

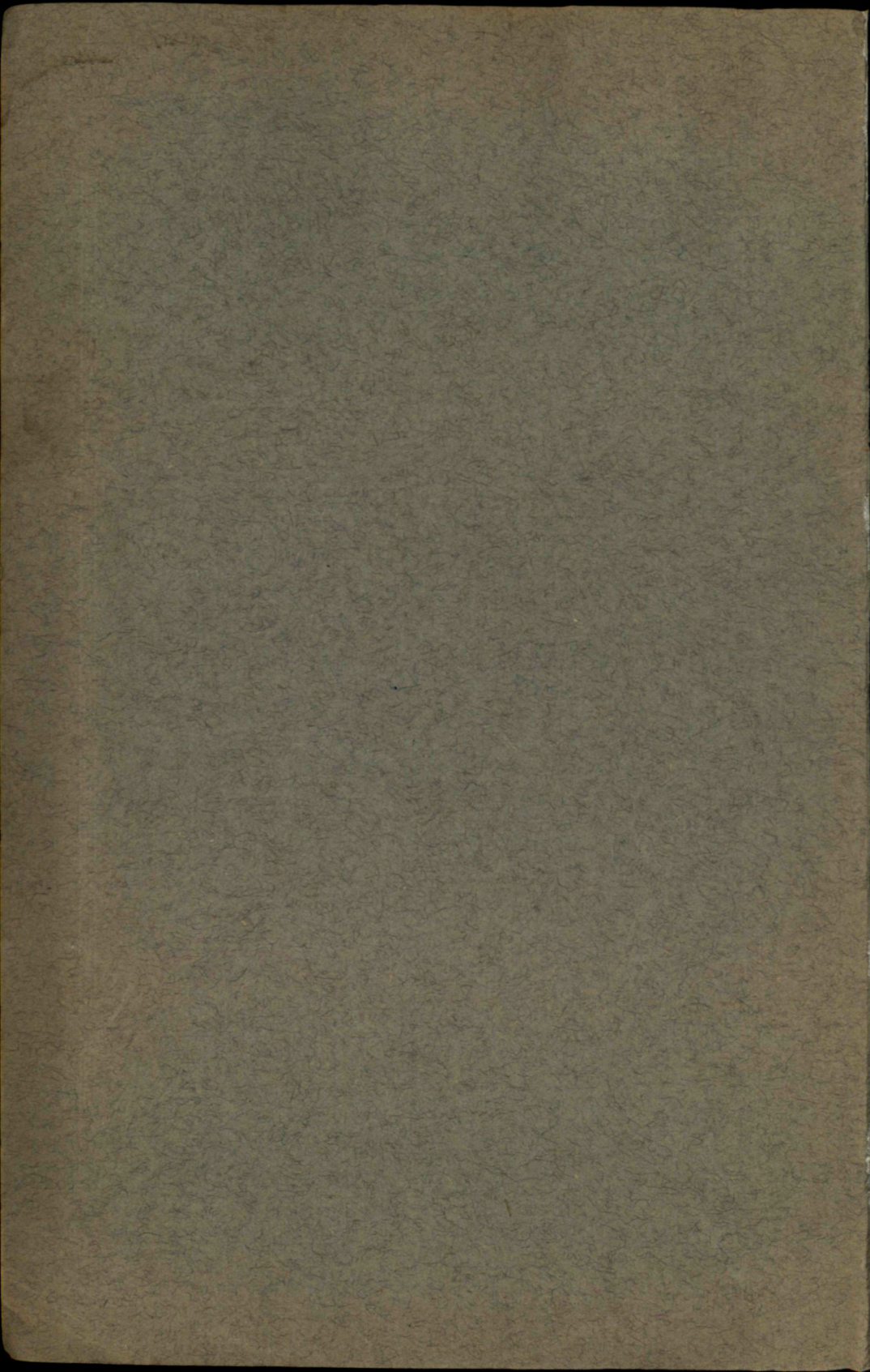


MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
OFFICE DE LA PÊCHE MARITIME

Onzième Rapport Annuel
SUR LA
PÊCHE MARITIME
1927



BRUGES
Impr. VERBEKE-LOYS
8, rue Fossé-aux-Loups, 8
1928.



pour Jean



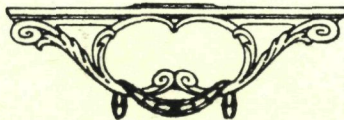
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
OFFICE DE LA PÊCHE MARITIME

Onzième Rapport Annuel

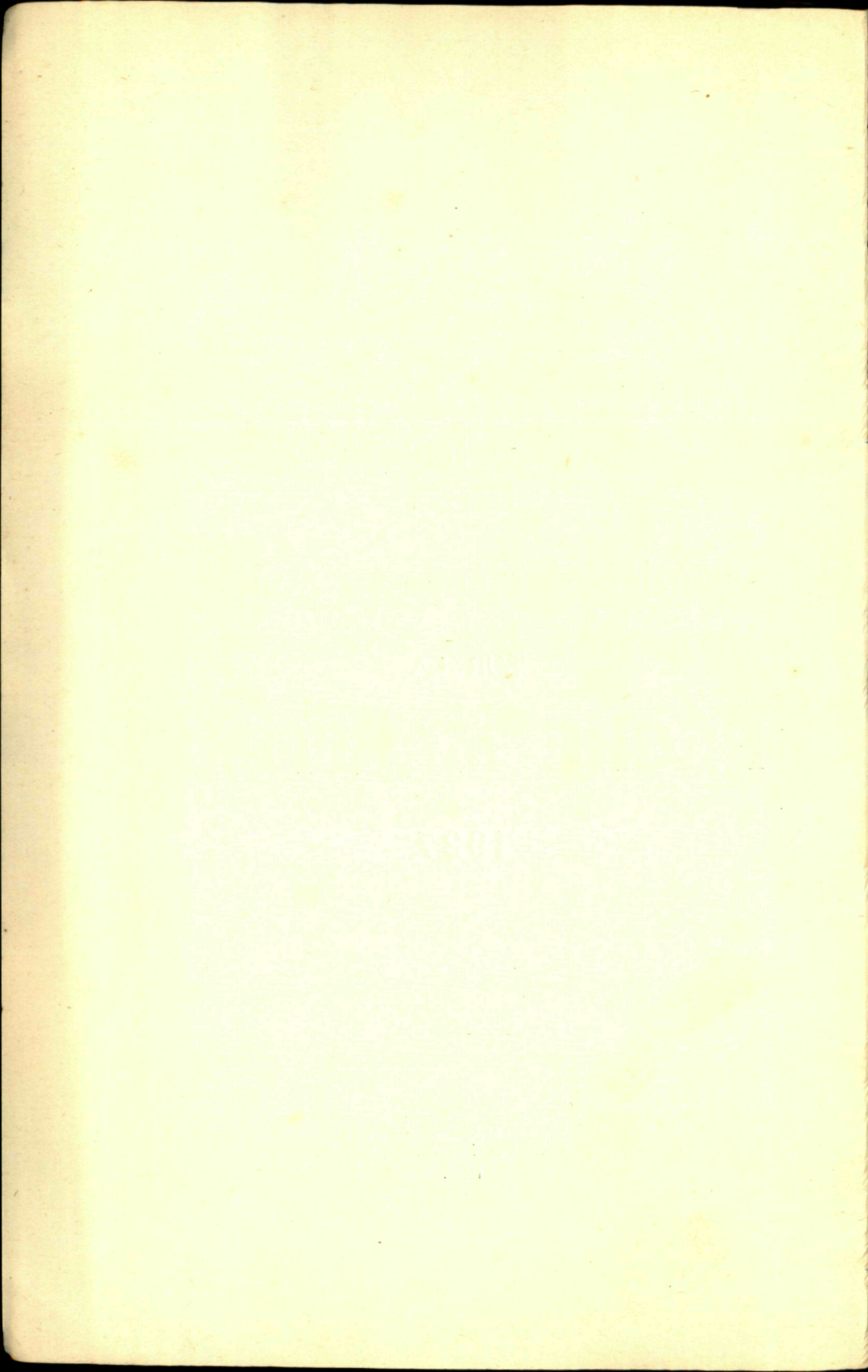
SUR LA

PÊCHE MARITIME

1927



BRUGES
Impr. VERBEKE-LOYS
8, rue Fossé-aux-Loups, 8
1928.



INTRODUCTION

Un arrêté royal, en date du 7 octobre 1927, a détaché du Ministère des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes et placé dans les attributions du **MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE**, tout ce qui concerne la pêche maritime, les subsides accordés en faveur de ces derniers, l'enseignement professionnel de la pêche maritime, les caisses de prévoyance des marins-pêcheurs, le statut social de ces derniers, la commission de pêche maritime, les comités de mariculture et de myticulture, la surveillance de la pêche dans la mer du Nord.

Le présent rapport constitue le début de l'activité, dans le domaine de la statistique, de l'Office de la Pêche maritime, constitué au Département de l'Agriculture, en exécution de la mesure d'administration prérappelée.

Afin d'éviter une interruption dans la série des rapports annuels, publiés depuis 1912 par la Commission de Pêche maritime de la Flandre Occidentale, sur la situation de cette industrie, celui pour 1927 a été conçu et rédigé dans le sens de ces rapports.

Comme précédemment, et à défaut de données répondant aux exigences de la statistique des pêches, la production n'a pas été traitée adéquatement dans cet exposé.

Toutefois, un projet complet de statistique de la production des pêches a été élaboré par l'Office de la Pêche maritime, d'après les règles arrêtées par le Conseil international permanent

pour l'Exploration de la Mer et par l'Institut international de Statistique ; il a été approuvé par la Commission centrale de Statistique, annexée au Département de l'Intérieur et de l'Hygiène.

Il est à prévoir que ce projet pourra être appliqué prochainement. La statistique insérée dans les prochains rapports annuels de l'Office de la Pêche maritime pourra, dès lors, soutenir, à tous les points de vue, la comparaison avec celles des pays voisins.

RAPPORT

Les entreprises et les bateaux de pêche.

L'année 1927 semble avoir consolidé la flottille de pêche belge dans une situation, qui, à certains égards, peut être considérée comme le terme de l'évolution qu'elle a traversée dans les dernières années, sous la forte impulsion de facteurs économiques et mécaniques, et qui s'est manifestée principalement dans la petite industrie, en d'autres termes, la pêche à voile.

En fait, ce dernier terme n'a plus pour ainsi dire d'autre signification que celle d'une tradition, la flotte des voiliers purs étant tombée à 13 unités. Le treuil à vapeur et, dans les quatre dernières années, le moteur à essence, se sont emparés de tout ce champ d'activité; le treuil à vapeur lui-même est mis à l'écart, lentement mais sûrement, par le moteur à explosion.

L'arrêt qui vient d'être constaté se manifeste dans divers aspects de l'exploitation, tant dans le domaine de la pêche à vapeur, que dans celui des formes de production moins puissantes. En effet, la situation de la flottille des vapeurs de pêche est restée pour ainsi dire inchangée. (Tableau II). Le nombre des entreprises ostendaises (10), est resté, en 1927, le même que celui de l'année précédente. Le total des navires est tombé de 56 à 55, par suite de l'élimination de deux chalutiers de dimensions moyennes; cette élimination fut toutefois compensée par l'acquisition d'un vapeur de grandes dimensions. Ajoutons, néanmoins, que deux harenguiers à vapeur, qui

avaient été transformés en chalutiers et avaient Blankenberghe comme port d'attache, ont définitivement quitté cette station de pêche ; Ostende est donc à nouveau le centre unique de la pêche à vapeur belge.

L'influence de ces fluctuations s'est fait sentir dans le tonnage de la flotte des vapeurs, même à Ostende, et en ce sens qu'il est tombé de 3427 T. à 3370 T.

Ce dernier chiffre comprend d'ailleurs cinq vapeurs ostendais, qui continuent à naviguer du port français de Fécamp et qui, dès lors, n'ont eu pendant l'année considérée, comme pendant celle qui l'a précédée, qu'un intérêt national restreint. C'est la première fois, dans la période généralement prospère, qui a débuté en 1922 pour la pêche maritime, qu'un recul, aussi léger qu'il soit, est constaté dans cette industrie. Il est d'autant plus frappant qu'il ne semble pas qu'on puisse invoquer des circonstances d'ordre commercial ou industriel pour l'expliquer ; il semble, dès lors, être le résultat d'une accalmie, succédant aux efforts qui ont été poursuivis dans les milieux professionnels, afin de mettre l'outillage à la hauteur des possibilités commerciales actuelles du pays.

Cette déduction est d'ailleurs confirmée par des considérations relatives à la condition de la flottille des bateaux à moteur et à voile. (Tableau I). A la vérité, dans ce domaine, le nombre des entreprises est monté de 292 à 303, ce qui confirme à nouveau la diffusion croissante de la propriété maritime, constatée depuis la guerre ; mais cet accroissement n'a eu qu'une influence réduite sur la force numérique de la flottille, celle-ci n'étant montée que de 338 à 346 unités, alors qu'au contraire, le tonnage a légèrement baissé, comme dans la flottille des vapeurs ; il est tombé de 4667 à 4644 T. Ce très léger recul se manifeste partout, sauf à Heyst et à Ostende, et même le gain réalisé dans cette dernière ville, sous le rapport du tonnage, n'est pas en proportion de l'accroissement numérique des bateaux pontés (de 183 à 191).

Ce phénomène atteste une fois de plus l'évolution que la flotte des bateaux à voile et à moteur a accomplie, dans les

dernières années, au point de vue de la classification des navires, et qui semble actuellement arrivée à son point culminant ; pendant l'année considérée, la marche descendante a été sensiblement moins rapide qu'en 1926. La proportion des chaloupes de 10 T. et moins est restée à peu près la même (49 p.c.), ainsi que celle des embarcations de plus de 10 T. à 25 T. Il en résulte que la catégorie supérieure des bateaux à voile et à moteur, dont la constante régression a été marquée au cours des dernières années, s'est assez bien conservée maintenant et a même été renforcée de deux unités.

Le tableau suivant fait ressortir ces divers détails :

RÉPARTITION DES CHALOUPEES	NOMBRE D'EMBARCATIONS							
	1924	p. c.	1925	p. c.	1926	p. c.	1927	p. c.
moins de 5 ton . . .	19	5.5	30	8.6	49	14	49	14.5
de 5 à 8 . . .	48	14.0	59	14.0	77	22	80	23.0
— 8 — 10 . . .	43	12.0	41	12.0	44	13	44	12.0
— 10 — 15 . . .	80	23.0	63	18.0	60	18	59	17.0
— 15 — 20 . . .	42	12.0	63	12.5	30	9	36	10.5
— 20 — 25 . . .	28	8.0	29	8.0	20	6	21	6.0
— 25 — 40 . . .	84	24.0	80	23.0	54	16	52	15.0
— 40 — 50 . . .	4	1.0	4	1.5	3	1	5	2.0
— 50 — 60 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
— 60 — 70 . . .	—	—	1	0.4	—	—	—	—
— 70 — 90 . . .	1	0.5	—	—	—	—	—	—

Entretemps, ainsi que nous l'avons rappelé plus haut, la pénétration du moteur technique se poursuit sans relâche (Tableau IV) ; elle est d'ailleurs facilitée par les excellents résultats que la pêche côtière a réalisés au cours des saisons de pêche de l'esprot eu du hareng. Les progrès de la force motrice technique se manifestent sur toute la ligne et dans toutes les catégories d'embarcations. Les grandes chaloupes, dont la retenue était évidente au cours des dernières années, prennent à présent une part proportionnelle dans le progrès général. C'est ainsi que le nombre des bâtiments à moteur est monté de 227 à 254, ainsi que l'atteste le tableau suivant :

Tonnage	Nombre de moteurs auxiliaires	Nombre de moteurs auxiliaires	Nombre de moteurs auxiliaires
	1925	1926	1927
— 5 T.	28	44	47
5 — 8 T.	40	63	70
8 — 15 T.	20	28	32
10 — 15 T.	32	39	40
15 — 20 T.	25	20	26
20 — 25 T.	16	12	14
25 — 40 T.	21	19	24
40 — 50 T.	2	2	3
50 — 60 T.	1	—	—
	Total		
		227	256

Les trois quarts des embarcations pontées sont donc pourvues de force technique de propulsion et de halage. Aucune station de pêche ne reste à l'écart de cette évolution ; à moins d'obstacles imprévus, celle-ci sera probablement terminée dans une couple d'années.

Les embarcations ouvertes et mi-pontées (Tableau III) non plus ne restent en dehors du mouvement ; elles commencent à faire un ample appel au moteur auxiliaire, afin d'augmenter leurs moyens de propulsion et de capture. Quant à leur importance industrielle, elle continue sa lente régression. Immédiatement après la guerre, elles étaient 275 embarcations, appartenant à presque autant d'armateurs-patrons ; actuellement elles ne sont plus que 160, contre 167 l'année précédente (en tenant compte de 20 canots désarmés), alors que leur personnel est monté de 285 à 297 hommes. C'est un nouvel exemple d'exploitation intensive de moyens plus réduits ; il s'explique par l'emploi de la force mécanique et, sans doute, aussi dans une certaine mesure, par le manque de capitaux.

N'oublions pas qu'un certain nombre de compatriotes exercent, dans des conditions difficiles, leur profession de pêcheur dans les eaux de l'Escaut. (Tableau VII). Aux points de vue

technique et économique, on peut les assimiler aux pêcheurs-canotiers du littoral. Leurs embarcations ouvertes ou mi-pontées, au nombre de 19, s'abritent dans le havre hollandais de Bouchaute ; elles sont montées de 45 pêcheurs de profession.

Le peu de force d'expansion dont la flottille de pêche, considérée dans son ensemble, a fait preuve, en 1927, est mis en relief par le fait que le total des embarcations de toutes catégories est, pour ainsi dire, resté stationnaire (Tableau V). En 1926, ce total était de 563 ; en 1927, de 561 ; en 1919, de 559. Le pavillon belge n'a donc guère gagné du terrain dans ce domaine depuis la guerre.

L'association des capitaux, sous forme de sociétés commerciales est restée tout aussi stationnaire. (Tableau VI). Aucune modification n'est survenue, sous ce rapport, ni dans le domaine de la navigation à vapeur, ni dans celui de la navigation à voile ou à moteur ; la pêche à vapeur ostendaise est exclusivement aux mains de sociétés et six de ces organismes font naviguer 20 chaloupes à voile ou à moteur, contre 22 dans l'année précédente.

Dans le courant de l'année 1927, il a été constitué à Ostende une association, destinée exclusivement à procurer des crédits aux marins-pêcheurs.

D'autre part, parallèlement à cette institution, mais entièrement indépendante d'elle, au point de vue financier, fonctionne une assurance de bâtiments de pêche à voile ou à moteur. Elle a été constituée sous le contrôle et avec le concours de la province de la Flandre Occidentale.

Une troisième société accorde du crédit aux pêcheurs et pratique l'assurance des chaloupes.

Les trois organismes sont actuellement en pleine activité, avec ce résultat qu'environ 150 bâtiments de pêche, soit un peu moins des 2/3 des embarcations à voile et à moteur, sont assurés.

TABLEAU I. RÉPARTITION DES BATEAUX A VOILE PONTÉS D'APRÈS

PORT D'ATTACHE.	Nombre d'entreprises.	Nombre de bateaux.	Tonnage total.	NOMBRE															
				moins de 5 tonn.			de 5 à 8 tonneaux			de 8 à 10 tonneaux			de 10 à 15 tonneaux						
				Exclusiv. à voiles	Av. treuil à vap.	Av. moteur aux.	Total.	Exclusiv. à voiles	Av. treuil à vap.	Av. moteur aux.	Total.	Exclusiv. à voiles	Av. treuil à vap.	Av. moteur aux.	Total.				
				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Blankenberghe.	12	32	406	—	—	7	7	1	—	5	6	—	—	8	8	—	—	7	7
Coxyde.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
La Panne.	12	12	80	—	1	4	5	—	—	3	3	—	1	—	1	—	—	1	1
Heyst.	49	50	548	—	—	3	3	1	1	5	7	2	2	2	6	1	13	7	21
Nieuport	20	22	142	1	—	10	11	1	—	4	5	—	—	3	3	—	—	1	1
Oostduinkerke.	4	4	24	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	1	1	—	—	—	—
Ostende (1).	180	191	3119	—	—	22	22	1	—	47	48	—	—	15	15	—	—	19	19
Zeebrugge.	26	35	325	—	—	—	—	2	3	4	9	2	7	1	10	1	4	5	10
Total 1927	303	346	4644	1	1	47	49	6	4	70	80	4	10	32	44	2	17	40	59
» 1926	292	338	4667	5	—	44	49	9	5	63	77	5	11	28	44	2	19	39	60
» 1925	283	350	5772	2	—	28	30	16	3	40	59	1	6	20	41	11	20	32	63
» 1924	278	349	6006	7	—	12	19	23	2	23	48	16	8	19	43	20	30	30	60
» 1923	239	309	5286	6	—	4	10	24	2	6	32	21	9	10	40	26	35	25	86

(1) Neuf bâtiments sont désarmés.

TABEAU II.

RÉPARTITION DES VAPEURS DE PÊCHE OSTENDAIS D'APRÈS LE TONNAGE NET. (1)

ANNÉE	Nombre d'entreprises		Tonnage total	BATEAUX JUGEANT.						
	Nombre de bateaux	moins de 40 tonn.		de 40 à 50 tonn.	de 50 à 60 tonn.	de 60 à 70 tonn.	de 70 à 80 tonn.	de 80 à 90 tonn.	de 90 à 100 tonn. et plus	
1922	13	42	2940	—	8	6	12	6	4	6
1923	12	43	3126	—	7	5	11	7	6	7
1924	9	41	2863	—	7	4	11	10	4	5
1925	11	49	3088	9	6	5	11	10	4	5
1926	10	56	3427	11	10	4	10	10	5	6
1927	10	55	3370	11	9	3	11	10	5	6

1) Cinq bateaux ostendais ont Fécamp (France) comme port d'attache.

TABEAU III. EMBARCATIONS OUVERTES OU MI-PONTÉES AVEC INDICATION DU NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE.

