

La Vulgarisation de la Consommation du Poisson

Un grand sociologue, Auguste Comte, a dit que l'art de la politique se résume à procurer au peuple, avec l'instruction, du travail et du pain.

Ainsi, on voit l'agriculture passer, dans la plupart des pays, au premier rang des préoccupations gouvernementales. Il faut que la terre nourrisse la population, il faut qu'on importe le moins possible les aliments de l'étranger.

Mais la mer aussi est une puissante nourricière dont les richesses se renouvellent sans cesse sans l'intervention de l'homme. Les bancs de la mer sont plus productifs que la meilleure des terres. Un orage peut détruire les récoltes et ruiner le fermier. La tempête peut disperser les bancs de poisson, mais le pêcheur sait que les bancs se reformeront; l'expérience lui a enseigné que le poisson reviendra dans tel endroit chaque année, à la même époque, presque au même jour.

Certaines régions de la terre sont plus fertiles l'une que l'autre; certaines céréales viennent mieux sur une terre que sur l'autre. Certaines régions de la mer sont plus productives que d'autres.

Le pêcheur ne doit pas semer, ne doit pas labourer pour faire une ample moisson. Il doit savoir dans quelle région il doit se rendre pour trouver telle ou telle espèce de poisson. Il doit savoir comment trouver cette région qui peut être située à des milliers de kilomètres de son port d'attache; il luttera, pour l'atteindre, contre la pluie, le vent, le brouillard; il doit savoir comment manier son chalut pour capturer le poisson; enfin il doit posséder des connaissances techniques qu'il ne peut obtenir qu'à la dure école de l'expérience.

Le pêcheur nous apporte les richesses de l'océan, bien souvent par quantités énormes; mais, quand la demande est faible ou que le marché est surchargé, sa pêche se vend à des prix dérisoires, car le poisson étant une denrée essentiellement périssable, doit être vendu dès son débarquement.

S'il est intéressant de perfectionner la technique de la pêche, d'augmenter la puissance de capture des engins et d'améliorer l'outillage, il faut avant tout ouvrir au produit de la pêche des débouchés rémunérateurs, afin que le pêcheur soit assuré de gagner largement sa vie en exerçant sa profession trop souvent dangereuse. En assurant la prospérité du pêcheur, on facilite le recrutement de nos marins, ensuite on procure aux populations ouvrières un aliment sain, délicat, et d'une valeur nutritive qui égale, au moins pour certaines espèces, celle de la viande.

La plupart des pays qui touchent à la mer du Nord ont compris depuis longtemps tout le profit que l'on pouvait tirer de l'organisation systématique de la pêche. Depuis longtemps ils ont pratiqué une politique de distribution du poisson à l'intérieur et d'expédition à l'étranger.

Sous ce rapport, il faut citer en premier lieu l'Allemagne

qui, grâce à l'organisation méthodique de ses transports rapides et à bon marché du poisson, à la propagande permanente en faveur de la consommation de cette denrée, à l'appui illimité donné par le gouvernement tant aux armements qu'au commerce du poisson, est parvenue en moins d'un demi-siècle à créer une industrie qui, avec toutes ses branches, fait vivre aujourd'hui plus de 100,000 familles.

La nécessité d'avoir des marins pour sa flotte de commerce et sa flotte de guerre n'est pas étrangère aux efforts que le gouvernement déploie dans ce domaine, mais la France et l'Angleterre ne sont-elles pas inspirées par le même mobile dans leur désir de faire prospérer la pêche? Celle-ci est la grande pépinière de marins élevés à l'école du courage et de l'endurance.

Jusqu'en 1880 l'Allemagne n'avait qu'une misérable pêche côtière, dans la Baltique et à l'embouchure de l'Elbe, de l'Éms et du Weser.

En cette année on constitue la Deutsche Seefischereiverein qui, grâce à la présidence de l'empereur, jouit aussitôt d'une autorité et d'un prestige considérables.

Son influence se fait sentir dans tous les domaines de la pêche, c'est elle qui dirige en réalité l'action des pouvoirs publics. Ceux-ci soutiennent toutes les tentatives prises par l'initiative privée dès qu'elles peuvent contribuer à développer la pêche.

L'État construit et améliore les ports, il accorde aux armements des emprunts sans intérêts. Maintenant encore aucune initiative n'est prise sans être subsidiée par l'État. La Nordsee, de Nordenham, reçoit une subvention de 800,000 reichsmark, environ 7 millions de nos francs pour avoir introduit les Klipfischwerke, c'est-à-dire la préparation de la morue séchée et salée comme elle est pratiquée à Aberdeen, à Fleetwood et en France, à Bècles près de Bordeaux.

L'expérience des grands chalutiers à moteurs a été faite entièrement aux frais de l'État; l'expérience de la congélation du poisson à bord suivant le procédé Ottensen qui se fait actuellement sur le chalutier Volkswohl est subsidiée par l'État.

Ce n'est qu'après qu'une initiative est bien au point, que l'État permet aux armements d'en bénéficier contre paiement d'une légère redevance. En Belgique, toutes les expériences doivent être faites aux frais des armements qui bien souvent hésitent à introduire des nouveautés, ne voulant pas se lancer dans des essais dont les débuts, fatalement hérissés de difficultés, risquent bien souvent de faire perdre du capital.

