

L'ARMEMENT DU PATRON-PECHEUR EN BELGIQUE.

Par Ch. DEZUTTERE,

Secrétaire du Conseil Supérieur de la Pêche Maritime.

20845

Son histoire est longue et mouvementée.

Au moyen âge, le patron était, dans la généralité des cas, le propriétaire sinon exclusif, du moins principal de l'embarcation qu'il commandait. La direction simultanée de la pêche et de la vente des produits lui était facile.

Mais ce double rôle devint difficile et onéreux dès que les moyens de communication et l'industrie de la pêche se développèrent; le temps consacré à la direction commerciale de l'entreprise enlevait à la pêche ses chances de succès. La division du travail s'imposait dès lors comme un progrès nécessaire.

L. Verbrugge rattache ce phénomène à l'apparition du bateau harenguer, qui se généralisa sur les côtes des Pays-Bas, à la suite de l'introduction de la boussole et du caquage du hareng. A partir du XV^e siècle, le bateau à quille, long de 52 pieds, large de 17 pieds, avec 13 pieds de tirant d'eau, y devint le type courant.

L'introduction de la grande « buse », écrit-il, eut des conséquences importantes. Jusqu'alors, le bateau était propriété familiale. C'était le père qui formait l'équipage avec ses fils ou ses proches parents. Eux-mêmes se chargeaient de la vente du poisson. Mais la nouvelle embarcation rendait pareille exploitation impossible et c'est alors qu'on constate l'apparition d'un intermédiaire qui, seul ou avec le concours de tiers, procure les fonds nécessaires à l'acquisition du bateau. Il s'agit du « weerd » ou « beschrijver » ou comptable. Il reprend la gestion de l'entreprise et se réserve une part dans le produit. L'armateur à la pêche était né. (1)

Cette forme se développa à tel point que la division entre la propriété et le travail fut bientôt complète dans les entre-

(1) « Die Belgische Seefischerei », Stuttgart, 1932, Bart'sche Verlagbuchhandlung, p. 4.

prises de grande pêche, s'identifiant alors avec la pêche du hareng ou de la morue, et beaucoup plus tard avec une partie de la pêche de marée. Les statistiques rudimentaires jusqu'à la fin du siècle dernier font présumer que les bâtiments livrés à ces industries dépendaient, en règle très générale, de bureaux d'armement.

Il y a trois quarts de siècle, le voilier appartenait à Ostende par indivis à plusieurs personnes, y compris l'armateur-gérant. Tous exerçaient un commerce ou une industrie connexe à la pêche, comme constructeur de bateaux, fabricant de voiles, tonnelier, cordier, etc. Tous se réservaient la faculté de fournir à la chaloupe les produits de leur commerce respectif. Ce système, dont il est facile de deviner les inconvénients, succomba sous ses propres excès. Au commencement du siècle courant, il était exceptionnel que l'armateur ne fut pas propriétaire exclusif de sa flottille, tout en joignant à cette profession une ou plusieurs industries connexes.

Cette organisation, que nous appellerons capitaliste de de l'armement à voile, ne dominait pas qu'à Ostende, où une centaine de chaloupes appartenaient à 6 bureaux, dont un seul armait 59 bâtiments. En 1843, certains bureaux de Blankenberghe mettaient en ligne 21 chaloupes pour l'obtention des encouragements alloués à la petite pêche côtière; sur un total de 51 bateaux, aucun n'appartenait, en tout ou en partie, aux hommes qui l'exploitaient.

A Heyst, tous les armateurs étaient propriétaires d'au moins 2 chaloupes; dans cette localité on ne trouvait aucun patron-propriétaire. Il en était de même en ce qui concerne une dizaine de grandes ou de petites chaloupes existant à Nieuport.

C'est vers cette époque que se dessina un retour vers les formes organiques primitives de l'industrie de la pêche. Il se manifesta d'abord dans la partie ouest du littoral, où l'initiative de M. Bortier, dont le nom est resté populaire parmi les pêcheurs de l'endroit, encouragea les patrons-pêcheurs pannois à se rendre propriétaires des chaloupes qu'ils montaient. Grâce à cette heureuse intervention, leur industrie se développa rapidement.