PORTS D'ATTACHE	Nombre d'en- treprises.	Nombre d'em- barcations.	NOMBRE D'EMBARCATIONS APPARTENANT		NOMBRE D'HOMMES
			à un homme d'équipage	à un non-navigant	
Blankenberghe.	6	6	5	1	16
Coxyde	—	—	—	—	—
La Panne	17	17	17	—	35
Heyst	—	—	—	—	—
Nieuport	17	17	17	—	39
Oostduinkerke	5	5	5	—	10
Ostende (1)	112	115	100	15	197
Zeebrugge	—	—	—	—	—
Total 1927	157	160	144	16	297
» 1926	164	167	124	17	285
» 1925	187	190	142	48	288
» 1924	210	210	188	22	314
» 1923	225	230	196	35	395

(1) Vingt embarcations sont désarmées.

TABLEAU IV.

COMPOSITION DE LA FLOTILLE DE PÊCHE D'APRÈS LA FORCE MOTRICE.
(BATEAUX PONTÉS A VAPEUR, A MOTEUR OU A VOILE).

PORTS D'ATTACHE.	Nombre d'entreprises.	Nombre de bateaux	TONNAGE		Exclusivement à voile.	A voile et haléur à vapeur	A voile et moteur auxiliaire	A vapeur
			TOTAL					
Blankenberghe	12	32	406		1	—	31	—
Coxyde	—	—	—		—	—	—	—
La Panne	12	12	80		—	3	9	—
Heyst	49	50	548		4	24	22	—
Nieuport	20	22	142		2	—	20	—
Oostduinkerke	4	4	24		—	—	4	—
Ostende } à vapeur	10	55	3370		—	—	—	55
} à voile	180	191	3119		1	37	153	—
Zeebrugge	26	35	325		5	15	15	—
Total 1927	313	401	8014		13	79	254	55
» 1926	303	396	8138		21	90	227	58
» 1925	295	401	8850		47	118	185	51
» 1924	288	392	8909		70	150	129	43
» 1923	252	354	8452		79	166	64	45

TABLEAU VI. ENTREPRISES DÉPENDANT D'UNE SOCIÉTÉ COMMERCIALE.

PORTS D'ATTACHE	NOMBRE D'ENTREPRISES		NOMBRE DE BATEAUX	
	à voile	à vapeur	à voile	à vapeur
Blankenberghe	1	—	14	—
Coxyde	—	—	—	—
La Panne	—	—	—	—
Heyst	—	—	—	—
Nieuport	—	—	—	—
Oostduinkerke	—	—	—	—
Ostende	5	10	6	55
Zeebrugge	—	—	—	—
Total 1927	6	10	20	55
1926	6	10	22	57
1925	8	8	29	43
1924	9	7	23	37
1923	8	9	14	37

TABLEAU VII. EMBARCATIONS BELGES QUI ONT PÊCHÉ EN 1927 DANS L'ESCAUT OCCIDENTAL,
CONFORMÉMENT AUX ARTICLES 6-11 DE LA CONVENTION DE LA HAIE.
(DECLARATION DU 27 FÉVRIER 1893).

PORTS D'ATTACHE	NOMBRE DE BATEAUX			Tonnage total	Nombre d'hommes d'équipage
	ouverts	mi-pontés	pontés		
Anvers	—	2	—	8	5
Doel	—	—	—	—	—
Kieldrecht	—	1	—	9	2
Rupelmonde	1	—	—	2	2
Bouchaute	—	15	—	142	36
Mariekerke	—	—	—	—	—
TOTAL. 1927.	1	18	—	161	45
» 1926.	5	17	—	156	47
» 1925.	8	18	—	174	56
» 1924.	5	18	—	179	52
» 1923.	—	17	—	156	40

II. Le personnel de la pêche maritime.

Les progrès de l'enseignement professionnel des marins-pêcheurs, constatés plus loin, autant que la prospérité assez constante de l'industrie de la pêche conditionnent la situation générale du personnel ; nonobstant le léger recul de la navigation à vapeur et du total des embarcations de pêche, nonobstant le faible accroissement de la flottille des bateaux pontés à voile et à moteur, la force numérique des hommes d'équipage continue à progresser. Leur recensement a donné le total de 2199 hommes, contre 2174, l'année précédente. Cet accroissement est peu considérable, mais suffisant pour prouver que la pénurie de marins-pêcheurs, dont on se plaint depuis fort longtemps, est devenue moins sensible pendant l'année considérée (Tableaux V, XIII, IX et X).

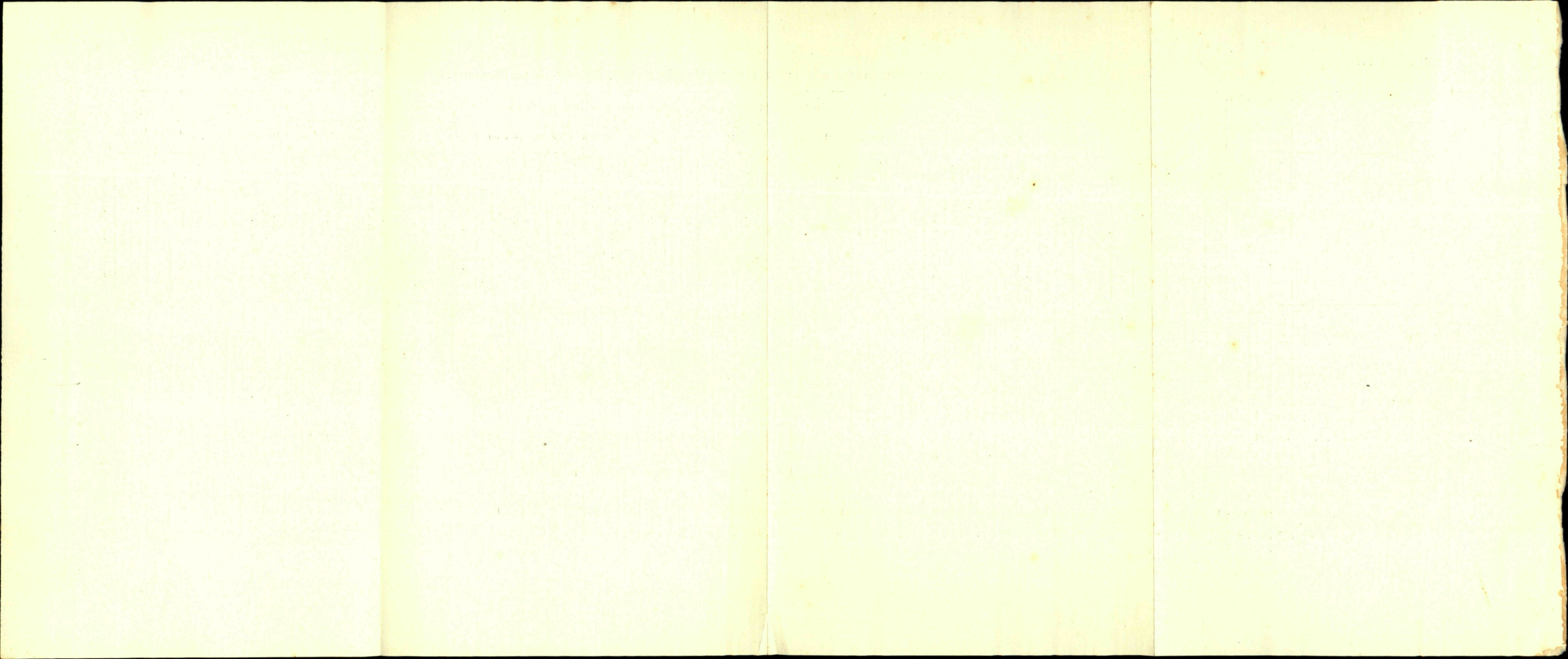
La répartition de ce personnel se fait comme suit :

	1925	1926	1927
Pêche à vapeur	492 ou 23,9 p. c.	616 ou 28 p. c.	589 ou 27,0 p. c.
Pêche à (bat pontés	1278 ou 61,6 p. c.	1273 ou 59 p. c.	1313 ou 59,5 p. c.
voile et à (bat. ouverts	288 ou 14,0 p. c.	285 ou 13 p. c.	297 ou 13,5 p. c.
moteur			
	2058	2174	2199

La force numérique relative du personnel des chalutiers à vapeur a donc diminué de 1 p. c., par suite de la disparition de trois bâtiments légers, à Ostende et à Blankenberghe, disparition que nous avons signalée plus haut.

Entre le personnel de pont et le personnel des machines des chalutiers à vapeur, le rapport numérique est sensiblement modifié. Le personnel de pont adulte a toujours été plus nombreux que le personnel des machines. Cette année, la proportion est, pour la première fois, renversée. Les chambres des machines des vapeurs occupent actuellement 234 hommes, contre 186 en 1926 ; le nombre des matelots est tombé de 240 à 184.

Ce renversement s'explique par ce que pendant l'année considérée les voyages en Islande ont été plus nombreux et que les besoins de chauffeurs sont ainsi plus élevés. D'autre part, les armements embauchent plus de trimeurs et d'apprentis-



chauffeurs, afin de ne pas être privés de ce personnel à un moment donné.

En ce qui concerne les matelots, la différence provient de ce que les cuisiniers n'ont plus été recensés parmi les matelots.

L'accroissement du nombre de marins-pêcheurs, enrôlés dans la flotte à voile et à moteur, revient exclusivement à Ostende, où le total s'est élevé de 643 à 694, soit 7 p.c. Partout ailleurs, on constate ou un arrêt, ou une avance minime. A Ostende, l'excédent de bras se répartit sur toute la flottille, mais il est particulièrement remarquable dans la catégorie des chaloupes de 8 à 10 T.

Le nombre des mousses est monté de 192, en 1926, à 198, ou 10 p.c. en 1927. La précédente proportion n'a donc pas été dépassée ; de nombreuses demandes de jeunes gens, adressées aux organismes de placement afin d'être enrôlés dans la pêche maritime, restent parfois longtemps sans suite utile, bien que dans la flotte des voiliers nous ne trouvions que 127 mousses, pour 346 bateaux. Il n'en est pas moins vrai qu'un certain progrès se constate depuis 1926 ; le total des mousses était alors tombé à 116. La quotité en reste toutefois insuffisante, malgré les sacrifices et les efforts poursuivis par les pouvoirs publics, afin d'y remédier.

En effet, des primes de l'Etat, de la Province et des communes, en faveur de l'apprentissage des mousses, ont été allouées en 1927 avec la même générosité et la même solennité que précédemment.

La distribution solennelle des primes eut lieu, à l'hôtel de ville d'Ostende, le 13 novembre 1927, sous la présidence de M. le Ministre de l'Agriculture en personne, qui a repris l'administration de la pêche maritime et a profité de cette occasion, pour déterminer le cercle des attributions lui réservées au point de vue des intérêts économiques et sociaux de la plus importante des industries maritimes de la côte.

Les patrons-instructeurs de 82 mousses ostendais et 26 mousses primés, ainsi que leurs familles et les principales autorités locales assistaient à la cérémonie ; les primes distribuées s'éle-

vaient à une somme d'environ 15.000 fr., en ce qui concerne l'Etat ; 9234 fr. pour la Province, et 10.000 fr. pour la ville.

A Heyst et à Blankenberghe, 19 patrons-pêcheurs et 23 mousses y étaient intéressés. Les allocations du Gouvernement s'élevaient à 3000 fr. et celles de la Province à 3900 fr. ; celles des communes étaient à peu près du même import.

A Nieuport et à La Panne, l'intervention de l'Etat se chiffrait à 1400 fr. : celle de la Province à 1600 fr. ; 5 mousses reçurent le certificat de capacité (2e année) et 3 autres subirent la première épreuve avec succès.

Le défaut d'expansion qui caractérise la pêche maritime en 1927 ressort, en outre, du rapport numérique entre les patrons-armateurs de leur chaloupe et les autres. En 1926, nous avons assisté à un gain sans précédent de 36 propriétaires de la chaloupe placée sous leur commandement. Actuellement, leur nombre est en léger recul, alors que le nombre des patrons travaillant pour compte d'un armateur, est resté inchangé.

La pêche de poisson de marée de fond au chalut constitue l'occupation principale du marin-pêcheur belge. Elle est poursuivie pour ainsi dire toute l'année, par toute la flottille des bateaux à voile ou à propulsion mécanique. Ce n'est qu'en août que les vapuers renoncent à leurs voyages habituels, afin de se rendre à la pêche du hareng au chalut, dans les détroits anglo-irlandais. Ces voyages se terminent en décembre.

Les bateaux ouverts et mi-pontés s'appliquent de préférence, sur tout le littoral et pendant toute la saison d'été, à la pêche aux crevettes. A partir du mois de novembre, la pêche à l'esprot au **stroopnet**, constitue pour eux un intermède assez rémunérateur, qui se prolonge jusqu'en février. Entretemps, l'apparition au large de la côte belge des bancs de hareng vide, qui habituellement se présentent en janvier, constitue une autre occasion de faire usage de ce filet et de filets dérivants. Cette année, toutefois, le hareng est arrivé sur les côtes franco-belges en rangs si serrés que non seulement les barques habituelles, mais aussi une notable partie des bateaux pontés à moteur et même quelques vapeurs se sont lancés à sa poursuite, tant

au moyen de leurs formidables chaluts qu'au moyen du **stroop-net**. Ceci a naturellement suscité un certain émoi parmi les pêcheurs côtiers, troublés dans l'exercice de leur profession. La question de la pêche dans la mer territoriale est actuellement à l'étude à l'Office des Pêches.

RÉPARTITION DU PERSONNEL DES CHALoupES A VAPEUR A OSTENDE

ANNÉE	Nombre d'entreprises	Nombre de bateaux	Personnel total	NOMBRE D'HOMMES D'ÉQUIPAGE DES																	
				moins de 40 tonneaux					de 40 à 50 tonneaux					de 50 à 60 tonneaux							
				Patrons			second	personn. des machines	matelots	mousses moins de 18 ans	Patrons			second	personn. des machines	matelots	mousses moins de 18 ans	Patrons			
				propriétaires	non propriétaires	second					propriétaires	non propriétaires	second					propriétaires	non propriétaires	second	
1921	12	59	422	—	—	—	—	—	—	—	5	5	20	25	5	—	4	4	16	20	4
1922	13	42	391	—	—	—	—	—	—	—	4	4	16	20	4	—	3	3	12	15	3
1923	12	43	380	—	—	—	—	—	—	—	2	2	8	10	2	—	3	3	12	15	3
1924	9	41	374	—	—	—	—	—	—	—	2	2	8	8	2	—	3	3	12	12	3
1925	11	49	480	—	9	9	18	19	8	—	1	1	4	5	1	—	3	3	12	15	4
1926	10	56	604	—	11	11	22	23	10	—	5	5	20	27	8	—	4	4	16	21	5
1927	10	55	589	—	11	11	22	24	10	—	4	4	21	16	8	—	3	3	16	12	3
		(*)																			

(*) Y compris cinq vapeurs naviguant de Fôamp (France; ils ne sont pas dénombrés dans les colonnes spéciales.

D'APRÈS LE TONNAGE NET DES BATEAUX.

BATEAUX JAUGEANT.

de 60 à 70 tonneaux	de 70 à 80 tonneaux	de 80 à 90 tonneaux	de 90 à 100 tonneaux et plus.
---------------------	---------------------	---------------------	----------------------------------

Patrons					Patrons					Patrons					Patrons								
propriétaires		seconds			propriétaires		seconds			propriétaires		seconds			propriétaires		seconds						
non propriétaires	personn. des machines	matelots	mousses moins de 18 ans		non propriétaires	personn. des machines	matelots	mousses moins de 18 ans		non propriétaires	personn. des machines	matelots	mousses moins de 18 ans		non propriétaires	personn. des machines	matelots	mousses moins de 18 ans					
—	4	14	56	69	13	—	2	4	16	20	4	—	3	3	12	15	3	—	5	5	23	26	5
—	12	12	48	60	11	—	4	6	24	30	6	—	4	4	15	18	3	—	4	4	16	20	4
—	10	10	40	50	10	—	6	7	28	35	7	—	5	5	19	23	4	—	5	5	20	25	5
—	10	10	40	40	10	—	7	10	40	40	10	—	4	4	16	16	4	—	5	5	20	20	5
—	10	10	40	50	10	—	10	10	40	50	21	—	4	4	16	17	5	—	5	5	20	26	10
—	10	10	40	52	18	—	10	10	41	56	18	—	5	5	22	27	7	—	6	6	25	34	10
—	11	11	60	48	14	—	10	10	53	40	18	—	5	5	22	22	5	—	6	6	33	27	13

TABLEAU X. COMPOSITION DU PERSONNEL BELGE DES BATEAUX DE PÊCHE PONTÉS
(VAPEUR, MOTEUR ET VOILE).

PORT D'ATTACHE.	PATRONS.		Seconds	Matelots	Mousses (moins de 18 ans)	Personnel des machines	Total
	Proprié- taires	non-pro- priétaires					
Blankenberghe . . .	3	29	—	91	4	—	127
Coxyde . . .	—	—	—	—	—	—	—
La Panne . . .	12	—	—	31	3	—	46
Heyst . . .	28	22	—	125	25	—	200
Nieuport . . .	16	6	—	45	2	—	69
Oostduinkerke . . .	4	—	—	10	3	—	17
Ostende (vapeur . . .	—	50	50	184	71	234	589
voile, mot. . .	130	49	—	439	76	—	694
Zeebrugge . . .	24	11	—	111	14	—	160
Total 1927. . .	217	167	50	1036	198	234	1902
» 1926. . .	220	167	52	1068	192	190	1889
» 1925. . .	184	194	43	1000	163	186	1770
» 1924. . .	177	197	34	979	103	136	1626
» 1923. . .	148	184	32	871	100	129	1464

III. — La production.

La production de la flottille de pêche belge dans les ports nationaux, telle qu'elle est constatée par la vente dans les minques, s'élève à la somme de 69.126.249,19 frs. Ce total se compose de 1) 63.644.503,30 frs, produit de la vente du poisson de marée de fond (Tableau XVI) ; dans ce chiffre est néanmoins comprise une somme de 3.003.231,10 frs., provenant de la vente du hareng capturé au chalut, par les chaloupes à vapeur, dans les mers anglo-irlandaises ; 2) 933.097,80 frs (Tableau XX), de hareng pris aux filets dérivants ; 3) 4.548.488,04 frs d'esprot.

Par rapport au rendement de l'année précédente, le total précité constitue un pas de géant, spécialement en ce qui concerne le poisson de fond ; celui-ci produisit alors 53.320.881,40 fr., y compris 2.544.288,50 fr. de hareng de chalut des « Smalls » et non compris 2.883.408,86 fr. d'esprot.

Ajoutons tout de suite que la somme de 69.126.249,19 fr. n'indique pas le résultat complet de l'activité de notre pêche maritime. Il faut y ajouter encore le produit de la pêche aux crevettes et celui de la vente du poisson déchargé directement par les navires de pêche belges, dans les pays étrangers. Le rendement économique de la pêche aux crevettes peut être considéré, non sans raisons, comme équivalent à celui de la pêche à l'esprot. Quant à la vente à l'étranger, il suffit de consulter les statistiques des pays intéressés, pour se rendre compte de son importance. Nous apprenons aussi qu'en 1926 il a été débarqué en Angleterre pour 69.632 £. de poisson belge, ce qui correspond à la somme appréciable de 12.185.600 fr. papier. Ce montant s'ajoute à l'actif de nos chalutiers à vapeur. (Tableau XI).

D'autre part, dans la même année, il a été vendu à Ymuiden, par des bateaux à vapeur ou à moteur belges, pour 25.644 florins de poisson, soit 369.273,60 fr.

D'après ces diverses données, la production des pêches maritimes belges peut être estimée, en chiffres ronds, à 90 millions. Exprimée en francs or, cette somme représente à peu près le double de leur rendement économique d'avant la guerre ;

il n'est pas sans intérêt, dès lors, d'analyser les facteurs de ce progrès.

Il importe de noter tout d'abord que les prix du poisson de marée de fond ont été pour ainsi dire constamment avantageux et même, à certains moments, extraordinairement élevés. Il en fut principalement ainsi dans les premiers mois de l'année, lorsque diverses circonstances déterminèrent les armateurs des chalutiers à vapeur à débarquer assez souvent leur poisson au delà de la Manche. Il en résulta, sur les marchés belges, une pénurie de marchandises et, par suite, un renchérissement des produits, dont les chalutiers à moteur ont particulièrement profité, d'autant plus que leurs moyens de production ont augmenté notablement et qu'ainsi ils étaient, dans une certaine mesure, à même de faire face aux besoins locaux. Entretemps, le différentiel, qui avait surgi à ce propos, entre les armateurs et les expéditeurs de poisson, fut aplani pour le plus grand bien du ravitaillement du pays en poisson de mer, grâce au retour des vapeurs de pêche sur les marchés nationaux. Malheureusement, la chute périodique des prix pendant les mois d'été porta les principaux armements à tenter à nouveau la fortune sur les marchés anglais, pour empêcher que les cotations du marché d'Ostende devinssent tout à fait insuffisantes. En effet, en juillet, le produit de la vente y fut inférieur de fr. 561.260, à celui du mois correspondant de l'année précédente, bien que la quantité de marchandises débitées fût supérieure de 361.000 kil. Cette situation se prolongea d'ailleurs jusqu'en août-septembre ; à ce moment, la flotte des vapeurs reprit ses voyages de pêche au hareng dans les mers irlandaises, et l'influence de l'hiver autant que les vides créés dans la pêche de marée, par suite du départ de cette flotte, rétablirent bientôt l'équilibre. A la fin de l'année, les prix très élevés que nous avons constatés à son début, étaient rétablis.

Le résultat généralement favorable de l'année se traduit dans la moyenne des prix réalisés à Ostende par les vapeurs ; cette moyenne est de 3,20 fr., contre 2,30 en 1926 ; aussi dans le prix moyen du poisson des chalutiers à moteur, qui se chiffre à 3,85 fr., contre 3,40 fr. l'année précédente.

Le hareng pêché au chalut dans les mers irlandaises, consti-

tue un élément essentiel des résultats de la pêche à vapeur, tellement qu'à tort ou à raison, le rendement de cette pêche est considéré comme constituant l'excédent favorable ou défavorable de l'année. En 1927, la pêche au hareng n'a produit en Belgique que 841.720 kil., qui ont été vendus pour 3.003.231 fr., soit 356 fr. pour 100 kil., contre 344 fr. en 1926. Une notable partie des pêches de hareng belges fut d'ailleurs livrée en Angleterre en n'est, dès lors, pas comprise dans le total qui précède. Le résultat général n'en fut pas moins insuffisant, par suite des maigres captures effectuées pendant les deux premiers mois de la campagne. Ce n'est qu'à la fin, grâce à des captures peu abondantes, que les armements réussirent à dépasser légèrement le chiffre d'affaires insuffisant de 1926.

