pontés sans tonnage déterminé.

Les pêcheurs sont tenus d'observer dans les mers situées entre les côtes de France et celles du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les prescriptions de la convention du 2 août 1839 et du règlement international du 23 juin 1843.

2. — Sur la demande des prud'hommes des pêcheurs, de leurs délégués, et, à défaut, des syndics des gens de mer, certaines pêches peuvent être temporairement interdites sur une étendue de mer au delà de trois milles du littoral, si cette mesure est commandée par l'intérêt de la conservation des fonds ou de la pêche de poissons de passage.

L'arrêté d'interdiction est pris par le préfet maritime.

3. — En dedans de trois milles des côtes, la pêche des poissons, crustacés et coquillages autres que les huîtres, est permise toute l'année, de jour et de nuit, sous les conditions ci-après :

1^o Les filets fixes, à simple, double, ou triple nappe (1), et les filets à poche, auront des mailles d'au moins vingt-cinq millimètres en carré.

(1) Les filets fixes sont ceux qui, tenus au fonds au moyen de piquets ou de poids, ne changent pas de position une fois calés.

Les marins peuvent en faire usage en bateau ou autrement.

2° Les *filets flottants* (1) ne sont assujettis à aucune dimension de maille.

Sont assimilés aux filets flottants les filets fixes dont la relingue inférieure est élevée de manière à laisser toujours un intervalle de vingt centimètres au moins entièrement libre au-dessus de la dite relingue.

3° La grande seine à jet aura des mailles de vingt-cinq millimètres en carré.

Les dimensions des mailles des filets employés dans la Méditerranée reste fixées telles qu'elles l'ont été par le décret du 19 novembre 1859, lorsque ces dimensions sont inférieures à celles prescrites par le présent décret.

4. — Tous les filets, engins et instruments destinés à des pêches spéciales, telles que celles des anguilles, du nonnat, des soclets, chevrettes, lançons et poissons de petites espèces, ne sont assujettis à aucune condition de forme, de dimension, de poids, de distance ou d'époque.

L'emploi en est déclaré aux agents maritimes.

Ils ne peuvent servir qu'aux genres de pêche auxquels ils sont destinés et pour lesquels ils ont été déclarés.

S'ils sont employés autrement, ils seront considérés comme prohibés.

L'usage des foënes, hameçons et dragues à coquillages n'est assujetti qu'aux mesures d'ordre et de police.

Les seines et filets destinés à la pêche des éperlans et des mullets sont, s'il y a lieu, réglementés par les préfets maritimes.

5. — Continuent à être prohibés, les guideaux, gords et autres filets fixes à poche, dans les fleuves, rivières et canaux et à leurs embouchures.

(1) Les filets flottants sont ceux qui vont au gré du vent, du courant, de la lame, ou à la remorque d'un bateau, sans jamais s'arrêter au fond.

6. — L'usage des *filets traînants* (1) pour la pêche de toutes espèces de poissons peut être, sur la proposition des préfets maritimes, autorisé, par des arrêtés de notre ministre de la marine et des colonies, à moins de trois milles de la côte, dans les localités où, soit à raison de la profondeur des eaux, soit pour toute autre cause, il ne présente aucun inconvénient.

Ces filets doivent avoir des mailles d'au moins 25 millimètres en carré.

Dans aucun cas, il n'est fait usage de filets traînants à moins de 500 mètres des huîtrières.

7. — Toute espèce de pêche, par quelque procédé que ce soit, à moins de trois milles de la côte, peut, sur une étendue déterminée du littoral, être temporairement interdite, lorsque l'interdiction est reconnue nécessaire pour sauvegarder soit la reproduction des espèces, soit la conservation du frai et du fretin.

L'interdiction est prononcée par un décret impérial rendu sur la proposition de notre ministre de la marine et des colonies.

8. — Les préfets maritimes fixent par des arrêtés les époques d'ouverture et de clôture de la pêche des huîtres sur les bancs dans l'intérieur des baies et sur ceux situés à moins de trois milles de la côte.

Ils déterminent les huîtrières qui seront mises en exploitation.

Cette pêche est interdite avant le lever et après le coucher du soleil.

A moins d'exception ordonnée par le préfet maritime, dans l'intérêt du nettoyage des bancs d'huîtres, les pêcheurs doivent immédiatement rejeter à la mer les poussiers,

(1) Les filets traînants sont ceux qui, coulés au fond au moyen de poids placés à la partie inférieure, y sont promenés sous l'action d'une force quelconque.

sables, graviers et fragments d'écailles, ainsi que les petites huîtres au-dessous des dimensions réglementaires.

Toutefois, dans les localités où il existe des étalages ou autres établissements propres à recevoir les petites huîtres, ces dernières peuvent y être déposées au lieu d'être rejetées sur les fonds.

9. — Des fossés et réservoirs à poissons peuvent, après autorisation, être établis sur les propriétés privées recevant les eaux de la mer.

Les arrêtés d'autorisation, rendus par notre ministre de la marine et des colonies, déterminent, suivant la disposition et l'étendue des lieux, les conditions d'exploitation de ces réservoirs.

Sont permis, en se conformant aux règlements, les dépôts d'huîtres, de moules et de coquillages dans les propriétés privées.

10. — A l'avenir, il ne sera établi aucune pêcherie à poissons, soit sur le domaine maritime, soit sur une propriété privée.

Les détenteurs de pêcheries actuellement existantes seront tenus, lorsqu'ils en seront requis, et dans les délais ultérieurement déterminés, de justifier de leurs titres de propriété ou des actes d'autorisation.

11. — Il est défendu de pêcher, de faire pêcher, de saler, d'acheter, de vendre, de transporter et d'employer à un usage quelconque :

1° Les poissons qui ne sont pas encore parvenus à la longueur de 10 centimètres, mesurée de l'œil à la naissance de la queue, à moins qu'ils ne soient réputés poissons de passage ou qu'ils n'appartiennent à une espèce qui, à l'âge adulte, reste au-dessous de cette dimension ;

2° Les homards et les langoustes au-dessous de 20 centimètres de l'œil à la naissance de la queue ;

3° Les huîtres au-dessous de 5 centimètres.

12. — Les préfets maritimes déterminent par des arrêtés

toutes les mesures de police, d'ordre et de précaution propres à empêcher tous accidents, dommages, avaries, collisions, etc. et à garantir aux marins le libre exercice de la pêche.

13. — Tous les arrêtés rendus par les préfets maritimes en matière de pêche côtière sont soumis à l'approbation de notre ministre de la marine et des colonies.

14. — Sont et demeurent rapportées les dispositions des décrets et règlements antérieurs qui sont contraires au présent décret.

Les dispositions prévues par la loi du 9 janvier 1852 et par le décret du 10 mai 1862 sont d'ordre général et trouve leur application dans toutes les eaux domaniales françaises.

Les côtes de ce pays, très étendues, sont, on le sait, divisées en arrondissements, partagés eux-mêmes en quartiers ; des mesures spéciales, requises par la situation, ont été prescrites en vue de chacun d'eux.

Nous ne citerons que celles déterminées pour l'arrondissement de Cherbourg et tout particulièrement pour le quartier de

Dunkerque, le plus directement en contact avec la mer du Nord, nous bornant au surplus à relater les points qui peuvent être mis en parallèle avec notre législation nationale.

Le titre IV du décret du 4 juillet 1853 appelle tout d'abord notre attention. Il traite des rets, filets, engins, modes et procédés de pêche prohibés, le voici :

ART. 55. — Sont prohibés, dans l'étendue du premier arrondissement, les rets, filets, engins, instruments, modes et procédés de pêche autres que ceux décrits ci-dessous et au titre IX des pêcheries :

1° Les folles.

Les mailles des folles ou filets à raies auront au moins 0^m110 en carré.

2° Les demi-folles, grandes canières, grandes pentières et grands rieux.

Les mailles de ces divers filets auront au moins 0^m067 en carré.

3° Les petites canières, petites pentières, petits rieux, cibaudières.

Les mailles de ces filets auront au moins 0^m054 en carré.

Il en sera ainsi de tous les autres rets à nappe simple, les hauts parcs exceptés, connus sous tels noms et dénominations que ce puisse être.

4° Les traux sédentaires.

Les traux sédentaires et toute autre espèce de rets

tramaillés, soit qu'on les destine à devenir fondriers ou flottants, auront les mailles de la nappe du milieu de 0^m035 au moins en carré; les mailles des rets des deux côtés seront au moins de 0^m150 en carré.

Tous les filets ci-dessus mentionnés, dont l'usage, interdit aux pêcheurs à pied, n'est permis qu'en bateau, peuvent être employés pendant toute l'année et à quelque distance que ce soit des côtes.

5^e Le chalut.

Le chalut ou rets traversier aura la forme d'un sac conique tronqué ne présentant aucun étranglement.

Il sera fait avec un filet dont les mailles, lacées de suite, auront 0^m035 au moins en carré.

La partie supérieure de la gueule du chalut sera transfilée sur une vergue en bois dont la longueur n'excédera pas 11^m500. Aux extrémités de cette vergue seront fixés deux chandeliers en fer de la forme d'un quart de cercle, s'appuyant sur son diamètre.

Le poids total de ces deux chandeliers ne pourra dépasser 130 kilogrammes.

La partie inférieure de la gueule pourra être garnie soit d'un bourrelet de filet et de bitord dont la grosseur sera de 0^m180 à 0^m250 de diamètre, au plus, soit d'une chaîne ou de plomb dont le poids total n'excédera pas 50 kilogrammes.

Le dessous du chalut, à son extrémité, pourra être garni, sur une longueur de 3 mètres, d'un renfort de vieux filets; mais ce renfort devra être établi de manière à ne point croiser ni rétrécir les mailles du chalut, qui conserveront toujours au moins 0^m035 en carré.

Les mailles des filets supplémentaires qui peuvent être adaptés au chalut auront au moins 0^m035 en carré.

Si la vergue d'ouverture du chalut n'atteint pas la longueur maximum ci-dessus indiquée, le poids de l'armature subira une réduction proportionnelle.

La pêche au chalut ne sera pratiquée que par des bateaux de 6 tonneaux au moins.

L'usage de cet engin n'est permis qu'à 6 milles au large de la laisse de basse mer, pendant les mois d'avril, mai, juin, juillet et août, et à 3 milles au large de la laisse de basse mer, pendant le reste de l'année.

6° Le petit chalut ou chalut à chevrettes.

Ce chalut aura au plus 8 mètres de longueur sur 4 mètres de largeur. Ses mailles auront au moins 0^m014 en carré.

L'ouverture sera soutenue par une traverse en bois aux extrémités de laquelle seront adaptés deux chandeliers en fer, à bouts relevés, de la hauteur de 0^m050 et dont le poids total n'excédera pas 9 kilogrammes.

