LA FRANCE

AU TRAVAIL

En suivant les côtes de Dunkerque à Saint-Nazaire

Marcel-A. HÉRUBEL

PIERRE ROGER & Cie
ÉDITEURS

LA FRANCE AU TRAVAIL

EN SUIVANT LES CÔTES

DE DUNKERQUE A SAINT-NAZAIRE

LA FRANCE AU TRAVAIL

Déjà paru :

I. **Lyon, Saint-Étienne, Dijon, Grenoble,** par V. CAMBON. Un volume in-8 écu, 20 planches hors texte et une carte. Broché. . . . . **4** fr.

Paraîtront successivement :

Nancy, Sedan, Reims, Épinal, Belfort, Besançon. —
En suivant les côtes : De Nantes à Bayonne et de Port-Vendres à Nice. —
Lille, Saint-Quentin, Amiens, Rouen. —
Toulon, Marseille, Toulouse, Bordeaux. —
Centre, Touraine, Normandie, Bretagne. —
Paris au travail. —

En vente à la même librairie :

L'Allemagne au travail, par VICTOR CAMBON. Un volume in-8 écu, 20 planches hors texte (7e édition 1911, revue et mise à jour). Broché . . . . . **4** fr.

L'Amérique au travail, par J. F. FRASER. Un volume in-8 écu, 32 planches hors texte (10e édition). Broché. **4** fr.

La Belgique au travail, par J. IZART. Un volume in-8 écu, 20 planches hors texte (3e édition). Broché . . . **4** fr.

LA FRANCE AU TRAVAIL

EN SUIVANT LES CÔTES

DE DUNKERQUE A SAINT-NAZAIRE

PAR

MARCEL-A. HÉRUBEL
DOCTEUR ÈS SCIENCES
PROFESSEUR A L'INSTITUT MARITIME

20 PHOTOGRAVURES HORS TEXTE ET UN PLAN

Deuxième édition

PARIS
PIERRE ROGER ET Cie, ÉDITEURS
54, RUE JACOB, 54

AVANT-PROPOS

Éléments de travail qu'offre le littoral. — La culture maraîchère ; les pâturages ; la forêt côtière. — Les briqueteries ; les carrières ; le ciment ; les minerais. — Le galet, le sable et les goémons ; les salines, les viviers et les parcs. — Les pêcheurs ; la pêche et les industries annexes. — La circulation transocéanique ; les travaux de ports ; l'industrie des transports ; les industries des villes maritimes ; la frontière liquide. — Exposé de la méthode employée dans ce livre.

Une côte est une solution de continuité. Qu'il y ait brisure ou plongement des couches géologiques, qu'il y ait des rochers ou des falaises, du sable ou des marécages, des estuaires ou des caps, le résultat est le même : d'un côté, la terre ; de l'autre, la mer. Cette disposition naturelle offre à l'homme un certain nombre d'éléments de travail d'ordres très divers : or, savoir tirer parti des choses et le faire toujours mieux, n'est-ce point la loi suprême de l'humanité ? Ces éléments, je crois utile de les exposer au début de cette étude sur le littoral français. Je m'acquitterai de ma tâche en me plaçant en dehors de toute théorie préconçue.

Ce n'est pas, certes, par la seule vertu de la mer que les blés, les avoines et les colzas poussent et fructifient au sommet des falaises, ni que les carottes, les pommes de terres, les artichauts, les fraisiers et les vignes descendent, derrière les tamarins, jusqu'au fil

de l'eau : les céréales et les légumes croissent ailleurs. Mais, puisque le bord de l'océan est capable, par endroits, d'en nourrir, les populations côtières profitent de l'aubaine. Au reste, il existe entre les flots et les champs des relations complexes. Les terrains d'alluvions produisent des herbes fortes et drues : ce sont les admirables herbages de l'estuaire de la Seine, Tancarville, Saint-Vigor, Harfleur ; ce sont les polders bretons, les grasses plaines du Teich, en bordure du bassin d'Arcachon, les 30 000 hectares des pâturages de la Camargue. De plus, certaines plantes maraîchères, la chicorée par exemple, aiment les terres légères baignées d'air salin. Puis, l'extrême facilité de se procurer, sans bourse délier, d'excellents engrais d'origine marine, étoiles de mer, moules, varechs, goémons, constitue un facteur économique qui a son importance. Enfin, la situation littorale des cultures leur assure parfois un débouché immédiat vers l'extérieur. Considérez Roscoff et Loctudy : ils vivent des légumes qu'ils transportent en Angleterre. En revanche, lorsque la nature ne permet pas l'établissement d'un port, le pays demeure, en dépit du voisinage de la mer, entièrement agricole ou maraîcher. C'est ainsi que le front rocheux de Plougastel repousse vers Brest les paniers de fraises et les colis de primeurs ; c'est ainsi que les hautes falaises cauchoises, couvertes de moissons, interdisent tout trafic maritime, sauf aux estuaires et au bas des « valleuses ».

Qu'importe : il suffit que l'habitant trouve des moyens d'existence. Cette faveur, hélas ! ne lui est pas toujours accordée. Il est des côtes hostiles au

marin, derrière lesquelles s'étendent des régions hostiles au laboureur. La pauvreté lamentable du cap de la Chèvre et du pourtour de la baie d'Audierne n'a d'égale que celle du littoral landais. La Basse-Camargue, la Crau, les collines des Maures et de l'Estérel sont rébarbatives à la charrue. Mais, par une heureuse compensation, les bras, dont la raison d'être est le travail, sont rejetés plus loin, je veux dire soit à Camaret, à Châteaulin ou à Douarnenez, soit à Audierne ou à Guilvinec, soit à Bordeaux, à Bayonne ou au Boucau, soit à Saint-Louis du Rhône ou à Marseille, soit à Toulon ou à Nice. Et il n'est pas jusqu'à la forêt côtière, ennemie de l'homme, qui ne serve au commerce de mer : les pins de Guyenne, émondés, abattus, s'appellent, une fois véhiculés sur les quais, des poteaux de mine.

Les végétaux utiles garnissent donc souvent les régions maritimes. Il y a plus, la cassure qui, en maints endroits, caractérise la côte, détermine des exploitations industrielles, grandes ou petites. Voici des gisements d'argile : ils appellent les briqueteries et les tuileries dont sont hérissées les falaises de Caux et des environs de Honfleur ; ils sont les matières premières où s'alimente la céramique boulonnaise. Voici des carrières de granit, je veux dire des pavés : c'est un fret appréciable pour le Cotentin et la Bretagne. Voici des ardoisières : c'est le gagne-pain de Châteaulin. Voici la falaise et la plage de Boulogne : n'était-il pas fatal qu'un jour vînt où se dresseraient, non loin de là, des fours à chaux et des fours à ciment ? Un problème était posé ; ce fut la gloire de Charles Demarle et d'Émile Dupont de le résoudre en calcinant les

marnes argileuses de la plage du Moulin-Hubert. Voici les minerais de fer de Diélette enchâssés dans le cap de Flamanville et plongeant dans l'eau : plusieurs entreprises ont tenté de les extraire, avant qu'on ne fît les sacrifices indispensables qui mènent au succès. Je me borne à ces quelques exemples, car ils expriment avec une précision suffisante deux modes d'activité industrielle : le travail au chantier et à l'usine, et, quand il y a lieu, l'expédition par bateau des produits.

Descendons maintenant sur le rivage.

Oh, certes ! je ne prétends pas que les galets ou les sables recèlent la richesse des gemmes ou de la poudre d'or. Mais, cependant, il est plus d'un banneau et plus d'une gabarre qui s'en remplissent ; il est plus d'une tonne de galets et de sables amalgamés qui forment l'assise des maisons. Tel petit caillou rond de la Haute-Normandie servira, en Angleterre et aux États-Unis, à moudre de la pâte de porcelaine ; telle grève chargée de calcaire ira s'épandre sur les petits champs bretons. Et la pêche à pied des coquillages et des crustacés n'emploie-t-elle pas, sur tout le littoral, plus de cinquante mille individus, hommes, femmes et enfants ? La récolte et la cueillette des goémons et du lichen se font avec fièvre en Basse-Normandie et surtout en Bretagne. Il en résulte des engrais bon marché, de la soude, de l'iode et du brome, qu'on fabrique sur place à Penmarc'h, à l'Aber-W'rach, au Conquet, à Saint-Pierre-Quiberon ; il en résulte aussi de la confiture. Le sel, dissous dans l'eau de mer, est repris par évaporation. Des régions et des îles entières vivent de la préparation et de la vente du sel : je

citerai le pays de Guérande, l'île de Ré, le Bas-Languedoc, la Basse-Camargue, Hyères... Les étangs littoraux méditerranéens, frayères naturelles des poissons, sont armés de filets fixes ou « bordigues ». En Atlantique, les anciennes salines de Vendée et d'Arcachon se sont transformées en viviers où les bars, les mulets et les anguilles grandissent : ici, c'est la biologie qui travaille, tandis que l'homme regarde faire. Mais, les huîtres demandent beaucoup plus de soin, à Courseulles et à Cancale aussi bien qu'à Auray, à Marennes, à Arcachon et à Cette. Quant aux moules de « bouchots » de la baie de l'Aiguillon, elles vivent en pleine eau tout le temps, comme les poissons côtiers sur le plateau continental.

Le plateau continental français est le socle sur quoi repose la France : sa largeur est variable ; sa profondeur, faible. C'est là que la plupart des poissons comestibles naissent et se développent ; c'est là qu'ils affluent en bandes formidables au moment de la ponte ; c'est là que, depuis des millénaires, ils reviennent toujours : c'est donc là que se trouvent les terrains de pêche par excellence, ceux qui, dès l'origine, ont déterminé la profession de pêcheur.

On a souvent comparé le pêcheur avec le paysan. Sans doute, il arrive que les deux types sociaux coexistent, notamment en Bretagne, chez les mêmes individus, et il est incontestable qu'ils se ressemblent partout à cause de l'uniformité de leurs occupations. Mais, le premier exploite un champs illimité et collectif qu'il n'a point au préalable ensemencé ; le second, au contraire, cultive quelques arpents de terre, érés à 1 centimètre près et qui lui sont personnels.

En d'autres termes, celui-ci a son domaine protégé par la loi ; celui-là doit chercher sa place, la conquérir et la défendre soi-même. C'est pourquoi les pêcheurs, que le hasard a fait naître dans tel petit recoin de la côte, se groupent pour assurer contre les voisins le triomphe de leurs intérêts : suivant une juste expression de M. Camille Vallaux, le champ des pêcheries devient restreint et bien limité. Ainsi se sont formés et ont persisté les antiques quartiers de Fort-Mardyck à Dunkerque, du Gourgain à Calais, du Pollet à Dieppe, les gros bourgs bretons ou vendéens comme Douarnenez, Guilvinec, Concarneau, Groix, les Sables-d'Olonne. Aux maisons pressées les unes contre les autres correspondent les flottilles de pêche travaillant en commun, soit en vue du clocher natal, soit dans les brumes de Terre-Neuve et d'Islande. Bref, l'abondance des poissons sur le plateau continental provoque ou bien des pêches constantes ou bien des pêches saisonnières. Dans le premier cas, l'industrie se concentre en de grands ports ; dans le second, elle s'éparpille sur un très grand nombre de petits ports. Seule, la pêche de la morue entraîne, à cause de l'éloignement des Bancs, un armement complet, qui exige des ports de quelque ampleur.

Une des conséquences évidentes d'un tel rapprochement d'individus est le particularisme social et la routine héréditaire. Le progrès a peu de prise sur le monde des pêcheurs. Les chalutiers à vapeur et les bateaux automobiles ont avec peine acquis droit de cité dans un petit nombre de ports. Une foule de causes ont agi : l'éloignement des terrains de pêche par suite du dépeuplement des eaux littorales, la téna-

cité d'armateurs intelligents, la concurrence étrangère, etc. A Boulogne, l'ouvrier-pêcheur (j'emploie à dessein ce mot composé) ne connaît pas le chômage; et, pour moins actifs qu'ils soient, Lorient, La Rochelle et Arcachon occupent, cependant, une place convenable dans le chalutage à vapeur. Les sardiniers d'Arcachon, terriens pour la plupart et dépourvus de toute tradition et de tout préjugé maritimes, ont, en quelques mois, adopté le moteur à essence. Malheur à ceux qui ne pourront point se soustraire aux servitudes ancestrales : l'avenir leur est fermé !

A mesure que se développent les pêcheries, les industries annexes deviennent ou plus nombreuses ou plus grandes. Ce sont : des magasins de mareyeurs et de marchands de rogue, des ateliers de salaison, des ateliers de saurissage, des sécheries de morues, des fabriques de glace, des friteries égrenées le long du littoral pour recevoir les sardines fraîches ou les thons, des fabriques de guano ou farine de poisson. Tout cela représente un trafic considérable de sel et de bois de hêtre, d'huile et de charbon, de boîtes en fer-blanc, de caisses et de barriques. A tout cela, répondent les salines et, dans une certaine mesure, les forges et les aciéries de Hennebont et de Nantes, les innombrables ateliers de menuiserie et les tonnelleries[1].

Mais, la mer n'est point seulement une corne

1. De même que j'ai laissé de côté les baleiniers, puisqu'on n'arme plus en France pour la pêche de la baleine, de même, je mentionnerai, pour mémoire seulement, les naufrageurs, les écumeurs de mer, les négriers, les contrebandiers orga-

d'abondance où l'on puise sans répit ; elle est aussi un moyen de transport. Il semble qu'il y ait antagonisme entre les deux phénomènes. Je crois avoir démontré, dans un autre ouvrage, que l'intensité marchande d'un port étouffait l'activité préexistante des pêcheries ou, si vous préférez, que le port de pêche fuyait devant le port marchand. Je rappelle, d'un mot, cette conclusion et j'aborde l'étude de la circulation transocéanique.

Les détroits et les estuaires ont toujours été les lieux les plus propices à l'établissement des ports de commerce. Dunkerque a dompté les dunes et les marécages. Le Havre est le dernier terme vers la mer d'une série de ports accrochés aux flancs de la Basse Seine, qui, après un long sommeil, se sont réveillés, fusionnés tous ensemble pourrait-on dire et rejetés en amont, à Rouen. Nantes, ville maritime dès l'aube de notre civilisation, n'a pas succombé sous la concurrence de Paimbœuf et de Saint-Nazaire. Bordeaux est heureusement complété par Pauillac. Et, comme les Phocéens, à cause des conditions naturelles défectueuses, ne pouvaient pas creuser un port à même le delta du Rhône, ils ont reporté un peu plus à l'est, mais le moins loin possible, l'emplacement de Marseille. Les grands ports ont coûté des millions et des millions de francs représentant des travaux gigantesques et

nisés (Gravelines en fut le « repaire officiel » durant le Blocus continental), et, quant aux hôteliers et aux petits commerçants dont les affaires se sont accrues par suite de la ruée estivale des touristes sur la côte, je ne les citerai ici qu'en tant qu'ils ont contribué à développer la production des véritables habitants du littoral.

incessants. Il n'y en a point un seul qui, depuis une vingtaine d'années, n'ait en permanence des chantiers où fourmillent les ouvriers. Les nouvelles digues et le nouveau sas du Havre étaient à peine livrés à la navigation, qu'on se mettait à creuser le bassin de marée en emprise sur la Seine. Nantes venait de renaître à la vie maritime, grâce au canal de la Martinière, et l'on projetait déjà l'approfondissement et l'endiguement de la Basse Loire... Je n'en finirais point avec les exemples à citer : j'ai simplement voulu montrer l'importance de cet élément de travail tout à fait moderne.

Jadis, en effet, il n'existait pas. Les bateaux à voile n'étaient guère exigeants ; le commerce de mer n'intéressait que les marchandises rares, précieuses et, par conséquent, peu encombrantes. Mais, lorsque la navigation, d'abord circonscrite à la Méditerranée puis à la Manche, fut assez forte pour combler le « vide atlantique » et le « vide pacifique », lorsque, plus tard, la vapeur eut décuplé le tonnage des navires et fait surgir de terre les usines ; lorsque l'essor économique prodigieux du siècle dernier eut contraint, sous peine de déchéance, les commerçants et les industriels à l'exploitation plus active de nos propres marchés et à la conquête de ceux de l'extérieur, les grandes villes maritimes, rayonnant sur les mers et reliées par le chemin de fer avec le reste du pays, devinrent des organes essentiels de la vie nationale.

Il me paraît nécessaire d'appuyer ces généralités sur quelques faits bien précis tirés de l'économie des transports.

Cependant que la taille des navires s'accroissait[1], le prix du fret, par contre-coup, diminuait. En 1860, le transport d'une tonne de marchandises, de Marseille en Extrême-Orient, coûtait 1 000 francs; en 1882, 150 francs; en 1906, 68 francs! Dans une magistrale conférence à l'Institut maritime, M. Dal Piaz, directeur de la Compagnie générale transatlantique, a mis en lumière les rapports de la portée en lourd et du taux du fret. Il compara deux navires de même âge et de même vitesse, 10 nœuds : la *Guyane* et le *Texas*. La *Guyane* peut transporter 3 650 tonnes de marchandises; le *Texas*, 8 400. Les dépenses du voyage Le Havre-New-York et retour s'élèvent, pour le premier, à 94 760 francs; pour le second, à 142 700 francs. Une augmentation de tonnage de 130 p. 100 réclame donc une augmentation de frais de 50 p. 100. Par conséquent, il est aisé d'établir un prix de fret de beaucoup plus bas pour le plus

1. Tonnage moyen des 20 plus grands navires aux époques suivantes: en 1848, 1 430 tonneaux; en 1873, 4 413; en 1881, 4 900; en 1891, 6 977; en 1898, 10 717; en 1910, 21 714. — Nombre des tonneaux de jauge nette et des équipages employés par la marine marchande française, au 1er janvier 1910 : Petite pêche (tonnage net, 113 671 tonneaux; équipage du pont, 54 156 pêcheurs; mécaniciens et chauffeurs, 734). — Grande pêche (53 170 tonneaux: 9 117 pêcheurs; 18 mécaniciens et chauffeurs). — Cabotage (95 061 tonneaux; 5 424 matelots; 495 mécaniciens). — Navigation dans les mers d'Europe (267 580 tonneaux; 4 835 matelots; 2 823 mécaniciens). — Long cours (875 069 tonneaux; 11 877 matelots; 5 246 mécaniciens). — Pilotage, remorquage, etc. (13 787 tonneaux; 3 004 matelots; 975 mécaniciens). — Yachts de plaisance (6 388 tonneaux; 1 111 matelots; 288 mécaniciens). — Navires restés sans emploi (19 612 tonneaux).

grand de ces bateaux : à bord de la *Guyane*, en effet, la tonne paye 12 francs ; à bord du *Texas*, 8 fr. 50, soit 52 p. 100 de moins. Il était fatal que les exigences de l'armement moderne, tonnage et gros rendement, régularité et vitesse, dussent porter un coup mortel aux petits armateurs isolés. Sans doute, il y a encore des navires cueilleurs de fret — des *tramps*, pour employer l'expression consacrée. Mais, la plupart d'entre eux appartiennent, comme les autres, à des compagnies de navigation, qui, le cas échéant, négocient à Londres, véritable bourse européenne des frets, un chargement avantageux. Il arrive parfois que cette concentration d'intérêts ne soit pas suffisante. On appelle *pool* l'entente conclue par différentes maisons d'armement ayant pour objet le partage du trafic d'une ligne. Chacun des associés a sa part fixée ; s'il la dépasse, il doit verser l'excédent de recette ; s'il ne l'atteint pas, il reçoit de ses associés la différence. La brutalité de pareilles alternatives indique aux uns et aux autres le bon chemin. Le pool a trouvé sa forme la plus complète, mais éphémère, dans le « Trust de l'Océan ».

Il est inutile, je crois, de disséquer ici l'énorme labeur que représente la marine marchande.

Les ingénieurs des chantiers navals construisent l'outil, qui sera confié au capitaine, « seul maître après Dieu ». Les récits copieux, faits par les journaux de la catastrophe du *Titanic*, ont appris à tout le monde qu'un grand paquebot comptait près de neuf cents hommes d'équipage : personnel du pont, personnel de la machine placé sous les ordres du chef mécanicien, commissaires du bord, médecins,

télégraphistes, cuisiniers, boulangers, bouchers, musiciens, garçons de salles, garçons de cabines, infirmier, femmes de chambre, etc... Tous ces hommes, il s'en faut, ne sont point nés sur le littoral ; mais, il y ont été attirés par l'appât d'un salaire régulier. Beaucoup ne sont rien moins que marins, et, cependant, ils gagnent leur pain, comme les gabiers, en naviguant. Considérez, d'autre part, le mouvement d'affaires, qui résulte de l'armement et de l'approvisionnement des navires ; considérez la foule des débardeurs, qui chargent ou déchargent les marchandises, les négociants, les courtiers, les commissionnaires de toute nature, qui achètent, vendent ou transitent ces marchandises, les capitaux mis en œuvre, les institutions de prévoyance et de crédit ; considérez, en un mot, les rouages techniques, économiques, financiers, qui donnent le mouvement à un port : vous saisirez alors, d'un coup d'œil, le faisceau des solidarités qui s'entre-croisent et vous comprendrez que tous les habitants d'une ville maritime vivent, par voie directe ou indirecte, de la mer, même si, en parfaits terriens que sont les hommes, ils ne la connaissent point et en ont horreur. Cette vérité dépasse les limites de la zone côtière. Vous verrez que Le Havre et Rouen sont, l'un le port d'exportation de Paris, l'autre son port d'importation ; que Dunkerque est la clef de la Flandre ; Caen, l'exutoire minier de la Basse-Normandie...

Je viens de vous présenter les ports sous l'aspect de gares où voisinent, devant les magasins et les entrepôts, les navires et les wagons. Éloignez-vous des quais : allez jusqu'aux usines. Partout, vous rencon-

trerez l'inévitable fabrique de briquettes, l'inévitable scierie, l'inévitable rizerie ; vous aurez souventes fois l'occasion de visiter une raffinerie de pétrole, une meunerie, une huilerie, une fabrique d'engrais chimiques et que sais-je encore? Ce sont des « industries de port », dont les graines — excusez cette métaphore — sont les matières premières charriées par les steamers et qui ont poussé sur un terrain favorable : charbons, bois du Nord, pétrole brut, riz, blé, arachides, phosphates et pyrites. Le minerai de nickel néo-calédonien débarqué au Havre est la raison d'être de la fonderie de Graville. Les hauts fourneaux de Boucau et de Pauillac traitent les minerais d'Espagne et des Pyrénées et exportent en Angleterre des poteaux de mine contre l'indispensable charbon. Demain, s'entassera dans les hauts fourneaux de Caen l'hématite de Soûmont et de Perrières. Le Havre, grand marché de coton et de cuivre, alimente toutes les filatures et tous les tissages du Pays de Caux, les fonderies et l'électrométallurgie de Dives, établies sur des terrains d'alluvions stériles et peu coûteux. Certains ports, comme Nantes et Marseille, tirent le plus gros de leurs profits de l'activité industrielle locale. Enfin, grâce à leur position-frontière, les villes maritimes sont bien placées pour recevoir ou imiter les industries du dehors. Au début du dix-neuvième siècle, trois Anglais introduisirent à Calais des métiers à tulle. Un peu plus tard, les importations de plumes métalliques de Birmingham suggérèrent à Pierre Blanzy l'idée de construire une fabrique à Boulogne-sur-Mer. Nos ports de la Manche doivent beaucoup à la Grande-Bretagne, comme nos

cités laborieuses de l'Est doivent beaucoup à l'Allemagne. Dieu merci, l'exemple du travail est contagieux !

Au reste, le littoral est un creuset où se sont fusionnées des races victorieuses et des races vaincues. Le Boulonnais a jadis été régénéré par le sang saxon ; la Normandie, par le sang viking. Le touriste le moins observateur ne manquera pas de noter des différences profondes entre les Bretons de la côte et entre ceux-ci et les Bretons de l'intérieur. Bordeaux a longtemps vécu sous l'influence anglaise ; Agde et Marseille sont deux antiques colonies grecques. L'histoire montre que souvent les migrations guerrières ont ouvert la voie au trafic commercial. Ainsi, lorsque Guillaume le Bâtard eût conquis l'Angleterre, le petit port de Ouistreham, à l'embouchure de l'Orne, prit un développement remarquable. Mais, la circulation régulière des voyageurs entre un point et plusieurs autres points a suivi le transport régulier des marchandises. Cette formule s'applique aux communications constantes entre les ports français de la Manche et les ports britanniques en regard, aussi bien qu'à celles que Le Havre, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille entretiennent avec les Etats-Unis, l'Amérique centrale, les Antilles, l'Amérique du Sud, l'Afrique occidentale, l'Algérie et l'Extrême-Orient. Les paquebots sont les prolongements des grands express internationaux.

Ces éléments de travail dont je termine ici l'exposé méthodique, l'ouvrage qui va suivre n'a d'autre but

que de les mettre en valeur, au fur et à mesure qu'ils se présentent, dans l'ordre géographique, sur les côtes françaises. Aussi bien, est-ce une promenade que vous ferez de Dunkerque à Nice.

Evidemment, le trafic maritime pur et simple, c'est-à-dire les importations, les exportations et le cabotage national occupe le premier rang. A cet effet, l'étude de chaque port forme une courte monographie, où sont mis en lumière ses caractères propres. Mais, Dunkerque, Le Havre et Marseille sont des organismes d'une telle vigueur que leurs descriptions particulières sont représentatives de tout un état de choses et impliquent l'exposé immédiat des grands problèmes de la marine marchande. Il n'est pas un seul port, si petit soit-il, dont les relations avec l'arrière-pays n'aient été au moins esquissées, et les principaux modes commerciaux et industriels des villes maritimes ont été, autant que possible, analysés et rattachés au commerce, à l'industrie, à l'agriculture de la région correspondante. Cependant, la métallurgie et les industries textiles ne jouent, en quelque manière, que le rôle effacé de figurants : je ne suis pas qualifié pour les placer en vedette et, de plus, ce soin regarde les auteurs de la collection *La France au travail*, qui traitent de la Flandre, de la Lorraine, du Lyonnais et de la Normandie ; c'est pour cette raison que Rouen, par exemple, ne compte dans ce livre qu'à titre comparatif. En revanche, les détails abondent sur la confection des plumes métalliques et du ciment, parce que ce sont là des spécialités boulonnaises — les plumes surtout — qui ne sauraient trouver ailleurs leur place.

Je m'excuse à l'avance des répétitions inévitables et des lourdeurs de style qu'un pareil sujet entraîne. J'ai voulu présenter une étude exacte et précise, et je serais heureux si de sa lecture se dégageait cette vérité que, malgré des imperfections manifestes dont il faudra qu'ils se corrigent, les Français travaillent beaucoup, souvent même fort bien, et qu'ils demeurent l'une des premières puissances du monde.

CHAPITRE PREMIER

Dunkerque et sa région

Comment l'homme fabrique un pays. — Les Flamands. — La Flandre agricole et la Flandre industrielle ont fait la Flandre maritime. — Dunkerque. — Le port et l'armement ; les voiliers dunkerquois. — Les marchandises apportées : nitrates, jute, phosphates, graines oléagineuses, minerais, laine. — Les produits emportés : chicorée, sucre, alcool, machines. — Les « Ateliers et les Chantiers de France ». — Les quais, les débardeurs et les *Tient-bon*. — Insuffisance du port ; les travaux en cours ; les canaux projetés du Nord-Est et de la Chiers. — Un mot sur Gravelines.

Luctor et emergo : je lutte et j'émerge. Telle devrait être la devise de la Flandre entière.

Aucune falaise, aucun rocher ne signalent aux navigateurs cette côte perfide. De la haute mer, on aperçoit une ligne de dunes blanchâtres, qui se confond avec celle des brisants : c'est tout. La profondeur est faible, les bourrasques fréquentes, les courants violents, et, s'il n'y avait, semées çà et là, de nombreuses balises pour indiquer le chenal, le bateau s'échouerait sur le sable. Pourtant, derrière ce cordon littoral, s'étend une des plus riches plaines de France ; la nature l'avait faite désolée, l'homme a voulu qu'elle fût laborieuse et fertile.

A l'époque romaine, c'était un vaste marécage, un bourbier, inondé à chaque marée. Un large et long

golfe s'avançait jusqu'à Sithu (Saint-Omer actuel), dominé par de petites collines, où vivait misérablement une peuplade gauloise, les Morins. Peu à peu, la mer, renonçant d'elle-même à une portion de son empire, bâtissait un rivage. Au septième siècle, saint Éloi posa la première pierre d'une église à Duyn-kerque — Dunkerque ou l'église des dunes — et d'autres pêcheurs, quelque temps après, tressèrent des huttes de roseaux à Graevelinghe — Gravelines — sur des monticules artificiels : des *terpens*. La mer, en déposant et en façonnant des talus de sable, avait dicté aux hommes leur conduite.

Vers 1158, un comte de Flandre fit creuser le fond du golfe de Sithu. L'idée était heureuse : les eaux du marécage se vidèrent, en partie, dans le golfe ; le golfe, approfondi, se resserra, devint un fleuve, qui, au cours des âges, s'est changé en la modeste rivière canalisée, l'Aa. En même temps, l'on édifiait de solides digues. Plus tard, le bras de mer, qui devait s'appeler la Colme, fut, comme l'Aa, canalisé ; et, ainsi qu'à l'embouchure de celui-là se développait Gravelines, dont le nom signifie le Canal du comte, à l'orée de celui-ci, Dunkerque grandissait. Toute la région entre la Colme et les hauteurs du Boulonnais peu à peu s'exondait ; mais, les parties les plus basses, à l'est de Dunkerque, demeurèrent à l'état de *Moëres* ou marais. N'importe, la mer était vaincue. Elle fit payer cher à l'homme sa victoire ; les chartes locales enregistrent de nombreuses inondations : désastres toujours vite réparés par une énergie jamais en défaut. Tantôt, il fallait lutter contre l'envasement des canaux et la fièvre paludéenne ; tantôt, il s'agissait de débar-

rasser la plaine de ses mares fétides. Aussi, à la fin du treizième siècle, l'ingénieur Bélidor transforma-t-il les fossés de la citadelle de Gravelines en bassin de chasses et, plus tard, divisa-t-on le sol en un réseau de *wattergands*. Ces rigoles d'écoulement, munies d'écluses, conduisent les eaux dans les petits affluents de l'Aa, de la Colme et de l'Yser. Les derniers travaux datent de 1825 et de 1861.

Ainsi naquit, engendré par l'homme, le *pays des Wattéringhes*, la Flandre du Nord, plate, uniforme : nappe limoneuse recouvrant une table d'argile de 80 000 hectares, depuis les dunes littorales jusqu'aux collines, qui bordent l'Yser ; plaine grasse et fertile, dispensatrice de richesses aux seuls travailleurs opiniâtres.

Les Flamands sont merveilleusement adaptés à leur région ; ils sont faits pour marcher sur un terrain plat et respirer dans une atmosphère humide : ils ont les pieds plats, le tronc volumineux, le nez largement ouvert ; ils sont persévérants, laborieux. Dans leur intéressante étude sur ces caractères acquis, MM. Baroux et Sergeant montrent que, par la seule vertu de l'abondance et de la fréquence de l'eau, les groupes sociaux se sont dispersés sur le sol et se réduisent le plus souvent à la famille ; l'individualisme est de rigueur. Consultez l'histoire. Comme les Normands, les Flamands n'ont bougé que lorsque leur commerce était menacé. Au début de la guerre de Cent ans, ils ont, avec un ensemble parfait, faussé compagnie au roi de France, leur suzerain, à la voix de Jacques Artevelde, qui clamait que « sans le roi d'Angleterre, ils ne pouvaient vivre, car toute Flandre était fondée

sur draperie, et, sans laine, on ne pouvait draper ».

Il existe comme une cloison étanche entre la Picardie, crayeuse, sèche, montueuse, et la Flandre, argileuse, humide, horizontale ; les deux pays ne se pénètrent point, les deux races sont étrangères l'une à l'autre. Un exemple frappant nous est offert, à cet égard, par Fort-Mardyck. Les quinze cents habitants de la commune dérivent tous, sans mélange, des quatre familles picardes amenées là en 1670, sur l'ordre de Louis XIV, de Cucq, près d'Étaples. Ils sont tous pêcheurs, portent tous les mêmes noms familiaux, parlent le patois picard et ignorent le dialecte flamand. De plus, ils constituent une société, agraire par la forme, strictement communiste, car, le jour du mariage, les nouveaux ménages reçoivent, en don gracieux, de la commune, 22 ares de terrain.

Lorsque les Flamands eurent assaini les plaines du Nord, ils plantèrent dans le limon des céréales, du colza, du lin, de l'orge, des betteraves à sucre. Au contraire, les plaines du Sud, d'antique structure, recouvraient de la houille. Dès lors, il y eut deux Flandres : la Flandre agricole, la Flandre industrielle. Ici, du colza et des huileries, de l'orge et des brasseries, des betteraves et des sucreries ; là, de la houille et des fonderies, des usines, des machines à filer et à tisser la laine et le lin. La division du travail eût semblé parfaite, si l'équilibre n'avait menacé de se rompre. La culture, en effet, produisait plus de sucre que n'en pouvait consommer la France, tandis que, de son côté, la France ne livrait pas assez de laines pour alimenter les filatures et les tissages. Ensuite, le sol, épuisé par les emblavures et les semis

intensifs, réclamait des amendements, et les prix des colzas indigènes étaient battus en brèche sur le marché par ceux des arachides exotiques. Le pays étouffait ; il fallait percer une porte qui donnât libre accès au dehors. La Flandre agricole et la Flandre industrielle, alliées, voulaient une Flandre maritime. Les campagnes liguées avec les houillères et avec les usines de l'intérieur, Anzin, Denain, Isbergues et Lille, Roubaix et Armentières, voulaient un port : Dunkerque.

Je crois avoir montré, par cette courte esquisse, forcément schématique, l'intime liaison entre le port et son arrière-pays — son hinterland, pour employer le mot à la mode. L'un ne peut pas se comprendre sans l'autre ; Dunkerque est le type achevé de ce que M. Paul de Rousiers appelle un port régional.

Il lui a fallu plus de douze siècles pour le devenir. Ce fut à l'origine, vous le savez, une pauvre bourgade de pêcheurs, un nid de corsaires. Lorsqu'en 1662 il fut rattaché au royaume de France, Colbert, prévoyant l'importance de son rôle, le fit fortifier par Vauban et lui octroya les privilèges d'une franchise complète. Mais, les guerres ruinèrent son commerce, la Révolution rétablit les droits de douane ; si bien qu'en 1840 son trafic n'atteignait pas 200 000 tonneaux de jauge. Son essor coïncide avec ceux de la grande culture et ceux de la grande industrie, avec l'ouverture des nouveaux bassins, la construction de lignes de chemin de fer et le percement de canaux. En 1848, année de la mise en exploitation de la ligne de Dunkerque-Lille, le tonnage des marchandises débarquées et embarquées se chiffrait par 260 000 tonnes.

En 1880, il était de 1 500 000 ; en 1910, il dépassait 3 100 000 tonnes. La progression est admirable.

Pour que la ville fît fortune en moins de soixante ans, il fallait qu'elle eût des administrateurs aussi perspicaces et habiles que les industriels et les cultivateurs de l'arrière-pays étaient actifs et laborieux. Un grand nom domine la renaissance de Dunkerque, celui de J.-B. Trystram, à la mémoire de qui la ville vient d'élever un monument. Dès 1879, M. Trystram, sénateur et président de la Chambre de commerce, s'en alla trouver le ministre de la Marine d'alors, M. de Freycinet, et lui demanda un crédit de 25 millions.

— C'est 100 millions que je voudrais vous donner pour cette œuvre, lui répondit le ministre.

L'initiative à la fois prudente et hardie était secondée par la sagesse de la municipalité : « Il nous a fallu, écrivait le maire de Dunkerque, M. Terquem, dans le *Phare du Nord*, apprendre à nos chefs de service que les sommes inscrites au budget, aussi bien en recettes qu'en dépenses, n'étaient que des *prévisions*, et qu'il n'était pas permis de considérer les crédits ouverts comme des *autorisations de dépenses*... Il faut, dit encore M. Terquem, qu'un maire traite les affaires de sa ville comme un banquier doublé d'une bonne ménagère. » Écoutons maintenant M. de Maigret nous initier à la méthode de la municipalité dunkerquoise[1]. Elle consiste « à intéresser moralement les employés à la gestion des affaires, à ne pas les considérer comme des rouages,

1. *L'Opinion*, 1er juillet 1911, p. 18.

mais comme des « pensées ». Ce système qui, dans bien des cas, n'a donné que de funestes résultats, a réussi à Dunkerque. L'homme du Nord est d'un naturel pondéré. De ce qu'on lui octroie une personnalité, il ne se croit pas important et infaillible. Il se tient volontiers à sa place et n'a guère tendance à abuser de la confiance qu'on lui témoigne. On peut sans risques l'« affranchir ». A Dunkerque, chaque chef d'un service municipal gère lui-même le budget dudit service. Il est responsable de *ses* crédits et ne doit rendre compte qu'au bout de l'année de l'emploi qu'il en a fait. Les employés de mairie ont voix consultative dans les commissions. Il fut assez dur, paraît-il, de les amener à discuter les avis de l'administration ; mais, maintenant, le pli est pris. Ils discutent, et même avec sens. On a beaucoup fait, par ailleurs, pour améliorer leur situation matérielle, ainsi que celle de leurs frères, les ouvriers municipaux. Divers statuts fixent automatiquement leur avancement, leurs salaires, etc. La municipalité s'est aussi fort occupée, depuis quatre ans, d'assistance et d'éducation sociales. Diverses œuvres ont été créées : crèches, cantines scolaires, cours ménagers. Enfin, M. Terquem, lui-même, s'étant à plusieurs reprises posé en arbitre dans les conflits entre patrons et ouvriers, on s'est accoutumé à voir l'administration communale intervenir dans les différends de cet ordre. La population ouvrière est, en bonne partie, socialiste. Néanmoins, les syndicats les plus notoires sont dirigés par des réformistes. Relativement modérés, ils acceptent, le plus souvent, l'arbitrage du maire. »

L'avant-port actuel de Dunkerque mesure 1 250 mè-

tres de longueur et 150 mètres de largeur. Trois écluses à sas donnent accès aux bassins à flot, réunis entre eux par trois écluses simples : bassin de l'Arrière-port, bassin du Commerce, bassin de la Marine et les quatre darses du bassin Freycinet. Les bateaux y trouvent une profondeur maxima de 8 m. 90 en vive eau ; de 7 m. 90 en morte eau ; une profondeur minima de 6 m. 35 et de 5 m. 35 ; une superficie de 43 hectares, une bordure de quais de 8 kilomètres et demi; un ensemble de terre-pleins de 49 hectares, et quatre formes de radoub, dont la plus grande atteint 190 mètres. Le port de batellerie comprend trois bassins, soit 5 kilomètres et demi de quais, en communication, d'une part, avec le port maritime, d'autre part, avec tous les canaux de France et de Belgique, par l'intermédiaire des canaux de Bergues, de Bourbourg et de Furnes, qui dessinent, au sud de Dunkerque, un éventail. Trente-neuf grues hydrauliques, deux électriques, deux flottantes à vapeur, dix-huit hangars, un entrepôt des douanes, un entrepôt des sucres, un entrepôt des laines, immense mais ridiculement décoré, une bergerie : tel est l'outillage. Enfin, 65 kilomètres de voies ferrées apportent ou emportent sur les quais les marchandises.

Au port de Dunkerque sont attachés une centaine de navires, vapeurs et voiliers, dont le tonnage oscille entre 100 tonneaux et plus de 2 000. La maison A. Dreyfus exploite une ligne de navigation sur l'Argentine ; la maison Georges Beck s'occupe de cabotage international. La « Société de Denain et Anzin » possède un vapeur, qui transporte les minerais de Bilbao. La « Compagnie des bateaux à vapeur

du Nord » dessert les ports de la côte : Boulogne, Le Havre, Bordeaux, Marseille, l'Algérie et la Tunisie. La « Société franco-néerlandaise » met en communication Dunkerque avec Rotterdam ; la firme « France-Baltique », Dunkerque avec la Russie. La maison Picot et Julia envoie ses cargos à Bayonne.

D'autres compagnies, qui ont leur port d'attache et leurs bureaux au Havre, à Brest ou à Marseille, prennent du fret en passant : la « Compagnie générale transatlantique » pour New-York ; les « Chargeurs réunis » pour l'Amérique du Sud et la côte occidentale d'Afrique ; la « Compagnie navale de l'Ouest » pour l'Allemagne, l'Espagne et le Portugal ; la maison Worms et Cie pour Hambourg, Tonnay-Charente, La Rochelle-Pallice ; la maison Chevillotte pour Le Havre, Brest et les ports bretons ; la « Compagnie brestoise » pour Brest ; la « Compagnie normande » pour Le Havre, Caen, Barfleur ; les « Messageries maritimes » pour Marseille ; la « Compagnie des vapeurs de charge » pour Marseille, Oran, Alger. Total : quatre-vingts navires auxquels il vous faut ajouter quatre cents cargos étrangers.

La maison Bordes tient à Dunkerque, avec ses onze grands voiliers, une place à part. Selon une heureuse expression de M. Moraël, « la marine à voile joue auprès de la marine à vapeur le rôle des canaux auprès des chemins de fer ; à celle-là les longs parcours et le transport des marchandises lourdes et de peu de valeur ; à celle-ci, celui des produits fabriqués. En 1897, il a été expédié pour l'Europe de la côte ouest de l'Amérique 140 vapeurs jaugeant 324 000 tonneaux et 778 voiliers jaugeant

1 167 000 tonneaux. Ces seuls chiffres suffisent à montrer que la navigation à voile n'est nullement un anachronisme ; et, en fait, les nations allouant des primes n'ont guère, jusqu'à ces dernières années, établi de distinction entre les deux marines, les couvrant toutes deux d'une égale protection. On a coutume de dire, poursuit M. Moraël, que les voiliers font la navigation « au delà des Caps », cap de Bonne-Espérance et cap Horn. Les céréales de la Californie et de l'Orégon, les nitrates du Chili, les minerais (de nickel) de la Nouvelle-Calédonie et de l'Australie sont restés pour ceux d'Europe un champ d'exploitation à peu près exclusif[1]. » Le voilier long-courrier moderne n'a rien de commun avec la caravelle de Christophe Colomb ; c'est un grand bateau en acier, à trois, quatre et cinq mâts, et pourvu de treuils puissants à vapeur ; certains ont une surface de voilure dépassant un demi-hectare et une capacité de charge de 6 000 à 8 000 tonnes.

Cette rénovation est due à la loi du 30 janvier 1893, qui concéda aux voiliers une prime de 1 fr. 70 par tonne de jauge *brute* et par 1 000 milles marins parcourus, alors qu'elle abaissait celle des vapeurs à 1 fr. 10[2]. Les voiliers français sillonnèrent les mers,

1. G. MORAEL, *la Marine marchande et son personnel.* Guilmoto, édit., p. 150.

2. Définitions de quelques termes usuels :

Déplacement.— C est le poids total au navire; il s'exprime en tonneaux de 1 000 kilos ; il est égal au produit du volume de la carène immergée par la densité de l'eau de mer (1,026 en moyenne). Cette expression ne s'emploie que pour les navires de guerre.

Tonnage ou *jauge.* — C'est la capacité intérieure du navire.

battant la concurrence allemande et anglaise ; quelques-uns, comme le *Cassard*, donnèrent des dividendes de 20 p. 100. Mais, les meilleures choses ont le pire destin. On accusa le voilier d'être un « cueilleur de primes » ; on insinua que les longs voyages à travers les mers étaient des « promenades de santé avec du fret », des croisières sans but. Le Parlement fut saisi de la question et, après bien des débats, modifia, en 1902, les dispositions premières. Désormais, édicta la nouvelle loi, « les voiliers, pour lesquels les armateurs réclameraient le bénéfice de la loi du 30 jan-

L'unité de jauge est la tonne ; la tonne vaut 100 pieds cubes anglais ou 2 m³ 83 français.

1° *La jauge brute totale* est la capacité intérieure du navire augmentée du volume de toutes les superstructures. D'après la formule universellement adoptée de l'amiral Moorsom, on l'obtient en divisant par 2,83 le produit de la longueur par la largeur et par la hauteur, en y ajoutant ledit volume des superstructures. Usitée pour le calcul des primes de construction.

2° La *jauge brute* s'obtient en défalquant de la précédente le volume occupé par les claires-voies, les cuisines, les W.-C., les water-ballast, la timonerie. Prescrite par la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation et la réglementation du travail à bord.

3° La *jauge nette* ou tonnage-registre s'obtient en défalquant de la précédente tous les espaces qui ne peuvent pas recevoir de marchandises : c'est la capacité de fret. Sert de base à la perception des droits de port.

Portée en lourd. — C'est le poids, exprimé en tonnes de 1000 kilos, des marchandises que peut porter un navire à grande cale d'un seul tenant.

Exemple : La *Provence*, de la Compagnie générale transatlantique, a une jauge brute totale de 14744 tonnes ; une jauge brute de 13753 tonnes ; une jauge nette de 3834 tonnes. Sa capacité brute est donc $13753 \times 2,83 = 38921$ mètres cubes. Sa capacité nette est de $3834 \times 2,83 = 10850$ mètres cubes.

vier 1893, devront justifier avoir transporté, sur les deux cinquièmes au moins de leur parcours aller et retour, une quantité de marchandises représentant en tonneaux d'affrètement au moins les deux tiers de leur jauge *nette* ».

C'était la condamnation de la marine à voile. Telle est la fragilité des industries qui reposent sur des primes ! Il faut, cependant, avouer que le moment était bien mal choisi. Le fret de retour de Portland (Orégon) était, en 1900, de 43 schillings et celui de San-Francisco, de 40. En 1903, le premier tombait à 17 schillings et le second à 13 schillings, conséquence inévitable du réveil des peuples jaunes, qui s'étaient mis à charger, au détriment des Européens, la majeure partie des blés et des orges de l'Ouest américain. Malgré l'entente conclue entre les armateurs français, allemands, anglais, les prix, depuis cette époque, se sont maintenus avec peine au minimum fixé, 27 schillings 6 pence et 22 schillings 6 pence.

Enfin, le Parlement, après avoir frappé les voiliers, accablait de taxes la marine marchande tout entière. La loi du 29 décembre 1906 impose à l'armement, en faveur de la Caisse de prévoyance des inscrits maritimes, une cotisation de 3 1/2 p. 100 sur les salaires ; la loi du 14 juillet 1908 en adjoint une autre de 3 p. 100 au profit de la Caisse des invalides de la marine ; le décret du 22 juin 1904 augmente de 10 p. 100 la jauge nette, élève les frais de port, de pilotage, de remorquage ; la loi du 17 avril 1907 sur la réglementation du travail à bord, avec ses dispositions, impossibles d'ailleurs à réaliser, sur le repos

hebdomadaire, sur le payement des heures supplémentaires, sur l'augmentation des rations, extirpe, chaque année, aux armateurs, une somme globale de 8 à 10 millions ; et vous avez pu lire dans les journaux que les grèves, dont elle a été la cause, ont, à plusieurs reprises, paralysé le trafic, au Havre et à Marseille notamment, entraînant une augmentation de salaire mensuel de 10 francs et même 15 francs par matelot !

Mais, revenons aux voiliers. Au fur et à mesure de l'extinction des primes, ils ont été vendus, pour la plupart, à des maisons norvégiennes, qui les emploient au transport du bois. Selon M. Moraël, il en reste cent cinquante-deux, jaugeant ensemble 375 784 tonneaux bruts et 313 541 tonneaux nets. En dépit d'une compensation d'armement de 3 centimes par tonneau, les ventes de nos grands voiliers se poursuivent[1]. Ceux qui actuellement sont en chantier, quelque grands qu'ils soient — comme le cinq-mâts, *la France* de la maison Prentout-Leblond, de Rouen — seront, sans doute, impuissants à combler les vides. Si le projet fixant à 5 centimes ladite compensation n'est pas voté, « il est probable, écrit M. Moraël, que le 31 décembre 1912 marquera la mort en France de la grande navigation à voile, exception faite pour une seule maison — la plus puissante du reste — pour laquelle le transport de

1. Compensation prévue par la loi de 1906, loi tout à fait insuffisante puisqu'elle a exclu du privilège tous les voiliers francisés après le 1er novembre 1901. — Quelques voiliers, comme le *Quevilly* de Rouen, sont pourvus de puissants moteurs.

ses propres marchandises n'est qu'une branche accessoire de ses opérations commerciales ». Cette maison étant dunkerquoise, nous voici ramenés au vif de notre sujet : le mouvement maritime de Dunkerque.

Les pêcheurs d'Islande, derniers descendants des baleiniers de jadis, rapportent, dans leurs goélettes des morues salées. Le Maroc envoie des sardines conservées ; l'Algérie, des bœufs, des moutons, des porcs et des vins. Les figues viennent de Bougie et de Smyrne ; les citrons et les oranges, de Valence ; le sel marin, du Portugal ; les extraits de bois de teinture ou québracho, d'Argentine ; les caisses de savon, les ballots de linoléum, les oxydes métalliques, d'Angleterre. Lors de la dernière récolte déficitaire, les Indes et la Roumanie, l'Australie et l'Allemagne ont vendu, à Dunkerque, 100 000 tonnes de froment ; la Russie, l'Allemagne et l'Argentine, autant d'avoine. Quelques milliers de quintaux sont retenus par la minoterie ; le reste est distribué dans le pays. La plupart des métiers mécaniques, que vous voyez débarquer, ont été construits en Angleterre.

Mais, voici les trois importations les plus considérables et les plus constantes. Bon an mal an, une cinquantaine de mille tonnes de houille de Newcastle s'amoncellent sur le quai au charbon. Puis, une égale quantité de tourteaux oléagineux, transportés de Russie, des Indes, d'Angleterre, des États-Unis. Enfin, les nitrates de soude du Chili : plus de 250 000 tonnes, soit 80 p. 100 des importations françaises de ce produit. Les tourteaux servent à l'alimentation du bétail ; les nitrates, à l'amendement des terres. Leur

usage se généralise de plus en plus en France ; aussi Dunkerque subit-il la concurrence de Nantes et de La Rochelle-Pallice ; mais, depuis la dissolution du trust des producteurs chiliens, l'abaissement des prix permet d'envisager avec calme l'avenir.

Ces matières, Dunkerque les reçoit et les distribue, presque toutes, telles quelles. D'autres produits importés sont traités, en totalité ou en partie, sur place ou dans la région avoisinante.

Il vient d'Indo-Chine et un peu de Hollande 80 000 tonnes de riz. Une grande rizerie, usine de décorticage et de mouture, en absorbe la majeure quantité ; elle « travaille » le riz et l'expédie, soit à l'état de paille, soit à l'état de brisures, soit surtout à l'état entier, au Sénégal et aux différents comptoirs de l'Afrique-Occidentale française. D'énormes cargaisons de maïs (200 000 tonnes) d'Argentine et d'Indo-Chine, d'orge (85 000 tonnes) d'Algérie et de Tunisie, du seigle et des mélasses d'Allemagne approvisionnent les dix distilleries, les deux cent quatre brasseries-malteries et la fabrique de « maïsine » : nous les retrouverons plus loin. Malgré les arrivages importants de bois, les scieries mécaniques sont peu prospères : bois du Nord, perches et poteaux de Russie, chêne du Japon, pitchpin des États-Unis. Une faible quantité de coton d'Amérique suffit à l'unique filature. Les peaux d'Australie, d'Argentine, du Pérou et celles transitées par l'Angleterre ne sont guère travaillées dans la région : une fabrique de chaussures à Bourbourg et des ateliers de famille à Stenworde sont les seuls représentants de cette industrie. Quatre fonderies de minerais de fer d'Espagne

et de Suède, de cuivre du Mexique ; une fonderie d'antimoine ; une raffinerie de pétroles russes de la mer Noire, qui tend à devenir un simple mais grand entrepôt ; une raffinerie de borax expédié du Chili et de Turquie ; une raffinerie de soufre, occupent plusieurs centaines d'ouvriers.

Le chanvre et le jute, les phosphates, les graines oléagineuses méritent une mention spéciale. Le chanvre (52 000 tonnes) provient de Russie, d'Angleterre, d'Italie ; il est filé par deux filatures, tressé en cordes par une corderie. Le travail du jute est caractéristique de l'industrie textile locale. Les Indes anglaises en expédient près de 56 000 tonnes, qui alimentent huit filatures et un tissage : l'usine de Saint-Pol-sur-Mer emploie dix-huit cents ouvriers. Toutefois, les filateurs se plaignent de l'écart trop grand, qui sépare le cours des filés de celui de la matière première, et de la concurrence des Belges, chez qui le prix de revient est très bas. Ils se sentent mal à l'aise dans leur unique marché d'approvisionnement des Indes et ils souhaiteraient, pour briser ce monopole de fait, qu'on essayât la culture du jute en Indo-Chine. Beaucoup de fils de jute prennent la route de Dundee, en Écosse ; les tissus et les sacs sont exportés un peu partout, en France et à l'étranger, principalement en Tunisie et en Argentine.

L'importation des phosphates donne lieu à de semblables doléances. Elle se chiffre par 45 000 et 50 000 tonnes ; ce sont les États-Unis et la Tunisie les uniques fournisseurs. Dunkerque doit faire face à deux dangers : la concurrence de nos ports de l'Atlantique, la concurrence belge — celle-ci surtout, car les usines

de l'autre côté de la frontière produisent à meilleur compte les superphosphates.

Enfin, les graines oléagineuses (230 000 tonnes) : graines de coton, de sésame, de moutarde, de pavot, de coprah, toutes des Indes ; graines de lin de l'Argentine et des Indes, arachides du Sénégal, de l'Afrique-Occidentale française et des Indes ; huile de palme de Guinée alimentent quatre huileries en pleine prospérité. L'huile, une fois préparée et mise en fût, est distribuée suivant les demandes : la Grande-Bretagne et la Tunisie achètent de grosses quantités d'huile de lin ; l'Allemagne, de l'huile de sésame ; l'Angleterre et les Pays-Bas, de l'huile d'arachide. De plus, les industriels flamands fabriquent des tourteaux, qui, l'an passé, se sont bien vendus dans les pays d'élevage, à cause des mauvaises récoltes des plantes oléagineuses en Amérique.

J'aborde maintenant la troisième catégorie de produits : ceux qui sont destinés aux usines et aux manufactures de l'arrière-pays. Les minerais de fer (125 000 tonnes) d'Espagne et de Suède ; les fontes de moulage et les fontes de manganèse britanniques ; les pyrites (67 000 tonnes) d'Espagne et de Grèce ; les minerais de plomb d'Australie, d'Algérie et d'Italie ; les minerais de zinc d'Australie ; les minerais de manganèse des Indes et du Brésil, tous prennent la direction d'Anzin, de Denain, d'Isbergues, de Lille. Les trois cinquièmes des arrivages de laines en France s'effectuent à Dunkerque, soit environ 145 400 tonnes. L'Argentine et l'Australie fournissent chacune une égale quantité, de 53 000 à 56 000 tonnes ; l'Uruguay et l'Angleterre se partagent

le reste, celle-ci se bornant à apporter une centaine de tonnes de laine peignée et de déchets. Remarquez en passant que la Plata fournit des laines croisées ; l'Australie, des laines fines. Tous ces ballots traversent le port et s'arrêtent à Roubaix. Les lingeries, qui sortent d'Armentières, sont faites, en partie, avec le lin, qui prend terre à Dunkerque, venant de Russie (33 500 tonnes) et des États-Unis ; le port, il faut le dire, en retient quelques quintaux pour alimenter ses quatre filatures et tissages.

Vous voyez le rôle prédominant joué par les Indes dans le trafic de Dunkerque. Viennent immédiatement après et se confondant presque : la Russie, le Chili, l'Argentine ; puis, la Grande-Bretagne, l'Espagne, l'Australie, l'Indo-Chine, l'Algérie. Cela représente près de 2 millions et demi de tonnes de marchandises. Hélas ! il s'en faut de beaucoup que le pavillon français flotte sur tous les navires.

Les clients de Dunkerque achètent environ 600 000 tonnes ; ce sont, par ordre d'importance : l'Angleterre et l'Algérie, l'Argentine et l'Indo-Chine, la Tunisie et l'Afrique-Occidentale française, les États-Unis, le Brésil, la Hollande et la Belgique. Vous retrouverez dans les canaux, chargées sur les chalands du pays appelés « bélandres », à peu près la moitié — 1 750 000 tonnes — des marchandises embarquées et débarquées dans les bassins : houilles, matières premières pour l'industrie métallurgique, engrais et amendements, produits agricoles et alimentaires. Le canal de Bourbourg vient en tête ; les canaux de Bergues et de Furnes le suivent à un assez long intervalle.

Ceci m'amène naturellement à parler des principales exportations du port. Vous en connaissez quelques-unes déjà : tourteaux, riz, jute et huiles. Les autres proviennent de trois sources différentes : la ville et les environs, l'arrière-pays, tel ou tel point du territoire français.

Le premier groupe de produits se caractérise par la faiblesse relative de son tonnage. Le commerce des fourrages et des pailles pressées demeure stationnaire ; les usines de concassage de pois et de conserves alimentaires souffrent, depuis quelques années, de la médiocrité des récoltes — n'ont-elles pas été forcées d'aller jusqu'aux Halles de Paris acheter des graines ? — et de la concurrence allemande ; aussi les exportations sur l'Angleterre, le Danemark, l'Argentine se maintiennent-elles avec peine. En revanche, la Grande-Bretagne et la Tunisie continuent à nous acheter de la farine. Une nouvelle minoterie coopérative est en formation, et de nombreux petits moulins à gaz pauvre s'installent. Une petite quantité de bière est portée aux colonies ; les huiles de colza ont quelques débouchés en Argentine.