Heureusement, la pêche au hareng a été pratiquée encore sous une autre forme et avec succès, notamment par les pêcheurs côtiers, au début de l'année, à l'aide de filets dérivants et de filets fixes. C'est la première fois que les annales de la minque d'Ostende renseignent cette pêche avec un rendement de 1.043.492 kil., vendus pour 867.131.85 fr. Précédemment, elle ne fut pratiquée que par quelques chaloupes de la partie Ouest du littoral ; actuellement, grâce aux résultats rémunérateurs qu'elle a donnés, elle a attiré presque tous les pêcheurs côtiers, voire même de nombreux bateaux à moteur et à vapeur. A Nieuport, la vente du hareng a produit 66.035,95 fr. Le prix moyen de cette catégorie de hareng, connu dans le commerce sous la dénomination de hareng vide, ne s'élève donc qu'à 79 fr. les 100 kil.

La pêche à l'esprot a été faite pendant la période hivernale de 1927, avec la même énergie, par toutes les petites embarcations. Son rendement complet à Zeebrugge et à Ostende fut de 4.548.488,09 fr. Un chiffre entièrement comparable pour 1926 n'est pas à notre portée ; pendant les premiers mois de cette année, la vente de l'esprot dans les minques n'était pas encore générale. Nous ne pouvons que constater qu'au point de vue de la pêche, la saison de 1926-1927 fut assez supérieure à celle de 1927-1928. En effet, au cours de la première saison, on écoula 8.387.877 kil. d'esprot pour 5.088.011,44 fr. ; pour la seconde, nous avons à peine à Ostende une quantité

de 6.246.098 kil. et une valeur de 4.389.698 fr. Le prix moyen de 1926-1927 fut de 60 fr. et celui de 1927-1928 de 70 fr. Ce dernier chiffre constitue donc une certaine compensation. Ce qui caractérise cette pêche, au cours de la dernière campagne, c'est la fréquentation par les bancs de poisson de la partie Est des eaux côtières, plutôt que des parties centrale et occidentale, où le gros des pêcheurs sont établis ; il en résulte qu'une partie considérable du trafic se transporta à Zeebrugge.

Les pêches au hareng et à l'esprot ont maintenu en activité, pendant toute la période hivernale, toute une série de conserveries et de fumeries de poisson, qui, spécialement au littoral, procurent du travail recherché pendant la mauvaise saison, à des centaines de bras. Elles contribuent d'autre part à l'expansion de notre commerce extérieur, grâce à une exportation assez considérable vers les pays scandinaves et germaniques.

Apparemment la pêche aux crevettes est celle qui pendant l'année considérée a été la moins satisfaisante, bien que cette présomption ne puisse être prouvée par des données précises. Même pendant les mois les plus chauds, on s'est généralement plaint de l'insuffisance des pêches et, à cet égard, les milieux professionnels ne sont pas les derniers à signaler les excès de la pêche pratiquée dans la mer territoriale. Quoiqu'il en soit, la pénurie de marchandises fut attestée souvent par des prix exorbitants.

Si nous essayons maintenant de dégager dans le rendement l'influence de l'évolution technique, qui s'est produite dans l'industrie de la pêche, nous devons conclure qu'une part importante du progrès, constaté au début de ce chapitre, doit être attribué à cette évolution.

A l'encontre de la pêche à vapeur, dont la flotte a été augmentée de 21 unités depuis 1913, mais qui en 1927 n'a pas accru ses moyens de production, la flottille des bateaux à moteur a considérablement intensifié ses procédés de pêche. C'est donc tout naturellement que le rendement de ces bateaux, d'après les ventes effectuées dans les minques, est monté de 16.807.715,60 fr., en 1926, à 22.392.162,65 fr. en 1927. Une part très importante du gain réalisé est à son actif.

TABEAU XI.
LA PRODUCTION DE LA PÊCHE A VAPEUR A OSTENDE (1912-1927). (1)

ANNÉES.	Nombre de bateaux à vapeur au 31 décembre	Tonnage total	Production totale	Tonnage moyen	Moyenne par tonn. de jauge
1912	26	2039	fr. 3.230.049.00	78	fr. 1584.00
1913	29	2256	3.555.147.90	77	1576.80
1919	24	1711	4.027.723.40	71	2348.17
1920	33	2319	13.685.783.80	70	5901.50
1921	39	2736	14.206.556.40	70	5192.50
1922	42	2940	13.441.454.90	70	4572.00
1923	43	3126	17.441.661.50	71	5547.00
1924	41	2863	21.408.579.80	70	7477.00
1925	49	3038	23.960.742.30	62	7887.00
1926	56	3427	30.875.079.10	61	9009.00
1927	55	3370	36.374.957.10	61	10784.00

(1) Deux petits chalutiers de Blankenberghe ont réalisé en 22 voyages la somme de 51.887 fr.

TABLEAU XII.

PRODUIT DE LA VENTE A

MOIS	POISSON BELGE			
	VAPEURS	VOILIERS	BATEAUX A MOTEUR	DIVERS (1)
Janvier . . .	2.499.077,40	942.032,90	1.761.612,70	65.755,50
Février . . .	2.845.772,70	586.145,50	1.289.490,80	73.941,50
Mars . . .	3.864.771,50	385.528,50	805.459,80	99.371,50
Avril . . .	3.618.462,10	474.344,00	832.018,50	90.350,00
Mai . . .	2.582.747,20	227.522,00	695.280,30	83.834,00
Juin . . .	2.639.547,00	210.334,00	933.164,50	85.508,50
Juillet . . .	2.403.535,90	262.804,00	1.018.085,50	109.721,00
Août . . .	3.478.422,80	357.326,50	1.126.775,50	123.039,50
Septembre .	3.246.821,20	279.634,00	949.171,00	97.013,00
Octobre . .	3.427.844,50	339.323,50	1.565.767,70	90.722,00
Novembre .	3.146.034,00	314.549,00	1.434.660,20	74.411,00
Decembre .	2.621.920,80	297.564,00	1.458.682,00	57.503,50
Totaux 1927	36.374.957,10	4.677.107,90	13.870.168,50	1.051.171,00
1926	30.875.079,10	5.216.401,30	10.269.794,40	
1925	23.960.742,30	6.257.260,60	7.567.455,20	
1924	21.408.579,80	9.426.744,07		

(1) Petit poisson et poisson envoyé de l'intérieur du pays, aiguilles et homard, etc.

LA MINQUE COMMUNALE A OSTENDE EN 1927 (en francs).

Poisson anglais	Poisson français	Poisson hollandais	Poisson danois	TOTAL
—,—	19.790,20	42.259,50	—,—	5.330.528,20
—,—	19.588,90	11.396,70	—,—	4.826.336,10
—,—	—,—	9.572,—	—,—	5.164.703,30
1.170,—	—,—	—,—	2.077,—	5.018.421,60
19.436,30	10.988,—	—,—	—,—	3.619.807,80
6.044,—	19.540,—	—,—	—,—	3.894.138,00
595,—	26.333,—	—,—	—,—	3.821.074,40
39.878,—	24.325,—	—,—	—,—	5.149.767,30
8.257,60	30.831,—	—,—	—,—	4.611.727,80
—,—	38.138,—	1.675,—	—,—	5.463.470,70
76.230,50	417,—	715,—	—,—	5.047.016,70
3.075,—	15.260,—	1.430,—	—,—	4.455.435,30
154.686,40	205.211,10	67.048,20	2.077,00	56.402.427,20
208.693,60	223.570,70	69.146,00	—,—	46.862.685,10
291.962,50	143.391,90	38.392,80	—,—	38.272.665,40
186.107,50	315.060,50	159.098,70	—,—	34.871.116,80

TABLEAU XIII.

TABLEAU GÉNÉRAL DES APPORTS DE

MOIS	POISSON BELGE			
	Vapeurs	Voiliers	Bateaux à vapeur	Divers
Janvier	739.200	223.200	459.900	22.800
Février	856.900	134.200	254.400	28 700
Mars	1.205.800	86 700	211.000	36 200
Avril	930.900	66.000	175 000	31.000
Mai	937.700	42.800	191.000	34.200
Juin	853.300	34.900	222.700	30.000
Juillet	852 500	41.800	233.400	36 500
Août	1.176.900	76.600	265.400	41.100
Septembre	1.003.100	51.300	276.900	34.200
Octobre	905.800	102.000	472.200	30.400
Novembre	788.300	82.200	418.500	29.500
Décembre	780.900	97.700	449.200	27.800
TOTAL 1927	11.031.300	1.139.400	3.629.600	382.400
1926	10.192.800	1.338.800	3.017.000	
1925	10.360.000	1.937.700	2.956.000	
1924		13.152.500		

POISSON A OSTENDE PENDANT L'ANNÉE 1927 (en kilogr).

Poisson Anglais	Poisson Français	Polsson Hollandais	Poisson Danois	TOTAUX
—	5.700	15.400	—	1.566.200 kg.
—	4.600	3.200	—	1.282.000 »
—	—	5.800	—	1.545.500 »
200	—	—	700	1.203.800 »
5.400	4.100	—	—	1.215.200 »
1.700	3.300	—	—	1.145.900 »
200	5.200	—	—	1.169.600 »
5.300	4.700	—	—	1.570.000 »
1.600	5.100	—	—	1.372.200 »
—	14.000	500	—	1.524.900 »
30.400	200	200	—	1 349.300 »
500	5.300	2.000	—	1.363 400 »
45.300	52.200	27.100	700	16 308.000 »
75.100	58.950	20 950		14 703.600 »
213.350	45.700	17.850		15 537.550 »
76.110	113.730	67.200		13.435.000 »

TABLEAU XIV.

LA PRODUCTION DE POISSON DE FOND DES CHALOUPEES A MOTEUR, D'APRES LA VENTE DANS
LES MINQUES D'OSTENDE, BLANKENBERGHE, NIEUPOORT EN ZEEBRUGGE (1924-1927).

ANNÉE	OSTENDE		BLANKENBERGHE		NIEUPOORT		ZEEBRUGGE (1)		TOTAL	
	Nombre de pêches	Produit	Nombre de pêches	Produit	Nombre de pêches	Produit	Nombre de pêches	Produit	Nombre de pêches	Produit
		fr.		fr.		fr.		fr.		fr.
1924	772	8.288.182,40	1840	1.591.881,85	821	89.720,—	888	587.677,75	3321	5.451.911,50
1925	1918	7.565.775,10	2189	2.861.757,20	1581	192.016,—	—	—	5629	10.119.545,40
1926	2808	10.269.794,40	8122	8.560.965,20	2888	709.965,—	778	2.266.989,—	9586	16.807.715,60
1927	2849	13.870.868,50	8058	4.164.705,85	3344	901.165,30	749	3.455.923,—	9500	22.892.162,65

(1) Un partie minime de cette production à été débarquée par des voiliers.

TABLEAU XV.

LA PRODUCTION DE POISSON DE FOND DES VOILIERS, D'APRÈS LA VENTE DANS LES MINQUES
D'OSTENDE, BLANKENBERGHE, NIEUPOORT ET ZEEBRUGGE.
(1912-1927). (*)

ANNÉE	OSTENDE		BLANKENBERGHE		NIEUPOORT		ZEEBRUGGE		TOTAUX	
	Nombre de péches fr.	Nombre de péches fr.	Nombre de péches fr.	Nombre de péches fr.	Nombre de péches fr.	Nombre de péches fr.	Nombre de péches fr.	Nombre de péches fr.	Nombre de péches fr.	Nombre de péches fr.
1912	1.531.597.00	352.539.00	192.999.80	—	—	—	—	—	2.130.226.00	—
1913	1.494.085.48	456.110.45	246.089.30	—	—	—	—	—	2.201.937.73	—
1919	6.906.696.65	1.475.773.60	251.741.80	—	—	—	—	—	8.382.470.25	—
1920	9.478.681.60	2.028.854.65	—	—	—	—	—	—	11.507.536.25	—
1921	7.750.880.30	1.554.000.40	—	—	—	—	—	—	9.304.880.70	—
1922	6.682.741.40	1.654.540.60	—	—	—	—	—	—	8.337.282.00	—
1923	9.426.744.70	2.027.251.00	—	—	—	—	—	—	11.683.607.70	—
1924	3587.9510.530.70	3370.665.593.70	229.612.00	—	—	—	—	—	10.466.637.20	—
1925	2686.6258.940.60	2255.333.260.95	2801.290.512.80	1074.1.702.137.90	—	—	—	—	8.622.391.45	—
1926	1594.5.216.401.30	961.122.312.55	1451.254.897.85	—	—	—	—	—	4006.5.593.611.70	—
1927	1277.4.677.107.90	139.20.693.95	422.128.194.70	—	—	—	—	—	1838.4.825.986.55	—

(*) Jusqu'en 1923, le rendement des bateaux à moteur est compris dans ces données.

TABLEAU XVI.

LA PRODUCTION DE POISSON DE FOND DE LA FLOTILLE DE PÊCHE, D'APRÈS LA VENTE DANS
LES MINQUES DU LITTORAL (1912-1927)

ANNÉE	VAPEURS	VOILIERS (1)	BATEAUX A MOTEUR	TOTAUX
1912	fr. 3,230.049.00	fr. 2,130.266.49		fr. 5,526.099.69
1913	3,555.147.90	2,201.937.73		5,757.085.63
1919	4,027.723.40	8,382.470.25		12,410.193.65
1920	13,685.783.80	1,507.536.25		25,193.322.05
1921	14,399.645.95	19,305.780.40		23,705,426.65
1922	13,441.454.90	8,337.282.00		21,778,736.90
1923	17,441,661.50	1,683,607.70		29,125,369.20
1924	21,727,653.35	10,466,637.20	5,451,911.50	37,646,202.05
1925	24,184,850.70	18,622,391.45	10,119,548.40	42,926,790.55
1926	30,919,556.10	5,593,611.70	16,807,713.60	53,320,881.40
1927	36,426,344.10	4,825,996.55	22,392,162.65	63,644,503.30

(1) Jusqu'en 1923 inclusivement, le rendement des bateaux à moteur est compris dans les totaux concernant les voiliers.

IV. — Le commerce de poisson de mer.

Le trafic entre notre littoral, les marchés de l'intérieur du pays et les pays étrangers, a été plus intense en 1927 qu'en 1926, dans la mesure où les armements nationaux ont approvisionné plus régulièrement et plus abondamment la minque d'Ostende. Nous avons constaté qu'à ce point de vue la situation n'a pas été entièrement normale non plus pendant l'année considérée. L'état du marché a incidemment obligé les vapeurs à débarquer leurs pêches dans les ports étrangers. Ces faits mettent une fois de plus en relief l'antinomie qui régit le commerce belge de poisson, pour le fait que l'approvisionnement du pays en poisson frais provient de deux sources différentes : les minques du littoral, d'une part, et d'autre part les marchés de l'intérieur, qui reçoivent régulièrement d'importantes consignations étrangères. C'est ce qui limite l'expansion de nos entreprises de pêche, à tel point que toute circonstance influant sur la vente, comme la diminution de la consommation, en été, ou un arrivage plus abondant de consignations étrangères en hiver, est également néfaste pour l'écoulement de nos produits et force les armements à désertier, avec leurs pêches, les marchés nationaux, afin d'empêcher leur encombrement et l'affaissement des prix. Il apparaît de plus en plus que la conquête des marchés de poisson belges, par les expéditeurs du littoral, et la vulgarisation du poisson, dans les régions où elle a fait peu de progrès jusqu'à présent, sont des conditions essentielles du développement et de l'exploitation rémunératrice de nos entreprises et ports de pêche.

En 1927, il a été transporté 15.997.500 kil. de poisson de mer, du littoral vers l'intérieur du pays, par les chemins de fer belges, (Tableau XXIII), contre 14.717.000 kil. en 1926 ; on n'ignore pas que cette année fut pour nos chalutiers une période de grande vente en Angleterre. Le progrès réalisé revient exclusivement à Ostende ; il se manifeste pour ainsi dire sur tous les marchés du pays. Le poisson belge a donc gagné du terrain dans la mesure où il était disponible.

Ceci se constate à Anvers (Tableau XXII), où les expéditeurs d'Ostende ont mis en vente pour 215.467 fr. de poisson, somme qui n'avait plus été atteinte depuis cinq années. Les expéditions étrangères ont d'ailleurs diminué dans cette ville; elles sont tombées de 5.091.801,60 fr. à 5.027.400,30 fr. Le débouché anversoïis autant que celui de Bruxelles, doit particulièrement fixer l'attention de nos négociants.

A Bruxelles, les expéditions totales sont tombées de 81,391 colis, en 1926, à 80.158 colis en 1927, mais leur valeur est montée de 11.861.771,75 fr. à 13.807.826,25 fr. pendant la même période. (Tableaux XVIII et XIX).

Dans ces quantités, le poisson de notre littoral n'entre toutefois que pour 15.793 colis, contre 12.681, en 1926. Le progrès est sensible, mais nous sommes encore assez éloignés des 33.312 colis livrés en 1920; ce progrès est d'ailleurs aussi grand que le recul des consignations néerlandaises à Bruxelles. Ces dernières sont en diminution constante, autant que les exportations générales de poisson des Pays-Bas en Belgique: elles sont tombées de 71.567 colis en 1922, à 49.546 colis en 1926, et 41.819 colis, en 1927. Par contre, le poisson anglais, danois et particulièrement le poisson allemand (ce dernier 128 colis en 1920, 15071 en 1926, et 19347 colis en 1927), ont bien progressé à Bruxelles.

Les deux principaux centres de consommation, Bruxelles et Anvers, procurent une image de ce qui s'est passé dans les autres localités du pays. Partout la vente et la part pour laquelle la pêche belge y intervient, sont en progrès.

A Gand notamment, nous enregistrons celle de 17.671 colis pour 1.373.678,50 fr., contre 18099 colis et 1.323.561,50 fr. de l'année précédente. Dans l'envoi de ces 17679 colis, l'étranger, spécialement la Hollande, est intervenu pour 6035 colis, contre 7694 en 1927.

Malines a reçu 7164 colis, dont 4254 hollandais en 1926, et 8348 colis, dont 5172 hollandais, en 1927. Dans cette ville, l'importation hollandaise est, par exception, sensiblement en progrès.

A Liège, la vente dans cinq halles et une entreprise privée

et la consommation dans les principaux établissements se chiffrent à 1.161.022 kil. dont 74.070 kil. de poisson hollandais. En 1926, les mêmes vente et consommation étaient de 1.074.540 kil. dont 138.000 kil. provenant de la Hollande. Ici encore l'importation étrangère a diminué. A Termonde, Louvain, Lierre, Lokeren et St. Nicolas (Tableau XVIII) aussi, le commerce de poisson s'est développé, au point que le total des ventes dans les diverses villes considérées s'élève à 23.514.079,96 fr., contre 20.624.543,41 fr. en 1926.

Il n'en est pas moins regrettable que dans diverses localités, telles que Courtrai, Ypres, Tournai, Roulers, où précédemment la vente en gros de poisson de mer avait quelque importance, et en de nombreux centres, où le commerce de poisson est pour ainsi dire inconnu, le progrès dont il s'agit ne se fasse pas sentir. Dans ce domaine, il reste donc beaucoup à faire.

En ce qui concerne le transport de poisson du littoral vers les pays étrangers, il n'y a pas lieu non plus de se plaindre. En effet, en 1927 ce transport était de 8.386.000 kil., contre 7.782.100 kil. (y compris 513.000 kil. vers le Grand-Duché de Luxembourg), en 1926. Le progrès constaté est toutefois dû entièrement au commerce avec l'Allemagne, qui est le principal preneur d'esprot et de hareng destiné aux conserveries; ce commerce s'est élevé de 3.708.100 kil. à 5.239.000 kil., alors que celui avec la France est tombé de 2.953.000 kil. à 1.998.000 kil. Les transactions avec la Suisse et les Pays-Bas sont restées à peu près stationnaires.

Citons aussi les relations commerciales progressives avec le Grand-Duché de Luxembourg, qui a consommé 601.000 kil. de poisson belge, contre 513.000 kil. en 1926.

Le point de départ de ces transports est, en règle générale, Ostende, ville qui a le monopole du commerce avec l'Allemagne. Les autres ports du littoral n'interviennent dans le total du trafic que pour une part qui ne témoigne pas de progrès.

Le tarif spécial pour les transports de poisson a été maintenu en 1927 par l'administration des chemins de fer. Comme précé-

demment, les expéditeurs ont reçu toute facilité, en ce qui concerne l'acceptation des wagons sans le pesage réglementaire et après l'heure de clôture ordinaire des bureaux.

En outre, des mesures spéciales ont été prises, en vue du transport régulier et rapide des wagons de poisson aux lieux de destination, notamment a) organisation le dimanche du train G. G. 8 entre Ostende et Herbestal, lorsqu'un tonnage déterminé était fourni ; b) fixation, de concert avec l'administration des réseaux ferrés voisins, d'horaires rapides vers les Pays-Bas, par Esschen ou Hamont ; vers l'Allemagne, par Herbestal ; vers les centres français de Douarnenez, Concarneau et Marseille, et vers l'Italie, via Modane ou Vintimiglia.

Les apports directs de poisson des régions de pêche, par des navires étrangers (Tableau XXI), offre, comme les années précédentes, peu d'intérêt. Ils comprennent quelques pêches, débarquées à Ostende, Zeebrugge et Nieuport et évaluées à fr. 492.254,40, non compris 74.686 fr. de hareng (Tableau XX).

TABLEAU XVII.

LA VENTE DE HARENG FRAIS DANS LES MINQUES CÔTIÈRES EN 1924-1927.

PÊCHE BELGE. PÊCHE ÉTRANGÈRE.

PORT D'ATTACHE	Chalut		Filets dérivants ou stropnet		Chalut		Filets dérivants ou stropnet	
	Kilog.	Valeur fr.	Kilog.	Valeur fr.	Kilog.	Valeur fr.	Kilog.	Valeur fr.
Nieuport			61.944	66.066				
Ostende	vapeur	841.720			10.395	16.843		
	voil.-mot.	1.043.492					28.985	57.945.—
TOTAL	1927	1.885.212						
	1926	739.365					28.985	57.945.—
	1925	1.785.052					14.850	33.778.—
	1924	2.302.110					142.945	128.220.50
			18.000	32.431	10.395	16.843	34.265	49.641.—

TABLEAU XVIII.

