

LE RÔLE DU BOIS DANS L'INDUSTRIE DE LA PÊCHE MARITIME (1)

Le Canada se glorifie à juste titre de posséder les pêcheries les plus vastes et les plus poissonneuses du monde entier, tant sur ses côtes que dans ses lacs innombrables disséminés sur tout son territoire et qui contiennent à eux seuls plus de la moitié des eaux douces du globe. Grâce à sa situation exceptionnelle sur trois grands océans, il bénéficie d'une étendue de côtes atteignant, sur les océans Pacifique et Atlantique seuls, plus de 12,000 milles, sans compter les accidents géographiques formés par ses anses et autres échancrures littorales. A cela il joint, outre ses Grands Lacs qui sont de véritables mers intérieures, le système hydrographique du Nord qui, bien que peu connu, offre aux initiatives publiques et privées, pour la chasse aux mammifères marins surtout, de vastes champs à moissonner, dont la valeur n'est pas douteuse. Aussi n'est-il pas exagéré de dire que, doté de pareils avantages naturels et pour peu que l'on intensifie l'exploitation de certaines branches de l'industrie malheureusement trop négligées jusqu'ici, le Canada se verra avant longtemps à la tête du monde par la richesse et la variété des produits de ses eaux.

Mais l'exploitation en grand de la pêche et des autres industries connexes sur un terrain presque immensurable ne va pas sans la mobilisation d'une véritable armée de marins et d'ouvriers, la construction de flottilles nombreuses, l'aménagement d'une multitude de ports et l'emploi d'une immense quantité d'engins et de matériel de toutes sortes. Pour ne

(1) Conférence faite à l'Association technologique de langue française d'Ottawa, le 13 octobre 1926.

parler que de la pêche maritime, qui est de beaucoup la plus importante au Canada, cet outillage et ces matériaux entraînent forcément un budget de dépenses très élevé. Les matières premières qui entrent dans la composition des vaisseaux, des constructions maritimes et des agrès de pêche atteignent souvent des prix presque prohibitifs pour le marin pêcheur forcé par un système de crédit déplorable de se procurer toutes ces avances à valoir sur la prochaine saison et réduit à compter sur les aléas d'une industrie où les éléments et le hasard jouent parfois un grand rôle. Le bois qui, par exemple, est l'article le plus universellement demandé, se fait, sur les côtes de l'Atlantique surtout, de plus en plus rare et coûteux. Aussi serait-il intéressant, au double point de vue technique et économique, d'en examiner les applications dans les diverses sphères d'activité de ce grand domaine. C'est le but que nous nous sommes proposé en préparant cette étude. Ayant eu l'avantage de vivre pendant plusieurs années au milieu des populations de la côte et, au surplus, de visiter encore tout récemment quelques-uns des principaux ports de pêche du golfe Saint-Laurent, nous avons pu, à loisir, nous pénétrer de l'importance du problème du bois et constater que, aujourd'hui plus que jamais peut-être, la Forêt et la Mer s'inféodent dans le royaume industriel de la pêche par des liens que notre économie maritime actuelle ne permet pas de dissocier.

I.— LES FLOTTILLES DE PÊCHE

Nous sommes loin, il est vrai, des temps épiques où les peuples riverains de la mer devaient compter uniquement sur la Forêt pour les éléments nécessaires à leurs constructions navales. Les étranges nefes égyptiennes et grecques, les gracieuses trirèmes romaines, les redoutables drakkars des pirates scandinaves, les légères caravelles espagnoles ont, avec l'avancement de la civilisation, cédé leur place à de