En 1886, on lance à Geestemunde la *Sagitta*, le premier chalutier à vapeur. Ostende possédait en ce moment déjà neuf de ces unités, actuellement quarante.

En 1914, on compte 263 chalutiers à vapeur; en 1918 le chiffre est tombé à 127.

Mais en 1930, la flottille de pêche allemande comprend, pour autant qu'il s'agit de bateaux de plus de 100 tonnes de jauge brute, les unités suivantes :

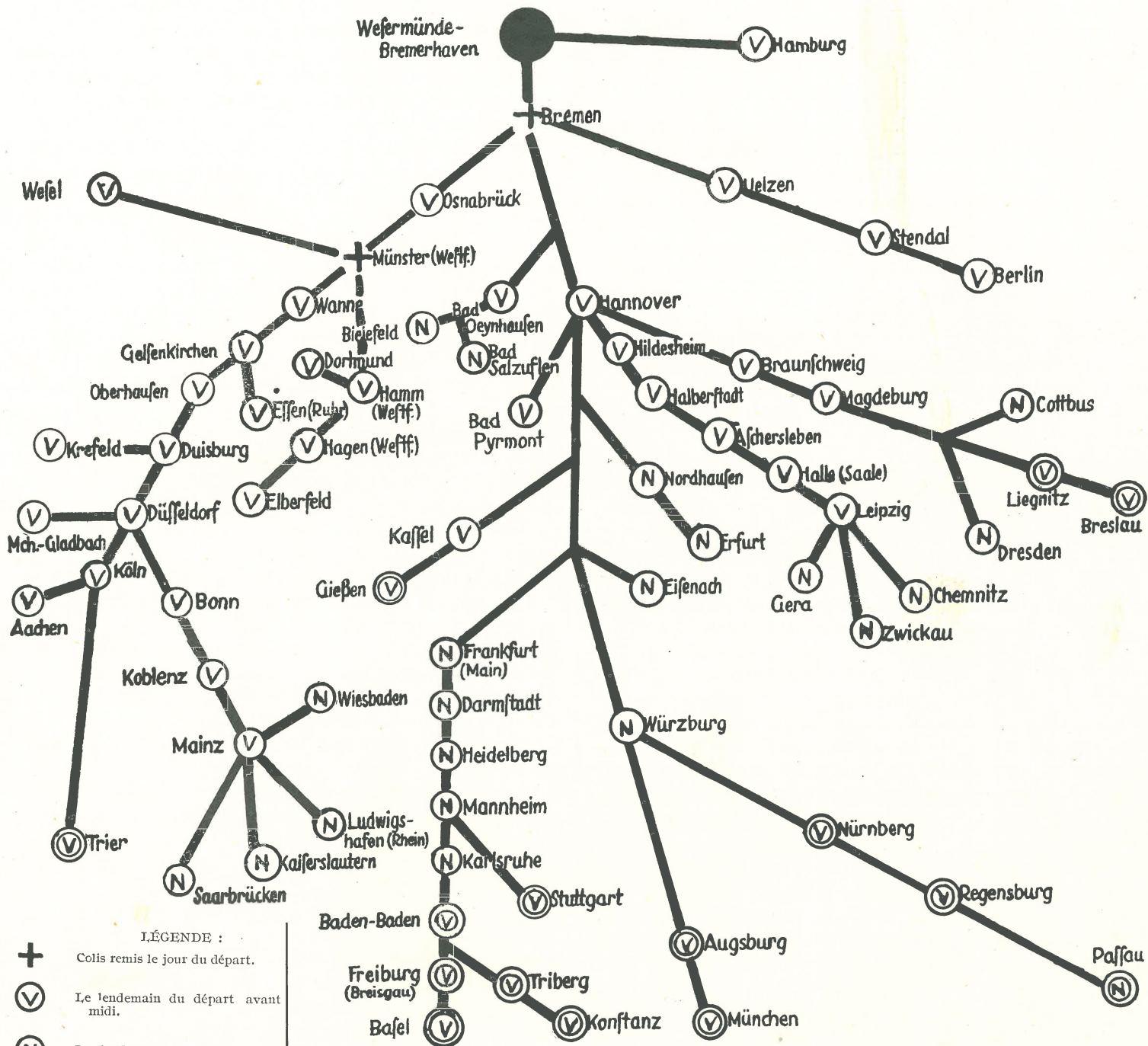
	Nombre.	Tonnage brut.
Chalutiers à vapeur	358	87,111
Grands chalutiers à moteur	4	1,114
Drifters à vapeur	65	9,807
Drifters à moteur	49	5,657
Voiliers de haute mer	6	661
		104,350

En 1929 la flottille allemande apporte 290,622,000 kilogrammes de poisson pour une valeur de 675,750,000 francs sans compter les pêches nombreuses vendues en Angleterre et principalement en Hollande, à Ymuiden.

Ce développement formidable de la flotte de pêche allemande, à côté des avantages accordés par le pouvoir public, la perfection des installations des ports et la modicité des prix de transport, a pu être atteint surtout grâce à la propagande faite pour intensifier la consommation du poisson.

Le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation affecte à cette propagande une somme de 450,000 reichsmark dans son budget annuel.