LA VENTE DU POISSON DANS LES PRINCIPALES

ANNÉE	Anvers	Mons	Bruges	Bruxelles	Ter- monde	Gand	Louvain
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1919	4,887.710.80	18.552.00	2.710	6,717.113.75	63.037.00	1,016.359.00	386.515.80
1920	4,700.332.20	—	—	7,559.445.25	87.247.49	725.182.50	684.037.40
1921	4,923.918.80	—	—	7,607.345.50	109.402.99	1,017.326.75	694.053.94
1922	5,392.610.90	60.762.00	—	8.606.549.70	90.904.56	1.193.421.50	650.933.15
1923	4,619.119.50	9.421.50	—	9,985.539.25	76.052.80	1,160.111.41	635.263.80
1924	4,396.141.50	—	—	11,165.717.00	142.439.00	1,143.892.50	722.091.00
1925	4,998.505.—	—	—	11,597.651.50	191.446.50	1,312.976.75	832.779.90
1926	5,290.646.20	—	—	11,844.386.25	187.016.50	1,325.581.50	800.150.50
1927	5,348.717.90	—	—	13,807.856.25	276.722.90	1,373.078.50	1067.560.95

MINQUES DE L'INTÉRIEUR DU PAYS. (1919-1927).

Lierre	Lokeren	Malines	St. Nicolas	Ypres	Roulers	Total
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
24.848.40	36.247.00	398.339.60	39.086.30	—	—	13,583.084.25
53.941.90	29.000.00	592.964.00	33.666.20	—	—	14,446.049.44
73.131.75	25.025.60	596.286.40	33.678.50	—	—	15,190.917.83
50.003.12	23.812.20	650.312.60	29.173.00	—	—	16,748.482.83
35.042.60	11.648.30	663.158.20	21.407.50	—	—	17,216.764.86
75.189.90	32.198.80	803.730.80	19.996.70	—	26.000.00	18,527.967.20
127.772.15	87.792.90	922.165.20	34.287.06	—	—	20,105.376.96
129.482.00	93.500.20	910.056.40	42.723.86	—	—	20,624.543.41
183.451.90	104.767.30	1.227.934.00	84.990.15	—	—	28,514.079.96

TABLEAU XIX.

LES EXPÉDITIONS DE POISSON A
(Colis, paniers

LIEUX D'EXPÉDITION	1913	1914	1920
Ostende	21.194	25.429	33.176
Blankenberghe	} 789	63	166
Heyst			3
Pays-Bas	79.464	72.764	51.768
Angleterre	4.824	391	1.227
Allemagne	9.826	—	128
France.	2.675	726	1.467
Norvège	1.101	1.097	735
Canada	21	22	2
Luxembourg.	89	—	13
Espagne	—	2	—
Du pays	—	—	532
Danemarck	—	—	—
Produit de la vente de toutes les expéditions fr.	2.343.389	6.717.113.75	7.559.445.25

LA MINQUE DE BRUXELLES (1913-1927).
et tonnes).

1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
19.436	13.838	9.861	10.306	16.283	11.468	12.967
138	156	121	59	25	1.213	2.826
—	—	—	—	—	—	—
63.340	71.567	66.387	64.025	61.151	49.546	41.819
488	507	632	1.038	852	456	734
12.443	17.626	6.907	3.313	10.727	15.071	19.347
2.237	1.213	1.861	432	985	835	506
1.350	2.120	1.589	1.702	2.246	2.136	1.148
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	140	50	23	31	12	13
—	683	1.183	2.909	2.833	654	788
7.607.345.00	8.606.549.70	9.985.539.25	11.165.717.00	11.597.651.50	11.861.771.75	13.807.856.25

TABEAU XX.

TABEAU DES PRINCIPALES ESPÈCES DE

ESPÈCES	1921		1922		1923	
	Nombre de colis, paniers et tonnes	Produit de la vente	Nombre de colis, paniers et tonnes	Produit de la vente	Nombre de colis, paniers et tonnes	Produit de la vente
Huitres (tonnes) . . .	48	fr. 1.028	3	fr. 27.25	8	fr. 166.5
Homards et langoustes	767 (36,976 pièces)	221.522.50	831 (51,963 pièces)	231.754.25	378 (20 144 pièces)	128.464.—
Saumon	265 (1 421 pièces)	105.975.—	601 (3,565 pièces)	226.944.25	263 (1 464 pièces)	136.665.—
Soles	5.242	806.511.50	4.518	1.062.338.60	2.235	829.198.2
Barbues	641	84.619.25	1.058	138.017.—	525	100.238.—
Cabillaud	19.917 (202.073 pièces)	1.734.455.50	19.508 (226.055 pièces)	1.812.157.50	17.922 (208.332 pièces)	2 587 244 7
Turbot	1.613 (13.766 p.	281.773 50	2.683 (22.300 pièces)	457.555.35	1 697 (1 249 pièces)	463.306.2
Esturgeon	71 (137 pièces)	21.384	81 (151 pièces)	250.80	57 (117 pièces)	20 701 —
Elebot	574 (4.296 pièces)	154.979.75	953 (7.661 pièces)	289.369.—	499 (4.038 pièces)	279.640.—
Plies	7.358	538.170.50	10.724	614.003.—	8.683	721.398.—
Raies et fletons . . .	17.221	1.253.832.50	18.255	1.215.700.25	14.872	1 547 091
Eglefin	13.157	770.606	14.679	838.755.25	10.038	975.568.3
Maquereau	1.780	123.600.50	2.580	141.719.75	2.660	155.551.—
Poisson de rivière . .	182	7.726	52	2.795.75	89	5.066
Autres espèces . . .	32.056	1.501.211	31.587	1.550.332.75	27.620	2 035 240

POISSON VENDU A LA MINQUE DE BRUXELLES (1921-1927).

1924		1925		1926		1927	
Nombre de colis, paniers et tonnes	Produit de la vente	Nombre de colis, paniers et tonnes	Produit de la vente	Nombre de colis, paniers et tonnes	Produit de la vente	Nombre de colis, paniers et tonnes	Produit de la vente
5	fr. 165.—	5	fr. 166.75	2	fr. 196.—	3	fr. 196.—
165		239		147		79	
7.435 pièces	47.272.25	(13.717 pièces)	112.307.25	(6.202 pièces)	62.607.—	(2.407 pièces)	30.295.—
140		59		62		63	
796 pièces	59.223.—	(227 piéc.)	32.350.75	(339 piéc.)	30.901.—	(264 pièces)	32.214.—
2.201	965.457.—	1921	912.162.—	1.531	779.502.—	1.611	1.097.392.75
632	130.395.—	532	120.223.—	413	101.857.75	434	117.380.25
15 898		16.477		13.853		13.223	
186.752	2.926.213.—	(203 411 pièces)	3.022.650.25	(213.749 pièces)	3.242.750.75	(224.051 pièces)	3.907.462.—
1 221		1.166		898		1.057	
10.202 piéc.	340.811.50	(10.810 pièces)	358.474.75	(6.734 pièces)	280.707.75	(7.708 p èces)	394.180.—
48		21		22		17	
190 pièces	19.371.—	(54 pièces)	8.020.—	32 piéc.)	8.755.—	(33 pièces)	5.139.—
385		303		141		233	
3.298 piéc.	296.711.—	(2.902 pièces)	258.301.—	(1.257 pièces)	112.058.—	(2075 pièces)	169.760.—
12.807	1.080.524.50	16.175	1.932.482.75	10.959	1.264.833.—	10.735	1.390.798.—
15.543	1.864.364.50	13.271	1.216.415.—	14.286	1.960.756.50	15.078	2.144.702.—
7.601	858.170.50	10.485	1.019.753.—	8.572	1.056.098.75	8.498	1.115.194.50
1.664	157.392.75	1.750	138.529.—	1.040	113.617.—	2.248	278.074.75
45	2.668.—	11	1.208.—	14	2.545.—	44	6.866.—
30.452	2.416.975.—	32.718	2.464.608.—	29.451	2.844.386.25	26.825	3.118.262.—

TABLEAU XXI.
LA VENTE DE POISSON ÉTRANGER DANS LES MINQUES AU LITTORAL (1920-1927).

ANNÉE	Angleterre	Français	Hollandais	Allemand	Danois	Norvégien	Suédois	Non spécifiés	Total
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.
1920	180,847.80	140,771.70	155,685.80	—	—	—	—	—	427,254.30
1921	447,852.90	262,141.10	116,023.40	—	—	—	—	—	825,517.40
1922	457,122.10	209,354.80	270,985.00	91,017.80	—	—	—	—	1,028,478.70
1923	289,449.80	368,188.70	288,206.80	—	7,448.—	858.—	3,900.—	—	902,036.80
1924	76,110.—	113,780.—	67,200.—	—	24,700.—	680.—	80.—	—	282,500.—
1925	291,962.50	164,215.10	38,892.80	4,720.80	4,865.00	—	—	—	508,656.20
1926	208,698.60	223,570.70	69,146.—	—	—	—	—	—	501,410.80
1927	154,686.40	206,211.10	67,048.20	—	20.77	—	—	68,282	492,254.70

V. — Travaux exécutés dans l'intérêt de la pêche maritime.

M. l'Ingénieur en chef, directeur du Service spécial de la Côte, a envoyé l'aperçu suivant concernant les ouvrages exécutés aux ports de pêche du littoral belge.

A. Port de Blankenberghe. — En 1927, des travaux d'entretien ont été exécutés au port et à ses dépendances, à concurrence d'une somme de 64.495,29 fr. Une dépense de 4901,86 fr. a été faite pour travaux d'entretien des feux et fanaux.

Travaux projetés. — Construction d'un nouveau port de pêche à l'Ouest du chenal.

B. Port de Zeebrugge. — En 1927, le dévasement du banc de radoub a donné lieu à une dépense de 9.474,14 fr. Une somme de 3.965,75 fr. a été affectée aux travaux d'entretien et d'amélioration des dépendances du port.

Travaux en cours d'exécution. Construction d'un slipway dans le port de pêche : entreprise de MM. Ch. De Jonghe et Fils, à Heyst, s'élevant à la somme de 83.321,44 fr.

Travaux projetés. — Exécution de la première partie des travaux d'extension du port de pêche de Zeebrugge, travaux consistant dans le creusement du bassin Nord pour vapeurs de pêche, sur une longueur de 90 m. et une largeur de 80 m. Estimation 2.170.000 fr.

C. Port d'Ostende. — En perspective des saisons de l'esprot et du hareng, une partie du terre-plein de l'ancien quai des bateaux à vapeur a été réservé en vue de la manipulation de ces produits et de leur expédition par chemin de fer.

Dans le courant de l'année 1927, il n'a pas été exécuté au port d'Ostende d'autres ouvrages intéressant directement la pêche maritime.

Toutes les installations se trouvent dans un état d'entretien relativement satisfaisant.

A la fin de 1927, les travaux d'aménagement du nouveau port

TABEAU XXII.
TABEAU DE LA VENTE DE POISSON A LA MINQUE D'ANVERS (1916-1927).

ANNÉE	Poisson de Rivière	Pêche Ostendaise	Pêche Etrangère	Total général
1916	144.812,70	—	744.261,30	889.074,00
1919	188.282,50	140.823,00	4.558.604,80	4.887.710,30
1920	140.882,00	479.177,00	4.080.273,20	4.700.332,20
1921	201.285,00	162.860,00	4.559.775,80	4.923.918,80
1922	179.959,50	97.625,00	5.115.026,40	5.392.610,90
1923	163.053,00	49.563,50	4.406.503,00	4.619.119,50
1924	254.881,60	64.385,50	4.076.874,40	4.396.141,50
1925	198.415,60	152.647,10	4.647.442,30	4.998.505,00
1926	106.865,50	91.979,10	5.091.801,60	5.290.646,20
1927	104.850,10	115.467,50	5.027.400,30	5.348.717,90

TABLEAU XXIII.
QUANTITÉ DE POISSON DE MER, TRANSPORTÉE PAR CHEMIN DE FER EN 1927, DES GARES DU LITTORAL VERS LES CENTRES DE CONSOMMATION DU PAYS ET A L'ÉTRANGER (EN TONNES)

GARES DU CHEMIN DE FER.	Service Intérieur et mixte.			ÉTRANGER.								
	Tarif I. Express	Tarif II et charges incomplètes	Tar. III charges complètes	France et Alsace Lorraine		Allemagne		Suisse		Pays Bas		
				Grande vitesse	Prix du tarif 50	Grande vitesse	Prix du tarif 50	Grande vitesse	Prix du tarif 50	Grande vitesse	Prix du tarif 50	
Adinkerke-La Panne	2,7	58,7	—	12,2	—	—	—	—	—	—	—	—
Blankenberghe	39,8	499,0	—	0,4	11,0	—	—	—	—	—	—	—
Heyst.	13,0	47,0	26,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nieuport-Bains	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nieuport-ville.	1,6	11,6	—	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostende	424,0	12508,4	1929,7	1633,4	297,9	228,3	4725,7	46,7	—	—	134,5	360,4
Zeebrugge	26,0	180,0	230,0	42,0	—	285,0	—	—	—	—	—	—
TOTAL	507,1	13304,7	2185,7	1690,0	308,9	513,3	4725,7	46,7	—	—	134,5	360,4
1926	718,0	11454,0	2545,0	1656,0	1297,0	389,1	3319,0	38,0	—	—	152,0	418
1925	747,5	11028,0	4846,6	1692,1	1100,7	201,3	1642,8	285,0	—	—	198,0	2,122
1924	862,2	9780,9	8997,4	1478,9	40,2	12,8	111,0	626,3	—	—	45,5	—

(1) d'Ostende il a été transporté en grande vitesse au Grand Duché de Luxembourg 601.5 tonnes.
 De Zeebrugge il a été transporté en grande vitesse vers l'Italie.

de pêche étaient terminés pour les 97/100. Le gros de l'ouvrage — non compris la minque — sera terminé dans le courant de 1928 et le slipway ainsi que le gril du carénage pourront être employés aussitôt pour la réparation des navires, ce qui constituera une amélioration notable pour l'industrie de la pêche.

Pour des raisons budgétaires, les travaux de construction de la nouvelle minque, annexée au port de pêche, n'ont pas encore été mis en adjudication. Il est probable que cette adjudication aura lieu dans le courant de 1928 (1), en même temps que la série des travaux nécessaires pour l'aménagement du quartier industriel seront entamés.

D. Port de Nieuport. Dans le courant de 1927, divers travaux d'amélioration pouvant être considérés comme utiles à la pêche maritime ont été exécutés au port et à la rade de Nieuport. En voici l'indication sommaire :

- 1) Réparation de l'escalier du mur de quai et celle de 15 m. de mur de quai.
- 2) Réparation de sept duc-d'albe sur la rive gauche et de onze duc-d'albe sur la rive droite du chenal.
- 3) Renouvellement des bouées du « Krommenhoek »,
- 4) Renouvellement et placement de dosses d'accostage aux quais.
- 5) Construction d'un duc-d'albe pour le feu de direction au « Krommenhoek », sur la rive droite du chenal.

Ces divers travaux ont donné lieu à une dépense totale de 365.483,62 fr. Les travaux du même genre indiqués ci-après sont actuellement en cours d'exécution.

- 1) Réparation des duc-d'albe n° 4, rive gauche, et n° 12, rive droite, et placement de quatre de ces appareils en face du pont pour piétons.

(1) Cette adjudication a eu lieu depuis la rédaction du rapport.

- 2) Etablissement d'un écran de 298,87 m. près de la jetée Est.
- 3) Reconstruction de la partie aval de l'estacade Ouest, avec musoir et aménagement de la jetée basse.
- 4) Dévasement du bassin à flot et de ses écluses et chenal d'accès.

Comme principaux travaux projetés, il y a lieu de signaler :

- 1) Les travaux d'entretien et d'amélioration à exécuter au débarcadère de la Marine, lesquels ont été mis en adjudication et seront incessamment confiés à un entrepreneur.
- 2) Construction d'un débarcadère en béton armé à l'usage des bateaux de pêche, à Nieuport.
- 3) Reconstruction du bâtiment des services du pilotage et du sauvetage à Nieuport-Bains.

VI. — L'enseignement professionnel des marins-pêcheurs.

L'année 1927 sera certainement marquée, dans les annales de l'industrie de la pêche maritime à Ostende, d'un signe de bonheur. Depuis l'organisation de l'enseignement professionnel, on n'a pas constaté des preuves aussi multiples et éloqu coastantes d'esprit d'émulation et de progrès que celles qu'on recueillera avec satisfaction dans les rapports spéciaux concernant l'œuvre royale de l'Ibis, l'école communale et l'école libre de pêche d'Ostende. La population scolaire, la solidité de l'enseignement, les programmes, la formation économique et sociale des élèves, tout est illustré par des faits précis et significatifs, faisant ressortir que dorénavant la formation d'un personnel de pêche qualifié et plus nombreux est en voie de réalisation et qu'il ne reste plus aux pouvoirs publics qu'à développer les institutions existantes. L'enseignement professionnel constitue le noyau de l'organisation sociale des marins-pêcheurs.

Pour justifier ces considérations par des détails, il suffit d'indiquer que l'enseignement de la télégraphie sans fil, dont l'application ne peut que se développer dans la pêche maritime comme dans d'autres domaines, est donné dans trois établissements ostendais, et qu'un certain nombre de marconistes sont actuellement déjà à la disposition des armements. Les écoles du jour ont un nombre croissant d'élèves et les écoles du soir spécialement jouissent d'un succès, sur lequel on insiste à juste titre et qui se constate dans les heureux résultats obtenus aux divers examens officiels, institués pour l'attribution des bourses d'apprentissage et pour la délivrance du diplôme d'élève patron-pêcheur et de patron-pêcheur. L'assurance maritime mutuelle, le crédit maritime, l'achat en commun, les consultations gratuites sont en plein fonctionnement.

La stagnation qui se fait remarquer dans les autres stations de pêche, sauf Heyst, où une augmentation de la population scolaire est à noter, est d'autant plus frappante. La cause en est évidente : nonobstant les efforts et le dévouement

es professeurs, la renaissance des écoles de Nieuport, Oostduinkerke, Coxyde et La Panne ne peut être complète, tant que le port de Nieuport n'aura pas recouvré les facilités qu'il offrait naguère à la pêche maritime. Heureusement, il résulte des communications du Service spécial de la Côte que ce rétablissement touche à sa fin et que la vie maritime pourra bientôt reprendre son plein essor dans la vieille cité de pêche de la Flandre. L'adaptation du port de Blankenberghe aux exigences modernes du commerce de poisson et de la navigation aurait sans doute le même résultat sur la situation de l'école locale de pêche.

A tout bien considérer, les sacrifices que l'Etat, la Province et les administrations communales ont consentis en faveur de l'enseignement professionnel de la pêche maritime, ont donné des fruits satisfaisants. Le nombre d'élèves, grâce aux écoles du soir, est remonté au niveau d'avant la guerre. Il a été porté de 354 à 394. (Tableaux XXIV et XXV). L'arrêté royal du 30 juin 1922, qui a modifié les conditions d'attribution du diplôme de patron-pêcheur, et qui a introduit le certificat d'élève patron-pêcheur a donné assurément une forte impulsion en ce sens. Depuis l'armistice, il n'a pas été délivré moins de 165 diplômes de patron-pêcheur et 127 certificats d'élève patron-pêcheur, par le jury officiel compétent.

L'esprit professionnel et d'émulation ainsi que des efforts persévérants de relèvement sont stimulés de toute part et on est fondé à espérer une expansion progressive de l'industrie de la pêche, à mesure que les installations de pêche auront été portées, par l'administration qui en est chargée, à la hauteur de leur destination.

Il résulte du tableau suivant que les dépenses des établissements d'enseignement et les subsides de l'Etat et de la Province, sont corrélatifs au progrès signalé ci-dessus, ces dépenses sont évaluées à 166.989,20 fr. contre 149.683 fr. pour l'année précédente ; les subsides de ces pouvoirs publics s'élèvent respecti-

vement à 68.682,10 fr. et 42.873 fr. contre 60.108 fr. et 29.582 fr. dans l'année précédente.

COMMUNES	DÉPENSES prévues au budget	Subside de	
		l'Etat	du Province
Blankenberghe .	4,273	2,001,00	1,417,00
Coxyde	6,159,60	2,973,80	1,715,00
La Panne	8,527,60	4,016,30	2,806,00
Heyst	11,240,00	5,450,00	1,000,00
Nieuport	7,967,00	3 753,50	2,620,00
Oostduinkerke. .	6,152,00	2,954,50	1,967,00
Ostende:			
Ecole libre du jour	63,150,00	23,611,00	18,318,00
» » du soir	3,320,00	1,442,00	1,100,00
Ecole communale	56,200,00	22,480,00	11,930,00
Total. . .	166,989,20	68,682,10	42,873,00

Ce tableau ne comprend pas les allocations directement liquidées par l'administration centrale au profit de l'œuvre royale de l'Ibis et s'élevant, pour l'année 1927, à la somme de 260.317,05 francs.

Oeuvre royale de « l'Ibis ».

L'œuvre a admis à l'internat des pupilles de la pêche de Slykens, dans le courant de l'exercice 1927, un total de 16 nouvelles recrues. Elle en a licencié, d'autre part, 22 qui ont été embarquées en qualité de mousses à bord des unités appartenant à divers armements à la pêche et notamment à la Société anonyme des pêcheries à vapeur (5), l'Armement Ostendais (2), l'Armement Aspeslagh (3), les Pêcheries du Nord (2), l'Ancien Armement Golder (3), à d'autres armements d'Ostende (2), et à des armements de Heyst et Zeebrugge (5).

La force numérique de l'école s'est donc maintenue sensiblement autour du chiffre moyen de 100 élèves, dont elle se rapprochait à la fin de 1926 (exactement 98).

Parmi les 22 pupilles licenciés, il y en avait 10 qui possédaient le certificat de marconiste à la pêche et qui ont immédiatement commencé l'exercice de ces fonctions à bord de bâtiments munis d'appareils T.S.F.

20 pupilles se sont présentés devant le jury d'examen de la section de pêche maritime et 17 d'entre eux ont subi les épreuves avec succès, dont 2 avec la plus grande distinction, 6 avec la grande distinction et 9 avec distinction ou satisfaction.

