

jours, avant de revenir à terre vendre leur poisson qu'ils conservent dans la glace ; les pêcheurs de Boulogne ou de Fécamp, eux, vont capturer le maquereau dans l'Océan, au voisinage de l'Irlande, ou le hareng dans la mer du Nord ; les thoniers du golfe de Gascogne pêchent souvent à près de cent milles au large. Nous avons ainsi près de vingt mille marins (montant deux mille bateaux environ) dont l'existence s'écoule loin du littoral. Or, malgré les qualités toutes spéciales que possèdent la plupart des patrons pour l'exploitation des terrains de pêche, malgré l'endurance de nos inscrits—and pour l'acquisition desquelles il n'est évidemment pas utile d'instituer des cours spéciaux,—il est incontestable que la plupart sont très ignorants des notions de *navigation* qui leur sont nécessaires pour pratiquer les industries de la haute mer.

Pour les patrons pêcheurs d'Islande il est exigé un brevet spécial. Eh ! bien, sans demander rien d'analogie aux autres marins, l'administration voudrait arriver à ce qu'ils posséderont du moins des connaissances suffisantes pour que la vie des équipages ne soit pas trop souvent—and toujours inutilement—exposée. Elle veut donc, non pas créer des écoles de pêche, mais elle veut encourager l'initiative privée afin que des sociétés locales d'enseignement professionnel se créent dans le but de fournir aux marins-pêcheurs les notions qui leur sont aujourd'hui indispensables comme dans un autre ordre d'idées, les sociétés polytechnique, philotechnique et l'Union française de la jeunesse fournissent une instruction assez relevée aux adultes. Encore que l'Etat doive accorder une subvention pour aider au fonctionnement de ces sociétés, il est certain qu'on atteindra ainsi très économiquement le but cherché.

L'ŒUVRE DES ÉCOLES NOUVELLES

Au congrès de sauvetage qui s'est réuni l'an dernier à Saint-Malo, un vœu a été émis d'ailleurs dans ce sens et, comme conséquence, une Société s'est formée à Paris, sous la présidence de M. E. Cacheux et sous la présidence d'honneur de l'amiral Ch. Duperaé et de M. Jules Simon, de façon à faciliter, par ses apports pécuniaires, la genèse et le fonctionnement des associations locales qui devront inspirer, dans leurs moyens d'action, des conditions morales et économiques de la population maritime. Il est logique de voir un congrès de sauvetage provoquer une pareille création. La plupart des cas de pertes totales par force majeure proviennent en effet, le plus souvent, de l'ignorance du patron, en matière de navigation, d'atterrissement et même de manœuvre. Or, l'on exige des caboteurs qui souvent n'ont pas trois hommes d'équipage, une instruction spéciale, il est naturel qu'on se préoccupe des pêcheurs en haute mer qui sont au nombre de cinq à vingt-cinq à bord de leur bateaux.

On s'est demandé, un moment, si les écoles nouvelles ne feraient pas double emploi, précisément, avec les écoles officielles d'hydrographie où se font les cours pour les maîtres au cabotage. Mais, ne voulant donner aucune allure officielle à cet enseignement des pêcheurs, reconnaissant d'ailleurs que ceux-ci ont besoin de notions différentes de celles des caboteurs, on ne pouvait s'arrêter à cette objection. Il faut dire encore que, pour suivre les cours d'une école d'hydro-

graphie, les marins eussent dû consacrer un temps et de l'argent qui leur manquent. Les sociétés locales, elles, doivent faire leurs cours de façon à tenir compte des nécessités de la pêche, gratuitement et sans prendre au marin le temps qu'il doit employer à l'exercice de son métier.

On a craint encore qu'il ne fût impossible de rendre cet enseignement suffisamment élémentaire pour être profitable à des gens frustes et que l'on représente comme absolument illettrés. Or, aujourd'hui, la plupart des jeunes marins ont une instruction primaire suffisante. De plus, de même que pour faire une division ou extraire une racine carée il n'est pas nécessaire de connaître la théorie mathématique de ces opérations, de même il peut être donné aux pêcheurs des notions sommaires, mais exactes, de navigation, débarrassées de toute considération purement théorique.

L'INDISPENSABLE SAVOIR

L'Angleterre, la Belgique, la Norvège, etc.... ont des écoles professionnelles pour leurs pêcheurs. Chez nous, il est urgent que l'on voie s'en créer aussi ; pour la sécurité de nos marins et pour la prospérité de leur industrie. Outre les notions de navigation on donnera aux inscrits quelques connaissances sur l'hygiène spéciale qui leur convient, on leur apprendra les règlements qui régissent leur industrie.... Il n'est donc pas question de leur apprendre l'alologie, la zoologie, l'hydrographie, etc.... On pourra mettre en garde, par contre, ceux de nos pêcheurs qui ont à bord des cabestans à vapeur, contre le danger qu'ils courent en chargeant les soupapes de leurs chaudières et ne soignant pas suffisamment leurs moteurs. Une lettre de l'ingénieur ordinaire de Boulogne signalait, dernièrement, ces causes d'insécurité pour nos pêcheurs ; or, huit jours après, un malheureux hasard voulait qu'une chaudière éclatât en mer—accident qui eût pu être évité si le patron avait su entretenir son engin.

D'ailleurs, pour vous montrer que cet enseignement répond à un besoin, je puis vous dire qu'aussitôt que le congrès de Saint-Malo eut émis le vœu dont je vous ai parlé, la municipalité de Croix proposa immédiatement qu'une école fût créée dans cette localité. Or, cette municipalité est presque exclusivement composée de pêcheurs ou d'anciens pêcheurs. Aux Sables d'Olonne et à Boulogne, les marins font le meilleur accueil aux projets d'écoles de M. Odin et du docteur E. Canu. Enfin, à Croix, cette année même, des conférences ont été faites par M. Guillard (de Lorient), et ont été suivies par cinquante-deux élèves de vingt à trente-cinq ans.

Pour le moment, il n'est question que de donner une instruction nautique aux pêcheurs qui en ont le plus besoin. Dans l'avenir, on pourra voir si l'œuvre peut étendre son champ d'action.

Les encouragements de la Marine à cette œuvre sont la conséquence, du reste, des efforts que, patiemment, cette administration fait pour réaliser son plan d'ensemble dans l'amélioration du sort du marin, et dans lequel se trouvait la "création d'assurances mutuelles pour les avaries et pertes de bateaux et d'engins", aujourd'hui réalisée dans beaucoup de ports.

L'idée de donner un enseignement professionnel aux