La culture de la chicorée est très rémunératrice. La chicorée aime les terres sablonneuses et le voisinage de la mer. Entre Dunkerque et Calais, il y a, échelonnées le long de la côte, soixante-sept sécheries ; on en a construit, m'a-t-on dit, quinze autres cette année. Une fois séchée, la chicorée est brûlée et moulue ; Dunkerque en exporte par mer au moins 250 tonnes. Le long des canaux s'égrènent les sucreries et les distilleries. Celles-là expédient 45 000 tonnes de sucre brut, presque uniquement en Angleterre, et

5 000 tonnes de sucre raffiné surtout en Algérie-Tunisie. Celles-ci, auxquelles je joins les distilleries de grains, travaillent pour la consommation nationale et la Tunisie, les droits protecteurs des autres colonies étant insuffisants contre l'importation des alcools allemands.

Le second groupe comprend des marchandises lourdes ; il s'exprime par un tonnage considérable ; mais, il est très simple à exposer. Ce sont les houilles et la plupart des objets ouvrés de l'industrie flamande : fer laminé, machines, tuyaux et coussinets, constructions métalliques, articles de ménage, papiers et cartons, écrus de coton, draps casimirs. Tout cela est absorbé par nos colonies. Quant au troisième et dernier groupe, il est, par rapport aux autres, de faible importance. En fait de gros tonnage, je ne vois que le ciment du Boulonnais — 66 000 tonnes — demandé surtout par l'Argentine et l'Indo-Chine. N'oublions pas le champagne, qui s'en va pétiller sur les tables étrangères, les articles de Paris, la bijouterie, l'horlogerie, dont la délicatesse et le bon goût garantissent au delà des mers la réputation universelle de l'artisan français.

Le cabotage national est extrêmement actif. La Normandie, la Bretagne et le pays Basque vendent à Dunkerque du blé, de l'avoine, de l'orge, du seigle et du maïs ; le Havre, du café, du coton, du poivre et de l'huile ; Cherbourg, des pierres ; Dinard, des briques ; Brest et Lorient, des conserves ; Nantes, des conserves et du sucre ; Ars-en-Ré, du sel ; Bordeaux, des poteaux de mine et de la résine ; Marseille, des bois de teinture, de l'huile, du savon et du sucre. A

la sortie, figurent bon nombre de produits importés en masse ou manufacturés dans la région : charbon pour Cherbourg, Brest, Lorient, Indret ; briquettes pour Cherbourg, Lorient, Toulon ; nitrates pour Barfleur, Granville et Lannion ; laines pour le Havre ; phosphates pour Tréguier, Châteaulin-Port-Launay, Quimper, Lorient et Vannes ; huiles pour Bordeaux, Marseille, l'Algérie et la Tunisie ; chicorée pour Caen et Bayonne ; alcool pour Lorient, Nantes, La Rochelle et Rochefort ; ferronnerie pour l'Algérie et la Tunisie, etc.

Je ne peux, avant de clore l'étude du trafic, ne point consacrer une notice, si courte soit-elle, à une grande industrie locale, les « Chantiers de France ». Cette Société, fondée en 1902, a construit soixante-sept navires et quarante et une machines à vapeur marines. Au cours de l'année 1910, elle a lancé trois grands cargos, un petit vapeur destiné à la navigation sur le Bosphore, et un ponton-grue. Les cales de construction sont pourvues de grues électriques roulantes à tourelles. Elles n'ont point été libres de toute l'année, car, en décembre dernier, les Chantiers avaient reçu la commande de neuf bateaux et de deux dragues. Je cite, pour mémoire, les nombreux ateliers de construction de la ville — qui auraient peut-être intérêt à s'orienter vers la fabrication des charpentes métalliques pour les colonies — l'usine de ressorts de Coudekerque-Branche et les briqueteries. Les nouveaux travaux du port et la fièvre de bâtir, dont Rosendaël, Malo-les-Bains, Saint-Pol-sur-Mer n'ont d'ailleurs qu'à se louer, assurent à cette dernière industrie de la besogne pour longtemps.

La liste longue et fastidieuse que j'ai dressée était nécessaire pour démontrer, après M. Paul de Rousiers, la fonction régionale de Dunkerque. Mais, rassurez-vous, j'ai fermé l'entrepôt formidable qu'est ce grand port et n'ai point l'intention de le rouvrir.

Les produits entrent et sortent : ils n'y séjournent guère. Les stocks en magasin, dont l'abondance caractérise les seuls ports commerciaux, sont ici des plus restreints et, lorsque les entrepôts sont remplis, c'est que le marché est encombré. Les warrants ne représentent jamais de fortes sommes. Certes, la Chambre de commerce multiplie ses efforts pour créer sur la place un marché des laines, analogue au marché des bois, qui existe déjà. La tentative n'a point encore réussi, car presque tous les industriels de l'arrière-pays achètent directement aux producteurs d'outre-mer, auprès de qui ils sont représentés par des agents techniques.

La fonction régionale, intensive et en somme toute nouvelle, paralyse aussi la fonction d'armement. On peut s'étonner, dit M. Georges Moraël, de ce que la bourgeoisie du Nord, ardente, entreprenante et jouisseuse, sans cesse en quête de nouvelles sources de richesses, n'ait point apporté aux industries maritimes l'ardeur passionnée et l'afflux considérable de capitaux qu'elle a consacrés à toutes les autres, même à celles qui paraissaient le plus incompatibles avec le climat de cette région. C'est que les quelques années, qui se sont écoulées depuis la transformation de Dunkerque en un grand port, n'ont guère été marquées pour la marine marchande que par des crises intenses ; c'est surtout que Dunkerque offre jusqu'ici des

conditions peu favorables à l'éclosion des grandes entreprises maritimes. Pour devenir un grand port, il ne suffit pas de pouvoir abriter les navires attachés au port, il faut assurer à ces clients habituels un fret habituel, la certitude qu'ils trouveront toujours de la marchandise disponible à charger. Mais, un léger avantage naturel atténue un peu cette situation fâcheuse : c'est la proximité de l'Angleterre. Il arrive, en effet, que des cargos n'hésitent pas à entrer dans les bassins sans fret de retour assuré, parce qu'ils sont sûrs de rencontrer, à quelques milles dans le nord, des monceaux de charbon, à Newcastle.

Une autre conséquence de la fonction régionale est la séparation absolue de la ville et du port. La ville a conservé son aspect rural, et, le jour du marché, on se croirait dans un chef-lieu purement agricole ; les paysans des alentours s'y donnent rendez-vous ; mais, à leur départ, tout retombe dans le calme. A la vue de cette cité, paisible au milieu de ses inutiles murailles, on a, suivant une très juste image de M. de Maigret, l'impression « d'une pieuvre tapie au gîte », allongeant vers la mer ses huit bras couverts de ventouses qui aspirent des richesses.

Le port, en effet, est aussi vivant que les rues sont mortes ; les quatre mille débardeurs connaissent à peine le chômage. Ils ne se recrutent pas n'importe où, parmi les déclassés et dans les bas-fonds, ces débardeurs, paisibles, laborieux et très attachés à la vie de famille. La manutention des marchandises lourdes, des nitrates et des minerais leur a imprimé un cachet original. Ils sont robustes, et eur échine supporte des fardeaux de 100 et même 180 kilos. Ils

sont adaptés à ce genre de travail. Beaucoup restent des années au service d'un patron ; on appelle ceux-ci les « premiers de maison ». Naguère, ils formaient, sous le nom de *Tient-bon*, une corporation fermée, où l'on n'entrait qu'en achetant très cher, jusqu'à 5 000 et 7 000 francs, sa place. Aujourd'hui, cette « aristocratie prolétarienne » a disparu, et les *Tient-bon*, qui n'ont plus rien de commun avec les débardeurs, désignent simplement les « premiers de maison » de la Chambre de commerce, groupés en un syndicat banal. Les débardeurs sont payés, en partie à la tâche, en partie à la journée, 6 francs pour huit ou neuf heures d'un rude travail et 1 franc parfois 2 francs par heure de nuit. Ils se sont assemblés, à la suite des grèves de 1900, en un syndicat puissant et raisonnable, en face de quoi se dresse un syndicat patronal ; l'entente règne presque toujours entre les deux, grâce à la commission mixte d'arbitrage qui fait office de tampon.

Le labeur des ouvriers sera moins pénible, lorsque les travaux du port, actuellement en cours, seront achevés. Il était grand temps qu'on s'attelât à ces agrandissements : l'espace manque aux bateaux et aux marchandises ; les quais ne sont point spécialisés ; on décharge aujourd'hui du charbon où il y avait hier des nitrates ; on se bouscule, on étouffe. « Nos quais, disait à M. P. de Rousiers, le secrétaire de la Chambre de commerce, ne nous servent tant bien que mal qu'à la condition de faire occuper une place vide quelconque par le premier bateau quelconque qui se présente. » Dunkerque, comme tous les grands ports français, est, du fait de l'État, toujours en retard sur

le développement de son trafic. Puisse-t-il être prochain le jour où s'ouvrira, à l'ouest des darses Freycinet, une série de nouveaux bassins, reliés par une écluse avec un grand bassin de marée creusé à 8 mètres au-dessous des plus basses eaux !

Et il faudra couronner cette œuvre par le percement du canal du Nord-Est, reliant l'Escaut à la Meuse. La Lorraine française, devenue l'un des principaux centres miniers et métallurgiques d'Europe, ne doit pas avoir comme port régional Anvers, mais Dunkerque. Elle veut que ces canaux, profonds, larges, pourvus d'écluses modernes, dont on parle depuis 1776, deviennent enfin une réalité ; elle ne veut plus être tributaire de l'Allemagne et de la Belgique. Songez donc qu'avec les moyens de communication actuels, Anvers est à 425 kilomètres de Longwy, Dunkerque à plus de 500 et que, par voie ferrée, les fontes de Longwy à destination d'Anvers payent 6 fr. 89, alors que leur transport à Dunkerque coûte 10 fr. 70. La concurrence est impossible. Cette situation est intolérable, elle porte préjudice à nos légitimes intérêts et à notre amour-propre national.

Dunkerque est une porte cochère ; Gravelines, une porte de service.

Entre la porte cochère et la porte de service sont percées quelques fenêtres, qu'escaladent, pour gagner leur vie, les pêcheurs. Ce sont de simples enfilades de maisonnettes que ces villages côtiers, des enfilades de petites bicoques, faites à l'emporte-pièce, à toit surbaissé du côté de la mer, à façade rectangulaire souriant au soleil. Pendant les beaux jours, ces murs

crépis à la chaux n'abritent que des vieillards, des femmes et des enfants, car les hommes valides sont « à Islande ». Ils sont pêcheurs par tradition, ces gars solides et naïfs qui offrent à Notre-Dame des Dunes des petits bateaux, et des chiffons de toile, en guise de jarretières, à Notre-Dame des Fièvres ; ils demandent à l'océan leur nourriture et veulent ignorer les agriculteurs, leurs voisins. J'aurai, au cours de ce livre, maintes fois l'occasion de vous signaler la séparation absolue, en certaines régions, des terriens et des marins. Ils vont donc « à Islande ». Il en est qui ne dépassent pas le Dogger Bank et quelques-uns vont jeter leurs lignes dans les firths des Hébrides. Ils partent, pour la plupart, de Gravelines, leur port d'armement.

Cette antique cité, jadis glorieuse sous la domination espagnole, anéantie par la garnison de Calais, sa rivale française, repaire *officiel* des contrebandiers au temps du Blocus continental, est maintenant endormie, comme Carcassonne, derrière sa double enceinte. C'est un port de consommation locale et d'approvisionnement à la grande pêche. Il achète au Danemark des pommes de terre ; des bois — 32 000 tonnes environ — à la Russie et à la Suède. Il fait venir de Suède du fer étiré et, des côtes portugaises, du sel. Son fret de sortie ne compte qu'au cabotage national : engrais chimiques et superphosphates envoyés dans les petits ports normands et bretons.

Par malheur, le nombre des goélettes diminue chaque année : 135 en décembre 1909, 125 en 1910. De 8 chalutiers à vapeur il n'en reste plus que 5.

Les « islandais » rapportent un millier de tonnes de morue salée, de la graisse, de l'huile de foie et de la rogue. Si la pêche côtière ne livrait pas à la vente deux milliers de tonnes de poisson frais, 700 tonnes de harengs, une centaine de tonnes de maquereaux, et si le port n'avait point le privilège d'être creusé à l'estuaire de l'Aa, l'existence de Gravelines serait, je le crains, menacée.

CHAPITRE II

Calais et Boulogne

Calais d'autrefois ; le Gourgain. — Tulles et dentelles ; ouvriers et patrons. — Le nouveau port et le mouvement maritime. — Les voyageurs ; tunnel ou ferry-boat?
Boulogne ; la halle au poisson ; le commerce du poisson. — les principales pêches ; les bateaux, les engins et les pêcheurs. — Les travaux du port et le trafic. — Le cabotage national.

Le nom de Calais évoque trois images : un homme, des dentelles légères et des tulles nuageux, un tunnel. L'homme — le héros, qui, avec ses cinq compagnons, tête et pieds nus, le hart au col, les clefs de la ville et du château dans la main, brava la colère du roi d'Angleterre : Eustache de Saint-Pierre — est le symbole du passé. Les dentelles et les tulles font la richesse actuelle de la ville. Le tunnel est l'avenir, et, par une tendance générale de l'esprit humain, c'est de lui qu'on parle le plus, parce qu'il n'existe pas.

A l'encontre de Dunkerque et de Gravelines, Calais est un port naturel. Il se produisit, en effet, au commencement du sixième siècle, une émersion du rivage, et les marais, ainsi formés, furent coupés de criques, où se déversaient les eaux de la plaine ; l'une de ces criques fut le berceau de Calais. Le port subit de nombreuses vicissitudes. Sous le gouvernement des

comtes d'Artois, il connut des jours prospères : les vins et la bière, le lard et les harengs saurs, les cuirs et la laine, le fer, le plomb et l'étain, bref, des approvisionnements destinés aux villes et aux armées, y passaient en transit. Les Anglais, après leur victoire de Crécy, firent de Calais la « clef et le frein de la Gaule » ; entendez par là qu'ils y établirent une citadelle et un entrepôt commercial, qui, sous le nom « d'Étaple », avait le monopole exclusif des marchandises importées en France. Ce fut l'âge d'or. Mais, à la suite de la reprise de la cité par les Français, les guerres ne laissèrent que des ruines, et Dunkerque détourna, à son profit, le trafic. La renaissance de Calais ne date que de 1814.

Il y a de ce passé lointain plus d'un vestige: le quartier du Gourgain en est le plus curieux. Des vieilles maisons entassées les unes sur les autres, des rues étroites, à ruisseau central, d'où l'on aperçoit, en levant la tête, à travers des enfilades de draps et de chemises séchant au soleil comme dans le vieux Nice, un lambeau du ciel, se pressent autour du « Petit Paradis », l'ancien « Fischer Gap », creusé, en 1398, par les Anglais. C'est le quartier des pêcheurs. Vous verrez là des femmes, aux manières rudes, le chef paré du bonnet en demi-lune ondulé, des gars râblés, qui ne veulent point travailler la terre et détestent l'usine, mais aiment les flots et l'air pur du large. Ils ne sont plus que cinq cents irréductibles ; avec leurs camarades de Wissant et de Waldan, ils se livrent, sur de petits voiliers, au chalutage côtier et en retirent près de 900 000 francs. Les femmes pêchent, à pied, de la crevette. Le marché restera aussi précaire, tant

que la Compagnie des chemins de fer du Nord n'abaissera pas ses tarifs : est-il raisonnable, je vous le demande, qu'une mesure de harengs paye la moitié de sa valeur pour être transportée à Paris ?

Les Gourguinois mis à part, les Calaisiens se divisent en deux groupes égaux : l'un comprend les ouvriers du port, les boutiquiers, les rentiers, l'autre travaille dans les fabriques et vit directement de la confection des tulles et des dentelles mécaniques[1]. Cette industrie est née, à la campagne, dans les chaumines. Lorsqu'en 1817 trois Anglais introduisirent à Calais des métiers à tulle, les quenouilles se révoltèrent ; des droits protecteurs furent établis en France, en même temps que l'Angleterre prohibait la sortie des machines. Touchant accord, assez rare pour qu'il vaille la peine d'être cité ! Mais, l'application, en 1838, du procédé Jacquard aux métiers à tulle brisa toutes les résistances.

Je suis peu averti en matière de tulles et dentelles, aussi me fallut-il les nombreuses explications de M. Lennel[2] pour comprendre comment d'un fil on fait une pièce de tulle.

La matière première, qui a été titrée et filée à la « Condition publique des soies laines et cotons », passe d'abord entre les mains de l'ouvrière dévideuse, qui, au moyen du dévidoir, enroule les fils sur des bobines en bois. Puis, vient le *wapage* ou *ourdissage*,

1. Sur une population totale de 65 000 habitants, on compte dans les fabriques de tulles et dentelles : 7 500 ouvriers tullistes, 2 200 enfants, 21 000 femmes, 350 fabricants finisseurs, 224 façonniers, 600 (?) employés de bureau.

2. F. Lennel, *Calais ; son port, son industrie.* (Chambre de commerce de Calais.)

qui consiste à confectionner les rouleaux destinés à être placés sur le métier, pour le tissage des fils de chaîne. Les fils, qui doivent former la trame sont placés par une *wheeleuse* sur les minces bobines de cuivre, qui sont ensuite *pressées* et mises par le *remonteur* dans l'espace annulaire des chariots ou navettes, en nombre plus ou moins considérable, suivant le dessin à exécuter.

Ce dessin, conçu dans ses grandes lignes par un *esquisseur*, a été rendu pratiquement exécutable par le *dessinateur-metteur en carte*, qui, avec une remarquable habileté professionnelle, reporte, sur un papier spécial quadrillé, dit de mise en carte, l'esquisse qui lui a été remise. Le *pointeur* ou la *pointeuse* porte dans la division d'une autre feuille quadrillée, appelée barème, les numéros correspondant au travail des fils, tels qu'ils ont été indiqués par le metteur en carte. Il s'agit maintenant de préparer les cartons, qui, en se déroulant sur le Jacquard, commanderont le mouvement du métier. Le *perceur de cartons*, à l'aide d'une machine en forme de piano, perfore les cartons en se conformant aux chiffres du barème. Le *laceur de cartons* les réunit l'un à l'autre par une ganse de coton, et l'on obtient ainsi une longue chaîne de cartons, qui, pour certains dessins, se comptent par milliers.

Tout étant ainsi préparé, les fils sur les rouleaux et dans les bobines des chariots, les cartons sur le Jacquard animé d'un mouvement régulier, on peut mettre en marche le métier à tulle, merveilleux organisme d'acier, dont il existe plusieurs variétés. *L'ouvrier tulliste*, quand le métier est réglé, c'est-à-dire quand, après les essais préalables, on a corrigé les

fautes commises soit dans le barème, soit dans le perçage, n'a plus qu'à surveiller soigneusement sa marche, à l'arrêter pour raccommoder les fils qui cassent, pour changer les petits rouleaux et les bobines. Il reste dans celles-ci, quand on les retire, une certaine quantité de fils qu'un jeune ouvrier *survideur* enroule à nouveau et rattache les uns aux autres avec une grande dextérité.

La longueur normale d'une pièce de tulle est généralement de 11 m. 50. Quand le tissu enroulé sur le tambour a atteint cette dimension, la pièce est coupée et passe de l'atelier de fabrication aux bureaux de *finissage* et de *confection*. Le tulle présente, en effet, des déchirures, des fils cassés, que répare d'abord la *raccommodeuse à l'écru*. La pièce est portée ensuite chez le *teinturier-apprêteur* et retourne au bureau pour y être soumise au *découpage*. On entend sous ce nom l'opération, qui consiste à débarrasser le tulle de tous les fils inutiles qu'on a dû y introduire pendant la fabrication. Certaines bandes de dentelles doivent être séparées les unes des autres par l'effilage. Le découpage est souvent fait en dehors de l'usine, et même dans les campagnes voisines de Calais. Le tulle doit encore être vérifié par la *raccommodeuse à l'apprêt*, et, parfois, être déchiqueté au ciseau, écaillé ou poinçonné. On appelle spécialement *confection* les dernières opérations de pliage et d'encartonnage, qui présentent la marchandise d'une manière élégante.

Calais possède 2 466 métiers, répartis en 76 usines, où travaillent 350 patrons. Le fait est digne de remarque : en voici l'explication. Hormis quelques grands chefs d'industrie, beaucoup de fabricants louent dans

une usine des locaux et de la force motrice ; il ne leur reste plus qu'à acheter des métiers, sur lesquels on leur consent un crédit à long terme. Aussi sont-ils, presque tous, d'anciens ouvriers, qui, à force d'économie, ont amassé un petit pécule. C'est la réponse du bas de laine — que nous teinterons de jaune, pour suivre la mode — au drapeau rouge impuissant. Il n'est point de meilleure méthode, que je sache, pour favoriser la production : elle s'exprime par plus de 120 millions de francs. En dehors des débouchés nationaux, ce sont les États-Unis qui sont nos plus grands clients : 80 tonnes de tulle, 580 tonnes de dentelles de coton, une centaine de tonnes de dentelles de soie valant 47 millions de francs. Et je ne parle pas des broderies chimiques et des rideaux de tulle dont le chiffre d'affaires n'est point comparable à ces derniers.

Les autres industries occupent moins de bras. Ce sont des ateliers de construction de métiers, qui concurrencent ceux d'outre-Manche, une fabrique de biscuits et de pâtes alimentaires, des scieries mécaniques, des raffineries de sel, une minoterie, des fabriques de produits chimiques et de glaces, des brasseries-malteries.

Il est évident qu'une pareille vitalité industrielle ne pouvait point ne pas solliciter une activité maritime parallèle. Le port a été récemment remanié. Un vaste bassin de chasses a été creusé à l'est du chenal, en regard du vieux bassin des Dunes ; précaution inutile, puisque les dragues modernes luttent avec plus d'efficacité contre les sables ; au demeurant, sage mesure, puisque l'agencement de ce bassin est prévu pour la grande navigation. Avec le chenal et l'avant-port, acces-

sibles, par les plus basses marées, aux bateaux calant 4 m. 70, avec le « Petit Paradis », réservé aux pêcheurs, le commerce dispose de trois bassins à flot : les deux bassins de l'Ouest et le nouveau bassin Carnot, de 12 hectares ; enfin, d'un port de batellerie, relié aux canaux flamands. L'outillage est parfait : une forme de radoub de 155 mètres et vingt grues hydrauliques dont la plus forte porte 40 tonnes. Les sucres s'entassent dans un entrepôt spécial en béton armé, et les stocks, d'ailleurs faibles, trouvent asile dans le hangar Fournier. Non loin de ces magasins généraux, vous verrez l'usine de la « Société nouvelle des téléphones et des câbles sous-marins » et le poste de la flottille des submersibles détachés de Cherbourg.

Le poids total des marchandises embarquées et débarquées atteint 700000 tonnes. Les bois de Danemark et de Suède, les madriers, les planches, les poteaux de mine de Norvège se placent en première ligne : plus de 200000 tonnes. Ensuite, de la houille anglaise (130000 tonnes), des minerais, de la fonte, des métiers fabriqués en Grande-Bretagne, des pétroles du Caucase et des huiles lourdes d'Amérique achetés par les manufactures de Lille, des machines, des laines expédiées cinq fois par an, en transit sur Londres, d'Australie, de Nouvelle-Zélande et du Cap, etc. Il existe des services réguliers de marchandises entre Calais et les ports de Douvres, Folkestone, Londres. Quelles sont ces marchandises ? vous les devineriez, si je ne vous les faisais connaître. Ce sont des vins de marque, des vins de Champagne, des volailles, des viandes de boucherie, des lapins, des œufs, du lait condensé, des légumes verts ou

secs, des eaux-de-vie, des biscuits, des pommes de terre, des fruits et des primeurs. Il y a une quinzaine d'années, Calais exportait beaucoup de fleurs du littoral méditerranéen ; mais, Boulogne a su attirer à lui la plus notable partie de ce trafic. Les autres produits embarqués proviennent tous soit de la ville, soit de Roubaix, soit du pays flamand : laines en masse (2 000 tonnes), soies moulinées, fils de lin, de coton et de laine, tissus de laine (6 000 tonnes), tissus de lin ou de chanvre, de coton, tulles de coton, tulles de soie, dentelles, produits chimiques, verreries, câbles, sucre — malgré la crise dont souffre l'industrie sucrière, les exportations dépassent 7 000 tonnes — et des fourrages.

Calais communique avec les ports normands et bretons, principalement avec Le Havre, Cherbourg et Châteaulin-Port-Launay. Les pierres ouvrables, les grains, les farines de froment et de méteil, les sons et les fourrages, les engrais chimiques forment la base du trafic (9 000 tonnes) ; Marseille reçoit du sucre brut. Un égal tonnage se retrouve à l'entrée, fers et aciers, huiles minérales du Havre et de Pauillac, orges et seigles de Bretagne, sel marin de l'île de Ré.

Je n'aurai garde d'oublier un fret de grande valeur, encore que ce dernier terme ne s'applique pas nécessairement à toutes les unités du premier : le fret humain, les voyageurs. Calais, à cet égard, est un port de circulation incomparable, véritable prolongement de Londres sur Paris et le continent. Trois fois par jour, des centaines de personnes traversent le détroit, allant à Douvres ou bien en revenant, sur

les paquebots luxueux et rapides des chemins de fer du Nord et de la Compagnie anglaise du Chatham, et dont certains sont à aubes, comme le *Pas-de-Calais*, certains à turbines, comme le *Queen* et l'*Empress*. A une quinzaine de mètres de la belle gare maritime, se dresse, sur le quai, une grue électrique, qui, en un clin d'œil, débarque les bagages. En 1910, il est passé par cette gare 368 912 voyageurs. Aussi Calais est-il la tête de ligne de grands express internationaux. Simplon-express, Engadine-express, Calais-Oberland, Calais-Méditerranée, Calais-Marseille-Bombay, Péninsulaire-express qui porte à Brindisi la Malle des Indes.

Comme, par tempérament, les hommes sont des terriens, l'idée d'un tunnel sous-marin a depuis longtemps été émise. La géologie et l'industrie démontrent que ce n'est point une utopie. Au couchant de Calais, près de Sangatte, le pays change d'aspect, brusquement : l'argile flamande cède la place à la craie picarde du bassin anglo-parisien. Or, les puissantes falaises blanches, qui se regardent à travers le détroit, sont le simple fait d'une déchirure, d'une trouée percée par la mer entre la France et la Grande-Bretagne, et reposent sur un même socle. Il n'y a plus de doute à ce sujet ; une série de 6 200 coups de sonde à lance barbelée, espacés de 300 mètres les uns des autres, a fait connaître, en 1875, la structure précise du sous-sol marin.

Peu après ces études, on commença de creuser le fameux tunnel avec la machine du colonel de Beaumont ; mais, la Grande-Bretagne prit peur et les travaux furent abandonnés. L'an passé, le Parlement

britannique a refusé de les reprendre, bien que la « politique du splendide isolement » ne soit plus en honneur. On avait tâté, dès 1872, d'un autre projet : un ferry-boat, transportant d'une rive à l'autre un train entier. Une Société franco-anglaise, l' « Intercontinental railway Company », a même prévu un type de bateau de 91 mètres de long, 12 mètres de large, 7 m. 25 de creux et 3 mètres de tirant d'eau. Mais, me direz-vous, il s'agit toujours d'un bateau ! — Eh oui ! J'ai fait la même réflexion le jour où j'ai traversé, par un moyen identique, le Sund, d'Helsingborg à Elseneur ! Tunnel ou ferry-boat : lequel l'emportera ? Le second, je crois, car il est à la mode et l'expérience du premier a été malheureuse ; or, il est des malheurs dont on ne se relève pas.

Des petits ports, qui jadis s'ouvraient le long du littoral, ont eu, comme le tunnel, à éprouver la justesse de ces paroles. Ils sont aujourd'hui perdus sous le linceul des sables amenés, au pied des falaises, par les courants. Wissant, Ambleteuse, Wimereux qui connurent, à l'époque romaine, des jours glorieux, sont à demi-envasés ; Wimereux, cependant, se distingue par sa station zoologique, d'où sont sortis d'importants travaux scientifiques et que dirige M. le professeur Caullery, de la Sorbonne. Seul Boulogne triomphe.

Boulogne est le premier port de pêche de France et du continent. Voici la progression de son trafic. En 1872, la vente globale du poisson s'élevait à 6 430 976 fr. ; en 1910, elle atteignait 21 315 486 fr. ;

en 1911, 24 557 748 francs. La valeur des bateaux et des filets représente un capital de 43 millions et demi[1].

Le poisson est vendu à la criée de la halle municipale, qui prélève, comme taxes, 1 p. 100 sur la marée fraîche, 1 1/2 p. 100 sur les harengs et le douzième pour les unités vendues au détail : l'ensemble rapporte à la ville environ 135 000 francs. Mais, il est d'autres procédés[2]. Dans certains cas, la vente a lieu sur échantillon, et la livraison se fait au bateau. C'est la méthode employée pour la plupart des harengs et des maquereaux, frais ou salés. Parfois, l'armateur garde sa marchandise et la fait transporter dans ses ateliers de salaison. Les harengs frais ou braillés en vrac se vendent au *last de terre* de 100 mesures. La mesure équivaut au double décalitre et le last pèse de 2 100 à 2 200 kilos. Le hareng braillé en tonne se vend au *last de mer* de 13 tonnes pour 12, ce qui équivaut à 60 mesures : elles doivent peser chacune 1 212 kilos ; le hareng caqué, par last de 12 tonnes, pesant chacune 101 kilos nets[3]. Le prix moyen de la tonne de hareng salé est d'environ 200 à 240 francs. Il est, bien entendu, plus élevé en été qu'en automne, car, à cette dernière saison, il subit

1. Effectif de la flotte de pêche boulonnaise : 84 chalutiers à vapeur ; 37 cordiers à vapeur ; 10 bateaux mixtes à pétrole ; 45 grands dundees et harenguiers à voile ; 172 voiliers plus petits se livrant à la pêche côtière ; 70 barques, canots, petites embarcations. En tout 418 bateaux ayant une jauge nette totale de 31 700 tonneaux.

2. Marcel A. HÉRUBEL, *Pêches maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui*. Paris, Guilmoto, édit.

3. Voir page 58.

la concurrence du hareng frais. La caisse de hareng vaut de 6 à 15 francs. Le maquereau se vend au cent, qui comprend 110 queues, plus une ou deux poignées ; la morue, à la tonne et au quintal.

Ces quelques poissons que j'ai cités, je dois maintenant les classer par ordre d'importance commerciale. D'abord, la marée fraîche, c'est-à-dire les soles, les turbots, les carrelets, les limandes, les grondins, les merlans, les merlus, etc., soit, en 1910, 9 170 852 francs ; secondement, les harengs, salés à bord ou frais, soit 7 415 475 francs ; troisièmement, la morue, soit 2 280 676 francs ; quatrièmement, le maquereau, salé à bord ou frais, pêche peu lucrative, soit 2 404 746 francs ; enfin, catégorie insignifiante, les homards, les langoustes, les crevettes et les crabes, pêchés à pied ou en bateau, les moules et les coquillages, les truites saumonnées de la Canche, les vers pour appâts, etc., soit 93 737 francs. Presque tous les bateaux, si loin qu'ils aillent chaluter, tendre des filets ou des cordes, reviennent au port vendre leur cargaison. C'est que Boulogne joue le rôle d'un marché régulateur, d'une *bourse des poissons*, qui, chaque matin, établit les cours et les téléphone à Paris. Sans doute, la pêche est en France trop peu centralisée pour que la halle boulonnaise étende son influence sur tout le pays, comme le fait Le Havre avec le café et le cacao ; mais, autant que le permettent les circonstances, elle exerce une primauté indéniable. Elle alimente en poisson une bonne moitié de la France, depuis les villes du Nord, de l'Est et du Sud-Est jusqu'à la Côte d'Azur ; elle fournit la majeure partie des approvisionnements de Paris ; elle vend en

entrepôt à Bâle ; elle exporte même en Belgique[1].

Au plein de la saison, les quais sont le théâtre d'une activité extraordinaire, rappelant celle des grands ports anglais et écossais, Grimsby et Aberdeen. Les pêcheurs, chaussés de lourdes bottes, pataugent dans la masse gluante des harengs à peine morts ; ils remplissent des mannes, que d'autres pêcheurs, le torse ceint d'un tablier en toile cirée, « amènent » sur le quai. C'est un brouhaha de voix qui s'interpellent, de cris des charretiers, de grelots des chevaux, cependant que le sol se recouvre de la gelée luisante des écailles arrachées. Il n'est pas rare qu'on expédie en une seule journée, deux cents wagons de poisson. Malheureusement, les armateurs n'ont pas su s'entendre pour fonder des sécheries de morues et sont tributaires de Fécamp et de Bordeaux. Ils n'ont pas su encore tirer parti des chambres frigorifiques et s'en tiennent au vieux procédé de la glace concassée. Pourtant, il importerait de poursuivre à la fois la constitution de stocks (la maison Christen, de Bâle, y réussit bien !) et le bon marché des transports par chemin de fer. Le syndicat des mareyeurs boulonnais réclame avec juste raison auprès des Compagnies la possibilité d'envoyer au tarif réduit G. V. 114 des colis d'un poids inférieur

1. Expéditions faites par la gare de Boulogne en 1910 dans toutes directions : marée fraîche, 46 332 tonnes ; salaison, 15 208 tonnes ; coquillages, 714 tonnes. — La Station aquicole de Boulogne, dirigée par E. Cligny, s'occupe de toutes les questions océanographiques intéressant la pêche ; elle possède un bateau à moteur, *la Manche*. Signalons également l'École pratique des mécaniciens de marine et l'École des pêches.

à 50 kilos. J'ai démontré ailleurs qu'un abaissement de tarif d'environ 50 p. 100 provoque une augmentation de trafic de 200 p. 100. Or, n'oubliez pas que les pêches maritimes françaises suffisent à peine à la consommation nationale et qu'il nous arrive d'acheter des poissons communs à l'étranger. La ville de Boulogne ne l'ignore point, puisqu'elle frappe les importations de droits de 15 à 20 francs le quintal ; ce qui lui a valu, en 1910, la coquette somme de 749 534 francs.

Il n'entre pas dans le cadre de ce livre de décrire les terrains de pêche ; mais, je dois les citer, ainsi que je signale, dans chaque port, les pays d'origine des denrées apportées. Les poissons de fond sont tirés de la mer du Nord, de la Manche sur toute son étendue, des côtes atlantiques françaises, du golfe de Gascogne, en un mot, de tout le plateau continental, depuis le sud de l'Irlande jusqu'à la Mauritanie, en passant par l'Espagne, le Portugal et le Maroc. Il y a même un service hebdomadaire — service de chalutage, pourrait-on dire — entre cette région et Boulogne.

Les harengs, de mars à mai, se pêchent entre les îles Fer-Oé et les Shetland, d'une part, les Hébrides et les Orcades, d'autre part ; de mai à juillet, le long de la côte écossaise ; à partir de juillet, au-dessous d'Yarmouth ; en octobre, à l'orée de la Manche ; de novembre à janvier, dans la Manche. Les premiers harengs d'automne, très fins de goût et valant 20 et 25 centimes la pièce, sont appelés « harengs de côte ». On les pêche, en effet, au moyen de filets en coton fixes tendus verticalement en travers du courant de marée auprès de la laisse de basse mer. Ces « parcs

à la côte » prennent souvent, avec les harengs, des bars et des mulets. La morue provient soit du Dogger-Bank, soit des Hébrides, soit de Terre-Neuve, soit de la mer Blanche, soit surtout d'Islande. La valeur moyenne d'une cargaison est d'une quarantaine de mille francs : le quintal de 141 kilos vaut, en moyenne, 100 francs. La pêche de printemps du maquereau s'effectue au sud de l'Irlande. Elle laisse d'autant moins de bénéfices que, depuis deux ou trois années, la taille des animaux diminuant, les armateurs ont été forcés de remplacer leurs anciens filets par de nouveaux à mailles plus petites.

Ne vous étonnez pas de l'immense étendue de ces terrains. Boulogne doit sa renommée et sa fortune premières, comme Hull et Grimsby, à sa proximité de la mer du Nord, si poissonneuse ; c'est là l'origine séculaire de son marché. Mais, l'épuisement des fonds marins les plus proches, l'accroissement de la consommation nationale et la concurrence étrangère l'ont forcé, sous peine de déchéance, à reculer sans cesse plus loin, les limites de sa zone de travail, afin d'accroître sa production.

L'armement, poussé par les nécessités nouvelles, s'est transformé. Le petit bateau en bois et à voile est devenu plus grand ; comme un crabe en métamorphose, il a rejeté un beau jour sa vieille carapace et il est apparu bardé de fer et, plus tard, d'acier ; entre ses deux mâts, où pendaient d'inutiles cordages, s'est dressée une cheminée, tandis qu'à l'arrière naissait un appendice locomoteur. Si vous connaissez le grand bassin de marée de Boulogne, vous y avez vu ces grands *chalutiers à vapeur* dont je parle. Leur franc-

bord est assez réduit, afin de faciliter, par suite du peu de hauteur du pont au-dessus de l'eau, la remontée du chalut ; le pont est dégagé pour la manœuvre et le déchargement en vrac, dans les parcs à poissons, du contenu de la poche du chalut ; le treuil, très puissant, est placé devant la chambre de veille, et les poulies de renvoi, sur le pont ; la cale à poisson est spacieuse et munie d'étagères ; à côté d'elle, s'ouvre une cale à glace. De tels bateaux, longs de 40 à 50 mètres, représentent un capital de 150 000 à 250 000 francs. Les *cordiers* sont de petits vapeurs, souvent en bois, qui pêchent aux cordes. Ils mesurent en moyenne 15 mètres de long ; ils sont très évasés et ne filent jamais plus de 9 nœuds. Un treuil à l'avant, une cale à l'arrière : tels sont leurs organes principaux. Les sorties ne durent qu'une vingtaine d'heures. Les *harenguiers* à voile mesurent de 15 à 34 mètres. Ils ont deux mâts ; le second penche en avant, et la barre d'écoute ou *varlope*, en fer, affecte la forme, bien caractéristique, d'un arceau ; près d'elle, à bâbord, tourne un cabestan, qui remonte les filets, actionné par une chaudière à vapeur. Les harenguiers à hélice s'appellent des *drifters*. Ils offrent les mêmes aménagements que les précédents, mais ils possèdent deux gouvernails, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière, et un mât de misaine à renversement. Quelques bateaux sont mus par des moteurs à pétrole ou à essence.

J'ai présenté les principaux types de navires de pêche ; un mot maintenant des engins.

Les chalutiers à vapeur sont tous pourvus de l'ottertrawl, appelé encore chalut à panneaux, chalut à planches, chalut à plateaux. L'ottertrawl se com-

pose de deux parties : le filet et les planches. Le filet, largement ouvert sur une trentaine de mètres, est une sorte de cône, profond de 40 à 45 mètres. Les mailles en sont d'autant plus grandes qu'elles sont plus près de l'entrée ; elles se resserrent au sommet et constituent une poche fermée par une coulisse. Les planches, rectangulaires, sont hautes de 1 m. 20 ; elles ont leurs bords armés de puissantes ferrures. Le filet est fixé, en deux points symétriques, à l'un des petits côtés de chacune des planches. D'autre part, les deux câbles, qui relient celles-ci au chalutier, sont attachés à un balancier en fer, boulonné à peu près au milieu de la face des planches, qui regarde l'entrée du filet.

Cette description faite, voyons le fonctionnement de l'appareil. Le chalutier se place en travers du vent. On jette à l'eau le filet ; on affale la planche d'arrière, puis la planche d'avant ; le chalutier se met en marche à 2 ou 3 nœuds de vitesse et gouverne de façon à venir du côté où l'ottertrawl est immergé. Que va-t-il se passer ? D'abord les câbles se tendent ; ensuite, les planches, sur lesquelles s'exercent deux forces contraires : traction des câbles et résistance de l'eau, s'écartent et ouvrent le filet. Comme la première l'emporte sur la seconde, l'engin entier, grand ouvert, glisse sur le fond, capturant tout ce qu'il rencontre. Lorsque l'on juge la poche pleine, on remonte les planches avec le treuil ; les hommes saisissent avec leurs mains le filet et le hissent à bord ; et voici qu'apparaît la poche bourrée de poissons et ballottée par les vagues. Vite, on l'étrangle avec une corde ; on charge la corde sur un palan accroché à la misaine et, en route, le

treuil ! Bientôt, la poche se balance au mât, on tire la coulisse : la poche s'ouvre et vomit, en masse, sur le pont les poissons.

Les filets à harengs, en coton cachouté ou coaltaré, présentent de petites mailles de 23 à 26 millimètres. Ils mesurent 25 mètres de long et 11 mètres de chute. On les réunit en « tessures » ; chaque tessure peut s'étendre sur une distance de 6 à 8 kilomètres. Lorsque le harenguier est un bateau à voile, l'équipage file la tessure par l'arrière ; dans les harenguiers à vapeur, on file par l'avant, et le patron commande : « machine arrière », ce qui explique la présence, chez ces navires, d'un gouvernail supplémentaire à l'avant. Pour pêcher, on « tierce » les filets sur ralingue supérieure, attachée, de place en place, à des barils pleins d'air qui flottent ; la ralingue inférieure, faite de filets hors d'usage, tend le filet en nappe verticale tout en lui conservant une certaine souplesse.

Enfin, les cordes, en chanvre, atteignent des longueurs de 15 à 20 kilomètres, par tronçons de 100 à 150 mètres, mis bout à bout. Elles sont barbelées d'hameçons, boettées en général avec du hareng. On pêche ainsi la morue, le merlan, la lingue, la raie, le flétan, le maquereau. Le filet à harengs sert également à prendre les maquereaux. Quant à l'ottertrawl, c'est l'engin le plus vorace : il absorbe tout ; c'est aussi l'engin le plus dispendieux, car il exige de grands et de solides navires à vapeur coûtant très cher.

Bref, la pêche est, à Boulogne, une industrie. Les petits patrons tendent à disparaître, vaincus par les grandes maisons d'armement, qui, grâce à leurs capitaux, peuvent supporter les aléas d'une mauvaise cam-

pagne et perfectionner leur matériel. Les cinq mille marins inscrits ne connaissent pas le chômage et vivent aisément de leur travail. « La répartition des charges et des bénéfices, écrit M. Ch. Brasseur, secrétaire de la Chambre de commerce, se fait d'après des règles fixes entre le propriétaire ou *écoreur*, le bateau et les hommes de l'équipage. On déduit des produits de la vente les 5 p. 100 de l'écoreur, puis toutes les dépenses ou avaries de mer, telles que le prix de la glace, les primes d'assurance, les filets et aussières perdus, rompus ou usés ; on partage le reste. Chaque homme et chaque lot de filets ont droit à une demi-part. Le patron reçoit, en sus de ses demi-parts de filets et de marin, une demi-part de maîtrise et de commandement. Elle lui est payée par l'armateur. Quant au propriétaire, il a cinq parts : trois parts et demie pour le bateau et le canot ; une part et demie pour la machine. Pour les chalutiers, après déduction de l'écorage et de tous les frais communs, le produit de la vente se divise en deux parts : l'une pour le bateau et l'autre pour l'équipage... Sur le produit net de la pêche à la ligne et aux cordes, on prélève deux cinquièmes pour le bateau, et le reste se répartit entre les hommes et les agrès. »

Tel est le régime des parts dans toute sa pureté. Il est actuellement compromis par l'armement à gages, conséquence inéluctable de l'industrialisation de la pêche. Sous ce régime, l'armateur, propriétaire des bateaux et des engins, paye les hommes au mois, 100 francs en général, et les nourrit. De plus, il donne une part au capitaine et une gratification à l'équipage, d'après le rendement du bateau, ce qui, avec le salaire

fixe, fait un total de 115 à 120 francs par mois. Le système des parts vaut au pêcheur en moyenne 1 000 francs par an. On ne pourra pas dire que le capitalisme a ruiné l'ouvrier !

Station de pêcheurs, Boulogne l'a sans doute toujours été, car ainsi le voulaient la richesse merveilleuse en poissons de la mer du Nord et de la Manche, sa situation privilégiée à l'embouchure de la Liane et son arrière-pays. Mais, il n'a été port de pêche, digne de ce nom, qu'au huitième siècle. En pleine guerre de Cent Ans, on allumait à « la Tour d'Ordre » un grand feu de bois, de la Toussaint à Pâques, afin de faciliter le travail nocturne des pêcheurs ; les chroniqueurs du temps l'appellent le « feu de la harenghison ». Rappelez-vous, à ce propos, que les armées féodales et royales se nourrissaient surtout de poisson.

Port d'armement, il remonte à l'époque romaine. Il s'appelait alors *Portus-Itius* ; c'est là que, par deux fois, Jules César concentra sa flotte, pour envahir la Grande-Bretagne, en souvenir de quoi il fut choisi comme siège d'une amirauté impériale. En 1295, Philippe le Bel tenta de renouveler les exploits de César, et tout le monde a ouï parler du fameux camp de Boulogne de Napoléon Ier. Port de commerce et de transit, il devait fatalement le devenir à cause du voisinage de l'Angleterre. Aussi, à l'aurore du moyen âge, exporte-t-il des étoffes de laine et de la viande salée contre du blé, des médailles, de l'étain, du plomb, de l'or, de l'argent, de l'ivoire et des vases en verre.

La construction de la digue Carnot, en 1878, a provoqué l'essor complet de Boulogne. Cette digue

en forme d'L, d'une longueur de 2 200 mètres, protège le port contre le sable et la houle du sud-ouest ; l'immense rade ouverte, de 300 hectares, qu'elle délimite, sert de mouillage profond. On travaille à allonger la digue de 600 mètres, et, plus tard, on en construira une nouvelle, au nord de la première : il y aura donc une rade fermée, sauf à l'entrée du chenal. Le grand bassin de marée, qui donne sur l'avant-port, est assez profond (4 mètres au-dessous du zéro) pour permettre à toute heure les évolutions des chalutiers et des steamers de Folkestone. A la suite du bassin de marée, un arrière-port, à peu près inutile, et un bassin de retenue reçoivent les eaux de la Liane. De l'autre côté, un bassin à flot, pourvu d'un sas, donne asile aux cargos et à quelques chalutiers désarmés ou en cours d'armement. Les cales et les chantiers de construction navale se trouvent en bordure du bassin à flot, sur l'avant-port. L'année qui commence verra un nouveau bassin : le bassin Loubet, au nord du bassin à flot, en communication directe avec l'avant-port, creusé à 7 m. 75 et où pourront accoster les plus forts cargos ; c'est là que seront réunis les divers services de messageries avec l'Angleterre, reliés aux chemins de fer du Nord par un raccordement, qui passera sous les collines crayeuses en un tunnel de 1 871 mètres. Pour faire face à ces lourdes charges, la Chambre de commerce n'a d'autres ressources que le produit de ses péages : taxes sur les voyageurs, c'est-à-dire 600 656 francs en 1910, droits de tonnage, soit 562 395 francs.

Quand on consulte les statistiques du port, on est frappé du nombre de bateaux, qui, entrés chargés,

Cliché Lévy Fils et Cie.

Boulogne-sur-Mer. — Triage du poisson.

repartent sur lest. Je prends, au hasard, deux exemples. Sur 182 cargos anglais entrés pleins, en 1910, 167 sont ressortis vides. Pour les Suédois, les chiffres respectifs sont 20 et 19. Il est heureux que Boulogne, comme Dunkerque, soit près des ports houillers d'Angleterre, afin que les navires trouvent un fret de retour.

Les importations atteignent 180 millions de francs. Elles consistent en houille (330 000 tonnes), bois du Nord, minerai de fer et de manganèse, jute brut, en brins, tordu ou en étoupe, machines et mécaniques, peaux et pelleteries, caoutchouc, liège, produits chimiques, etc., bref, des marchandises provenant presque toutes de Norvège, de Suède et surtout d'Angleterre. La valeur des exportations est considérable : 265 millions. Il s'agit, en effet, des plus beaux morceaux de notre industrie : carrosserie et automobiles (48 millions), tissus de soie (41 millions), tissus de laine, vins de Champagne, vins fins, fruits et primeurs, ciment, produits céramiques, verres et cristaux, fers et fontes. L'Angleterre achète pour son compte quelques-uns de ces objets et en expédie une notable partie en Amérique. Mais, elle absorbe tous les envois de fruits et de fleurs, embarqués chaque jour dans l'après-midi, débarqués le lendemain matin à sept heures au marché du pont de Londres. En hiver, les primeurs viennent d'Algérie, de Tunisie, d'Italie, d'Espagne ; au printemps, du midi de la France. Au plein de la saison, on ne manutentionne pas moins de soixante mille paniers en cinq ou six heures. Les autres grands ports du Royaume-Uni voudraient avoir, pour ce commerce qui se chiffre par 9 millions

de francs, des services directs ; la Chambre de commerce ne pourra leur donner satisfaction que lorsque le bassin Loubet sera terminé.

Et l'achèvement de la digue Carnot provoquera une recrudescence du nombre des voyageurs, voyageurs entre Boulogne et Folkestone — 323 758 en 1910 — excursionnistes de Londres, de Margate, de Ramsgate, de Brighton, d'Hastings, passagers des six grandes compagnies transatlantiques, allemandes et hollandaises qui font escale, notamment la « Hamburg-Amerika », la « Wœrmann Linie », la « Compagnie néerlandaise américaine », le « Lloyd hollandais », chargées de services réguliers vers les États-Unis, le Brésil et l'Argentine. L'année dernière, elles ont jeté, sur le pavé de New-York, 2 863 émigrants, dont 314 seulement étaient français. Il est pénible que deux de nos ports, Boulogne et Cherbourg, soient pour ainsi dire des tentacules de l'étranger fixés sur notre sol. Il est plus pénible encore de constater l'accueil bienveillant que les métèques y reçoivent. C'est là un péril pour notre marine marchande. Qui vous assure qu'un jour la cueillette de passagers et les rafles d'émigrants ne se compléteront point de cueillette et de rafles de marchandises ? Il n'y a pas, dans un paquebot, que des cabines de luxe et un entrepont : il y a aussi des cales.

Plus modeste, mais plus fécond, le cabotage national met en communication constante Boulogne avec Dunkerque, Gravelines, Calais, Fécamp, Le Havre, Caen, Cherbourg, Granville, Saint-Malo, Saint-Servan, Erquy, Perros-Guirec, Tréguier, Lannion, Brest, Lorient, Nantes, Bordeaux, Bayonne. Il

reçoit de ces ports des vins, des céréales, des pierres de construction, des métaux, des tissus, du café, du coton, des épices. Le sel nécessaire aux pêcheurs est tiré, en partie, des salines de l'Atlantique — d'Ars-en-Ré surtout — en partie de celles de Port-de-Bouc. Les caboteurs emportent, pour les éparpiller, suivant les demandes, dans les ports cités, les produits de l'industrie régionale : ciment, céramiques, salaisons, sucre, superphosphates.

Quatre-vingt mille tonnes de ciment ! Ce nombre exprime la puissance de travail de la région boulonnaise. Aussi bien l'industrie y revêt-elle une forme très particulière qu'il convient d'examiner de près.

CHAPITRE III

Les Industries boulonnaises

Évolution de l'industrie boulonnaise. — La céramique et les produits réfractaires. — Les filatures. — Les hauts fourneaux et la métallurgie. — Les ateliers de salaison ; le braillage, le paquage et le repaquage ; la glace artificielle. — L'industrie des ciments ; historique ; la production boulonnaise ; comment on fait du ciment ; les essais de ciment. — Les plumes métalliques ; origine de cette industrie ; comment on fabrique une plume ; mouvement d'affaires. — Comment on fait un crayon.

Des côtes poissonneuses, un sol à structure hétérogène : grès et calcaires carbonifères à Fiennes, carrières de marbre à Hydrequent, argiles oxfordiennes à Selles, à Colembert, à Houllefort, sables verts, argiles plastiques du Bas-Boulonnais, craie blanche du Haut-Boulonnais ; voilà ce que la nature a offert à l'homme. Comment en a-t-il usé ?

On a, je crois, de tout temps salé et fumé des poissons, à Boulogne. La céramique était florissante, à l'époque gallo-romaine : les fouilles ont mis à jour des monceaux de briques, de carreaux, de tuiles plates, de mosaïques et de carrelages. Sous Auguste, les terres cuites de Samer étaient aussi célèbres que sous Louis XV. Quand Jehan Nicot, ambassadeur de France au Portugal, eut introduit chez nous, vers 1550, le tabac, les céramistes boulonnais se mirent

incontinent à façonner des pipes. Une boule d'argile, roulée avec la paume de la main sur une planchette, formait le tuyau ; on le perçait, suivant son axe, avec une épingle huilée ; on malaxait une autre boule, pour faire le fourneau : on ajoutait les deux pièces et on évidait l'intérieur du fourneau avec un refouloir. Il n'y avait plus qu'à cuire au four. Aux seizième et dix-septième siècles, « les potiers de terre », groupés avec les « thuilliers, les massons, les couvreurs, les potiers d'étain, les fayenciers et les chaufourniers », composaient une corporation puissante. Ils jouissaient d'un monopole exclusif, sauf à l'époque des « franqs marchiés », où les forains étaient admis à faire quelques transactions.

La découverte de la houille, en 1660, par un paysan de Réty, suivie, soixante années plus tard, de l'exploitation des mines d'Anzin, provoquèrent l'éclosion d'industries nouvelles. En 1720, les frères Jehan-Antoine et François-Joseph Desandrouin, construisirent une verrerie à Hardinghen. A ce sujet, l'Annuaire du Pas-de-Calais de 1810 s'exprime ainsi : « Quatre-vingts personnes sont employées à la verrerie, et l'on y fabrique annuellement 11 à 12 cent mille bouteilles et 25 à 30 mille *Dames-Jeannes*, grosses bouteilles de 9 à 10 pots que l'on revêt d'osiers. Six maîtres souffleurs travaillent en même temps à chaque fourneau... La verrerie est placée au centre des mines (mines de houilles de Rety), qui l'alimentent, et appartient aux concessionnaires de ces mines... On peut estimer à trois mille le nombre d'individus auxquels elle procure des moyens de subsistance. »

En 1764, Jehan-François Sta fonda la première

faïencerie à Desvres, « une des plus belles qu'il y ait en France », déclare un rapport municipal de 1768. L'écoulement des produits se faisait alors de façon fort curieuse. Des commis ambulants, appelés « écueilliers et cocassiers », quittaient Desvres tous les lundis matin jusqu'au samedi, emportant dans une hotte des œufs, des tasses pour le café au lait, des assiettes, des écuelles, des « allumettes paille de chanvre souffrées en tout temps », des harengs saurs pendant le Carême et des cerises pendant la saison. « Ils se répandaient, dit M. Chauveau, dans toutes les campagnes du département et s'y livraient à des échanges. Aussi rapportaient-ils à la maison, au lieu d'argent, du vieux plomb, des chiffons pour la fabrication du papier, de vieux chapeaux, de vieux habits. La hotte en osier, à claire-voie, assez semblable, quoique plus grande, à celle des chiffonniers de Paris, leur tenait si bien au dos qu'on disait plaisamment que leurs enfants — et ils en avaient beaucoup — en portaient une en naissant. »

Trois usines s'occupent aujourd'hui du façonnage des faïences artistiques ; elles sont situées à Desvres. La maison Fourmaintraux-Courquin réussit à merveille les imitations des anciennes faïences de Rouen, de Delft, de Moustiers, de Nevers ; ce qui ne l'empêche point de faire, à l'aide de presses hydrauliques, des carreaux de revêtement.

La « Société des produits céramiques et réfractaires de Boulogne-sur-Mer » extrait la matière première des carrières de Nesles, près de Samer. L'usine, qui occupe aujourd'hui une surface de plus de 6 hectares, livre au commerce des briques, des carreaux, des cornues, des fours à griller les pyrites, des fours pour

sucreries, verreries, aciéries. Elle fabrique aussi des carreaux de dallage ou de revêtement — en moyenne 18 000 par jour — avec dessins en couleurs de scènes historiques ou autres, enfin des articles sanitaires. Dans sa marche habituelle, 400 ouvriers environ sont occupés dans l'intérieur des ateliers, chantiers et magasins ou pour les transports au dehors. Les usines traitent, en temps ordinaire et par jour, une moyenne de 150 à 200 tonnes de matières, soit près de la moitié en réfractaires.

C'est à un Français, Philippe de Girard, qu'est due la première machine à filer le lin ; mais, c'est en Autriche, à Hertenberg, qu'a mûri l'invention, à cause de l'indifférence française aussi bien que de l'indélicatesse des associés de Girard. D'Hertenberg les machines se répandirent en Moravie, en Bohême, en Russie, en Angleterre, en Ecosse, en Irlande. Il fallut donc que les filateurs français allassent à la recherche du trésor qu'ils avaient méprisé. M. Bosson ouvrit, le 5 juillet 1839, une filature, qui ne tarda pas à fournir, par quinzaine, 2 000 paquets de 50 écheveaux. Mais, la pénurie des lins français, la cherté du combustible, et l'immobilisation de sommes importantes destinées à la construction de maisons ouvrières, la concurrence des usines flamandes et le contre-coup des événements de 1848 ruinèrent l'entreprise : on liquida. Après enquête, le bilan accusa un excès de l'actif sur le passif ; on résolut alors de reprendre l'affaire. Peine perdue, au bout de dix ans, l'usine fermait ses portes.

