

L'ACTIVITE DE LA PECHE MARITIME EN FRANCE. ROLE DE LA PECHE INDUSTRIELLE.

Par Pierre **POULIOT**,
Secrétaire de la Section des Pêches
du Comité Central des Armateurs de France.

20847

Importance de la pêche maritime en France.

D'après les dernières statistiques officielles, la pêche maritime en bateau a occupé, en 1937, 73.789 inscrits maritimes, auxquels viennent s'ajouter 56.000 pêcheurs à pied, pêcheurs occasionnels il est vrai, mais qui tirent un revenu complémentaire de leur pêche. Nous précisons de suite que nous ne parlerons que de la France métropolitaine.

La production totale de la pêche en bateau de la France a atteint, en valeur, 991.000.000 de francs et, en poids, 329.700 tonnes. Il convient de discriminer les différents genres de pêche pour apprécier comme il convient ces différents chiffres. Aussi, nous proposons-nous d'examiner successivement la flotte de pêche et les différents genres de pêche et, pour chacune de ces rubriques, nous verrons le rôle joué par la flotte de pêche industrielle.

Flotte de pêche.

La flotte de pêche française comprend trois classes de navires : bateaux à vapeur, bateaux à moteur, bateaux à voiles.

A l'heure actuelle, le nombre total de navires armés à la pêche est de 23.200, représentant 252.715 tonneaux de jauge brute. Le tonnage global est en régression, par suite de la diminution des navires à vapeur et des navires à voiles; par contre, le développement des navires à moteur de petit tonnage est en *progression constante*.

Du point de vue pratique, les armateurs français classent dans la catégorie de la flotte de pêche industrielle les navires à propulsion mécanique d'un tonnage brut supérieur à 100 tonneaux. Ce classement, à première vue arbitraire, donne cependant une image assez exacte de la réalité et permet d'établir une démarcation pratique des différentes productions, selon les moyens mis en œuvre.

Pour mieux suivre l'évolution de la composition de la flotte, il faut classer les navires d'après leur rayon d'action, qui correspond, ainsi que nous le verrons plus loin, à leur spécialisation au point de vue pêche.

Il y a trois classes de navires :

- grande pêche (pêche à la morue) ;
- pêche hauturière ;
- pêche côtière.

Flotte de grande pêche.

La flotte de grande pêche est composée de voiliers, voiliers-mixtes et de chalutiers à vapeur ou à moteur.

Les voiliers sont au nombre de 19 représentant 8.300 tonnes en 1939, au lieu de 144 représentant 42.550 tonnes en 1925. On peut regretter leur disparition, car ils étaient une pépinière de marins de premier ordre, en raison de l'importance de leurs effectifs; malheureusement, ces navires ne sont plus économiquement exploitables, en raison des charges écrasantes qu'ils supportent et de leur faible rendement au point de vue capture. Il faut admettre qu'en moyenne 60 à 65 % du produit de la pêche est absorbé par l'équipage, sous forme de salaires ou d'indemnités diverses; le restant suffit à peine à couvrir les frais d'exploitation; l'amortissement n'est plus possible.

Les voiliers-mixtes ont fait leur apparition en 1920. D'un tonnage plus élevé, ils sont d'un rendement supérieur à celui des voiliers purs, mais encore insuffisant pour permettre une exploitation rémunératrice dans les conditions actuelles d'armement en France. Ils sont au nombre de 5.

Le chalutage à vapeur a fait son apparition sur les bancs d'Islande en 1903. Très rapidement, ce nouveau mode de pêche a surclassé l'ancienne pêche aux cordes et, actuellement, la flotte de pêche comprend 35 chalutiers, représentant un tonnage de 33.939 tonneaux. Ces navires, extrêmement modernes sont à l'avant-garde de la construction des navires de pêche. Le « Victoria », premier grand chalutier à moteur construit en 1928, a montré les possibilités d'utilisation du moteur Diesel sur un grand navire de pêche. Depuis, l'armement français a perfectionné ce genre de chalutier dont les derniers types sont équipés d'instruments auxiliaires perfectionnés. Entre temps, la machine à vapeur a fait des progrès appréciables et les champions de la vapeur ont fait construire

ou aménager des chalutiers chauffant au mazout, qui sont également d'un excellent rendement.

L'évolution de la flotte française de grande pêche est intéressante à suivre, car elle a contribué largement à la mise au point des progrès sensibles réalisés depuis dix ans, aussi bien en France que dans les pays d'Europe Occidentale. A la lumière des résultats obtenus sur les chalutiers de grande pêche français, les constructeurs ont su établir des types de machines adaptés à la navigation à la pêche.

Flotte de pêche hauturière.

La flotte de pêche hauturière comprend tous les navires effectuant la pêche au-delà de 75 milles des côtes et jusque dans les mers lointaines.

Cette flotte constitue ce qui est appelé en France la flotte de pêche fraîche industrielle.

Au 1^{er} janvier 1939, elle comprenait 303 navires à propulsion mécanique de plus de 100 tonneaux de jauge brute, représentant 74.000 tonnes de jauge brute; 47 de ces navires sont à moteur. La motorisation de cette flotte est récente et postérieure à celle des navires de grande pêche. Il convient de noter que ce sont surtout de petits navires qui ont été construits, puisqu'on ne relève, en effet, qu'un chalutier à moteur de plus de 500 tonneaux, et deux de plus de 300 tonneaux.