LE TRANSPORT RAPIDE DU POISSON EN ALLEMAGNE



- LÉGENDE :
- + Colis remis le jour du départ.
 - Ⓥ Le lendemain du départ avant midi.
 - Ⓝ Le lendemain du départ après midi.
 - ⓋⓃ Le surlendemain du départ avant midi.
 - ⓃⓋ Le surlendemain du départ après midi.

A titre d'exemple de la rapidité des transports :

Distance : Wesermünde-Mainz	558 kilomètres	Breslau	699 kilomètres
	Dresden	544	»
		München	818
		Passau	864

Comparez avec Ostende-Luxembourg 348 kilomètres.

Ainsi dans toutes les écoles on trouve deux tableaux reproduisant les principaux poissons comestibles; en une seule année il a été distribué 15,000 de ces tableaux. Une brochure donne la description de ces poissons, de leurs mœurs et indique les principales régions où ils sont pêchés.

Le poisson fait partie de la diète régulière de l'armée.

Bien souvent le poisson n'est pas cuisiné à la caserne, mais expédié tout préparé par les usines de conserves.

Nous avons vu, dans une de ces usines, des fours cuisant cinq cents portions en un quart d'heure.

C'est encore l'État qui envoie périodiquement à tous les journaux des articles prônant les avantages de l'alimentation ichtyologique.

Les résultats de cette campagne de propagande s'affirment de jour en jour.

En 1880, la consommation du poisson se bornait aux localités de la côte, elle était insignifiante à l'intérieur du pays. En 1925, cette consommation s'élevait à 4 kilogrammes par tête d'habitant pour tout le pays; en 1928, elle avait déjà doublé et s'élevait à 8 k. 800; en 1929, elle est de 9 k. 400 par habitant. Cette progression ne pourra que s'accroître.

On assiste d'ailleurs en Allemagne dans les armements à la même concentration des entreprises qui se manifeste dans les autres industries. La Nordsee, de Nordenham, la création de M. Ballin, directeur de la Hapag (ligne Hambourg-New-York), dont elle est la filiale, a absorbé la Deutsche Hochseefischerei, de Cuxhafen, et quelques autres armements de moindre importance.

La Nordsee a un capital de 20 millions de reichsmark, exploite 150 chalutiers à vapeur et possède 450 magasins de vente répartis sur toute l'Allemagne. Ce sont autant de foyers qui contribuent à vulgariser la consommation du poisson.

On connaît l'importance de la pêche en Grande-Bretagne. Dans ce pays on intensifie aussi par tous les moyens la consommation du poisson. Dans les années 1928-1929 on ne consacra pas moins de £40,000 à cette propagande. Cette somme fut obtenue par les contributions des industriels de la pêche et par les armateurs qui abandonnèrent un penny par livre de poisson vendu.

La propagande se fit par des expositions de tout matériel et articles relatifs à la pêche, par des cours de cuisine, des annonces, la publicité dans les journaux. Il n'est pas rare de voir un grand journal tel le *Daily Mail* qui tire au delà d'un million d'exemplaires, consacrer une page entière de publicité à la pêche.

On connaît la vogue des *friedfishshops* en Angleterre. Le débit du poisson frit, qui n'aurait très probablement aucun succès près de la ménagère belge, constitue pour l'Anglaise, qui en général se soucie fort peu des raffinements de la cuisine, une véritable providence lui permettant d'improviser un dîner dans un minimum de temps.

On attribue à la propagande de 1929 que la vente du poisson a augmenté en cette année de 37,000 tonnes pour une valeur de £1,100,000. Pour la première fois depuis la guerre tous les chalutiers ont été utilisés, et 72 nouveaux chalutiers ont été mis sur chantiers.

On a calculé aussi que l'accroissement de la vente en 1929 a exigé une augmentation de 150,000 tonnes de charbon, quantité appréciable, considérant la situation critique des charbonnages anglais.

L'augmentation de consommation a entraîné aussi les plus heureux résultats pour les fabriques de cordages et de

chaluts et, en général, pour toutes les industries connexes à la pêche. Enfin les salaires des équipages et de tous les ouvriers employés dans la pêche ont pu être augmentés dans des proportions notables.

C'est surtout depuis la guerre mondiale que la France a développé les plus grands efforts pour organiser méthodiquement l'industrie de la pêche et intensifier la consommation du poisson.

Les semaines de poisson, organisées depuis 1919 sous les auspices du gouvernement à Strasbourg, Lille, Paris, Lorient, La Rochelle, Marseille, Boulogne, Bordeaux, Dieppe, sont une des manifestations de cette activité.

Ces semaines sont utiles à plusieurs points de vue. Elles sont des leçons de choses puisqu'elles font l'éducation du public qui apprend à mieux connaître, apprécier et préparer le poisson. Elles ne sont pas moins intéressantes comme leçons d'idées parce qu'elles permettent aux savants les plus distingués comme aux spécialistes les plus réputés de venir aux congrès qui sont au programme de ces semaines, exposer les progrès réalisés, examiner les problèmes qui se posent pour développer l'industrie de la pêche.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur les programmes de ces congrès pour se rendre compte de l'importance des sujets traités : problèmes de transport, organisation de la vente de la marée, vulgarisation de la consommation du poisson; la congélation, la manutention, l'emballage du poisson, etc.