Le lin filé jouait de malheur. MM. Huret-Lasalle et Huret-Lagache eurent alors l'idée d'installer, à

Pont-de-Briques, une fabrique de toiles à voile, de bâches, de prélarts et de toile imperméable pour havresacs. Pour une production annuelle de 1 million de mètres, les ourdissoirs consomment 400 tonnes de lin et de chanvre et 100 tonnes de coton ; le chiffre d'affaires est d'environ 2 millions de francs. Récemment, l'industrie boulonnaise s'est enrichie d'une usine, complémentaire, en quelque sorte, de celle de Pont-de-Briques : la fabrique de filets de pêche du Portel dont les 600 broches transforment, chaque année, en filets, 125 tonnes de coton expédié de Roubaix.

La métallurgie est aux mains de deux sociétés anonymes : la « Société des usines métallurgiques de Marquise », dépendant de la « Compagnie pour la fabrication des compteurs à gaz », et la « Société des aciéries de Paris et d'Outreau ». La première exploite une fonderie de fer et d'acier ; sa production est de 4 500 tonnes ; son chiffre d'affaires, de 2 millions de francs. La seconde présente trois hauts fourneaux de 60 tonnes chacun et 60 fours à récupération ; elle occupe 650 ouvriers ; elle traite 35 000 tonnes de minerai de fer et 25 000 tonnes de minerai de manganèse ; son exportation s'élève à 65 000 tonnes ; de plus, elle utilise les gaz échappés des hauts fourneaux comme force motrice d'une station centrale d'énergie électrique.

Telle est, rapidement exposée, l'évolution industrielle du Boulonnais ; je vais maintenant étudier en détail la technique des salaisons et la confection du ciment et des plumes métalliques.

On distingue la salaison à bord et la salaison en

atelier. La salaison à bord se divise, elle-même, en deux opérations : ou bien le hareng, par exemple, est « braillé en barils » ou bien « braillé en vrac ». Dans le premier cas, on jette les harengs frais *entiers*, à raison de 160 à 220 individus par « basket », dans une auge appelée « mée » ; on les saupoudre de sel, dans la proportion de 6 à 7 litres par basket et on brasse énergiquement le mélange. Avec cinq baskets de poissons ainsi braillés on remplit à peu près un baril de 113 litres, en bois de hêtre et cerclé de bouleau, qui, pour 700 ou 800 gros harengs, pèse 101 kilogrammes nets. Pour brailler en vrac, les pêcheurs entassent les poissons dans une cale, aménagée en cases spéciales par diverses cloisons en planches, et les recouvrent de sel, soit 3 ou 4 tonnes au last de 13 barils : le last de mer vaut, à Boulogne, je le répète, 60 doubles décalitres.

La salaison en atelier est la copie ou la suite nécessaire de la salaison à bord. On sale en effet à terre le poisson frais, à l'arrivée du navire, ou bien on resale, pour le conserver, le poisson incomplètement salé en mer. Cela se nomme le « paquage » ; ceci, le « repaquage ». On paque, lorsque le prix du hareng n'est point trop élevé et voisin de 200 francs les 104 doubles décalitres.

Il y a, dans la ville de Boulogne, 54 ateliers de salaison. En décrire un, c'est les décrire tous. Représentez-vous d'immenses bacs en ciment ou de grandes cuves en bois. On précipite dedans les harengs et on ajoute du sel, en quantité plus ou moins grande suivant la destination du produit. La saumure titre, au pèse-sel, de 10° à 25°. La saumure

faible convient aux poissons qu'on désire conserver comme stock de réserve pour le saurissage ; on laisse macérer dans la saumure forte, cinq à six jours, les harengs dont on fera immédiatement des harengs saurs véritables ; douze à quinze heures, les harengs qu'on vendra comme demi-saurs. Les autres sont livrés à la consommation comme harengs salés[1]. La pratique du « caquage », encore en honneur chez les Hollandais et les Allemands, a presque complètement disparu. Le hareng « caqué » était privé de ses ouïes et de ses organes digestifs ; après quoi, les pêcheurs le mettaient en baril dans de la saumure, à 16° ou 17°. Une fois à l'atelier, le poisson était « repaqué », selon la méthode que je viens d'exposer.

En plus des harengs salés, les ateliers travaillent aussi la morue verte, qui est triée et repaquée, les maquereaux, les sprats, salés ou saurs, les harengs et les maquereaux marinés au vin blanc ou au vinaigre. Ils emploient 3 000 personnes, parmi lesquelles il y a 1 500 femmes et filles de pêcheurs. Une scierie mécanique transforme annuellement en barils 400 stères de bois de hêtre. En 1821, les salaisons se comptaient par 17 039 barils ; en 1871, par 131 905 barils. La progression n'a fait que croître.

La glace artificielle ne sert pas seulement à conserver, à bord et durant le transport en chemin de fer, les poissons frais, mais encore les harengs employés comme amorces par les cordiers. « Les harengs, dit M. Canu, le promoteur de cette méthode, sont gelés

1. On trouvera la description du saurissage au chapitre suivant.

dans les intervalles des congélateurs de la cuve à glace, dans laquelle ils sont disposés en files : le froid agit sur les deux faces des harengs ainsi suspendus et les congèle entièrement en quelques heures. La conservation ultérieure, de novembre à juin, est opérée dans des chambres refroidies vers — 5° par le mélange de glace et de sel, suivant les dispositions établies par les recherches faites à la *Station aquicole* de Boulogne. » L'approvisionnement en glace des divers intéressés à la pêche est assuré par deux fabriques et par plusieurs dépôts de glace : il atteint 20 000 tonnes. Quelques mareyeurs ont recours à des chambres froides pour une plus longue conservation des poissons frais débarqués. La fabrication des caisses d'emballage se chiffre par 2 millions de pièces.

L'industrie des ciments dépasse en importance celle des salaisons[1].

Lorsqu'on soumet une pierre calcaire à l'action du feu, l'acide carbonique du carbonate de chaux est chassé, et il reste une matière blanche et tendre : la chaux vive, qui a la propriété d'absorber l'eau avec dégagement de chaleur. La réaction finie, la chaux est dite éteinte. De tout temps, on a fabriqué du mortier en mélangeant de la chaux éteinte avec du sable. En 1756, pendant la construction du phare d'Eddystone, l'ingénieur anglais Smeaton reconnut que la cuisson de certains calcaires légèrement argileux donnait des chaux jouissant de la propriété de durcir dans l'eau. En 1818, l'ingénieur français Vicat reprit

1. Cf. la magistrale étude de M. R. Féret sur l'industrie des ciments (C. R. Ass. franç. avanc. sciences, 1898).

la question. Pour des teneurs en argile comprises entre 5 et 20 p. 100 du poids de la pierre à chaux, il obtint, par une calcination modérée, des produits d'autant plus difficiles à éteindre qu'ils contenaient davantage d'argile, cependant que les mortiers durcissaient d'autant plus vite dans l'eau qu'ils étaient plus riches en argile. Pour des teneurs en argile comprises entre 20 et 60 p. 100 du poids de la pierre crue, la matière présente, après cuisson, une coloration plus ou moins foncée et ne possède plus la propriété de se réduire en poussière quand on la mouille ; on est obligé de la pulvériser par des moyens mécaniques, et la poudre obtenue, gâchée avec de l'eau, donne des mortiers qui durcissent même sous l'eau, beaucoup plus rapidement que les chaux, et peuvent atteindre aussi des résistances bien supérieures : on a ce qu'on appelle des ciments.

C'est en Angleterre que l'industrie des ciments prit son premier essor. Parker fabriqua, durant de longues années, du *ciment romain* en calcinant des concrétions marneuses contenant 30 à 35 p. 100 d'argile. En 1830, on créa, non loin de Vassy, une fabrique de ciments à prise rapide, selon la formule de Vicat. Encore aujourd'hui, l'Yonne et la Côte-d'Or sont un centre de production intensive de ce genre de ciments. En 1862, le mouvement gagna le Dauphiné. En 1866, deux Boulonnais, Charles Demarles et Émile Dupont, louèrent à l'État une portion de plage de 400 mètres, à l'embouchure du ruisseau du Moulin-Hubert, afin d'en extraire les matières propres à la fabrication d'un nouveau ciment. Le principal résultat des recherches fut la découverte et le traitement des marnes. Demarle les délayait dans de l'eau, de manière à former une

sorte de lait; il le recueillait dans de grands bassins et pouvait y ajouter, suivant le besoin, d'autres laits calcaires plus ou moins argileux. Par deux dessiccations successives, ce lait était réduit en pâte, puis la pâte en morceaux secs ; enfin, les morceaux secs étaient empilés dans des fours avec du charbon. Après bien des tâtonnements, Demarle obtint le magnifique *ciment portland* à prise lente, qui a illustré le Boulonnais.

En 1898, il existait, dans le département du Pas-de-Calais, 16 usines à ciment exploitées par 13 sociétés distinctes. La production s'évaluait à environ 320 000 tonnes de ciment. Aujourd'hui, il y a toujours 16 usines. La « Société des ciments français » en possède 3 et emploie 785 ouvriers. La « Compagnie nouvelle des ciments Portland du Boulonnais » occupe 300 ouvriers. Les autres usines s'égrènent de Boulogne à Pernes-en-Artois et à Pont-à-Vendin. Elles produisent 400 000 tonnes de ciment à prise lente. Les chiffres fournis par les usines françaises de l'Isère, des Bouches-du-Rhône, de Seine-et-Oise, de l'Yonne, du Cher et de quelques départements du Sud-Ouest sont d'à peu près 270 000 tonnes, et, de l'autre côté, l'Yonne et la Côte-d'Or fabriquent en moyenne 100 000 tonnes de ciment à prise rapide : on voit que la production boulonnaise équivaut à 60 p. 100 de la production totale française des ciments proprement dits.

Examinons maintenant en détail la fabrication. On opère soit par *voie sèche*, soit par *voie humide*. Dans la première méthode, on commence par dessécher et pulvériser les matières avant de les mélanger, puis on humecte légèrement la poudre amenée à la composition convenable et on l'agglomère sous pres-

sion en briques. On fait sécher ces briques et on les envoie au four. Dans la seconde méthode, le calcaire naturel, généralement un peu moins argileux que ne doit l'être le mélange final, est versé par brouettes, en même temps que l'appoint nécessaire, calculé approximativement, de calcaire plus argileux ou d'argile, dans des fosses circulaires, appelées *délayeurs*. Là, les matières émiettées par des herses animées d'un mouvement circulaire, sont délayées avec de l'eau, qui se renouvelle continuellement, et déposent leurs parties trop dures, qui sont extraites de temps en temps et rejetées, tandis que le reste est réduit en une sorte de lait, qui se tamise à travers des toiles métalliques disposées de place en place vers la partie supérieure des délayeurs. Ce lait circule ensuite lentement dans des conduits, où il dépose encore les grains restants, puis se déverse dans de grandes cuves en maçonnerie, appelées *mélangeurs* ou *bassins-doseurs*, munies de palettes tournantes.

Dans ces bassins, on prélève des échantillons que l'on analyse rapidement. D'après la composition trouvée, on ajoute des quantités d'autres laits plus calcaires ou plus argileux, jusqu'à ce qu'on soit arrivé à la teneur en argile voulue, qui varie, selon les usines, entre 20 et 22 p. 100 du poids total de mélange sec. On cesse alors d'agiter ; on laisse déposer quelques heures, de manière à pouvoir enlever par décantation une partie de l'eau, et on envoie sur les *séchoirs* le liquide épais restant.

On emploie deux modes distincts de séchage. Tantôt, le mélange liquide, amené à la composition requise, est envoyé dans de grands bassins à l'air

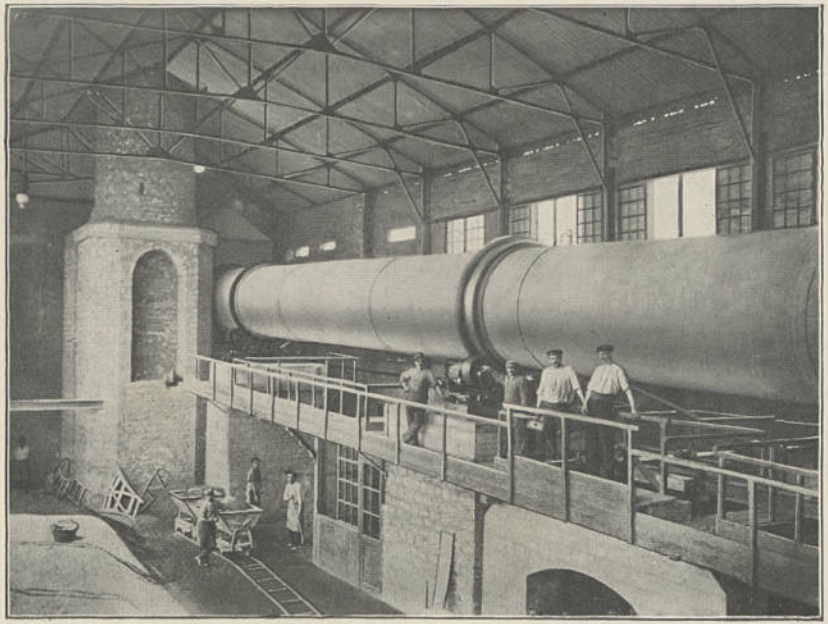
libre ; là, il forme des lacs peu profonds d'où l'eau s'évapore peu à peu. Quand, après plusieurs mois de repos, il a atteint une consistance pâteuse, on le transporte, pour en achever le séchage, sur des aires chauffées par des fourneaux, qui servent en même temps à transformer le charbon en coke. Tantôt, au contraire, on utilise au séchage la chaleur perdue des fours à ciment et on envoie le liquide directement dans des bassins plats contigus aux fours, où circulent les gaz chauds sortant de ces derniers. Dans les deux cas, la pâte fournit finalement une masse assez tendre que l'on sépare en morceaux de 15 à 20 centimètres en l'émiettant le moins possible. Il s'agit maintenant de cuire ces morceaux.

La cuisson peut être intermittente ou continue. Pour cela, on commence par mettre au fond du four une certaine épaisseur de coke, puis des lits alternatifs de pâte et de charbon, de telle sorte que la proportion du combustible relativement à la pâte aille en décroissant à mesure qu'on s'élève dans le four. Après une durée de cuisson à la température de 1 600° et qui peut varier de quatre à douze jours, la masse s'est affaissée de plusieurs mètres, on ajoute par-dessus, à la pelle, de nouvelles pâtes et encore un peu de charbon, et on laisse la cuisson se terminer ; cela demande encore quelques jours. Dès que la masse est à peu près refroidie, on ouvre les orifices de vidange et on extrait les matières cuites. Certains fabricants maintiennent constamment les fours allumés. Il suffit d'enlever en bas le ciment cuit et d'ajouter, en haut, par le gueulard, de nouvelles matières crues.

Ce que l'on retire des fours est un mélange de

morceaux de différents aspects, de cendres et de poussière. On commence par rejeter tout ce qui n'est pas assez cuit et on envoie le reste dans des concasseurs. Les blocs de ciment sont broyés et divisés en grains dont les plus gros ont de 5 à 6 millimètres. Ensuite, cette poudre grossière est portée sous des meules de pierre pareilles à celles des moulins à blé. Dans quelques usines, on a substitué aux meules des cylindres tournants, où la matière est écrasée par des boulets pressés contre le ciment grâce à l'action de la force centrifuge. Après le broyage, le tamisage. A cet effet, on fait passer le ciment dans des bluteries, sortes de tambours polygonaux allongés, dont les faces sont garnies de toiles métalliques et qui tournent autour d'un axe presque horizontal. D'autres procédés sont également mis en œuvre. Tantôt, le tamisage se fera à travers une toile mécanique plane, plus ou moins inclinée et animée de secousses. Tantôt, un violent courant d'air tiendra lieu de tamis, en balayant les grains de ciment les plus fins. C'est fini ; les gros grains sont renvoyés aux meules ; le ciment est entassé dans des silos d'où on le sort, au fur et à mesure des commandes, pour le mettre en sac.

Généralement, l'administration des ponts et chaussées ne prend livraison de la marchandise que lorsqu'elle a subi la double épreuve des essais. On détermine d'abord le « temps de prise » à l'aide de *l'aiguille Vicat*, petit cylindre d'acier, d'un millimètre carré de section et d'un poids total de 300 grammes. On abaisse doucement l'aiguille sur un volume connu de ciment gâché et on note le temps qui s'écoule entre le moment où l'aiguille s'enfonce difficilement



Les ciments à Boulogne-sur-Mer : Four rotatif.

(Comm. par la Société des ciments français.)

dans la masse (*début de prise*), et le moment où elle s'arrête (*fin de prise*) dans la masse durcie. Le début de prise a lieu au bout d'une demi-heure ; la fin de prise, au bout de trois heures et demie. Le second essai a trait à la résistance du ciment. A cet effet, les usiniers fabriquent des pains de ciment en forme de violon dont la portion rétrécie mesure 5 centimètres carrés de section. Les deux épaulements sont pris entre les griffes d'une machine à leviers combinés de telle manière que l'effort vertical exercé à l'extrémité du dernier levier est transmis, multiplié par 50, à la briquette. Cet effort est produit par le poids croissant de grenaille de plomb qu'un réservoir déverse, dans un seau suspendu au levier. A l'instant où la briquette se rompt, l'écoulement du plomb s'arrête automatiquement et il suffit de peser le seau avec son contenu pour connaître la résistance moyenne supportée par 1 centimètre carré de la section ; elle varie entre 20 et 45 kilogrammes.

Il me reste à décrire la fabrication des plumes métalliques.

D'abord, pourquoi une telle industrie s'est-elle implantée à Boulogne ? La réponse est aisée. A partir de 1830, la production des plumes d'acier prit à Birmingham une grosse importance. L'Angleterre ne tarda pas à en exporter, et toutes les livraisons faites en France passaient par Boulogne. Elles acquittaient un droit très élevé : 4 fr. 40 par kilo. Or, malgré cette protection, la consommation s'accroissait sans cesse. Il se trouva donc des négociants boulonnais qui pensèrent qu'une usine de plumes métalliques établie à Boulogne serait assurée de larges bénéfices.

En 1846, Pierre Blanzy alla étudier à Birmingham le fonctionnement des fabriques anglaises et, quelques mois après, fonda une société en nom collectif dans le faubourg de Bréquerecque. L'affaire réussit. Actuellement, il y a trois fabriques de plumes : la fabrique Poure et Cie (marque Blanzy-Poure et Cie), la fabrique Baignol et Farjon (marque F. Lebeau aîné et Baignol et Farjon), la fabrique Lepreux (marque Compagnie française) ; et *il n'en existe aucune autre sur le territoire français*. Visitons ensemble l'usine Baignol et Farjon et prenons pour guide M. Farjon lui-même.

La matière première des plumes métalliques est un acier fondu de qualité spéciale. Toutes les tôles, utilisées en Angleterre et en France, proviennent de Sheffield. Les trois usines de Boulogne en consomment 300 tonnes par an. La tôle d'acier pour plumes se présente en feuilles laminées à chaud, de 6/10e de millimètre d'épaisseur. Les fabricants, remarque M. Farjon, s'imposent cette dimension à cause de l'écart important des taxes d'entrée — selon que les aciers ont plus ou moins de 6/10e — soit 7 fr. 50 par quintal dans le premier cas, 10 francs dans le second. Avant donc de se mettre au travail, il faut réduire l'acier de 6/10e à l'épaisseur exacte. A cet effet, les feuilles de tôle sont coupées en bandes : chaque bande comprend deux rangées parallèles de plumes disposées en chicane ; après recuisson et trempage dans un bain d'acide sulfurique, elle s'allonge, sous le laminoir, de quatre à cinq fois sa longueur initiale, et son épaisseur est réduite à 1/10e de millimètre.

La fabrication proprement dite commence. Elle

comprend quinze opérations. Les plumes reçoivent ces façons à la main et une par une ; le travail n'est point fatigant ; il est effectué par des femmes. Pour quatre cents hommes, en effet, qu'emploient les trois usines, on compte douze cents femmes[1]. La production annuelle est d'environ 12 000 *grosses* de plumes par tonne d'acier[2], soit en tout, 3 500 000 grosses. L'écoulement se fait surtout en France ; cependant, 800 000 grosses sont exportées en Russie, en Espagne et aux colonies.

Coupe. — Les flans qui doivent servir à former les plumes sont découpés un à un à l'emporte-pièce. Le poinçon mobile et la matrice fixe sont montés sur une petite presse à vis dont l'ouvrière fait mouvoir le levier d'une main, tandis que, de l'autre, elle amène progressivement la bande d'acier sous le poinçon. Les plumes découpées tombent dans un récipient.

La coupe détermine d'une façon définitive la forme et la grosseur de la pointe, laquelle se termine généralement par un petit pan rectiligne perpendiculaire à l'axe. Dans les plumes pour l'écriture en ronde, le pan terminal est oblique sur l'axe et incliné de gauche à droite ; dans les plumes destinées aux Orientaux, qui, à l'inverse des Européens, écrivent de droite à gauche, l'obliquité est en sens contraire. Une bonne coupeuse peut produire 250 à 300 grosses par journée de dix heures et gagner un salaire d'environ 2 francs.

1. Le salaire quoditien des hommes varie entre 2 fr. 50 et 15 francs ; celui des femmes, entre 1 franc et 5 francs.

2. Une grosse comprend cent quarante-quatre plumes, c'est-à-dire douze douzaines.

On imagine aisément, poursuit M. Farjon, la possibilité de couper les plumes par plusieurs à la fois. Cependant, le travail individuel est presque toujours préféré. Il est plus précis et, en somme, plus rapide, car les interruptions sont moins fréquentes.

Percé et marque. — La plume étant placée par l'ouvrière contre un système de guides très exactement disposés, le poinçon mobile s'abaisse et vient sur la matrice fixe découper le percé. Celui-ci est fait en une ou deux fois. L'ouvrière perce à la journée de 100 à 150 grosses. La plume reçoit ensuite sa marque. On n'agit plus par pression, mais par choc. Le poinçon en acier, sur lequel est gravée en relief la marque de la plume, est fixé à la base d'un petit mouton en fonte que l'ouvrière fait mouvoir avec le pied droit. Arrivé à la fin de sa course, le mouton se déclanche et tombe, imprimant la marque.

Recuit et forme. — A ce moment, la plume a reçu toutes ses façons à plat, il s'agit de la bomber, après avoir adouci le métal par une cuisson à température modérée.

L'ouvrière fait passer la plume à former entre une matrice et un poinçon obtenus tous deux d'un même moule dont la confection est très délicate. L'emplacement exact que doit occuper la plume sous le poinçon est mathématiquement déterminé dans tous les sens au moyen d'un système de guides tellement ajustés, que la formeuse n'a plus qu'à faire glisser la plume plate avec le doigt jusqu'à ce qu'elle la sente également appuyée sur les guides. Elle peut former une centaine de grosses dans sa journée. On sait, remarque M. Farjon, quelle est l'innombrable variété

des formes de plumes. C'est dans cette façon surtout, que l'esprit d'invention se donne carrière. Mais, au point de vue pratique, l'industriel ne doit jamais oublier que la forme, d'une part, constitue le réservoir d'encre, et, d'autre part, concourt avec le percé, à donner à la plume ses qualités propres.

Trempe et revenu. — Après la forme, l'acier des plumes est encore plastique. Pour le durcir, on le trempe en le portant d'abord au rouge, puis en le précipitant dans un bac d'huile. Mais, la plume est devenue cassante. On la rend élastique en la chauffant, dans un cylindre mobile, au-dessus d'un feu doux.

Toutes ces manipulations ont noirci les plumes. Pour leur donner leur blancheur, on les fait tourner pendant quelques heures dans un mélange de sable rugueux et d'eau. Puis c'est l'*aiguisage*, qu'on nomme aussi limage ou glaçage, sur une petite meule en bois ceinturée d'une bande de cuir émerisé qui réduit l'épaisseur du métal sur la partie située entre la pointe et l'extrémité du percé opposée à la pointe : cette opération augmente la souplesse des becs sans diminuer l'épaisseur du métal à la pointe elle-même. L'ouvrière, préposée à ce travail, aiguise de 60 à 80 grosses par jour.

Fente. — La dernière façon mécanique est la fente. Elle est la plus importante et la plus délicate. La fente doit être tracée suivant l'axe de la pointe, partager celle-ci exactement, passer non moins exactement par l'axe du percé, et sa tranche doit être normale à la surface intérieure de la plume. L'outil de fente est une sorte de petite cisaille : le couteau mobile

est mû par un levier que pousse l'ouvrière ; le couteau immobile est disposé à la base. Un appareil minutieux de guides est constitué de telle manière, que l'ouvrière n'a qu'à y appuyer la plume pour que la lame mobile descende d'aplomb sur le bec et le partage exactement à la pointe et au percé. La production, par fendeuse et par jour, est de 100 à 120 grosses.

Triage et mise en couleur. — La confection de la plume est finie ; les lots sont envoyés au magasin. Après triage, les plumes sont placées dans un tambour chauffé, au coke ou au gaz, à 100°. Si l'on pousse la température plus haut, on obtient, par oxydation, des couleurs : le jaune d'abord, puis le bronzé, ensuite le violet, enfin le bleu. En chauffant au delà du bleu, on aurait le vert d'eau et de nouveau le blanc ; mais, on ne dépasse jamais le bleu. Le noir s'obtient en faisant tourner la plume dans une fumée épaisse et grasse ; le gris, par frottement prolongé avec de l'ardoise pilée ; la dorure, l'argenture, le nickelage, par la galvanoplastie.

Vernissage et emboîtage. — Les plumes mises en couleur sont recouvertes d'une légère couche de vernis à base d'alcool et de gomme laque : on les centrifuge, avant de les porter sur une plaque chaude. L'emboîtage se fait au moyen d'une petite balance, assez précise pour être sensible au poids d'une plume. Les boîtes, contenant chacune douze douzaines, sont empaquetées par groupes de vingt-cinq. Dernier détail statistique : on consomme en France 3 200 000 grosses, soit à peu près douze plumes par tête d'habitant : une plume par mois !

Les prix de vente varient entre les limites extrêmes de 0 fr. 25 et 7 francs la grosse. Le prix moyen est de 0 fr. 60, ce qui donne à l'ensemble de la production française une valeur de 2 100 000 francs. Les bénéfices réalisés chaque année par les trois maisons de Boulogne sont d'environ 350 000 francs. En évaluant à 3 millions les capitaux engagés, on voit que la rémunération atteint à peine 12 p. 100. Les détaillants, libraires, papetiers, bazars, colporteurs majorent les prix d'inégale façon : celui-ci se contentera d'un bénéfice de 10 p. 100 ; tel autre prélèvera le double ou le triple. Les trois fabriques boulonnaises ont leurs maisons de vente à Paris.

L'usine Baignol et Farjon confectionne aussi des porte-plume et des crayons.

C'est en 1564 qu'on découvrit à Borrowdale, dans le Cumberland, un gisement de graphite, avec lequel les Anglais firent les premiers crayons. Pendant deux siècles, l'Angleterre eut le monopole exclusif de cette industrie. Mais, en 1847, un Français, M. Alibert, reconnut dans la province d'Irkoutsk, l'existence d'un immense bloc de graphite. Sur ces entrefaites, M. Conté, après de laborieuses recherches, trouva la formule définitive de la fabrication. La voici en deux mots. On pulvérise le graphite, on le lave et on le sèche; puis, on le mélange avec de l'argile, on broie le tout très fin et on mélange avec de l'eau ; la pâte homogène ainsi obtenue est soumise à divers malaxages ; puis on « file » la mine. A cet effet, on remplit de pâte un cylindre en fonte dans lequel pénètre un piston. A la partie inférieure du cylindre est fixée une filière, faite en matière très

dure et dont l'ouverture présente exactement le profil que doit avoir la mine. Celle-ci sort en longs filaments ; on la fait sécher et on la cuit dans des creusets en graphite, à l'abri de l'air. Les mines de couleur proviennent des goudrons de houille. La production boulonnaise s'élève à 30 000 grosses, d'une valeur de 140 000 francs. La plus grande partie est vendue en France.

Depuis quelques années, les fabricants étrangers de stylographes et de machines à écrire font à nos usiniers de Boulogne une concurrence sérieuse. Mais, il n'y a pas encore lieu de craindre que, dans la lutte, la plume métallique, universellement employée, ne succombe, comme naguère a succombé, sous ses coups, la plume d'oie de nos ancêtres.

CHAPITRE IV

La Picardie et la Haute-Normandie

Le Marquenterre et la baie de Somme. — Saint-Valery, Le Tréport, Eu. — Dieppe ; histoire de grues ; le trafic du port et l'outillage. — Le Pollet et la pêche ; le transport des poissons par chemin de fer ; les taxes prohibitives des octrois municipaux. — Le projet du canal de Dieppe à Paris. — Fécamp ; les trois-mâts terre-neuviers ; le départ pour les Bancs ; l'arrivée, le déchargement des morues vertes. — Comment on prépare les morues ; Fécamp concurrent de Bordeaux. — Visite d'une saurisserie de harengs et d'un chantier de construction. — La Bénédictine de l'abbaye de Fécamp. — La vie sur la falaise ; les « valleuses » ; l'exode des paysans vers les villes.

De l'estuaire de la Canche à la baie de Somme, le plateau ondulé du Boulonnais est séparé du rivage par une vaste plaine : le Marquenterre. Comme la Flandre, le Marquenterre est une lente conquête du continent sur la mer. Au Moyen Age, c'était un pays de marais sillonnés de criques, et les rivières qui le traversaient, la Canche, l'Authie, la May et la Somme avaient assez d'eau pour que les bateaux de gros tonnage pussent remonter facilement à Montreuil, aux abbayes de Valloires et de Dommartin, à Rue. Au neuvième siècle, le marécage était en partie sous les eaux ; seules, quelques îles émergeaient, où les premiers pionniers de la culture et les

pêcheurs construisirent des huttes et, plus tard, des digues. Puis, la mer s'est peu à peu retirée, le lit des rivières s'est rétréci ; la navigation y est devenue impossible ; les ports avancés dans les terres se sont asséchés ; la vase et le sable, apportés par les courants, ont fait un bourbier.

Alors, le problème flamand s'est posé, et, comme les hommes, placés dans des conditions semblables, agissent tous de la même façon, les peuplades du Marquenterre creusèrent des watergands. Le système de drainage se limite à deux exutoires principaux : les rigoles de la Grande-Trinque et celles de la Petite-Trinque, qui conduisent les eaux à Villiers, près d'Étaples, où une vieille écluse les déverse en mer, à marée basse. Au centre de la plaine, les rigoles se jettent dans une rivière, la Petite-Arche. Au sud, les herbagers ont relié, derrière les dunes fixées par des roseaux, la May à la Somme à l'aide d'un canal, de Bernay au Crotoy. Dépourvue d'arrière-pays, la plaine du Marquenterre ne joue et ne peut jouer aucun rôle maritime : deux petits ports, Berck et Merlimont arrachent aux flots quelques tonnes de poissons ; ils seraient ignorés, si l'un d'eux n'était le siège d'un sanatorium pour enfants scrofuleux.

La baie de Somme, qui fait suite au Marquenterre, offre le même aspect : terrains d'alluvions maintenant cultivés, fossés de drainage, pâturages salés ou « mollières », ports antiques en retrait, comme Abbeville, ou bien accrochés aux falaises, comme Saint-Valery, ou bien établis sur d'anciens îlots, comme Cayeux, Noyelles, le Crotoy, digues et « enclôtures », sables envahissants et vases grises. C'est une plaine célèbre

par la richesse de sa faune, fréquentée des chasseurs et des naturalistes. C'est aussi un pays de pêcheurs intrépides, qui, montés sur leurs grandes barques, appelées *étadiers*, traînent leurs filets au large et, l'hiver, prennent le hareng. Non seulement la Somme est canalisée, mais encore il existe un canal d'Abbeville à la mer, débouchant près de Saint-Valery et creusé à même les mollières, à gauche de la rivière. Saint-Valery fait un important commerce de bois du Nord (6 500 tonnes) et de sels expédiés par Boyardville. Les phosphates donnent un fret de retour appréciable. Le trafic maritime d'Abbeville est presque mort ; cependant, le port envoie à Landerneau des phosphates. On se propose d'approfondir le chenal et le canal à 3 m. 60. Est-ce bien la peine ? Je ne le pense pas. Le Crotoy pratique la pêche côtière ; le Hourdel est un havre de refuge, qui, de temps en temps, charge des galets à destination de l'Angleterre.

Redescendons la Somme, repassons devant Saint-Valery et Cayeux et nous voici, à Ault, arrêtés par l'infranchissable barrière des falaises cénomaniennes, qui soutiennent tout le pays de Caux. De place en place, des brisures. Celles-ci sont de petits estuaires ; celles-là des « valleuses ». Le Tréport s'est établi à l'embouchure de la Bresle ; Dieppe s'est réfugié à l'orée de la rivière d'Arques ; Veulette a utilisé la rivière de Cany ; Fécamp, celle de Valmont. Quant aux valleuses, elles sont encore plus humbles que les estuaires ; parfois, un petit filet d'eau s'en échappe et tombe à la mer : c'est Saint-Valery-en-Caux, c'est Saint-Pierre-en-Port, c'est Étretat.

Le Tréport dispose d'un chenal de 250 mètres, d'un avant-port, d'un bassin à flot et d'un bassin de chasses. En dehors de la pêche côtière, effectuée par cinquante bateaux, il exporte en Angleterre des fourrages — commerce fort éprouvé cette année par les épidémies de fièvre aphteuse — et des galets polis et ronds, extraits de la falaise, dont se servent les fabriques de porcelaine anglaises pour moudre très fin leur pâte. Il est relié à Londres, Manchester, Swansea, Dundee et Southampton. Ces lignes facilitent l'écoulement des verres de la Bresle, des bouteilles vides d'Eu, des farines de Creil, des sucres d'Abbeville, des chocolats de provenance suisse, de la gobeleterie, des articles de ménage, des ocres et des phosphates, en échange de quoi les ports britanniques dénommés envoient de la houille, du benzol, du chromate de potasse, de la soude, de la fonte, du fer, de la laine, du coton et du jute pour les filatures d'Abbeville, etc. Le Tréport expédie des superphosphates en Basse-Bretagne. La ville d'Eu communique avec la mer par un canal, profond de 3 m. 60 : quelques goélettes apportent des charbons anglais, des bois du Nord, et emportent parfois des planches sciées, du drap, des briques. Trafic insignifiant qu'en somme Dieppe n'a point à envier !

Dieppe, sous l'active impulsion des autorités locales, s'efforce de parfaire son outillage. Le bon sens dit que les meilleurs conseillers sont les payeurs. Eh bien ! la loi s'inscrit en faux contre le bon sens, car toute chambre de commerce française ne peut commander et solder des travaux, contracter des emprunts

qu'après une autorisation ministérielle. Et les formalités, qui en résultent, sont, je vous prie de le croire, âpres et ardues. Voyez plutôt.

Nous sommes à la fin de l'année 1909. Les arrivages de bois, de céréales, de charbons se font plus copieux, et bientôt le port recevra du nickel ; la Chambre de commerce, soucieuse des intérêts dont elle a la garde, décide d'acheter de nouveaux outils. Le 19 janvier 1910, un avant-projet est présenté : il comporte la mise en service de 6 grues à vapeur, de 8 bennes, de 3 raccords de voies, enfin des réparations ; le tout évalué à 210 000 francs. Les dépenses seront payées par un emprunt équivalent, émis à 8 p. 100, amortissable en vingt ans, et gagé par le prélèvement, durant deux ans, de 4 centimes sur le droit de 40 centimes le tonneau, et pendant les dix-huit autres années, par l'ancienne taxe de 4 centimes, destinée au remboursement du gril de carénage et dont on demandera le maintien ; cette taxe, sachez-le, rapporte 17 000 francs, c'est-à-dire quelques centaines de francs de plus que l'annuité à verser. La commission compétente de la Chambre étudie le projet et le porte, le 9 février, à 250 000. L'annuité sera donc de 20 000 francs, gagée par les 17 000 déjà cités, et 3 000 prélevés sur le compte outillage ; de cette manière, les péages des navires n'augmenteront pas. Toutes les précautions prises, la Chambre de commerce vote le projet, le 14 février, le transmet immédiatement à Paris, sollicite l'autorisation nécessaire et, pour ne point perdre de temps, s'abouche avec différents constructeurs et provoque des envois de devis.

A Paris, le taux de l'intérêt a été trouvé trop élevé ; on discute et finalement on le rabaisse à 7,36 pour 100. Bien entendu, il faut remanier le projet : on tirera, comme par le passé, de la taxe de 4 centimes, les 17 000 francs ; mais, la contribution du compte outillage sera réduite à 1 400 francs. L'affaire est close, pensez-vous. — Du tout. Le 20 septembre, paraît un arrêté du préfet ordonnant une enquête. Les conclusions, connues au bout de neuf jours, sont favorables ; cela n'empêche que, jusqu'au 30 novembre, les dossiers sommeillent. A cette date, l'administration fait savoir que le perfectionnement de l'outillage est autorisé, mais sous réserve du décret d'émission de l'emprunt et de l'approbation, par l'État, du projet. Voilà l'aboutissant de *dix mois et demi* de besogne. Où en est-on ? Au point de départ. Qu'a-t-on fait ? — Rien. Et voici que de nouvelles difficultés se dressent. Les grues ne seront pas stables, clament les Ponts et Chaussées. Elles seront parfaitement stables, rétorque le constructeur. Au 20 décembre, le désaccord est complet.

Cet épisode, cueilli dans les annales de Dieppe, s'applique à tous les ports français. L'initiative est traitée en ennemie ; pas de changements, pas d'affaires.

Jehan Ango, l'illustre armateur dieppois, qui n'a pas craint de bloquer Lisbonne, se serait fort mal accommodé, je pense, des règlements d'aujourd'hui. Il est le symbole de la vieille marine marchande, qui, par la ruse ou l'audace, héritée sans doute des Vikings, l'éclat de l'argent ou le feu des canons, ces

deux armes bien bourgeoises, a créé de toutes pièces, avec nos premières colonies, le commerce maritime. Dieppe a donné l'exemple que Le Havre et Dunkerque ont suivi. Il se borne maintenant à recevoir quelques longs-courriers, chargés de graines oléagineuses des Indes et de l'Argentine, et surtout des grands caboteurs. Je relève, en 1910, l'entrée de 89 vapeurs de la compagnie Worms, du Havre ; de 221 vapeurs anglais, de 24 norvégiens, etc. Ils apportent de la houille, de la fonte, des bois de Suède et de Russie, des huiles, du goudron végétal et des pétroles, du tabac en feuilles, de la créosote et des machines, des fruits et des graines oléagineuses[1]. Durant l'hiver 1910-1911, les crues de la Seine et les inondations eurent pour effet de détourner sur Dieppe 35 000 tonnes de céréales. Les bateaux sont un peu comme les chevaux : ils se souviennent du chemin qui mène au port ou à l'écurie ; il est donc très probable que le nouveau trafic ne sera point éphémère. Bref, l'ensemble des importations s'exprime par 422 000 tonnes, contre 129 800 à l'exportation. Celles-ci se décomposent en fruits et primeurs, dépouilles d'animaux expédiés en Angleterre, tourteaux expédiés en Angleterre, en Allemagne et en Suède ; silice expédiée en Espagne, articles d'horlogerie, provenant de Saint-Nicolas d'Aliermont, expédiés à Londres. Le cabotage national est peu actif : 480 tonnes à la sortie ; 6 500 à l'entrée, consistant en ciment

1. En plus des huileries, il y a une grande manufacture des tabacs, des scieries, des fabriques de briquettes, une manufacture de soie artificielle à Arques-la-Bataille. Je ne cite que pour mémoire les excellents chantiers de construction situés dans l'arrière-port, de l'autre côté du gril de carénage.

de Boulogne, orges de Bretagne, sel marin embarqué aux Sables-d'Olonne.

La manutention des marchandises est effectuée par des grues à vapeur, de 1 500 à 4 500 kilos. La grande grue fixe de 30 tonnes, naguère manœuvrée à bras, va être incessamment transformée en engin électrique. Il existe une annexe des Magasins généraux, un entrepôt réel des douanes, et la Chambre de commerce s'occupe de créer un entrepôt des sucres. Les navires trouvent un gril de carénage, une forme de radoub de 110 mètres, des ateliers de réparation et de grosse chaudronnerie. Le chenal est protégé par deux digues s'avançant en mer, celle de l'ouest, de 159 mètres, celle de l'est, de 190 mètres, et bientôt, grâce à de nouveaux dragages, les steamers de Dieppe à Newhaven pourront entrer et sortir par les plus basses mers. Aux anciens bassins Duquesne et Bérigny sont venus s'adjoindre un vaste arrière-port, un bassin de demi-marée et un bassin à flot, creusé à 2 m. 50 au-dessous de zéro et sur les quais duquel s'élèvent, à l'ouest, les hangars publics ; on a prévu l'agrandissement de ce bassin vers le sud, jusqu'au coude de la rivière d'Arques.

Le quartier le plus pittoresque est le Pollet avec sa darse de pêche. Le Pollet est l'équivalent de Fort-Mardyck à Dunkerque, du Gourgain à Calais : c'est là que vivent les pêcheurs. Comme tous leurs congénères, ils ne se mélangent pas au reste de la population ; ils semblent un vestige de ces temps héroïques où leurs ancêtres s'enrôlaient sous les bannières d'hommes intrépides, qui s'appelaient Jehan Ango,

Cliché Neurdein Frères.

Fécamp. — Départ des terre-neuviers.

Jehan Cousin, Jehan de Ribault, Gabriel de Clieu, Lemoyne de Longueil, Abraham Duquesne[1]. La vieille cité dieppoise, à cet égard, a su conserver la grande tradition maritime en l'adaptant aux besoins modernes, qui exigent des marins autant de science que de vaillance. Son école d'hydrographie est, je crois, la première de France, tant par la valeur de l'enseignement qu'y reçoivent, sous la haute direction de M. Lavieuville, les futurs capitaines au long cours, que par le nombre des élèves, accourus de Normandie, de Flandre, de Bretagne, de Provence, voire même d'Algérie et de Tunisie... Le Pollet a connu des jours plus prospères. Ce n'est pas que la pêche n'y soit plus en honneur ; mais, ses progrès sont trop lents. De 1895 à 1910, le total annuel des ventes à la poissonnerie du Puits-Salé oscille entre 2 millions et 2 millions et demi de francs. Les lourdes barques, les chalutiers à voile, les chalutiers à vapeur, presque tous petits, rapportent du poisson frais et, en hiver, du hareng ; la pêche fraîche l'emporte de beaucoup ; elle est environ treize fois plus forte. Depuis 1904, on a cessé d'armer pour le maquereau.

Je n'ai point voulu charger le chapitre relatif à Boulogne de vues d'ensemble sur la pêche française ; mais je saisis avec empressement cette nouvelle occasion de les présenter au lecteur.

1. On trouve dans le *Plutarque français*, de Turpin de Saint-Malo et dans les *Mémoires des Antiquaires de Normandie*, t. III, 1854, la preuve que Vasco de Gama, le grand navigateur portugais, qui doubla le cap de Bonne-Espérance et découvrit la route des Indes, était le fils de Bernard de Gamaches, seigneur de Saint-Valery-en-Caux et de Gamaches.

Ce n'est un secret pour personne que les pêcheries françaises ne donnent pas les résultats qu'on en devrait attendre. Plusieurs causes viennent contrarier leurs progrès. Je n'en retiendrai que deux : la mauvaise organisation des transports et les taxes prohibitives des octrois municipaux — celles-ci surtout. Une simple comparaison vous fera sentir la défectuosité de nos barèmes de chemins de fer. Ce qui coûte 92 fr. 80, 109 fr. 60, 135 fr. 50, en France, coûte respectivement, en Allemage, 58 francs, 70 fr. 62, 96 fr. 62 ! Quant à l'octroi, il brise l'effort des pêcheurs, provoque, le long de la côte, la plupart des crises et, si j'ose dire, affame le consommateur. Ses méfaits, ils sont légion ! A Paris, on ne mange pas plus de poisson que de gibier. Sauf quelques espèces communes, les poissons y sont taxés à 33 fr. 50 et à 18 francs, tandis que les viandes abattues ne le sont qu'à 10 fr. 35. Lille, Roubaix, Tourcoing ont taxé ceux-là à 45, à 25 et à 10 francs ; celles-ci, à 8 et 10 francs. A Rouen, c'est pis encore : les premiers payent 50 et 25 francs ; les secondes, 10 francs. Aussi ne vous étonnez pas de l'insignifiance des recettes de l'octroi dans la vente du poisson : 120 000 francs à Lille sur un total de 4 millions ; 38 500 francs à Roubaix sur 2 500 000 francs ; 5 800 francs au Mans sur plus d'un million. Au Havre, il a été versé, le 22 janvier 1909, la somme de 4 fr. 10 pour un achat de 0 fr. 75 de harengs, fait en dehors de la Halle dont la criée jouit d'un monopole de fait. En suivant la même proportion, on aurait payé pour un kilogramme de viande 11 francs, pour un kilogramme de poulet 28 francs, pour un kilogramme de faisan

50 francs. Il convient de dire que, depuis cette date, la ville du Havre a réduit ses tarifs ; néanmoins, avec la nouvelle taxation, l'acheteur du lot de harengs eût dû acquitter 2 fr. 50.

Il faut ouvrir les barrières hostiles de l'octroi. Le poisson sera moins cher ; on en mangera davantage ; le travail des pêcheurs sera plus intense, plus régulier, plus productif. Dans la grande œuvre de rénovation de nos pêches maritimes, ce n'est pas par le littoral qu'il faut commencer, *c'est par l'intérieur du pays*. M. Fernand Engerand, député du Calvados, a parfaitement compris le problème. Dans son projet de loi, il a divisé les poissons en trois catégories : les poissons de luxe ne payeraient pas plus que le gibier et que la volaille ; les poissons communs, harengs, sardines, rougets etc., ne payeraient rien, comme le cheval, l'âne et le mulet ; les autres seraient assimilés au bœuf, au veau, au mouton. Espérons, disais-je dans mon dernier article de la Ligue maritime, espérons que la commission de la marine, à qui a été renvoyée cette proposition de loi, ne sera pas, comme trop souvent, un tombeau !

La Chambre de commerce de Dieppe, elle aussi, a prodigué sa sollicitude à l'endroit des pêcheurs ; mais elle a des visées plus hautes. Elle a repris les idées de Vauban : le fameux projet du canal de Dieppe à Paris. Et tout l'arrondissement se joint à elle pour demander qu'on étudie ce canal de batellerie, qui passerait soit par Gisors, soit par Beauvais. Serait-il facile de dépouiller Rouen ? Je ne le crois pas, car il a pour lui tous les avantages d'une forte situation.

Alors que Dieppe songe, avec raison, à l'avenir, le

petit port de Veules, presque ruiné, n'a d'autre consolation que de regarder croître ses cressonnières ; car, à la suite du raz de marée du 23 juin 1753, les pêcheurs l'ont abandonné : les uns ont émigré à Dieppe, où ils se sont mêlés aux Polletais ; les autres, à Saint-Valery-en-Caux, qui, jusqu'au début du dix-neuvième siècle, fut une des stations de pêche les plus prospères de la Manche, mais que Fécamp a détrôné. Saint-Valery envoie quelques tonnes de graines oléagineuses à Courseulles et reçoit une égale quantité de sel de Boyardville.

Fécamp veut dire morue, hareng, bénédictine.

Les bateaux terre-neuviers sont de grands trois-mâts goélettes, mesurant jusqu'à 42 mètres de long. On les reconnaît à ce signe que la partie du pont comprise entre le gaillard et la misaine est convertie en une sorte de chantier destiné à recevoir les « doris », embarcations légères dont on se sert pour tendre les lignes sur les Bancs ; le milieu du pont est libre, afin d'y placer les parcs mobiles où les morues, une fois sorties de l'eau, s'entasseront, en vrac ; la cale est compartimentée pour l'arrimage du poisson salé. En général, l'équipage se compose d'une trentaine d'hommes ; et les approvisionnements essentiels consistent en 18 doris, 150 000 avançons, 150 000 hameçons, 50 barils de hareng salé (utilisé comme appât au *bulot*, mollusque du genre buccin, utilisé, à son tour, comme appât à la morue), 300 tonnes de sel, 120 pièces de cidre, 10 barriques de vin, 2 000 litres d'eau-de-vie, 5 000 kilos de biscuit, du lard, des pommes de terre, du bœuf conservé, de la graisse, du beurre.

Il y a vingt-cinq ans, les terre-neuviers étaient plus petits ; vous ne devineriez jamais pourquoi leur tonnage s'est accru : c'est à cause du bulot. Le bulot, en effet, vit sur les lieux de pêche et surtout au sud-est du Grand-Banc. Les pêcheurs l'y attrapent avec leurs « chaudrettes », garnies de hareng salé, et demeurent au mouillage, tant que la morue « donne » ; mais, comme ils ne vont pas à terre, il leur est indispensable d'avoir un grand bateau. Et le bulot, me direz-vous, est-ce par fantaisie qu'on s'est mis à l'employer ? Du tout ; c'est à cause d'une loi anglaise. Lorsque le Parlement de Saint-John, en Terre-Neuve, a voté le *bait-bill*, interdisant la vente de la boette à nos nationaux, force nous a été de chercher un nouvel appât, et c'est le bulot qui a été choisi. Les Anglais, eux, se servent de canots automobiles à pétrole pour ravitailler leurs pêcheurs.

De la fin de mars à la fin d'avril, les trois-mâts partent. C'est un spectacle tout à la fois grandiose et comique. Une soixantaine de navires, pressés les uns contre les autres, font de l'avant-port et du bassin Bérigny une forêt ; sur les quais, une fourmilière grouille : marins portant sur le dos des agrès, des habits, des cirés, des paillasses ; mères et épouses, filles et sœurs, fiancées qui tâchent de tromper leur douleur en donnant un dernier coup de main. Une procession se forme qui se rend au sommet de la falaise pour entendre la messe à Notre-Dame du Salut ; le soir, quelques hommes en ribote titubent dans les rues, en braillant : n'ont-ils pas en poche quelque argent, ces malheureux, et ne s'en vont-ils pas pour six mois, six mois de dur labeur, de privations, de

dangers permanents, en pleine mer, dans le brouillard ? Le lendemain matin, les navires larguent leurs amarres, les mouchoirs s'agitent, les remorqueurs sifflent, et les voiles blanches et grises disparaissent à l'horizon. Le port est devenu calme. En été, sa monotonie sera rompue par les visites précipitées des chalutiers à vapeur « travaillant » à Islande. Mais, il s'animera de nouveau quand, avec les embruns et les brumes d'octobre, arriveront les navires. Quelles intempéries n'ont-elles pas supportées, ces pauvres coques de bois, toutes revêtues d'un manteau d'algues filamenteuses ? Et les pêcheurs, quelles misères n'ont-ils point endurées ? La plupart regagnent leurs villages : Senneville, Criquebœuf, Saint-Pierre-en-Port, et, durant l'hiver, les meilleurs d'entre eux seront réengagés pour la campagne prochaine par les capitaines, qui se livrent alors à un véritable marché d'hommes.

Le trois-mâts est à quai. Vite, on tend une bâche au-dessus du pont, pour se préserver de la pluie ; on attache deux fortes balances « au gui », et, en face d'elles, on dresse, sous une petite guérite, un bureau portatif ; sur le quai, devant le bateau, on amène une charrette ; chacun court à son poste : trois hommes dans la cale, deux hommes à chaque bascule, un autre debout sur la lisse, deux femmes dans la charrette. Et le déchargement commence. Les morues, « envoyées » de la cale sur le pont, sont empilées sur le plateau de l'une des balances, jusqu'à l'instant où l'aiguille accuse 100 kilos. On dégarnit alors le plateau, et l'homme, grimpé sur le bastingage, « passe » aux femmes de la charrette les morues, deux par deux,

en les comptant à haute voix. Le plumitif, enfoncé dans sa boîte, prend des notes, inscrit des chiffres, et, pendant qu'on décharge une balance, on charge l'autre. Le pont et le quai, ainsi que la toile qui les réunit, se recouvrent, durant ces opérations, d'une neige sale et craquelante : le sel tombé des poissons.

Lorsque la journée est finie, avisez l'un de ces pêcheurs et « payez-lui un verre » chez le troquet d'en face : il vous racontera, le gosier débordant de reconnaissance, comment on prépare la morue, là-bas, sur les Bancs.

Aussitôt les morues entassées dans les parcs à bord, les marins les « ébreuillent », c'est-à-dire fendent l'abdomen, retirent les œufs et les foies, qu'ils jettent dans des cuves appelées « fassières », et les intestins, qu'ils lancent à la mer. Puis, ils font sauter les têtes et arrachent les langues. Les poissons sont alors remis au « trancheur ». Le trancheur les sectionne d'un bout à l'autre, les ouvre, comme on fait un livre, les étale en lame triangulaire et enlève, sur les trois quarts environ de sa largeur, l'arête dorsale ; il presse fort l'extrémité caudale qui reste, pour vider les gros vaisseaux sanguins, et il « passe » les poissons aux mousses, qui les lavent dans plusieurs eaux. C'est au tour du « saleur », maintenant. Ce spécialiste travaille, lui, dans la cale ; il laisse égoutter les morues, les étale de nouveau et les enduit uniformément de sel, opération délicate, car, s'il n'en met pas assez, la chair pourrira et se défendra mal contre le champignon redoutable[1], qui provoque le « rouge de

1. Les armateurs ont intérêt à désinfecter par un procédé

morue », et, s'il en met trop, le poisson « sera brûlé ». Le savoir-faire du saleur est, vous le voyez, un élément essentiel de la réussite d'une campagne de pêche. Il n'y a plus qu'à ranger la « morue verte », ainsi obtenue, dans les compartiments de la cale, où elle séjournera jusqu'au débarquement [1]. Quant aux « rogues » et aux langues, elles sont salées, elles aussi, en barils, et les foies, judicieusement triés et placés dans des tonneaux, se débarrassent de leur huile.

Voici, pour préciser, quelques chiffres, extraits du *Petit Havre*. « Sont arrivés à Fécamp, le 23 octobre 1911, les terre-neuviers : *Lamartine*, avec 140 000 morues, 3 000 kilogrammes de rogue, 20 barils d'huile et 15 000 faux-poissons ; *Yvonne-Odette*, avec 149 000 morues, 1 500 kilogrammes de rogue, 12 barils d'huile et 1 900 faux-poissons ; *Colbert*, avec 17 000 morues, 11 barils d'huile, 1 500 kilogrammes de rogue, 30 000 faux-poissons. — Le 25 octobre, *Louis-Pasteur*, avec 120 000 morues, 3 000 kilogrammes de rogue, 14 barils d'huile et 10 000 faux-poissons (2e pêche), etc.[2] ».

quelconque les cales des voiliers. Le champignon en question (*Clathrocytis roseopersicina*) est facilement détruit par le sulfibenzoate de soude, mélangé dans la proportion de 5 p. 100 avec le sel.

1. Salaire moyen d'un pêcheur morutier : pur don, avant le départ : 700 francs, valeur moyenne du lot à l'arrivée : 400 francs ; salaire de deux mois de navigation au commerce : 100 francs. Total : 1 200 francs. — L'huile de foie de morue renferme six leucomaïnes, dont l'une, la morrhuine, est le véritable principe actif.

2. Résultats en 1910 : 1 620 tonnes de morues débarquées à Saint-Pierre et Miquelon — 11 700 tonnes à Fécamp ; 47 tonnes de rogue, 114 tonnes d'huile.

La dernière campagne a mal débuté. Mais, les prix, par suite de la relative rareté du poisson, ont vite monté, à Saint-John, en Terre-Neuve, et se sont maintenus à 6 dollars 50 cents le quintal, à cause des achats considérables effectués par les Américains. Dans son rapport à la Chambre de commerce de Fécamp, M. Homery, vice-consul de France, constate avec plaisir les progrès de ce marché, mais il redoute les effets de la loi, récemment votée au Parlement de Terre-Neuve, autorisant les Américains à construire de vastes entrepôts frigorifiques.

Naguère, Fécamp n'était qu'un port d'armement. Les terre-neuviers et les bateaux chasseurs allaient porter leur morue verte, pour la faire sécher, à Bordeaux, à La Rochelle, à Nantes, à Port-de-Bouc, aux Martigues. Aujourd'hui, Fécamp exporte beaucoup de morue verte dite « salée en repaquage ». Seize ateliers repaquent environ 2 400 tonnes de morue. De plus, il s'est installé, non loin des bâtiments de la Bénédictine, une grande « Sécherie de morues », conçue sur un plan absolument nouveau. Les poissons, après une légère dessalure, passent sur des toiles chauffées, mises en mouvement par des rouleaux, et sortent de l'appareil secs et durs comme du bois. La sécherie prépare de 50 à 80 tonnes de morues par jour, soit 4 500 en moyenne par an. Les trois quarts de cette production sont écoulés aux colonies, le reste dans le midi de la France. Le marché bordelais est donc menacé par l'initiative fécampoise. Or, l'industrie morutière, qui se traduit en France par une vingtaine de millions de francs à la vente, dont la moitié à peu près compte à l'exportation aux colonies, en Espagne,

en Italie, fait vivre plus de 20 000 familles, apporte à la marine marchande 18 000 tonneaux de fret et donne lieu à un mouvement d'affaires de 40 millions de francs. La morue et le hareng réunis rapportent à Fécamp, chaque année, près de 10 millions de francs.