Les avis sont d'ailleurs très partagés sur le mode de propulsion à adopter : cependant, il semble qu'une doctrine prend corps et que différents types de navires seront prochainement mis au point. Les avantages du moteur sont incontestables pour les navires de faible tonnage qui, à puissance motrice égale, ont leur rayon d'action et le volume de leur cale à poisson augmentés. On peut donc prévoir que les navires d'un tonnage inférieur à 200 tonneaux seront à moteur. Dans la catégorie des 300 tonneaux et 400/450 tonneaux, les navires à vapeur occuperont certainement une place importante. Les derniers types mis en service ont montré que les machiens à vapeur modernes, à surchauffe et à détente améliorées, étaient bien adaptées aux nécessités de la pêche. Les partisans de la vapeur estiment que ces navires sont d'un entretien moins onéreux et que les moteurs auxiliaires mus à la vapeur sont plus souples pour travailler par gros temps. Ils pensent également que les frais annuels d'entretien sont moins élevés.

Flotte de pêche côtière.

Cette flotte comprend, en très grande majorité, des navires de moins de 100 tonneaux. Quelques navires de 100 tonneaux ont été mis en service ces dernières années, pour faire, à la fois, des pêches saisonnières et la pêche fraîche; il semble que les résultats obtenus pendant les campagnes saisonnières ne soient pas un encouragement au développement de ce type de navires mixtes.

La motorisation de cette flotte a été très poussée depuis 1925. A cette époque, on comptait 1935 navires à moteur d'un tonnage global de 11.465 tonnes, contre 19.429 navires à voiles, représentant 109.730 tonnes, alors qu'en 1937, la répartition était : 10.488 navires à moteur, d'un tonnage global de 65.797 tonnes, contre 11.155 voiliers représentant 67.268 tonnes.

Cette évolution a été d'abord assez lente, car les moteurs à huile lourde de type marin étaient peu nombreux. Puis, la concurrence ayant joué et des facilités de crédit ayant été accordées aux marins-pêcheurs, la motorisation s'est effectuée à un rythme accéléré, surtout sur les navires de 15 à 25 tonneaux. Du point de vue économique, il y a beaucoup à dire sur cette transformation de la flotte côtière. Si les bateaux sont devenus plus maniables et plus sûrs, ils sont devenus d'une exploitation et d'un entretien beaucoup plus onéreux et leur rendement économique est rarement satisfaisant.

Le bateau à moteur est séduisant en théorie, mais, en pratique, on s'aperçoit que, si les premières années, il rapporte d'une manière convenable à l'équipage, il ne tarde pas à devenir un fardeau. Trop souvent, en raison des prix élevés, les coques sont construites trop légèrement, les moteurs employés ont un régime trop rapide et, très rapidement, il y a de grosses réparations d'entretien. L'équipage est alors contraint d'engloutir une partie de ses gains dans des travaux ou à ne faire que le strict indispensable. Si la vente du poisson n'est pas suffisamment rémunératrice, il n'y a pas de quoi assurer l'entretien normal du navire, et c'est ainsi qu'on arrive, soit à l'abandon du navire — ce qui est une perte sèche de capital — soit à une catastrophe, et il n'y a pas de progrès sur la situation antérieure.

Le reproche que l'on peut faire aux petits navires côtiers à moteur, aussi bien en France qu'à l'étranger, c'est qu'ils sont

d'une conception outrancière et que les compromis qu'ils imposent sont la cause de leur infériorité et de leur nocivité à certains égards.

Trop souvent, ces navires sont ou trop petits, ou trop grands, pour le métier qu'ils font.

Trop petits, parce que la place de l'appareil moteur et des accessoires qu'il comporte est prise au détriment de la cale à poissons, et il y a déséquilibre entre l'élément dépenses et l'élément recettes. Trop petits, parce que le rayon d'action est faible et interdit la pêche au-delà d'une certaine distance des côtes. Le bateau est cantonné dans les eaux territoriales ou immédiatement avoisinantes, c'est-à-dire sur les frayères et sur les « nurseries » des immatures. Comme le navire passe et repasse aussi souvent qu'il est nécessaire sur les fonds pour emplir sa cale, il détruit les fonds à une allure accélérée, ce que les navires à voiles ne pouvaient faire. Ce type de bateau conduit donc systématiquement les marins qui le montent à la ruine, en appauvrissant ceux qui pêchent un peu plus loin, par suite de la destruction inutile des immatures.

Ces navires sont quelquefois trop grands, parce que les dépenses de moteur sont disproportionnées aux besoins de la pêche : c'est le cas de certains thoniers ou sardiniers qui ont un excédent de puissance. Ces navires ne gagnent leur vie qu'à la pêche du poisson frais et, là encore, ils ont le défaut d'être trop petits pour pouvoir aller sur les grands fonds.

Les cales isolées pour le glaçage du poisson sont également trop petites. Il est d'ailleurs typique de constater que ces navires ont, en général, un prix moyen de vente inférieur à celui des grands chalutiers, parce que le poisson est moins bien présenté, par suite du manque de main-d'œuvre pour travailler le poisson et le glacer en caisses à bord.

Aussi, l'armement français est-il d'avis qu'il convient de modérer le développement de ce type de navire, qui est doublement dangereux au point de vue économique, par suite de ses insuffisances de rendement et des ravages qu'il commet sur les fonds de pêche côtière.

Genres de pêche.

Les pêches maritimes françaises peuvent être classées de la manière suivante :

— grande pêche ou pêche de la morue;

- pêches saisonnières : hareng, maquereau, sardine, etc. ;
- pêche fraîche ;
- pêches spéciales et élevages.