La partie inférieure du filet sera chargée au plus de 4 kilogrammes de plomb.

L'extrémité, tranchée carrément, sera égale au cinquième de l'ouverture et maintenue par une verge en fer, par une petite verge en bois ou par un gros funin.

La pêche au petit chalut est formellement interdite du 1^{er} avril au 1^{er} septembre.

Les autres conditions relatives à l'emploi du petit chalut seront énoncées au titre des quartiers dans lesquels cet instrument est permis.

7° La seine claire.

Les mailles de ce filet auront au moins 0^m027 en carré.

Les conditions relatives à son emploi seront déterminées au titre des quartiers où il est autorisé.

8° La seine drue ou filet à éperlans et à lançons.

Les mailles de ce filet, exclusivement destiné à la pêche de l'éperlan et du lançon, auront au moins 0^m011 en carré.

Les conditions relatives à son emploi seront déterminées au titre des quartiers où il est autorisé.

9° Les nasses et autres engins destinés à la pêche de l'éperlan et des anguilles.

Les verges de ces engins auront entre elles 0^m007 d'écartement au moins.

10° Les rets à hareng.

Les mailles des rets, filets ou appelets pour faire la pêche du hareng auront au moins 0^m025 en carré.

L'usage de ces filets est permis pendant toute l'année.

11° Les rets à sardines.

Les mailles des rets à sardines auront au moins 0^m009 en carré.

L'usage de ces filets est permis pendant toute l'année.

12° Les rets à maquereau.

Les mailles des rets ou appelets à maquereau auront au moins 0^m030 en carré.

L'usage en est permis pendant toute l'année.

Il est interdit de charger les filets dérivants à maquereau, dans leur partie inférieure, de plomb ou de pierres.

13° Le carreau ou humier.

Ce filet aura les mailles de 0^m014 en carré.

L'usage en est permis pendant toute l'année, mais de jour seulement et en bateau.

14° Le filet à saumon.

Les mailles du filet à saumon seront lacées de suite et auront au moins 0^m060 en carré.

L'usage en est permis pendant toute l'année.

15° Les havenets, haveneaux, grenadiers, servant à la pêche des chevrettes.

Les mailles de ces filets seront lacées de suite et auront au moins 0^m012 en carré.

Ces filets seront montés, sans rétrécissement aucun, sur une fourche ou sur un cercle auquel sera adapté un manche.

La traverse sera formée d'un bâton rond ou d'une corde qui ne pourra excéder 1^m20 de longueur. La corde pourra être chargée de 0 k. 500 de plomb.

L'usage de ces engins est permis toute l'année, mais pendant le jour seulement.

16° Les chaudières et autres instruments sédentaires employés à la pêche de la chevette.

L'usage en est permis pendant toute l'année.

.

ART. 56. — Sont également prohibés :

1° Les rets, filets, engins, instruments, modes et procédés de pêche qui, quoique autorisés d'une manière générale, seraient employés dans un quartier où l'usage n'en est pas spécialement permis ;

2° Les rets, filets, engins, instruments, modes et procédés de pêche exclusivement destinés à la pêche de certains poissons ou coquillages, lorsqu'ils sont employés à d'autres pêches ou en dehors des époques indiquées ;

3° Les rets, filets, engins, instruments, modes et procédés de pêche employés dans des conditions et sur des points autres que ceux qui sont déterminés par le présent décret.

ART. 57. — Les titres particuliers à chaque quartier détermineront quels sont, parmi les rets, filets, instruments, engins, modes et procédés de pêche décrits en l'article 55, ceux dont l'usage est permis dans le quartier.

Toutefois, les rets, filets, instruments, engins, modes et procédés de pêche dont l'usage est autorisé d'une manière générale dans l'étendue de l'arrondissement, mais qui ne sont pas mentionnés au titre de chaque quartier, pourront y être ajoutés, en vertu d'une décision du ministre de la marine.

Quant aux dispositions relatives aux pêcheries, énoncées au titre IX, elles sont applicables à tous les établissements de cette nature existants dans le premier arrondissement.

ART. 58. — Les rets, filets, instruments, engins, modes et procédés de pêche non décrits en l'article 55 ne pourront être mis en usage dans l'arrondissement qu'en vertu d'un décret.

ART. 59. — Les mailles des filets de toute espèce devront présenter les dimensions réglementaires lorsque ces filets sont imbibés d'eau.

Nous extrayons du titre VI, exposant les " dispositions spéciales propres à prévenir la destruction du frai et à assurer la conservation du poisson et du coquillage, notamment celles relatives à la récolte des herbes marines ; classification du poisson réputé frai ; dimensions au-dessous desquelles les diverses espèces de poissons et de coquillages ne pourront pas être pêchées et devront être rejetées à la mer, ou, pour les coquillages, déposées en des lieux déterminés „ tout ce qui, au besoin, se pourrait appliquer à la grande pêche maritime belge.

ART. 126. — Les œufs de tous les poissons, ainsi que ceux des crustacés, sont compris sous la dénomination de frai.

Il est interdit de les pêcher ou recueillir de quelque manière que ce soit, sauf l'exception prévue à l'article 136.

La gueldre est assimilée au frai.

ART. 127. — Il est interdit de pêcher les poissons, crustacés ou coquillages indiqués ci-après qui n'ont pas les dimensions suivantes (1) :

(1) Nous tenons à noter ici que la capture des crevettes n'ayant pas une longueur minimum de 30 millimètres est interdite.

<p>Poissons Ronds</p> <p>(Longueur de l'œil à la naissance de la queue.)</p>	Colin	0 ^m 270
	Alose	
	Feinte	
	Saumon	
	Esturgeon	
	Morue	0 ^m 160
	Bar	
	Mulet	
	Lieu	
	Dorade	
	Merlan	0 ^m 120
	Grondin	
	Surmulet	
	Maquereau	
	Truite saumonée	
<p>Poissons Plats</p> <p>(Longueur de l'œil à la naissance de la queue.)</p>	Vive	0 ^m 090
	Brème	
	Vieille	
	Godes	
	Éperlans	
	Turbot	0 ^m 200
	Raie	
	Flet	
	Barbue	
	Limande	
<p>Poissons Longs</p> <p>(Longueur de l'œil à la naissance de la queue.)</p>	Sole	0 ^m 160
	Carrelet	
	Anguille	
	Congre	0 ^m 270
	Lingue	

ART. 128. — Il est également défendu de pêcher tous les poissons de mer non dénommés ci-dessus, sauf les exceptions prévues aux articles 129 et 130, dont la longueur, mesurée de l'œil à la naissance de la queue, est au-dessous de 0^m081.

La même défense s'applique aux poissons d'eau douce

qui n'atteignent pas les dimensions prescrites par les règlements rendus en vertu de la loi du 15 avril 1829 sur la pêche fluviale.

ART. 131. — Il est interdit de donner ou de faire donner, de saler, d'acheter, de vendre ou de faire vendre, de transporter, de colporter et d'employer à un usage quelconque, notamment à la nourriture des animaux et à l'engrais des terres :

1° Le frai et le crustacé assimilé au frai désignés à l'article 126 ;

2° Les poissons, crustacés et coquillages nomenclaturés à l'article 127, et qui n'ont pas la dimension minimum y indiquée pour chaque espèce ;

3° Les poissons mentionnés à l'article 128.

ART. 134. — Il est prescrit aux pêcheurs en bateau ou à pied, aux détenteurs de pêcheries, de parcs à huîtres, à moules, ou de dépôts de coquillages, aux marchands, colporteurs, voituriers, capitaines, maîtres ou patrons et à tous ceux qui transportent du poisson et du coquillage, de laisser visiter, à la première réquisition, par les officiers, administrateurs ou agents chargés de la police des pêches, leurs bateaux, voitures, mannes et autres objets contenant le poisson ou le coquillage.

ART. 194. — Indépendamment de leur nom et de l'indication de leur port d'attache, qu'ils doivent porter à la poupe, en conformité de l'article 6 du décret du 19 mars 1852, les bateaux de pêche portent la lettre initiale de leur port d'attache et leur numéro d'inscription.

ART. 196. — Les lettres et les numéros sont placés sur chaque côté de l'avant du bateau, à 0^m080 ou 0^m100 au-

dessous du plat-bord, et doivent être peints en blanc, à l'huile, sur un fond noir.

Les dimensions de ces lettres et de ces numéros sont, pour les bateaux de 15 tonneaux et au-dessus, de 0^m450 de hauteur sur 0^m060 de trait.

Pour les bateaux au-dessous de 15 tonneaux, ces dimensions sont de 0^m250 de hauteur sur 0^m040 de trait.

Les mêmes lettres et numéros sont également placés sur chaque côté de la grande voile du bateau, et peints à l'huile, en noir sur les voiles blanches, et en blanc, aussi à l'huile, sur les voiles tannées ou noires.

Ces lettres et numéros ainsi portés sur les voiles ont un tiers de plus de dimension en tout sens que ceux placés sur l'avant du bateau.

ART. 197. — Il est interdit d'effacer, de couvrir ou de cacher, par aucun moyen quelconque, les lettres et les numéros placés sur les bateaux et sur les voiles.

ART. 198. — Les lettres et les numéros affectés à chaque bateau sont portés sur les bouées, barils et flottes principales de chaque filet, et sur tous les autres instruments de pêche appartenant à ce bateau.

Ces lettres et ces numéros sont de dimensions suffisantes pour être facilement reconnus.

Les propriétaires de filets ou autres instruments de pêche peuvent, en outre, les marquer de tels signes qu'ils jugent convenables, sauf à en donner avis au syndic des gens de mer, qui en tient note.

ART. 208. — Il est interdit à tout pêcheur d'acheter ou d'importer du poisson provenant de pêche étrangère.

ART. 225. — Les rets, filets, engins et instruments de pêche dont l'usage est permis dans le quartier de Dunkerque, sous

les conditions exprimées en l'article 55 des dispositions générales, sont :

- 1° Les folles ;
- 2° Les demi-folles, grandes canières, grandes pentières et grands rieux ;
- 3° Les petites canières, petites pentières, petits rieux, cibaudières ;
- 4° Les traux sédentaires ;
- 5° Le chalut ;
- 6° Les nasses et autres engins destinés à la pêche de l'éperlan et des anguilles ;
- 7° Les rets à hareng ;
- 8° Les rets à sardines ;
- 9° Les rets à maquereau ;
- 10° Le carreau ou hunier ;
- 11° Le filet à saumon ;
- 12° Le havenet, haveneau ou grenadier, servant à la pêche des chevrettes ;
- 13° Les chaudières et autres instruments sédentaires employés à la pêche des chevrettes.

.