Les vœux émis à ces congrès ne restent pas lettre morte; au contraire, bien des améliorations dans tous les domaines de la pêche ont été introduites en conséquence de ces congrès. Aussi le transport de la marée a été bien perfectionné à la suite des suggestions et des vœux exprimés dans ces assises. L'accroissement de la consommation du poisson est fonction, non seulement du prix de vente, mais aussi des frais et aussi de la célérité du transport, celle-ci conditionnant l'état de fraîcheur de la denrée.

C'est le directeur même des Pêches maritimes qui examine avec les réseaux intéressés, les moyens de créer ou d'améliorer le régime de transport de marée. Aujourd'hui la France dispose, pour l'acheminement du poisson, d'un service rapide qui permet par exemple à la marée de Boulogne d'arriver au littoral de la Méditerranée en moins de quarante-huit heures, d'arriver sur le marché d'Alsace-Lorraine et de la Suisse plus rapidement que le poisson d'Ostende malgré que la distance de Boulogne soit plus grande.

La France a compris aussi que la science pouvait aider au développement et à l'industrialisation de la pêche. Ces travaux scientifiques sont de deux ordres : les recherches en mer effectuées par des bateaux spéciaux et les expériences de laboratoire à terre.

Les deux institutions sont corrélatives.

Aucune des deux ne peut produire son plein effet sans le concours de l'autre, mais la première domine et fait l'objet du principal effort.

Avant la guerre, ce service scientifique était encore embryonnaire, mais la loi des finances du 31 décembre 1918 donna vie à l'*Office scientifique et technique des pêches maritimes*, dont les travaux remarquables ont contribué dans une large mesure à la prospérité de la pêche en France.

L'Office scientifique des pêches fut doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière; en outre, le législateur manifesta sa volonté d'empêcher que les travaux de l'Office fussent entrepris uniquement dans un esprit de science pure, mais devaient avoir aussi un caractère pratique.

Les résultats des travaux de l'Office sont contenus dans une cinquantaine de fascicules. L'Office édite depuis deux ans une revue trimestrielle dans laquelle sont publiées les études d'ordre pratique pour la pêche. Au nombre des travaux publiés par l'Office, nous citerons les cartes indicatrices des fonds de pêche, travail long et minutieux donnant les reliefs du fond par des courbes de niveau qui prennent le nom d'isobathes. C'est grâce à leur examen que le patron de pêche arrive à savoir dans quel sens il doit diriger son chalut. Ces cartes concernent la Manche, le golfe de Gascogne, la côte du Maroc, la côte sud-ouest de l'Islande, le banc de Terre-Neuve.

L'Office a publié entre autres, les études sur la pêche du merlu, du hareng des Smalls, la sardine, la dorade, les

Rochelle, l'autre à Boulogne. Ces stations renseignent les armements sur les perspectives de la pêche dans certaines régions. Les savants de l'Office ont réussi en effet à prévoir pour les mois suivants, l'abondance ou la pénurie de certains poissons dont les déplacements dépendent de la température des courants marins. Ils firent connaître de nouveaux fonds chalutables, notamment les Fladen dans la mer du Nord où les Français font maintenant une ample récolte de hareng (1).

Parmi les mesures que la France a prises pour protéger son industrie de la pêche, nous devons signaler l'imposition d'un droit d'entrée de quarante pour cent sur la valeur du poisson importé. C'est un droit prohibitif, qui est appliqué même en Alsace-Lorraine où avant la guerre le poisson belge pouvait entrer sans la moindre entrave douanière ou autre.

La vulgarisation de la consommation du poisson se fait en France par les mêmes moyens de propagande que nous rencontrons dans les autres pays : conférences, films, publication de tracts, cours de cuisine, etc.

Il convient toutefois de citer l'initiative la plus récente : « le train de poisson » organisé par les chemins de fer de l'État. C'est une exposition ambulante des différentes branches de l'industrie de la pêche maritime.

La pêche du poisson frais se trouve représentée par une remarquable collection de poissons naturalisés du Musée de la Rochelle et d'autre part par l'installation et le fonctionnement d'un wagon de cuisine, ravitaillé par les ports de la Rochelle et de Dieppe et qui permet à tous les arrêts du « train » une dégustation gratuite des produits de la mer. La pêche du hareng, la pêche du cabillaud, et l'industrie du poisson congelé figurent dans le « train ».

Cette exposition ambulante, qui a été inaugurée le 9 mai de cette année, a circulé pendant cinq semaines, s'arrêtant plusieurs jours aux principales localités; elle a obtenu un réel succès. Plusieurs milliers de plats de poisson ont été dégustés. On étudie les moyens de faire fonctionner cette exposition sur les réseaux des compagnies.

Grâce à cette publicité, à cette propagande intensive et à la collaboration efficace du Gouvernement, la consommation du poisson qui en France est actuellement déjà de 8 kilogrammes par tête d'habitant (12 kilogrammes pour Paris) est appelée à progresser rapidement.

* * *

De tous les pays que baigne la mer du Nord, c'est en Belgique que l'on consomme le moins de poisson. Les ports du littoral ont expédié en 1928 à l'intérieur du pays 16,518,000 kilogrammes de poisson, l'importation s'élève à

TRANSPORT RAPIDE DU POISSON DE BOULOGNE



LÉGENDE :

Hachures verticales : Région atteinte le lendemain du départ, avant midi, pour le déjeuner.
Hachures horizontales : Région atteinte le lendemain du départ, avant 18 heures, pour le dîner.
Hachures à gauche : Région atteinte le surlendemain du départ, avant midi, pour le déjeuner.
Hachures à droite : Région atteinte le surlendemain du départ, avant 18 heures, pour le dîner.

procédés de conservation du poisson, l'utilisation des déchets, l'utilisation industrielle des algues, etc. L'ostréiculture tient une large place dans cette littérature.