Très souvent, on distingue la pêche industrielle de la pêche artisanale, nous verrons pour chaque genre de pêche comment doit être fait ce classement particulier.

LA GRANDE PECHE.

La flotte armée à la grande pêche, en 1937, comprenait 36 chalutiers et 28 voiliers, représentant un tonnage global de 46.000 tonnes, montée par 2.736 hommes. Le tonnage de morue pêché s'est élevé à 650.500 tonnes, valant 153 millions de francs.

Cette pêche, en raison de l'éloignement des fonds, n'est pratiquée que par de grands navires, qui excluent toute possibilité d'armement artisanal.

Le prix moyen de vente du quintal de 55 kilos, qui était de fr. 42.50 en 1913, a été seulement de fr. 128.50 en 1937, alors que les frais d'armement ont décuplé du fait de la dévaluation monétaire et des charges sociales. L'exploitation des petits et moyens navires ne reste possible que lorsqu'ils ont été achetés d'occasion à bas prix. C'est pourquoi la formule des grands chalutiers à moteur a été adoptée. Ces navires modernes peuvent pêcher, en moyenne, 38.000 à 40.000 quintaux dans leur campagne, c'est-à-dire la pêche de 7 ou 8 voiliers ordinaires, alors que les frais d'exploitation sont inférieurs environ d'un million à ceux de la flottille des voiliers.

La technique de la pêche a été grandement améliorée par les recherches de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes et il n'est pas douteux que l'exploitation des nouveaux fonds de pêche a contribué à compenser, dans une très large mesure, l'aléa des campagnes de grande pêche. L'observation régulière de la température et la mensuration de la salinité sont autant de facteurs qui, ajoutés aux prévisions hydrologiques données par l'Office des Pêches, permettent aux capitaines de chalutiers de grande pêche d'assurer le plein de leurs cales à poisson. Des progrès très sérieux ont été faits également dans la production de l'huile de foie de morue, qui est extraite à bord dans les moindres délais et dans des conditions de propreté qui limitent au minimum les impuretés génératrices de l'oxydation des huiles. Les raffineries reçoivent

ainsi des lots d'huile de toute première qualité, dont la richesse en vitamines constitue un élément de valorisation indiscutable.

Le négoce a également fait des efforts importants et, s'inspirant des heureux résultats obtenus par la vente des filets de harengs, il a intensifié la vente de la morue par la fabrication des filets présentés en boîte de carton paraffiné. Cette présentation a le double avantage d'être plus à la portée des ménagères, qui répugnent à l'achat d'une morue entière beaucoup plus salée et, par conséquent, plus longue à préparer.

En résumé, l'industrie de la grande pêche est à l'avant-garde du progrès, aussi bien au point de vue technique qu'au point de vue commercial.

LES PECHES SAISONNIERES.

Pêche du hareng.

La pêche du hareng est faite par les navires armés entre Dunkerque et Cherbourg. Les trois ports de Boulogne, Dieppe et Fécamp arment des navires de pêche industrielle et, à eux seuls, ils produisent plus de 90 %, en poids et en valeur, de la pêche totale. La pêche artisanale n'arme au hareng que pendant la saison d'automne, lorsque les bancs passent de la Mer du Nord en Manche suivant le cycle bien connu.

La pêche industrielle est faite par les chalutiers et par quelques drifters; ces derniers, au nombre de 16 en 1937, sont de moins en moins nombreux car ils sont d'un armement trop onéreux. Les filets dérivants sont d'un prix devenu prohibitif et la main-d'œuvre nombreuse qu'exige la manœuvre de ces filets est également trop onéreuse par rapport au rendement du drifter, eu égard au prix de vente obtenu. Le poisson pêché par les drifters fait toujours prime, mais il est juste de remarquer que l'amélioration de la technique du chalutage a permis de rapporter du poisson de qualité, qui trouve un très bon placement.

Le chalutage du hareng n'est pas sans inconvénient, en raison des conditions spéciales de la pêche de ce poisson. Lorsqu'un chalutier rencontre un banc de harengs, il peut en quelques heures remplir ses cales et revenir débarquer sa pêche dans les vingt-quatre heures qui suivent sa sortie. Ce phénomène, multiplié par un nombre important de navires, ne tarde pas à engorger un port et à provoquer la chute verticale des prix, le marché de la marée et celui de la salaison n'étant pas capables de

supporter des avalanches répétées. Il est apparu très rapidement qu'il était nécessaire de coordonner les apports, et le mérite revient à M. Sarraz-Bournet, vice-président du **Comité Central des Armateurs de France** et Président d'Honneur de la Section des Pêches, d'avoir, lorsqu'il était Président du Syndicat des Armateurs de Boulogne, proposé, et fait adopter par ses collègues, des formules de restriction d'apports en cas de menace d'engorgement du port. Les accords ainsi intervenus avaient surtout une valeur morale, et ne valaient que par l'autorité du Président qui les rappelait à ses collègues; mais ils avaient le défaut d'être une morale sans sanction et il était bien difficile d'empêcher des écarts, car n'est-il pas vrai que tout pêcheur a le goût du risque et la passion du beau coup de filet? Ce sont précisément les dissidences qui ont convaincu les intéressés d'abord et les Pouvoirs Publics ensuite, de la nécessité de donner un statut légal aux organisations de pêche qui voudraient, dans l'intérêt des participants, prendre des mesures de sauvegarde. Néanmoins, il est intéressant de constater que, malgré les imperfections du système, des résultats appréciables ont été obtenus et que les effondrements massifs des cours ont pu être rapidement enravés, sinon complètement supprimés. Nous examinerons plus loin le mécanisme des ententes professionnelles conçues par l'Armement.