La Convention de La Haye fut ratifiée le 15 mars 1884 par décret du président Grévy, porté en exécution de la loi du 15 janvier de la dite année. Les Chambres françaises avaient adopté une loi tendant à la répression des infractions à cette convention internationale ; elle fut promulguée le même jour, en voici le texte :

ARTICLE 1^{er}. — Les infractions à la convention internationale du 6 mai 1882, ayant pour objet de régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales qui seront commises par tout individu faisant partie de l'équipage d'un bateau de pêche français, seront jugées par le tribunal correctionnel, soit de l'arrondissement où sera situé le corps d'attache auquel appartiendra le bateau du délinquant soit de l'arrondissement du premier port de France dans lequel sera conduit le bateau.

ART. 2. — Les poursuites auront lieu à la diligence du ministère public, sans préjudice du droit de la partie civile.

Elles pourront être aussi intentées à la diligence des officiers du commissariat chargés de l'inscription maritime. Ces officiers, en cas de poursuites par eux faites, auront le droit d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendus à l'appui de leurs conclusions.

ART. 3. — Les poursuites seront intentées dans les trois mois qui suivront le jour où la contravention aura été constatée.

A défaut de poursuites intentées dans ce délai, l'action publique et les actions privées relatives aux contestations entre pêcheurs seront prescrites.

ART. 4. — Les procès-verbaux dressés, soit par les commandants des bâtiments croiseurs français, soit par les commandants des bâtiments croiseurs des nations qui ont signé la convention internationale du 6 mai 1882, ou qui y adhéreront, ne seront point soumis à l'affirmation et feront foi jusqu'à inscription de faux.

A défaut de procès-verbaux ou en cas d'insuffisance de ces actes les infractions pourront être prouvées par témoins.

ART. 5. — Les citations, actes de procédure et jugements sont dispensés du timbre et enregistrés gratis.

Les citations et significations seront faites et remises, sans frais, soit par les soins des agents diplomatiques ou

consulaires, soit des commissaires de l'inscription maritime ou de leurs subordonnés.

Les jugements seront signifiés par simple extrait contenant le nom des parties et le dispositif du jugement.

Cette signification fera courir les délais d'opposition, d'appel et de pourvoi en cassation.

ART. 6. — En cas de recours en cassation, l'amende à consigner est réduite à moitié du taux fixé par l'article 419 du Code d'instruction criminelle.

ART. 7. — Les percepteurs des contributions directes sont chargés du recouvrement des condamnations pécuniaires prononcées pour contravention à la présente loi.

ART. 8. — Sera puni d'une amende de 25 à 125 francs ou d'un emprisonnement de trois à vingt jours :

1° Quiconque aura fabriqué, détenu hors de son domicile, mis en vente, embarqué ou fait embarquer des instruments ou engins servant exclusivement à couper ou à détruire les filets.

2° Quiconque aurait fait usage de ces mêmes instruments ou engins.

ART. 9. — La peine sera double lorsque l'embarquement ou l'usage des instruments ou engins prohibés aura eu lieu pendant la nuit.

ART. 10. — La recherche des instruments ou engins prohibés pourra être faite à domicile, chez les marchands et fabricants, ainsi qu'à bord des bateaux de pêche.

ART. 11. — Les instruments ou engins prohibés seront saisis ; le jugement en ordonnera la destruction.

ART. 12. — Sera puni d'un emprisonnement de deux à dix jours et d'une amende de 5 à 100 francs :

1° Quiconque aura résisté aux prescriptions des commandants des bâtiments croiseurs chargés de la police de la pêche ou de ceux qui agissent d'après leurs ordres ;

La pénalité sera la même, qu'il s'agisse d'un croiseur

français, d'un bâtiment de guerre ou d'un navire commandé par un capitaine commissionné appartenant à l'une des nations qui auront signé la convention du 6 mai 1882 ou qui y adhéreront;

2° Tout patron de bateau de pêche qui ne sera pas porteur d'une pièce officielle, dressée par les autorités compétentes, lui permettant de justifier de la nationalité de son bateau;

3° Quiconque aura dissimulé, par un moyen quelconque, la nationalité du bateau.

ART. 13. — Seront punis d'une amende de 2 à 50 francs ou d'un emprisonnement d'un à cinq jours ceux qui contreviendront aux mesures d'ordre et de précaution prescrites par la convention internationale du 6 mai 1882, et notamment en ce qui concerne :

Les lettres initiales et numéros des bateaux de pêche;

Le nom de chaque bateau, l'indication de son port d'attache;

Le placement et la dimension des lettres et des numéros sur les bateaux et les voiles;

L'interdiction de mettre à l'extérieur des bateaux d'autres lettres ou numéros que ceux adoptés par les autorités compétentes;

La défense d'effacer ou de cacher les noms, lettres et numéros;

Les marques à porter sur les principaux engins de pêche;

La défense de mouiller dans les parages où se pratique la pêche dérivante;

Le placement des pêcheurs arrivant sur les lieux de pêche;

Le jet des filets par les bateaux pontés et les bateaux non pontés;

La défense de mouiller des filets dans les parages où se pratique la pêche dérivante;

L'interdiction aux pêcheurs d'amarrer leurs bateaux sur des bouées ou des engins de pêche qui ne leur appartiennent pas ;

Les dommages causés par les pêcheurs au chalut, à défaut par eux d'avoir pris des mesures propres à les empêcher, lorsqu'ils se trouvent en vue de pêcheurs aux filets dérivants ou à la ligne de fond ;

Les filets qui se mêlent ;

Les lignes mêlées ;

La défense aux pêcheurs de couper, de crocher ou de soulever des filets, cordes et engins qui ne leur appartiennent pas.

ART. 14. — Le jugement devra indiquer, conformément aux dispositions de la loi du 22 juillet 1867, la durée pendant laquelle la contrainte par corps pourra être exercée pour le recouvrement des condamnations.

ART. 15. — En cas de conviction de plusieurs infractions à la présente loi, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la déclaration du procès-verbal de contravention pourront être cumulées, s'il y a lieu, sans préjudice des peines de la récidive.

ART. 16. — En cas de récidive, le contrevenant sera condamné au maximum de la peine de l'amende ou de l'emprisonnement ; ce maximum pourra être élevé jusqu'au double.

Il y a récidive lorsque, dans les deux ans précédents, il a été rendu contre le contrevenant un jugement pour contravention aux prescriptions de la convention du 6 mai 1882.

ART. 17. — Toutes les fois que des pêcheurs se sont livrés en mer à des voies de fait contre d'autres pêcheurs ou leur auront occasionné avec intention des dommages ou des pertes, le Tribunal pourra condamner les délinquants à un emprisonnement dont la durée n'excèdera pas vingt jours ou

à une amende dont le montant ne dépassera pas 125 francs. S'il y a eu, en même temps, contravention aux prescriptions de la convention du 6 mai 1882, l'emprisonnement ou l'amende portée ci-dessus pourra être infligée en sus de la peine à laquelle aura donné lieu ladite contravention.

ART. 18. — Le Tribunal correctionnel saisi de la connaissance du délit connaîtra en même temps de toute demande en dommages-intérêts à laquelle le délit pourra donner lieu.

ART. 19. — Toutes les actions civiles en dommages-intérêts, pour contraventions à la convention du 6 mai 1882, qui ne seraient pas poursuivies en vertu de l'article 2 de la présente loi, ou pour faits relatifs à la pêche, entre pêcheurs français ou entre pêcheurs français et étrangers, seront portées, quel qu'en soit le montant, devant le juge de paix du domicile du français défendeur.

ART. 20. — Pourront être déclarés responsables des amendes prononcées pour contraventions prévues par la présente loi, les armateurs des bateaux de pêche, qu'ils en soient ou non propriétaires, à raison des faits des patrons et équipages de ces bateaux.

Ils seront, dans tous les cas, responsables des condamnations civiles.

Seront également responsables, tant des amendes que des condamnations civiles, les pères ou mères veuves des marins embarqués, à raison des faits de leurs enfants mineurs.

Cette responsabilité sera réglée conformément au dernier paragraphe de l'article 1384 du Code civil.

ART. 21. — Le produit des amendes et celui de la vente des instruments ou engins confisqués, détruits ou non, sera attribué intégralement à la caisse des Invalides de la Marine.

ART. 22. — Tout individu à bord d'un bateau de pêche français, qui dans l'étendue de la mer du Nord, se sera rendu coupable, contre un Français ou contre un étranger

appartenant à l'une des nations qui ont signé la convention du 6 mai 1882 ou qui y adhéreront, d'un fait qualifié crime par la loi française, sera jugé dans les formes ordinaires par la Cour d'assises du département où est situé le port d'attache du bateau.

Arr. 23. — L'article 463 du Code pénal sera applicable aux délits et contraventions prévus par la présente loi.

Le 24 février 1888 avait été adoptée par les Chambres une loi interdisant la pêche aux étrangers dans les eaux territoriales françaises. Cette loi fut promulguée par M. Carnot, président de la République, le 1^{er} mars 1888. Nous la donnons ci-dessous :

ARTICLE 1^{er}. — La pêche est interdite aux bateaux étrangers dans les eaux territoriales de la France et de l'Algérie, en deçà d'une limite qui est fixée à trois milles marins au large de la laisse de basse mer.

Pour les baies, le rayon de trois milles est mesuré à partir d'une ligne droite tirée en travers de la baie, dans la partie la plus rapprochée de l'entrée, au premier point où l'ouverture n'excède pas dix milles. Dans chacun des arrondissements maritimes, et pour l'Algérie, des décrets déterminent la ligne à partir de laquelle cette limite est comptée.

ART. 2. — Si le patron d'un bateau étranger ou les hommes de son équipage sont trouvés jetant des filets dans la partie réservée des eaux territoriales françaises, ou y exerçant la pêche d'une façon quelconque, le patron est

puni d'une amende de 16 francs au moins et de 250 francs au plus.

ART. 3. — La peine de l'amende prévue à l'article précédent peut être portée au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque, dans les deux années précédentes, il a été rendu contre le contrevenant un jugement pour infraction à la présente loi.

ART. 4. — Les officiers et officiers-mariniers commandant les bâtiments de l'Etat ou les embarcations garde-pêche, et tous officiers et agents commis à la police des pêches maritimes constatent les contraventions, en dressent procès-verbal et conduisent ou font conduire le contrevenant et le bateau dans le port français le plus rapproché.

Ils remettent leurs rapports, procès-verbaux et toutes pièces constatant les contraventions, à l'officier du commissariat chargé de l'inscription maritime.

ART. 5. — Les procès-verbaux doivent être signés et, sous peine de nullité, affirmés dans les trois jours de leur clôture, par devant le juge de paix du canton ou l'un de ses suppléants, ou par devant le maire ou l'adjoint, soit de la commune de la résidence de l'agent qui a dressé le procès-verbal, soit de celle où le bateau a été conduit. Toutefois, les procès-verbaux dressés par les officiers du commissariat de la marine chargés de l'inscription maritime, par les officiers et officiers-mariniers commandant les bâtiments de l'Etat ou les embarcations garde-pêche et par les inspecteurs des pêches maritimes ne sont pas soumis à l'affirmation.