nouveaux types de vaisseaux qui, eux-mêmes, avec l'apparition de la vapeur et l'introduction de méthodes nouvelles de propulsion marine, ont été relégués à l'arrière-plan pour faire place à des navires d'une structure et d'une composition toute différente. Pendant de longs siècles, le modeste bateau de pêche n'était qu'une frêle coque de noix ballottée par les vagues. Depuis une quarantaine d'années, à la suite d'une exploitation abusive de leurs pêcheries littorales, certains pays maritimes européens se sont vus forcés d'étendre chaque jour davantage leurs opérations de pêches côtières. Ils ont, dans ce but, emprunté à la marine marchande des types de vaisseaux d'acier dont le principal représentant est le *chalutier*, d'origine française. De ce jour était créée la pêche *hauturière* ou pêche au large, auxiliaire, si l'on veut, de la *grande pêche* ou pêche lointaine et concurrente de la *petite pêche* ou *pêche côtière*, mais destinée vraisemblablement à les supplanter toutes deux. Si grande est aujourd'hui la vogue des chalutiers dans les pays de l'Europe occidentale que l'Angleterre et le pays de Galles, pour ne citer que ces deux-là, leur doivent 95 p. 100 de l'apport total de leurs pêcheries maritimes. Au Canada, le champ à exploiter étant plus vaste et plus prolifique, les exploitants moins nombreux et la concurrence se trouvant par là même réduite, les chalutiers à vapeur n'ont pas trouvé jusqu'ici la faveur dont ils jouissent à l'étranger. Notre flotte de pêche est encore, comme au temps des Normands et des Biscayens, presque entièrement constituée de bateaux en bois et on peut dire en toute sûreté que les tritons continueront encore pendant longtemps à payer aux dryades le tribut que la métropole réserve désormais à Vulcain.

Faisons maintenant un bref examen des différents genres de bateaux en usage, à l'heure actuelle, dans nos pêcheries maritimes. Dans la pêche *en haute mer*, les armateurs utilisent, en outre d'une quarantaine de chalutiers et autres navires à vapeur dont nous avons déjà parlé, de grands voiliers

connus sous le nom de *trois-mâts* ou des bâtiments de quarante à cent tonneaux appelés *goélettes* (schooners). L'ancien procédé de *pêche à bord* ayant été remplacé par la pêche à la *ligne de fond* (harouelle), celle-ci se pratique dans des embarcations détachées du navire, qui portent le nom de *doris*. Chaque goélette armée en pêche en possède ordinairement une vingtaine que l'on conserve emboîtés les uns dans les autres pendant les traversées du port d'armement aux lieux de pêche et *vice versa*. Le doris est monté par deux *ligneurs* ou *dorissiers* : le *patron*, qui dispose les lignes de pêche, et l'*avant*, ordinairement un mousse, qui manie les avirons.

Pour les fins d'opération de la *petite pêche*, l'embarcation par excellence est la *barge* (fishing boat), barquette non pontée qui ne quitte jamais la terre de vue et revient chaque soir vers l'anse natal où elle est mouillée au *tangon* (1) ou halée à sec et remise, à force d'hommes ou de chevaux, hors de la portée des vagues. Ces barges, les plus grandes surtout et en particulier celles dites de *Canso*, sont pourvues d'un doris ou d'un canot de service qu'elles laissent au tangon à leur départ pour les fonds de pêche. Elles sont en outre munies d'un petit barillet de *boëtte* ou appât, de lignes à mains enroulées sur un dévidoir en bois nommé *travouil*, d'une *gaffe* à manche de bois et d'une *écope* ou *baquet* pour puiser et rejeter à la mer l'eau qui pénètre à bord par les jointures de l'embarcation.

Arrêtons-nous quelques instants à l'entrée d'un port de pêche et, dans le calme prestigieux d'un beau soir d'été, assistons à l'arrivée d'une flottille de morutiers chargés de fraîche marée et ralliant à toute essence leur point de mouillage. Voyons-les, sous le jour qui s'épuise, dévider dans leur sillage ces longues traînées de fils d'or chatoyant au soleil

(1) Mouillage constitué d'une ancre laissée en permanence au fond ou d'une *piquace* formée d'un gros quartier de roche retenu entre deux pièces de bois, et que l'on repère au moyen d'une bouée à pavillon façonnée soit en liège, soit en bois.

mourant. Spectacle unique et grandiose comme on n'en peut voir sur nos fleuves ni sur nos lacs. Mais laissons là le côté esthétique pour nous occuper d'un aspect plus positif de la question.