La pêche du hareng est aussi vieille que la cité. En 1088, elle était si prospère que Guillaume le Conquérant autorisa l'abbaye de la Sainte-Trinité à tenir une foire au hareng, où venait s'approvisionner toute la région. De nos jours, les bateaux harenguiers fécampois, identiques à ceux de Boulogne, assurent une production considérable, dont vous retrouverez, au cours de vos promenades dans le centre et dans le midi de la France, les indéfectibles témoins pendus aux solives des plus modestes épiceries : le hareng saur est le rosbeef du pauvre. Pour savoir comment on prépare ce rosbeef, visitons ensemble une saurisserie.

Nous pénétrons d'abord dans une cour encombrée de barils et de caisses ; au fond, s'ouvrent trois ou quatre grandes caves cimentées, de 16 mètres cubes chacune ; on les remplit, en janvier et en février, de sel et de harengs pêchés dans la baie de Seine ; c'est la réserve grâce à quoi la maison peut travailler toute l'année. A droite, s'élève un immense bâtiment rectangulaire, en briques rouges, hérissé de nombreuses cheminées d'où s'échappe une fumée blonde : c'est la saurisserie proprement dite. Le matériel n'est guère compliqué : sur l'un des grands côtés, des cuves d'eau ; sur l'autre, des cheminées reluisantes de suie et d'huile ; au milieu, un chantier de baguettes en bois. Les cuves servent à dessaler le hareng. Des

femmes, payées 3 et 5 francs par jour, retirent les poissons lavés, les « embrochent » par les ouïes aux baguettes et placent les baguettes sur le chantier. Les manches retroussées, les pieds dans des sabots, elles chantent parfois de lentes mélopées évoquant la campagne et la mer, mais le plus souvent, hélas ! quelques refrains stupides évadés d'un café-concert. Il est évident que les harengs frais ne sont pas jetés dans les cuves : on les pend, sans tarder, au chantier.

Lorsque les unités fraîches ou dessalées sont « égouttées » les ouvrières les transportent, toujours embrochées aux baguettes, sur les « chanlattes » des cheminées, qu'elles garnissent, en commençant par le haut, sur un espace de 5 à 6 mètres. Puis, on allume dessous un feu de *bûches* de hêtre. C'est la seconde opération, dite de « séchage » ; elle dure de trente-six heures à quatre ou cinq jours, suivant la destination du produit. Après le séchage, le « saurissage ». Aux bûches, le « surveillant » substitue des *copeaux* de hêtre et, durant douze ou trente-six heures, il entretient un feu *sans flammes* : la température ne doit pas excéder 27°. Il faut le voir passer et repasser devant les foyers, muni d'un long balai dont il se sert pour étouffer, à leur naissance, les flammes : ici, la fumée fait de la richesse.

Les harengs saurs sont livrés au commerce. Leur conservation dépend de leur degré de saurissage : il y a le hareng saur d'exportation, le hareng saur de consommation courante, le hareng demi-saur, appelé « bouffi » ou « craquelot », qu'on a fumé, sans le faire sécher au préalable, et pendant trente minutes seule-

ment. Les trente-quatre saurisseries fécampoises traitent, chaque année, 80 millions de harengs.

Depuis quelques années, on prépare de grosses quantités de « filets de harengs ». On utilise, à cet effet, les harengs « gais »[1], sauris une huitaine d'heures. Au sortir de la saurisserie, M. Malandain, qui me fait les honneurs de son établissement, me conduit à l'atelier. Quinze ouvrières environ sont assises devant une longue table. Elles coupent la tête et la queue des harengs saurs, puis ouvrent le ventre, enlèvent l'arête dorsale et grattent avec leur couteau les régions où le sang est venu se coaguler. Elles sectionnent, en haut et en bas, les flancs charnus du poisson, arrachent la peau et placent les filets, ainsi préparés, dans des papiers huilés, que des gamines mettent en boîtes[2]. Les déchets sont achetés à raison de 36 francs les 100 kilogrammes par l'huilerie de M. Delaunay, située dans le faubourg Saint-Ouen.

L'industrie morutière et harenguière détermine naturellement un mouvement maritime parallèle à celui de la pêche. Le port de Fécamp exporte par voiliers des salaisons au Portugal, à Malaga, à Livourne, à Naples, à Gênes et de la farine en Hollande.

Le port présente un vaste avant-port, en retrait du chenal, et un nouvel avant-port, creusé dans le pro-

1. On appelle harengs gais les harengs qui ont pondu.

2. En plus des harengs saurs, on expédie en tonneau, comme vous l'avez vu à Boulogne, des harengs « paqués », c'est-à-dire simplement salés. On conserve aussi des maquereaux. — Il existe, près de Fécamp, au Nid-de-Verdier, un établissement de piscifacture dirigé par M. Raveret-Wattel.

longement sud-est de celui-ci. A la suite du nouvel avant-port viennent un sas et un bassin à flot à deux darses ; un canal de dérivation rejette la rivière de Valmont au nord-est. Le bassin Bérigny, pourvu d'une écluse, s'ouvre dans l'ancien avant-port. L'outillage consiste en une mâture de 20 tonnes, 6 grues à vapeur de 1 500 kilogrammes, une grue de 5 tonnes, des magasins généraux de 1 890 mètres carrés et trois hangars. On a, l'année dernière, construit de nouveaux quais dans la seconde darse du bassin à flot.

Fécamp reçoit, vous l'avez vu, du Havre, par les petits cargos de la Compagnie normande, les harengs pêchés dans l'estuaire de la Seine en hiver. Des voiliers et des vapeurs de 3 000 tonneaux apportent du sel de Port-de-Bouc, des salines de l'Ouest et d'Algérie. Bien entendu, le ciment, la houille ne sauraient manquer à l'appel. Les comptoirs de Rufisque expédient à l'huilerie des arachides ; la Roumanie, des graines de navelle. La sucrerie de Colleville traite les betteraves des campagnes avoisinantes. Un ou deux quais sont généralement recouverts de bois du Nord, car, en plus des commandes faites par la localité et ses environs, il y a celles des constructeurs navals qu'il faut satisfaire. C'est dans l'avant-port que sont installés les chantiers fécampois, célèbres par le fini, l'élégance et la solidité de leurs dundees, barques, sloops et voiliers morutiers.

Pour construire un bateau, on commence par établir un modèle en bois, qui le représente en miniature, et des plans, qui donnent les coupes essentielles et le tracé des *lignes d'eau*. Dans la pratique, les charpentiers de navire possèdent des *gabarits*. On dispose,

sur les *tins* du chantier, *la quille* : elle s'étend horizontalement, ou presque, dans toute la longueur des fonds. A l'un des bouts de la quille, se dresse *l'étrave* — l'avant — avec plus ou moins d'inclinaison, selon *l'élancement* qu'on veut avoir. A l'autre bout, on articule *l'étambot*, sur quoi on monte la charpente de l'arrière ou *arcasse*. La jonction de la quille et de l'étrave se nomme *brion* ; celle de l'étambot et de la quille, *talon*. Puis, on renforce l'étrave avec une solide pièce courbée : le *marsouin*, et on creuse, de chaque côté, tout le long de la quille, de l'étrave et de l'étambot, une rainure, appelée *rablure*. Le moment est venu de mettre en place les *couples*. Les couples sont de fortes pièces de bois formées de deux branches symétriques ou *membrures*. On les installe sur la quille, en travers, à peu de distance les unes des autres : la pièce de jonction avec la quille se nomme *varangue*. Ensuite, on dispose dans l'enfourchure des couples une sorte de longue poutre, parallèle à la quille : la *carlingue*. Le tout est ajusté avec de fortes chevilles en fer. Les couples associés donnent au bateau sa forme, comme les côtes, celle de la cage thoracique. Le couple le plus ouvert — qui correspond à la plus grande largeur du navire — s'appelle le *maître couple*.

Le squelette est prêt ; il s'agit maintenant de le couvrir. Par-dessus les membrures, on cloue des planches épaisses dont l'ensemble constitue le *bordé*. Le bordé est coincé dans les rablures. Rablures et joints sont bourrés d'étoupe. On s'occupe alors du *vaigrage*, qui n'est autre que le bordé du dessous, appliqué, par conséquent, sur les faces internes des membrures. La co-

que est construite. Pour l'aménager, on réunit transversalement les membrures de chaque couple par des pièces, un peu bombées en haut, les *baux* ou *barrots*. Le bau le plus long correspond au maître couple : on l'appelle le *maître bau*. En réunissant les baux par des planches, on obtient le pont. Les fragments de membrure, qui dépassent le pont, ou *jambettes*, sont bientôt recouverts du *bastingage* ou *pavois*, et leurs têtes réunies par une pièce de bois, nommée *lisse*. Enfin, on habille la *carène* (partie de la coque toujours immergée) d'un revêtement, appelé *doublage*, de plaques de zinc ou de cuivre.

La charpente d'un navire en fer ou en acier ressemble, dans ses grandes lignes, à celle d'un navire en bois. Les couples sont en fers profilés, en T ou en U. La carlingue — il y en a souvent deux ou trois parallèles — est faite d'une poutre en fer ou en acier. On remplace les chevilles de fer par des rivets. Le bordé consiste en un assemblage de *tôles*. Tous les navires en fer sont divisés en compartiments par des *cloisons étanches* transversales... Voilà ce que la visite superficielle d'un chantier vous apprendra.

Quel contraste entre les ateliers de construction tapissés de copeaux, saupoudrés de sciure, et les salles propres et luxueuses de la Bénédictine ! L'admirable édifice, dû à l'architecte Albert, de Fécamp, est une exquise copie des meilleures œuvres de la Renaissance, qui dégagent encore un parfum d'ogival. Le campanile effilé, qui semble le paratonnerre de la ville, la cour d'honneur, la grande terrasse et la salle des Abbés, le musée, le grand escalier et sa coupole, la fontaine en fer forgé, ciselée par M. F. Marrou, de Rouen, sont

la restauration d'un passé lointain qu'illustra, par l'invention, en l'année 1510, de la liqueur bénédictine, le moine Dom Bernardo Vincelli.

Nul élixir n'est plus répandu dans le monde entier que la « Liquor Abbatiæ Fiscanensis ». L'abbaye dispose d'un stock permanent de 15 000 à 20 000 caisses et livre à la consommation près de 2 millions de litres. Les appareils distillatoires peuvent contenir 500 000 litres de Bénédictine ; des immenses foudres, la liqueur s'écoule, par des tuyaux de cuivre, dans les caves où elle subit sa préparation définitive avec les eaux-de-vie et les produits distillés des plantes. Elle est refoulée des caves, au moyen de l'air comprimé, dans la salle de la mise en bouteilles, contiguë à un grand hall pourvu de machines électriques, qui nettoient et rincent une quinzaine de mille de flacons par jour. Puis, des petites mains s'emparent des bouteilles, car c'est aux orphelines qu'échoit la tâche délicate du capsulage, du plombage et de l'étiquetage. La scierie, séparée de l'usine par une rue, confectionne les caisses... J'ai moins voulu décrire cette usine modèle que donner une idée de son importance mondiale et de l'excellence de ses administrateurs, à la tête de qui est M. Legrand.

L'élément terrien est, à Fécamp comme ailleurs, distinct de l'élément maritime. Vous entendrez couramment dire : « Les Dupont sont de la ville ; les Durand sont du port. » Et, jusqu'au Havre, la haute falaise cénomanienne divise, avec une précision mathématique, la terre et la mer ; en haut, sur le rebord du plateau, à une centaine de mètres, le laboureur creuse ses sillons et gourmande ses chevaux,

Cliché Jourdain, Fécamp.

Fécamp. — A la « Société des Sécheries de Morues ».

tandis qu'en bas, sur les galets roulés par les flots, le pêcheur étend ses filets.

A partir d'Octeville, apparaissent les fours à chaux et les briqueteries ; la fine argile kimeridgienne, qu'emploient celles-ci et qui gît à la base même de la falaise, escalade la pente abrupte de simple mais pittoresque manière. Il y a, de place en place, des roues de bois, encadrées d'un bâti de madriers fichés en terre et boulonnés entre eux. Chaque bâti comprend une roue, qui tourne dans le sens horizontal par le fait d'un vieux cheval dont on a bandé les yeux. Deux solides câbles d'acier, bien tendus, parallèles et distants l'un de l'autre d'une longueur égale à celle du diamètre de la roue, vont du bas de la falaise au sommet : ce sont les deux rails aériens sur quoi roulent les poulies de deux bennes, une pour chaque rail. Une corde, attachée aux bennes et passant en un tour entier, dans la gorge de la roue, assure, par le mouvement imprimé à cette dernière, un va-et-vient : on charge en bas à l'instant où on décharge en haut, et ainsi de suite... A certains endroits, au lieu d'argile, on prend des cailloux ronds, comme vous l'avez vu au Tréport, et on les expédie, par Le Havre, aux États-Unis, à l'usage des fabriques de porcelaine.

Le seul contact sérieux entre la population maritime et la population rurale est établi par les « valleuses ». Malgré ces couloirs, qui mènent droit à la mer, les paysans, vivant à côté des pêcheurs, ne se mêlent point à eux. A Étretat, par exemple, les deux sociétés n'ont ni le même genre d'existence, ni les mêmes opinions politiques.

Mais, ce que la nature n'a pu faire, les phénomènes

économiques l'ont, avec élégance, réalisé. Dans la première moitié du dix-neuvième siècle, le pays de Caux comptait 114 habitants par kilomètre carré ; en 1906, le rapport tombait à 80. Y avait-il eu un effroyable cataclysme ou un fléchissement de la natalité ? — Point du tout. Alors que la moyenne annuelle des naissances est de 206 par 10 000 habitants, celle de la région cauchoise était et est encore de 281. L'unique cause du dépeuplement était l'exode vers les centres industriels et les grandes villes maritimes. Cet abandon des champs était fatal. Il avait cessé de vivre, le petit atelier cauchois, installé, à peu de frais, dans la plus grande pièce de la chaumière, où, durant la mauvaise saison, l'artisan tissait des pièces de coton, des fichus et des mouchoirs, au milieu du vacarme des navettes ; car la filature à vapeur était créée, qui avait concentré le travail dans les vallées : vallée de Bolbec et de Lillebonne, vallée de Barentin, de Sainte-Austreberthe. De son côté, la grande agriculture eut à souffrir du développement des transports maritimes. Le four conique, adossé au talus boisé de la ferme, s'éteignit, lorsque les navires, venus de Russie, déchargèrent du lin à bon marché, et les « cacheux », désormais sans emploi, se dirigèrent vers la ville ou vers le port. Les emblavures de colza furent ruinées, malgré les primes allouées par l'État, du jour où les arachides d'outre-mer s'empilèrent sur les quais, et nombre de moissonneurs allèrent chercher de quoi vivre, les uns à bord des terre-neuviers de Fécamp, les autres sur les quais de Rouen, du Havre, sur les bateaux, n'importe où.

Tout en devisant, nous avons fait du chemin ; nous

sommes arrivés sur le promontoire de la Hève. Voici les deux grands phares et les batteries d'artillerie; voici le sémaphore, qui parle, en un espéranto pratique — ce qui le différencie de l'autre — avec les navires de la rade. A vos pieds, la baie de Seine resplendit; Le Havre fume. Voici l'antique Chef de Caux, ressuscité par M. Dufayel ; voici le « Palais des Régates » ; voici la « Villa des Embruns » qui, par son admirable installation de pompes, de réservoirs et de salles de bains, prodigue aux malades les bienfaits de la mer. Les trois facteurs essentiels de thalassothérapie sont l'eau, l'air et la lumière. Les bains chauds « accélèrent le pouls, amplifient la respiration et activent les échanges nutritifs [1] ». L'air marin est le plus pur qui soit ; pratiquement, il est dépourvu de bactéries et contient encore moins de gaz carbonique que l'air des montagnes et que l'air des forêts. Il est, de plus, imprégné de l'iode, qui diffuse des goémons. La luminosité est la conséquence de la pureté de l'atmosphère ; elle adjuve, par le coup de fouet qu'elle donne à l'organisme, les effets salutaires de l'eau et de l'air.

Aux « Embruns », commence le boulevard Maritime, qui conduit au port du Havre.

1. La cure marine à Sainte-Adresse. Le Havre, 1911.

CHAPITRE V

Le Port du Havre

Deux mots d'histoire; l'évolution du port; les bassins et les quais. — Les nouveaux travaux : digues, écluses et quai de marée; leur insuffisance. — Les travaux en cours; les caissons en ciment armé. — L'outillage du port; les portes et les ponts; les formes de radoub; les hangars et les engins de levage. — Les Docks et les Magasins généraux. — Les deux gares maritimes pour voyageurs. — Les principaux services du port : dragage, pilotage, remorquage, signaux et sauvetage.

Au début du seizième siècle, un vaste marécage, coupé de criques, s'étendait entre la côte d'Ingouville et l'estuaire de la Seine, à l'abri du cap de la Hève et en aval d'Harfleur. La plus grande de ces criques, appelée crique de Grâce, était utilisée, depuis longtemps, comme mouillage. Ouverte au couchant de l'église de Leure, elle communiquait, par son autre bout, avec la mer, grâce à la présence d'une crique également profonde, nommée Grande-Fosse. Une pareille disposition convenait à merveille à l'établissement du nouveau port, à la fois ville forte et place de commerce, dont avaient rêvé Louis XI et Louis XII, et que François Ier voulut réaliser. Ainsi naquit la « ville françoise » : le Havre-de-Grâce.

Le Havre hérita de ses devanciers lointains, Caudebec, Lillebonne, le Chef-de-Caux, Harfleur, et de

son prédécesseur immédiat, Leure, le trafic commercial de la Manche. Mais, son essor était entravé par les droits excessifs que prélevait le seigneur de Graville, propriétaire du sol. Aussi, lorsqu'en 1541 François Ier les racheta, le mouvement maritime s'accrut-il : de nombreux navires partirent pour le Canada, les Iles, le Brésil, les Indes. Avec Richelieu, l'activité redoubla. On transforma la Grande-Fosse en bassin : le bassin du Roy actuel ; on éleva une immense citadelle au fond du port. Colbert, plus tard, fit mettre des portes au bassin du Roy, afin qu'il fût constamment à flot; et Vauban amena, par un canal, la rivière d'Harfleur ou Lézarde dans une crique, percée près de la Citadelle. Le bassin du Commerce, perpendiculaire au bassin du Roy, et le bassin de la Barre creusé aux dépens de la crique, qui recevait la Lézarde, bien qu'ils eussent été commencés en 1786, ne furent mis en service qu'en 1821. Il était temps : les navires français et américains s'entassaient pêle-mêle : les manœuvres étaient difficiles, les quais encombrés. Et, comme les perfectionnements d'un port sont sa meilleure réclame, le nombre des bateaux grandit encore : on en rejeta le trop-plein dans le bassin Vauban, ouvert à l'est des précédents, en l'année 1841, cependant que, par esprit de prévoyance, on commençait d'éventrer la plaine de Leure pour y établir un immense bassin.

Mais voici une ère nouvelle ! La face du monde va changer parce que l'on imagina de faire tourner des roues en faisant bouillir de l'eau. Désormais le navire à vapeur, de plus en plus vaste, exigera davantage d'espace ; désormais le chemin de fer, de plus en plus

étendu, charriera davantage de marchandise. Le port, par la seule vertu de la vapeur, va faire surgir de terre, autour de lui, des entrepôts, des usines ; il sera tout ensemble centre de commerce et d'industrie ; et, cessant de « jouer les utilités », il tiendra l'un des premiers rôles sur ce grand théâtre qu'est une nation.

C'est là le destin des grands ports, et Le Havre est significatif à cet égard. Les travaux du bassin de Leure étaient trop lents pour répondre à l'accroissement du trafic. On alla au plus pressé ; on construisit un quai provisoire, un peu renfoncé, dans l'avant-port. D'autre part, l'autorité militaire dut s'incliner devant les exigences du commerce, et l'on décida la destruction immédiate des remparts de la ville et le démantèlement de la Citadelle. En 1860, le bassin de Leure et le Bassin-dock étaient terminés ; les Docks-Entrepôts et les Magasins Généraux, construits. Onze ans après, il ne restait plus de la Citadelle que le nom, désignant un bassin creusé à même ses assises.

Mais, un port ne ressemble en rien au tonneau des Danaïdes : le fond est toujours trop rapproché de l'ouverture et l'on doit le reculer sans cesse. La pioche se remit donc à défoncer le sol ; le résultat en fut le bassin Bellot, mis en service en 1885 et appelé à recevoir les grands cargos, aux flancs bourrés de coton et autres marchandises volumineuses, les vapeurs des Chargeurs Réunis, les paquebots étrangers, cependant que la Compagnie Générale Transatlantique s'emparait de presque tout le bassin de Leure, que les grands caboteurs internationaux allaient se vider et s'emplir dans celui de la Citadelle, que les voiliers et les charbonniers étaient refoulés dans les anciens bas-

sins, et que les bateaux-citernes pleins de pétrole étaient isolés, comme des pestiférés, dans une enclave bien gardée, au bout du bassin Bellot. Il restait à pourvoir d'une place les péniches et les chalands. On la leur donna; mais, afin qu'ils pussent gagner la Seine sans passer par la voie de mer, on perça, en juillet 1887, derrière l'estuaire endigué du fleuve, le canal de Tancarville, long de 25 kilomètres, du bassin de Leure au village de ce nom[1].

Tout ceci est l'histoire d'hier. Mais, quiconque évoque l'image des grands ports étrangers a l'impression que c'est très vieux; et, si des constructions neuves ne venaient point farder cette vieillesse, nous serions acculés à un aveu d'impuissance.

Ces récents travaux se laissent diviser en deux groupes. Le premier, de beaucoup le plus considérable, consiste en un nouvel avant-port conquis sur la mer. Il comprend deux digues, un quai de marée en eau profonde et une écluse. La digue Nord, longue de 900 mètres, prend naissance sur un terre-plein situé au bout du boulevard de Strasbourg; dessinant avec la côte un angle très aigu, elle se rabat sur l'ancien avant-port et le défend contre la houle du

1. Superficie des bassins du Roy : 7 hectares, 20 ares; 410 mètres de quais. — Du Commerce, 5 hectares, 40 ares; 1 200 mètres de quais. — De La Barre, 5 hectares, 10 ares; 1 180 mètres de quais. — Vauban, 7 hectares, 77 ares; 1 940 mètres de quais. — De la Citadelle, 6 hectares; 1320 mètres de quais. — De Leure; 21 hectares, 30 ares; 2 050 mètres de quais. — Bassin-dock, 4 hectares, 40 ares; 1 240 mètres de quais. — Bellot, 21 hectares, 21 ares; 2 655 mètres de quais. — Du canal de Tancarville, 6 hectares, 44 ares — longueur totale des voies ferrées, 39 km. 530.

large. La digue Sud lui fait pendant : elle mesure 1 300 mètres. Les deux ouvrages se portent à la rencontre l'un de l'autre en mer emprisonnant un espace de 78 hectares ; mais, ils s'interrompent brusquement et ménagent, entre leurs musoirs, un pertuis : la nouvelle sortie du port, qui, comme le nouveau chenal, est profonde de 6 mètres au-dessous de zéro. Vous vous figurez aisément quel gigantesque travail cela représente. Les ouvriers construisaient à terre d'immenses blocs de maçonnerie. Le bloc terminé, ils le descendaient le long d'une pente douce dans un chaland spécial, qui, remorqué par un vapeur, allait l'immerger à l'endroit voulu. C'est sur de tels enrochements artificiels que les deux digues reposent.

Mais, le quai de marée et l'écluse sont le produit de caissons à air comprimé. Tout le monde a ouï parler des cloches à plongeur d'autrefois : le caisson moderne en procède. C'est une énorme cuve de tôle, renversée, surmontée d'une large cheminée, qui communique, en haut, avec l'extérieur par une véritable écluse — une écluse à air, celle-là — appelée lunette. La cuve renversée repose sur le sol marin, et ses bords coupants, appelés couteaux, s'y enfoncent. Afin de refouler l'eau et de soutenir le caisson, on pompe dedans de l'air comprimé. L'atmosphère lourde, humide et chaude, qui règne en ce lieu et dans laquelle les ampoules électriques répandent une clarté jaunâtre, atténue les contours des hommes et des choses et semble les relier les uns aux autres, à la façon d'un tableau d'Eugène Carrière. A voir les terrassiers défoncer le sol marin de leurs pioches, vous diriez des démons gesticulant dans quelque cercle

profond de l'enfer. La terre glaise, toute détrempée, est jetée dans des bennes ; ces bennes sont remontées par un treuil jusqu'à la lunette, d'où leur contenu est précipité au dehors. Tandis qu'on creuse sous le caisson, on bâtit sur son toit, à l'air libre : les briques s'assemblent, le béton se durcit ; peu à peu un tronçon de quai prend forme ; un second caisson, à la suite du premier, donne un second tronçon ; un troisième caisson fournit un troisième tronçon ; bientôt le quai apparaît en son entier, cependant que disparaît, enfoui dans le sol, à jamais perdu, le caisson de tôle, matrice de l'édifice.

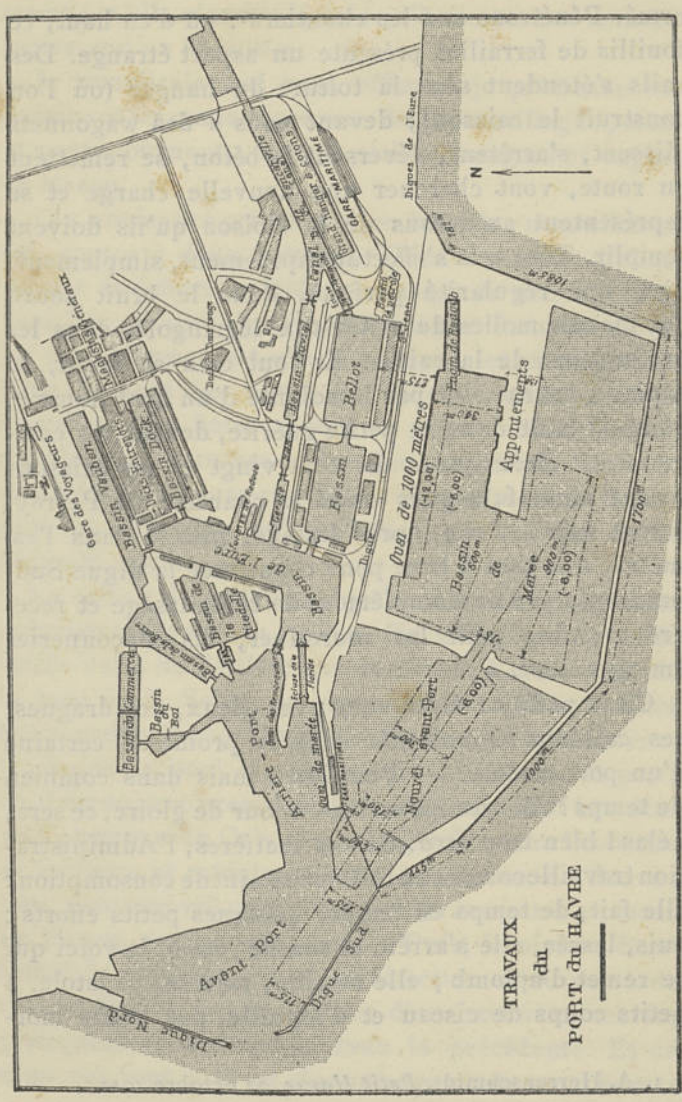
Le quai de marée est long de 500 mètres ; les paquebots, qui s'y amarrent, disposent de 9 mètres d'eau à mer basse. La nouvelle écluse, dite de la Floride, dont l'utilité est d'éviter aux navires le coude de l'arrière-port, est un goulet de plus de 300 mètres de longueur, 30 mètres de largeur et de 6 m. 50 de profondeur au-dessous de zéro. C'est également une écluse qui constitue le gros du second groupe de travaux : elle relie le bassin Bellot au canal de Tancarville.

Le touriste qui, en se promenant, voit de beaux murs, de magnifiques bordures de granit, s'émerveille et pense que tout est pour le mieux dans le meilleur des ports. Mais, s'il interroge des marins ou des marchands, son enthousiasme se change en colère, car il apprend que ce puissant appareil, parfait peut-être il y a seize ans lorsqu'il a été conçu, est aujourd'hui, bien que flambant neuf, insuffisant et démodé. Les critiques fourmillent ; je n'en retiendrai qu'une : la petitesse du tirant d'eau. A notre époque pressée,

les paquebots, ainsi que les chemins de fer, n'ont point de temps à perdre : chaque jour d'entretien coûte plusieurs milliers de francs ; il faut entrer vite au port, à n'importe quelle heure, il faut en sortir vite. Or, cela est encore impossible : il faut attendre la réalisation des nouveaux travaux prévus, jusqu'à concurrence de 86 600 000 francs, par la loi du 11 février 1909. En voici le schéma.

Il s'agit de construire un autre port, accolé à l'ancien et creusé dans l'estuaire de la Seine. Il comprendra un avant-port s'ouvrant dans celui qu'on vient de finir, un bassin de marée de 1 700 mètres d long sur 1 100 mètres de large et une forme de radoub de 300 mètres. Toutefois, on n'aménagera, pour commencer, qu'un quai de 1 000 mètres, au pied duquel les navires trouveront un mouillage de 12 mètres et l'on approfondira petit à petit le chenal de 6 mètres au-dessous de zéro à 7 m. 50 d'abord, puis à 9 mètres.

Dès juillet dernier, les ouvriers ont pris possession des chantiers. Les uns enfoncent des pieux avec des « moutons » à vapeur, pour servir d'assises aux futurs terre-pleins ; les autres, montés sur des dragues, arrachent à l'estuaire des milliers de tonnes de sable et de vase ; d'autres, enfin, fabriquent des caissons à air comprimé en ciment armé. « 25 mètres de longueur sur 6 de largeur sont les mesures de la cuve à forme de tronc de pyramide, dont les parois sont constituées par des murailles de 1 mètre d'épaisseur environ. Pour maintenir rigides de telles surfaces, il a fallu établir des cloisonnages intérieurs. Chaque caisson comporte seize de ces cloisons, exécutées, elles aussi, en ciment


TRAVAUX
du
PORT du HAVRE
N
Digue Nord
Digue Sud
Avant-Port
Nouvel Avant-Port
(-6,00)
Arrière-Port
Quai de marée
Écluse de la Floride
Bassin de Commerce
Bassin du Roi
Bassin de la Barre
Bassin de la Citadelle
Bassin de l'Eure
Bassin Vauban
Docks-Entrepôts
Bassin Dock
Gare des Voyageurs
Magasins Généraux
Bassin Bellot
Bassin Fluvial
Canal de Tancarville
Grand Hangar à Cotons
GARE MARITIME
Bassin de la Manche
Bassin de Marée
(-8,00)
Quai de 1000 mètres
(-12,00)
Appontements
Digues de l'Eure
1700
1000
1084

armé. Pénétrons sur les chantiers : vu d'en haut, ce fouillis de ferrailles présente un aspect étrange. Des rails s'étendent sous la toiture du hangar (où l'on construit le caisson) ; devant nous « des wagonnets glissent, s'arrêtent, déversent le béton, se remettent en route, vont chercher une nouvelle charge et se représentent au-dessus de la cloison qu'ils doivent remplir. Tout cela s'effectue rapidement, simplement, avec une régularité parfaite, dans le bruit sourd des masses molles de matériaux dégringolés dans les profondeurs de la caisse. Et tout cela se meut, se déplace, tourne, vit par la volonté d'un seul homme, niché là-haut dans sa petite guérite, devant un commutateur électrique... Et cent vingt et un caissons seront ainsi fabriqués dans le chantier du Perrey, seront mis à l'eau, après lestage, pilotés dans l'estuaire, mis bout à bout pour constituer la digue Sud, immergés par un complément de remplissage et recevront enfin, pour les couronner, les maçonneries émergeantes[1]. »

C'est parfait ! direz-vous ; ces pieux, ces dragues, ces caissons compliqués sont la promesse certaine d'un port modèle. — Peut-être ! mais dans combien de temps ?! Si vite qu'arrive ce jour de gloire, ce sera, hélas ! bien trop tard. En ces matières, l'Administration travaille comme un tailleur atteint de consomption : elle fait, de temps en temps, quelques petits efforts ; puis, lassée, elle s'arrête et souffle ; mais, la voici qui se remet d'aplomb ; elle retaille, rajuste, rafistole, à petits coups de ciseau et d'aiguille, par petits mor-

1. A. Herrenschmidt, *Petit Havre*, 22 octobre 1911.

ceaux ; et elle n'arrive jamais qu'à coudre une manche neuve sur un habit usé.

Je remplirais mal mon office si je présentais les bassins et les quais dépourvus de leur outillage : portes et ponts tournants, formes sèches, hangars et engins de levage.

Les anciennes portes sont en bois, les nouvelles en fer, toutes à deux battants. Elles s'ouvrent d'elles-mêmes de dehors en dedans, lorsque la marée s'élève dans l'avant-port au même niveau que dans le bassin. La mer commence-t-elle à baisser ? les marins-éclusiers ferment les portes à l'aide de chaînes et de cabestans : les bateaux sont en prison. Mais, le port du Havre est un brave homme de geôlier : il ouvre sa prison une heure et demie avant le plein de la mer et ne la verrouille qu'une heure, parfois une heure et demie, après.

La raison de cette indulgence tient aux conditions océanographiques du milieu. En effet, le courant de marée venu de l'Atlantique se divise, à la hauteur de la baie de la Seine, en deux branches. L'une vient buter contre le cap d'Antifer, situé au nord du Havre ; là, il vire de bord et pénètre tout de go dans le port, où il forme une première marée. L'autre suit les côtes du Cotentin et du Calvados, s'engouffre dans l'estuaire de la Seine et refoule en amont les eaux du fleuve : c'est, pour les villages riverains, le mascaret et, pour Le Havre, une seconde marée. Puis, le niveau étant établi, le courant change de direction et se retourne vers Le Havre, qui jouit ainsi d'une troisième marée, pratiquement confondue avec la précédente. Et ce n'est pas tout : il est des arrangements avec la mer

comme avec le ciel : en la matière, ils s'appellent des « sas ». Un sas est un petit pertuis, interposé entre deux portes, dont la première donne sur un bassin et la seconde sur l'avant-port. Arrive un bateau, calant 4 ou 5 mètres d'eau, qui demande, à marée basse, la sortie : il se fait écluser dans le sas et s'échappe. C'est la revanche des petits contre les grands.

Les ponts couronnent les écluses ; ils sont tous métalliques avec une chaussée en bois et un tablier, légèrement arqué, en fer. Voici un steamer qui siffle pour pénétrer dans un bassin. Vite le chef pontier accourt sur le pont, le fait évacuer, tend à chacun de ses deux bouts des chaînes et crie un ordre à l'homme, qui se tient sur le terre-plein devant des leviers. L'homme pousse un levier : le pont s'abaisse ou s'élève de quelques centimètres ; il pousse un autre levier : le pont tourne sur un rail en demi-cercle, tiré par une forte chaîne que meut la force hydraulique, répandue dans tout le port. Cela dure une vingtaine de secondes : le pont a tourné et s'est rangé le long du quai.

Je dois consacrer une mention spéciale aux portes de l'écluse Bellot-Tancarville, elles sont à la fois portes et ponts. Figurez-vous une énorme caisse, de la forme de celles que font les menuisiers pour emballer les glaces ou les tableaux : une caisse en tôle à squelette de fer, haute de 9 m. 50, longue de 30 mètres environ, large d'un peu moins de 8 mètres ; mettez-la debout, en travers de l'écluse, sur une assise bien unie ; disposez sous sa face inférieure qui regarde celle-ci des « galets », et, sur sa face supérieure, un chemin carrossable ; et vous aurez fabri-

qué la porte-pont dont je parle. Il ne vous restera qu'à creuser dans le quai, et suivant le prolongement de la porte, un couloir à ciel ouvert, ayant exactement les mêmes dimensions que la porte. Enfin, pour raccorder le chemin carrossable avec le terre-plein du quai, vous coifferez ce couloir, sur toute son étendue, d'une passerelle mobile, à l'aide d'une crémaillère, dans le sens vertical. Cette description faite, il est aisé de comprendre le fonctionnement de l'appareil. Veut-on ouvrir la porte ? On lève la passerelle et, *sous elle*, on glisse la porte jusqu'au bout du couloir.

Un autre genre de la porte d'écluse est le bateau-porte. C'est encore une grande caisse, ventrue et munie d'un pont. Vide, elle flotte ; pleine d'eau, elle s'enfonce et obstrue complètement l'entrée de la forme sèche où les éclusiers l'ont conduite.

Il y a, dans le port, six formes sèches : trois petites qui s'ouvrent dans le bassin de la Citadelle, trois grandes qui dépendent du bassin de Leure et dont la plus vaste mesure 205 m. 50 sur 34 m. 50. Elles sont construites de briques ; on dirait de gigantesques baignoires, mais des baignoires dont on se sert lorsqu'elles sont vides. Des escaliers taillés contre la paroi mènent à des rebords faisant le tour de la baignoire et aboutissent au fond. Le long de la ligne médiane, règne un talus, sur les deux faces latérales duquel sont percées des bouches d'aspiration, tandis qu'à la face supérieure s'alignent à la queue leu leu de fortes traverses en bois. Le navire qu'on veut caréner pénètre lentement ; avec le bateau-porte on ferme la baignoire ; aussitôt de puissantes pompes à vapeur se mettent à la vider. Le délicat de l'opération

consiste à placer la quille bien en regard des traverses en bois : on tire le malheureux navire à hue et à dia, cependant que des manœuvres, postés sur les rebords, l'étançonnent. La baignoire est vidée ; alors la toilette commence ; la coque apparaît tantôt élancée et fine, tantôt gonflée ; celle-ci ne réclame que de la peinture, celle-là est trouée d'une large blessure, cette autre a perdu une branche d'hélice, etc. Les soins donnés et les réparations faites, les éclusiers ouvrent deux vannes et l'eau se précipite en cataracte, par deux tunnels, dans l'engin de radoub ; on enlève la porte et le navire sort. Quand le carénage est de courte durée et le bateau de faible tonnage, les armateurs utilisent le « gril » de l'arrière-port, qui assèche à mer basse. Et ceci me permet d'évoquer le bon vieux temps, où les voiliers venaient marquer leur empreinte dans la vase et d'où des biceps solides les tiraient pour les calfater. Ces braves calfats, comme ils étaient pleins d'eux-mêmes et fiers de leur métier ! C'était quelque chose que d'être calfat !

Digues, bassins, quais, portes et ponts, formes sèches, pylônes électriques, qui éclairent l'évolution des navires la nuit, relèvent de l'État. Les hangars et les grues appartiennent à la Chambre de commerce.

C'est en 1877 que furent construits les premiers hangars sur le pourtour du bassin de la Citadelle et sur le quai des Transatlantiques du bassin de Leure. C'étaient et ce sont encore des bâtiments en bois, recouverts de tuiles, ouverts du côté du quai dont ils s'approchent à une très faible distance. Il n'y a point de place pour les engins de levage, et la cargaison est débarquée au moyen des treuils du bord.

Cliché Fornallaz, Havre

Le Havre. — Sous le grand hangar au coton.

Aussi, lorsqu'en 1884 la Chambre de commerce dut outiller le bassin Bellot, eut-elle recours à une autre disposition. Elle plaça, le long du quai, des grues; elle établit, à côté, une voie ferrée permettant le transbordement direct; enfin, elle construisit le hangar et, à la suite de celui-ci, sur le terre-plein du quai, elle posa un double couple de rails : l'un pour le chargement ou le déchargement des wagons, l'autre pour la circulation du matériel. Les nouveaux hangars, trop grands pour l'époque mais tout juste suffisants aujourd'hui, avaient une charpente métallique, divisée en deux nefs, et des murs en briques rouges ; un système de portes à coulisse fermait complètement la façade regardant le quai. On ne leur a, depuis leur mise en service, apporté aucune modification. Trente grues hydrauliques, de 1250 à 3000 kilogrammes, sont réparties sur les quais du bassin Bellot, sauf un : le quai de Saïgon.

Les hangars du quai de Saïgon, vieux de quelques années seulement, couvrent, d'un seul tenant, 27840 mètres carrés. Leurs points d'appui, en fer, sont aussi peu nombreux que possible, afin de rendre aisée la manutention de la marchandise. Leur toiture est plate : elle se compose de quatre couches de papier alternant avec quatre couches d'enduit volcanique recouvert de 0 m. 06 de gravier. Il y a devant les hangars dix-huit grues électriques à demi-portiques : entendez par là que le bâti de la grue a la forme d'une équerre, dont la branche verticale roule sur le quai et la branche horizontale sur le bord du toit des hangars.

Le dernier des hangars construits est « le Hangar

aux cotons », élevé sur le quai de la Garonne du canal de Tancarville, édifice unique au monde, plus grand, avec ses 78 409 mètres carrés, que la place de la Concorde, égal à une fois et demie l'ancienne Galerie des machines, long de 686 mètres, large de près de 115 mètres, reposant sur un ensemble de 350 poteaux métalliques et recouvert d'une toiture plate percée de larges baies vitrées. Il est destiné au débarquement et à la manutention du coton. Le visiteur a l'impression d'un gros village où il ne pleuvrait jamais et dont les maisons d'un nouveau genre seraient figurées par les balles de coton amoncelées. Tout y est : avenue centrale, rues et places, tout jusqu'aux inévitables petits moineaux... Entre le hangar et le bord du quai, se dressent dix-huit grues électriques à demi-portiques, et, de l'autre côté, des grues à vapeur : celles-là déchargent le coton des navires, celles-ci le chargent sur les wagons. Une immense gare maritime, qu'on achève, est toute proche ; elle comprend quinze voies ferrées, deux plates-formes et deux hangars de 28 000 mètres carrés. Du côté opposé aux rails, s'étale une chaussée pavée de 900 mètres de longueur, qui assure aux camions une facile circulation.

Tous ces édifices neufs ont été élevés sur des quais neufs ; il était impossible, vous le savez, de pourvoir les anciens d'engins de levage. Les ingénieurs résolurent la difficulté d'élégante manière en construisant des grues flottantes ou, ce qui revient au même, en plaçant des grues sur des pontons mus par une hélice. La plus puissante des huit grues flottantes peut soulever 10 tonnes. A la même famille d'engins,

appartient le chaland à charbon de la Compagnie générale transatlantique : la houille entassée dans sa cale est élevée par des godets attachés à une chaîne sans fin et précipitée dans des tuyaux, qui la projettent au sein même des grands paquebots.

Mais, le chaland élévateur n'entre en jeu qu'au second acte du charbonnage. Auparavant, en effet, il a fallu décharger le cargo, qui, chaque semaine, apporte d'Angleterre la houille nécessaire. L'opération est rondement menée par un appareil très haut, très grand, fixé sur le quai Sud du bassin de Leure. Ce sont des colonnes métalliques dont les traverses dominent à la fois le quai et le bassin ; elles portent, ces traverses, chacune un chariot électrique mobile dans le sens horizontal ; chaque chariot, commandé par un homme, est muni d'un treuil et chaque treuil manœuvre, de haut en bas et de bas en haut, une benne dragueuse. La benne descend dans le cargo, s'ouvre, s'emplit de charbon, remonte et s'arrête ; à ce moment, le chariot se met en marche et, parvenu au-dessus du quai, laisse redescendre la benne, qui vomit son contenu.

Le charbon est une marchandise lourde, mais il en est de plus lourdes encore. Pour rares qu'elles soient, il n'en est pas moins indispensable qu'elles trouvent dans le port un engin de très grande puissance. C'est pour répondre à ce besoin que la Chambre de commerce a érigé au bout du bassin Bellot un bigue-trépied de 120 tonnes. Il rappelle par sa forme les anciennes mâtures : deux montants s'inclinant à volonté, vers le bassin, une pièce de fer située derrière eux et les rejoignant au sommet. Entre les deux

montants, pend l'appareil moteur hydro-électrique.

Il existe six entreprises particulières, qui se chargent de l'emmagasinage des stocks de marchandises. Ce sont : la Compagnie des docks-entrepôts du Havre, la Compagnie havraise de magasins généraux, la Société des docks du Pont-Rouge, la Société des docks du canal de Tancarville, la Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris, l'Établissement Briquet[1]. « Les docks et magasins généraux, constituent une véritable industrie plutôt qu'un commerce, mais une industrie qui ne peut rendre de réels services qu'à la condition d'être constamment à l'affût de tous les progrès permettant d'améliorer les conditions de logement et de manutention, sans grever la marchandise de charges plus lourdes. Ils ne doivent jamais perdre de vue les principaux avantages que le commerce est en droit d'attendre d'eux : 1° avant tout, la bonne conservation des stocks dans des locaux bien appropriés et bien gardés ; 2° la rapidité indispensable dans toutes les opérations de débarquement, de transport et de livraison ; 3° les formalités administratives réduites à leur minimum[2]. » On trouve, dans ces magasins, des sacs de café, des balles de coton, de laine, du cacao, du poivre, des peaux,

1. Compagnie des docks-entrepôts du Havre : 2 kilomètres de quai de déchargement, 142 magasins ; contenance, 250 000 tonnes. Compagnie havraise de magasins généraux, contenance, 100 000 tonnes. Société des docks du Pont-Rouge, 94 000 tonnes. Société des docks du canal de Tancarville, 40 000 tonnes. Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris, 35 000 tonnes. Établissement Briquet, 12 000 tonnes.

2. Dupont. Docks et magasins généraux. (*Le Havre et le département de la Seine-Inférieure*. Paris, Delagrave, 1910.)

du bois, des graines, du sucre, du thé, de la cannelle, etc.

Les Docks-Entrepôts furent créés par arrêté du 30 juillet 1802. La ville du Havre, une fois concessionnaire du monopole, le rétrocéda à une compagnie privée, celle-là même qui fit bâtir, en bordure du bassin-dock, les hangars immenses hérissés, du côté du quai, de grues électriques. Comme ils étaient devenus trop petits, on les compléta par d'autres magasins élevés plus loin, et aujourd'hui, des ouvriers travaillent à la construction de nouveaux entrepôts à café sur la rive nord du canal de Tancarville, en face du hangar aux cotons.

Remarquez, en passant, que le mot dock désigne, en anglais, un complexe de bassins, de quais, d'engins de levage et de magasins. En France, le même mot s'applique aux seuls magasins, quelle que soit leur distance du quai. Aussi l'aspect d'un port d'outre-Manche diffère-t-il de celui d'un port français ; ici dispersion des magasins, là-bas concentration de ces mêmes magasins autour du bassin. Cette habitude est tellement enracinée chez nos voisins que les quais récents de Manchester ont été pourvus de hangars à trois étages en béton armé. Alors que la France entasse ses habitants des villes dans d'horribles étages et étale les marchandises à leur gré, l'Angleterre arrime serré celles-ci, qui n'en souffrent point, et donne de l'air et de la lumière à ceux-là, qui en retirent grand profit.

En revanche, les voyageurs jouissent, à leur arrivée ou à leur départ, d'un véritable luxe ; je parle de la ligne postale du Havre à New-York. La Compagnie

générale transatlantique a construit une gare sur le quai qui lui est affecté. La gare est longue de 242 mètres ; elle comporte un étage et une spacieuse terrasse, recouverte d'une marquise et allant à la rencontre du pont promenade du paquebot accosté. Les passagers de cabine se rendent du navire à la terrasse et pénètrent dans la salle du premier étage, richement aménagée, offrant une salle de lecture, un buffet, des salons d'attente, des lavabos, un poste de télégraphe et de téléphone, etc. Un escalier spécial mène sur la voie ferrée. D'autres salles sont réservées aux émigrants. Et les bagages sont portés directement, par le rez-de-chaussée, du navire au wagon. Une autre gare maritime, appartenant à la Chambre de commerce, s'élève sur le quai de marée de l'arrière-port. Elle est faite sur le même modèle que la précédente, avec cette différence toutefois que quatre voies ferrées la traversent.

Les dragages sont assurés par l'État. Il vaudrait peut-être mieux qu'ils le fussent par des entreprises particulières, car souvent les Ponts et Chaussées ont recours à des spécialistes hollandais, qui travaillent mieux et plus vite. Tandis que l'ensemble des dragues officielles, occupées à creuser le nouveau port, avalent 5 000 mètres cubes de vase par jour, l'engin néerlandais en absorbe 3 000. Mais, il faut être juste et reconnaître que ces mangeurs de boue ne sont point les indispensables cantonniers d'une voirie, qui, sans eux, disparaîtrait. Les détracteurs du Havre se plaisent à dire que l'ensablement le menace et ils agitent le spectre d'Harfleur. Ce n'est pas vrai ; le régime hydrographique du Havre ne relève point de l'estuaire,

mais de la Manche tout entière. Ainsi, lorsque, à la suite de gros temps, l'entretien des passes a été un peu négligé, il n'y a aucun dépôt appréciable. De nombreuses bouées, lumineuses et à sifflet, donnent la bonne route; bientôt un bateau-feu sera ancré à 7 milles du cap de la Hève et muni d'un poste de signaux de brume par télégraphie sans fil.

Les pilotes havrais piquent au large, parfois jusqu'à Lizard, montés sur leurs élégantes et solides barques pontées, sur la grande voile desquelles se détachent, tracées au pinceau, une ancre et la lettre H, en noir. Ils courent sus aux clients, s'embarquent à bord en pleine mer et ramènent le bateau, qui les a choisis, au port. D'autres sortent les navires et les conduisent en rade ; là ils prennent congé, descendent le long de la coque sur une échelle de corde et sautent dans leur canot, qui, lâchant sa remorque, regagne le port à l'aviron. Les pilotes forment une corporation fermée, dont les membres se recrutent par la voie du concours. Avant que d'exercer en fait leur métier, ils sont « lamaneurs », c'est-à-dire assistants de « pilotes-en-pied ». Ils ont une solide organisation syndicale. Ceux de la Basse-Seine remontent les bateaux jusqu'à Villequier ; ils ont supprimé entre eux la concurrence en établissant un roulement, qui les appelle au travail à tour de rôle. Ils possèdent en commun un petit vapeur l'*Emile-Duchemin*, une vedette automobile et un cotre, grâce à quoi ils gagnent rapidement la grande rade et attendent, à l'abri, les bateaux en chargement pour Rouen. Ils sont tenus, plusieurs fois par an, d'étudier les passes et de sonder le chenal.

La principale entreprise de remorquage est la compagnie des « Abeilles ». Le nom est mérité : ce sont bien des abeilles que ces jolis petits steamers, tout ensemble fins et puissants, solides dans leur corselet d'acier, actifs et intrépides. Voici la mer qui monte ; les abeilles s'échappent de la ruche en bourdonnant, s'envolent vers la grande rade et se mettent à butiner. L'une s'attaque à tel navire, sa compagne à tel autre. Les capitaines parlementent, se chicanent, puis tombent d'accord ; on manœuvre, on tend une remorque et le gros navire, fatigué d'un long voyage, s'abandonne au petit. Des vapeurs de faible tonnage prêtent leur assistance aux caboteurs à voile, aux péniches et aux chalands.

Le service des signaux ressortit à la Chambre de commerce. Il comprend trois sémaphores — sur la jetée nord, au sommet du cap de la Hève et de la falaise d'Octeville — qui indiquent, au moyen de ballons, la hauteur de l'eau mesurée au marémètre, et apprennent, par la voie la plus rapide, aux consignataires, armateurs, entrepreneurs de déchargement, l'arrivée sur rade du navire attendu. Le service de sauvetage, enfin, dispose de trois canots insubmersibles en tôle galvanisée, à double fond et pourvus de projecteurs d'huile ; de trois canons porte-amarres, de bateaux-pompes et de pompes automobiles, en cas d'incendie.

CHAPITRE VI

Sur les quais

Quelques croquis. — Les anciens bassins; la pêche et le petit cabotage. — Le grand cabotage; les trois-mâts et les bois de teinture. — Le quai au charbon et le quai au bois; les minerais. — Les nouveaux bassins; les docks-entrepôts; le café et le coton; les principales importations; les principales exportations. — Les paquebots-poste, les paquebots mixtes, les cargos; les armateurs et les inscrits maritimes; les ouvriers et les débardeurs.

Sur les quais, il y a un mélange disparate d'hommes de tous métiers, de toutes conditions, de tous pays. Les charretiers vous heurtent de leurs camions; il vous faut vous garer des ballots, des caisses, des barriques que les débardeurs traînent ou roulent avec brutalité; les bennes et les marchandises de toute nature, accrochées aux chaînes des grues, menacent votre tête; et, si vous ne faites point attention, vous êtes certain de trébucher sur les amarres; tantôt vous vous arrêtez pour laisser passer une brouette, tantôt vous courez pour éviter un wagon en manœuvre; plus loin, vous escaladez un tas de planches ou un monceau de bâches pliées, qui vous barrent le chemin.

Mais, voici qu'une cloche se met en branle. Un tumulte étrange y répond : c'est un amalgame de cris et d'ordres lancés à pleine voix, de jurons, de hennis-

sements, de bruits de portes qu'on ferme et qui grincent, de panneaux qui s'abattent sourdement sur les cales, de vapeur qui s'échappe en sifflant des chaudières, de ferrailles et de madriers qu'on jette à terre, en vrac. Le travail a cessé ; le ronflement des treuils s'est tu ; la journée est finie. Alors, une vague humaine ondule sur la chaussée, déferle contre les maisons et bouillonne ! Débardeurs crasseux, charbonniers en haillons, ouvriers des docks au complet de velours brun, chauffeurs et mécaniciens habillés de toile bleue imprégnée d'huile et lustrée de cambouis, tout cela grouille autour des « petites vertes », des « demi-vapeurs », des « pompiers » et des « mêlés-cassis », qui viennent s'ajouter aux « petits sous » de café avalés durant la journée, tout cela hurle et gesticule dans une atmosphère puante, parmi la fumée épaisse des mégots.

La nuit est venue. La grande houle a passé, un clapotis y succède ramenant à la ville des maîtres de port, des entrepreneurs de déchargements, des commis de dehors, bons garçons et bons vivants, des employés de bureau dont le visage pâle reflète la couleur du papier qu'ils grattent. Et rentrent au logis également des petits boutiquiers, retirés des affaires, qui aiment les quais parce qu'en voyant travailler les autres ils apprécient mieux le prix de leurs petites rentes. Ils croisent en chemin des voyageurs, qui se rendent à quelque paquebot, encombrés de valises et de malles et conduits par un loqueteux, cependant que des marins sortent de leur bord pour « faire la fête » : Norvégiens grands et au regard clair, Américains bien nourris, Allemands balourds, Russes déjà en ribote,

Anglais corrects et dignes et qui, tout à l'heure, s'affaleront ivres-morts de gin et de whisky. Et les quais, débarrassés de la tourbe humaine, exhalent une odeur indéfinissable de sel, de goudron, de peinture, d'huile et s'endorment d'un sommeil pesant, sous la garde des douaniers, qui font les cent pas.

Le lendemain, la grosse cloche appelle tout le monde à l'ouvrage.

Mais, les marins qui se livrent à la pêche ne s'en soucient point : ils dépendent de la mer et de ses caprices, et les règlements des terriens ne les touchent guère. Les sloops, les crevettiers, les caïques, les picoteux, parfois les plates de Villerville, les barques de Trouville et les étadiers de Saint-Valery débarquent leurs poissons sur le « Grand-Quai », devant le musée. C'est de la petite pêche, mais qui, de décembre à février, quand les harengs fourmillent dans l'estuaire, provoque une agitation fiévreuse : les mannes pleines de harengs sont tirées sur le quai et vidées dans des cuves d'eau ; des pêcheurs en ciré ramassent les poissons nettoyés, les égouttent sur des claies en bois et les versent dans des caisses, qui, aussitôt, sont fermées et chargées sur des voitures. Les pêcheurs de hareng viennent de Saint-Valery, de Fécamp, du Calvados, de Bretagne. Comme ils n'ont point d'avances et ne connaissent personne au Havre, ils n'accordent aucun crédit. C'est alors que les débitants du Grand-Quai et du quartier Saint-François s'interposent, en qualité de banquiers d'occasion, entre les pêcheurs et les acheteurs. Ils payent ceux-là comptant et retiennent à ceux-ci, pour ce service, une commission de 50 cen-

times p. 100. Près de là, accostent les bateaux à roues ou à hélice de la Compagnie normande, qui font le service régulier entre Le Havre et les ports voisins : Honfleur, Trouville, Caen, et les steamers anglais qui, chaque nuit, partent pour Southampton et en reviennent chaque matin. En face d'eux, les remorqueurs attendent le moment d'offrir leurs services.

Vous trouverez dans le bassin du Roy de nombreuses barques de pêche et des bateaux-pilotes au repos, des petits voiliers et des petits vapeurs qui vont et viennent entre Le Havre et les ports de l'Eure, du Calvados et du Cotentin : Pont-Audemer, Honfleur, Trouville, Courseulles, Arromanches, Port-en-Bessin, Isigny, Carentan. Ils apportent des briques, des bestiaux, du lait, du beurre, des fourrages ; ils emportent du cuir vert, du coton, du charbon, des briques, des barres de fer, des barils de pétrole, etc. Et vous retrouverez de semblables bâtiments en plein canal de Tancarville, devant l'usine Desmarais, en train de décharger du bois et de charger du pain d'huile. Un peu en deçà, le bassin fluvial est le lieu de rendez-vous des vapeurs, des chalands et des péniches de la Compagnie « La Seine » et de toute la batellerie en général. Cependant, malgré le percement du canal, le chalandage n'est point très actif au Havre : Rouen est trop près et détourne à son profit une grosse partie du trafic, charbons et vins surtout.