L'Office a établi deux stations laboratoires, une à la

(1) Si nous nous attardons un peu sur l'utilité de la collaboration de la science c'est pour établir les contrastes avec notre pays où les recherches océanographiques et de biologie marine dirigées par un savant des plus distingués restent jusqu'ici dans le domaine de la science pure. Rien ne saurait mieux démontrer l'utilité de la collaboration entre la science et l'industrie de la pêche que l'expérience que nous-mêmes avons faite. Frappés de l'appauvrissement des bancs de harengs dans la région des Smalls (sud-est de l'Irlande), nous obtinmes en 1927 la collaboration de M. Damas, professeur à l'Université de Liège et directeur de l'Institut Van Beneden, pour rechercher les causes de cette pénurie. M. Damas, ancien collaborateur du professeur Hjort, de l'Université d'Oslo, l'océanographe de réputation mondiale, était particulièrement qualifié pour les

recherches de biologie marine. Ses travaux sur le plancton du Groenland et ses études sur la famille des Gadides font toujours autorité.

M. Damas, accompagné de M. Van Oye, professeur à l'Université de Gand, qui s'est spécialisé aussi dans les questions de biologie, s'embarqua sur un des chalutiers de l'Armement ostendais.

Grâce à ses recherches, M. Damas put signaler qu'il manquait plusieurs classes annuelles dans les harengs des Smalls. Les Armements d'Ostende, qui avaient été mis au courant de la conclusion de ce travail, abandonnèrent la région des Smalls pour se rendre au nord de l'Irlande où le hareng était plus abondant. Ils purent éviter ainsi des pertes qui sinon se seraient chiffrées par des centaines de mille francs.

environ 12,000,000 de kilogrammes. La consommation par tête d'habitant est donc d'environ 4 kilogrammes.

Si l'on considère que le poisson est surtout connu dans les provinces flamandes, on peut estimer à environ 2 kilogrammes par tête d'habitant le poisson consommé dans la partie wallonne du pays.

Rien d'étonnant. Jusqu'ici on s'est fort peu inquiété de faire connaître cette denrée et de prendre des mesures pour vulgariser sa consommation. Il n'y a guère plus de deux ans que l'initiative privée et le département de la pêche du ministère de l'Agriculture se sont occupés de cette question, qui présente cependant un intérêt vital pour l'industrie

Les facilités de vente attirent la clientèle et contribuent à la prospérité d'un marché.

C'est probablement encore à ce préjugé qu'il faut attribuer que le poisson ne jouit pas des mêmes avantages fiscaux que les produits de l'agriculture, ainsi l'exonération de la taxe de transmission.

Le système de transport et les tarifs constituent une grande entrave à l'intensification de la consommation, surtout pour le poisson dit commun, c'est-à-dire à bon marché, qui fait partie de l'alimentation de la classe ouvrière.

Nous avons dit déjà que la France, l'Allemagne, faisaient le transport rapide et à bon marché de cette denrée. La même



Un coin de la minque d'Ostende.

(Cliché appartenant à M. Camille Willems.)

de la pêche et est non moins utile pour l'alimentation de la collectivité belge.

Nous en sommes toujours en Belgique à la situation qui existait il y a trois quarts de siècle avant l'emploi de la glace pour la conservation du poisson.

On se contentait alors d'expédier le poisson salé, le hareng, la morue, parce qu'on ne connaissait d'autres moyens de conservation que la fumaison, la salaison. Le poisson était à cette époque une alimentation de luxe, et ce vieux préjugé persiste encore. Ceci explique probablement pourquoi beaucoup de conseils communaux n'hésitent pas à frapper le poisson exposé en vente dans la minque communale de droits excessifs, allant jusqu'à 6 % dans certaines localités, ce qui donne avec le courtage d'écorage et les autres frais une imposition se chiffrant à 10 %. Ce sont pareilles exagérations qui font désertier les minques.

politique est suivie en Angleterre où les compagnies de chemins de fer exploitant les ports de pêche, comme Fleetwood, Grimby, Hull, ont tout intérêt au développement de cette industrie qui leur donne la matière à transporter.

C'est encore grâce au bon marché et à la rapidité de ces transports d'Ymuiden à la frontière que la Hollande arrive à inonder notre pays du produit de ses pêches.

Ainsi le transport du poisson d'Ymuiden aux communes de la province d'Anvers et du Limbourg est meilleur marché que le transport d'Ostende.

L'Union des négociants en poisson d'Ymuiden a pris l'initiative d'un système de groupement des colis qui assure la rapidité de l'acheminement, mais fait bénéficier aussi de tarifs très réduits. Ainsi l'expédition d'un kilo de poisson d'Ymuiden à la frontière coûte environ 11 centimes. La

Hollande fait en outre le transport par bateau jusqu'à Anvers et ce mode revient encore meilleur marché.

En Belgique, le transport d'un kilo de poisson coûte en moyenne 40 centimes. Ce colis postal de 1 kilogramme revient à 4 francs.