Dans la construction de cette flottille, la Forêt se range la première en ligne de compte par la production des matières premières qui entrent dans la structure des bateaux. Car c'est elle qui a fourni le chêne, le frêne ou l'épinette des membrures, le sapin, la pruche, le chêne ou la pitchpine des varangues, de la quille, de l'étrave, de la carlingue, de l'étambot, des baux, du bordé ; le pin ou l'épinette des rames et des mâts. C'est elle encore qui a donné en sous-produit le *bré* ou goudron indispensable à l'étanchéité des goélettes et des barges, des doris et autres petites embarcations.

Tout compte fait, on peut juger de l'énorme quantité de bois de toute première qualité qu'on a dû utiliser pour monter et entretenir des flottilles de pêche comme, par exemple, celles de Lunenburg, de Halifax et de Yarmouth (Nouvelle-Écosse) ; de Saint-Jean et de Caraquet-Miscou (Nouveau-Brunswick) ; de Percé, de Paspébiac et de l'Étang-du-Nord (Québec) ; et des rivières Fraser, Skeena et Naas (Colombie-Anglaise).

Sur la côte du Pacifique, les pêcheries de saumon, de flétan, de hareng, de morue et de baleine (1) mobilisent plus de 5600 bateaux. Dans l'Atlantique et le golfe Saint-Laurent, la pêche de la morue, du homard, de la sardine, de l'éperlan, du hareng, du maquereau, de l'églefin, du flétan, de la merluche, etc. (1), en occupe 24,697. Les statistiques de 1924, les dernières publiées, estiment le nombre total des bateaux de pêche opérant dans les eaux canadiennes à 35,316, y compris 4852 unités engagées dans les pêcheries intérieures, soit en tout une valeur de \$11,841,061.

(1) Ces espèces sont présentées ici dans l'ordre d'importance de leur rendement.

II.— LES ENGINS DE PÊCHE

La pêche est, en toute évidence, l'industrie la plus ancienne pratiquée en Amérique par les peuples d'origine européenne. Il est toutefois difficile d'établir avec précision l'époque où l'on a commencé à l'exploiter. D'aucuns veulent en faire remonter l'origine à l'an 1390, époque de la découverte de l'île des Bacaleos ou île des Morues (Terre-Neuve) par les Basques ; d'autres lui assignent une origine plus lointaine encore. Mais un fait certain, en tout cas, c'est que les Normands, les Bretons et les Basques la pratiquaient sur nos côtes il y a plus de quatre cents ans. Aussi, s'il est un genre d'outillage sur lequel le progrès n'a, pour ainsi dire, exercé aucune influence, c'est bien, comme on l'a remarqué d'ailleurs, les engins de pêche. Tels ils étaient il y a des siècles, tels ils sont encore aujourd'hui, à de rares exceptions près. On a dit qu'en France on pêchait encore comme sous les Mérovingiens. Au Canada et sur les côtes de l'Atlantique, surtout, où se sont implantées les méthodes européennes, l'évolution des engins de pêche a été lente. En maints endroits du golfe Saint-Laurent, on pêche encore comme pêchaient les Normands et les Basques au temps de Nicolas Denys et de François Doublet. (1)

Dans cette étude, qui ne vise que l'utilisation du bois, nous n'avons pas à nous occuper de la pêche à la ligne, aux cordes ni aux filets, sauf le cas du *chalut* qui nous intéresse incidemment. Nous ne décrirons donc que quelques types d'engins dans la fabrication desquels le bois intervient en tout ou en partie comme, par exemple, le chalut à *panneaux* ou à *perche*, les casiers à crustacés, les parcs à pêche, les

(1) Aux lecteurs de la revue désireux d'étudier de plus près les mœurs de nos marins laurentiens et leurs méthodes de pêche, nous conseillons un voyage aux îles de la Madeleine où l'on trouve aujourd'hui le type le plus représentatif de l'âme acadienne. Le réseau National du Canada offre aujourd'hui de magnifiques occasions aux voyageurs qui veulent visiter l'Est du Canada.

nasses en osier et les petits agrès tels que l'épuisette, la *fouine*, le harpon, la gaffe, le dard, le *piquois*, le pêche-coques, etc.