Peu après, le mouvement gagna tout le littoral. Le recensement de la pêche maritime, effectué en 1905, révèle l'existence de 229 embarcations sur un total de 426, donc plus de

la moitié, qui étaient montées par leur propriétaire. C'était le cas de 35 unités sur 40 à La Panne, 82 sur 86 à Nieupoort, 16 sur 16 à Oostduinkerke, 19 sur 31 à Blankenberghe, 19 aussi sur 42 à Heyst. A Ostende, sur un total de 147 embarcations à voile, 44 seulement appartenait au patron. (1)

Nous nous sommes efforcés de tracer, dans les rapports annuels sur la pêche maritime, publiés depuis 1912 par la Commission de la Pêche maritime de la Flandre Occidentale et poursuivis, sous le ministre Baels, par le Ministère de l'Agriculture et ultérieurement, sous une autre forme, par l'Administration de la Marine, la marche progressive du phénomène, tout en essayant de démêler les faits qui l'ont influencée. La distinction faite depuis 1912 entre les embarcations pontées et les bateaux mi-pontés ou ouverts, permettra d'ailleurs de considérer séparément l'une et l'autre catégorie.

En 1913, à la veille de la grande guerre, les conditions qui avaient favorisé l'accession des patrons-pêcheurs à la propriété maritime, avaient subi une éclipse tant dans la partie est que dans la région ouest du littoral. En effet, nous voyons le nombre des patrons armateurs de voiliers pontés tomber à 204 sur un total de 416. Quant aux embarcations mi-pontées ou ouvertes, elles étaient au nombre de 157 appartenant à des patrons propriétaires et de 20 seulement appartenant à des tiers. A cette époque, le crédit maritime, à part celui basé sur quelques errements traditionnels dans l'industrie, n'existait sous aucune forme, et l'on conçoit que ce dernier s'était resserré sous l'empire des inquiétudes qui travaillaient déjà obscurément l'esprit public à ce moment.

En 1919, nous trouvons ces rapports bouleversés profondément. Le total des embarcations à voile était tombé à 242 et dans ce chiffre les patrons-armateurs et les autres intervenaient respectivement à concurrence de 117 et 125. Les pertes subies de part et d'autre étaient donc à peu près équivalentes; elles étaient d'ailleurs compensées en partie par une efflorescence d'embarcations mi-pontées ou ouvertes. Il

(1) cf. Ch. Dezuttere. « Etude économique de la pêche maritime ». Bruxelles, Office de Publicité J. Lebègue et C^o, 1909, p. 407 et suiv.

en surgit subitement 220 dirigées par leurs propriétaires et 55 appartenant à des non-armateurs.

Depuis lors, nonobstant l'existence, à un moment donné, d'une dizaine de sociétés d'armement de voiliers motorisés de pêche, la proportion des patrons-armateurs de bateaux pontés s'accroît régulièrement et à certains moments rapidement, pour atteindre en 1933 le point culminant de 320. Mais une chute rapide intervient en 1934; l'on n'en trouve plus que 242 et des oscillations moins larges nous ramènent, à la fin de 1938, à 230 unités.

Ces données correspondent à un mouvement inverse, mais bien moins accentué dans la catégorie des armateurs non naviguants: de 159 en 1920, leur nombre tombe à 132 en 1933, pour remonter ensuite rapidement à 219 à la fin de 1938.

Tout autre est le développement de la situation de l'armement de bateaux mi-pontés ou ouverts. En 1919, on en découvre 220 entre les mains de patrons-propriétaires et 55 appartenant à d'autres. En 1938, par une régression interrompue, ces chiffres descendent à 37, en ce qui concerne les premiers, et à 1, quant aux seconds.

Il s'agit maintenant de l'analyse moins aisée des éléments qui ont déterminé ces fluctuations.