Les anciens bassins donnent asile aux chalutiers à vapeur, aux caboteurs petits et grands, à certains trois-mâts en bois. Loin de moi la pensée de décrire tous ces bateaux et leur fret ; je me contenterai de quelques indications. Deux chalutiers à vapeur et

un drifter s'amarrent dans le bassin de la Barre. Les premiers traînent leur ottertrawl dans la Manche ; le second prend le hareng dans la mer du Nord. A côté d'eux, le bateau de Cherbourg débarque des cailloux et des fragments de granit ; en face, s'allonge le cargo de Rotterdam et se plaquent contre le quai de vieux sloops, de vieilles barques, qui se vident de leur contenu : sable de Trouville que lancent sur le quai, à grandes pelletées, des bonshommes à la peau tannée, pierres du Cotentin, cotrets de Villequier pour allumer le feu.

En deux enjambées, vous êtes au bassin de la Citadelle. Dans la darse nord, voici les cargos tout neufs de la « Compagnie navale de l'Ouest » et qui portent chacun le nom d'un saint ; ils font le grand cabotage entre Dunkerque et les côtes d'Espagne. Les bateaux de la maison Worms desservent Hambourg, les Charentes, Bordeaux, les ports espagnols et portugais. Il faut voir les treuils du bord extraire des cales les fûts de vin ; des griffes de fer saisissent les barriques et se fichent sous leurs rebords saillants ; la chaîne se tend et grince, le treuil tourne, les barriques s'élèvent au-dessus du quai où, quelques secondes après, elles viennent rouler.

Dans la darse sud, des petits caboteurs se disputent les rares places libres : ils vont à Dunkerque, à Calais et à Boulogne, à Saint-Waast-la Hougue, à Cherbourg, à Saint-Malo et Saint-Brieuc, à Morlaix, à Brest, à Lorient et à Nantes. Saint-Brieuc nous envoie des cochons et des veaux ; Morlaix, ces aimables quadrupèdes, plus du beurre et du tabac. Rien n'est plus comique que de voir l'air ahuri et stupide

des cochons, qui, la poitrine et le ventre comprimés dans des sangles, pendent lamentablement au bout de la chaîne du treuil, en grognant.

Les antiques trois-mâts en bois, jamais pressés, toujours en retard, arrivent des Antilles avec du rhum ; du golfe du Mexique, avec des bois de teinture, et repartent avec des marchandises variées : charbon, briques, charpentes métalliques, etc. ; d'aucuns, qui n'ont pas trouvé de fret, se lestent avec de la terre ; quelques-uns battent pavillon français, beaucoup sont norvégiens — on reconnaît ceux-ci à leurs moulins à vent — d'autres sont italiens ou autrichiens.

Jetons un coup d'œil en passant sur ce trois-mâts qui débarque du campêche (c'est ainsi qu'on appelle communément le bois de teinture). Une grue flottante est venue se poser entre le navire et le quai, elle puise dans la cale d'énormes « billes » de bois ou bien un faisceau compact de fragments plus petits ; dans un bruit de pistons et de ferraille, elle les élève au-dessus du bord ; elle s'arrête, elle tourne et le bois s'abat sur le quai ; aussitôt on le pèse et on l'arrime dans des banneaux ou sur des wagons. Naguère, le bassin du Commerce et le bassin de la Barre se réservaient ce trafic ; mais, depuis quelques années, ils ont été un peu délaissés au profit du bassin Bellot.

Le quai Colbert, du bassin Vauban, tient ferme, lui, à sa réputation de saleté et il n'abandonnera pas de sitôt les cargos charbonniers. N'allez point, Mesdames, vêtues de robes claires, vous aventurer dans cette région montueuse, où les roches sont du charbon, où la poussière est du charbon, où tout est noir,

bateau, chaussée, maisons et débardeurs dont les yeux seuls, se détachent en blanc. Les bennes-dragueuses de la Société coopérative des ouvriers charbonniers, précipitent chaque année à terre près de 600 000 tonnes de Newcastle ou de Cardiff; en huit heures, elles mettent à nu une cale de 300 tonnes.

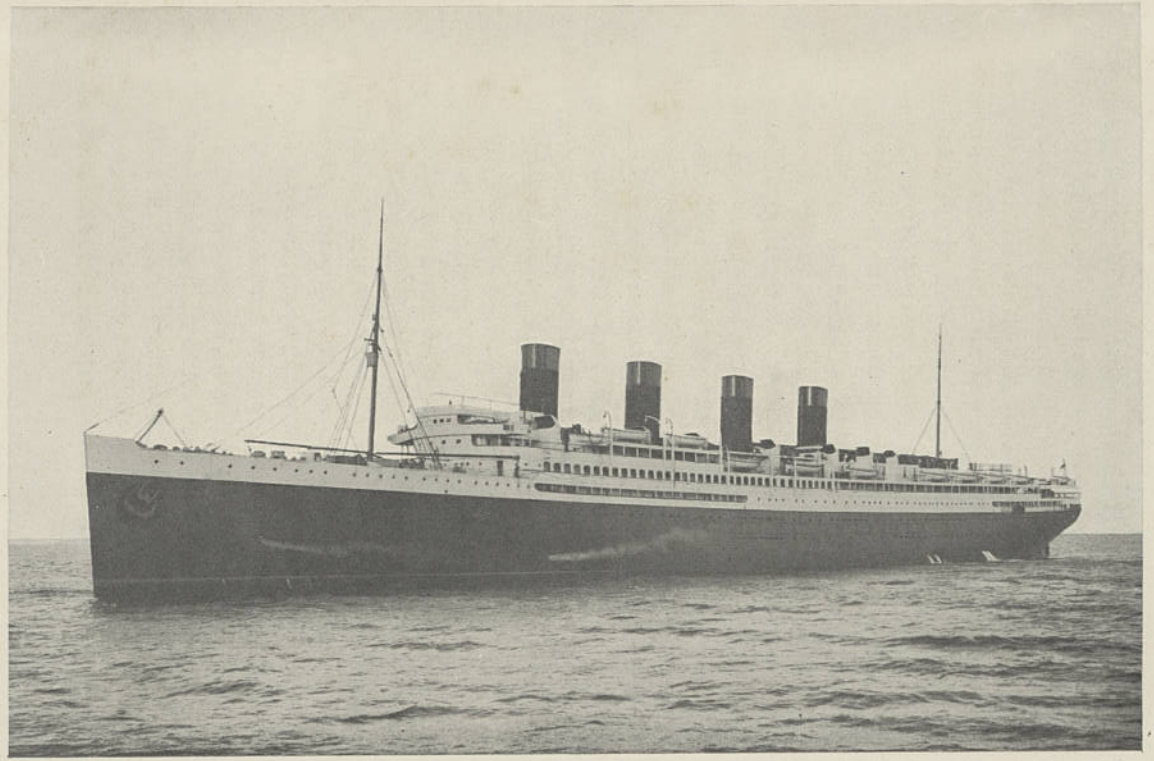
De l'autre côté du bassin, le paysage s'égaye; il est devenu tout blanc avec sa parure de bois du Nord, sciés en planches et proprement arrimés. Lorsque la place manque, les vapeurs norvégiens, qui les apportent, sont dirigés dans le garage du canal de Tancarville. Les grands voiliers, chargés d'immenses poutres de bois d'Amérique, se rendent à la cale au bois du bassin de Leure, laquelle consiste en un simple abaissement du quai jusqu'au niveau de l'eau; on ouvre une porte à l'avant du navire, une grue flottante élève la poutre à la hauteur de la porte, et, à ce moment, des ouvriers postés en dehors, de chaque côté de celle-ci, saisissent la poutre et y enfoncent des griffes de fer auxquelles est fixée une corde; il ne reste qu'à tirer pour sortir la poutre et l'amener, en lui faisant remonter la pente de la cale, sur le quai. D'autres voiliers, à coque d'acier, apportent de la Nouvelle-Calédonie du minerai de nickel. Ils se rencontrent avec des vapeurs, qui transbordent dans des bricks désarmés des barres et des plaques de cuivre; un remorqueur va venir qui conduira ces pontons à Dives. A côté du cuivre, s'amoncelle le plomb.

Si vous doutiez d'être arrivés enfin au centre de la navigation moderne dont les coûteux représentants sont les grands cargos et les paquebots rapides, la modestie allemande vous démontrerait votre erreu

levez la tête et voyez sur les hangars ces mots écrits en lettres colossales : Hamburg-Amerika linie. Point n'est besoin cependant d'une pareille preuve, quand on a devant soi les magnifiques paquebots de la Compagnie générale transatlantique et quand on est aux portes d'une cité bourrée de café, de coton, de cacao, de poivre, de sucres, de laines, de cannelle, d'indigo, de cuir vert, de graines, d'huile de palme et d'arachides.

Les docks du Havre peuvent décharger, quel que soit le temps, 2 000 sacs de café à l'heure, soit 16 000 par journée de huit heures et 24 000 entre deux marées. Bref, un navire de 20 000 sacs, entré à la marée du matin, à sept heures par exemple, peut reprendre la mer à la marée du soir, les flancs vides. Or, ce chiffre est presque infime : les cargos ne sont pas rares, en effet, qui déversent sur le quai, chacun, plus de 118 000 sacs. En 1910, le port a reçu 1 848 000 sacs de café.

Débarquer et livrer sont deux opérations différentes. Il ne suffit pas que les sacs soient extraits de la cale par les grues électriques pour que la responsabilité de l'armateur disparaisse. Selon les cas, on pèse la marchandise ou bien on ne la pèse pas ; mais, toujours les quantités sont pointées, les marques vérifiées, les avaries évaluées. Dès lors, la compagnie des docks prend en charge la cargaison : elle la met en magasin et la conserve jusqu'à sa sortie, c'est-à-dire pendant un temps qui peut être très long, nous verrons pourquoi dans le chapitre suivant. Ai-je besoin de dire que la valeur déclarée est couverte par une assurance contre l'incendie ; mais, telle est l'organisation des



Cliché « Chantier et Ateliers de St-Nazaire » (Penhoët).

Le Paquebot « France », de la Compagnie Générale Transatlantique.

entrepôts, que, depuis cinquante ans, les assureurs n'ont eu qu'à ouvrir la main pour toucher les primes.

Ils n'évoquent guère l'image des pays ensoleillés d'où ils viennent, ces sacs de café, gris, lourds, inélégants. Et pourtant, ils ont été remplis, là-bas : au Brésil, au Mexique, dans l'Amérique centrale, au Venezuela, aux Antilles, en Arabie, aux Indes, aux Philippines. Presque tout le café débarqué au Havre est brésilien. La culture du café en ce pays a subi de profondes modifications, notamment lors de l'abolition de l'esclavage par l'empereur Dom Pedro, en 1888. La liberté du travail a sollicité l'immigration, qui s'est faite nombreuse ; les machines agricoles ont suivi, et les deux facteurs combinés ont abouti à une production intense. Le Havre a su prendre la première place parmi les ports européens d'importation et, grâce à son stock qui dépasse parfois 3 millions et demi de sacs, il est devenu le marché mondial du café.

Dans l'importation du coton, — 1 million de balles environ, — il occupe le troisième rang après Liverpool et Brême. Les navires, qui chargent ce produit aux États-Unis d'Amérique, en renferment chacun souvent près de 18 000 balles de 220 kilos. Avant la construction du grand hangar au coton, le déchargement s'effectuait par les moyens du bord ; les balles étaient élevées sur le pont, puis amenées par des débardeurs sur un plan incliné en planches, le long duquel elles roulaient jusqu'à terre ; là, d'autres débardeurs, armés de leurs traditionnels crochets de fer, les culbutaient sur des brouettes et les portaient sur les plateaux des balances ; on vérifiait le poids, des commis accouraient pour prendre des échantillons, sortes de cylindres nei-

geux entourés de papier bleu ou brun ; de vieux bougres, au visage rouge comme un homard cuit, rafistolaient tant bien que mal les balles éventrées, et les débardeurs, revenant à la rescousse, bousculaient les balles réparées pour les mettre en monceaux. Aujourd'hui, les grues électriques rendent plus simple la manutention, qui, au fond, demeure la même. Ensuite les balles seront traînées hors du hangar ; celles-ci seront véhiculées aux docks-entrepôts ; on hissera celles-là sur des wagons, qui les sèmeront dans les grandes filatures de la Normandie, de la Picardie, des Flandres, des Vosges.

J'ai donné quelques détails sur le café et le coton, ces rois du Havre ; je ne citerai que pour mémoire le caoutchouc, les cornes de bétail, les ossements d'animaux, qui livreront leur phosphore aux chimistes ; les coquillages nacrés que cisèleront les joailliers ; les machines agricoles, les graines. A certaines époques de l'année, s'abat une trombe d'insectes fantastiques, d'araignées gigantesques, aux membres peinturlurés de couleurs criardes : jaune serin, bleu de Prusse, rouge vermillon : vous avez reconnu les faucheuses, les lieuses, les sarcleuses, fabriquées à la grosse par les États-Unis, et que des commissionnaires vont éparpiller un peu partout en France. Mais, vous ne verrez guère le fruit de leurs travaux. Les quais sont dépourvus de ces énormes machines élévatoires de blé et de céréales, qui se dressent dans les ports anglais. C'est, que, chez nous, il y a des paysans qui vivent de la terre et qu'il a fallu protéger contre l'invasion des produits d'outre-mer. On a fait grâce au maïs et au riz qui ne poussent pas sur notre sol. Et, de même

que la porte est grande ouverte à la houille, de même les industriels font venir de Philadelphie le pétrole brut qu'ils raffinent ; une pompe à vapeur, éloignée du quai, transvase le pétrole du bateau-citerne dans des cuves en tôle, qui rappellent les gazomètres. D'autres usiniers extraient l'huile des arachides africains et confectionnent, avec les résidus, des pains d'huile pour les bestiaux.

Toutes les richesses que j'ai nommées convergent vers Le Havre avec les nombreux steamers de toute nation et de toute provenance qui s'y arrêtent, avec les 70 lignes régulières qui le desservent : 36 sont sous pavillon français ; 28, avec 128 navires, arment dans la place. Aux noms que vous savez déjà : Compagnie générale transatlantique, Chargeurs-Réunis, etc., j'ajouterai ceux des Messageries maritimes et de la Compagnie havraise péninsulaire. La première fait la navette entre Le Havre et l'Amérique du Nord et les Antilles ; la seconde assure le service avec l'Amérique du Sud et l'Afrique occidentale ; la troisième fait le grand cabotage méditerranéen ; la dernière envoie ses bateaux dans les mers du Sud, au Chili, à Madagascar, à la Réunion. Et toutes les richesses qui partent du Havre sur ces mêmes steamers pour être distribuées aux quatre coins du monde portent l'estampille du génie français. La mention « Fragile », inscrite sur toutes les caisses, indique la valeur du contenu : ce sont des objets de précision ou de luxe, soigneusement emballés, des articles de mode, des vins fins, des champagnes et des eaux-de-vie de prix ; toute l'exportation parisienne vient transiter par notre port.

Cette circulation incessante de marchandises se double d'une circulation humaine chaque jour plus grande. L'an passé, 173 000 passagers ont embarqué ou débarqué au Havre : 35 396 passagers de cabine ont traversé l'Océan ; 57 400 ont voyagé sur les grands caboteurs, et 58 000 émigrants, drainés par les trains internationaux, ont été expédiés à New-York.

Je serais malavisé de laisser passer l'occasion, qui m'est offerte, de décrire les grands steamers modernes, paquebots-poste, paquebots-mixtes-cargos, et de montrer les besoins auxquels ils répondent. Aujourd'hui, il faut aller vite, et les nations maritimes sont en lutte pour obtenir le *record* ; quelquefois, hélas ! au détriment de la sécurité des passagers : témoin l'épouvantable catastrophe du *Titanic*, dont le commandant avait, à n'en pas douter, reçu l'ordre de couper au plus court, malgré la brume et les glaces. Les compagnies françaises, Dieu merci, font preuve de plus de sagesse.

Or, la vitesse ne s'achète pas au décrochez-moi ça. Certes, l'utilisation des chaudières est de beaucoup meilleure : la *Gallia*, en 1879, brûlait 850 grammes de charbon par cheval-heure pour avoir une pression de vapeur de 5 kg. 250, tandis que la *Lusitania*, lancée en 1907, ne brûle que 650 grammes pour une pression de 14 kilos. Seulement, le premier paquebot, pour un déplacement total de 4 000 tonneaux et une vitesse de 15 nœuds 5, avait une machine de 5 000 chevaux consommant, au cours de la traversée Liverpool-New-York, 836 tonnes de charbon ; alors que le second, avec ses 25 nœuds de vitesse, déplace 38 000 tonneaux et consomme, dans la même traver-

sée, 5 000 tonnes de charbon pour alimenter sa machine de 68 000 chevaux! Bref, un paquebot-poste filant 11 nœuds dépensait, il y a vingt-cinq et trente ans, 300 francs par heure de voyage ; maintenant, un paquebot filant 21 nœuds en dépense 1 800 : la dépense est sextuplée quand la vitesse est à peine doublée. Naguère, la *Normandie* effectuait son voyage Le Havre-New-York et retour à la vitesse moyenne de 15 nœuds. Avec la *Lorraine*, on atteignit 20 nœuds. Cette différence de 5 nœuds, savez-vous combien elle coûte par voyage! — 192 270 francs. La *Normandie* dépensait 280 000 francs; la *Lorraine* en dépense 472 270, soit, pour cinquante-deux voyages par an, 14 560 000 francs la première, et 24 350 000 francs la seconde.

On devine aisément quel accroissement de taille, cet accroissement de vitesse a entraîné. La *France*, le plus moderne, le plus grand et le plus puissant des paquebots de la Compagnie générale transatlantique et de toute la marine marchande française, mesure 220 mètres de longueur, 23 mètres de large et file 25 nœuds; c'est une ville flottante, avec boulevards, rues, maisons, salles de jeu, salons, hôpital, etc., une ville extrêmement compliquée où presque tous les services publics sont concentrés, où rien ne manque de ce qui est essentiel à la vie, mais où tout se présente à l'état comprimé, où le luxe s'étale à côté de l'utile et où l'individu lui-même, encerclé dans des limites précises, se trouve comme absorbé par la collectivité...

Il ne faut point songer à réduire les dépenses *nécessaires* qu'engendrent les lignes postales; mais, il est

prudent d'avoir, à côté de ces géants d'acier, des navires un peu moins rapides et beaucoup plus économiques, si l'on se souvient qu'en diminuant la vitesse d'un tiers on réduit la chambre des machines de plus de moitié et décuple, et au delà, l'espace réservé au fret. Telle est la caractéristique des paquebots-mixtes. Parmi ceux-ci, le plus récent est le *Rochambeau* appartenant à la Compagnie générale transatlantique. Sa largeur dépasse 160 mètres; ses machines, de 13 000 chevaux, lui donnent une vitesse de 16 nœuds. Il peut loger au moins 1 450 émigrants et 450 passagers de cabine; il est aéré, de bout en bout, par des ventilateurs électriques remplaçant les antiques manches à air et dont le pouvoir est si considérable — me disait le capitaine Gosselin, commandant du paquebot — que les chauffeurs, devant les foyers, ont froid.

Les cargos, enfin, sont à la fois moins rapides et plus économiques que les paquebots-mixtes. Alors qu'un paquebot-mixte de 16000 à 18 000 tonneaux consomme, en vingt-quatre heures, 140 tonnes de charbon environ, pour filer une moyenne de 16 nœuds, un cargo de 13 000 à 14 000 tonneaux, donnant 11 nœuds de vitesse, concomme à peu près 48 tonnes. Les cargos d'autrefois étaient petits; les nouveaux sont très grands : ils portent de 7 000 à 9 500 tonneaux, ce qui permet, d'après M. Dal Piaz, directeur de la Compagnie générale transatlantique, d'établir le prix de revient actuel des transports à 52 p. 100 au-dessous de l'ancien.

On distingue trois types principaux de cargos : les *trunk-turret*, les *cantilever*, les bateaux-citernes. Dans les premiers, la cale est cloisonnée; vue en coupe sagittale, elle a la forme d'une tour ou, si vous

préférez, d'un flacon s'ouvrant en haut par un large goulot. De chaque côté de la cale, s'étendent, sur son tiers inférieur, les *water-ballast* et, au-dessus de ceux-ci, les aménagements du navire. Les *cantilever* ont une cale unique, d'un seul tenant, dépourvue d'épontilles et de colonnettes ; en général, la machine est reportée en arrière. Quant aux bateaux-citernes, leur nom suffit à les décrire. Les uns transportent du pétrole en vrac, les autres des graines ; on reconnaît ces derniers à ce que leur coque est plus étroite au niveau du pont qu'à la ligne de flottaison. Bref, les cargos sont faits pour transporter des marchandises ; les paquebots-poste, des voyageurs ; les paquebots-mixtes, des marchandises et des voyageurs.

Avant de quitter les quais, il me faut mettre en scène les principaux acteurs du drame pacifique, qui se joue entre les bateaux et le port. D'un côté, il y a les armateurs et les inscrits maritimes, puis les courtiers maritimes ; de l'autre, les agents et les ouvriers des Ponts et Chaussées, de la Chambre de commerce, les ouvriers des docks et les entrepreneurs de déchargement de navire avec leurs débardeurs.

Autrefois, beaucoup de capitaines étaient propriétaires des bateaux qu'ils commandaient et, descendus à terre, se transformaient en négociants. Mais, l'âpreté de la lutte pour la vie a créé les spécialités et mis chacun à sa place : le capitaine fait le quart sur sa passerelle, le négociant achète et vend telle ou telle classe de marchandises ; l'armateur dispose de navires dont il loue les services. Les transports maritimes sont devenus une grande industrie, exigeant un matériel compliqué, un personnel instruit et des capi-

taux énormes[1]. Cette évolution rapide, les armateurs français l'ont comprise avant les autres et s'y sont adaptés avec une aisance remarquable.

Mais, ils ont rencontré, depuis ces quinze dernières années, des obstacles divers, qui, sans les décourager ni les rebuter, ont cependant retardé leur marche en avant. Aux lenteurs stérilisantes des travaux entrepris par l'État, il faut ajouter les difficultés, qui surgissent à chaque instant entre les patrons et les inscrits maritimes, les charges croissantes qui accablent l'armement. Ces charges, je les ai énumérées dans le chapitre relatif à Dunkerque : elles se sont abattues sur la marine marchande dans le court espace de quatre années, de 1904 à 1908.

1. Comme Dieppe, Le Havre a une école d'hydrographie. Je ne parlerai ici que de l'école des apprentis mécaniciens et de l'école d'apprentissage. L'école des apprentis-mécaniciens, fondée par la municipalité en 1887, a pour but de donner à un certain nombre de jeunes gens une instruction théorique et pratique, qui leur permette de remplir les fonctions de mécaniciens à bord des bâtiments du commerce ou d'être admis dans la flotte comme élèves mécaniciens. Les cours sont gratuits, et quelques bourses, créées par la Chambre de commerce, la ville, le département et l'Etat, sont mises à la disposition des élèves les plus dignes d'intérêt. Les études sont de trois années et comportent un examen d'entrée et un examen de sortie. A la fin de la seconde année, les jeunes mécaniciens doivent accomplir un voyage en mer de six semaines environ. L'école d'apprentissage date de 1867. Plus de trois cents élèves suivent les cours pratiques : ajustage, tours sur métaux, serrurerie, électricité, menuiserie et tours sur bois, ébénisterie et modelage, forges, chaudronnerie, fonderie. Les études durent trois années. Les élèves sortent munis du certificat d'études pratiques industrielles, grâce à quoi, ils peuvent facilement se placer dans les divers établissements de la région.

Quant aux inscrits maritimes, on sait que les armateurs sont tenus de recruter parmi eux leurs officiers et les trois quarts de leurs équipages. Ils sont assujettis, il est vrai, aux obligations militaires jusqu'à l'âge de cinquante ans ; mais, ils jouissent d'un monopole et, de plus, sont assurés d'une retraite. Malgré ces avantages, ils accumulent grèves sur grèves. Aussi des hommes de la haute autorité de M. Jules Charles-Roux demandent-ils que « la loi sur l'inscription maritime, véritable contrat synallagmatique entre armateurs et inscrits, étant devenue lettre morte, dans ces derniers temps, en ce qui concerne les devoirs des inscrits, contrairement à la justice et au droit, soit appliquée dans son intégralité, ou bien, si telle n'est pas l'intention des pouvoirs publics, qu'on la supprime, qu'on assimile l'industrie maritime aux autres industries du pays et qu'on la laisse libre de composer ses équipages comme il lui conviendra ».

Les courtiers maritimes, interprètes et conducteurs de navires, servent de truchement à tous les étrangers : marchands, capitaines et équipages et autres gens de mer. Ils font pour eux le dépôt des pièces de bord et les déclarations d'entrée et de sortie ; ils ont seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats et tous actes de commerce, ils assistent les capitaines dans toute affaire contentieuse et auprès du service des douanes ; ils font le courtage des affrètements.

Après les bateaux, le port. Les Ponts et Chaussées, sous les ordres d'un ingénieur en chef, de trois ingé-

nieurs divisionnaires, de conducteurs et de commis, s'occupent, vous le savez, des travaux de réfection, des dragages, des portes et des ponts. L'Administration des douanes perçoit chaque année plus de 80 millions de droits, soit environ 38 p. 100 des perceptions réalisées dans l'ensemble des ports français. La ville du Havre détache sur le port des agents de police ; ils surveillent les « écumeurs » et les « grappilleurs », gueux débraillés, vieilles femmes en guenilles, gosses brillants de morve, qui rôdent sur les quais, arrachent çà et là des poignées de coton, percent des sacs, chapardent des morceaux de bois et de charbon.

Le personnel de la Chambre de commerce se compose d'une centaine d'hommes : mécaniciens, conducteurs d'engins, gardiens de hangar. Tout ce monde est payé à la journée ; à ce salaire fixe, s'ajoutent les heures supplémentaires et des gratifications de fin d'année. De plus, la Chambre retient par mois à chaque ouvrier une somme de 5 francs qu'elle double par une allocation équivalente. Ceci ne constitue qu'une partie de la retraite, car le personnel est obligé de faire partie de sociétés de secours mutuels et d'une association complémentaire limitée à ses seuls membres. De ce chef, l'indemnité de chômage, en cas de maladie, atteint de 3 francs à 3 fr. 50. Enfin, des retraites complémentaires sont inscrites sur le livret individuel de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse. La Chambre de commerce met à la disposition des entreprises d'affrètement ses engins et hangars. En 1909, les recettes ont été pour les premiers de 907 000 francs, les dépenses de 518 700 francs.

Les hangars se louent ou bien à l'année, à raison de 5 francs par mètre carré, ou bien à la journée. Tout l'outillage est placé sous la haute direction du très distingué ingénieur en chef, M. Jacquey, à qui sont dus les perfectionnements récents que j'ai décrits.

Comme la Chambre de commerce, les Docks-entrepôts ont leur personnel propre : ouvriers « classés », mécaniciens, gardiens, surveillants, attachés depuis de longues années à l'établissement, parfois de père en fils, gens sérieux et honnêtes, formant un noyau solide, autour de quoi gravitent des débardeurs à la journée ; aussi M. Dupont, directeur, est-il bien fondé à écrire : « Aux services que les Docks et Magasins généraux peuvent rendre au commerce s'ajoute celui de servir de tampon entre lui et les exigences ouvrières ; c'est un rôle qui leur attire plus de difficultés que de profits, mais il est nécessaire. »

Et voici, pour finir, l'innombrable cohorte des débardeurs. Si, de grand matin, vous descendez sur les quais, vous verrez, de place en place, des hommes rassemblés coude à coude. Ces pauvres hères, aux joues caves, à l'œil triste, mal habillés, mal peignés, portant un paquet enveloppé de jute sous le bras, écoutent avec attention un individu, planté au milieu du tas, qui crie d'une voix sèche. Ils viennent louer leurs bras, qui ne savent que remuer des ballots, pour la journée. Le contremaître a vite choisi le nombre de bras que son patron, l'entrepreneur de déchargement, lui a indiqué. Les hommes rejetés s'en vont traîner leurs chaussures éculées sur les quais ; les uns, riches de quelques sous, s'attablent dans la tente-abri ou dans les assommoirs ; les

autres, pris de coquetterie, font couper leur tignasse et réparer leurs hardes par les barbiers et les tailleurs d'occasion, établis en plein vent, sur des madriers; ceux-ci s'allongent et ronflent sur des bâches; ceux-là jouent aux cartes ou au loto, surveillant à la dérobée le bassin pour ne pas perdre, en ne repêchant point un noyé qui peut à tout instant surnager, l'aubaine de vingt-cinq sous. Les élus, eux, se rendent aussitôt à l'ouvrage. Entre deux corvées, ils courent assiéger les roulottes où des bonnes femmes vendent « des petits sous » de café, de l'alcool, de l'absinthe. Le soir ou le midi — car parfois on engage à la demi-journée — ils touchent leur salaire : 6 francs ou 3 francs.

Il y a de tout parmi ces débardeurs. Il y a des loqueteux, fils de loqueteux; il y a des Bretons émigrés des Côtes-du-Nord qui traînent l'ennui de leur exil; il y a des repris de justice sous la surveillance de la police (à Honfleur, les interdits de séjour pullulent); il y a des ratés, surtout chez les charbonniers, dont certains ont pu avoir panonceaux ou pignons sur rue : notaires, commerçants, médecins, nobles à particule; hommes finis, vaincus, brisés. Cet amalgame bizarre, indiscipliné autant qu'indifférent, ne fournit point aux voix socialistes un apport bien sérieux. Les vrais socialistes sont à l'usine.

CHAPITRE VII

Le Marché du Havre

L'exportation et l'importation. — Le transit; le marché du caoutchouc. — Les dangers du négoce ; le marché à terme ; ni gain, ni perte ; grosses affaires, petits bénéfices ; la Caisse de liquidation, garantie suprême. — L'utilité nationale des marchés à terme ; les stocks ; les banques et les warrants.

Lorsque midi sonne aux horloges, les rues charrient une foule pressée ; les tramways sont assaillis, les cafés, les restaurants, les maisons particulières et les modestes logements se remplissent : tout le port se vide dans la ville. Une heure après, une fois les estomacs rassasiés, la ville se videra dans le port. Ce mouvement de va-et-vient est toute la « physiologie » du Havre : la ville ne vit que par le port ; c'est l'animation du port qui gagne la ville, c'est pour le port que sont construits les innombrables bureaux, la Bourse, les banques. Ces bâtiments en briques ou en pierres de taille, sombres et maussades, alignés sans grâce, sont le crâne qui abrite le cerveau du Havre. Trépanons et regardons.

L'an passé, la valeur des marchandises exportées se chiffrait par 1 287 millions de francs. C'est à Paris qu'est concentré tout ce commerce ; c'est là

que se trouvent les capitaux, les maisons de commission, les agents des usines et des fabriques. Aussi les produits parisiens ne font-ils que passer par Le Havre ; ils sont adressés à des « transitaires », qui les transbordent des wagons aux bateaux ; le milliard est venu, le milliard s'en est allé ; bref, Le Havre sert d'exutoire à Paris, rien de plus.

Mais, à l'importation, il crée des affaires, il crée de la richesse, il domine : il est un marché mondial. Je vais en examiner les principales modalités.

D'abord, le transit. Le transit intéresse les machines agricoles des États-Unis, le caoutchouc d'Afrique. Les machines sont dédouanées, à leur débarquement, et placées en magasin, avant d'être distribuées dans telles ou telles régions de l'intérieur.

A vrai dire, le caoutchouc a, depuis six ans, donné lieu à des affaires de place importantes, qui dépassent le transit. Le Havre a su créer un marché du caoutchouc, qu'on peut bien qualifier de national, puisque, sur les 14 000 tonnes nécessaires à la consommation française, il en fournit plus de 11 000. Pour arriver à ce résultat, il a emprunté à Anvers le pratique des « ventes par inscription ». Dans la vente par inscription, l'acheteur, qui a réellement besoin d'un lot de caoutchouc, est obligé, s'il veut l'obtenir, de consigner dans un pli cacheté l'offre la plus élevée qu'il peut faire, afin que le produit dont il a l'emploi, n'aille pas à un concurrent qu'il ignore et de qui l'offre d'achat, si elle est supérieure à la sienne, n lui sera révélée qu'au moment de la proclamation du résultat des soumissions cachetées. « Avec la vente aux enchères publiques, dit M. Aspe-Fleurimont, le

jeu de l'offre et de la demande peut donner lieu à des surprises au préjudice des vendeurs ; avec la vente par inscription, si l'intérêt des vendeurs est sauvegardé, certainement, celui des acheteurs est loin d'être sacrifié[1]. » La majeure partie des caoutchoucs provient du Congo et du Gabon ; le reste, de Madagascar, du Tonkin, et de l'Afrique occidentale française.

Après le transit et la vente par inscription, la consignation. Il arrive souvent que des maisons havraises reçoivent de correspondants, établis aux pays de production, des lots de marchandises en consignation, marchandises qu'ils sont chargés de vendre et sur lesquelles ils font des avances. Mais, la plupart du temps intervient une « option ». Ainsi, les consignataires de cacao et de certains cafés d'Haïti, d'Amérique centrale, de la Côte Ferme ont la faculté de les réexpédier, dans un délai de huit à douze jours, sur l'un des ports prévus au connaissement et dans la police d'assurance, avec ou même sans augmentation de prix ; en sorte qu'ils peuvent choisir le marché le plus favorable. Au point de vue douanier, ces lots entreposés sont réputés n'avoir point quitté la cale du navire importateur.

C'est là une légère garantie. Dieu sait si elle est nécessaire, lorsqu'il s'agit du café et du coton ! Peut-on rêver situation plus incertaine et plus grosse de périls que celle d'un négociant qui achète ferme, sur un mois désigné, à un prix convenu, une quantité déter-

1. Aspe-Fleurimont. *Bulletin de la Société de géographie commerciale de Paris*, t. XXIX, n° 3.

minée de sacs ou de ballots ? Il se charge d'une marchandise qu'il n'a point reçue ; il doit la payer, à la présentation de la traite du vendeur, et il ignore à quel prix il la revendra : il est à la merci d'un flottement des cours. M. Olivier-Senn estime qu'une maison au capital de 1 million, important pour 1 million de francs de coton à 50 francs, risque de perdre ou de gagner, si le coton baisse à 40 ou hausse à 60 francs, 200 000 francs, soit 20 p. 100 de son capital ; et je dois dire que ce sont là les risques de faible amplitude. Les fluctuations, parfois brutales, apportent la fortune ou la ruine. Je prétends ici qu'il vaut mieux parer les coups de l'escarpe que d'attendre les faveurs de la fée capricieuse.

Pour dangereux qu'il fût, l'achat pur et simple, tel que le pratiquaient nos pères, avait plus de souplesse, car les voiliers, petits mais nombreux, répartissaient, en douceur, les arrivages de récoltes sur les trois quarts de l'année. Un pareil procédé est presque impossible aujourd'hui, avec les immenses cargos, qui, en l'espace de deux ou trois mois, vident complètement un pays, le déménagent, pour ainsi dire, dans leurs flancs au delà des mers, le débarquent sur les quais en quelques jours, et provoquent, grâce à leur célérité et à leur puissance ajoutées à celles des chemins de fer, un accroissement continu de la consommation, à quoi répond un accroissement continu de la production. La surabondance des sacs et des ballots anéantirait, comme le ferait un bourbier, le marché, et les négociants mourraient d'asphyxie, enlisés dans leurs inutiles richesses. Puis, la crise passée, ce qui s'était effondré à vil prix se relè-

Cliché Fornallaz, Havre.

Le Havre. — Embauchage des débardeurs.

verait brusquement, couvert d'or. L'homme, en un mot, serait vaincu par la machine... Mais, il a lutté, et contre l'ennemi il a construit un rempart triomphant : le marché à terme.

Le marché à terme havrais a été inauguré en 1881, à la suite d'énormes récoltes de café dans l'État brésilien de Sao-Paulo. Voici en quoi il consiste : M. Paul, négociant, achète au Brésil, en mars, cinq cents sacs de café, livrables en mai, à un prix convenu. Comme il ignore quel sera le cours à cette époque, il vend, en même temps qu'il achète, la même quantité et au même prix, pour le mois de mai : il est couvert.

Un second exemple, un peu plus compliqué, vous fera comprendre le mécanisme, M. Pierre achète, en mars, 100 balles de coton à 50 francs livrables en mai ; il vend aussitôt sur le terme de mai la même quantité et au même prix. Survient une baisse de 10 francs, M. Pierre *perd* 10 francs ; mais, comme il ne peut songer à vendre 50 francs ce qui en vaut 40, il rachète son terme de 50 francs à 40 francs ; il *gagne* donc 10 francs ; cela fait, il vend la marchandise au cours du jour, 40 francs. Par conséquent, l'opération est blanche : ni bénéfice ni perte. Voilà pour la baisse ; voici pour la hausse. M. Pierre achète en mars pour mai, 100 balles à 50 francs ; il vend aussitôt 50 francs de terme sur mai. Survient une hausse de 10 francs ; M. Pierre *gagne* 10 francs ; mais, comme il ne peut vendre 50 francs ce qui en vaut 60, il rachète son terme de 50 francs à 60 francs ; il *perd* donc 10 francs ; cela fait, il vend la marchandise au cours du jour, 60 francs. Le mois de mai arrivé, le navire entre au port : le négociant livre le

coton, n'ayant rien perdu et n'ayant rien gagné. En somme, le marché à terme se compose de quatre éléments : un achat et une vente de marchandises équilibrés par une vente et un rachat de terme correspondant.

Singulier métier, direz-vous, que d'importer pour le plaisir d'importer ! Quels êtres bizarres que ces négociants, qui affirment à l'endroit du café et du coton des entrailles de père ! C'est de l'art pour l'art. Que non pas ! Vous avez vu que le terme est la contre-partie des affaires, l'assurance absolue contre les risques de hausse et de baisse ; vous avez compris que le terme joue comme une balance admirablement réglée ; vous savez, enfin, qu'on vend le terme contre les importations et qu'on le rachète en couverture des ventes faites à la consommation... Mais ce n'est là qu'une face de la médaille.

Vous vous êtes déjà fait, j'en suis certain, la réflexion suivante : « On me parle d'un prix unique de coton et de café ; mais, pourtant, il y a différentes qualités qui ne peuvent avoir la même valeur ! Quel est donc ce prix et que représente-t-il ? » Voici la réponse. Le prix qui a été fixé entre le négociant et le producteur, au moment du contrat, n'est qu'une simple base devant servir à fixer le prix définitif. On a divisé le café, ainsi que le coton, en trois qualités, et le prix stipulé au contrat est le prix de la qualité moyenne, nommée, pour le premier, « good average » ; pour le second, « middling ». En un mot, dans le marché à terme, une seule qualité est désignée ; mais, les deux autres sont admises comme aliment au terme.

Éclairons ces indications d'un exemple, en appelant des coulisses, où nous l'avions laissé, M. Pierre. M. Pierre, qui a acheté en mars pour mai, 100 balles de coton à 50 francs, ne sait point quelle qualité il recevra. Sera-ce du beau coton à 60 francs ou du coton inférieur à 40 francs? Les courtiers assermentés, agissant comme arbitres, expertiseront la marchandise à son arrivée; si elle est conforme au type moyen middling, elle sera facturée 50 francs; si elle est conforme au type inférieur ou au type supérieur, elle sera facturée 40 ou 60 francs. L'obligation du vendeur est donc très élastique, et c'est précisément à cause de cette élasticité que le négociant, de son côté, jouit d'un certain bon marché et que les opérations à terme, prises dans leur ensemble, se développent. Quoi qu'il en soit, M. Pierre disposera d'une marchandise qui a cours comme des espèces monétaires, et il pourra, à tout moment, échanger son terme, en négociant sur l'écart, contre la qualité dont il a l'emploi dans sa clientèle.

Il faut, en effet, ne jamais perdre de vue que le négociant en coton n'achète que pour revendre, en définitive, au filateur. Or, deux alternatives se présentent à ce dernier : acheter du terme et recevoir n'importe quelle qualité; acheter une qualité déterminée, connue à l'avance, répondant à ses besoins. Il est évident qu'il choisit la seconde; seulement, le négociant, qui s'engage à lui livrer, en temps voulu, ladite qualité, prélève une *prime*; et c'est cette prime qui est son bénéfice : au lieu de vendre le middling demandé à 50 francs, il le vendra, je suppose, à 51. Je puis donc maintenant reprendre l'exemple de plus

haut et le compléter. M. Pierre achète, en mars pour mai, 100 balles à 50 francs; il vend aussitôt 50 francs de terme sur mai. Survient une baisse de 10 francs; M. Pierre perd 10 francs; mais, en rachetant le terme à 40 francs, il gagne 10 francs; enfin, il vend la marchandise 41 francs, soit avec 1 *franc de bénéfice*. En cas de hausse, même résultat. Le coton importé à 50 francs sera revendu à 60, soit avec 10 francs de gain; mais, le terme vendu à 50 francs aura dû être racheté à 59, soit avec 9 francs de *perte*; et l'opération se solde par 1 *franc de bénéfice*.

On le voit — et je me sers de l'excellente formule de M. Senn — l'opération consiste *à acheter du coton au prix du terme mai et à le revendre à 1 franc de plus que le terme mai et contre rachat simultané du terme vendu*. Le prix absolu n'a plus d'importance; il suffit, pour que l'affaire soit bonne, que l'importateur puisse revendre le coton à un écart plus grand au-dessus du terme. La question des « écarts » sur le terme domine tout le marché; au Havre comme à Liverpool, le visiteur verra en vente, sans exception, tous les cotons d'Amérique, non pas à un prix ferme, 50, 55 et 60 francs, mais à 1, 2 et 5 francs d'écart sur le terme mars ou mai.

Donc, grâce au marché à terme, le négociant est délivré de tout risque; au pis aller, il devra prendre livraison du lot importé contre le terme vendu, sans rien gagner et sans rien perdre; mais, la plupart du temps, il touchera une prime de qualité, un écart. Cependant, le marché à terme, tel que je l'ai décrit, n'est point un instrument parfait, car il suppose la parfaite solvabilité de l'un des contractants. C'est

pour corriger ce défaut qu'a été créée la « Caisse de liquidation des affaires en marchandises au Havre », institution essentiellement havraise, qui a été copiée avec succès par Londres, Hambourg, Anvers, Liverpool et New-York.

La Caisse de liquidation est une société anonyme au capital de 6 millions de francs. Son but est de « garantir la bonne exécution des opérations enregistrées par elle... Toutes les affaires, dont les contrats sont enregistrés, sont des opérations en marchandises devant donner lieu à une livraison et à une réception effectives. [1] » J'expliquerai en quelques mots son fonctionnement. Le vendeur et l'acheteur se mettent, par l'intermédiaire d'un courtier, en rapport avec la Caisse de liquidation, aux bureaux de laquelle ils versent, chacun de son côté, un dépôt de garantie, dit « original deposit ». Dès lors, l'opération est enregistrée ; la Caisse *a fait sien le contrat*; elle se substitue aux parties ; autrement écrit, l'un des contractants vend à la Caisse, l'autre lui achète. Aucun crédit, aucun découvert ne sont consentis. C'est là le pivot même de l'institution.

Supposez que, le 1er septembre, la Caisse ait enregistré un contrat entre M. Pierre, acheteur de 50 balles de coton à 50 francs, pour mars, d'une part, et M. Paul, le vendeur, d'autre part. Si, le 2 septembre, le cours tombe à 49 francs, M. Pierre, l'acheteur, est avisé de verser à la Caisse, le lendemain avant midi, une « marge » de 1 franc sur 50 balles. Si, au contraire, le 3 septembre, le cours monte à 51 francs,

1. § 1 et 2, art. 1er du Règlement.

M. Paul, vendeur, est invité à verser à la Caisse, le lendemain avant midi, une marge de 1 franc sur 50 balles, cependant que M. Pierre est en droit de réclamer à la Caisse le remboursement de sa marge de la veille. Et ainsi de suite... Comme, le plus souvent, les contractants ont à la Caisse un compte courant, les sommes sont portées soit au crédit, soit au débit. Les marges étant versées chaque jour, la situation est nette chaque jour. Faute de versement, la Caisse exécute d'office le contrat en souffrance : elle liquide. Dans le cas contraire, le contrat se trouve annulé par la réalisation de l'achat et de la vente enregistrés et la liquidation se fait d'elle-même ; le produit net est porté au crédit ou au débit du compte courant ; l'original-deposit et les marges, devenus libres, rentrent au crédit. Quant à la Caisse, elle prélève pour ses soins une commission variable avec la nature de la marchandise, répartie entre le courtier, l'acheteur et le vendeur.

Il est évident qu'elle reçoit les « filières ». Une filière est une feuille de papier sur quoi sont inscrites les diverses transmissions d'une même marchandise. Un négociant, ayant un contrat enregistré à la Caisse, peut remettre à celle-ci, en aliment de son contrat, une filière. En revanche, tout contractant est tenu d'accepter de la Caisse une filière alimentant un contrat non liquidé. Par exemple, M. H... informe, le 3 octobre, la Caisse qu'il lui livrera, le 8 novembre, 25 balles de laine valant 18 753 francs. La Caisse, qui est en compte avec M. L..., lui transmet aussitôt la filière ; M. L..., pour des raisons analogues, le transmettra à M. C..., M. C... à M. S..., etc.

C'est vous dire combien de fois une marchandise peut changer de propriétaire. Mais, durant ce jeu de raquette, le payement des marges est obligatoire jusqu'à livraison effective. Toutes les grosses affaires d'importation passent par la Caisse; la couleur des bordereaux dit la qualité de la marchandise : le vert indique le coton; le café s'annonce par le jaune; la laine affectionne le rose tendre; le poivre n'admet que le gris, comme les hommes mûrs. Je n'en finirais pas s'il me fallait donner la couleur révélatrice des autres produits : cuivre, indigo, cacao, sucre, saindoux...

J'eusse regretté d'avoir écrit ces pages ardues et, je le crains, rébarbatives, si je n'avais cru qu'elles pussent présenter quelque intérêt aux personnes curieuses de connaître un épisode de l'histoire du breuvage, dont elles se délectent le matin au réveil, et des habits qu'elles portent. Il fallait aussi que le mécanisme des marchés à terme et de la Caisse de liquidation fût exposé en entier pour que vous vous fissiez une idée précise de leur utilité générale.

Avant l'application de cette méthode perfectionnée, aucun commerce d'importation n'était possible sans qu'on spéculât, tant de la part du négociant que de celle de l'industriel : on spéculait à la hausse, au début de la campagne ; à la baisse, vers la fin ; il y avait des effondrements ; il y avait souvent des accaparements ; la situation n'était jamais nette. La Caisse de liquidation est venue, certes, apporter une sécurité complète dans l'exécution des contrats ; mais, elle a fait plus : elle a transformé la place du Havre en un marché bien endigué, stable et sain. Il lui a suffi, pour cela, d'appeler, chaque jour, les marges et d'exiger un original

deposit, qu'elle s'est réservé le droit de doubler, de tripler, de décupler même, ce qui lui permet d'étouffer toute tentative d'accaparement. Elle a parachevé son œuvre en introduisant dans tous les marchés à terme[1] une « clause de déport », grâce à quoi elle supprime les abus de fin de mois, c'est-à-dire les étranglements et les hausses factices. Le vendeur, en effet, qui n'est pas en mesure de livrer, peut, moyennant une indemnité, invoquer cette clause et transférer l'échéance de la vente sur le mois suivant. Toutes les précautions sont prises pour que l'équilibre ne soit pas rompu.

Et alors, une image se dessine en votre esprit. Vous voyez des ballots de coton, de laine, des sacs de café, de cacao, flotter au gré des courants. Comme des banquées de harengs ou des colonnes de méduses, ils gagnent le littoral. Poussés par les vents et les vagues, ils se pressent dans l'avant-port et se cognent contre les quais en un amas confus, en une cohue informe. Mais, une écluse s'ouvre qui donne accès dans un sas ; les ballots et les sacs s'y précipitent et trouvent dans le calme des eaux un asile sûr ; leurs tribulations sont finies ; l'ordre va régner. Et, à chaque fois que s'ouvrira la seconde écluse du sas, sortiront des petits lots bien rangés, bien propres, bien nets. Ils seront expédiés un peu partout. Je vous le demande : le marché à terme et la Caisse de liquidation conjugués ne font-ils point office de sas, interposé entre la production et la consommation ?

Cette évocation de cohortes compactes de marchan-

1. Sauf pour le coton, à cause de la quasi-impossibilité des accaparements.

dises n'est pas vaine. Un axiome commercial dit : « La marchandise suit le terme. » De fait, avant la création du marché à terme, les stocks étaient fort restreints au Havre, et, pour le café, Londres occupait la première place. Aujourd'hui, Le Havre vient en tête ; il importe, tous les ans, 1 million et demi, souvent 2 millions de sacs de café du Brésil, près de 1 million de balles de coton d'Amérique, plus de 50 000 tonnes de cacao des Antilles ou de l'Amérique du Sud, 1 600 tonnes de poivre, 11 000 de caoutchouc, 80 000 de bois du Nord, 65 000 de cuivre[1]. Le terme a fait revivre quelques articles, comme l'indigo et la laine. Les négociants ont réussi à faire des stocks d'indigo de Calcutta, et les Londoniens, mis en éveil, ont aussitôt ouvert un marché à terme pour ce produit. Avant le marché à terme, quelques ballots de laine de la Plata s'échouaient dans les docks ; en 1900, il y en avait plus de 40 000. Il est évident que l'influence créatrice du terme, de la Caisse de liquidation et du warrantage conjugués est d'autant plus grande que la marchandise importée est moins demandée dans l'arrière-pays. Autrement dit, elle est plus considérable pour le café, le poivre, l'indigo que pour le coton expédié aux filateurs de Normandie, d'Alsace-Lorraine et des Vosges. Un port, franchement régional comme Dunkerque, n'a pas besoin de caisse de liquidation ; aussi bien de malins esprits de là-bas traitent-ils le warrantage de mont-de-piété.

A la fin de juin 1909, en pleine morte-saison,

1. Le marché du cuivre a, depuis les premiers jours de janvier dernier, une existence officielle au Havre.

les stocks en entrepôt se répartissaient ainsi : 2862863 sacs de café, 273 640 balles de coton, 6000 balles de laine, 188625 sacs de cacao, 58 240 sacs de poivre, 55 000 peaux, 25 000 tonnes de bois, 78 400 sacs de graines, 44 200 sacs de sucre, 36415 tonnes de diverses marchandises. Bref, ces gigantesques greniers d'abondance, ces magasins d'approvisionnement nationaux que sont les docks contenaient plus de 320 000 tonnes de marchandises, plus de 312 millions de francs. L'importation totale d'une année dépasse 1 milliard et demi, soit environ 30 p. 100 de l'importation française par mer et 38 p. 100 des perceptions douanières réalisées dans l'ensemble des ports français.

L'augmentation des stocks et du commerce en général a provoqué le développement des maisons de crédit, et, comme la solidarité vraie ne repose jamais que sur des intérêts bien compris, la progression de celles-ci est venue renforcer ceux-là. A l'exportation, les banques locales et régionales, les grands établissements de crédit escomptent le papier sur les acheteurs : filateurs de Rouen et de Normandie, de Picardie, des Flandres, des Vosges, d'Alsace-Lorraine, de Suisse, d'Italie, des pays scandinaves, de Russie ; marchands et brûleurs de café, chocolatiers, tanneurs, détaillants, etc.

L'appui des banques, à l'importation, est très important ; mais — c'est là une condition formelle — il est accordé aux seuls négociauts, qui importent contre vente de terme. Le banquier accepte les traites documentaires, c'est-à-dire les traites accompagnées de factures et de connaissements, qui constituent son gage.

Et si, d'après un ancien usage, les négociants en café du Brésil exigent, en échange de leurs envois, l'acceptation d'une grande banque anglaise, il faut dire que, le plus souvent, le crédit d'acceptation est ouvert à Londres par l'intermédiaire d'une banque havraise. Quoi qu'il en soit, la marchandise est payée, sans que le négociant importateur ait eu un liard à débourser. Le banquier conserve les documents jusqu'au jour où les disponibilités du négociant permettent d'effectuer leur retrait.

Mais, son rôle ne se borne pas à cette simple opération de trésorerie. De trois choses l'une : le banquier accorde à son client ou bien un crédit en blanc, ou bien un crédit de dessaisissement ou bien point de crédit. Dans le premier cas, son acceptation est décomptée à la date de retrait des documents et le net produit porté au débit du compte courant. Dans le second cas, il fait confiance à son client et lui dit : « Je vous prête les documents, afin que vous fassiez entrer la marchandise en votre nom, que vous mobilisiez cette marchandise en vous faisant délivrer des récépissés-warrants et que vous puissiez me couvrir en me négociant les warrants. Comme ces warrants que vous me remettez en couverture ne représenteront qu'une partie de la valeur de la marchandise (au maximum 80 p. 100), vous aurez, si votre compte ne présente pas de provision suffisante pour la différence, à m'endosser, avec affectation de garantie, les récépissés attachés aux warrants[1]. » Dans le troisième cas, le banquier

1. M. Brouard, in *Le Havre et le Département de la Seine-Inférieure. Loc. cit.*

reçoit la marchandise à son compte et prend à son nom les récépissés-warrants. Avec l'aval du négociant, il les négocie à la Banque de France, récupère ainsi 80 p. 100 de son acceptation et se gare des risques en vendant la contre-partie, après contrat enregistré par la Caisse de liquidation. Les prêts sur warrants sont énormes au Havre. En 1908, les docks en ont émis 50 111, pour une valeur de 681 690 000 francs, ce qui représente, en avances effectives, 442 038 000 francs[1].

1. On sait que le warrant est constitué par deux titres réunis en un seul : l'un, appelé le récépissé, sert au transfert de la propriété de la marchandise ; l'autre, le warrant proprement dit, est un bulletin de gage, un instrument de crédit. « L'endossement du warrant séparé du récépissé vaut nantissement de la marchandise au profit du cessionnaire du warrant. L'endossement du récépissé transmet au cessionnaire le droit de disposer de la marchandise, à charge par lui, lorsque le warrant n'est pas transféré avec le récépissé, de payer la créance garantie par le warrant ou d'en laisser payer le montant sur le prix de la vente de la marchandise. » (Loi du 28 mai 1858, art. 4.)

CHAPITRE VIII

Le Commerce havrais

Les assurances. — Deux ennemis : la taxe sur les opérations à terme et la valorisation du café. — Les principales industries havraises. — Le Havre, Rouen et Paris port de mer.

Si l'on songe d'une part à la valeur qu'atteignent les navires en raison de l'augmentation des tonnages, et d'autre part, au prix des cargaisons qu'ils sont par là même amenés à transporter, on conçoit l'importance qu'a prise de nos jours l'institution séculaire des assurances maritimes. Le Havre à cet égard est devenu un « marché » considérable. Voici comment MM. Laurent Toutain, membre de la Chambre de commerce du Havre, et Edmond Heuzé, courtiers jurés d'assurances, en décrivent le fonctionnement. Il entre au Havre couramment des vapeurs apportant, par exemple, du Brésil, plus de 100 000 sacs de café, ce qui, au cours actuel, représente un chargement de 10 millions. Avec le développement que les négociants havrais ont su donner à leurs affaires, il n'est pas rare qu'une semblable « fournée » soit la propriété de quelques maisons seulement. Un seul réceptionnaire peut avoir de ce fait plusieurs millions en risques à bord d'un même navire. L'assurance

s'impose à lui pour la sauvegarde de sa fortune, et il hésitera d'autant moins à se couvrir que le taux des primes est devenu minime. La prime pour un voyage de Santos au Havre est de 0,375 p. 100 : c'est-à-dire que, moyennant la dépense dérisoire de 3 750 francs, les compagnies couvrent pour 1 million de marchandises.

Mais, objectera-t-on, pourquoi le négociant a-t-il à supporter les frais de cette assurance, puisque, ayant confié son bien à un transporteur, la responsabilité de ce dernier semblerait engagée dans la sauvegarde des marchandises qu'il a prises en charge ? S'il s'agissait de transports par terre, oui ; mais, en matière de transports maritimes, le législateur n'a pas voulu qu'il en fût ainsi. En effet, si l'armateur devait être intégralement responsable des objets à bord, cette responsabilité eût été de nature à écarter les capitalistes de toute opération maritime, puisque, ne pouvant suivre le capitaine, l'armateur ne possède pas de moyen pratique de s'opposer à ses actes et peut se trouver exposé à payer des sommes hors de proportion avec les capitaux engagés. Aussi le Code pose-t-il en principe (art. 216) que la responsabilité de l'armateur est limitée à la valeur de son navire et du fret. D'autre part, l'article 404 stipule que les avaries particulières sont supportées par le « propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ».