Le chalutier à moteur 0.178 qui a été pourvu, dans le courant de l'année, d'un moteur de 120 HP., a, tout en pratiquant la pêche industrielle, embarqué pour des périodes d'entraînement variant de 3 à 4 mois, un ensemble de 18 pupilles, par équipes de 6 à 8. Ce bâtiment a effectué ainsi 39 croisières de pêche.

La préparation des pupilles comporte toutes les branches professionnelles : matelotage, confection de cordages, nœuds, points, nattes, fauberts, épissures, voiles, filets; la réparation des voiles et filets, entretien des coques et gréement, les exercices de canotage et de natation.

Le conseil d'administration s'est attaché particulièrement à développer l'enseignement théorique et pratique du moteur à combustion interne du type semi-Diesel, l'OEuvre disposant de plusieurs groupes marins de marques diverses, prêtés par les fabricants. La majorité des pupilles sont initiés, en outre, au travail du fer et du bois.

L'enseignement comporte, en dehors de cette partie professionnelle, le programme ordinaire des écoles primaires officielles, auquel vient s'ajouter l'enseignement des connaissances élémentaires en matière de navigation théorique et pratique, des règlements et lois maritimes, de météorologie, d'hygiène, de langues étrangères et, en résumé, de toutes les matières prévues au programme officiel d'enseignement de l'école de navi-

gation, pour la collation du certificat d'élève-patron à la pêche.

Les enfants sont recrutés de préférence dans la classe des pêcheurs ; l'OEuvre admet cependant aussi les enfants de marins et de bateliers, et même d'ouvriers indigents. La priorité est toujours accordée aux orphelins. Toutes les communes du littoral sont représentées dans l'effectif des pupilles, mais Ostende et Heyst fournissent les plus forts contingents.

Ecole communale de pêche d'Ostende,

A la fin de l'année scolaire 1925-1926, des instances ont été faites auprès de M. l'échevin de l'Instruction Publique, afin qu'un cours de télégraphie sans fil fût organisé à l'école, en vue de la formation de radiotélégraphistes, dont l'utilité dans la pêche maritime est considérable.

L'administration décida d'instituer ce cours, mais les appareils didactiques indispensables ne purent être livrés qu'en janvier. L'enseignement de cette matière commença en février, et bien que l'année scolaire fût déjà fort avancée, trois élèves ont subi, avec succès, à la fin de l'année, l'épreuve de radiotélégraphiste.

Les leçons du soir ont commencé le 27 septembre ; elles ont été données tous les jours ouvrables, de 6 à 8 ½ heures du soir, et ont pris fin le 8 août 1927.

Au début de l'année, la population scolaire était de 20 élèves. Aucun élève n'a quitté l'école dans le cours de l'année scolaire, mais 50 inscriptions ont été recueillies pendant l'année, de sorte que la population scolaire était de 70 à la fin des cours.

Les examens des mousess ont eu lieu, comme d'habitude, dans la semaine précédant Pâques, à l'école de navigation d'Ostende ; 19 jeunes gens, suivant les cours du soir, y ont pris part et ont tous subi l'épreuve avec succès.

Les examens d'élève-patron-pêcheur et de patron-pêcheur ont eu lieu les 1 août et jours suivants à la même école de navigation ; 16 élèves des cours du soir s'y sont présentés ; 14

d'entre eux ont obtenu le diplôme de capacité ; trois sur quatre réussirent à l'examen de patron-pêcheur, et onze sur douze à celui d'élève-patron-pêcheur.

Trois élèves ont réussi, avec la plus grande distinction, deux avec grande distinction.

L'école libre de pêche « Pastor Pype », à Ostende.

I. Généralités.

La population scolaire était de 57 élèves à la fin de l'année scolaire 1926-1927 : par conséquent, 14 élèves de plus qu'en 1925-1926.

Les examens de sortie ont prouvé une fois de plus que les résultats de l'année scolaire sont très satisfaisants.

L'examen d'élève-patron-pêcheur eut lieu à l'école de navigation, devant un jury désigné à cette fin par le Ministère,

Dix élèves de l'école réussirent avec la plus grande distinction, avec la grande distinction ou avec distinction. Ce fut un des élèves de l'école libre de pêche qui fut proclamé premier, avec 944 points sur 1000. Cinq autres, qui cependant étaient suffisamment capables, ne prirent pas part à l'examen, à raison du coût élevé des pièces à produire.

L'école du soir a été fréquentée par 43 élèves. Un d'eux a passé l'examen de patron-pêcheur, avec la plus grande distinction. Un nombre considérable d'anciens élèves subirent le premier ou second examen de mousse et obtinrent un brevet et une récompense.

Dans le courant de l'année scolaire, un cours spécial de marconistes a été institué, la nécessité s'en étant fait sentir. Les résultats des premiers mois sont fort satisfaisants.

Durant les saisons de l'esprot et du hareng, il a été fait un usage plus régulier de la fumerie, annexée à l'école. Les divisions pratiques de filocieurs de filets, cordiers et voiliers, forgerons, etc., ont été suivies avec fruit. Une première exposition d'ouvrages des élèves, pendant la semaine de Pâques et les visites

nombreuses de la population, au musée de l'école de pêche, ont encore augmenté la réputation et le renom de l'école ; sa participation à l'exposition maritime de Bruges, en août dernier, fut une nouvelle occasion d'affirmer la portée de son enseignement. Entre ces deux expositions, le cortège bien réussi des rotariens eut lieu en mai ; la participation de l'école à ce cortège fut fort importante.

Pendant l'année 1926-1927, de novembre à avril, la direction de l'école a organisé, un cours de moteurs marins, donné une fois par semaine ; cet enseignement a procuré à une cinquantaine d'auditeurs navigants la connaissance si nécessaire du moteur et de son maniement, Pour des raisons inhérentes à l'industrie de la pêche, tous les inscrits ne purent suivre régulièrement chaque leçon. La moyenne des présences fut de 30. A la fin de chaque leçon, un résumé de celle-ci, illustré de dessins, fut remis aux élèves.

Joignant l'utile à l'agréable et favorisant ainsi le développement général des élèves, la direction a, d'autre part, organisé en juin dernier une excursion à Anvers. M. le bourgmestre d'Anvers mit à cette occasion, gracieusement un remorqueur à la disposition de nos enfants de pêcheurs. Grâce à cet acte de bienveillance, ceux-ci furent à même d'admirer le port, les bassins, les installations commerciales et l'importance de l'activité maritime.

L'enseignement et les moyens didactiques.

Le corps des professeurs de l'école libre de pêche, ceci soit dit à son honneur, est constamment préoccupé d'approprier son enseignement aux besoins de l'instruction des élèves, ainsi s'explique que la collection des moyens intuitifs, qui existe à l'école, ne fait que grandir. Un heureux progrès s'est fait remarquer sous ce rapport, dans le courant de la dernière année scolaire ; deux nouveaux manuels ont vu le jour. Le premier, imprimé à mille exemplaires, a pour titre : « Secours

en cas de maladie ou d'accidents à bord des navires ». Cet ouvrage, écrit par un professeur de l'école libre, est rédigé d'un bout à l'autre, dans un style à la portée des pêcheurs. Qu'il suffise ici de citer une appréciation concernant cet opuscule et émanant d'un spécialiste éminent. M. le docteur R. Bernard, médecin en chef du dispensaire de l'Etat, délégué de la Belgique au sein du comité « Bien-être du marin », Voici ce qu'il écrit : « Ce manuel répond à un désir et à une proposition que j'ai formulés à Paris, à savoir qu'il fût rédigé non pas un, mais deux manuels ; un pour les officiers de marine diplômés, et un autre pour les pêcheurs. Le livre précité constitue bien le manuel idéal des pêcheurs ; pour cette classe de gens simples et bons, il fallait un vade-mecum tenant compte de leur développement intellectuel peu élevé. Tous les livres existants de ce genre, même les livres néerlandais, sont trop étendus et effraient le pêcheur peu instruit, parce qu'ils sont trop scientifiques. L'auteur de la brochure « Secours en cas de maladie ou de blessures à bord des navires », a accompli un travail extrêmement pratique ; il connaît le pêcheur à fond et sait comment il faut lui parler. Après en avoir pris connaissance, j'ai transmis mon exemplaire au « Comité permanent de Paris » et j'aurai soin de l'y recommander, lors de la prochaine session d'avril. Il y aurait lieu, en outre, d'en adresser un exemplaire au Bureau international du Travail, à Genève ».

Un second manuel « Règlements sur la navigation » est sous presse. Les spécialistes qui en ont pris connaissance le considèrent comme particulièrement bien approprié à nos pêcheurs, qui, faute de connaître cette législation, paient souvent leur ignorance de grands dommages.

Comme nous venons de le dire, les ouvrages constituent un témoignage du zèle de nos professeurs et de leur désir de porter leur enseignement à un niveau toujours plus élevé. Il semble qu'un subside de la Province pour faciliter l'édition de

leurs travaux constituerait pour eux un encouragement appréciable.

Orientation sociale de l'école.

Celle-ci se préoccupe d'inculquer aux élèves l'esprit de prévoyance. Les principes de l'épargne, de la prévoyance, de la mutualité, de la coopération, leur sont souvent exposés et c'est ainsi que surgissent peu à peu autour de l'école, avec le concours des anciens élèves, des œuvres sociales et économiques, tandis que les œuvres anciennes sont recherchées plus activement.

Leur destination est d'aider les marins-pêcheurs dans tout ce qui concerne l'exercice de leur profession : le relèvement moral et économique du marin-pêcheur est notre but constant. D'abord, nous poursuivons son éducation ; nous voulons que mieux armés que leurs parents, les jeunes aiment la mer, comme leurs pères l'ont aimée. Nous voulons autant que possible, alléger leur rude travail et le rendre plus rémunérateur. Nous voulons leur servir d'appui, dans les difficultés qu'ils ont à vaincre.

Pour atteindre ce but, nous procurons : 1) **L'enseignement professionnel** tel qu'il a été exposé ci-dessus.

2) Au pêcheur le **crédit** dont il doit disposer, **pour devenir propriétaire de son bateau.**

Comme tout ouvrier a l'ambition de devenir propriétaire de sa maison, le pêcheur a celle de devenir propriétaire de son bateau. C'est le rêve de tous les marins actifs. C'est pour eux le comble du bonheur de pouvoir déclarer qu'ils sont propriétaire de leur bateau.

Le crédit aux pêcheurs récemment organisé, a pour but de prêter à tout pêcheur méritant, moyennant un intérêt réduit, une somme pour l'aider à acheter son bateau ou un moteur à essence. Cette opération est de tout repos et n'oblige pas l'intéressé à solder jusqu'à son dernier centime, pour payer de lourds intérêts.

3) Il faut s'efforcer, en outre, de procurer au marin-pêcheur **une assurance contre la perte de son bateau**. Grâce à Dieu, cette année on ne peut se plaindre ; nous avons été épargnés de tempêtes et d'avaries graves. Mais un malheur est vite arrivé et lorsqu'une tempête cause des pertes, elles sont généralement graves ; mais même dans ce cas, ce n'est qu'un demi-mal, lorsque le bateau est assuré.

4) Une des questions primordiales pour les marins-pêcheurs, est de pouvoir faire, en pleine confiance et de la façon la plus avantageuse, leurs achats de matériel. Ce point a été fort bien compris. En effet, ils ont su s'associer dans une coopérative « *De Visschersverbroedering* ». Là, dans cette fraternité réelle, ils ont appris à se réunir, à causer de tout ce dont ils ont besoin, et puis à acheter en commun, évitant ainsi de payer le prix fort, non seulement les cordages, le fil de chalut, etc., mais quelque chose de mieux encore fait l'objet de leurs combinaisons : l'achat en commun du mazout et sa distribution au moyen d'un bateau. Passé quatre mois, le mazout était vendu à 1.10 fr. : actuellement il l'est 0.87 fr. le kil.

Plus d'un a levé la tête, lorsqu'il vit le bateau-citerne faire le tour du bassin, mais aussi maint pêcheur manifesta sa satisfaction, parce qu'il se rendit compte qu'il y avait quelque chose de changé à son profit.

5) D'autres difficultés surgissent encore pour le pêcheur. Pour n'en citer que quelques-unes, mentionnons la question fiscale, la rédaction de requêtes, les conflits avec les fournisseurs.

Pour toutes ces questions, ils peuvent s'adresser, en toute confiance, au **bureau des consultations gratuites**. Ce bureau est ouvert à tous les pêcheurs, pour n'importe quelle question. Ils y obtiennent gratuitement des avis et de l'assistance. Ce bureau n'existe que depuis un mois et il a solutionné, avec succès, une trentaine de problèmes.

Toutes les œuvres sommairement indiqués ci-dessus, constituent les œuvres des pêcheurs eux-mêmes. Elles existent pour

eux et ne subsisteront que par eux. Le pêcheur a été trop longtemps tenu à l'écart ; il est plus que temps qu'il occupe la place à laquelle il a droit.

IV. — Le laboratoire maritime.

1) Comme chaque année, nous avons continué le dosage des éléments gras de l'esprot.

Cette année, la teneur en huile a présenté des variations de 16 et 15 %, jusqu'à moins de 12 %, sans raisons apparentes.

Nous avons pu constater que le mauvais temps a été à nouveau cause de la diminution de la teneur en huile, diminution qui est de 3 à 4 %, ce qui n'est pas sans importance, car la valeur nutritive du poisson diminue dans la même proportion, de même que le rendement de substances grasses, en cas d'emploi de l'esprot à cette fin.

La pêche à l'esprot n'étant pas encore terminée, nous continuerons le dosage et essayerons de vérifier si la teneur en huile cernant le pourcent d'iones d'hydrogène dans les eaux saumâtres constaté précédemment.

2) Nous avons aussi entrepris une série de recherches concernant le pourcent d'iones d'hydrogène dans les eaux saumâtres et les eaux du port. On est arrivé à la conclusion que la quantité d'iones d'hydrogène, contenus dans l'eau, est d'intérêt capital. Cette quantité est étroitement en rapport avec l'existence du plancton et pour les êtres vivants, spécialement les micro-organismes, elle a une telle importance, qu'un écart de quelques centièmes décide de la vie ou de la mort.

Nous visons spécialement les expériences de longue durée, avec les eaux saumâtres, expériences qui exigeront plusieurs années et concernent surtout le nyphalmyr-plancton ; en d'autres termes, il s'agit d'eau ayant une salinité d'environ 15 %, oscillant entre l'eau douce (sel 0 0/00) et l'eau de mer (25 % de sel).

3) Comme il a été impossible de faire cette année des expé-

riences en grand, le laboratoire n'a pu poursuivre l'étude des couleurs pour peintures marines.

4) Un voyage en mer assez long nous a permis de rechercher s'il existe certains rapports entre la température de l'eau et la présence du hareng. L'affirmative paraît établie, mais les moyens imparfaits de recherche, dont nous disposions, ne nous permettent pas de donner des précisions.

5) Nous avons mentionné précédemment les recherches poursuivies depuis longtemps, afin de rendre inodores les huiles de poisson. Nous pouvons annoncer que la désodoration dont il s'agit est chose faite, sauf pour ce qui concerne certaines espèces de poisson, dont il est très difficile de faire disparaître l'odeur.

Il va de soi que ce problème continue à fixer notre attention.

Il y a, d'ailleurs, de cela une autre raison, notamment que les huiles traitées conservent un goût spécial que nous nous efforcerons de faire disparaître ; car il n'importe pas tant d'introduire dans le commerce une huile inodore, que de posséder une huile susceptible d'être employée comme substance alimentaire, au même titre que l'huile d'arachide, par exemple. Des huiles inodores sont employées depuis longtemps dans les savonneries.

Notre but est de fournir des huiles pouvant être employées à n'importe quel usage domestique, et sortant directement du réservoir inépuisable qu'est la mer.

L'école libre de pêche de La Panne.

Les cours ont duré du 1 octobre au 1 avril, pour la division inférieure, et du 1 octobre au 1 juillet, pour la division supérieure (élèves navigants) ; leur durée respective fut donc de 26 et 28 semaines.

Pour la division inférieure (non navigants), l'école est ouverte de 4 ½ heures à 6 ½ heures de relevée, les cinq premiers jours de la semaine, et de 11 ½ à 12 ½ heures, le samedi : pour la division supérieure (navigants), de 6 à 7 heures de

relevée, le samedi, et de 8 ½ à 10 ½ heures, le dimanche ; donc onze heures par semaine, pour les non-navigants, et 3 heures, pour les navigants.

Un total de 38 élèves ont été inscrits dans les deux classes : 25 dans la classe inférieure et 13 dans la classe supérieure ; 16 élèves dans la première, et 9 dans la seconde, ont régulièrement suivi l'école.

Les élèves des écoles de pêche, après qu'ils ont quitté l'école primaire, sont souvent empêchés par les nécessités de la navigation, d'assister aux leçons du soir et du dimanche ; il importe grandement que, dans la division inférieure (non navigants), tout le temps utile soit consacré à l'apprentissage de la matière et de la pratique, qui font l'objet des deux examens de mousse. Dès lors, il faut éviter de perdre du temps à faire écrire les leçons.

L'administration de la Marine a beaucoup contribué à la réalisation de cette idée par l'édition des manuels « *Visschersboekje* » et « *Verzameling der Zeevaarttabellen* ».

L'école libre de pêche d'Ostende « Pastor Pype » a fait paraître récemment un opuscule intitulé « *Hulp bij ziekten en ongevallen aan boord van vaartuigen* », qui, au même point de vue, permettra aux écoles de pêche de gagner beaucoup de temps.

Il serait désirable, dans le même but, que l'exposé des trois dernières parties, à savoir : « Les lois et règlements maritimes », « Le treuil mécanique et le moteur à essence » ; « Quelques conseils pratiques », qui sont simplement citées dans l'introduction du manuel du pêcheur, puisse être fait en un ou plusieurs fascicules.

Le manuel du marin-pêcheur ne contenant que quelques exercices pratiques sur la matière enseignée, une annexe comprenant de nombreux exercices et problèmes serait bienvenue.

L'école libre de pêche de Nieuport.

L'école a commencé les leçons pour la division inférieure le 15 octobre et les a terminées le 14 avril. Les leçons de la

division supérieure des élèves navigants ont toujours à souffrir durant la saison du hareng et de l'esprot ; la fréquentation devient plus régulière à partir du Nouvel-An et se poursuit jusqu'à l'époque des examens. Pendant cette période, quelques semaines avant l'examen, les heures de leçon deviennent plus nombreuses. Dans la division inférieure, les leçons se donnent très régulièrement ; cette régularité diminue cependant à l'approche de l'été. Quelques élèves, ne désirant connaître que la confection des filets, quittent alors l'établissement.

Autrement, l'année scolaire a évolué normalement. Dans la division inférieure, vingt inscriptions ont été reçues au début : diverses épreuves ont été imposées aux élèves et témoignent de progrès et d'esprit d'étude réels.

Parmi les élèves de la division supérieure, quatre ont subi les épreuves officielles ; deux le premier, deux autres le second examen d'élève-patron-pêcheur. Ces résultats furent très satisfaisants.

Nous signalons, avec une particulière satisfaction, que le professeur de navigation a subi, avec distinction, à Ostende, l'examen difficile de professeur de l'enseignement professionnel de la pêche.

Certains parents n'en restent pas moins négligents et, non-obstant nos efforts et les avertissements de l'honorable commissaire maritime, omettent d'envoyer à l'école de pêche leurs enfants enrôlés. Espérons que les bons résultats obtenus par leurs compagnons inspireront plus de zèle à ces jeunes pêcheurs.

L'école libre de pêche de Heyst-sur-Mer.

Pendant l'année scolaire 1926-1927 le nombre suivant d'écoliers ont fréquenté l'école :

- 1re division (non-navigants), 21 élèves ;
- 2e division (non-navigants), 4 élèves ;
- 3e division (navigants), 9 élèves ;
- Adultes (patrons), 11 élèves.

Cette année a vu se réaliser une amélioration considérable, grâce à M. le Ministre de l'Agriculture, qui a la pêche maritime dans ses attributions, un ingénieur-expert a été désigné pour donner des leçons sur les moteurs marins et la conduite de ceux-ci.

L'école libre de pêche de Blankenberghe.

Les cours ont commencé en octobre et ont pris fin en juillet. Ceux pour les élèves non-navigants, fréquentant l'école du jour, ont été suivis par 29 élèves; ceux pour les enfants déjà embarqués par 10 élèves. En juin, eut lieu l'examen pour l'attribution des bourses d'apprentissage aux mousques. Les cinq élèves qui se sont présentés ont réussi; deux pour la première épreuve et trois pour la seconde. En septembre, eut lieu à l'hôtel de ville la distribution solennelle des bourses d'étude aux élèves et des primes aux patrons-pêcheurs. L'administration communale leur accorda, en outre, des prix d'encouragement. Il est regrettable qu'après un certain temps, un certain nombre de garçons abandonnent le métier de pêcheur, pour trouver dans une autre industrie une occupation plus lucrative.

L'école libre de pêche d'Oostduinkerke.

L'année scolaire 1926-1927 a commencé le lundi 27 septembre. Les élèves étaient moins nombreux que l'année précédente, par suite du déménagement de beaucoup de familles de pêcheurs, à raison de l'insécurité du port de Nieuport.

On compte néanmoins 35 élèves dont 6 dans la division supérieure. Tous ont suivi les leçons avec fruit.

Les mêmes membres du personnel ont rempli avec dévouement leur tâche et ils eurent la satisfaction de recevoir, cette année, les félicitations des organisateurs de l'exposition maritime de Bruges, où l'école avait exposé les travaux manuels des élèves.

Le seul vœu qu'ils adressent avec instance aux pouvoirs publics, concerne l'achèvement des travaux maritimes de l'Yser,

spécialement ceux à exécuter au chenal et au musoir. Notre population continue à souffrir des conséquences de la guerre ; elle a vu détruire ses foyers et biens et, après la reconstruction, elle se trouve dans la même situation qu'avant, l'entrée et la sortie du port ne pouvant se faire qu'au péril de leur vie ; souvent même ils sont obligés de rester à terre, se privant ainsi des moyens d'entretenir leur nombreuse famille.

Il est d'intérêt national que notre pêche côtière reprenne son ancienne prospérité ; comme dans d'autres pays, on pourrait peut-être attacher plus d'importance à la pêche qui est une source de bien-être pour le pays et d'alimentation à bon marché pour la population.