Pêche du maquereau.

La pêche du maquereau est pratiquée en Manche par des navires de pêche industrielle, la flotte côtière ne jouant qu'un rôle fort peu important, alors qu'en Bretagne, c'est la pêche artisanale qui domine.

Les débouchés sont d'ailleurs très différents. Les ports de la Manche alimentent avant tout le marché de marée fraîche, 10 % environ du tonnage étant livré aux fabriques de conserves. Les ports bretons ont au contraire leur principal débouché dans les fabriques de conserves, le marché de la marée fraîche n'intervenant que dans la proportion de 10 % de la production locale.

La pêche industrielle produit à elle seule 55 % du tonnage total pêché en France, la pêche côtière livrant le reste. Compte tenu des indications données ci-dessus en ce qui concerne les marchés de vente, on peut admettre que 47 % de la production totale est absorbée par l'industrie de la conserve.

Depuis trois ans, des accords interviennent chaque année avant l'ouverture de la campagne, pour la fixation des prix de vente aux usines de conserves de Bretagne. Ces ententes sont destinées à assurer aux marins pêcheurs bretons un minimum de recettes, en évitant une spéculation à la baisse de la part des usiniers. Le problème à résoudre est, en effet, le suivant : il s'agit, dès le début de la campagne, que marins et fabricants de conserves soient assurés, quoiqu'il arrive, que le poisson ne sera pas vendu à un prix inférieur à un minimum convenu. Ce chiffre étant fixé, la concurrence ne peut jouer que sur des prix supérieurs, ce qui est à l'avantage du marin-pêcheur et sans inconvénient pour l'industrie dont les prix de revient initiaux, établis sur le prix minimum, ne peuvent être concurrencés par des prix inférieurs.

La difficulté est d'établir un prix minimum accepté par les parties en cause qui ont, au début des négociations, des intérêts opposés. Une autre difficulté est d'obtenir le respect de la décision prise, puisqu'il n'y a aucune sanction légale contre les délinquants. En fait, l'arbitre de la situation, durant les deux dernières années, a été l'armement industriel.

Le désir des marins pêcheurs bretons est de vendre la totalité de la pêche au-dessus d'un prix minimum et d'être assurés que les bateaux du Nord ne vendront jamais au-dessous du prix minimum, diminué des frais de transport entre la Manche et la Bretagne, qui représentent une constante. La tendance, très naturelle, des marins pêcheurs est d'obtenir le prix minimum le plus élevé possible, mais celui-ci n'est acceptable que si, diminué de la constante indiquée ci-dessus, il est possible pour le marché de la marée du Nord.

Il a été possible, grâce à l'entremise des armateurs qui n'ont qu'un débouché limité sur le marché de la conserve, d'aboutir à des accords de principe, et il est intéressant de noter que les navires de pêche industrielle, qui ont livré en Bretagne, ont toujours vendu à un prix nettement supérieur au prix minimum des pêcheurs bretons, grâce à quoi le prix moyen de vente a été nettement plus élevé que le prix minimum de l'accord.

Pêche du ton.

La pêche du thon est, avec celle de la sardine, le prototype de la pêche artisanale en France.

L'armement des navires est fait en association, l'élément le plus important de l'association étant le patron de pêche.

En général, le navire est la propriété d'un certain nombre de porteurs de parts, qui peuvent être en partie des membres de l'équipage, ou, ce qui est le cas le plus fréquent, des petits rentiers ou commerçants qui font un placement. La gestion est assurée, soit par le patron du navire, soit par l'un des membres de l'association qui sert d'agent comptable. Dans tous les cas, le patron de pêche est maître de l'exploitation du navire pendant toute la durée de la campagne de pêche : il choisit lui-même les membres de l'équipage et a l'initiative de la vente des produits de la pêche là où il croit avoir le meilleur bénéfice.

La flotte thonière comptait, en 1937, environ 1.400 navires dont un peu plus de 800 sur la côte Atlantique, qui est de beaucoup la plus importante au point de vue pêche et fabrication de conserves. Les quantités pêchées se sont élevées à 106.577 quintaux métriques, représentant une valeur de 53.850.000 francs.

La campagne de pêche au thon dans l'Atlantique débute, en général, à la fin juin, c'est-à-dire à l'époque où les fabricants de conserves sont encombrés par les récoltes de petits pois ou de haricots verts. Il en résulte que, faute de mesures prises à temps, les premiers arrivages de thons, s'ils sont précoces et abondants, peuvent embouteiller les usines. Ce désordre provoque une baisse de prix, en raison de la faible absorption par l'industrie de la conserve, et cette baisse a des répercussions sur toute la campagne, car le prix le plus bas sert toujours à établir le prix de revient et fixe le point de départ de la concurrence.

Ce n'est qu'à la suite des échecs répétés entre 1932 et 1935 que l'on put, en 1936, réaliser un « Comité de la Pêche au Thon », organisme contractuel inspiré des accords dont il a été question plus haut au sujet de la pêche du hareng et du maquereau. Le Comité avait pouvoir d'organiser la rotation des navires, de limiter ou d'arrêter la pêche, de fixer le prix minimum de vente et de constituer une caisse de garantie, alimentée par une taxe sur la vente et destinée à dédommager les navires qui n'auraient pu vendre le poisson de bonne qualité, par suite de surproduction.