On sait que lors de l'invasion du territoire en 1914, sur l'ordre formel de l'autorité militaire, nos embarcations de pêche capables de prendre le large s'étaient réfugiées dans les ports alliés, principalement britanniques, où elles ont pu reprendre leur industrie, dans les conditions imposées par les circonstances, avec des pertes de vies humaines et de matériel pénibles. D'autre part, le matériel resté dans les ports du littoral était exposé à toutes les déprédations ennemies. Rien d'étonnant, dès lors, qu'une année après l'armistice, on ne retrouva plus que 243 bateaux pontés. Mais l'audacieuse énergie de la population maritime éclata aussitôt dans l'envol donné à la reconstitution de la flotte, et comme l'argent était aussi rare à cette époque que les bateaux disponibles, on courut au plus pressé en mettant en ligne ce qu'on trouvait. C'étaient pour ainsi dire exclusivement des embarcations ouvertes ou mi-pontés de faible rayon d'action,

mais d'un rendement économique passagèrement élevé, grâce à la richesse de la faune marine.

Cette énergie éclata de même dans l'empressement avec lequel, tout ce que des contingences parfois favorables de quatre années d'exil avaient permis à une catégorie de pêcheurs de la partie est du littoral d'accumuler d'épargnes, et tout ce que d'autres, répandus le long de la côte, purent récupérer en dommages de guerre, grâce à la loi du 10 mai 1919, furent investis, avec les avances d'amis et de proches parents, dans la restauration de l'armement familial.

Et à propos de dommages de guerre, ouvrons une parenthèse ici bien à sa place. L'art. 2 de la loi du 10 mai 1919 sur la réparation des dommages de guerre stipulait explicitement qu'était seul susceptible de réparation le dommage certain et matériel résultant d'un préjudice causé *sur territoire belge* à des biens meubles ou immeubles, par le fait de puissances ennemies.

Le préjudice causé aux bateaux de pêche dans les eaux territoriales belges, limitées à trois milles marins, tombait donc sous l'application de cette loi; mais les autres — importants et nombreux — causés hors de cette limite, en pleine mer ou dans les eaux de pays étrangers, étaient laissés pour compte des propriétaires. Ceci constitue un nouvel exemple de la manière dont les intérêts spéciaux de la pêche maritime sont parfois perdus de vue dans la confection de nos lois de portée générale.

Heureusement en 1921, cette industrie était défendue au Parlement par un représentant d'Ostende, averti de ses besoins techniques et économiques. Le 8 mars 1921, M. Baels développa une interpellation remarquablement documentée sur le droit aux dommages de guerre des propriétaires de chaloupes de pêche à voile, torpillées ou détruites par des mines en dehors des eaux territoriales du pays (1), interpellation qui aboutit à la loi du 28 juillet 1922 sur la réparation des dommages de guerre survenus aux bâtiments à voile dans les conditions indiquées.

Ces termes exclusifs demandent quelques explications. Les vapeurs de pêche et les navires marchands en étaient formel-

(1) Chambre des Représentants. Documents n° 88. Session de 1921-1922. Séances du 2 et 8 mars.

lement écartés, pour autant qu'ils n'eussent pas été atteints en territoire belge, ce qui était tout à fait exceptionnel. Abrisés dans les ports étrangers, ces navires avaient pu être assurés efficacement contre les risques de guerre, et la réparation légale des pertes subies n'aurait profité qu'à leurs assureurs.

Pareille possibilité n'avait pas existé pour les voiliers de pêche appartenant en de nombreux cas à des patrons-armateurs. C'est en vain d'ailleurs que les sinistrés de cette catégorie se seraient adressés à l'Allemagne, à l'intervention de la délégation belge à la Commission des Réparations, en vertu du traité de Versailles, afin d'obtenir satisfaction. Grâce à la loi du 10 mai 1919 et à son complément du 28 juillet 1922, dû à l'initiative de M. Baels, 112 sinistrés, la plupart armateurs-patrons de voiliers de pêche, obtinrent des réparations de dommages de guerre à concurrence d'une somme totale de 3.502.000 fr.

Ce fut la première étape dans la voie de la reconstitution et du développement de la petite propriété de pêche, après la guerre.

