

LA PECHE DE LA SARDINE SUR LES
COTES DE FRANCE

(D. l'Epicurie Française).

Les pêcheurs bretons et vendéens semblent vouloir se décider à rompre avec la vieille routine qui rend leur pêche stérile. La lumière leur est venue d'Arcachon.

La réussite de quelques hardis armateurs de ce port a porté ses fruits et semble avoir fait une profonde impression sur nos entités Bretons.

C'est dans le bassin d'Arcachon que le bateau à pétrole a trouvé sa première application pour la pêche de la sardine, il y a bientôt deux ans. Il est curieux de remarquer que cette innovation eut lieu justement dans le port de la côte le moins qualifié et le moins bien placé pour un tel essai; en effet, il y a à Arcachon, une barre située à l'entrée du bassin et les passes dangereuses que les bateaux doivent franchir pour entrer ou pour sortir.

Le petit bateau sardinier à rames ou à voiles à un rayon d'action faible et limité à quelques milles de son port d'attache. À Arcachon on l'a remplacé par le bateau à moteur à pétrole à tonnage moyen à rayon d'action bien plus étendu. Il peut aller chercher la sardine au large, où elle se trouve, et la rapporter dans des conditions de rapidité et de fraîcheur exceptionnelles, tout en ne modifiant pas la méthode de pêche à la rogue et au filet breton. On ne change pas non plus les équipages qui demeurent recrutés dans la même population maritime des côtes.

Le bateau à moteur renforcé de "Doris" donne un rendement considérablement supérieur à celui de l'ancien canot sardinier.

À Arcachon on a commencé par construire les "Pinasses" de vingt-six pieds de long avec moteur de 6 à 8 chevaux. Les vieux "Doris" étaient mises à bord et pêchaient sur les lieux de pêche, et pêchaient elles-mêmes comme le bateau à moteur qui les avait transportées.

Grâce à la puissance de déplacement, cette faculté d'aller au large, très loin, rechercher les bancs de sardines et de rapporter à terre le poisson avec une extrême rapidité a donné des résultats surprenants.

Après ce fut une fureur de constructions de "Pinasses à pétrole"; une centaine furent construites. Ce fut un emballement qui dure encore et qui s'est étendu à tous dans la région. L'expérience a montré seulement augmenter le tonnage du bateau. Le type qui semble adopté est de 40 à 50 pieds de long et 15 à 20 chevaux de force, plusieurs "doris" à bord et 7 hommes d'équipage.

L'expérience a été concluante; en effet ces bateaux sont d'un mécanisme suffisamment simple pour que les marins les conduisent eux-mêmes sans qu'il soit be-

GEO. GONTHIER

EXPERT COMPTABLE ET AUDITEUR

Chambres 205 à 209 EDIFICE WILSON
11 et 17 Cote de la Place d'Armes. - MONTREAL.
TEL. BRIZ, MAIN 2701

BANQUE DE MONTREAL

(FONDEE EN 1817)

CONSTITUEE PAR ACTE DU PARLEMENT

Capital tout payé.....\$14,400,000.00

Fonds de Réserve..... 12,000,000.00

Profits non Partagés..... 217,628.56

SIEGE SOCIAL, MONTREAL.

BUREAU DES DIRECTEURS

Le Très Hon. Lord Strathcona and
Mount Royal, G.C.M.G., Président Honorable
Hon. Sir George Drummond, K.C.M.G., C.V.O.,
Président

Sir Edward Clouston, Bart., Vice-Président James Ross

A. T. Paterson Hon. Robt. Mackay

R. B. Angus Sir William Macdonald

E. B. Greenhields C. R. Hosmer

Sir Thos. Shaughnessy, K.C.V.O., David Morrice

Sir Edward Clouston, Bart., Gérant-Général

A. Macnider, Insp. chef et Surlint. des Succursales.

H. V. Meredith, Asst. Gérant-Général et Gérant à Montréal.

C. Sweeny, Surintendant des succursales de la
Colombie Anglaise.W. E. Stavert, Surintendant des succursales des
Provinces Maritimes.