Si le port de Nieupoort était équipé comme il convient, le pêcheur retournerait à la mer, et ce qui coûte tant de difficultés à l'Etat et aux communes, à savoir, les habitations saines, indispensables à une population morale et forte, se trouverait facilement ici. En effet, le pêcheur y possède une bonne maison, au milieu de ses champs, sur lesquels il travaille pendant les mauvaises saisons et trouve une source de revenus dans sa récolte et l'élevage. Comme naguère la généreuse et nombreuse famille du pêcheur y goûtera les joies du foyer et l'industrie de la pêche et la nation trouveront de nouvelles forces dans cette population abondante.

L'école de pêche collaborera volontiers à cette tâche et c'est pourquoi sa direction demande l'achèvement promis des travaux maritimes du port de Nieupoort.

L'école libre de pêche de Coxyde.

L'année scolaire a commencé le 1 octobre 1926 ; 114 élèves ont suivi les leçons pendant l'année ; malheureusement les cours de la seconde année ne purent être donnés, faute d'élèves.

La population scolaire fut inférieure de cinq unités à celle de l'année précédente, nonobstant tous les efforts faits pour attirer les enfants des pêcheurs. L'école a été particulièrement

organisée en ce qui concerne le matériel. Les élèves ont fait un voyage d'études à Ostende et à Zeebrugge.

La diminution du nombre des élèves doit être attribuée aux gains facilement réalisés, pendant les trois à quatre mois de la saison balnéaire, à Nieuport-Bains. Des garçons de 13-14 ans peuvent gagner ici un beau salaire ; c'est ainsi qu'ils perdent tout goût pour la pêche.

Beaucoup d'indifférence est à noter de la part des pêcheurs-côtiers qui ne conçoivent pas l'utilité des diplômes, et c'est ainsi que s'explique le manque d'élèves dans la seconde année d'études, pendant l'année considérée.

TABLEAU XXIV.

SITUATION DE LA CAISSE DE SECOURS DES VICTIMES DES ACCIDENTS DE MER A OSTENDE (1917-1927)

ANNÉE	Recettes, y compris le solde de l'année précédente.	Montant des secours, y compris les menues dépenses.	En caisse au 31 décembre
	1917	43,839.21	—
1918	45,142.11	—	45,142.11
1919	47,017.29	978.31	46,038.98
1920	48,115.19	3,059.60	45,055.59
1921	46,703.88	3,639.40	43,064.48
1922	44,666.20	1,721.—	42,945.20
1923	45,459.92	2,942.30	42,517.62
1924	44,157.75	3,811.35	40,396.40
1925	44,546.56	6,682.55	37,864.01
1926	40,432.53	11,071.85	29,460.68
1927	30,260.70	10,269.30	20,333.40

TABEAU XXV

NOMBRE D'ÉLÈVES DES

ANNÉE	Ostende (Ecole communale)		Ostende (Ecole libre)		La Panne		Nieuport	
	navigants	non-navigants	navigants	non-navigants	navigants	non-navigants	navigants	non-navigants
1911	—	40	—	105	39	45	9	26
1912	—	38	—	101	43	37	10	32
1913	—	41	—	111	46	40	8	36
1919	—	11	—	91	—	—	—	—
1920	—	34	—	100	—	—	—	—
1921	—	39	—	48	14	25	1	8
1922	—	36	—	64	17	22	1	7
1923	—	35	—	60	9	20	7	6
1924	—	27	60	44	11	22	5	18
1925	55	28	12	43	10	21	6	11
1926	63	31	—	43	14	21	6	19
1927	70	39	43	57	9	16	7	20

ÉCOLES DE PÊCHE (1911-1927)

Coxyde		Oostduinkerke		Heyst		Blankenberghe		TOTAL
navigants	non-navigants	navigants	non-navigants	navigants	non-navigants	navigants	non-navigants	
10	25	13	32	26	20	18	28	434
10	27	14	29	26	16	20	25	428
10	24	13	30	27	25	17	25	453
—	—	—	—	45	15	—	20	187
—	—	—	—	42	18	20	13	227
—	—	—	—	31	18	20	13	221
12	3	3	12	41	14	18	19	250
2	17	6	22	23	14	11	20	252
3	19	6	26	18	23	14	22	338
2	20	5	35	16	23	9	21	317
1	18	8	33	17	22	11	24	354
—	14	6	29	20	25	10	29	394

TABLEAU XXVI.

LES RÉSULTATS DES EXAMENS POUR LA COLLATION D

ANNÉES.	OSTENDE			LA PANNE			HEYST		
	Nombre de récipien- daires non admis	Nombre de récipien- daires admis		Nombre de récipien- daires non admis	Nombre de récipien- daires admis		Nombre de récipien- daires non admis	Nombre de récipien- daires admis	
		1 ^o épreuve.	2 ^o épreuve.		1 ^o épreuve.	2 ^o épreuve.		1 ^o épreuve.	2 ^o épreuve.
1909	38	24	17	4	10	8	5	4	6
1910	26	28	20	2	5	10	7	10	3
1911	24	25	18	1	16	6	1	11	7
1912	15	19	15	1	9	14	2	8	9
1913	2	19	14	4	—	—	6	9	7
1914	8	16	10	—	—	—	—	—	—
1921	9	32	—	—	—	—	2	—	—
1922	?	?	?	—	—	—	—	9	14
1923	12	12	20	—	—	—	—	11	9
1924	14	39	21	—	—	—	—	3	7
1925	19	43	31	—	—	—	—	7	8
1926	17	30	32	—	7	—	2	9	6
1927	24	32	26	—	2	4	1	12	6

COURSES D'APPRENTISSAGE DANS LA PÊCHE MARITIME (1909-1927).

	LANKENBERGHE		NIEUPOORT			OOSTDUINKERKE			COXYDE		
	Nombre de récipiendaires admis		Nombre de récipiendaires non admis	Nombre de récipiendaires admis		Nombre de récipiendaires non admis	Nombre de récipiendaires admis		Nombre de récipiendaires non admis	Nombre de récipiendaires admis	
	1 ^e épreuve.	2 ^e épreuve.		1 ^e épreuve.	2 ^e épreuve.		1 ^e épreuve.	2 ^e épreuve.		1 ^e épreuve.	2 ^e épreuve.
	3	3	—	—	1	—	—	—	2	3	4
3	5	2	—	1	—	—	—	—	—	5	2
	2	5	—	—	—	2	4	—	—	3	5
1	7	2	—	—	1	—	4	3	1	5	2
	5	5	1	13	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	3	6	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	3	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	2	3	—	—	—	—	1	—	—	—	1

TABEAU XXVII.

SITUATION DE LA CAISSE DE PRÉVOYANCE ET DE

ANNÉE	Récettes ordinaires	DÉPENSES ORDINAIRES	
		Pensions payées	Frais d'administration
1916	—	25,822.25	634.20
1917	—	22,627.00	600.00
1918	1,792.41	22,383.00	600.00
1919	111,651.81	166,822.00	1,962.75
1920	236,669.09	130,982 00	2,269.70
1921	228,550.17	182,034.50	1,924.00
1922	212,196.06	191,757.50	1,998.10
1923	277,724.46	188,960.00	1,974.50
1924	348,711.23	221,844.50	3,039.05
1925	382,722.70	255,602.70	2,964.80
1926	468,626.89	326,392.70	3,226.65
1927	564,024.44	374,136.00	4,415.05

SECOURS DES MARINS-PÊCHEURS A OSTENDE (1916-1927).

SOLDE		RECETTES EXTRAORDINAIRES		Situation du fonds de reserve
Bénéficiaire	Déficitaire	Intérêts acquis	Dons	
393.55	—	—	26,850.00	—
1,072.76	—	—	24,299.76	—
522.17	—	—	21,712.76	—
96,852.99	—	31,897.93	122,124.00	243,555.38
114,580.11	—	11,142.72	20.00	333,558.49
60,523.95	—	15,932.28	—	400,276.50
36,218.90	—	17,778.44	—	428,344.34
106,240.87	—	19,450.91	—	513,633.21
145,989.57	—	22,161.89	—	513,812.40
152,841.28	—	28,686.08	—	646,107.63
180,233.18	—	41,225.64	—	860,062.62
236,274.30	—	50,800.91	—	1118,513.65

TABLEAU XXVIII.

ACTIVITÉ DE LA CAISSE DE PRÉVOYANCE

REÇOIVENT DES SECOURS	1918		1919		1920		1921
	Montant des indemnités	Nombre d'intéressés	Montant des indemnités	Nombre d'intéressés	Montant des indemnités	Nombre d'intéressés	Montant des indemnités
I. Veuves de pêcheurs qui ont péri en mer ou qui ont navigué jusqu'à l'âge de 60 ans. . . .	—	40	—	117	—	111	—
Leurs enfants mineurs. . . .	5188	11	45576	40	34919.00	34	45153.00
II. Veuves de pêcheurs décédés à terre et qui n'ont pas navigué jusqu'à l'âge de 60 ans (âgées de plus de 60 ans).	2849	36	30312	118	20813.00	107	28839.00
III. Veuves de pêcheurs décédés à terre et n'ayant pas navigué jusqu'à l'âge de 60 ans (âgées de moins de 60 ans).	—	23	—	63	—	47	—
Leurs enfants mineurs	1895	15	11954	38	7706.00	23	9715.00
IV. Anciens pêcheurs ayant navigué jusqu'à l'âge de 60 ans.	—	17	—	36	—	28	—
Leurs femmes âgées de 60 ans	4395	7	17216	15	15145.00	11	21487.00
V. Anciens pêcheurs n'ayant pas navigué jusqu'à l'âge de 60 ans	—	58	—	131	—	142	—
Leurs femmes âgées de 60 ans	6566	30	37850	11	40922.00	73	57450.00
VI. Pêcheurs victimes d'un accident professionnel	—	9	—	29	—	44	—
Leurs femmes	—	5	—	19	—	32	—
Leurs enfants mineurs	1169	3	12058	20	8963.00	48	13903.50
VII. Pêcheurs malades.	—	4	—	15	—	20	—
Leurs femmes	—	2	—	11	—	17	—
Leurs enfants mineurs	261	—	1736	10	2160.50	24	4926.00
VIII. Parents des pêcheurs célibataires	60	1	60	1	56.00	1	216.00
IX. Autres (Bandages herniaires	—	—	255	—	197.50	4	345.00
	22383	261	157017	740	130982.00	766	182034.50

DE SECOURS DES MARINS-PÊCHEURS A OSTENDE DE 1918 A 1927.

1922		1923		1924		1925		1926		1927	
indemnités	Nombre d'intéressés	Montant des indemnités	Nombre d'intéressés	Montant des indemnités	Nombre d'intéressés	Montant des indemnités	Nombre d'intéressés	Montant des indemnités	Nombre d'intéressés	Montant des indemnités	Nombre d'intéressés
58,00	106 25	— 42345.00	103 25	— 46858.00	99 21	— 51821	99 28	— 66607	103 33	— 73700	97 34
12,00	105	30026.00	120	34603.00	110	40324	110	51346	111	57117	112
28,00	44 25	— 8825.00	41 15	— 8820.00	38 17	— 9575	32 21	— 12989	32 19	— 15330	31 19
32,00	32 15	— 24198.00	52 16	— 26186.00	32 16	— 29681	32 19	— 35969	31 19	— 41100	34 20
56,00	152 64	— 61669.00	157 69	— 73861.00	161 76	— 88304	158 78	— 112311	161 83	— 131875	165 84
56,00	82 45 63	— — 14935.00	74 55 75	— — 20955.50	107 90 144	— — 23567	93 72 126	— — 27164	101 73 92	— — 30825	77 54 81
99,50	43 30 51	— — 5740.50	46 40 62	— — 8166.00	48 42 69	— — 8798	45 37 46	— — 16582	64 53 79	— — 19956	51 42 63
6,00	1	90.00	1	—	—	60	—	—	—	—	—
60,00	13	1131.50	13	2385.00	23	30	—	3424	44	4253	48
57,50	896	188960.00	982	221844.50	1093	255602.70	1026	326392.70	1098	374136	1012

TABLEAU XXIX.

SITUATION DE LA CAISSE DE PRÉVOYANCE ET D

ANNÉE.	NOMBRE D'INSCRITS	RECETTES			PENSIO		
		Produit des cotisations des membres et des subsides.	Autres recettes (intérêts, recettes extraordinaires).	TOTAL.	A des veuves de pêcheurs et leurs enfants de moins de 14 ans.		
					Nombre de veuves.	Nombre d'enfants.	Total des secours.
1917	33	1407.00	1951.10	3358.10	13	2	451.00
1918	30	1385.00	1979.60	3364.60	13	2	451.00
1919	27	1359.00	2230.63	3589.63	12	1	407.00
1920	28	432.00	3427.15	3859.15	12	1	407.00
1921	33	962.00	2437.45	3399.45	16	2	550.00
1922	27	438.00	1624.19	2062.19	14	2	352.00
1923	17	334.00	786.24	1120.24	13	1	160.00
1924	35	322.00	1168.37	1490.37	13	1	200.00
1925	1	210.00	901.52	1111.52	12	1	185.00
1926	—	200.00	634.72	834.72	11	1	136.00
1927	—	200.00	602.23	802.23	11	1	114.00

N. B. L'encaisse des années précédentes est toujours compris dans les recettes extraordinaires

SECOURS DES PÊCHEURS DE LA PANNE (1917-1927).

INDEMNITÉS.						EN CAISSE
A des vieux pêcheurs.		A des pêcheurs malades ou blessés.		TOTAL		
NOMBRE.	Total des secours.	NOMBRE.	Total des secours.	des secours.	des secours.	
27	1347.50	—	—	46	1749.00	1509.60
31	1479.50	—	—	51	1930 50	1484.10
35	1655.50	3	119.00	52	2181.50	1457.30
36	1683.00	3	140.00	55	2265.00	1593.15
33	1595.00	4	105.60	55	2258.85	1140.60
36	1236.00	3	92.00	50	1687 25	374.44
35	607.50	1	50.00	51	817.50	302.74
35	752.50	2	55.00	51	1015.00	475.37
37	842.50	1	20.00	51	1050 00	61.52
37	674.00	dépensés imprévues :	6.00	49	816.00	18.72
38	616.00	id.	19.00	50	759.00	43.23

VII. — La pêche maritime dans les pays voisins.

L'ANGLETERRE (1).

Il suffit d'un coup d'œil sur les deux tableaux suivants (Tableaux XXX et XXXI), pour se rappeler que 1926 fut une année de grève collective dans l'industrie houillère du Royaume-Uni, et en conclure, que ce conflit a influencé défavorablement, comme il était à prévoir, les résultats de la pêche maritime anglaise.

Cette influence se manifeste aussi bien dans la quantité que dans le produit de la vente du poisson débarqué par les navires de pêche. Ce produit, non compris les mollusques, est tombé de 14.710.110 £., en 1926, à 12.302.158 £., pendant l'année considérée. Par contre, les apports des navires étrangers sont montés, pendant la même période, de 978.882 £. à 1.336.451 £. ; la part de la Belgique dans cette dernière somme s'élève à 69.632 £. contre 25.237 £., dans l'année précédente.

La valeur moyenne du poisson par cwt. ne dépassa que de 45 p. c. celle de juillet 1914, alors que l'index de la vie chère était monté de 72 p. c. par rapport à cette même année.

La pénurie de charbon, qui eut pour conséquence la restriction de la pêche, ne fut d'ailleurs pas la cause unique de la diminution du rendement. La grande quantité de petit poisson, fait remarquer le rapport du Département des Pêches, qui a caractérisé l'industrie, pendant les dernières années, a été signalée encore une fois. Parmi les espèces les plus importantes — cabillaud, églefin, merluche et plies — l'églefin seul présente une diminution de la proportion de petit poisson.

Il va de soi que la valeur des pêches n'y a fait que perdre.

(Suivre p. 85).

(1) *England and Wales* — MINISTRY OF AGRICULTURE AND FISHERIES — Report on Sea Fisheries for the year 1926.
Sea Fisheries statistical tables 1926.

TABLEAU XXX.

QUANTITÉ ET VALEUR DU POISSON DÉBARQUÉ EN ANGLETERRE ET AU PAYS
DE GALLES (1917-1926). (PÊCHE ANGLAISE).

ANNÉES	Poisson, excepté les mollusques cwt	£	Mollusques £	Total général £
1917	4.051.613	9.151.636	335.973	9.487.609
1918	4.681.000	14.147.810	450.501	14.598.311
1919	10.308.449	18.495.216	537.997	19.033.213
1920	14.584.413	21.202.521	615.940	21.818.470
1921	11.174.596	15.998.068	558.929	16.556.997
1922	12.158.508	13.817.830	473.477	14.291.307
1923	11.514.148	13.871.992	423.598	14.295.290
1924	13.683.001	15.150.221	444.573	15.594.794
1925	13.577.475	14.224.682	485.428	14.710.110
1926	12.574.138	12.700.657	501.501	13.202.158

TABEAU XXXI.

NOMBRE ET TONNAGE DES BATEAUX DE PÊCHE DE 1^{re} CLASSE, EN ACTIVITÉ DANS LES DIVERS PAYS DE GALLES ET L'ÎLE DE MAN (1916-1926).

ANNÉES	VAPEURS						VOILIERS						BATEAUX A MOTEUR					
	Chalutiers		Cordiers		Harenguiers		Chalutiers		Cordiers		Harenguiers		Chalutiers		Cordiers		Harenguiers	
	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut
1916	410	78337	28	3430	80	5112	527	17269	9	349	66	1814	12	283	25	536	73	1796
1917	231	50696	16	2143	90	5894	407	12999	2	50	34	938	14	302	19	356	78	2073
1918	323	58290	7	911	89	5674	385	11905	5	92	28	760	25	705	22	458	77	2099
1919	1228	263489	22	2329	406	3264	414	12532	6	186	21	513	49	1235	68	1532	16	2146
1920	1537	339622	30	4347	402	32697	381	11558	4	103	11	271	77	1997	51	1096	71	1709
1921	1378	301078	46	6116	405	33904	370	11343	—	—	10	236	78	2089	37	826	64	1542
1922	1358	282240	46	5784	378	31536	359	11228	1	22	6	136	70	2072	36	693	75	2102
1923	1359	29470	51	8153	404	34422	346	10737	1	17	6	136	74	2021	31	712	80	2156
1924	1285	281105	56	10504	305	25961	336	10589	—	—	2	60	69	1856	27	608	35	1089
1925	1222	280076	56	11322	313	27077	330	10421	—	—	2	47	63	1744	29	638	33	1042
1926	1215	280377	53	10372	315	27254	324	10255	—	—	2	30	64	1755	36	789	23	792

Nonobstant ces circonstances, une firme anglaise a introduit un nouveau mode de pêche. Un navire assez grand, muni d'une flottille de bateaux à moteur, a appareillé, au commencement de l'été, vers la côte occidentale du Groënland, où les bateaux à moteur ont été lancés et ont rapporté journellement leurs pêches au stationnaire, d'où elles furent transportées régulièrement par *carrier* au port.

La pêche harengière, de son côté, a été généralement médiocre ; elle eut à souffrir non seulement du manque de charbon, mais aussi de l'insuffisance des débouchés, de la dispersion des bancs de poisson, de la mauvaise qualité du hareng et particulièrement du temps très orageux pendant la forte saison de pêche. Il n'a été débarqué que pour 1.544.729 £. de hareng, contre 2.045.629 £., dans l'année précédente.

En ce qui concerne la pêche à l'esprot, qui attire de plus en plus l'attention chez nous, nos voisins d'Outre-Manche font remarquer que l'irrégularité de cette pêche constitue le principal obstacle à son succès. La demande d'esprot est très réduite, nonobstant le bon goût, la valeur nutritive et le prix avantageux de ce poisson ; d'autre part, le fumage de celui-ci ou la mise en conserve est une entreprise très aléatoire, étant données la courte durée et la localisation des pêches.

Il n'est pas étonnant, eu égard aux circonstances qui viennent d'être énumérées, que la flotte anglaise marque peu de tendance à se développer. Le nombre de vapeurs, de voiliers et même de bateaux à moteur de première classe est resté pour ainsi dire au niveau de 1925 ; en ce qui concerne la dernière catégorie, ce fait est d'autant plus remarquable qu'on pouvait s'attendre à une plus grande vitalité, par suite de la pénurie de charbon.

Aussi bien, le nombre d'embarcations de pêche enregistrées de toutes catégories, est-il en diminution constante en Angleterre, depuis 1918. Le nombre est tombé de 10.032 embarcations, jaugeant 194.088 tonneaux, à 8.347 embarcations jaugeant 188.938 tonneaux, en 1925. Pendant la même période, le nombre de marins-pêcheurs est descendu de 42.555 à 35.944.

Dans le dixième rapport de la Commission du pêche mari-

time de la Flandre Occidentale, on a signalé les efforts faits par le Gouvernement anglais, afin de relever, au moyen de prêts d'Etat, la petite industrie de la pêche. La situation y indiquée, est restée stationnaire depuis lors : aucun prêt n'a été consenti en 1927, en vue de l'installation de moteurs à essence, mais le montant des avances irrécouvrables est entretemps monté de 27.081 £. à 30.154 £.

L'ÉCOSSE (1).

L'industrie écossaise de la pêche s'est trouvée, en 1926, à peu près dans la même situation que l'industrie anglaise ; sa décadence continue par suite des conflits qui ont troublé alors l'industrie britannique. Ceci fut particulièrement le cas de la grande pêche harenguière, non pas tant au point de vue des pêches, les espèces pélagiques ayant rapporté 4.003.661 cwt. contre 3.245.639 cwt. en 1926, mais particulièrement par suite de l'exagération des frais d'exploitation, à cause de la cherté du charbon, exagération qui a rendu impossible tout travail lucratif ; en effet, les prix de vente ne purent monter en proportion des frais et ne donnèrent que 1.747.833 £., soit 410 £. de moins que l'année précédente, nonobstant une augmentation sensible de la quantité des marchandises débitées. (Tableaux XXXII et XXXIII).