Dans tous les cas, les procès-verbaux doivent, sous peine de nullité, être enregistrés dans les quatre jours qui suivront celui de l'affirmation, ou celui de la clôture du procès-verbal s'il n'est pas soumis à l'affirmation. L'enregistrement est fait en débet.

ART. 6. — L'officier ou agent, qui a conduit ou fait conduire le bateau dans un port français, le consigne entre les

main du service de l'inscription maritime, qui saisit les engins de pêche et les produits de la pêche trouvés à bord, quel qu'en soit le propriétaire. Les produits de la pêche sont vendus, sans délai, dans le port où le bateau a été conduit et dans les formes prescrites par l'article 42 de la loi du 15 avril 1829. Le prix en est consigné à la Caisse des gens de mer, jusqu'à l'issue du jugement.

Indépendamment de l'amende prévue dans les articles 2 et 3, le tribunal ordonne la destruction des engins prohibés, et, s'il y a lieu, la confiscation des engins non prohibés et des produits de la pêche saisis sur le bateau ou de leur prix. Les engins non prohibés sont vendus.

Le produit de cette vente, ainsi que de celle des produits de la pêche, et le montant des amendes sont intégralement versés dans la caisse des Invalides de la Marine.

ART. 7. — Les poursuites ont lieu à la diligence du procureur de la République ou des officiers du commissariat chargés de l'inscription maritime.

Ces officiers ont, dans ce cas, le droit d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendus à l'appui de leurs conclusions.

Si les poursuites n'ont pas été intentées dans les trois mois qui suivent le jour où la contravention a été commise, l'action publique est prescrite.

ART. 8. — Les poursuites sont portées devant le tribunal de police correctionnelle dans le ressort duquel est situé le port où les contrevenants ont été conduits. Le tribunal statue dans le plus bref délai possible.

ART. 9. — Les procès-verbaux des officiers ou agents chargés de constater les contraventions, comme il est dit à l'article 6, font foi jusqu'à inscription de faux.

A défaut de procès-verbaux, la contravention peut être prouvée par témoins.

ART. 10. — Si le condamné n'acquitte pas l'amende et les

frais, le bateau est retenu jusqu'à entier paiement ou pendant un laps de temps qui ne peut dépasser trois mois pour la première contravention et six mois en cas de récidive.

Si le condamné interjette appel ou fait opposition, il peut se pourvoir devant le tribunal pour obtenir la libre sortie du bateau, en consignait le montant de la condamnation et de tous les frais.

Arr. 11. — La présente loi ne porte pas atteinte à la libre circulation reconnue aux bateaux de pêche étrangers naviguant ou mouillant dans la partie réservée des eaux territoriales françaises.

Un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique déterminera les règles spéciales de police auxquelles, dans ce cas, les bateaux de pêche devront se conformer. Les infractions à ce règlement sont constatées et poursuivies dans les formes prévues par la présente loi ; elles sont punies d'une amende de 16 francs au moins et de 100 francs au plus, sans préjudice de la retenue du bateau.

Arr. 12. — Il n'est pas dérogé aux dispositions des conventions internationales et des lois qui s'y réfèrent.

Un décret, relatif à la police de la navigation concernant les bateaux de pêche étrangers naviguant dans les eaux territoriales françaises, fut promulgué par M. Carnot, président de la République, le 19 août 1888, le voici :

ARTICLE 1^{er}. — Indépendamment des prescriptions générales qui peuvent être édictées en ce qui concerne la circulation dans les eaux territoriales françaises, les bateaux

étrangers à voiles ou à vapeur, munis d'engins de pêche, sont, sous les peines prévues à l'article 11 de la loi du 1^{er} mars 1888, soumis aux règles suivantes, en dedans des limites fixées à l'article 1^{er} de la loi et par les décrets rendus en exécution de cet article.

ART. 2. — Ils doivent porter des marques (nom, numéros ou lettres) permettant de reconnaître extérieurement leur individualité.

Ces marques ne peuvent être ni couvertes, ni effacées, ni altérées.

ART. 3. — Ils doivent être pourvus de pièces officielles délivrées par les autorités compétentes de leur pays, attestant leur nationalité, justifiant leurs marques extérieures et indiquant les noms de leurs propriétaires et de leur capitaine ou patron.

Ces pièces doivent être exhibées à première réquisition des autorités désignées à l'article 4 de la loi du 1^{er} mars 1888.

ART. 4. — Pendant leur séjour dans les eaux territoriales, ils doivent arborer en tête de mât un pavillon bleu, ayant au moins 65 centimètres de guindant sur 97 centimètres de longueur.

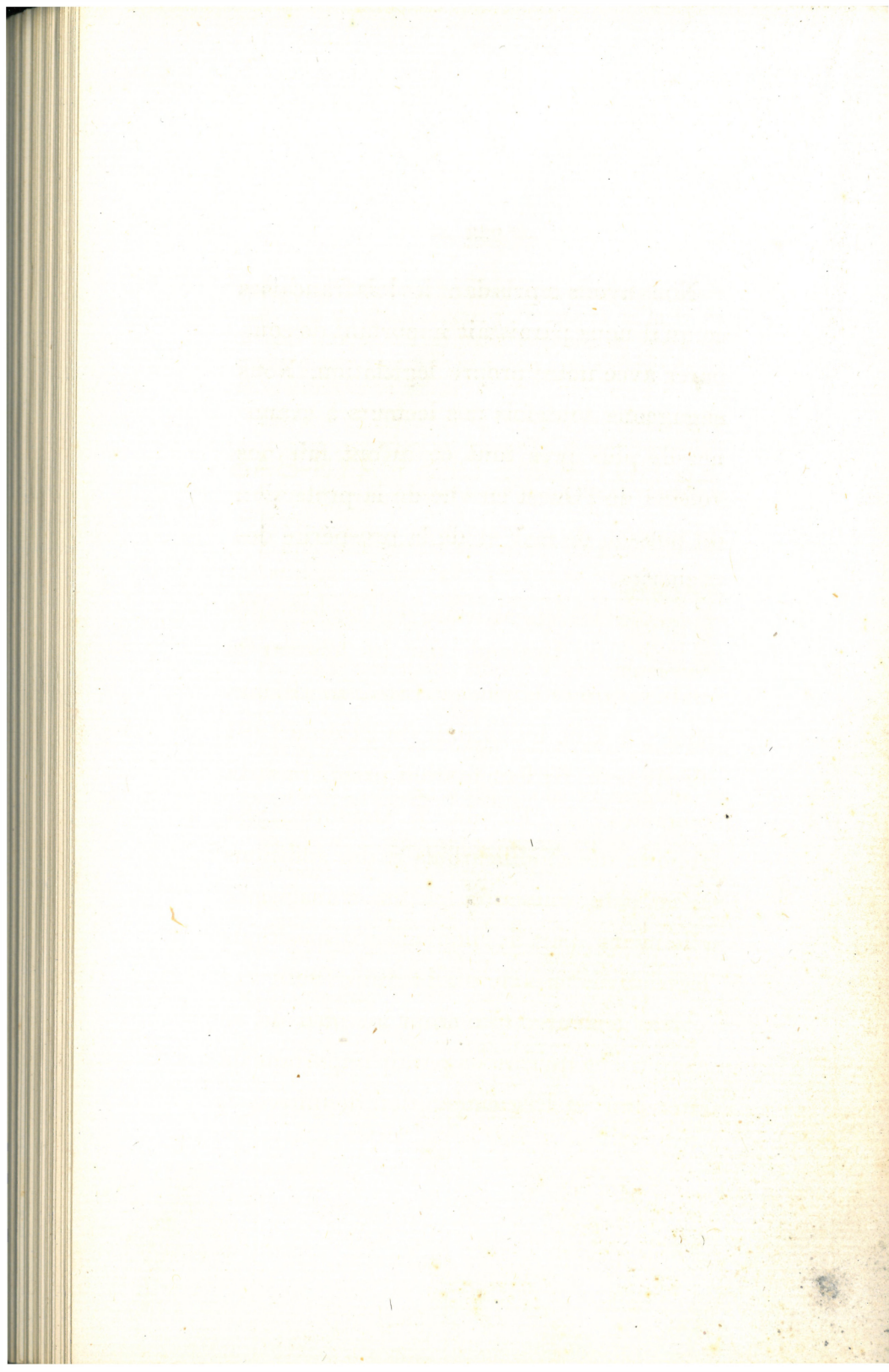
De nuit, ils sont obligés de porter les feux qui sont réglementaires à bord des bâtiments français.

ART. 5. — Il est interdit aux bateaux de pêche étrangers de gêner la navigation à l'entrée des ports et des rades, ainsi que les exercices et manœuvres des bâtiments de guerre, les services publics et les opérations de pêche des bateaux français.


En conséquence, ils sont tenus de déférer à l'injonction de se retirer qui leur serait faite par les autorités françaises.

Nous avons repris dans les lois françaises ce qu'il nous paraissait important de comparer avec notre propre législation. Nous engageons toutefois nos lecteurs à examiner de plus près tout ce qu'ont fait nos voisins de l'Ouest en vue de la protection du poisson de mer et de la prospérité des pêcheries.





LE ROYAUME DES PAYS-BAS

a pêche maritime était réglementée en Hollande par les lois sur la matière promulguées en 1857, en 1876 et en 1878. Une loi en date du 21 Juin 1881 abolit cette réglementation première et la remplaça; la loi du 7 Octobre 1884 apporta des modifications et des additions à cet acte souverain et fut transformée elle-même par de nouvelles dispositions législatives en date du 14 Juin 1890.

Nos lecteurs trouveront au pied de ce chapitre ce qu'il nous paraît important de citer dans la Réglementation définitive.

Le traité de La Haye, auquel avait adhéré la Hollande, fut ratifié par l'art. unique de la loi du 15 Juin 1883 et le 7 Décembre de la même année, une autre loi déterminâ des mesures en ayant pour objet l'exécution ; nous la résumerons plus loin.

La pêche par les étrangers dans les eaux territoriales de l'Etat fut interdite par la loi du 26 Octobre 1889. Nous donnerons intégralement le texte de cette loi.

L'art. 1 de la loi du 21 Juin 1881 consacre formellement la liberté laissée à chacun d'exercer comme il l'entend les diverses branches de la pêche maritime, sauf toutefois certaines réserves positivement déterminées.

Les art. 2, 3, 4 et 5 prescrivent des mesures destinées à fixer l'identité des bateaux, tout en astreignant leurs patrons

à l'obligation de veiller à ce que les signes distinctifs destinés à les faire reconnaître en mer soient continuellement visibles et ne puissent être rendus méconnaissables.