Une étape plus décisive encore et dépassant notablement la simple reconstitution du patrimoine de pêche fut franchie grâce à la coopération de crédit maritime, dont nous avons exploré et délimité le champ d'action dès 1911. (1)

« Le Crédit Maritime Belge », dont le siège est établi à Ostende, commença dès 1923 son service de prêts à la construction de bateaux de pêche et à l'acquisition de moteurs marins. Au 31 décembre 1938, cette société avait rendu possible la construction, sur chantier belge, de 160 bateaux d'un tonnage global de 7.206 T. et représentant une valeur de 42.653.000 fr. Le tiers de ces avances, soit 13.036.300 fr. provenait du fonds social; le reste gagé par des hypothèques maritimes ou d'autres valeurs réelles, avait été procuré par la Caisse Générale d'Épargne.

Un second organisme coopératif de crédit aux marins-pêcheurs fut constitué à Ostende en 1927, sous la dénomination

(1) Ch. Dezuttere. « Le crédit et l'assurance mutuelle dans la pêche maritime », 1911. Houdmont Frères, Bruges.

de « Krediet aan de Zeevisscherij ». Jusqu'au 30 septembre 1938, ses avances à 78 crédits, pour le développement de la flotte de pêche, ont atteint le chiffre de 4.663.242 fr.

Ces associations peuvent être considérées comme les pionniers de la modernisation de notre flotte de pêche et de sa motorisation, qui en fut la caractéristique précoce.

Les patrons-pêcheurs, bénéficiaires de ces avances, ont en général fait honneur à leurs engagements. Les défaillances, s'il y en a, étaient dues surtout au début à la mauvaise qualité des moteurs livrés, au manque de connaissances des patrons en ce qui concerne la conduite et l'entretien de ces appareils, et enfin à la précarité du gage hypothécaire. Lorsque certains parlements ont ratifié la convention internationale sur l'hypothèque maritime du 10 avril 1926, tout en élaguant de nombreux privilèges, qui en faisaient un leurre, ils ont omis de mettre la législation douanière en harmonie avec le but visé. Les créanciers ne sont à l'abri ni des saisies résultant parfois de l'exercice de la pêche dans les zones prohibées, ni des confiscations dues à la fraude, à laquelle peuvent se livrer des débiteurs gênés.

La Hollande reconnaît la primauté du gage hypothécaire vis-à-vis du fisc. L'Angleterre est un peu moins libérale; une amende fixée d'après le tonnage constitue le maximum de la peine; le prêteur hypothécaire à sa créance reconnue, sinon partiellement sauvegardée. La France applique comme la Belgique le régime d'exception auquel nous avons fait allusion.

Les prêts hypothécaires se font aux marins-pêcheurs moyennant un intérêt ne dépassant pratiquement pas le taux fixé par la Caisse d'Épargne pour ses avances gagées, soit 3,65 à 4 %, ceci grâce à une judicieuse répartition des subventions des pouvoirs publics, d'après une formule que nous avons pu faire admettre dès le début des opérations. (1)

Les résultats du crédit coopératif autant que la prospérité

(1) Les renseignements aussi complets qu'intéressants donnés relativement au crédit coopératif de pêche en Belgique, sont dus à la collaboration gracieuse de M. Depière, administrateur-gérant du « Crédit Maritime Belge » et de M. R. Mollet, administrateur-délégué de la S. A. « Krediet aan de Zeevisscherij ». Nous aimons à remercier l'un et l'autre de leur bienveillant et précieux concours.

de l'industrie de la pêche à certains moments ont d'ailleurs ouvert largement aux marins-pêcheurs les accès du crédit bancaire ordinaire. Nous ne possédons pas de renseignements précis sur l'action des trois banques intervenant dans ce domaine. On l'estime globalement au double des interventions coopératives.

Ajoutons encore que les budgets extraordinaires pour les exercices 1936, 1937 et 1938 ont mis à la disposition de l'Administration de la Marine des crédits affectés à la construction de bateaux de pêche. Les avances faites moyennant un intérêt de 2 % sont remboursables en 15 annuités. On peut conclure de renseignements fournis par les services compétents que les patrons-armateurs n'ont pas encore bénéficié des conditions avantageuses, impliquées dans les prêts de l'Etat.

On peut espérer toutefois que la loi du 1 février 1939 permettra d'innover généreusement sous ce rapport, dans l'intérêt de l'élément vital de l'industrie de la pêche qu'est l'armement artisanal.