Les seuls dommages que la loi laisse à la charge de l'armement sont ceux qui auraient pour cause une faute lourde de l'armateur, du capitaine et de son équipage. Or, les compagnies de navigation non contentes des prérogatives que la loi accorde aux trans-

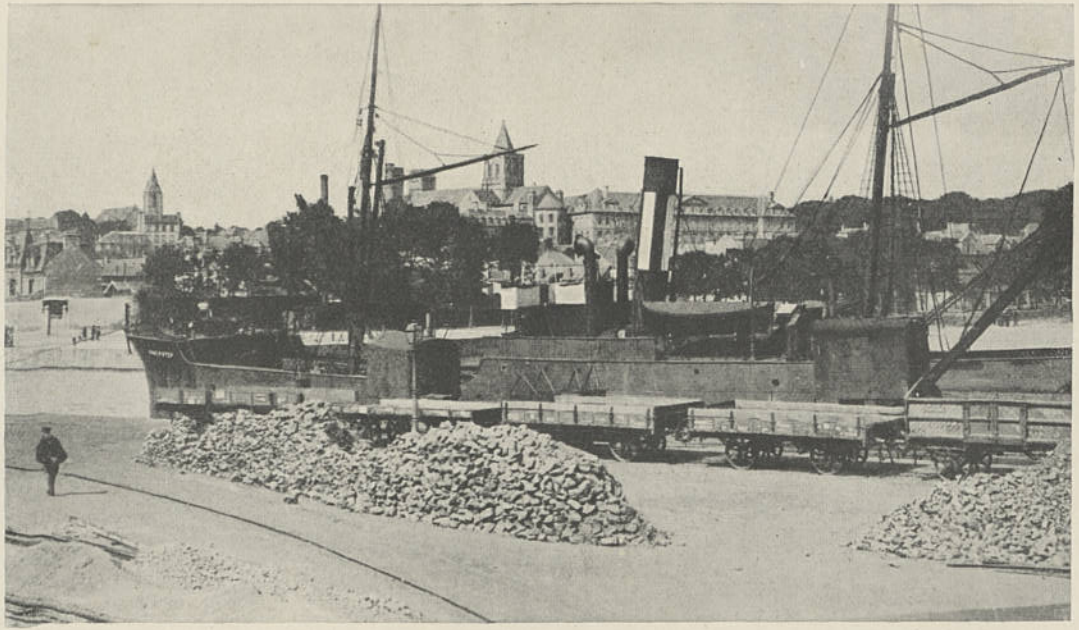
ports par mer, en ont encore élargi les limites par des clauses spéciales qu'elles insèrent dans leurs connaissements et charte-parties, pour s'exonérer, elles, ainsi que leurs capitaines, agents et préposés, des responsabilités de toute sorte — clauses aujourd'hui d'un usage général auxquelles le négociant est bien obligé de souscrire, sous peine de ne trouver aucun armateur qui accepte ses marchandises.

On conçoit alors de quelle importance devient l'assurance et quel essor elle a pris dans nos grands ports, puisque aucun commerçant sérieux ne risquerait de se soustraire à cette charge qui constitue sa seule garantie. D'ailleurs, s'il était prêt à y consentir, il interviendrait dans les transactions actuelles un facteur qui mettrait le négociant dans l'impossibilité matérielle de ne pas assurer sa marchandise.

En effet, le producteur, au pays d'origine, vient de faire une expédition : demain, il en fera une seconde, puis une autre, et ainsi de suite. Le seul moyen qu'il ait de se procurer des capitaux, c'est de faire traite sur les destinataires, au fur et à mesure de ses envois. Son papier, il lui faut l'escompter. Mais quel banquier serait assez imprudent pour se substituer, à raison des avances qu'il a consenties, au propriétaire de marchandises sujettes à pertes ou avaries. La première garantie qu'exigera le banquier, c'est l'assurance ; aussi jamais un banquier n'escompte-t-il de traites sans qu'il y soit annexé : 1° le connaissement qui lui transmet la propriété de la marchandise ; 2° la police d'assurance qui lui garantit la reconstitution de sa valeur intégrale, si cette marchandise se trouve détruite ou avariée.

Enfin, par suite du « roulement » des affaires qui permet au négociant, grâce aux combinaisons financières, de donner à la fois des ordres divers et en plusieurs lieux, l'acheteur ignore à quelle date ses ordres seront exécutés et il sait encore moins quand et par quel navire seront embarquées ses marchandises : il peut même arriver que des lots dont on lui a fait connaître l'achat lui soient expédiés à son insu. Pour parer à des surprises qui pourraient avoir des conséquences désastreuses, on a imaginé les « polices flottantes ». La « police flottante » est un contrat entre assuré et assureur aux termes duquel ce dernier, sans désignation de marchandise, ni indications de navire, de port de départ ou de destination, s'engage par avance à couvrir, jusqu'à concurrence d'une somme maxima pour chaque navire, toutes les marchandises que l'assuré sera susceptible d'avoir à transporter entre tous les points du globe. Ces polices sont rédigées par les courtiers jurés d'assurance, et sont généralement souscrites pour douze mois.

Chaque fois que le bénéficiaire a fait un achat, il en donne de suite avis aux assureurs par l'entremise de son courtier : c'est ce qu'on appelle « déclaration d'aliment provisoire ». Plus tard, lorsqu'il connaîtra par les factures et documents la valeur des marchandises, lorsqu'il aura avis de leur embarquement sur tel vapeur désigné, il le fera savoir aux assureurs par une « déclaration définitive ». C'est alors que, sur la valeur maintenant déterminée de « l'aliment », le courtier ressortira, d'après les taux stipulés dans la police flottante, le montant de la prime à payer pour chaque expédition faite.



Cliché Lévy Fils et Cie.

Caen. — Le port.

Voilà ce qui a trait aux marchandises ; voici maintenant ce qui concerne le navire.

Alors que celles-là sont assurées pour le voyage spécial qu'elles ont à effectuer, celui-ci court des risques sans cesse renouvelés par le fait même de sa nature et de son usage. Aussi l'assurance des « corps » de navires se fait-elle à l'année. Parmi les éléments d'appréciation qui servent à fixer le taux des primes, les principaux sont : le type du navire, vapeur ou voilier ; la nature de sa construction, bois, fer, acier ; le genre de navigation auquel il sera soumis, long cours ou cabotage ; le coefficient d'honorabilité de l'armateur. Il est facile, pour un agent d'assurance habitant la place, d'évaluer le crédit d'un armateur ; mais, il en va tout autrement lorsqu'il s'agit d'apprécier les qualités d'un bateau. Le « Bureau Veritas », réplique française du « Lloyd anglais », se charge de ce soin. Il inspecte et visite les navires et donne à chacun sa « cote ». Et la cote est l'un des éléments principaux de la valeur du navire. En général, les primes d'assurances sont : pour les vapeurs, 5 p. 100 ; pour les voiliers ordinaires, 6,50 p. 100 ; pour les voiliers de plus de 2 000 tonneaux bruts, 8 p. 100.

La garantie des polices maritimes peut être prolongée jusqu'à l'entrée en magasin des marchandises. A ce moment, entrent en jeu les assurances contre l'incendie. Tous les stocks en entrepôt, sans exception, sont assurés, ainsi que les ballots que vous avez vus sur les quais, sous les hangars, dans les magasins publics ou privés. Les primes sont très faibles. Les cotons, par exemple, payent 2,50 à 4 p. 100 par an, avec fractionnement de périodes qui s'abaissent jusqu'à

huit jours. Sans compter ces dernières compagnies d'assurances, il y a, sur la place du Havre, dix directions de compagnies locales d'assurances maritimes, cinquante-cinq agences de compagnies françaises et étrangères et quatre courtiers jurés. Les autres centres sont Marseille, Bordeaux et Nantes; le centre principal qui rayonne est Paris, où siège le comité des assureurs maritimes.

Le marché à terme, la Caisse de liquidation, le warrantage et les assurances, voilà les quatre instruments de travail au Havre. L'Allemagne consomme trois millions de sacs de café; la France, un million et demi. Malgré cette disproportion, Le Havre a battu Hambourg dans l'importation du café. Pourquoi ? Parce que notre marché est plus souple ; parce que le taux de l'escompte est plus bas et plus stable ; parce que *les stocks, coûtant moins cher chez nous, sont plus faciles, plus nombreux, plus denses et forment*, je le répète, *une réserve mondiale*; parce que, « la valeur de la marchandise en magasin, écrit M. Toutain [1], se soutenant par la double influence de la demande pour la consommation nationale et des cours sur les marchés du dehors », les négociants étrangers viennent puiser dans ces réserves, lorsque les leurs sont insuffisantes ; parce que, enfin, les industriels et les détaillants trouvent, dans ces réserves permanentes, de quoi satisfaire leurs achats successifs.

Au fond, la puissance commerciale du Havre est

1. Laurent-Toutain, *le Mouvement commercial et l'Avenir économique du Havre*. Chambre de commerce du Havre et Ligue maritime française. Décembre 1911.

liée à la puissance financière de la France. Et c'est pourquoi les Hambourgeois, en dépit du désir qu'ils affichent de ruiner leurs rivaux havrais, devront ronger leur frein jusqu'à l'époque, sans doute lointaine, où Dame Germania sera plus riche. Les stocks sont mobilisés ; il se superpose « au capital immobilisé un nouveau capital prêt aux opérations, qui s'offrent à l'initiative des négociants ». Faire travailler comme capital des lots de marchandises proprement arrimés dans un entrepôt, c'est une des prouesses dont le régime capitaliste est seul capable !

Lorsqu'on possède de tels outils de travail, on doit les conserver avec soin. Or, un projet de loi se propose de les détruire. Il est question, en effet, de taxer les affaires à terme à raison de 0 fr. 50 pour 1 000, soit 0 fr. 05 p. 100[1]. Je tiens à signaler, après MM. G. Lafaurie, O. Senn et Windesheim, le danger de cet impôt. D'abord, la réglementation de tous les marchés français est, en fait, tellement délicate que jamais chambre de commerce n'a songé à unifier les méthodes des syndicats commerciaux de son ressort, non plus que le rôle des courtiers, ni le taux des courtages.

Au reste, elle pourrait être facile, sans cesser d'être néfaste. La valeur normale du coton au Havre et à Liverpool est la même qu'à la Nouvelle-Orléans ; mais, le négociant havrais supporte les frais de trans-

1. C'est chose faite. La dernière loi de finances votée par la Chambre a taxé les opérations à terme. Certes, les droits imposés, d'après les quantités, sont minimes ; mais le principe de la liberté des marchés à terme est violé et cela est gros de conséquences.

port, de courtage, d'assurance, etc. Et l'on veut l'assommer d'un nouvel impôt ! — Ne voyez-vous pas que, loin de se soumettre, il se démettra ; il fera usage, pour ses opérations de couverture, des marchés à terme anglais ou américains ; il délaissera Le Havre. En Allemagne, il y a une taxe établie à la demande des agrariens ; l'effet en a été désastreux ; Hambourg a perdu, dans le commerce du café, ce que Le Havre, Anvers et Rotterdam ont gagné. La vérité est que le législateur, pressé de trouver 4 millions, a été très heureux de confondre le terme et l'agiotage. Or, ces deux choses sont inconciliables. La marchandise commandée a beau être revendue et rachetée plusieurs fois, elle finit toujours par être livrée. Ajoutez que souvent les prix aux pays de production « sont supérieurs aux prix pratiqués dans les marchés importateurs ; il en résulte que l'opération consistant à acheter aux pays de production et à vendre simultanément, soit à terme ou à la consommation avec un bénéfice, est un mythe. Bien des opérations seront nécessaires, sous forme de report ou d'arbitrage avec les places étrangères, avant d'avoir ramené le prix de revient d'origine et d'avoir récupéré les frais de garde, d'intérêt et de conservation de la marchandise[1]. »

Les industriels ne seraient pas moins maltraités que les négociants. Une grande partie du terme vendu contre les importations de coton se trouve entre les mains des filateurs, qui l'échangent, au fur et à mesure de leurs besoins, contre le coton de leur emploi.

1. G. Lafaurie.

Taxer les affaires à terme, n'est-ce pas les supprimer, bâillonner le commerce français d'importation, détruire les stocks français, placer la France sous la dépendance économique de l'étranger ? Et pourtant la susdite taxe a, hélas ! été votée. Certes, elle est très modérée et ne peut porter grand préjudice aux négociants ; mais, elle est aussi une épée de Damoclès suspendue sur les têtes[1].

On dirait que cette taxe, conçue en France, se fait un malin plaisir à se joindre, pour paralyser le négoce, à la valorisation du café, sortie d'un sol étranger. Vous savez ce qu'on entend par là. A la suite d'un effondrement des prix, l'État de São Paulo fut autorisé, le 26 février 1906, par les principaux États brésiliens producteurs de café, à se rendre acquéreur, au moyen d'emprunts, de la récolte de l'année et des récoltes à venir. Malgré cet accaparement, les prix ne dépassèrent pas 45 francs, d'où, en 1909, un nouvel emprunt de 375 millions, garanti par le gouvernement fédéral pour une période de dix ans, aux cours desquels

1. Voici les autres points principaux, dont certains sont excellents, de la loi réformant les bourses de commerce. Tout marché devra comporter une clause de déport, au profit du vendeur, afin que les étranglements de fin de mois soient impossibles. D'autre part, les courtiers seront assujettis à une déclaration préalable et à la tenue d'un répertoire. Ensuite — vous le savez — toutes les opérations, soit à l'achat, soit à la vente, seront contrôlées et taxées d'un droit proportionnel. Enfin, toute contre-partie sera interdite ; autrement dit, l'intermédiaire qui « jouerait » contre son client sera passible de peines sévères. De plus, tous ceux qui ne sont point connus comme négociants en telle ou telle marchandise ne pourront conclure d'opérations à terme que par l'intermédiaire d'un courtier assermenté.

les cafés donnés en gage devront être vendus graduellement. Donc, jusqu'en 1919, nos négociants subiront la loi des Brésiliens, le marché à terme du café sera détraqué et les importations moins nombreuses. A l'heure actuelle, les opérations se bornent à des arbitrages, c'est-à-dire des ventes en assurance, soit contre les achats aux pays de production, soit sur les marchés étrangers (arbitrages de place à place) et des rachats pour liquider ces affaires.

Voici terminée l'histoire du port et du commerce havrais. Avant de clore ce chapitre, il faut au moins énumérer les industries, dont le port et le commerce local sont la raison d'être, et dresser une sorte de bilan.

Au premier rang des « industries de port » viennent les chantiers de constructions navales. Les « Forges et Chantiers de la Méditerranée », établis sur la plaine de Graville, au bord de l'estuaire et en regard de Honfleur, construisent de grosses unités pour la marine marchande et des croiseurs, des dragues et des contre-torpilleurs. Ils emploient plus de quatre mille ouvriers, tant sur les chantiers où se font les coques, que dans les ateliers du canal Vauban, où se fabriquent les pièces de machines. Les « Chantiers Normand », illustrés par leur créateur, l'éminent ingénieur havrais Augustin Normand, dominent le quartier du Perrey, au fond du nouvel avant-port, de leurs toits en forme de nef renversée et écrasent de leur masse le tertre où tournaient jadis les moulins à vent. Ils sont bien connus pour la solidité et l'élégance des navires qu'ils lancent : petits caboteurs, petits cargos, petits vapeurs pour passagers, torpil-

leurs et contre-torpilleurs. La maison compte plus d'un vieil ouvrier dont la main experte a imprimé à plus d'une membrure le cachet personnel de sa longue expérience. Elle achève actuellement l'installation d'un atelier pour la construction des moteurs Diesel. Les Chantiers Normand ont été fondés en 1816. Ils devinrent bientôt très importants. En 1842, le premier bâtiment à hélice français, le paquebot-poste *Napoléon*, y fut construit. Et les vieux Havrais se souviennent des expériences de Frédéric-Sauvage, l'inventeur de l'hélice, dans l'une des criques du Perrey. A partir de 1859, les ateliers livrèrent les premières machines Compound, exécutées sur les plans de Benjamin Normand, fils aîné du constructeur. Juste à côté, les « Chantiers Grenier-Lemarchand » se sont spécialisés dans la construction des bateaux en bois : sloops, dundees, yachts, canots automobiles, embarcations pour la marine, etc. De grands ateliers de construction métallique — citons l'établissement Caillard, à Leure ; les ateliers de chaudronnerie Delhomme — fabriquent des grues à vapeur et électriques, des machines, des chaudières, bref, les principaux organes de l'outillage d'un port. Ils exécutent en plus, d'importantes réparations à bord des navires. Une grande corderie, sise à Graville, fournit aux armateurs les câbles et les agrès nécessaires, en chanvre ou en acier.

Les constructions navales intéressent assez peu le port. Presque toutes les pièces métallurgiques viennent, par chemin de fer, de Denain et Anzin, dans l'*ordre exact* et au *moment précis* de leur emploi. C'est pourquoi, la gare du Havre reçoit annuelle-

ment de 50 000 à 60 000 tonnes de fer, alors qu'il en est à peine débarqué 10 000 tonnes sur les quais. « Quelques services qu'ils puissent rendre à la navigation, dit avec raison M. P. de Rousiers, les chantiers de constructions navales et de réparations contribuent moins que la plupart des autres industries locales au développement du mouvement des marchandises par mer... L'industrie se développera d'autant plus facilement autour du Havre que, derrière le port, une région plus étendue sera mieux desservie par lui. Cette union intime des ports modernes avec un arrière-pays actif est une condition nécessaire de leur prospérité. »

Une seconde catégorie d'usines a pour objet la transformation des matières importées. L'usine d' « Extraits tinctoriaux et tannants » s'attaque aux bois de campêche et de quebracho. Les bois du Nord, attachés à des « diables », prennent le chemin des scieries ; la poussière de charbon est comprimée en briquettes et agglomérés ; les pétroles d'Amérique, les arachides d'Afrique, les matières grasses sont raffinés, pressés, comprimés, par l'usine Desmarais, qui les livre au commerce sous forme d'essence, d'huile, de pains d'huile et de savons. Sur les berges du canal Vauban, se dresse l'immense et coquette usine de la Compagnie du Nickel, qui reçoit de Nouvelle-Calédonie la garniérite — plus de 40 000 tonnes — et la traite. Des fonderies de cuivre et de plomb s'égrènent, le long de la ligne de chemin de fer, entre la gare et le charmant village de Saint-Laurent-de-Brévedent.

Le coton ne fait que prendre terre au Havre et n'y occupe que peu de bras : trois cents ouvriers environ,

à la fabrique de la rue Demidoff ; les grandes filatures et les grands tissages sont plus loin. Ils apparaissent à Bolbec et à Lillebonne et, par Barentin, Pavilly, Maromme, gagnent Rouen, qui résume tous les efforts. Le groupe cotonnier normand représente près du tiers de la filature totale française et le quart de notre tissage, soit un million sept cent cinquante mille broches et vingt-sept mille métiers mécaniques.

Enfin, sur les alluvions d'Harfleur et de Gonfreville-l'Orcher, voisinent avec les bestiaux, que les herbagers y placent pour les « faire graisser », les établissements Schneider, du Creusot, qui fabriquent des pièces d'artillerie, des munitions, des moteurs et des châssis pour automobiles. Beaucoup des autobus récents, en service à Paris, viennent de là. En aval, une forêt de cheminées peintes en noir : c'est l'usine Lazare-Weiller, qui consomme près de 45 000 tonnes de cuivre ; vous y trouverez des fonderies et des laminoirs de cuivre, des tréfileries de cuivre et d'acier, une pointerie. A signaler encore la compagnie Westinghouse, qui construit sur place ses appareils électriques, ses dynamos, ses moteurs.

Et maintenant que nous avons les indications essentielles sur la région havraise, montons sur le plateau de Caux, tout hérissé de briqueteries silencieuses ; tournons le dos à Sanvic et à Bléville et à Sainte-Adresse, accoudons-nous à la balustrade rouillée de la terrasse qui surplombe la salle capitulaire de l'abbaye de Graville-Sainte-Honorine, si poétique en son costume roman : nous saisirons Le Havre à vol d'oiseau.

Les usines crachent de la fumée épaisse et lancent

des flocons ou des fusées de vapeur ; les locomotives cognent les wagons et les traînent ou les poussent sur les voies de garage, et, plus loin, au bord de la plaine, les bateaux semblent glisser sur les bassins et dans l'avant-port. Tout cela exprime le travail de cent soixante-dix mille hommes ; l'atmosphère vibre d'une force immense. En ma qualité de Normand de vieille souche, j'en serais très fier, si je savais qu'on ne peut mieux faire ; mais, je sais qu'on pourrait faire mieux. A qui la faute ? nous l'allons voir. Regardez, à droite, cette baie de Seine : quelle rade splendide, quel atterrissage facile ! Regardez, à gauche, cette vallée d'un vert tendre : quelle route magnifique vers Paris ! Rappelez-vous la perfection de l'outillage du port, la puissance de son marché mondial. Combinez les avantages naturels et l'initiative des hommes. Quels résultats ne devrait-on point obtenir avec cet assemblage de force ? Oui — mais il n'y a pas assez de quais ; en pleine saison cotonnière, des navires ont dû attendre plusieurs jours, avant de mettre bas leur fret. Oui — mais les travaux du port, commandés et surveillés par l'Administration sont lents, timides, d'un enfantement pénible et, si vite qu'on les conduise, toujours en retard ; le nouveau transatlantique la *France* ne trouvera point durant quelques années de formes de radoub à sa taille. Oui — mais l'unique ligne de chemin de fer de l'Ouest-État est insuffisante ; le matériel manque ; la lenteur des transports et la longueur des délais, désespérantes. Tout le monde le sait ; et personne n'ignore que Brême doit, pour une très grande part, sa suprématie cotonnière à la célérité de ses trans-

ports. Imaginez qu'un tunnel s'effondre, qu'un viaduc se coupe, qu'un remblai s'abatte sur les rails : Le Havre serait isolé du continent, son port désert, son marché détruit. Or, il importe, non seulement de maintenir Le Havre en son rang de grand port de commerce, mais encore d'accroître, par de nouvelles lignes de chemin de fer, sa fonction régionale.

On s'agite ; on creuse de nouveaux bassins ; on a décidé de construire une seconde ligne vers Paris. Mais, quand s'y mettra-t-on ? J'étais enfant que déjà on se demandait si la voie traverserait la Seine dessous ou dessus. Il paraît qu'elle passera dessus, à Aizier ; je ne suis pas sûr de voir la chose. On prétend qu'un jour viendra où Le Havre pourra communiquer librement avec la Basse-Normandie et les Flandres. Peut-être : l'avenir a si bon dos !

A ces justes et banales récriminations, il faut ajouter une critique à l'adresse de la triste rivalité, qui trop longtemps a fait du Havre et de Rouen des frères ennemis. Qu'on se batte lorsqu'on est deux à manger au même plat, soit ; mais, quand chacun a son écuelle bien garnie, pourquoi échanger des regards courroucés ?

Rouen est avant tout une ville de filateurs et de tisseurs ; le port ne participe pas à la vie propre de la cité ; il est accroché à ses flancs comme une épée ; il ne s'occupe que de transit ; il n'a presque pas de docks ; il transvase, des cargos dans les chalands, des vins d'Algérie, de la houille, du bois, de la pâte de bois... c'est tout. Au contraire, le port et la ville du Havre ne font qu'un ; c'est là que se concentrent la grande navigation et les lignes régulières. Dans le cerveau du

Rouennais, le microscope révélerait des filés, des écrus, des indiennes, des rouenneries. Les images mentales qui obsèdent le Havrais représentent du café, du coton, du poivre, du cacao. Malgré ses imperfections, Le Havre peut recevoir les grands paquebots. Malgré l'endiguement de la Seine, Rouen ne peut recevoir que les moyens cargos, de 18 à 24 pieds de tirant d'eau. Ici, la valeur annuelle des marchandises atteint 3 milliards ; là, 362 millions. Celui-là importe le coton dont celui-ci vivra.

J'entends que vous me posez cette question : « Et Paris port de mer ? » C'est un projet dont on parle beaucoup. On utiliserait le lit de la Seine, sauf en deux endroits où l'on raccorderait, par deux canaux, les méandres : coupure d'Oissel-Pont-de-l'Arche, coupure de Sartrouville-Bezons ; on diviserait le lit du fleuve en cinq biefs : bief de Rouen, de Vernon, de Poissy, de l'Oise, bief de Saint-Denis avec le port de Clichy. C'est un joli thème qui fait le plus grand honneur à ceux qui l'ont conçu ; mais, ce n'est qu'un thème. Supposez que des cargos accostent à Clichy. En quoi, je vous le demande, la richesse de la France sera-t-elle accrue ? Paris n'est-il pas assez grand, assez peuplé, assez prospère ? Rouen et Le Havre ont-ils failli à leur mission ? Vous ne pensez pas, j'imagine, que les paquebots transatlantiques ébranleront de leurs sirènes les murs de la basilique de Saint-Denis. Et comment — même au profit de simples cargos — comment escamoter les difficultés de la navigation en rivière : profondeur faible et instable, coudes dangereux, etc. ? Quels travaux formidables et continus pour maintenir le chenal à 7 m. 50 de creux et pour

lutter contre les bancs ! Mais, il n'est de semaines que des navires attendent, en rade du Havre, le moment propice à la remontée vers Rouen ! Et puis n'y a-t-il pas sur la Seine une batellerie puissante et traditionnelle ?

Alors, à quoi bon dépenser tant de millions ?

A Paris port de mer s'oppose Paris port de batellerie, manière de Ruhrort français. L'œuvre vaine, mort-née, s'efface devant l'œuvre féconde et vraiment nationale. Au lieu de porter nos efforts en aval de Paris, portons-les en amont. C'est ce qu'a fort bien compris le consortium qui veut utiliser à cette fin, en lui faisant subir les transformations nécessaires, le port de Villeneuve-Saint-Georges.

CHAPITRE IX

La Basse-Normandie et le Cotentin

Les mines de fer, la culture et les industries de l'arrière-pays. — Pont-Audemer et Honfleur. — Trouville et Dives ; la pêche cotière, de la Risle à la Vire. — Caen : le port ; les charbons et les bois ; les produits agricoles de Basse-Normandie et d'ailleurs. — Les minerais de fer ; le chemin de fer minier et les futurs hauts fourneaux. — La culture maraîchère littorale. — Courseulles ; Bayeux et Port-en-Bessin ; Isigny. — Le Cotentin ; Carentan et Saint-Waast-la-Hougue. — Cherbourg, port de commerce et port de guerre. — De Diélette à Granville ; la baie du Mont Saint-Michel.

Le trafic maritime de la Basse-Normandie, ainsi que celui de la Flandre, est la résultante des besoins de l'arrière-pays. L'influence de Paris, à l'encontre de ce qui a lieu en Haute-Normandie, s'y fait peu sentir

Le sous-sol est un bloc à compartiments divers. Dans la plaine de Caen, le calcaire fournit, sur une hauteur de 30 à 40 mètres, d'admirables pierres de construction dont se parent les grands édifices de Londres. Des carrières de May, les ouvriers extraient des roches rose pâle qu'on utilise comme pavés. A Clécy, le marbre affleure. Au sud, les terrains anciens sont traversés par des bandes de minerais de fer, colorés en rouge, analogues à ceux d'Anjou et de

Lorraine. Le bassin de May coupe l'Orne, près de Thury-Harcourt ; le bassin d'Urville, en forme d'U ouvert vers le couchant, se détache de la rive gauche de la Dives, non loin de Coulibœuf ; le bassin de Falaise regarde la Vire ; plus bas, le bassin de Mortain-Domfront voisine avec les sources de la Mayenne et semble gagner Granville. Toutes les bandes ont une direction sud-est-nord-ouest[1]. Quant au pays, il est recouvert d'une couche, riche en azote, épaisse d'au moins 1 mètre, de limon des plateaux : glaise jaune sombre, terre argileuse et légère, sable calcaire. Bref, le rôle économique assigné par la nature à la Basse-Normandie se résume en cinq mots : carrières et mines de fer, pâturages et élevage, culture.

L'exploitation minière n'est pas une nouveauté, mais une reprise. Les Romains s'y livrèrent et, après eux, les hommes du moyen âge ; ce ne fut qu'à la fin du dix-huitième siècle que les forges de Balleroy éteignirent leurs feux, faute de bois de chauffage. Puis, l'industrie périt, étouffée par les lourdes moissons et par les herbes plantureuses. Il y eut une fièvre de colza, de garance, de pastel, fièvre bienfaisante qui devait, hélas ! trouver un remède dans l'apport des arachides

1. Bassin de May (4 concessions : Saint-André, 1893 ; May, 1895 ; Bully, 1896 ; Feuguerolles, appartenant à des particuliers caennais). Bassin d'Urville (6 concessions, 2 exploitées : Estrées-la-Campagne, 1904 ; Soumont, 1902, à la Société de Soumont). Bassin de Falaise (4 concessions, 2 exploitées : Saint-Remy, 1875 ; Jurques, 1895, à la Société des Aciéries de Denain et Anzin). Bassin de Domfront-Mortain (8 concessions, 4 exploitées : Halouze, 1884 ; la Ferrière-aux-Etangs, 1901, aux Aciéries de Denain et Anzin ; Larchamp, Le Chatellier, 1903, à la Société minière de Basse-Normandie).

exotiques et la découverte des produits tinctoriaux de synthèse. Maintenant, hormis les pâturages et les pommiers de l'Auge, du Bessin, du Roumois, la région revêt une toison de sainfoin, de trèfle, de luzerne, de seigle, de maïs, de blé et d'avoine ; l'orge pourrait occuper plus d'hectares, car l'Angleterre en est toujours avide, et la betterave fourragère ne ferait rien perdre au cultivateur en cédant quelques arpents à la betterave sucrière, mise à la mode par la sucrerie de Nassandres. Le cheval de demi-sang élevé dans la plaine de Caen provient du Cotentin, du Bessin, du pays d'Auge et du Merlerault. Les bœufs ont la même origine ; le Herd-Book normand, sorte d'archives et de livre généalogique de la race bovine, maintient intact, par une sélection éclairée et continue, le type de la vache laitière. Partout, on fait du beurre ; mais, le meilleur est celui du Bessin, désigné, en général, sous le nom de beurre d'Isigny. Une grande partie du pays d'Auge fabrique le fromage pont-lévêque. Le camembert, connu dans le monde entier, provient de la plupart des fermes du Calvados, surtout de la région de Saint-Pierre-sur-Dives, connue aussi pour l'excellence de son eau-de-vie de cidre. L'odeur du livarot est assez pénétrante pour qu'on se dispense d'exporter bien loin ce produit. Les cochons du pays d'Auge, concurrencés par ceux du Craonnais, gardent encore leur célébrité, non moins que les volailles de Crèvecœur et d'Aunay-sur-Odon.

C'est à ce commerce que s'est adjointe, en 1875, à Saint-Remy, l'industrie ressuscitée des mines de fer. Neuf ans après, la concession d'Halouze était mise en valeur ; puis, ce furent, par ordre chronologique :

Saint-André, 1893 ; Feuguerolles, May et Jurques, 1895 ; Bully, 1896 ; la Ferrière-aux-Étangs, 1901 ; Soumont, 1902 ; Le Chatellier et Larchamp, 1903 ; Estrées-la-Campagne, 1904. Sur 22 concessions, 12 sont exploitées avec grand succès.

La teneur moyenne en fer du minerai normand est de 50 p. 100 ; le minerai lorrain du bassin de Briey n'atteint que 42 p. 100. Quant à la quantité, elle ne le cède en rien à la qualité. D'après les évaluations les plus modestes, on estime à 700 millions de tonnes le gisement total[1].

La concession de Soumont est la plus active. En 1897, on creusa deux galeries, qui, à 42 mètres de profondeur, rencontrèrent le minerai. En 1907, de nouveaux sondages révélèrent l'existence d'autres filons de 40 mètres de hauteur sur 5 de large. L'extraction s'opère au moyen d'une descenderie de 110 mètres. Deux nouveaux puits seront forés de façon à assurer une production régulière de 1 000 tonnes par journée de huit heures de travail.

Les autres industries de l'intérieur, dont je ne citerai que les principales, sont enracinées dans le pays depuis longtemps. Lisieux prépare des cuirs, tisse des déchets de laine, file de la cretonne et du lin. Falaise fait de 8 à 9 millions d'affaires avec ses 16 bonneteries, sa filature et son tissage de coton, sa tannerie, ses pépinières de 250 hectares et sa fromagerie, « le Véritable Camembert », qui traite 10 millions de litres

1. Il existe à Littry un gisement considérable de houille abandonné depuis 1888. — Les forges de la Basse-Normandie se sont éteintes lorsque le bois de chauffage a manqué dans le pays.

de lait et fournit près de 4 millions de fromages. En dehors de ses filatures, Vire fabrique du fromage, des andouilles, du beurre et du cidre, scie des métaux et du granit. Condé-sur-Noireau possède 92 000 broches, 5 tissages mécaniques avec blanchisserie et teinturerie, 6 tissages à la main dont les ouvriers sont dispersés à la campagne, 2 établissements d'apprêt, 5 tanneries et une filature-tissage et cartonnerie d'amiante ; la région de Condé-sur-Noireau, de Flers, de la Ferté-Macé, de Pont-Errambourg fait lever de terre, chaque année, une moisson industrielle évaluée à 75 millions de francs.

Voilà ce qu'il y a derrière la côte ; voici maintenant ce qu'il y a sur la côte. Les deux éléments sont étroitement coordonnés ; ceci est conditionné par cela.

Au cœur du Roumois, sur les bords de la Risle, s'ouvre le petit port de Pont-Audemer. 3 mètres d'eau, 1 kilomètre de quai suffisent aux bateaux qui le fréquentent : petit steamer qui fait le service régulier du Havre, petits voiliers britanniques, petits caboteurs français ; traduisez 50 000 tonnes de peaux tannées, de cuir vert, de coton, de pétrole, de pommes à cidre, etc. Le reste des marchandises produites par les tanneries, les scieries, la filature, la papeterie et la fabrique de toile cirée prend la voie de terre.

Le port de Honfleur, très actif, n'était, à sa naissance, vers 1250, qu'un élargissement de la minuscule rivière la Claire, entre la côte de Grâce et la côte Vassale. On a complété, au cours des âges, cette disposition primitive par le creusement de bassins : bassin de l'Ouest, bassin du Centre, bassin de l'Est,

quatrième bassin ; une colossale retenue de 58 hectares, établie à grands frais, ne sert à rien.

Le temps n'est plus où les Honfleurais étaient célèbres par leurs comptoirs à Java, à Sumatra, au Canada ; seul, le cabotage, aujourd'hui, les occupe. Trouville envoie des bateaux entiers de sable ; Tréguier et le littoral breton, des pommes de terre. Le pétrole, les essences, le café, les farines, les pâtes alimentaires, les épices, les machines, les tourteaux, le maïs, les nitrates viennent du Havre par les bateaux à vapeur de la Compagnie normande. Les phosphates de Tunisie, traités à Honfleur, sont expédiés, par voiliers, en Bretagne. Les belles briques, confectionnées aux environs, le bois à brûler, les bestiaux, le cidre sont déchargés au Havre. Les fruits, les légumes, le beurre, les pommes, les marrons, le gui de chêne, les œufs, les volailles, le lait condensé, les fromages se divisent en trois lots : l'un est transporté à Southampton par le service régulier ; l'autre à Liverpool, où il transite à destination de l'Argentine et du Brésil ; le dernier au Havre, pour la consommation de la ville et pour le transit en Amérique également. En dehors de ces articles, Londres reçoit de Honfleur de l'alcool et des automobiles. Au moment de la pêche du sprat, les petits vapeurs emportent des cargaisons complètes de ces poissons, voisins de la sardine, à Douarnenez.

L'usine de dynamite d'Ablon exporte, sur 5 000 quintaux produits, quelques tonnes au Chili. L'usine d'acide sulfurique, annexe de la « Société des matières plastiques », reçoit les pyrites d'Espagne. On voit parfois, au Havre, embarquer sur les trois-mâts

des Antilles des bonbonnes d'acide, emballées dans des caisses ressemblant à des loges à chiens, mais, en général, elles restent en France, ainsi que le sesquioxyde et le sulfate de fer. Le même sort est réservé aux « matières plastiques », dont la fabrique honfleuraise est liée à celle d'Oyonnax, dans l'Ain. L'iode extrait par la « Compagnie du phosphoguano » est vendu, je crois, à Paris. J'ai laissé pour la fin les trois plus grosses importations : bois du Nord, charbons d'Angleterre et rondelles venues du Canada, pour faire de la fibre de bois. La houille est dirigée, par chemin de fer, sur sept endroits : sucrerie de Nassandres, papeterie de Pont-Audemer, usines à gaz de Brionne, de Dreux, de Bernay, de Pont-Audemer et de Pont-Lévêque.

Trouville était, à l'époque où Alexandre Dumas y vivait pour 40 sous par jour, une fière petite cité de pêcheurs bien cambrés, aux yeux bleus, aux cheveux bouclés. Les masures pittoresques, l'auberge du Cheval Blanc se sont effondrés et, sur leurs ruines, le sol s'est boursouflé de casinos, de petits chevaux et de villas quelquefois ridicules.

Cependant, dans le port d'échouage qui est l'estuaire de la Touques, il y a encore trois cents pêcheurs et une centaine de barques pontées. A côté, le bassin à flot, terminé par un réservoir de retenue, donne asile à quelques cargos, qui apportent des bois du Nord, du charbon pour la fabrique de briquettes, et emportent vers Le Havre et un peu vers l'Angleterre du sable, des fruits, des légumes, des œufs, du beurre, des pommes de terre, du cidre, des bœufs. Dives offre le même trafic. Mais, l'usine électrométal-

lurgique, fondée en 1891 par M. Sécretan, et qui nourrit plus de 1 500 ouvriers, a créé, dans ce gros village, un mouvement industriel considérable. Elle a livré, en 1910, 11 000 tonnes de cuivre ouvré ; en 1911, plus de 13 000 tonnes. Pourquoi une telle usine à Dives ? demanderez-vous. Pour deux raisons : d'abord, le bas prix des terrains d'alluvions, qui ont comblé l'anse en laquelle Guillaume le Bâtard rassembla ses vaisseaux ; ensuite, la proximité du Havre, le grand marché français du cuivre. Les gabarres, chargées dans le bassin de Leure et remorquées à Dives, y apportent la matière première, qui sort de l'usine, convertie en tubes sans soudure, en fils de cuivre et de laiton. Le charbon vient de Trouville.

Trouville est le seul port de la Basse-Normandie, qui pratique la pêche hauturière. Plusieurs barques chalutent toute l'année dans les eaux d'Ostende et vendent leur poisson à Dunkerque. D'autres se rendent sur les côtes anglaises et livrent les produits de leur pêche à Cherbourg, au Havre, à Dieppe ou à Fécamp. La halle trouvillaise, alimentée par les barques de la localité et les « plates » de Villerville, encaisse 700000 francs environ, représentant 1 250 tonnes de soles, de carrelets et de limandes, etc. En outre, cinquante canots, de 2 tonneaux chacun, prennent, à quelques encablures du rivage, la crevette.

Honfleur arme 200 bateaux, jaugeant ensemble 850 tonneaux. Les chiffres de vente atteignent 700000 francs : les sprats sont capturés par le « chalut à l'étalage » ; les crevettes, par les « chaluts à chevrettes » ; les flondres, par des « tramaux » et par des « diables », filets coniques montés sur un cadre

rectangulaire en bois. Une trentaine de pêcheurs à pied prennent dans leurs haveneaux et avec leurs couteaux des crevettes (6 000 hectolitres) et des moules (5 000 hectolitres).

Non loin de Honfleur, Villerville est le principal centre de pêche de ces mollusques. Les moules croissent librement sur les rochers qui mamelonnent la plage, et d'où les détachent les « pêqueux » et les « pêqueuses » : environ 15 000 hectolitres, soit 60 000 fr. A Dives et à Ouistreham, la pêche côtière est assez rémunératrice, elle est évaluée à 150 000 francs. A Courseulles, Asnelles et Arromanches, elle est insignifiante : 30 000 francs au maximum. Port-en-Bessin possède 37 barques et 73 chaloupes, dont 2 ou 3 sont pourvues de moteurs ; il envoie à Paris, à Bayeux, à Caen, à Coutances et à Évreux, 800 tonnes de poisson, représentant en moyenne, 500 000 francs. A Grandcamp, le chiffre des ventes atteint 900 000 francs ; à Isigny, 700 000 francs correspondant à 69 tonnes de poisson, à 60 000 hectolitres de moules, et à 25 000 hectolitres de coquillages et de crabes. Après avoir dressé ce tableau d'ensemble de la pêche bas-normande, revenons en arrière et reprenons à Ouistreham, notre promenade côtière.

On peut considérer comme avant-port de Caen le long tube de biberon de 14 kilomètres, qui, en même temps que l'Orne, nourrice insuffisante, relie la ville à la mer.

Le nouveau sas de Ouistreham, parallèle à l'ancien, est terminé. Ses proportions : 181 mètres, 18 mètres et 6 m. 85 de profondeur, le rendent accessible aux

grands cargos. Il est vrai que le canal n'offre que 5 m. 50 d'eau; mais, bientôt, la navigation y sera aisée, grâce aux dragages prévus et à l'éclairage, par la lumière électrique, des berges. Déjà, deux grandes dragues-suceuses aspirent sans relâche le sable du fond, et des lampes à arc jalonnent le côté gauche du canal, d'Ouistreham à Calix. Le port, situé au confluent de l'Orne et de l'Odon, possède deux quais de marée et deux grands bassins à flot. L'outillage consiste en seize grues à vapeur appartenant à des particuliers, une grue fixe et deux grues électriques de 3 et 25 tonnes, propriété de la chambre de commerce, des Docks-Entrepôts, propriété de la ville. La flotte caennaise est forte de quatorze steamers et de 250000 tonnes de portée. Elle charge et décharge, conjuguée avec les cargos de la Compagnie normande du Havre, la ligne régulière de Newhaven et les navires étrangers, près de 1 million de tonnes de marchandises; Caen est, à cet égard, le huitième port de France, avant La Rochelle-Pallice et Boulogne.

Il doit cette place à l'étendue et à la richesse de son arrière-pays : la Basse-Normandie, une partie du Cotentin, la Sarthe, la Mayenne, le nord de Maine-et-Loire, quelques cantons de l'Eure, d'Eure-et-Loir, d'Ille-et-Vilaine, de la Loire-Inférieure et même de la Vienne. Vers le continent, rayonnent les voies ferrées sur Cherbourg, Saint-Lô, Coutances, sur Vire, sur Condé, Flers, Laval, sur Falaise, sur Le Mans, Angers, Tours, sur Lisieux, Paris, sur Dives et Trouville. Vers l'océan, rayonnent les lignes de navigation, régulières ou non, sur Le Havre et Boulogne, sur Rotterdam, sur Hambourg, sur Bergen,

sur Newhaven, Newcastle, Swansea, Cardiff, Grangemouth.

A l'importation, Caen reçoit et répartit à l'intérieur la houille anglaise (400 000 tonnes), les bois du Nord, le chanvre, le coton brut, le maïs, les savons, les fontes, commandées par les établissements de Montbizot dans la Sarthe, l'amiante, le ciment, les superphosphates et les scories de déphosphoration pour fumer les terres, le pétrole, le café, les graines oléagineuses, les laines. A l'exportation, figurent les pierres de taille, l'orge, l'avoine, le colza, le cidre, les veaux, les cochons, le beurre, les volailles, les œufs de Basse-Normandie, les légumes et les fruits du Maine, de la Basse-Bretagne et du Haut-Poitou, les huîtres de Courseulles. Deux navires, munis de cales frigorifiques, transportent à Newhaven, plusieurs fois par semaine, les denrées périssables.

J'ai confondu à dessein le cabotage international et le cabotage français. Celui-ci, avec ses 40 000 tonnes débarquées, complète celui-là : coton, machines, pétrole, café, riz, etc., du Havre ; laine, chanvre, sucre, engrais chimiques de Dunkerque, ciment de Boulogne, sel marin d'Ars-en-Ré, etc. Sur les 7 000 tonnes de produits agricoles embarquées, 5 000 sont envoyées au Havre.

Mais, ce trafic, quelque important qu'il soit, n'est rien à côté de celui du minerai de fer ; l'année dernière, le port de Caen en a exporté 360 000 tonnes. Là est l'avenir. A Soumont, les sondages effectués sur un tiers de la concession et portés à 200 mètres de profondeur, révèlent l'existence certaine, en cette seule région, de 150 millions de tonnes. Aussi la

production de cette mine atteindra-t-elle bientôt 100000 tonnes par an. En 1915, 800 000 tonnes de minerai seront manutentionnées sur les quais de Caen; en 1920, 2 millions 1/2 de tonnes. Le petit chemin de fer départemental, de Falaise à Caen, est déjà insuffisant; c'est pourquoi la Société de Soumont, liée à la Société des hauts fourneaux de Caen, dont je dirai un mot plus loin, veut construire une voie ferrée à grand rendement. Il faut que les esprits grognons, qui lui marchandent l'autorisation nécessaire, s'inclinent devant l'évidence; toute discussion prolongée serait néfaste : il s'agit d'apporter à l'une des plus belles contrées de notre France, déjà riche, une richesse nouvelle. L'accord est sur le point d'aboutir. Le principal argument de la Société des hauts fourneaux était celui-ci : « Vous n'avez pas, disait-elle à la Compagnie des chemins de fer du Calvados, les moyens suffisants pour apporter les quantités de minerai qui nous sont nécessaires. Pouvez-vous les acquérir? Non ; alors, laissez-nous agir seuls. » Mais, la Compagnie des chemins de fer répliquait qu'elle ne pouvait prévoir un pareil trafic et que la nouvelle ligne à traction électrique lui portait le coup mortel. Un arrangement très sage est intervenu. « Quel tonnage aviez-vous prévu? demanda la Société des hauts fourneaux. — *Tant*, répondit la Compagnie des chemins de fer. — Eh bien ! conclut l'autre, ce tonnage représente une somme de *tant* et nous la verserons, chaque année, à vos caisses. » Donc, le chemin de fer minier sera. Et peut-être un jour viendra-t-il où, par la force même du succès, sera réalisé l'un des deux projets du siècle dernier; ou bien le canal de

Caen à Séez, la Sarthe, la Loire et le Centre, ou bien la canalisation de l'Orne, de Caen à Pont-d'Ouilly.

Les minerais de fer, chargés dans le port, vont à Swansea et à Grangemouth et surtout à Rotterdam, qui les expédie par les fleuves et les canaux, à Ruhrort, en Westphalie. De plus, des envois, par rames de seize wagons, sont faits à Denain et à Isbergues. Mais, une ère nouvelle va s'ouvrir, l'ère des hauts fourneaux. Une société, au capital de 30 millions de francs, à la tête de laquelle est placé M. Le Chatellier, a récemment acheté 300 hectares de terrain, de chaque côté du canal de Caen à la mer, dans les communes d'Hérouville et de Colombelles. Elle édifiera quatre hauts fourneaux pouvant produire chacun 250 tonnes de fonte par jour, soit 350 000 par an, des aciéries Martin pour le traitement de 250 000 tonnes de fonte, des laminoirs, des fabriques de produits chimiques. La Chambre de commerce, toujours sur la brèche pour défendre les intérêts du pays, estime à sept mille le nombre des ouvriers indispensables à la marche des usines et à vingt mille personnes, y compris femmes et enfants, l'agglomération industrielle prochaine. Ne comptez pas y trouver beaucoup de Normands pur sang : ils ont de l'aisance et de l'esprit, ils n'aiment point les travaux pénibles et ils laisseront très volontiers les places inférieures aux parias surgis de Galicie, de Grèce, d'Italie, d'Espagne.

Aux capitaux français se mêlent les capitaux du « conseiller privé » Thyssen. Cette intervention, à mon avis, n'a rien que de très naturel, puisque le métallurgiste de la Ruhr est notre meilleur client. Néanmoins, je m'associe sans réserve aux paroles de

M. Devaux, secrétaire de la Chambre de commerce : « Quand nos capitalistes verront le succès de l'entreprise minière actuelle, ils n'auront plus peur... Ils associeront leurs capitaux, ils créeront des banques régionales ; ils feront des recherches ; ils obtiendront des concessions ; ils les exploiteront ; ils encourageront ainsi l'industrie française, et, de cette façon, l'argent ne sortira pas de France. Mais, pour atteindre ce résultat, il ne faut pas éloigner et décourager l'exploitation intensive de nos mines comme elle est projetée. L'avenir de notre port, la richesse de notre ville et aussi l'avenir de notre département sont en jeu, et nous avons tous à gagner en favorisant une industrie nouvelle, qui s'implante chez nous, quelle que soit l'origine de ses capitaux. »

Au reste, un exposé financier de l'affaire suffit à mettre les choses au point. Dans sa lettre au ministre des Travaux publics, du 15 février 1912, M. L. Le Chatelier s'exprime ainsi : « Le cadre de l'entreprise comprendra trois sociétés : une société minière (Soumont et Perrières), une société métallurgique (hauts fourneaux de Caen) et une troisième, chargée de la création et de la gestion du port à établir (près desdits hauts fourneaux). Vos prédécesseurs ont à maintes reprises exprimé la pensée que, si la francisation de l'affaire, par voie de réduction à 40 p. 100 au plus du quorum des actionnaires étrangers, devait être envisagée comme une nécessité en ce qui concerne la société minière, la même réduction de la part étrangère dans le capital-actions des autres sociétés devait être considérée comme une mesure essentiellement désirable aux yeux du gouvernement. » C'est sur ces

bases que seront établis les accords finaux, tant avec MM. Thyssen qu'avec le groupe financier chargé de la réunion des capitaux[1]. Et, pour le bien du pays, Caen va devenir un grand marché d'exportation et un grand centre industriel, tout en demeurant l'illustre cité abbatiale connue de tous, et l' « Athènes normande » et la ville commerçante et agricole, où, les

1. Le groupe financier comprend le Comptoir national d'escompte et M. H. Legru, banquier à Paris. Il garantit une augmentation du capital de la « Société française de constructions mécaniques (anciens établissements Cail) », lui procurant un supplément de disponibilités de 10 millions que celle-ci s'oblige à engager dans la Société métallurgique en souscrivant pareille somme de ses actions, garantit ensuite la souscription du capital-actions de la « Société métallurgique (hauts fourneaux de Caen) », fixé à 30 millions, avec la contribution de MM. Thyssen pour 12 millions et de la « Société française de constructions mécaniques » et de son groupe pour 18 millions. Il garantit enfin l'émission d'obligations de la Société métallurgique pour un capital nominal de 30 millions.

D'autre part, il a été convenu entre les parties ce qui suit. La Société métallurgique devra former le capital-actions de la Société minière, soit 12 millions, et le capital-actions de la Société du port, soit 3 millions, sous la condition que la contribution de MM. Thyssen ne pourra dépasser 40 p. 100. « Les conseils d'administration des trois sociétés à créer — je reprends les termes de la lettre de M. Le Chatelier — comprendront au moins quatre membres français contre trois au plus étrangers. La Société métallurgique, prépondérante dans les deux autres, sera elle-même placée sous la prépondérance de la Société Cail et sera organisée en utilisant, dans la mesure du possible, les éléments que celle-ci pourra fournir, étant notamment spécifié que le président actuel de la Société Cail sera le président et l'administrateur délégué de la Société métallurgique. »

En un mot, l'influence et les capitaux français dominent dans l'entreprise nouvelle.

jours de foires et de marchés, les paysans en blouse bleue discutent avec âpreté sur quelques « pistoles » et noient l'entente conclue dans du cidre « ben gouleillant et suffisamment justificatif », arrosé de « trous » au calvados et enfoncé, après le café et les « pousse-raincettes », par le « coup de pied... » de la fin. Elles seront emportées, elles-mêmes, dans le tourbillon vivifiant, les quelques industries actuelles : les quatre fabriques d'agglomérés, la fabrique de meubles massifs, les trois minoteries, la fonderie de fonte, les ateliers de grosse chaudronnerie, de machines agricoles et d'instruments de pesage, les cidreries (2 300 000 hectolitres), les fabriques de perles, sises à Argences et dont les six cents ouvrières sont réparties à Troarn, à Bourguebus, à Creuilly et à Douvres, les fabriques de boutons de corne à la Maladrerie, de lanternes et de ballons à Allemagne, de balais de paille de riz à Venoise.

Et déjà, comme un signe avant-coureur du relèvement prochain, une épidémie de construction sévit dans le faubourg de Vaucelles. Les maisons sortent de terre ainsi que des champignons, et la poussée gagne If et Allemagne. La Chambre de commerce a, de son côté, assumé des engagements de plus de 4 millions ; les projets comprennent une extension des quais vers Calix, le creusement d'un nouveau bassin en bordure du canal, réservé aux navires à minerai, le dévasement de l'avant-port et la réfection des jetées de Ouistreham.

Tournons à gauche du chenal et poursuivons notre promenade vers l'estuaire de la Seulles et le long de la côte du Bessin, parmi les délicieuses campagnes

dont le vert tendre nous reposera de l'hématite rouge des minerais.

A l'embouchure de l'Orne, les « picoteux » ramassent et remontent à Caen, par la rivière, plus de 20 000 mètres cubes de sable. De Lion à Courseulles, le littoral est en partie couvert de dunes. De Courseulles à Asnelles, la côte est absolument plate et présente, près de la route qui mène à Bayeux, de la tourbe que les habitants recueillent sous le nom de *gourban*. Mais, derrière le cordon sableux, la terre fine et légère, louée 200 à 250 francs l'hectare, se prête merveilleusement à la culture maraîchère. On l'engraisse à bon marché avec les varechs, que les pêcheurs récoltent au moment des grandes marées, en septembre et en octobre, à pleines charretées. Le varech, riche en chaux et en potasse, active la végétation. Les étoiles de mer ou « fifottes », qu'on emploie également, mélangées aux moules, contiennent beaucoup plus d'azote. Les cultures dominantes sont celles de l'oignon blond ou rouge, de la carotte demi-longue à bout rond de Luc, du navet blanc et du navet blanc à collet rose, du poireau de Carentan, des haricots ou pois-de-pied, des salsifis et des pommes de terre.

Les assolements se pratiquent ainsi : sur un *étau* ou défrichement de blé, bien fumé, on peut « faire » des carottes ; sur les carottes, de l'oignon avec poireaux, porette, salades et salsifis ; sur l'oignon, du blé sans engrais et du colza. On cultive aussi de la porette sur étau et du navet sur porette. La propriété est très morcelée, à cause des partages entre les enfants d'un même père ; elle exige beaucoup de

travail ; mais elle est d'un excellent rendement. La « barretée » d'oignons, selon M. Guénaux, se vend environ 2 fr. 50, les prix extrêmes allant de 1 fr. 25 à 6 francs ; le produit brut est de 15 francs par « perche » ou 2 400 francs par hectare [1]. Comme les frais généraux s'élèvent à 750 francs, il reste un bénéfice net de 1 650 francs. L'exploitation la plus complète, celle de M. Buhours, à Luc, englobe, en plus des plantes maraîchères, les céréales et les betteraves fourragères et sucrières. L'horticulture est fort développée : qui n'admire point les renoncules et les anémones de Caen ?

Quittant Luc et son laboratoire zoologique, annexe de l'Université de Caen, nous arriverons bientôt à Courseulles. Jetons un coup d'œil sur le chenal balisé, encaissé entre les Essarts de Langrune et les rochers du Calvados, et sur le port minuscule, pourvu d'un bassin à flot de 380 mètres de long, où débarquent des graines de colza et des pétroles venus du Havre, des bois de Suède (1 555 tonnes), de la houille et du superphosphate de chaux, et considérons de plus près les trois modes d'activité de la ville, l'exploitation des parcs à huîtres, creusés à droite et à gauche de l'avant-port, et de l'huilerie, la confection des dentelles.

Les huîtres sont apportées de Saint-Waast-la-Hougue, de Cancale et de Marennes. Mises en parcs, elles se nettoient et *apprennent à garder leur eau*, mélange d'eau de la petite rivière, la Seulles, et d'eau de mer ; en un an, elles s'accroissent de 3 à 5 centi-

1 La barretée vaut un demi-hectolitre ; la perche de 24 pieds, 60 centiares.

mètres ; au bout de trois années, elles sont bonnes à manger.

L'huilerie de M. Corbel presse, par jour, 20 à 25 tonnes d'huile de colza et autant de graines des Indes.

L'industrie dentellière, née en 1745, était exercée, un siècle plus tard, par soixante-dix mille ouvrières travaillant chez elles. Trois mille seulement sont restées fidèles au métier de leurs grand'mères ; les deux marchés, où s'élaborent les cours, sont Courseulles et Bayeux. Jusqu'en 1910, les Bayeusaines s'adonnaient à la dentelle de soie noire ; mais, sous l'empire de la mode, certaines d'entre elles, résolues à ne point se laisser vaincre par la concurrence, allèrent suivre les cours de l'école spéciale de Verson, près de Caen, et attaquèrent avec succès les genres Malines pour les fonds fins et les genres Milan pour les gros réseaux. Puis, un riche négociant, originaire de Littry, M. Labbey, organisa le travail : il n'y a plus de chômage ; la prospérité d'antan est revenue.

Bayeux fabrique encore des poteries de grès communes et, pour la joie des gourmets, des petits sablés, dosage minutieux de farine et de beurre, de sucre et de sel. Sa porcelaine réfractaire est très recherchée en France, aux États-Unis, au Mexique, au Brésil, en Argentine. Ses laiteries coopératives emploient cent cinquante ouvriers et écoulent leurs beurres en partie à Paris, en partie à Isigny. Ses deux minoteries achètent les trois quarts du blé nécessaire au Havre, qui l'expédie par Port-en-Bessin. Ce village a grand air avec ses immenses digues et ses quais spacieux. Il importe d'Angleterre 3 000 tonnes de houille et, de Belgique, de l'huile de pétrole

Cliché Neurdein Frères.

Cherbourg. — Le port et la digue.

raffinée et des futailles vides ; mais, il vit surtout de pêche côtière. Isigny, à l'embouchure de la Vire, reçoit du Havre des machines, des pâtes alimentaires, du café, du pétrole ; de Suède, de Russie et de Norvège, des bois du Nord (5 000 tonnes), de la houille du Royaume-Uni (1 450 tonnes) et envoie au Havre du beurre, de la crème, du lait stérilisé, des pommes.