Aussi bien, est-ce avec inquiétude que, depuis la guerre, on envisage l'avenir de la grande pêche du hareng dans les milieux professionnels écossais ; sa flotte est appauvrie par suite d'une série ininterrompue de saisons défavorables et les pêcheurs ne sont plus à même d'assurer son entretien et son renouvellement. On accorde de plus en plus d'attention à la question de savoir s'il n'y a pas lieu de remplacer le drifter à vapeur par un bateau muni d'un moteur à essence et possédant les avantages de l'infériorité des frais de construction et d'exploitation et de l'adaptabilité aux diverses pêches par temps modéré.

Cette possibilité est considérée d'autant plus sérieusement que les pêcheurs des Forth of Clyde et de Loch Fyne, employant des skiffs à moteur de 30-40 pieds, sont les seuls écossais, qui peuvent se vanter d'une saison harengnière rémunératrice, grâce à l'extension du commerce de hareng frais avec l'Allemagne.

Au point de vue économique et pour les raisons indiquées,

(1) *Forty-fifth Annual Report of the Fishery Board for Scotland. Being for the year 1926. — Fisheries, Scotland — Fishery Board for Scotland — Forty fifth Annual Report. Sea Fisheries — Statistical Tables 1926.*

la pêche au poisson de fond ne s'est pas mieux comportée que celle au hareng, bien qu'à 2.5 p.c. près et grâce à la surabondance d'églefin, les quantités débarquées soient les mêmes qu'en 1925. Il n'en reste pas moins vrai que ces quantités, en ce qui concerne la part des bateaux écossais, ne représentent que 88 p.c. de la production de 1913. La part des chalutiers à vapeur belges fut de 1311 cwt, qui ont été vendus pour 1199 £.

Aussi bien, n'a-t-il été construit, en 1926, pour l'industrie écossaise ni chalutiers, ni harengniers à vapeur. Le nombre des premiers est tombé de 341 à 313, alors que seulement 16 bateaux pêchant aux lignes ou aux filets dérivants ont été acquis autrement. Le gain de nouveaux bateaux à moteur fut tout aussi insignifiant (de 1863 à 1883), tandis que la flotte des voiliers, nonobstant l'acquisition de quelques bateaux est tombée de 3.615 à 3.477 unités. Considérée dans son ensemble, la flotte a essuyé une perte de 130 bateaux et de 797 pêcheurs (26344 contre 27141).

Le Département des Pêches écossais reste fidèle à la règle qu'il a prise de répandre dans le public les renseignements ayant de la valeur ou présentant de l'intérêt pour l'industrie. C'est dans ce but qu'il communique aux fonctionnaires de la pêche les rapports concernant le commerce d'outre-mer, et tous autres renseignements sur les débouchés du commerce de poisson britannique et sur les changements qui se manifestent sur les marchés; d'autre part, la presse est amplement informée des résultats des diverses pêches. Ceci concerne spécialement la pêche du hareng.

Les prêts d'Etat pour l'acquisition de filets dérivants, consentis aux pêcheurs écossais, qui ont été clôturés le 31 mars 1925, au montant de 5.440 £., du chef de 174 prêts, semblent avoir donné de meilleurs résultats que les avances de même nature faites en Angleterre. Nonobstant les mauvais résultats de la pêche, il a été remboursé 1000 £., en 1926, sur les prêts en cours. A la fin de cette année, le remboursement complet se chiffrait à 2933 £. et le paiement des intérêts échus (5 p.c.) à 312 £.

TABLEAU XXXII.

DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTILLE DE PÊCHE ÉCOSSAISE DE 1917 A 1926.

ANNÉES	CHALUTIERS A VAPEUR				AUTRES VAPEURS (CORLIERS, HARENGUIERS)			
	Nombre	Tonnage	Équipages	Valeurs des	Nombre	Tonnage	Équipages	Valeurs des
				bateaux et matériel				bateaux et matériel
1917	100	»	900	L. st. 478.650	219	»	1.755	L. st. 582.799
1918	92	»	865	620.380	179	»	1.478	737.207
1919	294	»	2.892	3.508.585	767	»	6.570	3.533.654
1920	385	27.744	3.921	4.238.210	854	30.223	7.087	3.991.325
1921	418	29.198	4.152	3.042.870	823	29.623	6.844	3.011.112
1922	383	26.524	3.796	1.709.565	842	30.372	7.120	2.302.318
1923	336	24.564	3.306	1.407.545	837	30.444	7.122	1.859.025
1924	329	24.901	3.264	1.339.275	842	31.203	7.285	1.930.825
1925	341	25.865	3.392	1.329.470	862	31.162	7.596	2.010.939
1926	313	24.117	3.090	1.174.566	878	31.690	7.715	1.992.191

TABLEAU XXXIII.

QUANTITÉ ET VALEUR DU POISSON DÉBARQUÉ

ESPÈCES	1920		1921		1922	
	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur
	cwt		cwt	£	cwt	£
Pélagiques . . .	3.258.308	2.284.030	2.561.997	1.203.667	2.764.150	1.063.919
Poisson de fond.	—	—	—	—	—	—
<i>a)</i> rond . . .	2.693.071	3.282.511	2.270.298	2.750.384	2.685.499	2.150.919
<i>b)</i> plat. . . .	240.829	868.994	246.268	885.278	269.344	777.735
Raies, etc. . . .	135.515	86.527	181.930	117.667	233.071	133.920
Molusques . . .	—	106.846	—	102.332	—	111.164
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Total . . .	6.327.723	6.628.908	5.260.493	5.059.328	5.952.064	4.237.657

UR LES CÔTES ÉCOTSAISES DE 1920 A 1926.

1923		1924		1925		1926	
Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur
cwt	£	cwt	£	cwt	£	cwt	£
3.349.139	952.366	4.685.416	1.897.185	3.245.639	1.748.243	4.063.661	1.747.833
—	—	—	—	—	—	—	—
2.385.171	2.024.250	2.791.956	2.286.814	—	—	—	—
215.131	679.089	262.437	782.470	3.515.048	3.247.431	3.338.391	3.041.990
260.266	171.936	236.361	193.511	—	—	—	—
—	104.136	—	106.999	—	100.200	—	98.316
6.209.707	3.931.777	7.976.170	5.266.679	6.760.687	5.095.874	7.402.052	4.888.139

TABLEAU XXXIV.

DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTTILLE DE PÊCHE ÉCOSSAISE DE 1916 A 1926 (suite).

ANNÉE	BATEAUX A MOTEUR.				BATEAUX A VOILES ET AVIRONS				TOTAUX GÉNÉRAUX			
	Nombre	Tonnage net.	Équipage	Valeur des bat a x et du matériel	Nombre	Tonnage net.	Équipage	Valeur des bateaux et du matériel	Nombre	Tonnage net.	Équipage	Valeur des bateaux et du matériel
1916	859		3 581	429 225	3 458		7 984	275 815	4 650		14 892	1 827 346
1917	1 123		4 750	564 754	3 167		7 395	275 964	4 609		14 800	1 902 167
1918	1 337		5 676	1 298 668	3 006		7 397	382 337	4 614		15 416	3 098 592
1919	1 751		8 016	1 822 978	3 792		9 880	358 259	6 534		27 408	9 243 456
1920	1 947	33 254	8 578	1 783 206	4 658	18 897	13 409	354 914	8 177	122 318	36 319	11 916 468
1921	1 987	32 515	8 536	1 381 484	4 367	16 884	12 137	260 923	7 648	109 038	32 183	7 907 467
1922	2 020	31 008	8 288	1 072 967	4 189	15 323	11 266	209 165	7 545	107 706	31 689	5 637 640
1923	1 978	29 064	7 870	868 837	3 927	13 709	10 249	178 323	7 277	105 889	30 694	4 817 523
1924	1 901	26 735	7 421	769 840	3 757	12 991	9 288	156 846	7 055	104 101	29 660	4 776 344
1925	1 863	25 222	7 376	700 949	3 615	11 607	8 777	135 945	6 981	93 856	27 141	4 177 303
1926	1 883	24 318	7 414	670 971	3 477	10 215	8 125	119 941	6 551	90 340	26 344	3 957 669

(1) Y compris le tonnage, les équipages et la valeur de quelques chalutiers à voile.

LES PAYS-BAS (1).

A tout bien considérer, l'année 1926 fut assez favorable à l'industrie de la pêche hollandaise. La flottille de pêche et sa production ont tenu pied et l'on ne peut perdre de vue l'import considérable des livraisons directes faites en Angleterre, par les chalutiers à vapeur d'Ymuiden, pendant les grèves anglaises. Ces livraisons s'élèvent à 4.447.400 kil., évalués à 1.516.700 florins.

La statistique de la production de la pêche au chalut hollandaise renseigne 38.304,600 kil., évalués à 11.208.870 florins, contre 37.446.870 kil., et une valeur de 11.258.680 florins, en 1925. Il y a donc en même temps une production plus grande et une valeur moindre. Essayons d'expliquer ce phénomène. (Tableau XXXVI).

Les pêches ont été satisfaisantes pour ainsi dire toute l'année, tellement que le rendement moyen par chalutier à vapeur est monté de 831 kil., en 1925, à 858 kil., et la valeur de 263 florins à 273 florins, par jour de mer en 1926.

Les harenguiers à moteur portèrent la moyenne des apports par jour de mer de 289 à 296 kil., tandis que la vente tomba de 104 à 97 florins, et que les voiliers abaissèrent leurs pêches et la moyenne du rendement par jour de mer de 161 kil. à 153 mil. et de 46 florins à 45 florins.

La différence indiquée plus haut, ne peut donc qu'être imputée au déficit considérable des petites embarcations, travaillant dans la mer territoriale.

Au surplus, même les prix du poisson pris au chalut ont traversé une période de dépression, lorsque par suite de la grève collective, les vapeurs d'Ymuiden furent empêchés, en

(1) DEPARTEMENT VAN BINNENLANDSCHE ZAKEN EN LANDBOUW. — *Verlagen en mededeelingen van de Afdeling Visscherijen n° 11 — Verslag over de Visscherij gedurende het jaar 1926. Landsdrukkerij 's Gravenhage.*

Jaarverslag omtrent de visschershaven en de vischerij te Ymuiden over het jaar 1926, 's Gravenhage, algemeene landsdrukkerij.

mai 1926, d'envoyer leurs cargaisons aux marchés anglais, et plus tard à nouveau, sous la crise du franc belge, en juin, juillet et août.

En effet, l'exportation totale de poisson en Belgique tomba de 4.818.165 florins, en 1925, à 4.305.306 florins, en 1926; c'est le niveau le plus bas constaté depuis la guerre. Pendant ce temps, le transport de poisson par chemin de fer, d'Ymuiden vers la Belgique, est descendu de 24.7 p.c. à 21.1 p.c. d'un total de 42.686.974 kil.

Le transport de poisson frais par chalands (17.767.440 kil.), fait remarquer le rapport sur le port d'Ymuiden, a diminué par suite des conditions défavorables dans lesquelles s'est trouvé le commerce de consignation en Belgique. Une grande partie du poisson frais, transporté par bateau, est destiné à ce pays. La forte chute du franc, d'une part, et les prix assez élevés du poisson pendant les mois d'été, sur le marché d'Ymuiden, d'autre part, entravèrent le commerce de consignation en Belgique, au point que ce commerce subit une restriction considérable.

La taxe de transmission, perçue lors de l'introduction et de la vente, ne purent d'ailleurs rendre la situation plus favorable sous ce rapport.

Les espérances que nos voisins du Nord ont fondées sur la renaissance en Allemagne du commerce hollandais de poisson, ne sont pas réalisées non plus jusqu'à ce jour. Le commerce d'exportation avec ce pays, est tombé de 13.582.313 florins, en 1925, à 12.311.956 florins, et c'est aussi le rapport concernant Ymuiden, qui nous en fournit une explication aussi saisissante qu'utile pour nos exportateurs.

« Les conditions de l'industrie de la pêche et du commerce de poisson en Allemagne, comparativement à celles d'avant la guerre, sont si profondément modifiées, que les exportateurs d'ici se voient placés devant des difficultés d'un ordre tout à fait nouveau. En premier lieu, la flotte des chalutiers à vapeur allemande, pendant et après la guerre, s'est tellement développée que l'Allemagne est à même de pourvoir largement aux besoins de poisson de mer de sa population et dispose même

TABLEAU XXXV.

COMPOSITION DE LA FLOTTE DE PÊCHE NÉERLANDAISE (1916-1926).

ANNÉE	NOMBRE						Nombre de bateaux	Tonnage brut en M ³	
	BATEAUX A PROPULSION MÉCANIQUE			VOILIERS.					Autres bateaux
	BATEAUX A PROPULSION MÉCANIQUE		Bateaux à moteurs	VOILIERS.		Mi-pontés			
	Bateaux à vapeurs	Bateaux à moteurs		Convert pontés	Mi-pontés				
1926	231	469	378	1808	2308	5194	368.893		
1925	228	427	408	1888	2278	5229	377.715		
1924	225	392	446	1918	2156	5137	384.670		
1923	218	365	486	1959	2107	5135	390.135		
1922	230	295	523	2116	2305	5469	406.427		
1921	232	298	578	2177	2468	5733	421.263		
1920	262	275	598	2287	2661	6083	434.973		
1919	302	216	618	2392	2711	6239	450.970		
1918	323	172	608	2470	2599	6172	452.099		
1917	292	181	730	2451	2431	6085	475.502		
1916	266	181	814	2448	2505	6154	488.892		

TABEAU XXXVI.
QUANTITÉ ET VALEUR DU POISSON DÉBARQUÉ DE 1916 A 1926 PAR TOUTES LES INDUSTRIES
DE LA PÊCHE MARITIME AUX PAYS-BAS

ANNÉE	Pêche au chalut		Pêche aux lignes		Pêche du hareng aux filets dérivants		Total général	
	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur
	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.
1926	38.304.600	11.208.870	792.800	331.250	50.701.200	9.333.200	89.738.600	20.873.320 (1)
1925	37.446.800	11.258.650	769.300	426.300	38.250.800	9.423.800	76.466.950	21.108.750
1924	34.806.400	11.131.950	1.502.000	790.000	60.776.400	13.010.270	97.085.300	24.932.220
1923	23.131.500	7.842.600	2.004.000	892.000	45.322.000	6.678.400	70.457.500	15.413.000
1922	29.044.500	8.467.150	1.591.000	776.900	27.020.000	4.013.700	50.213.400	13.237.750
1921	26.145.900	8.721.440	2.007.000	915.100	39.526.000	7.199.200	67.714.900	16.885.740
1920	28.456.000	10.674.200	946.000	496.500	90.844.000	21.317.400	121.547.000	32.846.100
1919	48.017.975	19.497.463	2.784.473	1.638.263	115.858.191	36.212.411	166.660.639	57.368.137
1918	33.201.451	20.601.870	1.599.586	1.622.885	15.907.293	9.467.787	50.108.330	31.692.542
1917	30.606.888	14.231.239	2.812.159	2.035.990	339.565	230.488	33.758.612	25.963.869
1916	64.385.778	30.893.633	2.008.543	1.228.331	99.118.462	49.549.752	165.512.788	79.926.713

(1) Non compris 32.000 kil. pêchés à la seine et évalués à 22,5 florins.

d'un excédent considérable. Non seulement une offre abondante de poisson a surgi dans tout le pays, mais en outre une propagande énergique est poursuivie, par le Gouvernement, en faveur du développement de la consommation du poisson débarqué par les Allemands. Un des moyens d'atteindre ce but, est le bas prix du transport du poisson par chemin de fer dans le pays. Ceci a pour résultat que le poisson est transporté des ports du Nord de l'Allemagne, vers les débouchés de notre ancien commerce, à des prix notablement plus bas que de Ymuiden, alors que les distances de cette ville sont, dans le plus grand nombre de cas, bien plus courtes. »

D'autre part, l'exportation hollandaise vers la Suisse a reculé pendant l'année considérée, comme pendant les années précédentes. La concurrence allemande, au moyen de poisson islandais de bas prix, est une des causes principales de ce recul.

Notons en passant que la vente du poisson est favorisée non seulement en Allemagne, grâce aux nombreuses « Fischbackstuben », organisées dans les grandes villes allemandes, et aux restaurants de poisson établis à la manière anglaise, mais qu'en Hollande, on est entré résolument dans la même voie. Il est certain que de grandes quantités de poisson hollandais, tant du poisson de fond que du hareng à l'état frais, salé, fumé ou fris, est destiné à la consommation intérieure. Il est établi que la moitié du poisson déchargé à Ymuiden trouve son débouché dans le pays, La vente de poisson frit, grâce à une meilleure préparation au moyen d'appareils spéciaux modernes, s'y développe particulièrement, comme en Angleterre et en Allemagne.

Ceci peut utilement servir d'indication aux cercles intéressés du pays.

Il n'en est pas moins vrai qu'en 1926, l'exportation anglaise a largement contribué au soutien de l'industrie de la pêche hollandaise. Cette exportation est montée de 3.711.257 florins à 4.510.449 florins ; ce niveau ne fut jamais atteint précédemment. C'est pendant les grèves des mineurs que les envois ont considérablement augmenté. Les mareyeurs londoniens, habitués depuis quelques années à s'approvisionner en Hollande, ont été

obligés d'acheter sur ce marché de plus grandes quantités que d'habitude, et c'est ainsi que l'exportation en Angleterre a pris un essor considérable pendant l'année dont il s'agit.

La statistique de la pêche du hareng met vivement en lumière les mauvais résultats financiers de cette industrie. Un total de 50.701.200 kil. de hareng, pêché par les navires hollandais, ne produisit que 9.333.200 florins, alors qu'en 1925, 38.250.800 kil. donnèrent 9.428.800 florins. Par conséquent, une valeur moindre, pour une pêche beaucoup plus abondante. Sauf au début de la campagne, les prix étaient si peu satisfaisants que le plus souvent les résultats ne furent pas meilleurs ou moins bons qu'en 1925.

Les bas prix du hareng s'expliquent par la restriction des débouchés de ce produit. La Russie, précédemment approvisionnée en hareng par l'Angleterre et l'Ecosse, ne compte plus sur le marché, de même que la Pologne, la Roumanie et d'autres pays, où des difficultés inhérentes au change, ou d'autres complications rendent impossible toute transaction.

Cela étant, le commerce avec les autres, pays, notamment l'Allemagne et l'Amérique, est fortement concurrencé par le hareng anglais, écossais et norvégien. En outre, le hareng pris au chalut, introduit en quantité en Allemagne par la flotte de pêche de ce pays, y est traité de diverses manières et, grâce à son bon marché, trouve facilement acheteur. Ceci non plus n'est pas sans influence sur les prix du hareng salé.

En raison des difficultés, qui ont assailli, dans les derniers temps, cette branche importante de l'industrie des pêches hollandaise, le gouvernement des Pays-Bas a nommé, en septembre 1926, une commission chargée de faire une enquête relativement aux causes, qui ont provoqué la situation défavorable de la pêche harengière et relativement au point de savoir si, et dans l'affirmative, dans quelle limite il y a lieu de prendre des mesures officielles de nature à améliorer cette situation.

Rien n'a été publié, pendant l'année dont il s'agit, au sujet des résultats de l'activité de cette commission.

La flotte de pêche hollandaise, qui compte environ 7900 pê-

chers — soit un millier en moins qu'en 1925 — a subi peu de changements pendant l'année 1926. Le tableau XXXV contient un exposé détaillé de sa situation.

La régie d'Etat du port d'Ymuiden, dont le compte s'élève à 12.777.304 florins, contre 12.835.600 florins, dans l'année précédente, a clôturé l'exercice 1926 avec une perte se chiffrant cette fois à 113.379,45 fl., contre 186.490,88 florins, en 1925. Ce résultat relativement meilleur, est dû à la réduction de 5 ½ p.c. à 5 p.c. de l'intérêt du capital engagé par l'Etat dans l'entreprise et à la diminution des frais d'entretien.

LA FRANCE (1).

L'industrie de la pêche en France présente toutes les caractéristiques d'un progrès régulier et sensible. Le nombre des vapeurs, parmi lesquels on trouve des bateaux de très fortes dimensions, de 1924 à 1926 est monté de 504 à 566 ; rien ne fait mieux ressortir le développement de cette branche de la grande pêche maritime en France que l'effort accompli dans ce domaine depuis 1918. En cette année, en effet, le nombre des bateaux à vapeur était tombé à 64. Pour donner une mesure plus exacte encore du progrès réalisé, ajoutons qu'il n'existait en 1914 que 347 bateaux de cette espèce. (Tableau XXXVIII).

Les centres principaux de la pêche maritime à vapeur en France sont Boulogne, où nous trouvons 148 vapeurs ; Dieppe en a 60 ; Fécamp 34 ; Lorient 53 ; La Rochelle 79 ; Arcachon 33 ; St Jean de Luz 42.

La Rochelle maintient son rang de premier port de pêche français sur l'Atlantique ; le bassin extérieur de ce port a été allongé ; 600 m. de mur de quai sont réservés exclusivement aux bateaux à vapeur ; cinq halles à poisson d'une superficie totale de 7500 m² ont été mises, le long des quais, à la disposition des quatre principales sociétés de pêche ; elles sont desservies par un embranchement spécial du chemin de fer.

Les bateaux à propulsion mécanique, autrement dit à moteur, ne sont pas restés en arrière. Leur nombre est monté de 375 en 1914, et 423 en 1918, à 3770 en 1926. Ceci est assurément un record. Dans les ports de la mer du Nord et de la Manche on indique 542 bateaux à moteur ; 1144 pour l'Atlantique ; 1311 pour la Méditerranée et 573 pour l'Algérie.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que dans la même période les voiliers sont tombés de 28439 à 19812 unités.

(1) *Republique française*. MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, SERVICE DE LA MARINE MARCHANDE. *Service des pêches maritimes et du personnel. Statistique des pêches maritimes, années 1925 et 1926.*

Tableau XXXVII.