En effet, l'Etat est autorisé à garantir, à concurrence de 375 millions de francs, le remboursement, en principal, intérêts et accessoires, des prêts consentis par des institutions publiques de crédit aux armateurs et sociétés d'armement belges, en vue du développement des flottes marchande et de pêche belges.

Bien plus, en vue de réduire la charge des intérêts, l'Etat est autorisé, à concurrence d'une somme de 11.250.000 fr. par an, à consentir aux bénéficiaires des prêts des subsides ne pouvant dépasser l'équivalent de 3 % sur les capitaux.

La Caisse Générale d'Epargne et de Retraite est habilitée à faire les opérations de crédit visées par la loi; il sera pourvu à son exécution à l'intervention d'un comité consultatif.

Faisons des vœux pour que la catégorie des patrons-armateurs soit représentée au sein de ce comité, afin que la politique maritime en matière de crédit à la pêche s'inspire de ses intérêts et de ses besoins.

Après cet exposé de l'ascension de notre armement artisanal de bateaux de pêche pontés jusqu'en 1930

et des causes qui l'ont favorisée, il nous reste à analyser non le déclin, mais les transformations organiques le caractérisant depuis la même année et se traduisant par un renforcement parallèle de l'armement capitaliste, ainsi que la chute pour ainsi dire verticale des effectifs de la flottille des embarcations mi-pontées ou ouvertes.

En 1934, ainsi que nous l'avons constaté, les armateurs-patrons tombent de 320 à 242 et descendent à 230 en 1938. Par un progrès régulier, les armements non-patronaux s'élèvent pendant la même période de 173 à 219.

Notons tout d'abord que le début de cette période coïncide avec le point culminant de la crise économique ouverte à partir de 1929 et dont l'industrie de la pêche maritime a continué à souffrir depuis lors pour ainsi dire sans interruption; c'est le moment où les saisies, les ventes et les dénationalisations de bateaux de pêche se répètent au littoral et font dans le cadre des patrons-armateurs des trouées regrettables.

Mais tout en payant comme tous les industriels leur tribut aux misères du temps, les armateurs-patrons ont résisté à l'étreinte aussi bien, sinon mieux, que leurs collègues non-naviguants, à preuve les perfectionnements techniques réalisés sans cesse par la mise en ligne d'unités meilleures et parfois superbes, dont la direction nécessite le constant séjour à terre du propriétaire et son remplacement à bord par un patron ordinaire. C'est l'évolution normale d'entreprises saines et la preuve qu'il n'existe pas de source plus sûre de progrès, même au point de vue de la grande pêche industrielle, que l'armement artisanal.

L'armateur-patron atteint par l'âge ou les infirmités ou absorbé par la gestion commerciale de son entreprise, en abandonne la direction nautique, pour la confier à un proche parent. Ceci est une nécessité inéluctable, dès que le lancement d'une seconde unité vient couronner ses succès. Le récent développement de la pêche belge en fournit des exemples par dizaines.

Le regain de vitalité de l'armement proprement dit pendant cette période est dû dès lors, non seulement à l'avènement d'une ou deux compagnies de bateaux à moteurs, mais en outre à la métamorphose progressive de l'armement artisanal, prenant les formes caractéristiques de la production industrielle.

La disparition quasi-complète du mode inférieur de la pêche artisanale, celle par bateau mi-ponté ou ouvert, est une illustration non moins vivace de ce phénomène. A mesure que les rangs de ses tenants s'éclaircissent, ceux des bateaux pontés s'élargissent. C'est que les transfuges ont profité de toute occasion et spécialement des années 1927 à 1931 pendant lesquelles les pêches à l'esprot et au hareng donnaient 51 millions de francs, en grande partie au profit de la petite pêche côtière, pour donner libre cours à leur incompressible instinct d'augmenter leur fortune et leurs chances de mer, par la mise en œuvre d'embarcations élargissant leur rayon d'action.

On peut se demander si le mouvement s'est déroulé avec la modération commandée par les possibilités d'écoulement de la masse croissante des produits, elles-mêmes conditionnées par les besoins de la consommation, mais le fait tel qu'il se présente est hautement significatif et témoigne tout en faveur de la force d'expansion contenue dans l'armement artisanal.