Bref, la Basse-Normandie est desservie par un grand port régional : Caen ; et chacun des « pays », par un petit port : le Roumois a Pont-Audemer ; le Lieuvin, Honfleur ; l'Auge, Trouville et Dives ; la Plaine de Caen, Courseulles et Caen ; le Bessin, Port-en-Bessin et Isigny. La division n'est pas toujours aussi rigoureuse. Ainsi, les camemberts de Saint-Pierre-sur-Dives sont envoyés, selon les époques de l'année ou leur destination en tant que marchandises de mer, tantôt à Caen, tantôt à Trouville, tantôt à Honfleur. Le Cotentin, lui, s'ouvre sur la mer par deux portes principales : Cherbourg et Granville, flanquées de trois portes plus petites : Carentan, Saint-Waast-la-Hougue, Régneville... et, demain, Diélette.

En Cotentin, les prairies naturelles sont nombreuses et luxuriantes, ce qui veut dire que la production chevaline et bovine est considérable. Carentan est le débouché de la région comprise entre la mer et Valognes et dont Montebourg est le centre. Il exporte des milliers de tonnes de beurre, des œufs, des volailles, des légumes en Angleterre, et je vous étonnerais fort si j'omettais à l'arrivée les charbons et les bois du Nord. Le bassin à flot, de 10 hectares,

a été très habilement aménagé dans le canal du Haut-Tick, au confluent de la Douve et de la Tante, relié lui-même, par un autre canal, à la Vire.

L'arrondissement de Valognes s'est spécialisé dans la culture intensive de la pomme de terre : variété Saint-Jean, variétés Œil bleu, Marjolin hâtive, Quarantaine, Chardon, Saucisse rouge. Le 25 juin, commencent les expéditions en Angleterre et au Havre par Saint-Waast-la-Hougue, petit port aux quais de granit, protégé par l'îlot de Tatihou. Tatihou est pourvu de vastes parcs à huîtres et d'une station de zoologie marine que dirige M. Edmond Perrier. Dans les aquariums du laboratoire, M. Anthony a pu suivre le développement du turbot et du targeur. La douceur du climat littoral est favorable à la culture des choux de printemps, des choux-fleurs, des artichauts et du persil ; au mois d'août, on sème les choux de Tourlaville, d'Ingreville, de Bacalan hâtif, et on vend à la fin de mars. Saint-Waast exporte un peu de ces denrées en Angleterre et au Havre ; c'est Cherbourg qui fait les gros envois.

Un avant-port et un bassin à flot de 6 hectares, avec, à droite, une retenue de la Divette, grossie du Trottebecq, qui assure au chenal un plan d'eau de 6 m. 30 : tel est le port de commerce cherbourgeois. De là partent vers Le Havre et vers l'Angleterre des cargaisons de pierres, de granit, de sable, de lait (647 tonnes), d'œufs, de beurre (14 000 tonnes) et de légumes (3 000 tonnes) du Cotentin septentrional et central. Les bois du Nord (18 000 tonnes) et le charbon britannique (6 200 tonnes), les machines agricoles anglaises, les vins d'Algérie s'ajoutent aux importa-

tions du cabotage national : pétrole, farine, blé de Normandie et de Bretagne, épices, café, vins du Havre, ciment de Boulogne (11 000 tonnes), sel d'Ars-en-Ré, de Noirmoutier et de Bayonne, briques de Honfleur, engrais de Dunkerque, etc.

Si vous consultez les statistiques, vous verrez, au nom de Cherbourg, dans la colonne du tonnage des navires, des nombres fantastiques : 556 paquebots et 4 millions de tonnes. Et vous vous direz : « Où donc peuvent bien décharger et charger leurs marchandises les énormes navires que ces chiffres supposent ? Quelle richesse cela représente ! » Or, apprenez qu'ils n'entrent point au port, ne chargent ni déchargent rien et qu'ils ne font que la fortune des pilotes : ce sont les grands paquebots transatlantiques allemands, anglais et américains[1]. Ils s'arrêtent une heure ou deux sur la rade, comme d'autres à Boulogne, pour prendre des passagers. La pauvreté d'un tel trafic n'est point faite pour relever le niveau industriel. Il y a dans la ville trois beurreries, trois minoteries, trois scieries, trois ateliers de construction et un chantier de démolition, où finissent, désarticulés jusqu'à la dernière planche, jusqu'au dernier boulon, les vieux navires que les tempêtes ont épargnés. C'est ici le cimetière des vieux ; mais, à côté, dans le port militaire, se trouvent des berceaux.

Cherbourg est le chef-lieu du premier arrondissement maritime, qui s'étend de la frontière belge jusqu'à la rivière Ay, sur la côte ouest du Cotentin, en face de l'île de Jersey. Il doit son importance à la

1. 3 lignes anglaises, 2 lignes allemandes, 1 ligne américaine.

position stratégique de premier ordre qu'il occupe. La rade, grande de 1 500 hectares, s'ouvre sur une longueur de 7 kilomètres, entre l'île Pelée et la pointe de Querqueville. Elle est protégée par la fameuse digue, commencée sous Louis XVI, continuée avec ardeur sous Napoléon Ier et terminée en 1891. La digue se divise en trois parties. Au milieu, la digue proprement dite ; ensuite, une petite digue reliant l'île Pelée à la côte ; enfin, une autre petite digue se détachant de la pointe de Querqueville. La digue proprement dite présente un fort central, d'où partent deux bras terminés par des forts, l'un à l'ouest, de 2 kilomètres, le second, à l'est, de 1 200 mètres. Les navires de guerre et les paquebots transatlantiques pénètrent dans la rade par la passe occidentale.

Le port militaire se compose d'un avant-port et de deux bassins à flot : le bassin Charles X et le bassin Napoléon III, soit en tout 22 hectares de superficie, et une profondeur de 9 à 15 mètres d'eau. Il est, de plus, muni de cales de construction et de cales de visite.

Cherbourg est le point de concentration d'importantes flottilles de contre-torpilleurs, de torpilleurs et de sous-marins, qui, en temps de guerre, auraient pour mission de garder et de défendre l'entrée de la Manche. Un certain nombre de ces petites unités sont détachées en sentinelles avancées, dès le temps de paix, et stationnent à Dunkerque et à Calais. L'arsenal ne construit plus, depuis une dizaine d'années, de grosses unités ; il s'est spécialisé dans la construction des sous-marins, laissant à Brest et à Lorient le soin de mettre en chantier les cuirassés.

L'acier des croiseurs, des canons et des obus n'est point dépaysé dans la région cherbourgeoise, puisqu'elle produit du fer. Les mines de Diélette, collées au flanc droit du cap de Flamanville, sont connues de longue date. Une première société d'exploitation fut constituée en 1877 ; elle fora deux puits et une galerie de 185 mètres ; mais, trois ans après, elle dut liquider, à la suite d'une irruption de la mer. Une nouvelle compagnie travailla de 1884 à 1892. Elle se trouva aux prises avec de nombreuses difficultés. Une compagnie anglaise prit sa suite sans plus de succès. Elle céda la place à la société actuelle dont M. Thyssen fait partie.

On travaille actuellement à foncer un nouveau puits, dans lequel on envoie des injections de ciment, et une galerie de 300 mètres, qui s'avance sous la mer. Au jour, on a construit une station électrique centrale de 500 chevaux-vapeur, une cantine, un dortoir et des maisons ouvrières. Une voie ferrée de 1 kilomètre et demi relie la mine au port de Diélette. Car le minerai n'est point transporté à Cherbourg, à cause des frais énormes qu'entraînerait l'établissement d'un chemin de fer. On est donc en train de faire un nouveau port à Diélette, à 500 mètres du rivage ; on immergera un grand caisson, qui servira de quai, et des petits caissons intermédiaires, qui supporteront les pylônes destinés aux câbles d'un transporteur aérien. On cite encore quelques gisements de fer avec galène et blende argentifère à Surtainville, à la Godaillerie et à Pierreville.

Et nous revoici en pleine culture. Le canton de Carteret ressemble beaucoup à l'île de Jersey. Le

capitaine Mauger, gros propriétaire terrien, me dit qu'on plante la pomme de terre vers la mi-janvier. On la défouit d'avril à juillet et, à sa place, on sème de l'orge, qu'on récolte en septembre, ou de la tomate, parfois du blé et de l'avoine.

Puis, une lande pelée, morne, immense avec ses 5 000 hectares, s'étale à perte de vue au sud de la petite ville de Lessay. Lessay est célèbre par son église abbatiale et par sa foire. D'après de récents travaux archéologiques, ce serait en construisant cette église que les architectes normands auraient les premiers de tous, et pour la première fois, substitué au plein cintre l'ogive.

La foire, instituée au treizième siècle par les Bénédictins, se tient dans la lande du 12 au 15 septembre. Les boutiques en enfilade forment des rues ; il y a la rue des cuisiniers, la rue des bazars, etc. Un grand terre-plein est utilisé comme marché aux chevaux ; tous les cultivateurs des alentours, les éleveurs du Cotentin et du Calvados y viennent faire des achats. Les œufs, en particulier, donnent lieu à un important commerce : l'arrondissement de Coutances en exporte 25 millions.

Au sud de l'estuaire de la Sienne, s'épandent les vastes nappes de sable de Régneville ; ce modeste village charge de la pierre à chaux pour Lannion et les ports bretons, car il y a de tout en Cotentin : du fer, du granit, du grès, du calcaire... j'ai même entendu parler de l'installation possible d'usines de ciment.

A Granville, la côte se relève, rocheuse. On a vite fait le tour du petit port de Granville ; un avant-port

de 13 hectares, deux bassins à flot, de 3 hectares chacun, dont les quais, au sud, s'appuient sur la digue Alexandre III. Un service régulier de la « South-Western Railway » met le port en communication avec Jersey. Le ciment de Boulogne, les pétroles du Havre et leur cortège habituel de farine et de pâtes alimentaires s'y donnent rendez-vous avec les nitrates, les phosphates de Tunisie (16 000 tonnes), les pyrites d'Espagne et le sel d'Ars-en-Ré et de Port-de-Bouc, les charbons britanniques et les bois du Nord. Au départ : des produits agricoles, à destination de l'Angleterre, et des salaisons. Granville, en effet, arme des voiliers pour les Bancs, et, bien qu'il soit loin d'égaler celui de Fécamp ou celui de Saint-Malo, son trafic morutier compte parmi les plus importants : 2 700 tonnes en 1910. Il existe une sécherie à air libre et à vapeur. Près de là, s'échelonnent une fabrique de superphosphates et d'acide sulfurique, une usine de briquettes, une minoterie, une corderie et des scieries.

Au loin, quelque chose scintille ; approchons : des rayons d'or s'échappent qui abaissent nos paupières ; approchons encore : une statue colossale domine sur les flots ; elle est juchée au sommet de l'abbaye du Mont-Saint-Michel en péril de mer. Des mercantis et des gargotiers ont voulu l'infâme digue, hélas ! trop célèbre, dont il faut que tous les Français dignes de ce nom réclament la prompte démolition. Il est des travaux qui sont néfastes ! Le Mont Saint-Michel se dressait, au début du moyen âge, dans une forêt, la forêt de Scissey, comme, aux temps géologiques, les îles Chausey tenaient à la terre ferme. Celui-là

est une merveille d'art ; celles-ci, un repaire d'ouvriers carriers, de moins en moins nombreux, et de pêcheurs de crevettes et de homards. La baie du Mont-Saint-Michel, endiguée, au dixième siècle, depuis Saint-Meloir-des-Ondes jusqu'à Roz-sur-Couesnon, n'offre d'autres ressources que sa « tangue », sorte de pâte grise de détritus granitiques, ses prés salés où prospèrent des moutons. Les petits cours d'eau, la Sée, la Selune, le Couesnon sont riches en saumons. Avranches vit de ses mégisseries et de ses pépinières ; Pontorson, de son petit port et de ses dentelles.

Un peu plus à l'ouest s'étend, sur 15 000 hectares, le Marais de Dol, ancienne forêt envahie par la mer, puis endiguée ; il fournit un revenu d'environ 2 000 000 de francs : culture maraîchère, extraction d'arbres fossiles (chênes, bouleaux, coudriers, aulnes, appelés dans le pays « bourbans », « canaillons » ou « couérons »), employés pour la marqueterie ou l'ébénisterie.

CHAPITRE X

La Haute-Bretagne

Le littoral breton. — Cancale, Saint-Malo et Saint-Servan ; grains et pommes de terre ; armement des terre-neuviers ; Dinard. — Du Légué-Saint-Brieuc à Lannion ; Paimpol et les pêcheurs islandais.—Morlaix ; beurres et tabac ; nouvelle histoire de grues. — Roscoff ; choux-fleurs et oignons ; le laboratoire de biologie. — La cueillette des goémons et du « lichen » ; amendements marins, iode, brome ; récolte du « mærl ». — De l'île de Batz à l'Aber-W'rach : le Conquet et Ouessant.

Le granit normand annonce le granit breton ; les échancrures modestes de la côte occidentale du Cotentin s'allongent et s'élargissent au pays d'Arvor et figurent des entonnoirs ouverts sur l'océan, avec, en guise de tuyau, une rivière, qui s'échappe des monts d'Arrée ou des Montagnes Noires ; puis, les parois se craquèlent et se lézardent comme de vieux murs ; par les interstices, la mer envoie, à chaque marée, des tentacules liquides en pleine terre ; les deux éléments se pénètrent l'un l'autre en une communion perpétuelle ; les vers et les crustacés marins, en creusant le sable vaseux, frôlent les racines des graminées et des asters, et les grenouilles voisinent avec les crabes.

On appelle *rias* les échancrures dont je parle. Les

rias sont, comme les fjords norvégiens, protégés contre la houle par des îles, des îlots pelés et des récifs : Bréhat défend Lézardrieux, Groix couvre Lorient. Une foule de petits ports, à sec deux fois par jour, s'essaiment à l'intérieur jusqu'à l'inévitable moulin que fait tourner, en tombant dans le ria, la rivière, simple filet d'eau en Haute-Bretagne, petit fleuve, en Basse-Bretagne, assez profond pour alimenter le canal de Nantes à Brest.

Le Breton de la côte, façonné par le milieu, est donc par nécessité un marin. Jeune, il assiste son père comme mousse ; un peu plus tard, il sert dans la marine nationale ; adulte, il est pêcheur, à l'ombre du clocher natal, ou bien loue ses bras à la marine marchande ; vieillard, il redevient pêcheur, tout en maniant, l'été, la bêche. Ce n'est point là le sort de tous. Les uns restent attachés à la barque : petits pêcheurs, sardiniers, thoniers ; les autres préfèrent la charrue ou se livrent à la culture maraîchère ; ceux-ci s'embauchent dans les usines de la côte : friteries de sardines, ateliers, forges ; ceux-là sont à la fois pêcheurs et cultivateurs. En un mot, les moyens d'existence ne varient guère, et, comme la population est très dense, très prolifique et volontiers casanière, la somme de travail à fournir est répartie en un très grand nombre de bras.

Le sol est donc morcelé, la propriété petite et les exploitations limitées. Si, de plus, vous tenez compte de ce que l'arrière-pays est, en général, assez pauvre, surtout au centre de la presqu'île, vous ne serez pas surpris de la pénurie ou de l'insuffisance des lignes de pénétration. Comme en Norvège, chaque fragment de

pays a son petit port, parfois même ses petits ports, modestes instruments d'exportation et de consommation, poussière de ports régionaux semés à la volée. Entre Saint-Malo et le Légué-Saint-Brieuc, s'échelonnent cinq ports : Saint-Servan, Dinard, le Guildo, Erquy, Dahouët. Du Légué à Morlaix, le littoral est troué de sept ports : Binic, Portrieux, Paimpol, Pontrieux, Tréguier, Perros-Guirec, Lannion. Et quand on vous pose cette question : quel est le port régional de la Haute-Bretagne ? Est-ce Saint-Malo ? Est-ce Morlaix ? répondez : c'est Saint-Malo, c'est Morlaix et ce sont tous les autres ! Brest est un port de consommation et de transbordement de quelque ampleur : cela ne l'empêche pas d'être flanqué de trois acolytes, Le Conquet, Landerneau et Châteaulin-Port-Launay. Plus bas, Loctudy, Pont-L'Abbé et Quimper se cramponnent à la même ligne. Nantes, grande ville et grand port industriels, n'a même point droit au titre de port régional de toute la Basse-Bretagne : il n'en dessert qu'une partie. Dans de pareilles conditions, le bornage et le petit cabotage sont seuls possibles : petits lambeaux de territoire, faibles moyens de pénétration, petits ports, petits bateaux. Aussi bien l'étude qui suit va-t-elle vous en convaincre aisément.

Les parcs à huîtres de Cancale s'étendent sur une superficie de 172 hectares et occupent au moins six cents femmes et enfants. Ils sont à la fois parcs d'élevage et parcs de dépôt. Les petits sloops porteurs d'huîtres profitent de la haute mer pour naviguer au-dessus des parcs et jeter à la mer, aux endroits marqués par des repères, leur cargaison. La grande pêche annuelle ou « caravane » a lieu fin avril. Les

huîtres cancalaises contribuent à l'approvisionnement des halles de Paris et des grandes villes du nord-ouest. On en expédie également par mer de la petite station de La Houle 500 à 550 tonnes à Courseulles. La Houle demande, par ailleurs, ses farines et ses charbons au Havre, à Cherbourg et à Tréguier.

Au couchant de Cancale, la côte se plisse ; là-bas, dans la brume teintée d'émeraude, on dirait que les granits dessinent un vaste cirque emprisonnant des entassements de rochers et de pics : c'est le corset de pierre de Saint-Malo, ce sont ses maisons collées les unes contre les autres, ce sont ses églises. De l'ancien nid de corsaires, il reste des murailles, des tours, des admirables navires de course à voile ou « bisquines » et des marins intrépides. Les relations internationales du port s'étendent de l'Angleterre à la Russie, en passant par la Belgique et les Pays scandinaves ; les relations nationales, de Dunkerque à Marseille.

L'avant-port s'ouvre largement dans un grand bassin de marée de 14 hectares, où accostent les steamers de Jersey et de Southampton. Il communique, au nord, par un sas, avec un bassin à flot de 17 hectares et de 7 m. 50 de profondeur, et au sud, avec un autre bassin à flot, de 11 hectares, affecté au port de Saint-Servan. Entre les deux sas, règne une digue-promenade limitant un vaste réservoir de chasses. Outre le second bassin à flot, Saint-Servan possède trois ports minuscules ; l'un près du chenal de Saint-Malo et au bout de l'anse des Sablons ; l'autre, appelé port Saint-Père, creusé à même la petite presqu'île du Fort de la Cité ; le dernier, appelé port de

Solidor, aux pieds de la célèbre tour du même nom.

Saint-Malo sert de débouché à la région de Rennes : une ligne de chemin de fer et le canal d'Ille-et-Rance rendent les communications faciles, et la fondation récente d'une société de transports avec chalands à moteur ne peut qu'accroître les transactions. Les minerais de fer et les ardoises de la contrée, les beurres, les cochons vivants, le lard, les pommes de terre blanches trouvent en Angleterre un écoulement à peu près invariable. Des cargaisons entières de pommes de terre transitent à Liverpool — ou au Havre — pour être dirigées sur la Côte-Ferme et le Brésil. A Rio de Janeiro, on mange des pommes de terre de chez nous! L'excès des denrées agricoles est distribué dans les petits ports environnants et au Havre, qui fait une notable consommation des avoines et des pommes à cidre malouines.

Par un juste retour des choses, Le Havre pourvoit Saint-Malo d'épices, de café, de pâtes, de farine; il partage avec Blaye les fournitures de pétrole (3 000 tonnes) et avec Dunkerque, Boulogne et les ports d'alentour celles des matériaux de construction (6 000 tonnes), et des engrais chimiques. Naturellement, les pays du Nord importent des bois, et l'Angleterre, de la houille et de la fonte. Ceci se peut mettre en un autre langage. Il y a, dans la ville de Duguay-Trouin, des scieries, des fabriques de briquettes, une fonderie, des chantiers. Les chantiers construisent habituellement des trois-mâts terre-neuviers de 150 à 200 tonneaux, des bricks, des goélettes, des bisquines, des sloops. C'est de l'un d'eux qu'ont

été lancés les deux navires polaires du docteur Jean Charcot, *le Français* et le *Pourquoi-Pas* ?

Enfin, la position géographique de Saint-Malo, aux portes de la Bretagne, de la Normandie occidentale et du Maine, à quelques milles des îles anglo-normandes, lui vaut d'être un port très actif de circulation. Les lignes régulières de Southampton, de Saint-Hélier et de Guernesey transportent respectivement 12000 à 15000 voyageurs, 9000 à 10000 et 220 à 250.

Dans ce dédale de faits, il est bon d'éclairer sa lanterne. A cela suffiront quatre nombres, instruments plus dociles que les allumettes de l'État. Saint-Malo achète, bon an mal an, 300000 tonnes de marchandises à l'étranger et lui en vend 95000. Il tire du pays, par le cabotage national, 40000 tonnes et en place, de-ci de-là, 35000. Sa puissance de répartition sur la côte française est donc faible, aussi faible que sa puissance de pénétration à l'intérieur. Il consomme surtout ; mais, en excellent père, il n'oublie point son enfant adoptif, exilé en plein Atlantique : Saint-Pierre et Miquelon.

Il pourvoit à la plupart des besoins de ces deux îles et leur envoie, au début de la campagne de pêche, deux milliers d'hommes. Voiliers et steamers sont, pour cet objet, mis à profit. Les équipages de goélettes saint-pierraises sont recrutés dans la région malouine. On les parque à bord d'un paquebot à vapeur de 3000 tonneaux. Abrutis par l'alcool, ils se hissent à la passerelle avec leur maigre bagage et leur paillasse, et les « graviers », ceux qui sécheront la morue à terre, s'enfournent, comme eux, dans l'entrepont. « A Dieu vat ! » : c'est leur devise de résignation et de

fatalité. Les pêcheurs, montés sur des voiliers, les précèdent aux Bancs. L'an passé, Cancale-La-Houle, Saint-Malo et Saint-Servan ont armé 114 bateaux et équipé 1 143 hommes, chiffres plutôt modestes. Les 13 000 ou 14 000 tonnes de sel sont expédiées en vrac de Port-de-Bouc, tantôt par les voiliers, tantôt par des « chasseurs ». Les « Banquiers » reviendront, en octobre, décharger les morues vertes à La Rochelle ou à Bordeaux ; mais, il se peut que Saint-Malo, imitant Fécamp, installe une sécherie moderne.

Tout le monde se souvient des récentes grèves des terre-neuviers. Qui avait raison : les employeurs ou les employés ? Je l'ignore ; je ne retiens qu'une des causes du conflit, celle-ci : réclamation véhémente, par les inscrits, du « mille ramené à 25 quintaux » et remise des comptes individuels dans le plus bref délai. Pour comprendre ce que signifient ces formules, il vous faut connaître, en leurs grandes lignes, les rapports des marins et des armateurs.

Les contrats appelés « chartes-parties » — parce que, au dix-septième siècle, on déchirait en deux la pièce, chacun des intéressés en prenant une moitié — sont établis d'après cinq régimes : l'engagement au cinquième, l'engagement au cinquième mitigé, au quintal, au tiers et au mille. Dans l'engagement au cinquième, l'armateur prélève les frais généraux et divise le produit net en cinq ; il garde les quatre cinquièmes et distribue le reste, à raison de deux ou trois parts pour le capitaine, une part et demie pour le second et pour le saleur ; une part et 10 francs pour les patrons de doris ; une part et des fractions de part

pour les pêcheurs, les novices et les mousses. Dans l'engagement au cinquième mitigé, il y a, en plus des parts, des gratifications prises sur le cinquième de l'équipage et payées au mille de morues pêchées. Le quintal, de 55 kilogrammes, vaut de 4 fr. 75 à 10 francs. Avec l'engagement au tiers, les pêcheurs touchent le tiers du produit net de la pêche. Enfin, comme la grosseur du poisson peut varier dans d'assez grandes limites, l'armateur, qui engage au mille, fixe, avant le départ pour les Bancs, quel sera le poids correspondant à cette quantité : le mille sera, j'imagine, ramené à 30 quintaux ; et ces 30 quintaux vaudront une certaine somme.

Tous ces systèmes, considérés isolément, sont compliqués. Mais, souvent ils se mélangent dans la même charte-partie et, toujours, s'empêtrent dans un maquis d'avances consenties aux pêcheurs et qui ont nom : denier à Dieu, pur don, avances perdues, avances à valoir, gratifications. Voici, d'après M. Tual, les salaires moyens d'un patron de doris :

	Engagement au cinquième.	Au tiers.	Au mille.
	fr.	fr.	fr.
Denier à Dieu	25	25	25
Pur don	200		200
Avances	350	A valoir	350
Part	35	475	
Gratification	200	250	350
Total	810	750	925

Quant aux équipages des goélettes saint-pierraises, ils reçoivent, avant leur départ de la colonie, des billets payables à un ou deux mois ; mais, il n'ont pas la

Cliché Neurdein Frères.

Cancale. — Le rinçage des huîtres.

patience d'attendre et les font escompter aussitôt touchés. Il est évident que le contrat de travail, tel qu'il est usité, appelle de profondes modifications. Donc, les grèves renaîtront, les conflits s'élèveront de plus en plus violents. Pour tardives que soient les secousses sociales d'une aussi vieille industrie que la pêche, elles commencent à ébranler le sol de terrible manière.

En face de Saint-Malo, Dinard, station balnéaire aux merveilleux jardins, est en train de ravir à Trouville le sceptre de l'élégance.

Saint-Servan compte comme port, malgré sa proximité de Saint-Malo, l'afflux des maisons nouvelles, qui feront des deux villes une seule ville, et la similitude des transactions : bois du Nord, houilles et fontes d'outre-Manche, sels du Portugal et, comme fret de sortie, des ardoises et des pommes de terre blanches pour l'Angleterre. Le Havre et les ports côtiers envoient des matériaux à bâtir, des peaux, des superphosphates, des pétroles (30 000 tonnes pour le tout), contre des fruits, des farines de seigle, d'orge et d'avoine (5 000 tonnes). Non loin de Saint-Servan, la Société des carrières d'Erquy dirige les pavés qu'elle taille sur Paris par chemin de fer. Le Guildo, Erquy et Dahouët n'entretiennent aucune relation avec l'étranger. Ils se livrent au petit cabotage et au bornage, qui les ravitaillent en houille (5 300 tonnes) et les débarrassent de leurs grains et de leurs pommes de terre (23 000 tonnes).

Le Légué est l'antichambre maritime de la ville de Saint-Brieuc assise sur un magnifique coteau. L'avant-port consiste en un chenal endigué, de 900 mètres de long sur 31 de large et 6 de fond. Le bassin à flot est

relié à la gare centrale par un chemin de fer dont la construction a nécessité de nombreux ouvrages d'art, enjambant la vallée du Gouet ; les quais sont meublés de quelques petits hangars et d'un ou deux appareils de levage. De nouveaux travaux sont décidés : travaux d'amélioration et d'agrandissement. Une compagnie anglaise a choisi Le Légué comme port d'attache ; elle exploite une ligne régulière sur Plymouth et les îles anglo-normandes. A quoi bon énumérer les éléments du trafic : d'un côté, houilles et fontes anglaises, bois russes et suédois, pâte de cellulose finlandaise, phosphates belges, sels portugais et, de l'autre côté, pommes de terre, céréales, œufs et fourrages à l'adresse de Plymouth.

Le cabotage national est très actif. Les deux vapeurs, qui, par Saint-Malo, font le service du Havre et, par Morlaix, le service de Bordeaux, ne manquent jamais de fret ; à l'aller : du blé, de l'orge, de l'avoine, des pommes de terre, des légumes verts, du beurre, du fromage, des œufs, des chiffons ; au retour : des matériaux de construction, de la fonte, du fer, des eaux-de-vie, des pétroles et des vins du Havre, de Rouen et de Bordeaux. D'autres navires arrivent de Dunkerque et de Gravelines avec des superphosphates, de Boulogne avec du ciment, de Régneville avec des pierres à chaux, de Cette et de Marseille avec du sel et du savon. Des sloops et des dundees dispersent à Dahouët, à Paimpol, à Tréguier, à Perros-Guirec, à Lannion le surplus des fers, des fontes, des charbons et des pierres à bâtir. Un grand nombre de sacs de pommes de terre transitent au Havre pour la Côte-Ferme et le Brésil.

La contrée, agricole avant tout, est pauvre d'usines importantes, mais riche en petits ateliers : minoteries et conserves de légumes, tuileries et briqueteries, chiffonneries, tanneries, scieries et papeteries, fonderies et fabriques de brosses et de pinceaux.

En quittant Le Légué pour aller vers Morlaix, vous ne ferez pas une ample moisson de faits nouveaux ; toujours les mêmes marchandises à l'exportation : seigle, orge, avoine, pommes de terre, cidres et poirés ; toujours les mêmes marchandises à l'importation : pierres à chaux (indispensables dans un pays essentiellement granitique), fers, bois, charbon, ciment, superphosphates, sel. Binic ressemble à Paimpol, à Portrieux, à Perros. Seuls, Tréguier et Locquirec jettent une note discordante dans le concert, le premier, avec ses apports de tartrates (1 200 tonnes) de Honfleur et de Granville, le second avec ses envois de dalles schisteuses. L'ensemble des transactions se chiffre par une cinquantaine de mille tonnes, échangées entre ces petits ports, qui ont un pied dans l'eau et un pied en terre, et la côte française depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne.

Sans la pêche, l'existence de la population maritime serait très précaire. Je ne parle pas de la pêche littorale : elle est insignifiante. Les cotres, les « flambarts » et les « vaquelottes » de Cherbourg, les bisquines de Saint-Malo et de Cancale, les lougres de Dinan, les sloops et les « bocks » de Binic, de Lézardrieux, de Bréhat et de Paimpol n'ont rien à envier aux flambarts de Tréguier, aux canots de Roscoff, de Plouescat et du Conquet : maigre butin, pauvre pitance. Je parle de la pêche à Islande.

Elle est concentrée à Paimpol, d'où elle déborde sur Binic, sur Le Légué et sur Dahouët. Certes, l'armement est de moins en moins prospère ; mais, une cinquantaine de goélettes continuent d'appareiller chaque printemps ; Paimpol en fournit les trois quarts. Les goélettes ne mesurent jamais plus de 38 à 40 mètres de long et 7 mètres de large ; elles ont une vergue à la misaine et une flèche au grand mât. En avant, le poste d'équipage ; au centre, les cales à morues et à sel ; à l'arrière, la chambre du capitaine. Quelques lougres et quelques dundees de 26 mètres accompagnent les goélettes. La pêche islandaise ne ressemble pas à la pêche terre-neuvienne : il n'y a point de doris ; le sort assigne à chaque pêcheur sa place le long du bastingage ; l'homme jette sa ligne, tendue par un plomb de 3 kilogrammes, à 40 ou 50 mètres de profondeur et lui imprime un mouvement de va-et-vient vertical, afin d'attirer, sur le lard piqué à l'hameçon, la morue.

Les pêcheurs, gars solides de Paimpol, de Kérity, de Ploubazlanec, sont engagés « au last ». Le last vaut 2 200 kilogrammes ; il est, en général, payé 35 francs au capitaine, 25 francs au second, 22 francs au maître, 20 francs au saleur ; les matelots reçoivent 20 centimes par morue pêchée. Les prix sont moins élevés dans les ports flamands ; mais, là-bas, le last ne contient que 1 620 kilogrammes. Dame Fortune n'est pas plus tendre pour François, de Gravelines, que pour le « grand Yann », de Paimpol.

A l'ouest de l'estuaire du Trieux, la grande pêche est délaissée ; le cabotage reprend ses droits. Morlaix est le pendant du Légué-Saint-Brieuc, comme Brest

Cliché Lévy Fils et Cie.

Une ruelle à Saint-Malo.

correspond à Saint-Malo. Or, la région septentrionale du Finistère est riche. A partir de Lannion, la culture maraîchère est intensive ; de Saint-Pol-de-Léon, à Roscoff, elle s'épanouit en récoltes magnifiques. Les champs et les pâturages de l'intérieur sont, derrière Morlaix, couverts de céréales et de bestiaux. Voilà donc du fret délicat mais abondant.

Morlaix est blotti entre deux pentes de schistes anciens au bout de la rivière, qui, au niveau du viaduc, s'enfonce dans des tuyaux sous la ville. L'*Edouard-Corbière*, le steamer-navette entre le port et Le Havre, arrive en rade le dimanche matin et attend, devant Locquénolé, la marée, pour remonter jusqu'au bassin à flot. Il décharge, par an, 8 000 à 9 000 tonnes ; il en charge 3 000 à 4 000. La maison d'armement Le Gualès de Mézaubran assure les communications avec Bordeaux au moyen de sa ligne du Légué à la Gironde. Les transactions de ces deux services et celles des petits caboteurs à voile se comptent par une vingtaine de mille tonnes à l'arrivée et par 6 000 ou 7 000 tonnes au départ. Ce sont des matériaux de construction, des pierres à chaux de Régneville, des ciments de Boulogne, du sel de Noirmoutier, des vins et des pétroles du Havre et de Bordeaux, des eaux-de-vie, du sucre, du tabac et des épices du Havre, des orges de Lannion, des superphosphates de Dunkerque, de Gravelines, de Calais et de Granville. Ce sont aussi les grains et les choux-fleurs du pays, des œufs, des pommes de terre, des pommes à cidre, des porcs vivants et de la charcuterie, du tabac manufacturé et des bœufs. Autrefois, de nombreux cotres charriaient jusqu'à Bordeaux plusieurs milliers

d'hectolitres d'avoine ; mais, l'abaissement graduel des barèmes du chemin de fer a détruit ce trafic. Une bonne partie des beurres de la région sortent comme marchandises de mer. Morlaix, on le sait, est un grand marché pour le beurre salé ; il s'y vend plus de 1 500 tonnes valant 2 millions et demi de francs. Le Havre transite par milliers des « mahons » — on appelle ainsi les pots cylindriques contenant le beurre — pour le Brésil et les Antilles anglaises.

Le cabotage étranger embrasse la Suède, la Russie, l'Angleterre et la Belgique. Vous mettrez vous-même au-dessus de chaque nom l'affiche qui lui convient : bois du Nord, houille, guano dissous et acide stéarique, superphosphates ; total : 30 000 tonnes. Comme fret de retour, un chiffre ridicule : 235 tonnes de légumes, d'oignons et de beurre pour le Royaume-Uni.

L'importation de tabac et d'acide stéarique répond à l'industrie morlaisienne. La manufacture des tabacs de l'État occupe huit cents femmes et une centaine d'hommes. Elle traite 1 500 à 2 000 tonnes. La fabrique de bougie et de savon, très prospère, place ses produits dans les environs.

Il est bon d'émailler un récit ennuyeux — comme le mien — de quelques anecdotes plaisantes, d'abord parce que « vaut mieux de ris que de larmes escrire », ensuite parce que c'est la meilleure façon de dire des choses déplaisantes. Au mois de février 1905, la Chambre de commerce de Morlaix décida d'acheter deux grues à vapeur sur rails et vota, à cet effet, une somme de 35 000 francs. La solution de quelques difficultés d'ordre technique, suscitées par les chemins de fer, prit cinq mois. A la fin de juin,

l'ingénieur en chef du département fit connaître qu'il restait à remplir les formalités suivantes ; je les énumère, d'après M. Cloarec[1] : 1° production d'un projet détaillé dressé par la Chambre de commerce relativement à l'outillage en question ; 2° examen de ce projet par le service des Ponts et Chaussées ; 3° discussion des conditions financières d'établissement et d'exploitation de l'outillage à créer et de celles de l'emprunt à faire par la Chambre de commerce pour en payer la valeur ; 4° enquête d'utilité publique relative aux installations projetées et à l'établissement des taxes destinées à amortir l'emprunt dont il vient d'être parlé ; 5° préparation du décret destiné à autoriser les installations demandées et la perception des taxes y afférentes.

Naturellement, la Chambre de commerce approuva sur-le-champ le projet. L'administration se mit à l'œuvre.

Un échange actif de lettres s'engagea entre le ministère des Travaux publics, la Compagnie des chemins de fer, la Chambre de commerce par l'intermédiaire du ministère du Commerce (!), pendant que le député de l'arrondissement faisait démarches sur démarches à Paris. Il fallut *un an* au ministère des Travaux publics pour faire connaître qu'il « prenait en considération les dispositions techniques de l'avant-projet qui lui était soumis ». Il annonçait en même temps qu'il attendait que le dossier fût complété pour consulter le ministre du Commerce en vue de l'enquête à ouvrir.

1. Ligue Maritime, novembre 1907.

Après plusieurs démarches nouvelles, — je cite toujours M. Cloarec, — il répondit à la fin de 1906 en faisant diverses observations sur les propositions de la Chambre de commerce. Celle-ci donna immédiatement pleine satisfaction, et, en janvier 1907, le ministère du Commerce informait son collègue des Travaux publics qu'il n'avait aucune observation à formuler au sujet de la mise à l'enquête. Les bonnes gens, d'esprit simple et sain, s'écrieront : « Cette fois, ça y est ! » — « Nenni, braves gens, ça n'y est pas du tout. » L'enquête, décidée en janvier, fut ouverte en mars. Nouvelle correspondance fiévreuse, nouvelles démarches pressantes. Au mois de juin, le dossier de l'enquête fut remis par le ministre des Travaux publics à celui du Commerce, qui en saisit son collègue des Finances. Le député, le président de la Chambre de commerce continuaient leurs visites dans les bureaux des ministères pour hâter (!) la solution. Au mois d'août, le ministre des Finances donnait son approbation. Le dossier, devenu pesant, reprenait le chemin du ministère du Commerce, qui, après l'avoir gardé le temps convenable consacré par des usages séculaires, l'adressait au Conseil d'État. En novembre 1907, il y sommeillait encore. Lorsqu'il en sortira, il lui faudra faire escale dans les susdits ministères et jusqu'à la présidence de la République.

Mais, le constructeur fait savoir que, vu le retard dans la commande, les prix primitivement consentis seront augmentés ; de nouvelles autorisations pour crédits supplémentaires seront donc indispensables... Bref, il aura fallu quatre ans pour acheter deux grues d'une valeur totale de 45 000 francs. C'est à peu

près le temps que la Belgique a mis pour construire le port de Zee Bruges et l'outiller complètement.

Le promontoire de Carentec sépare Morlaix de Roscoff. Roscoff est le type du « port maraîcher ». Il doit ce titre à sa position en plein pays de culture et au surcroît de frais de 7 fr. 25 par tonne qu'entraînerait la dérivation vers Morlaix des marchandises. Un port ! le mot est assez peu modeste pour désigner un simple quai, dépourvu du moindre appareil de levage et où les carrioles des paysans se cognent les unes contre les autres. La municipalité a décidé de construire un second quai à l'ouest du précédent. Certes, la manutention des légumes ne pourra qu'y gagner en célérité et en aisance. De juillet à mars, Roscoff envoie par vapeur à Southampton :

De novembre à mars (Maximum en février-mars), choux-fleurs : 1 900 à 2 000 tonnes ;

De juillet à mars (maximum en août), beurre : 580 à 600 tonnes ;

De juillet à mars (maximum en août et octobre), oignons : 540 à 550 tonnes ;

De juillet à mars (maximum en novembre-décembre), pommes de terre : 210 à 220 tonnes ;

De juillet à mars (maximum en mars), œufs : 70 à 75 tonnes ;

De juillet à mars (maximum en octobre), artichauts : 70 à 75 tonnes.

Et je laisse pour compte les porcs (20 tonnes), les fruits (15 à 20 tonnes), les carottes (8 à 10 tonnes), ainsi que les mêmes légumes transportés par voiliers en Angleterre et dans les ports du littoral et les expéditions par chemin de fer sur Paris. Le marché des choux-fleurs est à Saint-Pol-de-Léon ; il soutient vaillamment la concurrence italienne. Les petits champs

bretons, tout gris derrière leurs murailles de pierres, recèlent plus que de la poésie : de l'argent.

Le vieux repaire de contrebandiers s'est changé en une cité commerçante et... universitaire. C'est à Roscoff, en effet, que se trouve la plus grande station française de biologie marine, véritable prolongement de la Sorbonne vers le littoral. Le « laboratoire Lacaze-Duthiers » a été presque complètement reconstruit par son éminent directeur, M. le professeur Yves Delage, qui, avec une énergie et une persévérance indomptables, s'est donné corps et âme à son œuvre. L'eau de mer est amenée par une pompe électrique dans de vastes cuves en ciment armé, d'où elle est distribuée sous pression dans tout l'établissement. En bas, un immense hall vitré renferme les aquariums et les bacs ; en haut, des stalles de travail pour les savants ; plus loin, la salle des collections et la bibliothèque, la chambre des machines et l'atelier de réparations ; enfin, le laboratoire des élèves, qui préparent la licence ès sciences. Un vivier, bâti en emprise sur la mer, abrite un certain nombre d'espèces animales nécessaires aux recherches. Deux jolis navires à moteur, le *Cachalot* et le *Plutœus*, vont au large chaluter, draguer ou pêcher en surface pour alimenter le laboratoire. De mai en octobre, une centaine de zoologistes et d'élèves y travaillent. Zoologie pure, anatomie, histologie, physiologie, embryologie, biologie, botanique marine : toutes ces sciences y sont cultivées par autant de spécialistes français et étrangers. C'est à Roscoff qu'ont été faits, depuis quelque trente-cinq ans, la plupart des grands travaux zoologiques.

Beaucoup de touristes en promenade à Roscoff confondent le vivier du laboratoire avec le « vivier aux langoustes ». Il n'y a rien de commun entre les deux. Durant la belle saison, on voit, mouillé devant la chapelle Sainte-Barbe, un brick-goélette aux flancs rouges et noirs. C'est un bateau-langoustier à moteur. Il va chercher au Portugal, au Maroc, en Mauritanie, des langoustes ; il les charge vivantes dans une cale spéciale où l'eau de mer a libre accès et les transborde, à son arrivée, dans le vivier. Lorsque les crustacés sont bien sains, ils s'adaptent facilement à leur nouvel habitat. On les laisse « se refaire » et on les vend. Paimpol possède aussi des bateaux langoustiers.

Toutefois, le littoral du Nord-Finistère nourrit de nombreux petits pêcheurs de langoustes, qui sont en même temps agriculteurs. Maître Jacques troque le filet contre la bêche, tourne le dos à la mer et défriche son champ, quand la côte est ravagée par les pieuvres ou que, pour une autre raison, la langouste « ne donne pas ».

Au reste, les petits métiers ne manquent pas. De Tréguier à Brest, on récolte les goémons arrachés par les vagues et on coupe les goémons fixés aux rochers.

Le terme goémon englobe des algues de tous genres, mais surtout des *Laminaires*, des *Himanthalia* et des *Fucus*. Les Laminaires ressemblent à d'immenses boas bruns. Elles n'assèchent presque jamais, et on ne peut parvenir jusqu'à elles qu'au moment des grandes marées d'équinoxe. Elles aiment la roche vive et l'eau agitée. Cependant, on en rencontre sou-

vent, à un niveau supérieur, dans les petites mares littorales, où elles se développent assez bien, pourvu qu'il y ait quelques pierres, de la lumière atténuée et de l'eau fréquemment renouvelée. Les points les plus riches de la côte roscovite sont les nombreux îlots d'écueils, qui se dressent entre l'île de Sieck et le chenal de Roscoff ; le pourtour nord, ouest et est de l'île de Batz ; les îlots de Duon, des Bisayers et du Cerf dans la baie de Saint-Pol-de-Léon.

Les *Himanthalia*, de beaucoup plus menues que les Laminaires, sont localisées immédiatement au-dessus de celles-ci. Il leur faut aussi le roc vif et l'eau agitée ; mais, elles se mettent à l'abri des gros « coups de temps ». Les *Fucus* ou varechs ne prospèrent que dans la zone de balancement des marées. Les touffes, toujours très fournies, s'accrochent où elles peuvent, aux rochers (du côté du large), aux cailloux ensablés, aux lourdes pierres, aux digues, aux estacades. Elles emprisonnent assez d'humidité pour attendre, sans dommage, le retour du flot. Comme les Himanthalia, elles demandent de l'eau agitée.

Selon les vieilles ordonnances royales, la cueillette des goémons n'est permise que du lever au coucher du soleil. Mais, les « braconniers » pullulent qui, avec la complicité d'une nuit sans lune, enfreignent les règlements. Naguère, les gens de Penzé, cachés dans leurs gabarres, comme des brigands calabrais dans leurs rochers, s'en allaient au fil de l'eau jusqu'à l'extrémité orientale de l'île de Batz. Les « iliens », avertis, veillaient ; ils couraient sus aux voleurs ; une bataille s'engageait à coups de poing, à coups de pied, à coups de râteau ; il y avait du sang, quel-

Cliché Neurdein Frères.

Paimpol. — Goélettes islandaises.

quefois des morts. On luttait, à cette époque, pour la propriété ; on lutte maintenant pour des principes : les « rouges » rossent les « jaunes » ; on pratique avec frénésie la grève et le sabotage avec art. Il est indéniable que les mœurs se sont singulièrement adoucies !

La cueillette se poursuit toute l'année ; mais, en mars et en septembre, l'administration autorise, durant trois ou quatre jours, la coupe des goémons. Tout habitant du littoral a le droit d'y participer, et les marins au service peuvent se faire remplacer. Les goémons sont coupés avec des faucilles, rassemblés avec des râteaux, chargés dans des banneaux et étendus, tels quels, sur les terres labourées. Des gabarres pleines remontent la Penzé et vendent leur contenu à raison de 10 à 15 francs ; souvent, elles remorquent des paquets d'*Himanthalia*, véritables radeaux de plantes marines. Il y a une trentaine d'années, les hommes de l'île de Batz jetaient sur des grils chauffés au charbon les algues et les réduisaient en cendres qu'ils vendaient comme engrais. Mais, les pêcheurs prétendirent que la fumée voilait la lumière du phare (?) et exigèrent la démolition des fours.

Dans les arrondissements de Morlaix et de Brest, trois mille personnes sont occupées à la récolte et à la coupe des goémons ; elles amènent à terre ici 50 000 tonnes, là 120 000 tonnes. Dans la Cornouailles et le Vannetais, les quantités sont moindres ; mais, presque tout est brûlé. A Quiberon, par exemple, 20 000 tonnes de goémons produisent 300 tonnes de cendres. On désigne communément celles-ci sous le nom de soude brute. La soude brute, en réalité, renferme les bromures et les iodures extraits de l'eau de

mer par les varechs : c'est pourquoi on la traite dans trois ou quatres usines ; il y en a une à l'Aber W'rach, une au Conquet, deux à Port-Maria et à Saint-Pierre.

On commence par lessiver les cendres, afin d'enlever les sels alcalins : carbonate de sodium, chlorure de sodium, chlorure de potassium, sulfate de potassium ; aussitôt les iodures et les bromures s'accumulent dans les eaux mères. Et c'est de ces eaux mères qu'on retire l'iode. A cet effet, on les évapore avec de l'acide sulfurique pour précipiter tous les sels à l'exception des iodures et des bromures. Puis, le résidu est repris par l'eau et le chlore : l'iode se dépose ; on le recueille, on le sèche et on le sublime dans des cornues en grès chauffées dans un bain de sable. Il est possible de substituer au chlore le bioxyde de manganèse et l'acide sulfurique ou bien le bioxyde de manganèse et le sulfate de cuivre.

L'iode une fois séparé, le fabricant concentre les eaux mères, ajoute du bioxyde de manganèse et de l'acide sulfurique et chauffe : le brome vient se déposer dans un récipient refroidi.

Après les goémons, le « lichen ». Il ne s'agit pas des vrais lichens qui poussent sur les murs, mais d'algues dentelées qui se fixent aux rochers immergés à marée basse. Les principaux gisements se rencontrent autour de l'île de Sieck, de Rech-hier-Doun, sous Saint-Pol-de-Léon, etc. A Roscoff, à l'île de Batz, à Santec, à Laber-Ildut, femmes et enfants arrachent le lichen qu'ils entassent dans des sacs et des paniers, en hâte. Il faut faire diligence pour ramasser une centaine de kilogrammes, car la mer est

pressée. Voici le flot qui s'avance sournoisement, laiteux et sale ; vite, on jette sacs et paniers dans les charrettes et dans les brouettes et on rentre au village. Nos pêcheurs improvisés trient le lichen et l'étendent sur le sable au soleil : en séchant, il blanchit ; on l'empile, alors, dans des sacs et on l'expédie en France, en Belgique et en Allemagne pour différents usages : préparations pharmaceutiques, clarification de la bière, colle et teintures, pâtisseries, confitures.

Enfin, le « mærl ». On appelle en Bretagne, mærl, un mélange d'algues calcaires vivantes et mortes, de sable, de débris de coquilles et de fragments de schistes verdâtres. Lesdites algues, nommées Lithothamnion, sont des petites masses dendroïdes de 1 à 2 millimètres de diamètre. Elles croissent dans les estuaires de l'Armorique occidentale et, par conséquent, n'assèchent jamais ; cependant, elles ne descendent point au-dessous de 25 mètres. Mortes, elles se brisent en petits morceaux, riches en carbonate de chaux — 87 p. 100 environ — et s'amalgament avec le sable charrié par la rivière : d'où l'abondance en calcaire de ce dernier : 70 p. 100.

Le mærl est pain bénit pour un pays granitique comme la Bretagne. Aussi le drague-t-on avec acharnement. Deux cents gabarres, montées par un millier d'hommes, l'apportent à Morlaix, à Penzé, à Brest, où les cultivateurs viennent l'acheter 15 à 20 francs la gabarre, pour le répandre sur leurs terres. Si vous allez vous promener le long de la rivière de Morlaix, vous verrez ces gabarres, ventrues, inélégantes, peintes en noir, pleines à couler bas, tirées par un

cheval de halage. Dans le Morbihan, la récolte est moins active et n'occupe qu'une cinquantaine de pêcheurs. A l'île de Sieck, il n'y a pas de mærl. On le remplace, tant bien que mal, par le sable de la plage, riche en sels calcaires, qu'on charroie dans les champs, exemple suivi, en deçà de Morlaix, à Saint-Michel-en-Grève, par les cultivateurs, qui mettent à profit une plage immense de 600 hectares de sable coquillier.

Nous voilà revenus à Roscoff. Nous allons en repartir et gagner, le long de la côte, Brest.

Au couchant de Roscoff, s'ouvre une baie, qui découvre à toutes les marées : l'Aber. Sable marin aujourd'hui, pâturage demain sans doute, car l'extrémité de la baie, qui s'avance vers Santec, a été convertie en prés salés. L'entrée de l'Aber est flanquée, de chaque côté, de deux bâtiments : l'Institut marin de Roch' Roum, où les personnes faibles de constitution viennent prendre des bains de mers chauds, et le sanatorium de Per Haridi pour les enfants scrofuleux. En face, se profile l'île de Batz, rocheuse et sableuse. Jadis, elle n'était occupée, durant les trois quarts de l'année, que par des femmes : les hommes naviguaient alors au long cours. Souvent, à la veille d'une longue campagne, les trois-mâts mouillaient dans la rade pour un dernier adieu. Malgré la digue de 254 mètres, le port, économiquement parlant, ne compte plus, et les fils des matelots d'autrefois se sont faits, en grand nombre, mariniers. Les habitants vivent des produits de la terre et de la pêche, de la cueillette des goémons, du lichen et du mærl. Pour se chauffer, ils mélangent, pendant l'été, la

fiente des vaches avec de la paille hachée, dont ils font des galettes qu'ils mettent sécher au soleil contre les murs de leurs maisons.

L'île de Sieck possède une petite friterie de sardines. La sardine se rencontre dans toute la Manche ; à Boulogne, on l'appelle célan ; sur les côtes anglaises, pilchard ; mais, elle est, en général, peu nombreuse. Au dix-septième siècle, elle abondait dans la baie de Lannion, puis la déserta, y revint et en partit de nouveau.

Passons, sans nous arrêter, devant Plouescat et Pontusval ; arrivons à l'Aber-W'rach. Non loin du petit port s'élève la fabrique d'iode dont j'ai parlé ; sur la rive droite de l'estuaire, en face de l'usine, s'étalent des parcs où l'on élève des huîtres d'Auray. Les quelques sloops qui accostent apportent des superphosphates flamands et normands pour la région agricole de Landéda et de Lannilis, de la soude, du sel de l'île de Ré ; ils emportent des engrais de goémons. Ces humbles barques eussent pu se muer en grands paquebots, si le gouvernement avait adopté certain projet tendant à faire de l'Aber-W'rach un port transatlantique. Mais, ce lambeau de village, décroché de Landéda et tombé, comme une avalanche, au bord de l'eau, continuera de sommeiller, cependant que l'ancien navire-école, la *Melpomène*, ancré dans le chenal, continuera de pourrir.

Le mouvement maritime du Conquet est plus actif : 1 300 à 1 400 tonnes de houille, de soude, de langoustes, de homards et de crevettes roses, à l'arrivée, et autant de matériaux à bâtir, au départ. Le pays, d'ailleurs, est riche en carrières. Laber-Ildut et

l'île Melon, au nord du Conquet, expédient en Angleterre et en Normandie des granits.

De l'autre côté des passes du Four, se dresse Ouessant, l'Enez-Heussa, l'île d'épouvante qui doit son surnom aux tempêtes qui l'assaillent. La propriété y est divisée à l'infini. Les femmes récoltent des pommes de terre et de l'orge et font paître, à l'abri de levées de terre et de pierres, des troupeaux de moutons — on en compte 5 000 à 6 000 — tous de petite taille. Les hommes sont, sans exception, pêcheurs ou matelots.

CHAPITRE XI

La Haute-Bretagne (*suite*)

Brest : l'arsenal. — Quelques mots sur nos unités navales. Le port marchand ; Brest-transatlantique.

Le port militaire de Brest est situé au fond d'une rade profonde et très vaste, qui communique avec la mer par le Goulet, chenal d'environ 2 kilomètres de large. Il couvre les deux versants de la Penfeld, rivière sinueuse et profonde de 10 à 13 mètres, à marée basse. Aussitôt après le pont-tournant, vous voyez, à droite, une série de bâtiments : ateliers de voilerie et de cordages, corderie, hôpital, scierie, atelier des chaloupes, cales de la boucherie. Dans un élargissement de la rivière sont creusés les bassins de radoub du Salou. Sur l'autre berge de la Penfeld, vous remarquez, en allant vers la rade, les cales de lancement de Bordenaves, les ateliers des machines et de la grosse chaudronnerie, appelés ateliers du Plateau-des-Capucins, les bassins de Pantaniou, les magasins d'approvisionnement et la manutention militaire. Tel est l'arsenal.

Brest est à la fois un grand port de construction et le principal centre d'entretien et de ravitaillement de notre flotte dans l'océan. Les chantiers ont générale-

ment un cuirassé en montage sur cale et un autre en achèvement à flot. Jusqu'à ces dernières années, le temps total nécessaire à la construction dépassait quatre ans. Il est à peu près certain que, pour le cuirassé *Jean-Bart* et pour ceux qui suivront, cette durée sera réduite à deux ans.

L'arsenal étant devenu insuffisant, on a comblé les terrains de Lanninon, qui se trouvent sur le côté nord de la rade, près de l'embouchure de la Penfeld, et l'on doit y construire des appontements, des ateliers de réparation et des magasins de ravitaillement. C'est dans ce nouvel arsenal, extérieur au port, que sont actuellement groupés les contre-torpilleurs, les torpilleurs et les sous-marins. On y creusera aussi, prochainement, de grands bassins de radoub, car la place manque dans la Penfeld et la largeur de la rivière est insuffisante pour permettre aux cuirassés modernes de tourner, même à marée haute. Devant l'arsenal et les installations de Lanninon, on a élevé des digues pour protéger des coups de vents les bâtiments-écoles et les principales unités de l'escadre.

Les navires de combat modernes peuvent être rangés en deux grandes catégories : les bâtiments de flottille, destinés à harceler l'ennemi et tenter de le torpiller ; les bâtiments d'escadre, destinés à prendre l'offensive en toutes circonstances et détruire les escadres ennemies au large. Au premier groupe, appartiennent les contre-torpilleurs, qui accompagnent les escadres, les torpilleurs et les sous-marins, qui assurent la défense des côtes. Au second groupe, appartiennent les cuirassés et les croiseurs cuirassés, qui forment le « corps de bataille ». Il arrive que les croiseurs cuirassés servent

Cliché Lévy Fils et Cie.

Sur la Côte bretonne. — Brûleurs de goémon.

d'éclaireurs; mais, normalement, les « reconnaissances » sont effectuées par les contre-torpilleurs et les grands paquebots postaux, mobilisés en temps de guerre. Il est aisé de déduire de la fonction de ces navires leurs caractéristiques générales.

Les contre-torpilleurs sont de petits bâtiments légers, très rapides, armés de canons de faible calibre, pour repousser les contre-torpilleurs ou torpilleurs ennemis, et de tubes lance-torpilles, afin de pouvoir lancer contre les cuirassés du corps de bataille des torpilles, qui éclatent au choc contre la coque, au-dessous de la flottaison. Les torpilleurs ne diffèrent des contre-torpilleurs que par leur moindre tonnage : ils sont, en effet, trois à quatre fois plus petits. Les sous-marins ont les mêmes moyens offensifs : les torpilles. Mais, c'est, à l'inverse des torpilleurs, pendant le jour qu'ils opèrent, car leur immersion les rend pour ainsi dire invisibles.