F. J. Hunter, Inspecteur N. O. et Succursales C. B.

E. P. Winslow, Inspecteur, Succursales Ontario

D. R. Clarke, Inspecteur Succursales Provinces
Maritimes et Terre-Neuve

SUCCURSALES :

134 Succursales au Canada.

Grande-Bretagne, Londres, Bank of Montreal—

47 Threadneedle St., E. C., F. W. Taylor, Gérant.

Etats-Unis, New-York—31 Pine St., R. Y. Hebden

W. A. Bog et J. T. Molineux, Agents.

Chicago, Banque de Montréal—J. M. Greata, Gér.

Spokane, Wash., Bank of Montreal

Terre-Neuve: St. John's, Bank of Montreal

Birchy Cove, Baie des Isles, Bank of Montreal

Mexico, D. F., Bank of Montreal.

T. S. C. Saunders, Gérant

Richmond and Drummond
Fire Insurance Company.Siège Social: Fondée
RICHMOND, QUÉ. EN 1879Capital \$250,000
Déposé au gouvernement du Canada 80,000HON. WILLIAM MITCHELL, Président.
ALEX. AMES, Vice-Président.
J. C. McCaig, Gérant. S. C. FOWLER, Secrétaire
J. A. BOTHWELL, Inspecteur.JUDSON G. LEE, Agent Résident,
Edifice Guardian Building, 160 St Jacques
MONTREAL, QUÉ.On demande des agents dans
les districts non représentés.

soin de rechercher des spécialistes. Le prix de revient est modique et le rendement considérable à ce point, qu'à dès la première année d'exploitation, le capital engagé dans la construction du bateau est entièrement remboursé.

L'accroissement de la production des sardines pêchées à Arcachon est tel depuis cette innovation, que depuis quelques mois de nombreuses usines viennent s'y créer. Il y a dix-huit mois, il n'existait à Arcachon qu'une seule usine, celle de la maison D. & G. de Bordeaux; aujourd'hui, on en compte déjà douze et on en construit encore de nouvelles. Des usiniers accourent de tous les points de la Vendée et de la Bretagne.

Les industriels qui construiraient des bateaux sardiens à moteurs d'un tonnage moyen, pourraient, par exemple, avec une escadrille d'une douzaine de bateaux portant chacun 3 ou 4 "doris", se déplacer facilement et aller pêcher au large sur n'importe quel point de la côte où seraient signalés des bancs de sardines, et la pêche serait certes plus forte encore aux Sables d'Olonne, au Croisic, à Concarneau, à Douarnenez, etc. qu'à Arcachon.

Ces bateaux pourraient amener très rapidement les produits de leur pêche sur l'un de ces points et écouleraient facilement le poisson, vu le grand nombre de mareyeurs et d'usiniers qui existent partout sur tous les points de la côte et qui attendent le poisson.

Ce nouveau mode de pêche a pour résultat d'amener le poisson à terre bien plus vite, par conséquent, bien plus frais; car, qu'il y ait vent, grand calme, courant contraire, bonne ou mauvaise mer, le bateau à moteur regagnera vite la terre pour y débarquer sa pêche, tandis que l'ancien bateau sardinier breton ne rentre souvent que tard dans la nuit, après 12 ou 14 heures d'efforts, luttant contre les éléments, les vents, les courants, etc. apportant ainsi un poisson fatigué et en moins bonne condition.

L'emploi des bateaux à moteur à pétrole amènerait encore en outre, une augmentation considérable des jours de pêche. On admet maintenant que jamais la sardine n'a cessé d'exister sur le littoral, mais que leurs bancs séjournent plus ou moins loin de la côte. La période des crises sardiennes se produit lorsque les bancs se trouvent en dehors des rayons d'action des pêcheurs, tandis que les années d'abondance ne se produisent que lorsque la sardine vient se jeter littéralement dans les ports. Il en résulte que des bateaux à moteur ayant un rayon d'action étendu, pourraient pêcher en toute saison, et les campagnes sardiennes pourraient ainsi durer constamment au lieu de quatre mois (moyenne ancienne).

À Arcachon, ainsi que je le dis au commencement de cet article, les résultats,