En 1936, le prix minimum fut fixé à 350 francs et le prix moyen de la campagne a été de 460 francs. En 1937, le prix moyen de 1936 a servi de prix maximum et le prix moyen de la campagne a été de 488 francs.

La tâche du Comité n'a pas été de tout repos car certaines

dissidences ont eu lieu et les sanctions juridiques faisaient défaut. Néanmoins, la persuasion des autorités administratives et l'action des défenseurs de l'intérêt général ont réussi à sauvegarder les principes et à sanctionner, d'une manière pratique, les délits les plus importants, en obtenant le paiement d'indemnités. L'expérience de 1937 ayant montré que le minimum fixé au début de la campagne était trop élevé, le Comité est revenu en arrière en 1938, et le prix minimum a été fixé à 400 francs seulement, ce qui n'a pas empêché le prix moyen de la pêche d'atteindre 560 francs. Les incidents ont été beaucoup moins nombreux, car l'accord était beaucoup plus facile à respecter et les usines pouvaient s'engager à absorber des tonnages beaucoup plus importants.

Il est très heureux que le Comité ait réussi dans sa tâche, car l'on pouvait craindre, au seuil de la campagne 1938, que des difficultés ne surgissent du fait de l'augmentation du nombre des thoniers à moteur et du nombre de chambres froides installées à bord des voiliers et des bateaux à moteur. La transformation rapide de la flotte a augmenté sa puissance de capture et limité les pertes autrefois considérables. Le thon est, en effet, un poisson très périssable, par temps orageux ou brumeux. Heureusement, les deux dernières campagnes ont été d'une production normale et de nouveaux débouchés ont été ouverts par la mise au point de conserves de thon au naturel. Ces conserves, d'une préparation beaucoup moins onéreuse que celle faites à l'huile, peuvent être achetées par une clientèle plus nombreuse et elles sont susceptibles de multiples préparations culinaires.

L'organisation de la pêche du thon a rendu des services considérables, et nous avons volontiers développé ce paragraphe pour montrer les résultats qui peuvent être obtenus, sans qu'il y ait une contrainte exagérée.

Pêche à la sardine.

La flotte sardinière comprenait, en 1937, 3.500 barques environ. La pêche a rapporté 383.000 quintaux métriques valant 125.375.000 fr. L'économie de cette pêche repose, comme la précédente, sur celle de l'industrie de la conserve, qui est son principal débouché, la vente de la sardine en vert ou de la sardine fraîche étant limitée par les difficultés de conservation et par le prix élevé du transport par rapport à la valeur de la marchandise.

Cette pêche n'est pas encore organisée sur les bases professionnelles comme les précédentes et elle en souffre considérablement. Il n'est pas douteux que l'armement est trop important et qu'il faut réglementer le tonnage armé, si l'on veut éviter une crise analogue à celle de 1929, où les bateaux ne purent couvrir les frais d'exploitation. Quelques ports, notamment celui des Sables-d'Olonne, ont organisé un règlement intérieur fixant un contingent de pêche à chaque navire, et une taxe perçue sur le produit des ventes sert à indemniser les pêcheurs qui n'ont pu vendre le poisson de belle qualité dans les conditions normales. Grâce à cette entente syndicale, le port des Sables-d'Olonne a pu éviter tout incident sérieux, pendant la dernière campagne de pêche, et le prix moyen des ventes a été l'un des plus élevés de la côte Atlantique.

Il est vraisemblable que, très prochainement, on pourra réaliser un accord sur l'ensemble de la côte pour réglementer la pêche. Un premier indice est l'entente de principe, intervenue récemment entre les producteurs et les fabricants de conserves au sujet des marques d'origine qui devront être mentionnées sur les boîtes de conserves.

Pêche du poisson frais.

Il est assez difficile de déterminer l'importance de la flotte armée à la pêche du poisson frais, car un très grand nombre de navires armés pour les pêches spéciales arment également à la pêche des poissons divers. Cette tendance s'est accentuée ces dernières années, ainsi que nous l'avons indiqué à propos de la motorisation de la flotte côtière, qui comprend un nombre de plus en plus important de bateaux mixtes. Par contre, il est facile de dénombrer la flotte de pêche industrielle, dont le contingent le plus important est réparti dans les cinq plus grands ports de pêche qui sont, dans l'ordre géographique : Boulogne, Dieppe, Lorient, La Rochelle, Arcachon. Le port de Fécamp est mis à part, car on n'y arme que pour les pêches du hareng et de la morue et ces deux pêches sont exclues des statistiques de la pêche du poisson frais. Nous avons indiqué, au chapitre consacré à la flotte, que le tonnage de la flotte de pêche industrielle s'élevait à 74.000 tonnes. La production de la pêche, dans les cinq ports précités, s'est élevée, en 1937, à 108.000 tonnes valant 350 millions de francs, le prix moyen des ventes a été de fr. 3,24. La pêche totale du poisson frais a été de 191.937 tonnes, d'une valeur de 684.500.000 francs.

La flotte de pêche industrielle a donc rapporté 56,5 % de la pêche totale du poisson frais. Mais, comme elle participe également aux pêches saisonnières, nous verrons plus loin que l'incidence de son activité sur l'ensemble de la pêche est plus forte que ne l'indique ce pourcentage.