L'article 7 défend *l'importation*, la vente, *l'achat*, le transport ou la *possession* des harengs ayant moins de 10 centimètres de longueur, des plies en-dessous de 8 centimètres et des éperlans n'atteignant pas 7 centimètres.

L'art. 9 réserve au Roi le droit de déterminer par voie d'ordre administratif toutes prescriptions pour la protection de l'élevage et pour la réglementation de la pêche dans toutes les eaux territoriales de la Hollande aussi bien que dans l'Escaut et dans les cours d'eau zélandais.

L'art. 11 institue et détermine les conditions d'existence d'un Comité de pêcheries maritimes ayant pour but d'aider le

gouvernement par ses conseils relatifs à tout objet se rapportant à ce genre de pêche et de favoriser le développement de cette branche de l'industrie en encourageant, faisant connaître et aidant à l'introduction des perfectionnements existant ailleurs.

Les art. 12 et 13 s'étendent sur les fonctions de ce Comité.

La loi du 7 Octobre 1884 punit d'une amende maximum de 500 florins ou d'un emprisonnement qui ne pourra dépasser un mois, sans préjudice des dispositions de l'art. 180 et suivants du Code pénal, ceux qui refuseraient d'obtempérer aux ordres donnés, dans les limites de leur circonscription, par les fonctionnaires désignés à l'art. 13.

L'art. 14 inflige au patron qui viole les art. 2 et 5 une amende maxima de

75 florins ou un emprisonnement qui ne pourra dépasser sept jours.

La coopération ou la simple approbation du propriétaire du bateau ou du directeur de la Société anonyme auquel celui-ci appartiendrait seraient éventuellement punies des mêmes peines.

La contravention aux dispositions de l'art. 7 emporte l'application de pénalités identiques et cette contravention est réputée exister lorsque *plus d'un vingtième* du poisson total se trouve de dimensions inférieures à celles fixées par le dit article.

L'art. 19 indique la somme de cinquante cents comme minimum de l'amende dont peuvent être frappés ceux qui enfreignent les dispositions de la loi, l'emprisonnement ne peut être inférieur à un jour.

Les articles 20, 21 et 22 prescrivent

des mesures d'ordre administratif propres à assurer l'exécution de la loi.

L'art. 23 ordonne la saisie, le rejet à la mer ou éventuellement la mise hors d'usage du poisson pris en violation de l'art. 7. Le bourgmestre aura au préalable fait constater l'importance de la partie de dimension inférieure au minimum et dressé procès-verbal du résultat de cette constatation.

En vertu de l'art. 1 de la loi du 7 Décembre 1883, tous les bateaux de nationalité néerlandaise pratiquant occasionnellement ou d'habitude, sous quelle forme que ce puisse être, la pêche dans la mer du Nord, sont soumis, sans préjudice des dispositions de la loi du 21 Juin 1881, aux prescriptions du traité conclu à La Haye le 6 Mai 1882.

Les propriétaires des bateaux, et à défaut de ceux-ci les patrons ainsi que

leurs équipages, doivent se conformer aux dispositions des art. 6, 7, 8, 9 et 11 du dit traité.

Le bourgmestre de la localité où se trouve le port d'attache d'un de ces bateaux délivrera, dans la forme prescrite par le Ministre du Waterstaat, un certificat attestant sa nationalité. Le commandant du bateau veillera à ce que cet acte soit continuellement à bord. Il assurera aussi strictement le respect des art. 10-13 à 23, alinéas 1 et 2 et 25 alinéa 1^{er} du dit traité.

Les contraventions aux art. 3 et 4, alinéas 2 et 5, seront punies d'une amende maxima de 75 florins et d'un emprisonnement de 7 jours au plus. L'armateur ou celui qui en tient lieu sera puni des mêmes peines s'il est constaté qu'il a coopéré à la contravention ou s'il l'a approuvée. Si la contravention a été com-

mise sans qu'elle puisse être imputée à la personne responsable, il ne sera prononcé à sa charge aucune peine, le co-auteur de la contravention seul sera punissable.

Les mêmes peines seront appliquées à ceux qui auront préparé, vendu, apporté ou fait apporter à bord des engins évidemment destinés à couper ou à détruire en mer les filets ou les lignes des autres bâtiments de pêche.

Lorsque les commandants des croiseurs auront usé de la faculté qui leur est attribuée par l'article 33 du traité, les autorités compétentes pourront requérir les peines contre les contraventions qui ont motivé les dispositions du dit article.

Pourra être frappé d'une amende de 600 florins maximum ou d'un emprisonnement de 3 mois au plus celui qui refusera d'obtempérer aux ordres donnés dans les limites de leur compétence par les

croiseurs des puissances qui ont contracté le traité de La Haye ou qui y ont adhéré.

Celui qui se serait opposé violemment aux ordres de ces commandants agissant dans l'exercice de leurs fonctions ou qui les aurait menacés serait puni de la même façon que s'il avait eu affaire au commandant d'un croiseur hollandais.

Les commandants hollandais qui verbaliseront en vertu des pouvoirs leur conférés par la Convention devront faire parvenir, dans le plus bref délai, leur procès-verbal au Ministre de la marine chargé d'y donner suite.

Les commandants étrangers qui verbaliseraient à charge d'un bateau hollandais remettront leur procès-verbal en mains d'une autorité néerlandaise qui le fera parvenir aussitôt que possible à l'officier du ministère public chargé de poursuivre.

Les procès-verbaux dressés par les

commandants des vaisseaux de guerre hollandais ou par ceux des croiseurs étrangers feront foi en justice pourvu qu'ils soient conformes à l'art. 437 du Code pénal.

Le juge, dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du bâtiment contre l'équipage duquel il a été verbalisé, est seul compétent pour connaître de la contravention.

Le minimum de l'amende dont peut être frappé le délinquant est de 50 cents ; celui de l'emprisonnement, d'un jour.

Loi interdisant aux étrangers la pêche dans les eaux territoriales des Pays-Bas.

ARTICLE 1^{er}. — Il est interdit à l'équipage de bateaux étrangers de pêcher dans les eaux territoriales du pays, telles qu'elles sont définies par les articles 2 et 3 de la convention internationale réglant la police de la mer du Nord en dehors des eaux territoriales, approuvée par la loi du 15 Juin 1883 (Bulletin des lois n° 73).

Cette défense ne modifie en rien les droits reconnus aux habitants du royaume de Belgique par le règlement annexé

à l'arrêté royal du 9 Septembre 1843 (Bulletin des lois n° 45) modifié par la déclaration annexée à l'arrêté royal du 20 Avril 1884 (Bulletin des lois n° 52), en exécution du traité du 19 Avril 1839 (Bulletin des lois n° 26) relatif à l'exercice du droit de pêche et du commerce de poisson.

ART. 2. — Si, au mépris de l'article 1^{er}, un bateau étranger jette des filets ou se livre à la pêche, de quelle manière que ce soit, dans les eaux territoriales néerlandaises visées par le dit article, le patron du bateau, ou celui qui le remplace, sera puni d'une amende maxima de 150 florins.

Les engins de pêche qui auront servi à la contravention pourront être confisqués.

Si, au moment de la contravention, deux ans ne se sont pas écoulés depuis une contravention précédente, l'amende peut être augmentée d'un tiers.

Les alinéas 2-6 de l'article 23 du Code pénal ne sont pas applicables dans les cas conformes au premier alinéa de l'article 4 de la présente loi.

ART. 3. — Les commandants de navires à qui l'Etat a confié la surveillance de la pêche, les inspecteurs maritimes, les officiers des ports et les autres agents de la police générale et locale, sont chargés de constater les contraventions à la présente loi.

En cas de flagrant délit, ils confisqueront l'engin de pêche ou en feront l'estimation.

Si les procès-verbaux sont dressés par les commandants susdits, ils seront envoyés immédiatement au Ministre de la marine qui se chargera de leur expédition ultérieure.

ART. 4. — En cas de flagrant délit selon l'article 2, le navire délinquant devra être conduit, si possible, dans le port néerlandais le plus proche, par le bâtiment que l'Etat aura chargé de la surveillance, à moins que le patron verse entre les mains du commandant une somme de 300 florins, (ou une valeur équivalente en monnaie ou papier étranger) à titre de caution, en cas de condamnation, pour le paiement

des amendes et frais. Si les engins de pêche n'ont pas été saisis, le montant de leur valeur sera remis au dit commandant.

En cas de versement, le commandant donnera quittance ; il ordonnera au patron de quitter immédiatement les eaux territoriales et, au besoin, il l'y contraindra.

ART. 5. — Le navire conduit dans un port néerlandais conformément au premier alinéa de l'article 4 y sera gardé par l'officier du port, ou, à son défaut, par le bourgmestre. Il en sera de même de l'inventaire des engins, en tant qu'ils ne sont pas confisqués, jusqu'au moment où la caution (article 4) aura été versée, contre quittance, entre les mains du bourgmestre ou d'un consul néerlandais accrédité dans le pays où réside l'administration dont dépend le navire. La valeur de l'engin de pêche non confisqué sera soumise aux mêmes formalités. La durée de cet embargo sera également subordonnée aux conditions suivantes : que le droit de poursuite soit périmé, soit par la mort du délinquant, soit par la prescription, soit par observation de l'article 74 du Code pénal ; ou bien que le délinquant soit acquitté ou qu'il ait bénéficié d'une ordonnance de non-lieu ; ou bien que le jugement condamnatore soit exécuté.

ART. 6. — Si, après l'expiration de deux mois après la condamnation définitive ou après l'expiration du droit de poursuite ou d'exécution de la peine, le navire pris est encore gardé en vertu des dispositions du précédent article, il sera vendu publiquement, dans le plus bref délai possible, par le fonctionnaire chargé de le garder. Cette vente ne comprendra que ce qui sera nécessaire pour le payement des amendes, des frais de justice et de l'estimation des objets confisqués. Après quoi le navire sera remis aux ayants droit par l'intermédiaire de l'agent consulaire le plus proche (agent de la nationalité du délinquant).

ART. 7. — La caution versée entre les mains du bourgmestre ou du commandant du bâtiment chargé de la surveil-

lance et la valeur de l'engin non confisqué seront versés aussitôt que possible au bureau du receveur de l'enregistrement dans le ressort de la justice de paix. Ce fonctionnaire sera saisi de la contravention. L'affaire terminée, la somme ainsi prélevée sera rendue par voie diplomatique à la personne qui l'a payée, déduction faite de l'amende, de la valeur des objets confisqués et des frais.

Si le versement a été effectué entre les mains d'un consul, il restera dépositaire des fonds et procédera comme il est stipulé par l'article précédent.


ART. 8. — L'acte puni par la présente loi est considéré comme contravention.

L'organe du ministère public de la justice de paix au ressort de laquelle appartient le port où le navire a été conduit, sera chargé de la poursuite.