La sève monte des couches profondes de la petite propriété maritime et se répand irrésistiblement dans toutes les branches de l'industrie et tous les domaines de la pêche en profitent : les exploitations côtières, la pêche saisonnière et la grande pêche. L'armateur d'une petite barque s'efforce de devenir capitaine de chalutier et s'élançe bien au delà des limites territoriales pour s'aventurer bientôt dans les expéditions lointaines du nord et du sud de l'Atlantique, du nord et de l'est de la Mer du Nord. Si nous sommes bien renseignés, les armateurs-patrons de bateaux à moteur de 240 HP. et plus, capables d'affronter de hautes latitudes, sont au nombre de 18, alors qu'une quinzaine de bateaux appartenant à d'anciens patrons-pêcheurs travaillent dans les mêmes conditions.

On chercherait difficilement dans d'autres industries nationales des chances aussi fréquentes d'ascension dans la hiérarchie sociale.

On ne saurait mieux illustrer l'intérêt que représente la catégorie des patrons-armateurs, alors même qu'on ne tiendrait pas compte du fait que les pêcheurs travaillant sous leurs ordres constituent approximativement les deux tiers de l'effectif total. N'est-ce pas le père Lebreton, qui à l'occasion de la Semaine d'Etudes au Secrétariat Social Maritime de Boulogne, en octobre dernier, insista sur la portée morale de la participation complète aux résultats de l'entreprise qu'implique

pour les pêcheurs la pêche artisanale : « cinq cent mille, tel est le chiffre des pêcheurs artisanaux pour l'Europe, sur cinq cent cinquante mille, chiffre total ». (1)

Par ailleurs, dans tous les ports de pêche belges, les patrons-armateurs ont pris conscience de leur force économique et de leur rôle social. Dans tous, ils sont étroitement unis dans des syndicats locaux, constitués pour la défense de leurs intérêts corporatifs et affiliés à présent à une fédération d'après les statuts que nous avons soumis à la ratification du Congrès de la Mer à Anvers en 1937.

Si pour les groupements des centres secondaires, la voie de l'apprentissage syndical est lente et difficile, en raison de la pénurie d'éléments qualifiés pour une direction méthodique, par contre, ceux d'Ostendé, tant dans le domaine de la grande pêche que dans celui de la pêche côtière, ont fait preuve d'une activité toujours en éveil, lorsqu'il s'agit de leurs droits ou de leurs intérêts dans le domaine administratif, de l'organisation du travail de la pêche, de la vente de ses produits ou de l'équipement des navires. Des initiatives hardies mais heureuses, telles que l'entreprise collective des manipulations à bord au retour et au départ des bateaux et l'assurance mutuelle de ces derniers contre les risques de mer sont à la fois des faits suggestifs et des gages d'un avenir plein de promesses.

La pêche artisanale en Belgique constitue un corps vigoureux, entreprenant, progressif, doué d'une admirable force d'expansion et digne de la sympathie du Gouvernement et du pays tout entier.

(1) « La Pêche Maritime ». 140, boulevard Haussman, Paris. Nov. 1938.

Les Armements

de Patrons-Propriétaires en Belgique.

(Voiliers et moteurs)

ANNÉES	BATIMENTS PONTÉS		BATIMENTS OUVERTS OU NON-PONTÉS	
	Patrons- Propriétaires	Non-Propriétaires	Patrons- Propriétaires	Non-Propriétaires
1912	224	198	156	20
1913	204	212	157	20
1919	117	125	220	55
1920	120	159	207	41
1921	129	180	214	43
1922	124	145	203	39
1923	148	152	196	35
1924	177	163	188	22
1925	184	152	142	48
1926	220	116	124	17
1927	217	116	144	16
1928	231	111	121	33
1929	239	106	117	5
1930	274	115	94	4
1931	300	130	50	6
1932	305	143	87	17
1933	320	132	51	7
1934	242	173	25	6
1935	241	187	39	4
1936	239	212	48	7
1937	266	209	36	4
1938	230	219	37	1