La production de la flotte industrielle est en augmentation sur les années précédentes et bien que le tonnage armé ait diminué de 23.000 tonnes par rapport à 1935, le tonnage débarqué est passé de 100.000 tonnes à 108.000 tonnes. Ceci tient à une amélioration certaine de la technique de la pêche, à la meilleure connaissance des nouveaux fonds et, en ce qui concerne la côte Atlantique, à l'absence des chalutiers espagnols pendant la guerre civile.

A ce sujet, il convient de faire une remarque importante. A plusieurs reprises, l'attention du monde maritime a été appelée sur l'appauvrissement des fonds de pêche et le cas de la pêche du merlu a été souvent exposé. Il a été constaté, en effet, que l'exploitation intensive des fonds de pêche côtiers a détruit de nombreux immatures, ayant entraîné la diminution correspondante des adultes que l'on trouve ordinairement sur les bords du plateau continental européen. Il est intéressant de constater que, à une diminution de la pêche dans les eaux peu profondes du Golfe Atlantique, a correspondu, pendant ces deux dernières années, une capture plus abondante de gros merlus. Doit-on ajouter que les bateaux, qui pêchent habituellement dans le Golfe, n'y ont rien perdu et que les bateaux hauturiers y ont beaucoup gagné.

Cet exemple vient à l'appui de ce que nous indiquions plus haut, au sujet des dangers que comporte un développement exagéré de la flotte des petits bateaux à moteur, qui ne peuvent sortir sans risques des limites des champs naturels de reproduction et de développement des espèces de poissons qui vivent au large à l'état adulte. Le cas du merlu n'est pas isolé et les armateurs de la côte Atlantique, qui ont une longue expérience de la pêche, constatent le même phénomène pour d'autres espèces, en particulier, celle de la raie bouclée.

Cette parenthèse tend à montrer une nouvelle fois, si la chose est nécessaire, qu'on ne saurait trop prendre de mesures pour protéger les pêcheurs du mal qu'ils peuvent se faire eux-mêmes. Il convient d'être prudent dans le choix de l'aide à leur apporter, pour éviter qu'ils ne se donnent les moyens de suicide à terme plus ou moins éloigné.

L'activité de la flotte industrielle française n'a pas manqué d'être sérieusement affectée par l'évolution politique de ces trois dernières années et les conséquences économiques qu'elle a comportées.

Les dévaluations monétaires ont eu leurs répercussions immédiates sur tous les produits d'avitaillement payables en livre sterling, elles ont été supportées également par la flotte artisanale, mais dans la proportion des moyens mis en jeu, cela va de soi.

Les lois sociales, par contre, n'ont été supportées que par l'armement industriel et elles se sont traduites par une augmentation très lourde des dépenses de personnel et de toutes les dépenses de travaux d'entretien, sans compter un allongement des périodes d'immobilisation, provoquées par les longues périodes de congé qui ralentissent considérablement les travaux. L'augmentation des dépenses a un peu plus que doublé, alors que les recettes ont augmenté de 70 % à peine. Cet écart explique la diminution de tonnage armé. L'augmentation des recettes provient beaucoup plus de l'augmentation des pêches débarquées que du relèvement du prix moyen de vente, lequel n'excède pas 25 % depuis 1936. Un grand nombre d'armateurs ont dû renoncer à l'exploitation de leurs navires, lorsque ceux-ci arrivaient à l'échéance de leur cotation, la dépense des travaux de reclassification étant telle qu'il était impossible, pour des entreprises moyennes, de les engager sans danger.

La diminution de la flotte de pêche industrielle n'est pas sans inconvénient pour le marché, car c'est elle qui assure l'approvisionnement en grosses espèces que ne rapportent pas les navires de pêche côtière. On peut estimer qu'à l'heure actuelle, le tonnage de la flotte française de pêche hauturière a atteint sa limite inférieure, au-dessous de laquelle il ne saurait descendre sans danger. Du point de vue économique, la flotte de pêche côtière vit à l'abri de la flotte industrielle; elles ont, l'une et l'autre, leur rôle à jouer sur le marché intérieur, mais elles doivent être en état d'équilibre et il y aurait inconvénient à modifier le rapport actuel des flottes qui permet précisément l'équilibre recherché.

Cette étude comparative des deux genres de pêche conduit à noter une autre observation, contrôlée encore récemment sur la qualité des pêches rapportées. Les grands chalutiers disposent, en effet, de moyens de glaçage à bord fort importants et d'une main-d'œuvre plus nombreuse que les petits chalutiers

côtiers. Grâce à ces deux moyens, ils peuvent assurer à bord le triage, la mise en caisses et un glaçage parfait. Ce travail, évidemment plus onéreux pour l'armement, permet la vente sur échantillon en indiquant la date de la pêche. Les prix obtenus sont beaucoup plus élevés que pour les apports en vrac, où les poissons doivent être traités par l'acheteur. Cette méthode de travail n'est guère possible sur les petits chalutiers, où elle n'est pratiquée que très exceptionnellement. Ceci explique pourquoi, dans les mercuriales des ports, les poissons de chalutiers hauturiers sont vendus à des prix moyens plus élevés que les autres, exception faite toutefois des petits bateaux, qui rapportent du poisson « de la nuit », qui est toujours en parfait état.

Nous trouvons ici la justification de ce que nous indiquions plus haut, au sujet de l'évolution de la flotte, sur les inconvénients et les défauts des petits chalutiers côtiers à moteur.