Si la prise du navire n'a pas été effectuée, on appliquera les articles 22 et 24^{bis} du Code d'instruction criminelle.



Le Royaume Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande.

 e système législatif de nos voisins d'Outre-Manche, tout exceptionnel, est généralement peu connu ; il nous paraît intéressant de l'exposer sommairement.

Nous rencontrons tout d'abord, au premier rang des trois éléments qui le composent, le droit coutumier, *Common Law*, ensemble de traditions que l'usage a fait passer à l'état de loi.

Un fort curieux exemple se pourrait tirer de cette particularité : Nul statut ne

prévoit l'application de la peine de mort aux meurtriers, ce qui n'empêche en aucune façon messieurs les assassins d'être pendus haut et court.

Les *Statute Laws*, votés par le Parlement, promulgués par le chef du pouvoir exécutif, viennent ensuite ; jamais ils n'ont été codifiés, leur ensemble constitue cependant le seul droit écrit de la Grande Bretagne.

Certains cas spéciaux ne trouvent aucune solution dans le droit coutumier et les statuts ne les ont pas prévus ; ils sont soumis à un juge qui les examine et les résout. Son arrêt fait jurisprudence et vient ajouter à la *Case Law*, terme dont nous ne pourrions donner la traduction. Tout récemment encore, si nous ne nous trompons, l'événement s'est présenté dans la fameuse affaire des huîtres importées de France sur les bancs anglais ; les inté-

ressés ont, malgré les frais énormes de la justice britannique, tenu à faire trancher la question. Les mollusques gaulois conserveront, en tout état de cause, leur nationalité d'origine.

Ces divers éléments forment une véritable forêt vierge aux inextricables dédales. Il n'est guère aisé de s'y retrouver et la casuistique si réputée des avocats anglais y rencontre sa principale raison d'être.

Toute disposition, en effet, résultant de la *Common Law*, des *Statute Acts* ou de la *Case Law*, non expressément abrogée, conserve son plein et entier effet. Il en résulte une quantité innombrable d'actes législatifs que personne au monde ne pourrait se targuer connaître dans leur ensemble.

Citons un seul fait à l'appui de nos dires : les lois concernant la marine comportent un tel nombre de volumes qu'une

vie d'homme ne suffirait pas à s'en assimiler les doctrines ; tel cordage ou telle voile a les honneurs de lourds et multiples in-folios !

Le Royaume Uni est par excellence le pays des corporations ; chacune de celles-ci possède des règlements particuliers qui, duement approuvés, acquièrent force légale.

L'étude de cette organisation est très intéressante, on y rencontre à chaque pas preuve de l'esprit original et pratique des Anglais. Nous ne pouvons résister, au risque de nous écarter quelque peu de notre sujet, à la tentation de citer la corporation des pêcheurs d'huîtres de Whitstable : aux cinq cents membres de cette corporation appartient seul le droit de recueillir les précieux mollusques ; elle se perpétue, fermée, par voie d'héritage, de génération en génération ; les veuves de ses membres et les impotents reçoivent

à peu près un tiers de la part de chaque associé valide; les malades se la voient attribuées presque entièrement; impitoyablement elle écarte de ses rangs les ayants droit qui se seraient disqualifiés par un trop hâtif mariage.

Cette institution, comme la plupart de ses pareilles, est régie par un président, un vice-président et un jury de douze membres qui statuent de commun accord sur toutes les affaires de la communauté.

Les côtes britanniques sont divisées en districts administrés par des Comités. Ces Comités présentent à l'approbation du *Board of Trade* des règlements qui, dûment enregistrés, ont force de loi. Nous en citerons quelques-uns ci-dessous, mais auparavant nous donnerons l'analyse du *Sea Fisheries Act* de 1883 par lequel Sa Majesté la Reine Victoria confirme tout

d'abord la Convention de La Haye et l'assimile pour ses Etats, à l'*Act* lui-même, c'est-à-dire le constitue en *Statute Act*.

Sa Majesté se réserve, pour l'exercer de temps à autre, par ordre de Conseil, le droit de changer, révoquer, faire tout autre règlement pour la mise en exécution du présent acte, pour le maintien du bon ordre parmi les bateaux de pêche et leurs équipages. Elle frappe d'une amende, pouvant s'élever au maximum à 10 livres sterlings, ceux qui contreviendraient à ce règlement.

Si, endéans les limites des eaux territoriales britanniques, quelqu'un, si, en dehors de ces limites, un homme de l'équipage d'un navire de pêche britannique :

A) Viole un des articles 13 à 22 de la Convention ;

B) Cause un dommage à autrui, soit en attaquant quelqu'un appartenant à l'équipage d'un bateau de pêche, en occasionnant des dégâts à l'un de ces bateaux ou à des engins se trouvant à son bord, ou lui appartenant.

C) cet individu sera puni d'une amende de 50 livres sterlings au plus ou subira 3 mois de prison avec ou sans travaux forcés, le tout à discrétion de la Cour.

Toute personne faisant partie de l'équipage d'un bateau de pêche qui, soit dans les eaux britanniques, soit en dehors de ces eaux :

A) Se servirait d'un instrument quelconque pour infliger des dégâts aux engins d'un autre bateau, sauf dans les cas prévus par les articles 20 et 21 de la Convention ;

B) Posséderait à son bord semblable instrument destiné à couper ou à nuire autrement aux filets ;

Subira une amende maxima de 50 livres sterlings ou bien 3 mois de prison avec ou sans travaux forcés, suivant décision de la Cour.

Les règles relatives aux feux étant actuellement les mêmes pour les bateaux de pêche et pour les bateaux marchands, elles seront considérées comme faisant partie intégrante de ce présent acte et tout fonctionnaire préposé au service des pêcheries sera investi, en ce qui concerne ces règlements, de pouvoirs identiques à ceux des fonctionnaires préposés aux services des vaisseaux marchands.

Nul bateau de pêche étranger ne pourra pénétrer dans les eaux territoriales britanniques si ce n'est pour des motifs déclarés légaux par les traités intervenus entre Sa Majesté la Reine et les pays étrangers.

Dans cette éventualité :

A) Il devra sortir de ces eaux aussitôt que le motif pour lequel il y est entré n'existera plus ;

B) Personne à bord ne pêchera ou n'essayera de pêcher pendant son séjour ;

C) Tous les règlements imposés par Sa Majesté et promulgués par ordre de Conseil, seront dûment observés. L'infraction commise par tout homme, faisant partie de l'équipage d'un bateau étranger, contre les dispositions des articles qui précèdent sera puni, pour le premier délit, d'une amende maximum de 10 livres sterlings, pour le second et les suivants, de 20 livres sterlings. Ces amendes seront payables par la personne à qui incombe la responsabilité du bateau. Les dispositions reprises aux paragraphes 22, 23, 24 et 26 *Sea Fisheries Act* de 1868 relatives aux bateaux de pêche britanniques, seront mises en vigueur comme si les articles 5 à 12 de la Convention en faisaient partie, pourvu toutefois que ces articles ne permettent à aucun fonctionnaire des pêcheries de poser un acte qui lui est défendu par la première partie de la Convention.

Le paragraphe 176 des *Customs Consolidation Acts* de 1876 ne s'appliquera pas aux bateaux de pêche britanniques enregistrés conformément aux dispositions du *Sea Fisheries Act* de 1868.

La fabrication, la mise en vente ou l'exposition de tout instrument pouvant servir à détériorer l'attirail des bateaux de pêche sera défendu sur tout le territoire des Iles Britanniques.

L'infraction à cet article comporte une amende de 50 livres sterlings ou 3 mois de prison avec ou sans travaux forcés, suivant la décision de la Cour ; l'instrument sera confisqué.

Les barques et objets spécifiés dans l'article 28 de la première partie de la Convention seront considérés comme *wreck* (bateau naufragé) — ce mot pris dans le sens où il est employé pour tous les actes relatifs aux vaisseaux marchands — et les dispositions contenues dans ces dits articles seront observées en conséquence.

Les fonctionnaires au service des pêcheries britanniques ou étrangères devront veiller à ce que les dispositions de la Convention et celles de l'Act de 1868, amendées par le présent soient observées.

Les personnes suivantes seront considérées comme fonctionnaires britanniques au service des pêcheries : tous les fonctionnaires nommés par la Chambre de commerce, tous les officiers (brevetés) de la marine britannique, tous les fonctionnaires autorisés par l'Amirauté, tous les consuls britanniques, tous les fonctionnaires de la douane, ainsi que les chefs des stations de garde-côte.

Les personnes suivantes seront considérées comme fonctionnaires étrangers des pêcheries : le commandant de tout vaisseau appartenant au gouvernement d'un Etat étranger lié par la Convention et tout fonctionnaire nommé par un Etat étranger pour veiller à la mise en vigueur et exécution de la Convention ou autrement reconnu par Sa Majesté comme fonctionnaire du service des pêcheries d'un Etat étranger.

Dans le but d'assurer l'exécution de la Convention tout fonctionnaire des pêcheries britanniques aura le droit,

en ce qui concerne les bateaux de pêche britanniques, en-dehors ou dehors des limites des eaux territoriales anglaises, d'exercer les pouvoirs suivants :

1° Il peut se rendre à bord ;

2° Il peut exiger du propriétaire commandant l'équipage ou de l'un d'eux, de produire les certificats d'enrôlements, patentes ou enfin tous les papiers et documents relatifs au bateau, à son équipage ou bien encore à un ou plusieurs de ses hommes et il peut en lever copies ;

3° Il a droit de faire l'appel de l'équipage ;

4° Il peut exiger du maître (patron ou capitaine) qu'il se présente et donne toutes les explications relatives à son bateau ou à son équipage et qu'il montre tous les papiers et documents qu'il peut désirer ;

5° Il a le droit d'examiner les voiles, lanternes, barquettes, ancres, grappins et attiraux de pêche appartenant au bateau ;

6° Il peut saisir tout instrument qu'il trouverait à bord pouvant servir à détruire ou endommager les attiraux de pêche ;

7° Il peut faire une enquête à l'effet de savoir si aucune infraction à la Convention n'a été commise et, le cas échéant, fixer le montant de la compensation due en paiement des dégâts faits à un autre bateau de pêche ; il peut exiger le serment à cet effet ; et

8° Si une personne lui paraissait avoir violé ces règlements, il pourrait, sans autre préliminaire, l'amener au port le plus proche pour le faire comparaître devant des juges compétents et y attendre l'issue de son affaire.

Tout fonctionnaire des pêcheries étrangères ou britanniques peut, à l'égard de tout bateau de pêche britannique ou étranger, user des pouvoirs qui sont confiés aux fonctionnaires anglais par cet acte, pourvu que :

A) Rien dans cette occurrence n'autorise un fonctionnaire

des pêcheries à faire ce qui est prohibé par la Convention, et

B) Que le port auquel est amené le bateau ou tout homme de l'équipage soit un port de l'Etat même d'où le navire est originaire, ceci, sauf le cas où la nationalité n'est pas déterminée par des documents officiels.