Aussi longtemps que nos chemins de fer étaient dirigés par l'État, le poisson obtenait certaines faveurs : réduction de tarifs, remise des colis dans un délai rapproché.

La Société nationale des chemins de fer belges s'inspirant

L'expérience nous a appris le contraire. Pour être certain qu'un colis arrivera à Charleroi ou à Chimay à temps pour le dîner du vendredi, on est obligé de le remettre au train de marée du mercredi. La qualité du poisson doit évidemment en souffrir. En quarante-huit heures, la France et l'Allemagne envoient les colis de poisson à 800 kilomètres de distance.

Sous le régime de l'État belge, le délai de transport à l'intérieur, sauf de rares exceptions, ne dépassait pas un



Vente de trente-deux esturgeons pêchés sur les côtes d'Espagne par le chalutier « Émile Vandervelde » de l'Armement ostendais.

du préjugé que le poisson est un aliment de luxe, applique toutes ses augmentations de tarif au poisson malgré la protestation des intéressés de la pêche et malgré qu'elle accorde des tarifs de faveur aux produits de l'agriculture.

Les délais de remise sont un autre obstacle à l'extension du commerce de poisson. Ainsi le délai de transport pour les envois en grande vitesse est de deux jours; pour la petite vitesse, il est de quatre jours. Ces délais de transport sont prolongés de vingt-quatre heures lorsqu'ils comprennent un dimanche ou un jour férié légal, et de quarante-huit heures lorsqu'ils comprennent en même temps un dimanche et un jour férié légal.

La Société nationale des chemins de fer belges dit bien que ces délais sont des maxima dont elle peut se prévaloir, mais dont il n'est presque jamais usé dans la pratique.

jour. Nous avons cependant un réseau de chemins de fer qui permet les transports rapides.

Nous ne nous attarderons pas à réfuter toutes les préventions qui existent contre la consommation du poisson.

La valeur alimentaire est quelquefois discutée. De nombreux travaux ont paru sur cette importante question et réfutent cette prévention, notamment ceux d'Atwater, Koenig, Baier, Alquier, Hinard. Tous ces auteurs prouvent que le poisson est un aliment de premier ordre, indispensable même dans certains cas par sa teneur en vitamines.

On reproche au poisson d'être un aliment cher. Ce reproche peut être fondé si l'on envisage le prix payé par le consommateur et il est certain qu'un des moyens de vulgarisation des plus efficaces serait l'abaissement du prix sur le marché au détail.

Les hauts prix, faits dans les magasins, ne profitent ni au pêcheur, ni à l'armement, ni même au négociant à la minque. Les coupables, ce sont l'intermédiaire et le détaillant. Mais ils ont une excuse. Le poisson est une denrée extrêmement périssable. Aussi tout le monde n'a qu'un désir : s'en débarrasser le plus vite possible en prélevant un bénéfice. Le détaillant qui vend bien cher aujourd'hui se couvre de la perte faite avant-hier parce qu'il n'a pu vendre tout son poisson.

L'arrivée du poisson est irrégulière. Pendant la période de tempête, pas de poisson; il afflue pendant les périodes de beau temps.

Comment éviter, ou tout au moins restreindre ces mécomptes qui obligent le détaillant à élever son prix? En imposant au marchand, suivant l'importance de son commerce, une glacière ou une chambre frigorifique avec l'obligation d'y tenir le poisson enfermé.

En Suisse, par exemple, tout marchand de comestibles possède une installation personnelle. Certaines de ces installations sont très simples. Tel est l'emploi de grandes caisses doublées de zinc avec couvercle à contre-poids, dans lesquelles le poisson est étagé sur des claies sans contact avec la glace du fond destinée uniquement à l'abaissement de la température.

L'établissement frigorifique est un autre moyen de régularisation des prix. On peut conserver le poisson sans le congeler, pendant une quinzaine de jours — une température légèrement inférieure à zéro suffit. Enfin, on pourrait le congeler si l'on désire une conservation de plusieurs mois. Cependant nous doutons beaucoup que la méthode de congélation de longue durée soit bien au point quel que soit le procédé employé, Ottensen, Piqué, Taylor, Zarotchencheff le dernier en date.

Enfin la fumaison offre un autre moyen de régularisation de marché de certains poissons. Si l'Anglais consomme tant de poisson, c'est que chaque matin il prend pour son déjeuner un plat de haddock, de merlan, ou de hareng. Or, sous le nom de haddock, on sert non seulement l'églefin mais aussi le petit merlu et le filet du colin — charbonnier — (*Gadus vireus*).

Incidemment, disons que le charbonnier a été mis en valeur en Allemagne où on l'utilise pour fabriquer une imitation de saumon, en tranches, tellement parfaite qu'il faut l'œil d'un spécialiste pour la remarquer.

Ce qui plaît le plus à la clientèle populaire, parce que plus commode au point de vue culinaire, c'est le poisson préparé salé et séché comme la morue ou fumé comme le hareng. Une infinité de poissons se prêtent d'ailleurs à la fumaison. En Allemagne, on fume tous les poissons plats, les ailes de raie, les petits rougets, grondins, dorades, etc.