Le *chalut à panneaux* (otter-trawl), employé par les chalutiers à vapeur dans la pêche dite *au poisson frais* (morue, flétan, turbot, etc.), doit son nom aux deux panneaux de bois qui le flanquent de chaque côté, de façon à maintenir ouverte une poche d'environ 90 pieds de profondeur traînant sur le fond. Ces panneaux ont de 7 à 9 pieds de longueur et environ 3 pieds de hauteur. La ralingue supérieure de l'appareil est formée d'une haussière qui en supporte le dos et la ralingue inférieure se compose d'un câble d'acier garni de rouleaux de bois. Elles sont, toutes deux, tendues d'un panneau à l'autre et, en s'écartant, forment une vaste nasse d'environ 18 pieds de hauteur, à l'intérieur de laquelle se trouve un second filet destiné à renforcer le premier. Le poisson, une fois engagé dans cette poche, ne peut plus s'échapper. Cet engin est traîné ordinairement par deux bateaux, mais on en a construit de nouveaux modèles manœuvrés par un seul navire, d'où économie de main-d'œuvre et de combustible. Le chalut à panneaux est un perfectionnement du chalut à *perche* ou à *vergue* dont se servent toujours les voiliers pour la pêche du poisson plat : flétan, raie, turbot, sole, etc. La statistique de 1924 établit ces divers types de chaluts au nombre de 14,039.

Les *casiers à crustacés* sont des pièges construits en lattes et servant à la capture des homards, crabes, crevettes, etc. Ceux à homard, communément appelés *cages* (Iles de la Madeleine) ou *trappes* (Nouveau-Brunswick), sont, en principe, de petites nasses à claire-voie en forme de souricière. Ils ont environ quatre pieds de longueur, deux pieds de largeur et un pied et demi de hauteur. Leur base est plate et les côtés sont arrondis en anse de panier. L'une de leurs extrémités se compose d'un petit filet à mailles étroites, légèrement rentré et pourvu au centre d'un cerceau d'éclisse

servant d'accès aux homards, qui sont attirés à l'intérieur par un appât constitué de quelques harengs passés dans des brochettes de bois. Si l'on considère que chaque homarderie est desservie par une flottille qui peut atteindre jusqu'à cent barges et qu'une seule embarcation peut tendre jusqu'à 400 de ces engins, on aura une assez juste idée de la quantité de bois employée dans la fabrication des casiers et de l'importance du travail de confection et de réfection d'un homardier durant les longues journées de la morte-saison.

Suivant les statistiques publiées par le département des Pêcheries, le nombre des casiers à homard s'élevait à 1,576,928 et celui des casiers à crabes à 5967.

Les *parcs à pêche*, mieux connus au Canada sous le nom générique de *pêches*, sont des installations fixes de barrage destinées à capturer, à marée basse, les poissons qui s'approchent des rivages pendant le flux de la mer. Ce mode de pêche est très ancien puisqu'il était en usage jadis chez les Romains. En France, on en connaît plusieurs espèces portant les diverses appellations de *bouchots*, *bordigues*, *madragues*, etc. On les érige le plus souvent en forme d'angle, dont les deux côtés, retenus dans le sable par des pieux, sont construits en clayonnages ou fascinages, et dont le sommet est occupé par une nasse ou un verveux. Ces parcs se rencontrent partout sur nos plages maritimes pendant la belle saison et servent à prendre toutes les espèces de poissons qui fréquentent la côte : esturgeon, turbot, alose, plie, hareng, tanche, sardine, morue naine, capelan, éperlan, etc.