Tout fonctionnaire des pêcheries a droit aux mêmes protections, en cas de non exécution des instructions contenues dans cet *Act*, que celles qui sont accordées aux fonctionnaires et agents de la douane (V. *Customs Consolidation Act* de 1876 ou tout *Act* amendant celui-ci).

Toute personne, qui empêche un fonctionnaire ou agent des pêcheries de faire son service, refuse ou néglige de se conformer aux réquisitions ou instructions légalement données de répondre à toute question qui lui est régulièrement adressée par un fonctionnaire ou agent des pêcheries pour l'exécution de son service, subira une amende de 50 livres sterlings avec 3 mois de prison avec ou sans travaux forcés.

La Cour se réserve le droit de faire payer aux personnes ayant occasionné des dégâts à la propriété ou aux personnes, et ce outre l'amende, une somme raisonnable pour dommages et intérêts.

Toute compensation, spécifiée dans un document signé conformément à l'article 33 de la Convention ou adjudgée par un agent ou fonctionnaire des pêcheries sera considérée, en cas de non paiement, comme une dette ordinaire et pourra se recouvrer comme telle devant une Cour de justice.

Dans les poursuites d'une indemnité, le document susdit constituera une preuve suffisante que la personne poursuivie doit la somme réclamée.

Les délits commis contre la Convention peuvent être poursuivis et les amendes se recouvrer de la façon suivante :

A) En Angleterre, devant un ou plusieurs juges et conformément aux *Summary Jurisdiction Acts* (Anglais);

B) En Ecosse, conformément aux *Summary Jurisdiction Acts* 1864-1881 (Ecosse);

C) En Irlande, endéans les limites de la division de police de la ville de Dublin, conformément aux *Acts* relatifs aux *Petty sessions* (Cour d'assises 1851) ;

D) Dans les îles de Man, Guernsey, Jersey, Alderney et Serk respectivement devant toute cour, gouverneur et magistrat se conformant aux articles de la Convention.

Toute personne condamnée à une détention sans faculté de transformer celle-ci en amende ou bien devant payer une indemnité dépassant 5 livres sterlings, a le droit d'interjeter appel comme suit :

A) En Angleterre, devant la Cour d'assises, session trimestrielle ;

B) En Irlande, devant la Cour d'assises, séance trimestrielle ;

C) En Ecosse, dans l'île de Man, dans les îles de Guernsey, Jersey, Alderney et Serk, devant ces Cours et de la manière usitée dans ces pays.

Tout document rédigé en vertu de la Convention sera admis dans toute poursuite civile et criminelle si la preuve contenue dans ces documents a été faite sous serment en présence de la personne visée et si cette personne interrogée contradictoirement le témoin, elle somme de répondre le fonctionnaire des pêcheries chargé de dresser ce document peut en certifier la vérité.

Tout procès-verbal signé par un fonctionnaire ou agent des pêcheries sera admissible comme preuve sans légalisation de la signature. S'il était signé par une autre personne, il sera considéré comme régulier jusqu'à preuve du contraire s'il a été affirmé par un fonctionnaire des pêcheries.

Celui qui contrefera la signature d'un fonctionnaire des pêcheries ou un document, celui qui se sera servi d'un document sachant que la signature en est fausse, pourra être puni de 3 mois de prison avec ou sans travaux forcés ou même de 2 ans de prison avec ou sans travaux forcés.

Les frais du procès, en cas de condamnation, seront payés comme dans les cas de condamnation pour un crime capital.

Un bateau de pêche sera considéré comme un vaisseau pour ce qui est relatif à la punition des infractions à la Convention, et toute Cour de justice pourra exercer les mêmes pouvoirs à l'égard de tous les bateaux de pêche se trouvant dans les eaux territoriales des îles britanniques, comme s'il s'agissait d'un bateau de pêche national.

Les citations, en cas de poursuites, peuvent être signifiées à la personne que l'affaire concerne, à bord ou à son domicile. La sommation peut être laissée entre les mains de la personne qui a la responsabilité du bateau ou qui paraît en être chargée.

En cas d'infraction commise par un homme de l'équipage la responsabilité incombe au propriétaire, à la personne qui commande le bateau, toutefois, si celle-ci prouve qu'elle avait donné des instructions nécessaires, que le délit a été commis à son insu, si le coupable est retrouvé ou si elle a fait tout son possible pour qu'il soit retrouvé, elle sera exempte de toute poursuite en payant une indemnité proportionnée aux dégats commis.

Toute indemnité adjugée en vertu de cet article peut être récupérée de la manière habituelle, ou si la Cour le juge nécessaire, par la saisie et la vente du bateau et l'attirail qui lui appartient, sauf dans le cas où il s'agirait de bateaux étrangers quand la Cour peut ordonner la détention au port pendant une période de 3 mois maximum à partir de la date de la condamnation, dans ce cas ou ne pourra pas saisir le bateau. En cas de prononcé d'amende ou de confiscation ordonnée par la Cour, le montant total pourra servir à payer tout ou partie des poursuites et par conséquent sera versée au trésor d'après les instructions de ses commissaires.

Tout bateau confisqué pourra être vendu, détruit, ou la Cour pourra en disposer à son gré.

Toute personne condamnée à une amende ou à une punition pour infraction au présent *Act* alors qu'un autre *Act* contiendra des dispositions identiques, ne devra subir deux fois la punition et payer deux fois l'amende.

Toute convention qui serait contractée entre Sa Majesté et un Etat étranger à propos des pêcheries, et postérieure à la mise en vigueur du présent *Act* sera considéré comme étant assimilé.

.
Par ordre de Conseil, mis en vigueur le 1^{er} juillet 1889, Sa Majesté a fait défense à tout homme appartenant à l'équipage d'un bateau britannique de pointer ou décharger une arme à feu, de lancer des pierres, du lest, du charbon ou tout autre projectile contre une autre chaloupe ou contre son équipage, de menacer, exciter, intimider, molester qui que ce soit se trouvant à bord, de tenir un langage obscène ou de se conduire de façon à provoquer une dispute.

Le commandant du bateau doit veiller à l'observation de cette prescription et empêcher d'y commettre des infractions.

Les équipages des bateaux étrangers entrant dans les eaux britanniques sont astreints aux mêmes règles, valables seulement sur mer et à bord.

Le tout sous sanction d'une amende maxima de 10 livres sterlings suivant la gravité du délit.

Nous allons donner quelques règlements émis par les corporations établies sur les côtes britanniques, elles suffiront à faire connaître le rôle et le jeu de ces institutions :

NORTH EASTERN SEA FISHERIE'S DISTRICT.

Loi-annexe pour la pêche au chalut.

CERTIFICAT DE CONFIRMATION.

Le *Board of Trade*, en vertu des pouvoirs accordés par les actes réglementant les pêcheries maritimes, issus en 1888 et en 1891, confirme par la présente le statut de corporation ci-annexé et promulgué par le Comité des Pêcheries maritimes du district de la Mer du Nord-Est.

Signé par ordre du dit *Board of Trade*, le 10 septembre 1891.

(S) D. BERRINGTON.

Statut de corporation.

Personne ne pourra employer un chalut ou un filet de chalut endéans les limites du district des Pêcheries de la Mer du Nord-Est, si ce n'est dans les conditions suivantes :

A) Toute personne qui, dans un but scientifique et avec permission signée par le clerc par ordre du Comité, emploiera en barquette un chalut ou filet de chalut, devra se conformer aux conditions de cette autorisation ;

B) Du 1^{er} avril au 30 octobre inclusivement, dans la rivière Humber à partir d'une ligne droite tirée de l'entrée du St-Andrews'dock jusqu'à l'extrémité Nord de l'estacade de New Holland et du phare Spurn High à Douna Noock Beacon, toute personne employant un chalut ou filet de chalut sans poche et avec un bâton de trail ne dépassant pas vingt pieds de longueur, pour pêcher la crevette ou le langoustin, ne pourra relever le filet qu'une fois par heure ;

C) Toute personne employant en barquette un chalut ou filet de chalut avec timon n'excédant pas vingt pieds dans l'espace compris entre une ligne droite passant par S. S.-O. du South-Landing Near Flamborough Head et une ligne droite du S.-E. par l'extrémité du North Pier of Bridlington Quay Harbourn, le relèvera tout au moins une fois par demi-heure et cela du 1^{er} février au 30 septembre.

Tous contrevenants seront punis d'une amende de 20 livres sterlings pour chaque délit et en cas de continuation du délit, par une amende additionnelle de 10 livres sterlings par jour et en tout cas par la confiscation des engins et du poisson pris en possession des délinquants.

Un autre acte émanant du même Comité et daté du 10 décembre 1891, statuant pour des lieux déterminés, défend sous les mêmes peines l'emploi de certains filets, restreint l'usage d'autres engins à des époques fixes, indique les matières qui seules peuvent être utilisés pour leur fabrication et la grandeur des mailles.

Le Comité du district de Northumberland défend, dans ses limites et toujours sous des peines identiques, l'usage du chalut ; son règlement a été approuvé le 22 avril 1891.

Le Comité du district Kent et Essex enfin, par acte du 10 avril 1891, défend aussi avec les mêmes sanctions, le dépôt dans ses limites de toute matière nuisible au poisson.

Les règlements pris par les Corporations ne visant que la pêche dans les eaux territoriales britanniques, nous nous arrêtons dans nos citations qui ont eu pour unique but de mettre en évidence la tendance des Anglais à faire surveiller et soigner par les ayants cause leurs propres intérêts. Soumis toujours à sanction, ces règlements nous paraissent ne présenter aucun inconvénient pour la généralité ; ils peuvent, par contre, pris par des gens à même d'en constater la nécessité, rendre les plus grands services.



CONCLUSIONS.

La pêche maritime voilière, celle qui, somme toute, constitue la principale ressource de nos populations côtières, la seule qui soit possible pour le petit capitaliste, la seule qui permette à l'ouvrier l'espoir de devenir patron, périlite, ne correspond plus aux besoins qu'elle devrait satisfaire, et ne pourrait en aucune façon maintenir seule, à Ostende, le rang que ce marché occupe sur le continent européen : le premier.

Les causes de cette dégénérescence sont multiples, tour à tour nous les avons rencontrées au cours de notre étude :

L'éloignement des fonds poissonneux, le manque de bras, les défauts de l'outillage, l'appropriation incomplète des ports, l'insuffisance des débouchés, tels sont, nous paraît-il, les vices principaux de la situation actuelle. Il appartient à tous ceux qui, par devoir ou par patriotisme, s'intéressent à la prospérité de notre pays, à l'avenir de nos travailleurs, de chercher le remède, d'obvier au marasme dans lequel se débat une industrie aussi importante.