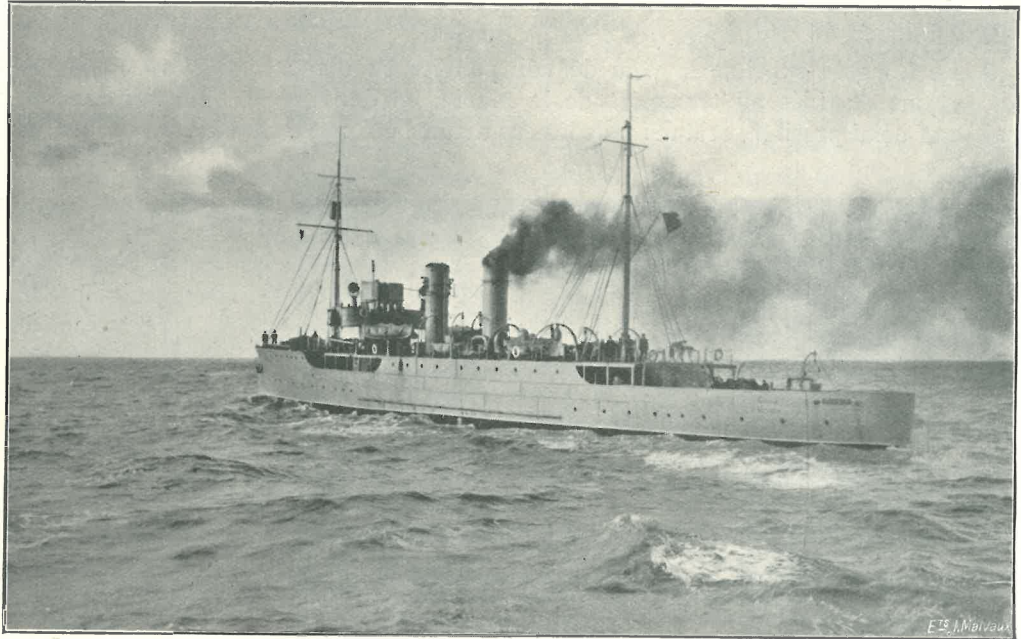
Le commerce du poisson pourrait donc être régularisé avec l'aide du froid, la mise en conserve, la fumaison.

Le détaillant pourrait recevoir tous les jours la quantité de poisson qu'il lui faut, le risque de mévente pour ces articles disparaîtrait en partie, et il pourrait faire un bénéfice régulier et raisonnable. Le consommateur serait assuré

de trouver chaque jour du poisson à des prix à peu près constants.

Dès lors, le poisson entrerait dans l'alimentation normale régulière, au même titre que la viande, les œufs, etc.

Quels sont les moyens à préconiser pour vulgariser la consommation du poisson? Nous en avons exposé quelques-uns au cours de cette contribution. Il en existe d'autres.



Le « Zinnia », garde-pêche belge.

Cette question a été longuement étudiée et discutée au Congrès national de la pêche maritime qui s'est tenu à Ostende le 24 août 1925. Le congrès a retenu de ces discussions plusieurs points résumés sous formes de vœux que nous reproduisons ici.

1. La consommation du poisson par l'armée : l'expérience a démontré qu'il est indispensable d'insister : a) sur la nécessité d'une bonne préparation du poisson; on devrait en charger spécialement un instructeur, cuisinier qualifié, ayant charge d'initier à tour de rôle les cuisiniers de l'armée; b) sur l'observance rigoureuse de la clause du cahier des charges stipulant que le poisson doit être frais et de première qualité et provenir de barques belges; la direction de la minque du point d'expédition devrait certifier, par une déclaration écrite, l'exactitude de l'origine; c) le prix de la marchandise devrait être considéré comme facteur de second ordre, les titres du fournisseur passant au premier rang dans le choix de l'adjudicataire. Les grandes institutions du pays devraient être encouragées à consommer du poisson.

2. Enseignement. Un enseignement spécial concernant la préparation du poisson, de ses qualités nutritives, etc., devrait être organisé dans toutes les écoles normales et ménagères du pays, en vue de permettre aux futures institutrices de donner des leçons pratiques sur le même sujet dans les écoles qualifiées.

3. L'étude de l'importante question des entrepôts frigorifiques est à recommander aux armateurs et aux grands expéditeurs de poisson, particulièrement dans le but de régulariser les marchés, tout en conservant à une denrée

essentiellement périssable le caractère de fraîcheur qui convient.

4. La question d'une publicité commerciale dans les journaux ou par voie de brochures et de tracts à distribuer gratuitement, l'organisation de cuisines itinérantes, l'établissement de restaurants de poisson accessibles aux bourses moyennes, etc., sont recommandés à la sollicitude des intéressés. D'autre part, la vigilance du département des chemins de fer de l'État est sollicitée pour assurer la rapidité et la régularité du transport des colis de poisson.

5. Le Congrès exprime le vœu de voir peindre en blanc les wagons destinés au transport de la marée, ce dans le plus bref délai possible, et dans tous les cas avant l'été 1926.

à l'armée, de l'emploi de wagons frigorifiques ou simplement peints en blanc.

Une des initiatives les plus intéressantes, au point de vue de la vulgarisation de la consommation du poisson, a été prise par la société coopérative « La Marée » (De Zeevisch), fondée en 1927 par les principaux armements à la pêche d'Ostende. Cette société a notamment inauguré la vente du poisson nettoyé et débité en portions, d'un kilogramme, enveloppées dans un papier préservatif. Ces portions groupées en un ou plusieurs colis, sont envoyées dans un magasin ou chez un dépositaire qui en fait la distribution.