Rendement en francs de la pêche maritime en France. Pêches par bateau
et à pied (1922-1926)

INDICATION DES PÊCHES	1922		1923		1924		1925		1926	
	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur
I. Grande pêche.										
Islande, (morue) kilg.	5 778 807	fr. 12 165 502	2 807 311	fr. 5 238 492	2 789 737	fr. 7 374 871	3 438 721	fr. 10 333 453	3 914 151	fr. 13 099 081
Rogue, kilg.	58 389	49 969	55 033	56 050	50 970	48 882	49 122	58 180	47 821	166 037
Huile de foie de morue (barils)	34 620	21 201	18 545	23 288	47 928	113 743	58 065	18 334	62 437	241 387
Doggerbank et Mer du Nord (morue) kilg.	13 151	2 2323	20 864	41 738	>	>	4 409	13 277	>	>
Rogue kilg.	25 313	10 123	2 500	2 500	>	>	>	>	>	>
Huile de foie de morue (barils)	1 104	1 100	52 598 160	96 989 946	45 868 298	103 036 744	57 102 301	138 977 042	68 054 54	155 012 357
Terre Neuve (morue) kilg.	37 777 346	93 430 036	6 360	7 192	19 602	26 354	41 116	89 518	14 001	25 746
Rogue kilg.	25 196	19 564	215 000	457 000	20 000	60 000	108 475	310 556	122 639	338 042
Huile de foie de morue (barils)	22 904	35 295								
Laugoustes (côte de l'Afrique Occidentale)	322 000	664 000								
II. Pêches en mer et dans les eaux saumâtres										
		430 796 182		501 001 733		611 775 443		689 909 750		888 654 232
		537 416 115		606 603 114		722 560 879		840 100 574		1 057 567 002

TABLEAU XXXVIII.

LA FLOTILLE DE PÊCHE FRANÇAISE (1919-1926).

	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Nombre de pêcheurs . .	106.217	114.468	112.470	116.684	121.223	126.402	129.644	134.532
Nombre de voiliers . . .	18.005	19.582	20.185	20.705	20.740	21.267	20.289	19.812
Nombre de bat. à moteur.	570	689	819	968	1.162	1.827	2.387	3.570
Nombre de bat. à vapeur.	384	379	436	476	494	504	535	566
Tonnage des voiliers . .	120.922	127.572	142.363	149.720	147.462	144.682	152.874	146.457
Tonnage des bat. à moteur.	2.964	3.567	4.589	4.925	6.736	9.295	13.825	20.718
Tonnage des bat. à vapeur.	48.841	57.407	75.183	84.772	87.149	88.936	90.098	109.469

La pêche à la morue a traversé en 1926 une de ses années les plus heureuses et est remontée à peu près au niveau qu'elle avait atteint en 1911, grâce à un rendement de 70 millions de kilogrammes qui ont été écoulés pour 170 millions de francs ; en 1911, cette pêche rapporta en chiffres ronds 28 millions de francs.

En 1925-1926, la pêche de hareng a joui de moins de prospérité qu'en 1924. Elle tomba de 47 millions à 31 millions de kilogrammes, mais la valeur en francs s'éleva de 68 à 72 millions, ce qui tient compte largement de la baisse du franc français.

Une autre branche essentielle de l'industrie de la pêche en France, à savoir la pêche à la sardine, est restée stationnaire en ce qui concerne le rendement quantitatif, pendant les dernières années, de 23 à 25 millions de kilogrammes, mais la hausse des prix est particulièrement frappante dans ce domaine. Le rendement en francs est monté de 77 millions en 1924 à 108 millions en 1926.

Le même phénomène se fait d'ailleurs remarquer dans les pêches au maquereau, au thon et au homard,

Clôturé le 15^e Mars 1928.

VIII. — Extrait des rapports du commandant du « Zinnia »,

Rapport du 19 novembre 1927.

Nous sommes actuellement à la côte belge en période de pêche de l'esprot. Cette pêche s'est beaucoup développée, parmi nos pêcheurs, depuis quelques années ; elle est réellement devenue une « saison » à l'instar, de la saison du hareng à Yarmouth et à Lowestoft, mais en plus petit. L'usage du moteur comme moyen de propulsion, à bord de nos embarcations de pêche, permet à ces dernières de se rendre plus rapidement sur les lieux de pêche, de quitter ces lieux pour un autre, à la poursuite du poisson, aussi de rentrer au port pour écouler les pêches et de repartir aussitôt pour relancer les filets. Outre l'élan donné à cette pêche par l'emploi du moteur, il faut tenir compte de ce que l'esprot, est plus abondant que jadis, sur notre littoral. La grande quantité fournie aux divers marchés de la côte, au cours des dernières années, permet au moins de le supposer. D'une conversation que j'ai eue avec le commandant du garde-pêche britannique « Kennet », il résulte que le pêcheur anglais se plaint beaucoup de ce que l'esprot devient rare sur les côtes britanniques.

Cette pêche est devenue une excellente ressource pour nos nationaux qui en retirent de jolis bénéfices. Le 15 novembre, un pêcheur de Zeebrugge présentait en vente dans la matinée, 2000 kgr. de poisson, au prix de 190 les 100 kgr., puis repartait au large. L'après-midi de ce même jour, les 100 kgr. furent livrés à 149 frs. Comme à Ostende, il existe à Zeebrugge une installation pour la préparation de l'esprot en conserve (méthode scandinave).

Rapport de croisière du 28 novembre au 24 décembre 1927.

La saison de pêche à l'esprot.

Depuis près de six semaines, la saison de pêche à l'esprot a débuté sur notre littoral ; depuis le commencement de novembre, nos pêcheurs ont fait de très jolies captures, mais les prix de vente ont varié d'un jour à l'autre, d'une heure à l'autre.

Les grands vents de l'Est et surtout du Nord-Est, qui ont soufflé pendant la semaine du 10 au 16 décembre, ont certainement beaucoup gêné les opérations de pêche ; la houle a forcé les embarcations à écourter le travail maritime ou à rester au port, en attendant l'accalmie. En effet, le filet à esprot exige la mise au mouillage du bateau : celui-ci se tient le cap au courant, et tient le filet (stroopnet) amarré à la poupe, c'est le courant qui l'entraîne et le tient ouvert. Lorsque la vague est creuse, le navire tangue et roule violemment, surtout lorsque le vent souffle transversalement à la marée. Il en résulte que le filet subit des tractions saccadées et nuisibles, qui contrarient la pêche et la rendent même infructueuse. L'esprot, un peu plus petit, mais très ressemblant au hareng, est un poisson de 10 à 12 cent. Les jeunes apparaissent en grandes masses en février-mars, dans le voisinage des côtes Sud de la Mer du Nord, avec les jeunes harengs et les aloses. C'est ce que les Anglais appellent « whitebait » ; les français « blanchaille » et que les fritures en Angleterre, surtout à Margate, donnent à déguster. En février, le « whitebait » de la Tamise contient 90 % d'esprot, mais en juin il renferme 80 % de jeunes harengs. En septembre et surtout en novembre, l'esprot plus grand, de taille adulte, se montre en grandes quantités, en « bancs » sur les côtes Sud. C'est alors la saison de la pêche sur notre littoral, ainsi que dans l'estuaire de la Tamise. Le port anglais concurrent d'Os-tende, dans ce domaine, est Brightlingsea, dans le comté d'Essex (Tamise).

Les rentrées d'esprot ont été satisfaisantes à Brightlingsea durant les dernières semaines et les pronostics sont bons en ce qui concerne la saison de cette année ; celle-ci sera meilleure

que celle des années précédentes. L'esprot avait quelque peu déserté la côte S. E. de l'Angleterre, au cours des dernières années ; plusieurs acheteurs avaient quitté ce port pour fréquenter les marchés du continent, principalement Ostende ; les industries locales de Brightlingsea en souffrirent beaucoup. Tous les efforts sont faits pour conserver à ce dernier port sa suprématie au point de vue de l'esprot. Le 5 courant, un premier transport quitta Brightlingsea ; le navire suédois *Umboa* emporta 800 barils d'esprot encaqué.

Ce port possède des installations pour la préparation du poisson dont il s'agit, et pour l'extraction de l'huile. Car l'esprot est non seulement dégusté à l'état de friture, mais surtout sous forme de poisson fumé. Il est aussi mis en conserve comme la sardine. On en extrait une huile incolore et inodore, qui s'oxyde vite et qui, par conséquent, perd ses qualités.

La présence des bancs d'esprot est très souvent indiquée au pêcheur par des bandes nombreuses de mouettes, qui suivent ce petit poisson migrateur ; en octobre, celui-ci se trouve encore sur les côtes d'Ecosse et, en novembre, il se trouve déjà sur notre côte, pour disparaître en janvier jusqu'à l'année suivante. Le marsouin vorace fait aussi la chasse à l'esprot ; aussi bien le pêcheur le guette-t-il afin d'être renseigné sur l'endroit où se trouve sa nourriture favorite. Le pêcheur perd souvent un temps précieux à chercher l'endroit où s'est déplacée la masse de l'esprot. Une grande assistance lui serait fournie si, par des moyens quelconques, on pouvait découvrir des groupes importants de poisson. Si l'aviation pouvait dépister sous l'eau un poisson si petit, nos pêcheurs bénéficieraient assurément de l'effort tenté dans ce sens par l'Administration.

Plusieurs essais ont été pratiqués en France pour la sardine et en Grande-Bretagne pour le hareng.

Le long de la côte Ouest de France, dans le golfe de Gascogne, de Rochefort à l'île d'Yeu, la sardine a été découverte, mais au moyen d'un dirigeable « Zodiac ZD, 3 », le 25 août 1921, par le commandant Demongeot et ses six officiers. L'appareillage eut lieu à 7.50 heures. La sardine a été vue sous l'eau, au Sud

de l'île d'Yeu, le long de la côte, en travers des « Sable d'Olonne » et dans le « Pertuis Breton » ; l'observation se termina à 15.15 heures. Je tiens à faire remarquer que la limpidité de l'eau est très accentuée en cette grande baie, que les observations ont été faites par grandes marées d'équinoxe et par une mer très basse, ce qui permettait de découvrir les hauts fonds éclairés par le soleil, qui était alors assez haut à l'horizon (12 heures).

Une seconde observation se fit le 1 septembre 1921, à 15 heures à bord du biplan « *Doran*. » Cette fois, ce fut au large de Saint-Malo, de St Lunaire à la baie de Cancale, que s'effectuèrent les vols à l'aller et au retour. L'avion se tint à une hauteur comprise entre 1.000 et 1.500 mètres, Avec un dirigeable, appareil à déplacement plus lent, il n'est pas nécessaire de s'élever aussi haut. Plusieurs fois encore durant cette observation, la sardine fut reconnue ainsi que d'autres poissons, tels que le chichard.

Le résultat de ces opérations a été favorable et a démontré qu'il est possible en ces endroits d'en faire des applications pratiques.

Mais en Grande-Bretagne, les nombreuses observations qui ont été tentées n'ont pas abouti à un succès. En 1921 et 1923, l'administration des Pêches de la Grande-Bretagne fit procéder à des expériences par hydroavion, près de Felixstowe et de Plymouth, à l'effet de rechercher les bancs de poisson. Ces expériences n'eurent aucun résultat.

L'administration des Pêches de l'Ecosse voulut aussi s'occuper des mêmes recherches, afin de venir en aide à la pêche très importante du hareng. De même, en 1921, puis en 1922, des tentatives furent faites, mais les circonstances ne permirent pas d'effectuer le travail projeté. Ce ne fut que le 9 juillet 1924, que les vols d'observation débutèrent, en toute régularité. Du 9 juillet au 6 août inclus, trente-deux vols furent faits ; leur durée moyenne fut de 4 à 5 heures. Certaines sorties eurent lieu dans l'obscurité, mais il fut constaté que survoler

des flottilles aux filets flottants engendrait des difficultés spéciales et que le résultat serait toujours douteux.

Pendant cette période, il y eut un essai à toutes les heures du jour. Des instruments spéciaux furent utilisés pour surveiller la surface de l'eau de la zone explorée, qui était la baie de St. Andrew ou au large de Troup Head (Moray Firth). Malgré les efforts, la persévérance et la volonté de trois observateurs expérimentés à bord de l'avion, les opérations furent vaines ; aucun hareng ne put être découvert sous l'eau. Pourtant les avions survolèrent parfois des flottilles en pleine pêche du hareng ; le poisson se trouvait donc réellement à cet endroit ; à différentes altitudes rien ne fut remarqué à une profondeur normale. Le rapport rédigé par les observateurs ajoute que peut-être avec un dirigeable on pourrait regarder plus longuement un même point et y découvrir parfois des différences de coloration de l'eau, causées par les bancs de poisson.

Que peut-on déduire de ces deux expériences, apparemment si contradictoires ! Elles ont été entreprises par des officiers, marins d'abord et aviateurs ensuite, officiers habitués à juger rapidement les diverses circonstances qui se présentent en mer, accoutumés à prévoir certains faits, selon les teintes de l'eau. En France, malgré les résultats satisfaisants des expériences, une application pratique n'en a pas été organisée et en Grande-Bretagne le résultat de la tentative a plutôt été défavorable, au point de vue de l'instauration d'un service pour ce genre de recherches.

Aurions-nous avantage à procéder à des expériences identiques, au large de notre littoral, et parviendrions-nous à procurer à nos pêcheurs nationaux quelque assistance dans l'indication des bancs de poisson ?

En premier lieu, nous n'avons dans les eaux côtières que la pêche à l'esprot, poisson migrateur se tenant en groupements serrés. Or, cette pêche se fait à une époque peu favorable de l'année, c'est à dire à l'époque des brumes. En effet, durant ces trois dernières semaines, nous avons eu en mer une atmosphère embrumée, limitant le rayon du cercle de visibilité à

1 ou 2 milles marins. Cela étant, l'avion ne pourrait se tenir à l'altitude nécessaire pour découvrir, en profondeur, un banc de poissons en mouvement. Généralement, en novembre et en décembre, les vents soufflent du large, causant une houle qui agite l'eau profondément et soulève la vase ou le sable des hauts fonds, rendant ainsi les flots très boueux et opaques. A cette époque de l'année, le soleil ne s'élève au-dessus de l'horizon qu'à une très petite altitude, ses rayons atteignent donc la surface par un angle très aigu et n'éclairent, sous l'eau, qu'une profondeur très réduite. La transparence de cette eau devient par conséquent presque nulle, si la houle, comme nous l'avons dit plus haut, a soulevé la vase ou le sable des fonds.

Certains de nos aviateurs prétendent avoir très bien observé la nature des fonds de nos eaux maritimes ; ils disent que les contours des nombreux bancs de sable se dessinaient très clairement lors de vols précédents. Ces vols eurent lieu, sans doute, en été avec toutes les circonstances favorables, avec une eau claire et une forte lumière solaire. Un banc de sable est une chose inerte, de grande étendue, de teinte foncée et uniforme. Le poisson, même en masse, se meut à des profondeurs variables, est très petit et se confond facilement avec la coloration de l'eau et des fonds,

En conclusion, je crois que si l'expérience était tentée sur notre côte, elle devrait se faire en une journée ensoleillée, par temps calme, car une légère vague produit des teintes variées dans l'eau par réflexion de la couleur du ciel, ce qui rendrait, si pas douteuse, du moins difficile, la conclusion des observateurs.

Ostende, le 24 décembre 1927.

Le Commandant,
(signé) : RYEZ.

Rapport du 24 décembre 1927.

La saison de la pêche au hareng à Yarmouth est actuellement presque arrivée à sa fin. Elle a été très favorable aux pêcheurs et aux armements, mais peu rémunératrice pour les organismes qui s'occupent des diverses préparations du hareng en conserve. Après le désappointement que les années précédentes avaient réservé au pêcheur en ce qui concerne le rendement économique, cette saison a été une réelle récompense pour les travaux durs et fatigants de la pêche aux filets dérivants.

Le tableau suivant donne les apports présentés dans ce port depuis le commencement de la saison jusqu'au 10 décembre.

Août et septembre		20.891 crans	16.280
Octobre	8	34.242	11.920
	» 15	97.321	44.872
	» 22	40.578	143.784
	» 29	63.076	52.727
Novembre	5	52.367	45.999
	» 12	66.863	43.829
	» 19	18.721	19.688
	» 26	1.329	8.007
Décembre	3	6.337	3.766
	» 10	3.715	2.196
Total de la saison :		405.490 crans	293,068

Les premiers débarquements eurent lieu le 2 août et provenaient de la zone située au large du Humber. Le 22 septembre, le premier « drifter » écossais « LUPINA » présenta sa pêche. Le plus grand nombre de bateaux fréquentèrent ce port pendant la semaine se terminant en novembre; le 15, il y eut 580 inscriptions.

Le prix moyen du hareng frais s'éleva à 36 sh. par cran et le prix le plus élevé fut de 140 sh. par cran. La flottille de pêche, qui prit Yarmouty comme marché, se composait de

653 bateaux écossais (714 en 1926), 112 bateaux de Yarmouth, 13 de Lowestoft et 6 de Shields, ce qui fait un total de 784 bateaux. Le nombre de bateaux de Yarmouth a fortement décliné depuis que plusieurs unités ont été déclassées et non encore remplacées. Le temps a été en général favorable en octobre ; à la fin de ce mois, quelque mauvais temps fit assez bien de ravages dans les filets.

Cette année, les lieux de pêche où se trouvaient les bancs de harengs furent assez éloignés de Yarmouth ; alors que l'an dernier le hareng se trouvait de 16 à 20 milles de ce port, cette année les bateaux durent faire de 30 à 70 milles pour trouver le banc.

La valeur totale des rentrées a atteint environ 750.000 £. A Lowestoft, le total des débarquements a été de 290.196 crans, contre 287.245 crans l'an dernier. La totalité des ventes produisit 482.519 £. contre 435.975 £. en 1926.

Le commandant,
(sé) : RYEZ.

TABLEAUX STATISTIQUES

	Pages
Tableau I. Répartition des bateaux à voile pontés, d'après le tonnage net et la force motrice auxiliaire	10-11
— II. Répartition des vapeurs de pêche ostendais, d'après le tonnage net	12
— III. Embarcations ouvertes ou mi-pontées avec indication du nombre d'hommes d'équipage	13
— IV. Composition de la flotille de pêche d'après la force motrice	14
— V. Répartition générale des embarcations (ouvertes et pontées) d'après les équipages	15
— VI. Entreprise dépendant d'une société commerciale	16
— VII. Embarcations belges qui ont pêché en 1927 dans l'Escaut occidental, conformément aux articles 6-11 de la convention de La Haie	17
— VIII. Répartition du personnel des bateaux pontés à moteur et à voile, d'après le tonnage net de la chaloupe	21
— IX. Répartition du personnel des chaloupes à vapeur à Ostende, d'après le tonnage net des bateaux	22-23
— X. Composition du personnel belge des bateaux de pêche pontés (vapeur, moteur et voile).	24
— XI. La production de la pêche à vapeur à Ostende (1912-1927)	29
— XII. Produit de la vente à la minque communale à Ostende en 1927 (en francs)	30-31
— XIII. Tableau général des apports de poisson à Ostende pendant l'année 1927 (en kilogr.)	32-33
— XIV. La production de poisson de fond des chaloupes à moteur, d'après la vente dans les minques d'Ostende, Blankenberghe, Nieuport et Zeebrugge (1924-1927)	34
— XV. La production de poisson de fond des voiliers, d'après la vente dans les minques d'Ostende, Blankenberghe, Nieuport et Zeebrugge (1912-1927)	35

	Pages
— XVI. La production de poisson de fond de la flotille de pêche, d'après la vente dans les minques du littoral (1912-1927)	36
— XVII. La vente de hareng frais dans les minques côtières en 1924-1927	41
— XVIII. La vente de poisson dans les principales minques du pays (1919-1927).	42-43
— XIX. Les expéditions de poisson à la minque de Bruxelles (1913-1927),	44-45
— XX. Tableau des principales espèces de poisson vendu à la minque de Bruxelles (1921-1927)	46-47
— XXI. La vente de poisson étranger dans les minques du littoral (1920-1926)	48
— XXII. Tableau de la vente de poisson à la minque d'Anvers (1916-1927)	50
— XXIII. Quantités de poisson de mer transportées par chemin de fer en 1927 des gares du littoral vers les centres de consommation du pays et à l'étranger (en tonnes)	51
— XXIV. Situation de la caisse de secours des victimes des accidents de mer à Ostende (1917-1927)	71
— XXV. Nombre des élèves des écoles de pêche (1911-1927)	72-73
— XXVI. Les résultats des examens pour la collation des bourses d'apprentissage dans la pêche maritime (1909-1927).	74-75
— XXVII. Situation de la caisse de prévoyance et de secours des marins-pêcheurs à Ostende (1916-1927)	76-77
— XXVIII. Activité de la caisse de prévoyance et de secours des marins-pêcheurs à Ostende de 1918 à 1927.	78-79
— XXIX. Situation de la caisse de prévoyance et de secours des pêcheurs de La Panne (1917-1927)	80-81
— XXX. Quantité et valeur du poisson débarqué en Angleterre et au pays de Galles (1917-1926). Pêche Anglaise)	83
— XXXI. Nombre et tonnage des bateaux de pêche de 1 ^{re} classe, en activité dans les diverses pêches en Angleterre, le pays de Galles et l'île de Man (1916-1926)	84
— XXXII. Développement de la flotille de pêche écossaise de 1917 à 1926	89
— XXXIII. Quantité et valeur du poisson débarqué sur les côtes écossaises de 1920 à 1926	90-91

	Pages
— XXXIV. Développement de la flotille de pêche écossaise de 1916 à 1926 (suite).	92
— XXXV. Composition de flotte de pêche néerlandaise (1916-1926)	95
— XXXVI. Quantité et valeur du poisson débarqué de 1916 à 1926 par toutes les industries de pêche maritime aux Pays-Bas.	96
— XXXVII. Rendement en francs de la pêche maritime en France. Pêches par bateaux et à pied (1922-1926)	101
— XXXVIII. La flotille de pêche française (1919-1926)	102

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
Rapport	5
I. Les entreprises et les bateaux de pêche	5
II. Le personnel de la pêche maritime	18
III. La production	25
IV. Le commerce de poisson de mer	37
V. Travaux exécutés dans l'intérêt de la pêche maritime	49
VI. L'enseignement professionnel des marius-pêcheurs	54
Œuvre Royale de l'Ibis	56
Ecole communale de pêche d'Ostende	58
L'Ecole libre de pêche « Pastor Pype », à Ostende	59
id. id. de La Panne	65
id. id. de Nieuport	66
id. id. de Heyst-sur-Mer	67
id. id. de Blankenberghe	68
id. id. d'Oostduinkerke	68
id. id. de Coxyde	69
VII. La pêche maritime dans les pays voisins	82
L'Angleterre	82
L'Ecosse	87
Les Pays-Bas	93
La France.	100
VIII. Extraits des rapports du commandant du « Zinnia ».	
Rapport du 19 novembre 1927	104
Rapport de croisière du 28 novembre au 24 décembre 1927	105
Rapport du 24 décembre 1927.	110