La législation que le gouvernement vient d'inaugurer nous place en face d'horizons nouveaux ; l'autorité administrative est suffisamment armée, en effet, pour protéger nos eaux territoriales et contre l'incursion des pêcheurs étrangers et contre l'imprévoyance de nos compatriotes eux-mêmes.

La force reproductive du poisson est

énorme; permettez à sa progéniture de se développer, laissez lui le temps de croître, transformez en frayères les approches de nos côtes, et bientôt l'embarcation du pauvre pourra récolter abondamment, sans s'aventurer trop aux hasards de l'Océan, sans s'exposer à voir s'annihiler, par les conséquences d'un voyage nécessairement prolongé, les fruits d'un rude labeur.

Parvenir à ce résultat est chose aisée. Il faudra certes, dans le principe, user de mesures restrictives dont l'application paraîtra difficile et dure à plus d'un, mais ces moyens s'imposent et les intérêts de la généralité doivent primer toute autre considération.

Les prescriptions de l'arrêté royal appelé à régir la matière pourront n'être d'ailleurs que temporaires et les loisirs que leur application créerait à certaines

catégories de marins seraient utilisés avec fruit par la grande pêche : l'ouvrier, en effet, lui fait défaut.

C'est au gouvernement aussi qu'il appartient d'encourager les habitants du littoral à pratiquer la pêche maritime ; partout il institue, il subventionne des écoles professionnelles qui, propageant les connaissances techniques, faisant bénéficier le travail des conquêtes, des découvertes incessantes de la science, le rendent moins pénible, plus fructueux, plus attractif. Nous demandons que l'on fasse pour le pêcheur ce qui est sagement d'ailleurs prodigué aux travailleurs ordinaires. Il a un droit d'autant plus évident à cette utile intervention que les produits de son labeur sont une véritable conquête : il ne transforme pas, il crée ; il approprie au pays une richesse indivise entre la généralité des peuples.

Nous doutons d'autant moins des bonnes intentions du pouvoir que, récemment encore, le ministère de la guerre a pris certaines dispositions en faveur des travailleurs de la mer. Nous croyons toutefois que la réalité a trahi ses intentions. Excellente école d'obéissance et d'ordre, l'armée peut rendre à la marine les plus grands services ; il nous paraît qu'au lieu d'en écarter les habitants du littoral, mieux vaudrait former un bataillon de fusiliers-matelots ; à l'exemple de ce qui se passe en France, ils composeraient l'équipage des avisos garde-pêche dont nous avons demandé l'armement. Maintenus en haleine par le service de ces avisos, ils ne perdraient pas la routine de la mer, ils ne contracteraient pas en quelques mois de garnison des habitudes inconciliables avec la vie du bord. Ils constitueraient une pépinière choisie où se recruteraient, pour

la marine marchande et pour la pêche, de précieux sujets.

A la veille, nous l'espérons, d'une modification essentielle dans notre régime militaire, le système que nous préconisons acquerrait une importante valeur. Qui sait s'il ne deviendrait pas un utile jalon ?

C'est aux autorités aussi, tant locales que centrales, qu'incombe le devoir d'entourer le grand marché au poisson d'Ostende de tout ce qui peut en faciliter l'approvisionnement ; l'intérêt du pays tout entier l'exige, nous l'avons démontré. Il faut donc compléter l'outillage du port, aider par le bon marché des transports à l'éparpillement du poisson jusqu'aux plus lointains recoins de la Belgique, à sa vente chez nos voisins d'outre-frontières.

Il faudra certes que l'initiative privée prête aussi son concours, qu'elle crée des

débouchés nouveaux, qu'elle s'ingénie à faire profiter la pêche maritime des procédés les plus perfectionnés en usage chez les autres peuples. Nous avons dit que la pêche voilière ne peut suffire à l'approvisionnement de la Minque d'Ostende ; les *steam trawlers* y subviendront, d'autant plus fructueusement pour nous, qu'ils mettent à contributions les fonds poissonneux exploités surtout par la concurrence étrangère.

Le *steam carriage* aidant, nous ne désespérons pas voir l'activité du marché d'Ostende croître dans des proportions considérables et la consommation du poisson progresser de jour en jour parmi nos populations industrielles. L'élan est donné, secondons ce mouvement. Plus cette alimentation fortifiante et saine se popularisera dans le pays, plus nos efforts la rendront économique, plus l'avenir

prospère de la grande pêche maritime belge sera fixé.

Nous avons toujours eu, pour notre part, la plus grande confiance en cet avenir.

La tâche que nous nous étions donnée est accomplie.

Un seul mot nous reste à prononcer en prenant congé de nos lecteurs ; ce mot est une question. Nous abandonnerons le soin de la résoudre aux armateurs, aux vrais intéressés.

La pêche maritime voilière manque de bras, la chose est incontestable, tous déplorent cette situation. Si l'ouvrier, au lieu d'être payé à la part, recevait un salaire régulier, calculé par journée de présence effective à bord, augmenté d'une légère prime, prise sur les bénéfices nets ; si le pêcheur, exposé sans trêve aux hasards, aux périls de la mer, aux infir-

mités nées de ses intempéries, était raisonnablement assuré et contre les conséquences d'une mort prématurée et contre l'absence de ressources résultant d'une incapacité de travail forcée; s'il pouvait tranquillement se reposer, bercé par les flots, endormi par le clapotement de la vague, sans qu'un troublant cauchemar lui représente sa compagne, ses enfants, aux prises avec la misère et la faim; si mieux instruit, plus conscient, il lui était donné de voir dans son rude métier autre chose que l'éreintement, le danger, un trépas horrible dans l'isolement, la mer ne retrouverait-elle pas ses fervents? Notre industrie côtière se devrait-elle plaindre encore de faire en vain appel aux fils de notre littoral?

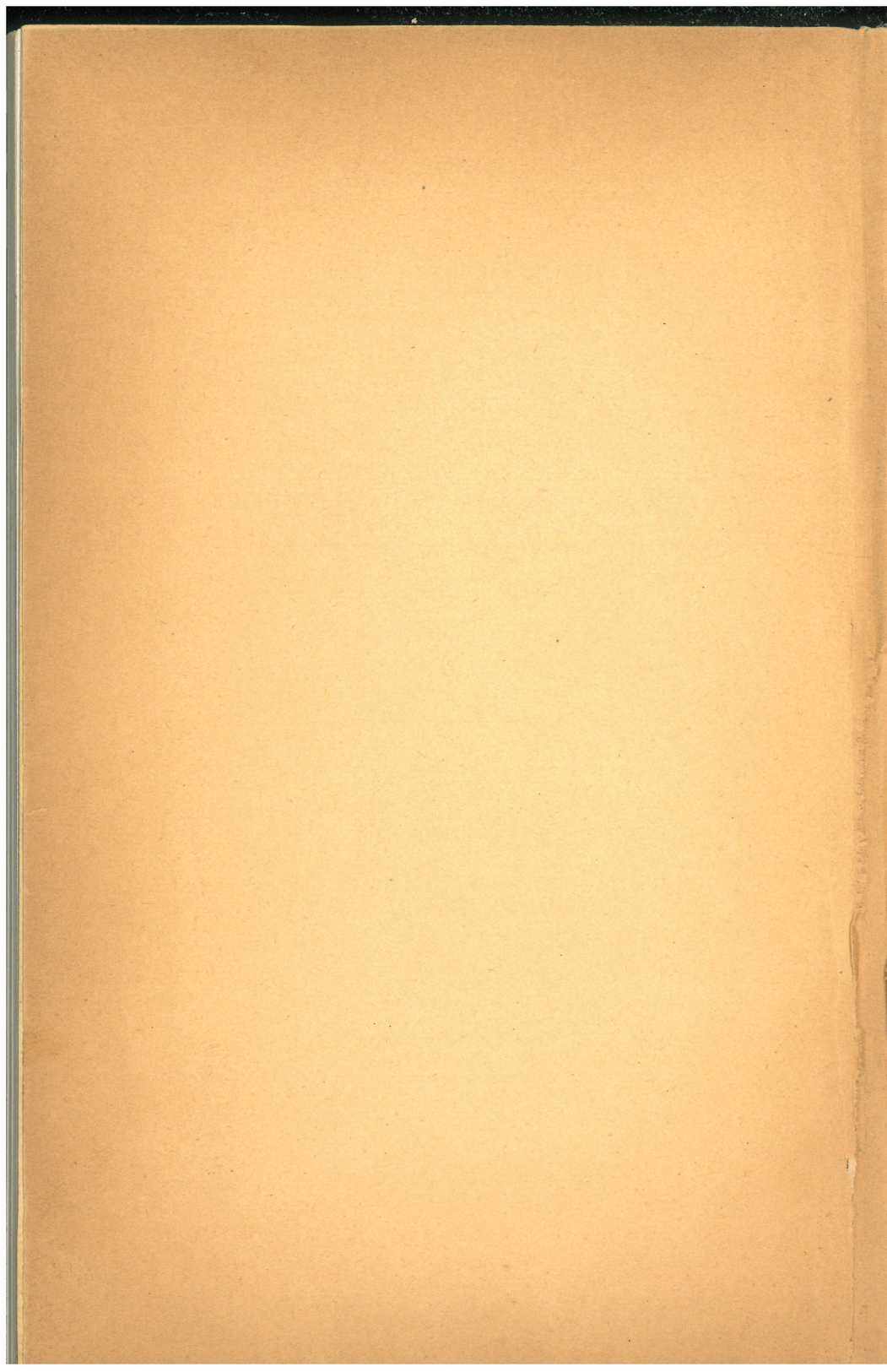


TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
Avant-propos.	V
Historique de la Pêche maritime et de sa réglementation	1
Considérations générales sur le poisson de mer	23
Nomenclature des poissons qui fréquen- tent la côte belge	33
La Morue	39
L'Eglefin.	49
La Lingue	51
Le Merlan	53
Le Colin	55
Le Hareng	57
Le Maquereau	64
Le Grondin	67
Le Turbot	69
La Barbuë	76

	<i>Pages</i>
Le Flétan	78
La Sole	80
Les Raies	85
Petits poissons et poissons d'a- venture	88
Les lieux de pêche.	91
Calendrier du pêcheur.	97
Les Engins	99
Ostende, son port et son marché . . .	111
La Mer du Nord. — Ses Riverains. — Aperçu de la législation sur la pêche maritime actuellement en vigueur chez chacun d'entre eux	129
Conventions de La Haye	130
La Belgique	145
L'Allemagne	179
Le Danemark	195
La France	199
Le Royaume des Pays-Bas. . . .	235
Le Royaume de la Grande Bre- tagne et de l'Irlande	249
Conclusions	265





429687B

ULg - C.I.C.B.



700004463

O. de Xivry

LA

GRANDE PÊCHE
MARITIME BELGE