La vente se fait en outre à un prix fixe, valable pour tout l'hiver. Il faut, en effet, éviter les grandes fluctuations de



**Le Poisson de Mer est
un ALIMENT complet**

==== SAIN · NOURRISSANT · DÉLICIEUX ====

VAUT LA VIANDE & COÛTE CINQ FOIS MOINS CHER

Société Coopérative **LA MARÉE**

==== Ostende ====

Affiche de propagande de la société coopérative « La Marée-De Zeevisch », à Ostende.

Cette mesure contribuerait à maintenir une température modérée dans les wagons à poisson. Des wagons réfrigérés devraient être acquis par l'État.

6. Le Congrès insiste vivement pour obtenir le retour gratuit dans les ports, des paniers et autres emballages ayant servi au transport du poisson par chemin de fer. Cette mesure se justifie entre autres par le fait que les wagons à poisson reviennent à vide au littoral. Les destinataires auraient à payer tous les frais de chargement des colis vides et les menus frais habituels d'écritures et autres qui grèvent les expéditions par rail.

Plusieurs de ces vœux s'inspirent évidemment de l'expérience faite à l'étranger ainsi que nous l'avons exposé au cours de cette étude. Plusieurs de ces vœux n'ont reçu aucune suite, il en est notamment ainsi de la consommation

prix. Une denrée ne peut devenir populaire, si sa valeur passe du simple au double en quelques jours.

La propagande a été faite, en outre, par le film, la conférence, la distribution gratuite de tracts donnant la préparation du poisson, les repas gratuits de poisson dans plusieurs localités de la Wallonie.

Cette propagande a porté ses fruits. La vente qui pour l'hiver de 1928-1929, s'était élevée à 10,000 kilogrammes par semaine, a atteint 18,000 kilogrammes pour l'hiver 1929-1930.

Le ministère de l'Agriculture, Office des pêcheries, a commencé en 1929 une campagne de propagande en faveur de la consommation, que nous pouvons d'autant moins passer sous silence, que c'est la première fois en Belgique, qu'un ministère s'occupe officiellement de cette publicité qui, au surplus, est faite avec énergie et méthode. Nous

rendons sous ce rapport volontiers hommage à M. Baels, ministre de l'Agriculture et des Pêcheries, un Ostendais, qui a pris l'initiative de cette campagne de vulgarisation.

L'Office des pêcheries s'adresse surtout aux écoles normales et ménagères; c'est un excellent moyen de faire connaître le poisson à nos futures mères de familles.

Des conférences de démonstration données par un maître ès art culinaire aux directrices de ces écoles, ont obtenu le plus vif succès. L'Office a publié aussi un tract de propagande donnant la préparation du poisson.

Le ministère de l'Agriculture fait donc du travail utile. Cette utilité sera non moins grande s'il peut vulgariser la consommation du poisson à l'armée, par la formation de cuisiniers et l'emploi de fours spéciaux pour la préparation du poisson.

Souhaitons aussi que l'Office des pêcheries collabore avec la Société nationale des Chemins de fer belges pour l'obtention de plus de rapidité dans les transports et la revision des tarifs.

Il reste à espérer que tous ces efforts ne seront pas vains, considérant la situation critique que connaissent maintenant les armements de chalutiers à vapeur par suite de la pénurie de personnel. Cette pénurie de personnel est connue depuis longtemps. Le Congrès de la pêche de 1925 s'en est occupé mais aucun remède n'a été apporté. En outre, les services de la marine de l'État continuent à enlever les meilleurs éléments à la pêche. Aussi la flottille des chalutiers est réduite de quinze unités depuis deux ans, les

chalutiers perdus ne sont pas remplacés. Les perspectives, à la veille de l'ouverture du nouveau port de pêche, sont peu encourageantes. Il est vrai qu'on assiste à un développement inespéré du bateau à moteur. Reste à voir combien de temps encore durera cet engouement. Une mauvaise saison du hareng de la côte suffira pour faire s'effondrer ce château de cartes. Sous ce rapport, les indices peu rassurants ne manquent pas. Maintenant déjà les moteurs sont obligés de suivre la politique, qu'on a si âprement reproché aux chalutiers à vapeur, de vendre à l'étranger. Le rayon d'action des moteurs doit donc s'étendre et, comme conséquence, la puissance du moteur doit être plus forte. Nous croyons que cette puissance ne peut être augmentée indéfiniment pour la pêche. Le fait que l'Angleterre a abandonné l'exploitation des grands chalutiers à moteur de 400 à 450 H. P., que l'Allemagne s'en tient aux quatre unités de cette puissance, mises en ligne en 1927 et 1928, doit donner à réfléchir. S'il est vrai que la France possède quelques grands chalutiers à moteur et en fait construire d'autres, n'oublions pas que ces unités ne font pas le chalutage, mais servent avant tout pour emmagasiner et transporter la morue pêchée par les doris à Terre-Neuve et au Groenland. Nous souhaitons nous tromper dans notre pessimisme quant à l'emploi du moteur puissant pour la pêche hauturière; l'avenir dira si notre pessimisme est justifié.

L. VERBRUGHE,
Administrateur-directeur
de la Société coopérative « La Marée-De Zeevisch »
et de l'Armement ostendais.



VAN SASSENBROEK. — Pêcheurs au repos,