L'armement français a également mis au point des chalutiers congélateurs, qui rapportent, en moyenne, par voyage, 250 à 300 tonnes de poisson congelé à cœur. Ce poisson est logé dans les cales réfrigérées à -18° ; il est conservé à la même température dans les entrepôts à terre. Cette nouvelle présentation du poisson connaît un certain succès dans les collectivités et dans les villes, où il était difficile d'expédier de façon courante du poisson frais glacé. La vente est faite, soit en poissons entiers, soit en tranches suivant la demande du client. Cette dernière présentation permet de réduire les frais d'expédition, puisque les déchets sont supprimés au départ.

Des essais ont également été faits pour lancer la vente de filets de poissons frais. Il semble que la clientèle française n'est pas encore faite à ce genre de présentation, qu'elle a acceptée tout de suite pour la morue salée. Il faut croire que la ménagère tient encore à exercer elle-même son contrôle, en examinant, avec une compétence qui n'est pas toujours très solide, le poisson entier qui lui est présenté.

Sans doute, lorsque des garanties d'origine seront données à la clientèle, sera-t-il plus facile de développer ce mode de vente, qui ne peut que contribuer au développement de la consommation du poisson.

La pêche industrielle proprement dite.

Nous avons vu, pour chaque genre de pêche, l'importance et le rôle respectif de la pêche industrielle et de la pêche

côtière. Le moment est venu de faire le bilan de chacune d'elles.

Pêche industrielle :

	Tonnage (tonne)	Valeur (mille francs)
Grande pêche à la morue ...	65.532	153.841
Harengs	58.054	78.635
Poissons divers	107.994	350.151
	<hr/>	<hr/>
	231580	582.627

Pêche côtière :

Harengs	6.627	9.837
Sardines	33.197	119.851
Thon	10.141	51.567
Crustacés	8.573	69.959
Poissons divers	39.589	158.107
	<hr/>	<hr/>
	98.127	409.321

Total de la pêche en bateau 329.707 991,948

Ainsi donc, la pêche industrielle produit 70 % du tonnage pêché, représentant 60 % de la valeur totale de la pêche en France. Si l'on excepte les pêches spéciales du thon, de la sardine et des crustacés, qui ont une valeur beaucoup plus élevée, en raison de leur destination ou de leur rareté, on constate que, pour les seules pêches du poisson courant, la pêche industrielle pêche 82 % de la production en poids et 77 % de la valeur totale.

Organisation de la pêche maritime.

Nous avons vu que c'est à l'occasion de la pêche du hareng que les premières tentatives d'entente ont été faites par voie d'accord syndical. Précédemment, des essais d'organisation de la pêche avaient été faits, notamment, à La Rochelle où la majorité de la flotte hauturière appartenait à un nombre limité de pêcheries. La limitation d'apports n'était pas nécessaire, mais les armateurs s'étaient entendus entre eux pour organiser la rotation de leurs navires, afin d'éviter que tous ne vinsent livrer au port le même jour.

Le problème est beaucoup plus difficile à résoudre lorsqu'il s'agit de pêches saisonnières, surtout lorsque celles-ci viennent

chevaucher avec la pêche du poisson frais, ce qui est précisément le cas des ports de la Manche, où la pêche du hareng et du maquereau est faite concurremment avec les autres pêches et sensiblement par les mêmes navires. Le problème revêt un caractère exceptionnellement délicat lorsqu'il s'agit d'un port comme Boulogne, où l'importance de la flotte permet d'atteindre des tonnages particulièrement élevés et beaucoup plus difficiles à résorber.

Sur la côte Atlantique, l'organisation de la production est différente, puisque ce sont deux flottes spécialisées qui pratiquent, l'une, la pêche du poisson frais, l'autre, les pêches saisonnières. Les risques de surproduction ne sont pas les mêmes et ils sont répartis d'une manière différente. En ce qui concerne la flotte hauturière, il y a même des cas de sous-production pour certaines espèces, tel est le cas de la pêche du merlu à certaines périodes.

Il n'en est pas moins vrai que, quelles que soient les pêches considérées, quelques principes fondamentaux sont à la base de l'organisation de la production et doivent servir de règles impératives aux organismes chargés de la défense des intérêts des entreprises de pêche.

Ces principes découlent de l'expérience acquise par les entreprises de pêche industrielle qui, les premières, ont essayé de combattre les aléas de la production.

Il faut, avant tout, respecter les lois de l'offre et de la demande et c'est une erreur capitale de croire que l'on peut assurer, quoi qu'il arrive, un prix minimum et l'absorption d'une quantité déterminée, sans tenir compte de la capacité d'absorption du marché. Le problème à résoudre est l'adaptation de la production à la consommation, en tenant compte de la capacité de production, et l'augmentation des débouchés en vue de l'extension de la production.

L'exemple de la pêche du hareng est typique. Ainsi que nous l'avons vu, la pêche industrielle produit 90 % du tonnage pêché en France et sa capacité de production est très supérieure au chiffre qu'elle atteint actuellement. Or, si on n'y prend garde, il arrive que pendant la saison de pêche en Manche, la production est telle que, non seulement les navires hauturiers ne trouvent plus le placement de leur pêche, mais que les dériveurs côtiers, qui ne peuvent travailler qu'à cette saison, ont leur campagne compromise. Il s'agit donc d'éviter aux premiers de

travailler à perte, en permettant aux seconds de travailler normalement.

Le « Comité du Hareng », qui a fait suite aux accords Sarraz-Bournet, a conservé la méthode instaurée par ces accords. Au début de la campagne, les armateurs déterminent le « prix de barrage », c'est-à-dire le prix au-dessous duquel l'exploitation est déficitaire. Le Comité ayant entériné ce prix, trois sortes de mesures sont envisagées : la limitation des apports en vrac, la suppression de ces apports et le contingentement des apports en caisses, l'arrêt plus ou moins prolongé des navires au port avant de repartir en pêche.