Dans la catégorie ci-haut se rangent aussi les *nasses en osier*, engins qui ont la forme des verveux et que l'on pose à l'embouchure des rivières communiquant avec la mer pour prendre les anguilles et autres poissons à peau visqueuse qui montent ou descendent au gré du courant.

On désigne sous le nom d'*époussette* ou plutôt de *salebarbe* un petit agrès composé d'un long manche en bois et d'un cercle métallique autour duquel est attaché un filet en forme

de cône renversé. Cet appareil sert à pêcher le poisson dans les viviers ou à manipuler le poisson à terre ou dans les embarcations.

Sur les côtes de la Gaspésie, on fait usage pour la pêche à l'anguille d'un instrument nommé *fouine* ou *niggog* par les habitants. C'est une sorte de fourche constituée d'un manche en bois et d'un nombre variable de dents terminées, comme l'hameçon, par une barbe et un ardillon. En France, on la connaît sous les appellations les plus curieuses. Le pêcheur la plonge, au hasard, dans la couche de vase des étangs ou des marais et si, par bonheur, un poisson se trouve enferré, il ne peut plus s'échapper. Ce genre de pêche à l'aventure se pratique ordinairement la nuit, au flambeau ; il est des plus pittoresques.

Le *harpon*, la *gaffe*, le *dard* et l'*épiquois* sont autant d'autres appareils à manche en bois visant à capturer le poisson ou simplement à le manipuler.

Citons enfin le *pêche-coques*, sorte de trident emmanché à un bâton et dont nos pêcheurs se servent pour *dégrader* les mollusques (coques, palourdes, couteaux) de leur lit de sable ou de vase terrière.

III.— ORGANISATION DES PORTS DE PÊCHE

Les nombreux perfectionnements apportés dans nos méthodes de transport, par suite de l'emploi de la vapeur, des moteurs à essence et autres facteurs imputables à la vie moderne, ont sensiblement transformé la constitution de nos ports de pêche. L'apparition du navire à vapeur, de dimensions toujours croissantes, a conduit nos industriels à remplacer les petits ports de refuge ordinaires par des ports en eau profonde. Or il a fallu pourvoir ces ports d'ouvrages hydrographiques, c'est-à-dire de *débarcadères* à l'usage des pêcheurs apportant leur marée à l'usine, de *quais* où les navires affectés au transport du poisson puissent procéder,

dès leur arrivée, à l'embarquement de leur cargaison, de *brise-lames*, *môles* ou *jetées* destinés à protéger les ports contre la violence du vent ou des vagues. La plupart de ces ouvrages sont construits partiellement ou totalement en bois et ce n'est que par exception, et dans les grands ports seulement, qu'on les bâtit en béton armé. Ils se chiffrent au nombre de 2542 dans les pêcheries maritimes et de 419 dans les pêcheries intérieures.

Il est indispensable que ces ports soient aussi dotés de l'outillage requis pour l'entretien des navires, des bateaux et des chenaux, et qu'ils soient aménagés conformément à la pratique de la pêche moderne. Citons les chantiers de construction, les ateliers de réparation, les bassins de radoub, les docks flottants, les dragues, etc., qui, comme l'on sait, requièrent l'emploi d'un supplément de bois important. Il est également nécessaire qu'ils soient en outre munis de magasins de ravitaillement où les pêcheurs et les armateurs puissent se procurer, au fur et à mesure de leurs besoins, les vivres, les agrès, le sel, le matériel et les fournitures d'armement et d'équipement. Enfin, tout port bien organisé doit posséder des établissements industriels pour la conservation du poisson, des entrepôts de manutention et d'expédition, des maisons destinées au logement des pêcheurs et des employés d'usine, ainsi qu'un approvisionnement de combustible indispensable au chauffage des habitations ou des usines.

(*A suivre*)

HECTOR CARBONNEAU