Dès que le prix de vente tend à se rapprocher de façon dangereuse du prix de barrage, l'une des mesures est mise en application. Le choix dépend de la situation, c'est-à-dire du rendement de la pêche et de l'absorption du marché, de la marée et de celui de la salaison. Mais rien n'est changé dans le système des ventes qui reste libre. Il peut donc arriver que pendant quelques heures des lots de marchandises soient achetées au prix de barrage et même à un prix légèrement inférieur. Mais, en fait, la pratique l'a montré, il suffit que le Comité prenne des mesures pour que le marché se raffermisse aussitôt et que les cours remontent assez rapidement. Ceci est vrai dans la mesure où, bien entendu, les mesures prises sont respectées, car il suffit qu'il y ait quelque hésitation de la part des intéressés et que l'on soit incertain de la discipline pour que le malaise se maintienne. La dernière campagne du hareng et la campagne de pêche du thon en 1937 l'ont montré.

Le succès du Comité du Hareng réside dans la simplicité des mesures appliquées, qui ne mettent pas aux prises producteurs et acheteurs. Aucune entente des acheteurs n'est nécessaire, puisque à tout moment, le marché reste libre. Il suffit de surveiller la production. Les acheteurs et, en particulier, les sauteurs, ont grand intérêt à voir l'accord jouer entre les producteurs, car ils sont assurés d'une limitation de la baisse de prix et de ne pas être gênés par une hausse provoquée. Il n'y a, en effet, aucune limitation de production, en dehors des périodes où le « prix de barrage » est atteint; il n'y a donc jamais délit de coalition.

Comme l'on voit, ce système est beaucoup plus souple et mieux adapté aux variations brusques de la pêche que celui pratiqué pour la pêche au thon, qui prévoit un prix minimum de vente. Si ce prix est trop élevé, il y a risque qu'il ne soit

pas observé (exemple en 1937); au surplus, l'industrie de la conserve a un prix de revient élevé, qui limite son débouché et, par suite, ses achats. C'est pourquoi les armateurs préfèrent le « prix de barrage » au prix minimum, car il convient mieux aux acheteurs, tout en apportant les mêmes garanties finales.

L'organisation légale des Comités professionnels.

L'expérience des Comités professionnels, créés avec l'appui de l'Administration Centrale de la Marine Marchande, a montré la nécessité de donner un statut légal à ces organismes, afin de pouvoir sanctionner les décisions prises par ces Comités.

Cette décision de principe a été prise à la suite des conclusions formelles, présentées par le **Comité Central des Armateurs de France** en 1935, puis en 1937, devant le Comité d'Enquête à la Production, qui a retenu les suggestions de l'armement.

Un décret-loi du 24 mai 1938 apporte un statut légal des Comités et institue un Comité Central des Pêches Maritimes, organe de coordination chargé d'élaborer une politique générale de la pêche, sur les indications données par les Comités professionnels.

Les Comités professionnels ont pour mission :

- de coordonner la production par le contingentement éventuel des navires exploités;
- d'adapter la rotation des navires aux besoins du marché;
- d'étudier des ententes en vue de la fourniture des produits d'avitaillement;
- de rechercher le développement des ventes;
- et enfin, de proposer aux Pouvoirs Publics toutes mesures excédant leur compétence.

Les comités sont professionnels ou interprofessionnels. Dans le cas des comités interprofessionnels, les représentants des diverses parties en cause peuvent passer des ententes relatives au tonnage, aux prix de vente, etc.

Les comités professionnels sont composés de représentants des armateurs, patrons, artisans et marins pêcheurs, intéressés au genre de pêche considéré.

L'Administration de la Marine Marchande est représentée par les Directeurs et Administrateurs de l'Inscription Maritime et les représentants de l'Administration Centrale, qui siègent avec voix consultative.

Le cas échéant, notamment dans les comités interprofessionnels, des représentants d'autres départements ministériels ou

services publics peuvent être entendus par les Comités sur des questions qui relèvent de leur compétence.

Les décisions, pour être valables, doivent être prises à la majorité des deux tiers des membres et approuvées par le Ministre de la Marine Marchande, qui peut suspendre l'application d'une décision et la soumettre à l'avis d'un Conseil d'Arbitrage, nommé par décret.

Les décisions prises et acceptées par le Ministre de la Marine Marchande sont obligatoires pour tous les membres adhérents ou non au Comité. En cas d'infractions aux décisions prises par le Comité, celui-ci peut demander des dommages-intérêts; l'action est portée devant les tribunaux civils.

La France est entrée dans la voie de l'organisation corporative de la pêche maritime, et les plus grands espoirs sont fondés sur cette œuvre.

Certes, la mise en œuvre des comités est une chose délicate et il est nécessaire de ne prendre des mesures qu'avec prudence, afin d'éviter des échecs qui pourraient être mortels. C'est pourquoi la prédominance des professionnels est nécessaire dans ces organismes, car leur expérience des affaires les écartera des innovations trop hardies et des solutions trop absolues, qui sont souvent tentantes en raison de leur simplicité apparente. Aussi, l'armement français, qui a pris l'initiative de proposer l'institution des Comités, a-t-il été très formel sur ce point et a-t-il obtenu que seuls les professionnels aient voix délibérative et prennent la responsabilité des mesures proposées.