Suivant une juste expression de mon excellent ami, M. Chollet, un cuirassé est un affût flottant. Comment est fait cet affût ? quels canons porte-t-il ?... Toutes les parties d'un cuirassé ne sont pas également protégées. Celles où la protection est indispensable sont les « œuvres vives », c'est-à-dire la carène, la flottaison, les organes vitaux, tels que chaudières et machines, l'artillerie et les soutes à munitions, enfin le commandement. La protection des œuvres vives contre les torpilles est assurée par une *triple coque*. La coque extérieure est entourée, à environ 1 m. 50 de distance, par une coque intérieure étanche, elle-même renforcée à l'intérieur par une cloison longitudinale légèrement blindée. L'espace compris entre ces diverses coques

est partagé par des cloisons en un très grand nombre de petits compartiments. Si donc la coque extérieure, ou même la seconde coque, est trouée, l'eau n'envahit qu'un espace très restreint. La cavité intérieure, qui contient les principaux organes de propulsion et de direction du navire et les soutes, est, elle aussi, partagée par des cloisons étanches transversales en quelques grands compartiments, que l'on peut isoler les uns des autres en fermant les portes étanches. La flottaison est protégée contre les projectiles par une épaisse *ceinture cuirassée*, qui s'étend sur toute la longueur du navire, depuis 1 m. 60 au-dessous de l'eau jusqu'à 2 m. 40 au-dessus. La cavité intérieure, dont vous avez vu plus haut la protection latérale, est mise à l'abri des projectiles, qui tomberaient verticalement, au moyen de *deux ponts blindés*. L'espace compris entre les deux ponts est, comme la coque, divisé en compartiments.

L'artillerie des cuirassés se compose d'un certain nombre de canons renfermés, le plus souvent par paires, dans les *tourelles cuirassées*. Autrement dit, les canons sont placés sur une plate-forme tournante surmontée d'une coupole blindée, où sont ménagées les ouvertures nécessaires au pointage. La plate-forme repose sur un tube appelé *fût-pivot*, qui descend jusqu'aux fonds du navire et dans l'intérieur duquel montent les munitions. Le fût-pivot est protégé, depuis le pont blindé inférieur jusqu'à la tourelle, par un tube fixe fortement cuirassé qui l'entoure. Les soutes à munitions, placées dans les fonds du navire, ont la même protection que les « organes vitaux ». Quant au commandant, il est à l'abri, pendant le

combat, dans une coupole cuirassée fixe appelée *blockhaus*, soutenue par un tube cuirassé, qui descend jusqu'au pont blindé inférieur et dans lequel passent toutes les transmissions d'ordres.

Les canons se répartissent en trois catégories : la grosse artillerie comprend les calibres de 240 millimètres-274,4-305-340 ; la moyenne artillerie, les calibres de 100 millimètres-138,6-164,7-194 ; l'artillerie légère, les calibres de 37 millimètres 47-65-75. La pièce de 305 millimètres, la plus grosse actuellement en service sur les cuirassés, pèse environ 45 000 kilogrammes ; elle mesure 13 mètres de longueur ; elle lance un projectile de 340 kilogrammes avec une vitesse initiale d'environ 1 000 mètres à la seconde ; elle tire, en moyenne, un coup par minute. Le monte-charges, qui transporte les munitions de la soute à la tourelle, est manœuvré électriquement et, en cas d'avarie, à bras. Lorsqu'il arrive au sommet de sa course, le projectile en est mécaniquement retiré et transporté devant la culasse de la pièce, puis refoulé dans l'intérieur. On introduit ensuite la charge de poudre contenue dans des sacs en parchemin ou *gargousses*. Le poids de la charge pour un canon de 305 est de 100 kilogrammes. La pièce étant chargée, on ferme la culasse (une culasse pèse près de 1 000 kilogrammes) et on pointe à l'aide de la lunette. Les canons qui peuvent être chargés directement à bras, tirent beaucoup plus vite. L'artillerie légère, destinée à détruire les unités de flottille, ne comporte pas de protection. Les pièces tirent des obus dont le poids varie de 1 à 4 kilogrammes et au nombre d'environ vingt par minute. Dans un cuirassé type *Danton*, il

y a des canons de 305 à l'avant et à l'arrière, des canons de 240 au milieu du bateau et au niveau de la première et de la cinquième cheminée.

Tels sont ces monstres de fer, qui, avec notre armée, constituent notre sauvegarde. Les croiseurs cuirassés ont une protection du même genre que celle des cuirassés ; mais, elle est moins efficace ; leur artillerie est moins puissante, mais leur vitesse est supérieure, et la capacité de leurs soutes au charbon plus grande. Autrement dit, leur « rayon d'action » est plus considérable. On entend par rayon d'action le nombre maximum de milles que peut parcourir un navire avec la quantité totale de charbon embarqué à bord. Un cuirassé, filant 12 nœuds, aura un rayon d'action de 8 000 milles ; à 18 nœuds, il ne pourra couvrir que 2 000 milles, soit quatre fois moins.

En outre de la flotte de première ligne ainsi composée, la France possède des navires plus anciens : des garde-côtes cuirassés, qui, plus faibles et moins rapides que les cuirassés d'escadre actuels, formeraient avec les vieux cuirassés non déclassés une flotte de seconde ligne encore puissante ; des croiseurs protégés par un pont cuirassé et un cloisonnement intérieur, mais sans cuirasse verticale ; et des canonnières, qui ne peuvent plus prendre rang en combat d'escadre et sont affectées à des services coloniaux. A Cherbourg comme à Brest, vous verrez certains de ces navires démodés au fond de l'Arsenal. Ce n'est point pour eux que les agrandissements de Lanninon ont été faits ; ce n'est pas pour eux que le port de guerre brestois semble sortir de la Penfeld et aller au-devant du port de commerce.

Le port marchand est un immense bassin rectangulaire de 41 hectares et de 2 km. 750 de quais, dominé au nord par les hauteurs qui couronnent le cours Dayot, limité à l'est par une jetée, construite en pleine eau, longue de 450 mètres et sur laquelle on établira de nouveaux quais avec des souilles à 15 mètres au-dessous de la basse mer; au sud, par une digue de 1 000 mètres, et à l'ouest par une jetée identique à celle de l'est. Pour la construction du futur quai de la jetée, qui a été récemment l'objet d'un rapport favorable, la dépense est évaluée à 3 135 000 francs. Deux passes le font communiquer avec la rade : la passe de l'ouest, située entre la digue et la jetée ouest, est large de 140 mètres ; la passe de l'est, en regard de la précédente, est plus petite de 20 mètres. Un vaste terre-plein divise en deux parties le port. Il se détache des quais du nord et présente un petit bassin creusé à même ses assises et ouvert au sud. Entre le terre-plein et la jetée ouest, il y a trois havres minuscules, fréquentés des petits caboteurs. Entre le terre-plein et la jetée est, il y a des quais et une grande forme de radoub de 225 mètres, qui, je crois, n'est pas encore terminée. Récemment, on a élevé de nouveaux ouvrages. Non loin de l'extrémité occidentale de la digue sud, part une seconde digue, qui s'avance dans la rade; elle se recourbe et se termine par un musoir, qui fait face à celui de la digue de Lanninon dont j'ai déjà parlé.

Brest est un port de consommation et de transit. La maison Chevillotte assure les services de cabotage sur Dunkerque, Boulogne, Le Havre, Granville, Saint-Malo, Douarnenez, Nantes, Bordeaux, Oran et

Alger. La « Compagnie brestoise de navigation à vapeur » relie Brest avec Dunkerque, Boulogne, Cherbourg et Bordeaux; la Compagnie Worms, du Havre, avec Le Havre et Bordeaux ; la « Société des vapeurs brestois », avec le Fret, Plougastel, Chateaulin-Port-Launay et Douarnenez; enfin, le « Great Western Railway », avec Plymouth. De nombreux cargos étrangers apportent de Belgique et d'Allemagne les superphosphates ; d'Algérie et de Tunisie, les vins, le blé, les phosphates, le liège, l'alfa, le son ; d'Angleterre, la houille, le fer, la fonte, les chaînes, ancres, câbles, le son ; de Suède et Norvège, les bois et la glace naturelle ; de Russie, le froment, le goudron minéral ; d'Espagne, les pyrites ; du Portugal et du Maroc, les langoustes.

Mais, tous ces apports sont assez faibles et extrêmement variables, ce qui montre clairement que Brest n'est pas un marché. Ajoutez à ces marchandises étrangères celles qui sont amenées par le cabotage national : 120 000 tonnes en moyenne. Les plus gros fournisseurs sont Dunkerque avec des grains, des fontes, du bois, des engrais, des nitrates, de la soude, de la paraffine, du sucre, du salpêtre, de la chicorée ; Bordeaux avec des vins, des huiles minérales, des eaux-de-vie ; Nantes avec des pièces de machines et du sucre ; Boulogne avec du ciment ; Le Havre avec du café, du coton, du saindoux, du suif, du pétrole. Le sel provient d'Ars-en-Ré. Les ports bretons expédient le surcroît de blé, d'orge et de seigle. Douarnenez, Concarneau envoient, en transit, une notable partie de leurs conserves de sardines. Un seul port méditerranéen intéresse Brest, c'est la

Seyne, d'où sortent, à destination de l'arsenal et des ateliers de construction métallique, 700 à 800 tonnes de machines. Remarquez que Le Havre, ici comme partout, se distingue par le prix élevé de ses apports, mais qu'il est battu, sur le terrain du tonnage, par Dunkerque et par Bordeaux.

Aussitôt débarquées, ces marchandises se partagent en trois lots : les unes vont à la consommation locale ; les autres sont traitées sur place par les industries de la ville et des environs ; les dernières sont distribuées dans la région. Laissons de côté le commerce en gros et en détail ; occupons-nous seulement des usines et du transit.

La fabrique de briquettes et d'agglomérés compte quatre-vingts ouvriers, qui touchent un salaire quotidien de 4 fr. 50. Les deux scieries à vapeur réunies ont à peu près le même effectif. A côté, une fabrique de bougies, de chandelles et de savons ; plus loin, des ateliers de constructions métalliques. Les phosphates tunisiens sont convertis en superphosphates (1 300 tonnes) par l'annexe d'une maison granvillaise; l'acide sulfurique, tiré des pyrites espagnoles, est utilisé par la manufacture nationale du Moulin-Blanc, qui, avec le salpêtre dunkerquois et le coton havrais, confectionne l'admirable poudre que, certes, l'Europe ne nous envie point. Les « Moulins brestois », établissement de 3 000 mètres carrés, possèdent des silos d'une contenance de 40 000 sacs de blé ; ils produisent, en vingt-quatre heures, 450 quintaux de farine. La « Société brestoise de conserves » met en boîtes poissons, viandes et légumes. En 1910, elle a livré 77 tonnes de sardines salées, 10 tonnes de sardines à

l'huile, 20 tonnes de thon à l'huile, 40 tonnes de bœuf, 100 tonnes de légumes. Elle emploie cent cinquante ouvriers, hommes, femmes et enfants.

Arrivons au transit. Brest distribue aux petits ports voisins la plupart des objets qu'ils ne produisent pas et dont il n'a que faire. Le Faou, Châteaulin-Port-Launay, Landerneau, Camaret, Douarnenez, et Audierne, reçoivent de Brest 20000 tonnes de denrées diverses[1]. A Loctudy, Brest est battu par Lorient (34 tonnes contre 222); à Quimper, par le groupe Bordeaux-Blaye-Caverne (260 tonnes contre 1070); à Concarneau, son influence est nulle. En revanche, je le répète, une notable partie des conserves de sardines et de thon préparées à Camaret, à Morgat, à Douarnenez, à Audierne, etc., transitent à Brest et sont dirigées sur Le Havre ; mais, Concarneau écoule la plupart de ses produits sur Nantes et sur Bordeaux. Les conserves, les seigles, les orges, les pommes de terre, les fruits du pays sont à Brest le fret de retour ordinaire, ainsi que les ferrailles achetées par les Forges d'Hennebont. Le tout représente 45000 tonnes, réparties entre Dunkerque,

1.

	Arrivages à Brest	Sorties de Brest pour Landerneau, (Douarnenez, Audierne, etc.)
Matériaux à bâtir.	18 662 tonnes.	2 436 tonnes.
Fontes, fers. . .	4 300 —	1 976 —
Huiles minérales.	3 066 —	405 —
Chicorée	939 —	114 —
Café	291 —	116 —
Sel	1 737 —	163 —
Huile d'arachide.	617 —	200 —
Eau-de-vie	6012 —	2 100 —

Cliché Neurdein Frères.

Brest. — Le pont tournant et l'arsenal.

Bordeaux, Le Havre et les petits ports du littoral armoricain. Le rôle du canal de Nantes à Brest est à peu près insignifiant.

Quant aux exportations à l'étranger : viande fraîche de porc, conserves de poissons, farine de froment, fruits de table frais (fraises de Plougastel : de 1 500 à 1 800 tonnes), légumes frais (de 400 à 850 tonnes), pommes de terre, drilles, ferrailles, superphosphates, résidus de pyrites (de 3 000 à 5 000 tonnes), extraits de bois de teinture (de 2 500 à 3 600 tonnes), elles atteignent en tout, 26 000 tonnes : maigre pitance. Le fret le plus intéressant est fourni par les fraises de Plougastel-Daoulas, région merveilleusement fertile, qui exporte en Angleterre ses fruits succulents ; elle produit plus de 2 000 tonnes de fraises, et, durant la saison, deux cargos à vapeur suffisent à peine au trafic hebdomadaire.

Ah ! si tout l'arrière-pays brestois était aussi riche en mines, en houille, en usines qu'il l'est en fraises, le port prendrait, certes, un essor formidable, comme Dunkerque, comme Caen. Mais, qu'il en est loin ! Port régional, il est insignifiant : il s'efface devant Saint-Malo, le Légué-Saint-Brieuc et Morlaix. Port commercial, il n'existe pas et n'offre pas la moindre ébauche du moindre marché. Cependant, la nature l'a doté d'une rade majestueuse, et les Brestois se sont dit : « Elle mérite, cette rade, un sort meilleur que celui qui lui est dévolu. Puisqu'elle peut abriter des flottes entières, pourquoi les cuirassés et les croiseurs ne laisseraient-ils pas quelques places pour les paquebots ? » Ils ont cherché ; ils ont déclaré : « Faisons Brest port transatlantique. »

Et Brest est devenu port transatlantique. C'était en 1865. Les représentants du Finistère avaient obtenu du gouvernement qu'il imposât à la Compagnie générale transatlantique une *escale* à Brest. Pendant neuf ans, les paquebots, au cours de leur traversée le Havre-New-York et retour, mouillèrent dans la rade. Les résultats furent déplorables. Naufrages et échouages furent si nombreux qu'en 1898, « le Comité des assureurs de Paris » signalait au ministre du Commerce les graves inconvénients de Brest et réclamait une élévation des primes d'assurance. Les écueils, les courants, les tempêtes, la brume, le *crachin* défendent admirablement Brest port de guerre, mais ruinent à l'avance Brest-transatlantique.

Les Brestois protestèrent contre la suppression de l'escale : ils protestent encore ; ils s'accrochent à toutes les planches de salut qu'ils trouvent : cloches sous-marines, télégraphie sans fil, trains extra-rapides, etc. J'ai bien peur que toutes ces planches ne soient branlantes.

« Il résulte, écrit M. Jules Charles-Roux, des tableaux publiés en 1874, et dressés d'après la marche des paquebots, que les dépêches expédiées de Paris sur New-York par Brest arrivaient à destination dans un temps moyen de 314 heures, et celles partant du Havre, par traversée moyenne, en 308 heures ; que les dépêches de New-York à Paris par Brest arrivaient à destination, en 275 heures ; celles de New-York à Paris par Le Havre, en 269 heures. Aussi, à l'époque où existait l'escale de Brest, la majeure partie de la correspondance française était emportée du Havre par un steamer allemand... Les avantages d'une plus

courte traversée étaient compensés par l'insuffisance des moyens de transport de la voie ferrée et par les difficultés d'accès du port de Brest. »

Depuis cette époque, la vitesse des trains s'est accrue comme celle des paquebots. Or, plus la vitesse augmente, plus la différence en milles entre les routes Brest-New-York et Havre-New-York est rapidement parcourue et plus la situation du Havre, par conséquent, s'améliore. « En effet, dit M. Louis Brindeau, sénateur de la Seine-Inférieure, à l'allure de 12 nœuds, la distance de Brest à New-York était parcourue en 246 h. 6 et celle du Havre à New-York en 260 h. 24, ce qui constituait en faveur de Brest, pour le trajet maritime, un avantage de 14 h. 18. Or, à la vitesse de 24 nœuds, la durée du trajet Brest-New-York n'est plus que de 123 heures et quelques secondes, et celle du trajet Havre-New-York, de 130 h. 18. La différence entre Brest et Le Havre n'est donc plus que 7 h. 18. Or, le trajet en chemin de fer de Brest à Paris étant actuellement de 10 h. 1/2 par train rapide, et celui du Havre à Paris de 2 h. 45, Le Havre bénéficie, de ce côté, d'un avantage de 7 h. 45. En conséquence, sur l'ensemble du trajet maritime et terrestre (123 heures + 10 h. 1/2 = 133 h. 1/2 pour Brest; 130 h. 18 + 2 h. 45 = 133 h. 3 pour Le Havre) l'avantage reste au Havre[1]... » Il est bon d'ajouter que ces calculs impliquent l'identité absolue des conditions nautiques de Brest et du Havre. Or, vous savez que cela n'est pas.

Ce qui importe, c'est de raccorder, à travers l'océan,

1. Brindeau. *Le Port du Havre*. Le Havre, 1907.

les grandes lignes de la circulation humaine. Les grands ports doivent donc être situés le plus près possible des grands centres du continent et des grandes routes transocéaniques. Brême et Hambourg, rejetés à l'est de l'Europe, se sont empressés d'établir deux escales à Cherbourg et à Boulogne, voisins de Paris. « Si les paquebots de la Compagnie Hambourgeoise et du Lloyd de Brême, dit M. J. Charles-Roux, touchent à Cherbourg pour y débarquer les passagers et les dépêches à destination de la France, *c'est surtout parce que Cherbourg est le port français qui les écarte le moins de leur route*, comme Plymouth est, pour la même raison, le port anglais où ils accostent en Angleterre. Il convient de remarquer, d'ailleurs, que ces paquebots ne touchent pas au Havre, la pratique de ce port et la touchée à Cherbourg s'excluant réciproquement dans les services étrangers transatlantiques. » Southampton, distant de Londres de 110 kilomètres seulement, par conséquent port de vitesse de la capitale britannique, à proximité de Cherbourg, s'est substitué à Liverpool, éloigné de Londres de 280 kilomètres, comme port d'attache de la « White-Star line ». De son côté, l' « American line » s'est installée à Southampton. Et cependant le trajet Southampton-New-York est plus long que le trajet Liverpool-New-York.

C'est la Manche qui est le véritable champ de la concurrence internationale. C'est donc sur les ports de la Manche que doivent porter nos efforts.

Cliché Neurdein Frères.

Douarnenez. — Le séchage des sardines.

CHAPITRE XII

La Basse-Bretagne

Les pêcheurs-sardiniers; comment on fait les conserves de sardines; les ouvrières et les soudeurs; la production sardinière.—Comment on fait les conserves de thon; pêche d'hiver et pêche de printemps.—Le bornage et le cabotage le long de la côte; Châteaulin et Douarnenez; la rogue; les goémons.—Loctudy et ses pommes de terre; Quimper et son commerce; Concarneau.

De Camaret au Croisic, il n'est point de petit port qui ne pêche et ne prépare la sardine; mais, les deux centres les plus importants sont Douarnenez et Concarneau. Figurez-vous être à Douarnenez.

Les chaloupes non pontées, à deux mâts et à deux voiles, portant chacune de cinq à dix hommes, prennent leur essor le soir, au moment du flux. Elles vont passer la nuit sur les lieux de pêche : à l'orée de la baie ou dans l'anse de Dinan. Le lendemain, à l'aube, elles « filent » derrière elles leurs tessures de filets bleus, qui pendent en nappes verticales. Quelques poignées de rogue, jetées à droite et à gauche de la tessure, font « lever » les sardines, qui se prennent dans les mailles par les ouïes. On tire à bord les filets; on « démaille » les poissons et... ainsi de suite. A la fin de la journée, on rentre au port; des vieilles femmes, employées à titre de « com-

mises » par les « confiseries[1] », aux gages de 500 à 600 francs, se tiennent sur le môle et achètent, à l'arrivée des barques, les sardines.

Quelle est l'organisation économique de ces pêcheurs ? La plus simple du monde. Sur 700 bateaux inscrits au port de Douarnenez, 40 à peine appartiennent à des armateurs. Chacun des autres est la propriété d'un ou de plusieurs patrons. Les patrons équipent leurs chaloupes en cordages, voiles et filets ; les frais généraux payés, les bénéfices se partagent en deux : une moitié pour le patron, une moitié pour les hommes. Je précise ces indications en mettant sous vos yeux le budget de deux familles de Tréboul, choisies l'une parmi les pires, l'autre parmi les meilleures, d'après M. Nicolas, instituteur-adjoint à Tréboul. Famille V... : le père, quarante-cinq ans, fainéant et ivrogne invétéré, fait partie d'un équipage et pêche irrégulièrement la sardine ; la mère, trente-huit ans, travaille dans une usine sardinière ; les deux aînés des sept enfants sont placés, le premier comme novice à bord, le second comme apprenti à l'usine. Famille M... : le père, trente-huit ans, intelligent, laborieux, habile, propriétaire de son canot, pêche, en été, la sardine et le maquereau, en hiver, la raie ; la mère s'occupe du ménage et confectionne les habits des enfants : trois garçons et deux filles ; l'aîné des garçons, âgé de quinze ans, travaille avec son père ; l'aînée des filles, âgée de seize ans, assiste sa mère ; le père et la mère louent une partie de la

1. Usines sardinières, friteries, confiseries sont des termes synonymes.

maison à deux familles de pêcheurs. Les budgets s'établissent comme il suit :

Famille V...				Famille M...			
Recettes.	fr.	Dépenses.	fr.	Recettes.	fr.	Dépenses.	fr.
Gain du père. . .	180	Nourriture.	380	Gain du père. .	1500	Nourriture. .	900
Gain de la mère . .	80	Logement.	40	Gain du fils aîné. . .	600	Logement (maison héritée des parents) .	0
Gain des enfants .	215	Chauffage (maraude) . . .	0	Revenu de propriété .	220	Chauffage. . .	150
		Eclairage .	30			Eclairage	80
		Habillement . .	50			Habillement .	250
		Cabaret. .	100			Café, vin, eau-de-vie . .	80
						Prévoyance. . .	150
	475		600		2320		1610
Déficit : 125 francs (dus au boulanger).				Bénéfice : 710 francs (employés à l'achat de propriétés).			

La vérité — en temps de pêche moyenne — est entre ces deux extrêmes. Certes, ce ne sont point des fortunes qu'apportent les flots ; mais, ce n'est pas la misère noire, sur quoi, à maintes reprises, se sont apitoyés les journaux ; le vieil aphorisme est encore vrai : la misère réelle se cache ! La cause première des crises sardinières est la concentration, dans une région relativement petite et sur une bordure littorale étroite, de plus de deux cent mille individus, qui

s'étouffent par leur nombre même : *ils sont trop pour trop peu de chose*[1].

Après le bateau, l'usine.

Les pêcheurs touchent leurs primes : un demi-litre d'eau-de-vie, et livrent les sardines vendues. Aussitôt les ouvrières accourent, martelant le sol de leurs sabots, les jupes et le tablier relevés, les bras nus. Elles répandent les sardines sur des tables et les saupoudrent de sel. D'un coup de couteau, elles tranchent la tête et arrachent les breuilles (dans certaines maisons, elles font une incision au-dessus de la queue et tirent par cet orifice l'arête dorsale). Puis, elles jettent les poissons *étêtés* dans des bailles pleines de saumure, les y laissent mariner quelques heures, les enlèvent, les lavent à grande eau et les font sécher.

Les usiniers emploient à cet effet des paniers de fil de fer, divisés en gouttières parallèles, à travers lesquelles on place les sardines, isolées les unes des autres et la queue en haut. Le tout est exposé au soleil et au vent. On retourne une ou deux fois les sardines et, lorsqu'elles sont égouttées et bien séchées, on porte les paniers garnis à l'usine. Alors, d'autres ouvrières s'en emparent et les plongent une ou deux minutes dans de l'huile bouillante.

Les énormes bassines de cuivre rouge étaient naguère chauffées directement au charbon ; maintenant, l'ébullition est produite par la vapeur. Les chaudières La Gillardaie sont pourvues, en bas, de deux

1. Dans mon livre sur les pêches, j'ai traité avec détails de cette question, principalement p. 270-271-272-273-274.

poches remplies d'eau, où s'accumulent les déchets dus à la cuisson : écailles, parcelles de chair, sang coagulé, etc. ; l'huile, de ce fait, ne prend point de mauvais goût. Dans quelques usines, on cuit à la vapeur, durant trois à cinq minutes, dans des cloches hermétiquement closes. Il est évident que ce procédé économique donne de moins bons résultats et n'est pas employé pour les produits de choix.

Voilà donc les sardines frites. Les femmes les sortent des bassines et les versent dans des plats en fer-blanc, où elles s'égouttent légèrement. Des apprenties, en blouse blanche, transportent ces plats dans une autre salle. Pénétrons-y à leur suite.

Vous verrez une ou deux longues tables en bois, recouvertes de zinc et relevées des bords ; au milieu et courant d'une extrémité à l'autre, deux tringles de fer reçoivent les plats de fer-blanc ; autour des tables, une vingtaine de Bretonnes de tout âge sont assises sur des bancs ; un fichu jeté sur les épaules, le chef orné de la coiffe traditionnelle de Douarnenez, les avant-bras serrés dans des manches de lustrine, elles travaillent, sous la surveillance d'une contremaîtresse, en chantant des complaintes. Elles sont réparties en équipes de deux, puisant chacune dans le même plat les sardines frites ; de la main gauche, elles attrapent une boîte vide en fer-blanc, et, de la droite, elles emplissent celle-ci de poissons, qu'elles pressent légèrement. Quand les boîtes sont garnies, une apprentie les enlève et les « envoie » à l'huilerie. Sur une table zinguée, dont les deux moitiés en pente douce dévalent vers une rigole centrale terminée par un robinet, les boîtes pleines sont assemblées ; une

femme ou deux, une burette à la main, couvrent les sardines d'huile d'olive fine et fraîche.

C'est alors que les ouvriers soudeurs entrent en scène. Assis sur un escabeau, ils ont devant eux une sorte de tour, analogue à celui des potiers, qu'ils actionnent avec le pied. En un clin d'œil, la boîte est fixée sur le tour et le couvercle posé; de la main gauche, l'ouvrier saisit un bâton de soudure et l'applique à l'endroit voulu, cependant que, de la droite, il approche un chalumeau à gaz, qui fait fondre et étend la soudure. Quelques maisons se servent de machines à souder; d'autres ont substitué à la soudure le sertissage mécanique. Il existe, en effet, des appareils très perfectionnés, faciles à manier et d'un grand rendement. Mais, les soudeurs, comme à l'époque de Papin les bateliers du Weser, se sont plusieurs fois révoltés et, en juillet 1909, ont saccagé des usines à Concarneau. En dépit de leurs efforts, ces malheureux seront vaincus par la machine; ils nous offrent, non gratuitement, hélas! une nouvelle et inutile édition des canuts lyonnais : l'histoire n'éclaire point les hommes[1].

Il reste à ébouillanter dans un autoclave les boîtes, pour en chasser l'air — lequel s'échappe par un petit trou qu'a fait le soudeur — et tuer les germes. Comme l'huile bout à 175°, l'opération ne dure pas moins de trois ou quatre heures. On bouche le trou; on accroche les clefs; on nettoie les boîtes et on les met en caisse, noyées dans de la sciure de bois. Le

1. L'année dernière, les usines métallurgiques de Nantes, ont fourni une grande quantité de boîtes à sertir.

sort en est jeté : désormais, la sardine est un petit poisson sans tête qui vit dans l'huile et qu'on trouve chez l'épicier.

J'ai omis à dessein de décrire l'atelier de fabrication des boîtes attenant à l'usine. Au milieu de la pièce, s'allonge une table chargée de lames de fer-blanc ; de chaque côté, une trentaine d'ouvriers, armés de chalumeaux, assemblent les lames et les soudent. Au repos, ils passent leurs chalumeaux dans une sorte de fourche à deux dents, vissée sur le rebord de la table. Le moment est venu également de signaler l'existence des ateliers de tissage de filets. Il y a le tissage à la main et le tissage mécanique. Dans le premier cas, on a recours à l'antique navette ; dans le second cas, à un dispositif construit de la manière suivante : un grand cadre en bois, percé, sur toute sa surface, de petites logettes contenant des bobines, est planté devant le métier ; de chaque logette part un fil, qui se rend à l'extrémité supérieure du métier, et l'ensemble des fils forme comme un nuage triangulaire.

Les femmes employées aux usines aiment leur métier. Elles gagnent peu, cependant : les « étêteuses », 20 et 25 centimes de l'heure ; les « friteuses », 25 et 30 centimes, ce qui représente, pendant la saison sardinière, 200 à 250 francs.

Les soudeurs touchent, suivant la qualité du produit vendu, de 1 fr. 25 à 2 francs et même 3 francs par chaque centaine de boîtes. Le salaire annuel moyen d'un bon ouvrier oscille entre 803 francs et 1598 francs, à raison de 70 boîtes à l'heure, soit 700 par jour. Le contremaître reçoit un salaire mensuel de 150 francs.

Douarnenez compte 4 000 pêcheurs et 700 bateaux, qui prennent environ 800 millions de sardines ; et les 26 usines fabriquent 40 millions de boîtes de conserves. Concarneau offre les mêmes chiffres. En plus des sardines à l'huile, Douarnenez et Concarneau livrent au commerce des sardines et des sprats « pressés » en barils et recouverts de saumure : à peu près 3 500 tonnes. De Brest à Lorient, les usines ont écoulé, en 1908, 6 436 tonnes de sardines à l'huile, en 1909, 13 000 tonnes. Le prix du mille qui, au début de la campagne, était de 50 francs, est tombé en août à 20 francs.

La pêche des sprats, dans le baie de Douarnenez, se pratique en même temps que celle de la sardine. Mais, ce ne sont point les seules. Des premiers jours de mars à la seconde quinzaine de mai, nos pêcheurs, montés sur de grandes barques pontées, prennent, aux filets dérivants, des maquereaux : ce sont deux billets de 100 francs qui tombent dans leur escarcelle. Du 15 mai au 15 juin, ils « arment à la sardine ». En hiver, quelque cinquante dundees traînent, sans gros profits, leurs chaluts sur le plateau continental, tandis qu'une centaine de chaloupes pêchent, aux cordes, des « poissons frais », notamment des raies.

Ces données s'appliquent à la côte bretonne tout entière ; il n'intervient que des différences de quantité. Brest a 100 bateaux sardiniers et 280 pêcheurs ; Camaret, 60 bateaux et 350 hommes ; pour les ports suivants, les nombres respectifs sont : Douélan, 100 et 600 ; Morgat, 125 et 600 ; Audierne, 500 et 4500, plus 20 usines et 20 « presses ». Guilvinec, 400 et

1 600 plus 15 usines et 20 presses. Port-Louis et Etel emploient des chaloupes à moteur avec les anciennes chaloupes à voiles, et vendent la plus grande partie de leurs sardines à l'état frais. Le Palais et Sauzon, en Belle-Isle, ne disposent que de 400 bateaux et 2 000 pêcheurs, mais achètent aux marins de l'île d'Yeu un complément de sardines qu'apporte un petit vapeur.

Comme la pêche de la sardine, celle du thon mobilise de nombreux navires. Ce sont de jolis dundees, de 15 000 à 18 000 francs, à grand mât et à tape-cul, pour la plupart inscrits au port de Groix ; certains ont un moteur, tous sont reconnaissables aux deux antennes de bois, ramenées, au repos, le long du mât. De Brest à Belle-Isle, 2 000 hommes environ vivent de cette pêche. Lorsque le « thonier » est arrivé sur les lieux de pêche, au delà de la ligne des vapeurs Ouessant-Cap Finistère, on abaisse à tribord et à bâbord les antennes, on y fixe des cordes au bout desquelles on attache des hameçons. Et, en route, à petite vitesse! Les thons sont tellement stupides qu'ils se précipitent sur les hameçons et s'y accrochent : on « amène » les cordes ; on tue les thons en leur perforant la tête d'une forte brochette en bois ; on sectionne les ouïes, et le bateau rentre au port. Souvent, un thonier se charge de rapporter la pêche des autres. Ces thons de l'Atlantique ou germons, gris et rigides comme de la tôle, pèsent de 20 à 30 kilogrammes ; les pêcheurs les vendent par lots de douze individus (quand le poids est inférieur à 10 kilogrammes, deux poissons comptent pour un) ; le prix moyen de la douzaine est d'une soixantaine de francs ;

et l'ensemble de la pêche, entre Camaret et La Rochelle, se chiffre par 6 ou 7 millions de francs.

La préparation du thon à l'huile est plus simple que celle de la sardine. On coupe la tête, on enlève la chair fine de l'abdomen qu'on met à part, on débite le poisson en tranches et l'on cuit le tout, en vase clos, dans de la saumure à 25°. On sèche, pendant deux heures, dans un violent courant d'air. Vous savez, par analogie, la suite des opérations : mise en boîte sous huile d'olive, soudure et stérilisation des boîtes, etc.

En hiver, les thoniers remisent à terre les antennes et les remplacent par des chaluts à bâton ; ils pêchent les poissons de fonds habituels : sole, carrelet, turbot, etc. Ils se rencontrent au large avec les sardiniers, qui, de décembre à février, prennent des raies ; avec les « langoustiers » retardataires, qui, arrivant des Sorlingues, du Portugal, du Maroc ou de Mauritanie, rentrent à leurs stations habituelles : Camaret, Audierne, Concarneau. Et ils voisinent avec les dix-neuf chalutiers à vapeur de Lorient, les petits cordiers de Camaret, d'Audierne, du Croisic, de la Trinité-sur-Mer. Car les Bretons ont dû s'incliner, après de violentes protestations, devant les procédés nouveaux, et, pour faible qu'il soit encore, le chalutage à vapeur n'en est pas moins florissant, grâce à l'initiative des Lorientais.

1. La côte bretonne, jadis riche en langoustes, s'est peu à peu dépeuplée ; les deux seuls gisements de quelque importance se trouvent près d'Etel et de Port-Haliguen. De même, le golfe du Morbihan, où les poissons de toute espèce grouillaient il y a une trentaine d'années, est maintenant complètement stérile.

La pêche du maquereau côtier est prospère ; elle ramène à terre de 1 500 à 2 000 tonnes chaque saison. Depuis deux ou trois ans, les gens de Penmarc'h capturent avec des sennes les bandes de petits maquereaux qui pullulent. La senne, terreur des sardiniers, est donc la bienvenue chez les pêcheurs de maquereaux, parce que ceux-ci sont moins nombreux que ceux-là, se gênent moins les uns les autres, laissent à chacun plus de liberté et ne s'imposent pas de règles étroites pour assurer une médiocrité collective.

L'élevage des huîtres occupe deux milliers de personnes dans la rivière d'Etel, à la Trinité, et dans la rivière d'Auray. La plupart des naissains vont alimenter les parcs du Château en Oléron, de Marennes et de la Tremblade. On expédie chaque année une vingtaine de millions d'huîtres de deux et trois ans. A la Roche-Bernard, il y a, en plus des huîtres, des moules. Les coquilles Saint-Jacques, qui ont presque disparu de la Manche, sont toujours très nombreuses dans la rade de Brest. En 1909, huit cents petits bateaux, armés de chaluts coupants à mailles de fer, en ont capturé plusieurs milliers de quintaux.

La pêche est la principale occupation des Bretons du littoral. Comme l'agriculture côtière et les quelques usines métallurgiques du Morbihan, elle a ses besoins, à quoi répond la navigation au bornage et au cabotage.

Une étude détaillée de cette poussière de ports serait fastidieuse et inutile. De Landerneau à Nantes, il y a *trente-cinq* ports ! Tous, sauf Quimperlé, Port-Tudy (en Groix), Larmor, Mesquer, la Turballe, le Pouliguen, Basse-Indre et Couéron, sont en rela-

tions avec l'Angleterre ; certains, comme Douarnenez, avec la Norvège, à cause des achats de rogue. Le fret de retour consiste surtout en poteaux de mine et en pommes de terre : Loctudy expédie 17 600 tonnes de ces légumes en Grande-Bretagne ! Le cabotage national offre un tonnage considérable. A l'arrivée, il y a, presque toujours et presque partout, de la houille et du coke, du bois, du sel marin, des engrais chimiques et des tourteaux, des matériaux à bâtir, de la fonte : du fer et de l'acier, des pierres et des ouvrages métalliques, des vins, des poissons, des grains, de l'huile d'olive et d'arachide, du pétrole et de l'essence minérale, de la bière, de l'eau-de-vie et des liqueurs, des meubles, du coton, du café, du cuivre et du plomb, du sucre, etc. Au départ, des poissons, des grains, des futailles vides, des matériaux à bâtir, des légumes, des porcs, de la soude, etc... Et tous ces produits s'enchevêtrent les uns dans les autres : tel petit port se fait approvisionner par tel autre plus grand et approvisionne tel autre plus petit. Vous vous souvenez que le rayon d'action de Brest ne dépasse pas Concarneau. Lorient et Nantes jouent un rôle relativement effacé. Bordeaux, au contraire, domine.

En plus de ces quatre ports, gros fournisseurs, vous relevez dans les statistiques les noms de Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Tréport, Le Havre, Honfleur, Carentan, Granville, Ars-en-Ré, Noirmoutier, la Rochelle et Bayonne. Le secteur de tel port, comme Landerneau, s'étendra de Dunkerque à Noirmoutier ; celui du Faou, de Calais à Concarneau ; celui de Camaret, de Carentan, qui expédie du poiré, à La Rochelle, etc. Les matières lourdes viennent en grande

partie du Nord ; le sel, de l'île de Ré ou de Noirmoutier.

Continuons notre voyage le long du littoral et arrêtons-nous aux endroits les plus curieux à visiter.

Perdu au fond des terres, Landerneau semble une bouche toujours ouverte pour engloutir, en guise d'aliments, des engrais : c'est que Plougastel et ses fraises ne sont pas loin. Cet immense jardin de 4700 hectares, couvert de fraisiers, d'arbres fruitiers, de melons et de petits pois, s'abrite derrière un rempart de rochers sauvages hantés par les corneilles grises et les buses.

Camaret : un quai et un bassin d'échouage ! Morgat : une digue et une plage ! Châteaulin, relégué sur les hauteurs qui dominent la rivière, et sur les bords de celle-ci, a, comme sentinelle avancée, Port-Launay ; mais, le chemin de fer de Châteaulin à Douarnenez porte préjudice à cette petite station, en sorte que, sauf les superphosphates expédiés de Brest, les approvisionnements, par voie de mer, viennent directement débarquer dans la ville ardoisière. C'est de là que partent, d'ailleurs, les orges, les ardoises et les avoines sur Vannes et Bordeaux, les orges qui remontent à Rouen et les farines-force dont se servent les boulangers de Bordeaux. Les farines-force de la minoterie Brissieux sont des farines à gluten du pays, qui rendent, au pétrin, plus « nerveuses » les farines du Berry.

Le port de commerce, à Douarnenez, est nettement séparé de celui des pêcheurs : peu de steamers ; quelques voiliers y fréquentent. Ils apportent aux pêcheurs de la rogue de Norvège ; aux usiniers, des sprats de

Honfleur; aux agriculteurs des environs, des tourteaux; aux habitants, des épices, du café en transit de Brest, etc. Les conserves destinées à l'intérieur du pays prennent presque toutes la route de Brest; de là, elles sont dirigées sur Le Havre et sur Rouen, où elles transbordent dans des chalands; c'est donc par la Seine et par les canaux qu'elles atteignent Paris et les grandes villes françaises. Avec les sardines, Douarnenez exporte des chiffons. Un mot en passant sur la rogue. La rogue, on le sait, désigne les œufs de morues. Or, comme notre pêche en Islande et aux Bancs est tardive — par rapport à celle de la sardine — et que la pêche norvégienne commence très tôt, il en résulte que c'est Bergen le grand marché des rogues. Les mareyeurs de là-bas, tous syndiqués, profitent de cette situation et font payer aux sardiniers bretons le prix qu'ils veulent. Je ne vois que deux modes de défense contre cet accaparement : ou bien la suppression totale de la rogue, ou bien la constitution d'un syndicat français formé par les usiniers.

Audierne et Penmarc'h ne vivent que de pêche; c'est une région qui, jadis, au temps où l'on pêchait la morue sur le plateau continental, a dû connaître la splendeur. Les vents et les bourrasques y règnent en souverains maîtres, sous l'œil impassible du phare d'Eckmühl. Sur le roc dur, qui supporte les coups de la mer, des trous et des ruisseaux ont été creusés; ils sont noirs de fumée et de cendres : c'est là qu'on brûle, en automne, les goémons pour en retirer l'iode, travail de femmes, travail d'enfants, travail de pauvres; la vie forte est ailleurs.

Rien n'est plus pittoresque que l'embarquement, à

Loctudy, des pommes de terre blanches. Ils sont sept, huit, parfois davantage, les petits vapeurs accostés à l'unique quai du port, se balançant pendant le flux, à sec et montrant leur ventre rebondi à marée basse ; et elles se comptent par vingtaines, les carrioles arrêtées sur le quai, pliant sous le poids des sacs de pommes de terre. Les charretiers, tous vêtus du jersey noir à ramages jaunes des Bigoudens, rudoient les chevaux, s'interpellent en breton et « envoient » à bord les sacs. Pendant deux mois, c'est une orgie de pommes de terre, c'est une navette effrénée de bateaux entre le port et le littoral britannique. Puis, le calme succède à la débauche, les mastroquets d'alentour se vident, Jean-Marie et Yves, Yves et Jean-Marie retournent, pensifs, à leur terre.

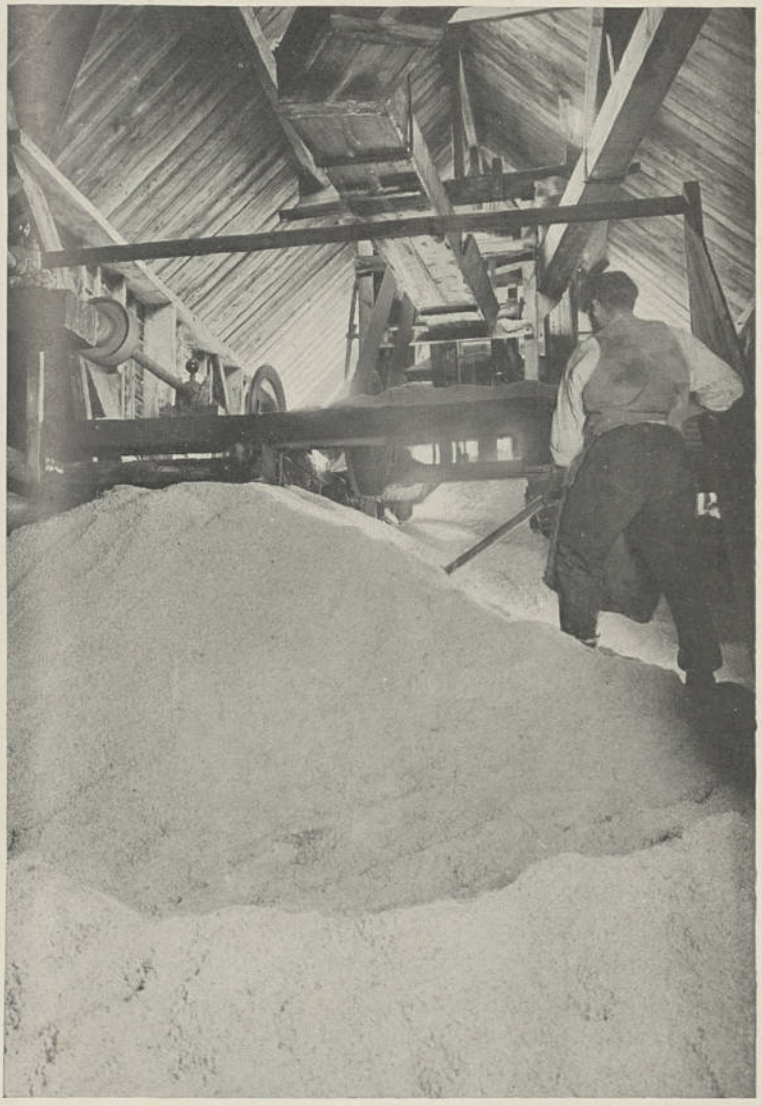
Pont-Labbé et Quimper — le second surtout — participent, en somme, fort peu à la vie maritime. Je n'ai jamais vu, en passant par là, que quelques malheureuses goélettes. Jusqu'au chemin de la Rose, l'Odet, rivière et chenal de Quimper, offre 6 mètres d'eau ; mais, de la « Barre de l'Etang » au « Vieux Quai », il s'agit moins de naviguer que de manœuvrer. En face du vieux quai, dans le quartier de Locmaria, se fabrique la faïence dite de Quimper. C'est, je crois, avec l'usine Cabou et la filature de laine, la seule industrie de la ville. Cette usine fait des bougies ; elle achète en Angleterre la paraffine, qui lui arrive, transitée à Bordeaux, par voie ferrée et elle écoule ses produits, par voie ferrée également, jusqu'à Gisors. Lorsque l'on met en ligne de compte ces marchandises et les autres articles, tels que miels, cire, orge, seigle, sarrasin, poires à couteau (doyennés, beurrés, du-

chesse), les résidus de soude, les nitrates de soude et les phosphates, on s'étonne que le trafic maritime de Quimper se limite à l'apport de sable et de tangue. Aussi un armateur havrais, actif et intelligent, a-t-il tenté de drainer, à l'aide d'un service régulier intéressant la côte, de Roscoff à Vannes, la plupart des produits, qui empruntent encore les lignes de chemin de fer ; l'opération n'a pas réussi.

De Quimper à Quimperlé, s'étend un pays très fertile, pays de grande culture, de culture maraîchère, de pommiers, de pâturages. Vous en savez assez pour deviner les éléments essentiels du trafic.

Concarneau, en effet, importe des tourteaux et des phosphates avec les rogues nécessaires aux pêcheurs. Au départ, vous trouverez des conserves de petits pois, de haricots verts, de cidres du Fouesnant et des conserves de sardines, le tout dirigé sur Brest. Les produits de la terre et de la mer paraissent se donner rendez-vous dans les chaudières des usiniers. Cette petite cité, ceinturée d'épaisses murailles, a fait hernie au dehors, et sur la hernie ont poussé les friteries, une fabrique de guano de poisson et un laboratoire de zoologie marine, célèbre par les expériences de Georges Pouchet sur la coloration des turbots et par les recherches de M. Fabre-Domergue, inspecteur général des pêches, et de M. Biétrix sur le développement de la sole. Concarneau est donc tout ensemble pêcheur, industriel, savant [1]. Malgré ces trois titres, il ne laisse point d'offrir, au point de vue du commerce

1. Je profite de l'occasion pour signaler l'établissement de piscifacture marine de M. Despommiers, à Etel.



Cliché J. Boyer.

Au pays de Guérande. — Industrie du sel.

maritime, un intérêt particulier. C'est là, en effet, que commence à se faire sentir l'influence prépondérante du port de Bordeaux. Certes, beaucoup de boîtes de sardines et de petits pois se retrouvent, avec celles de Douarnenez, au Havre ; mais, les pétroles et la plupart des objets de première nécessité viennent de Bordeaux.

CHAPITRE XIII

De Lorient à Saint-Nazaire

Lorient ; charbons et poteaux de mine ; Hennebont et ses usines ; Auray et ses meubles ; Vannes. — Le Pays de Guérande ; les salines et les mottes. — Saint-Nazaire, port transatlantique ; les chantiers de Penhoët ; les chantiers de la Loire. — Comment on construit un cuirassé. — Le commerce des charbons ; une idée de M. Jules Charles-Roux. — Les îles du large.

Lorient est, après Nantes et Saint-Nazaire, le port régional le plus important de la Basse-Bretagne.

Il doit sa naissance, en 1666, à la Compagnie des Indes. Vingt-quatre ans après, il devenait port de guerre. En 1717, il cumulait les deux fonctions, guerre et commerce, qu'il a conservées ; seulement, les croiseurs sont aujourd'hui séparés des bateaux marchands ; ceux-là « mouillent » dans l'estuaire du Scorff, ceux-ci accostent aux quais de Kergoise, construits au nord de l'arsenal.

L'arsenal est le chef-lieu du troisième arrondissement maritime, qui s'étend de Quimper aux Sables d'Olonne. Ses chantiers de construction, d'où sortent de grosses unités, ont à peu près la même importance que ceux de Brest ; mais, il n'y a pas, à côté d'eux, comme à Brest, de vastes ateliers de réparations et des magasins de ravitaillement. Les chantiers de Caudan comptent 9 cales et 3 fosses d'immersion. Sur

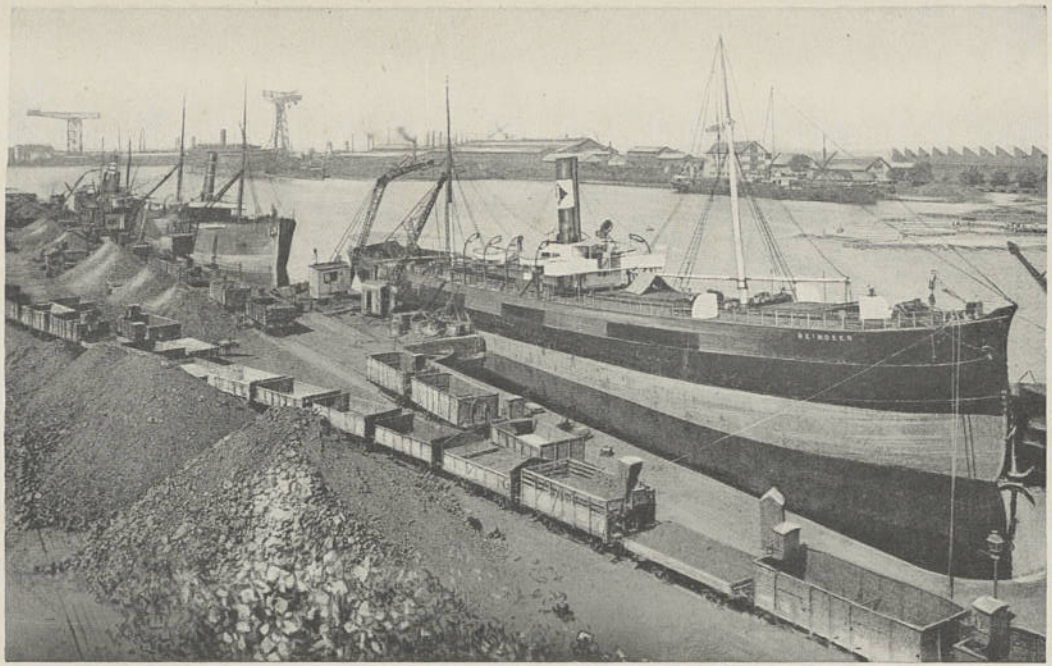
le quai, à l'est des forges et des ateliers des machines, se dresse l'énorme grue de 150 tonnes ; à l'ouest, sont les ateliers de chaudronnerie. Comme l'arsenal est bâti à la fois sur la rive gauche et sur la rive droite du Scorff, une passerelle de 177 mètres réunit l'une à l'autre les deux parties. La rade, faite des estuaires confluents du Blavet et du Scorff, est malheureusement très envasée, et c'est à grand'peine que les cuirassés peuvent trouver un mouillage facile, pendant la période des essais.

Jusqu'en 1897, Lorient, surtout port de guerre, présentait une statistique insignifiante. Mais, depuis cette époque, son trafic s'est accru dans des proportions considérables. Diverses causes doivent être invoquées ; ce sont : l'abaissement des tarifs de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, l'augmentation de la population dans l'hinterland, le développement de l'agriculture par le défrichement, en douze ans, de 50 000 hectares et la création de voies ferrées nouvelles d'intérêt local. Le tonnage des marchandises, à l'entrée et à la sortie était en 1899 au bornage, au cabotage national et au cabotage international, de 31 056, 41 451, 45 190 tonnes ; en 1909, les nombres avaient grandi : 47 719, 45 091, 125 237 tonnes ; en 1910, l'ensemble des arrivages se chiffrait par 173 589 tonnes, l'ensemble des sorties par 110 000 tonnes.

Ils avaient grandi, parce que de l'ancienne forêt de Brocéliande, d'où la marine militaire, au dix-huitième siècle, tirait le bois de ses flottes, et les charbonniers, les sabotiers, les maîtres de forge, leur charbon, leurs bûches, leur combustible, il restait encore 46 326 hectares d'arbres communs et de pins, et

parce que les contrées déboisées et impropres à la culture avaient été ensemencées de pins. Or, c'était le pin, utilisé comme poteau de mine, qui constituait et constitue encore le principal article d'exportation de Lorient. Chaque année, le commerce s'en étend davantage : il atteint 100 000 tonnes. Un hectare de pins, de vingt à trente ans, produit 300 tonnes de poteaux ; chaque poteau coûte 15 à 16 francs ; et le transport au pays de Galles est des plus économiques, puisque le poteau de mine sert de fret de retour aux bateaux charbonniers. Aussi le tonnage des houilles anglaises est-il sensiblement égal au tonnage des poteaux, et les grandes entreprises lorientaises de charbon sont-elles en même temps des maisons d'armement pour le commerce des poteaux. C'est là, pour Lorient, le rachat de ses imperfections. En effet, le bassin étant exigu et peu profond, les petits cargos seuls peuvent y accoster. Or, le fret est d'autant plus cher que le tonnage des navires est plus petit ; par conséquent, les prix de transport à Lorient sont plus élevés qu'à Brest et qu'à Saint-Nazaire. Mais, à Brest et à Saint-Nazaire, il n'y a pas, comme à Lorient, l'inévitable fret de retour des poteaux de mine. Donc, grâce à eux, l'importation des charbons est avantageuse et leur diffusion dans l'hinterland, possible. A la liste des marchandises débarquées, ajoutez du ciment de Boulogne et du pétrole de Bordeaux ; à celle des marchandises embarquées ajoutez des conserves de petits pois et de haricots verts, qui rallient au Havre celles de Concarneau et de Douarnenez.

L'occasion est propice de parler de boîtes en fer-



Cliché Lévy Fils et Cie.

Saint-Nazaire. — Vue du bassin de Penhoët.

blanc pour conserves, puisque, abandonnant Lorient et le Scorff, nous remontons le Blavet jusqu'à Hennebont qui les fabrique. Les « Forges d'Hennebont » vendent, par centaines de tonnes, aux usiniers les fers-blancs en lames, marqués à leur nom, que vous avez vus entre les mains des ouvriers soudeurs. Elles sont pourvues de trois fours Siemens-Martin et de laminoirs, elles fabriquent 40 à 50 tonnes de fers-blancs par jour, bruts ou imprimés, et des fers noirs. Elles possèdent un vapeur, qui apporte d'Angleterre les 50 000 tonnes de houille indispensables. Elles confectionnent aussi des machines pour les chantiers de Lorient. L'agglomération ouvrière est tellement compacte (environ 4 000 personnes) que les autres industries trouvent facilement de la main-d'œuvre. Ces industries sont : une fabrique de « blangi », blanc inoffensif remplaçant la céruse ; une fabrique de produits chimiques et de minium ; une usine traitant le ferro-manganèse ; des usines de conserves végétales, dont l'une, « les Sécheries armoricaines », livre à la consommation des haricots verts, secs et durs comme du vermicelle ; deux distilleries, deux tanneries et une poterie. Le trafic maritime répond en partie au mouvement industriel. A l'arrivée, du minerai de fer, du brai stéarique, des ferro-manganèses, du chlorure de zinc et du charbon, le tout venant d'Angleterre ; de la fonte de Dunkerque, des huiles de palme du Havre pour graisser les fers-blancs ; des débris de fer ramassés au Havre, à Cherbourg, à Brest, à Lorient ; des pétroles ; au départ, des conserves et des poteaux de mine.

C'en est fini de la grande industrie métallurgique :

aux forges d'Hennebont succèdent les établis des menuisiers d'Auray, véritables artistes à qui nous devons la plupart des meubles bretons et gothiques, massifs et ornés de sculptures en plein bois. Il se fait, à Auray, 15 tonnes de meubles par jour : buffets, armoires, bibliothèques, vaisseliers, bahuts simples et bahuts à deux corps. La moitié environ de la production est vendue à Paris ; une maison envoie, à elle seule, 1 500 tonnes de meubles aux marchands de la capitale. Le mouvement du port traduit encore infidèlement le travail local ; cependant, la majeure partie des bois d'œuvre viennent par mer. Les steamers charbonniers trouvent un fret de retour dans les poteaux de mine. Les pétroles de Nantes, les farines, les machines agricoles, les phosphates sont consommés par la ville et par les campagnes environnantes. Les caboteurs pourraient transporter les choux, les oignons, les carottes et les pommes de terre, dont les récoltes sont considérables, et les huîtres célèbres de la rivière d'Auray ; mais, aucun essai n'a été tenté.

Vannes devrait aussi accroître son trafic. Le petit port, en bordure de la rivière, fait venir son ciment de Boulogne, ses vins du Havre, ses alcools, son pétrole de Bordeaux et de La Rochelle, ses avoines de Châteaulin. Nantes envoie des machines agricoles et des vins d'Espagne. En échange, Vannes expédie au Havre, par voiliers, 30 000 à 35 000 tonnes de pommes de terre rouges et au Pays de Galles des poteaux de mine. Mais, telle est la modestie du port, que les petits vapeurs charbonniers anglais n'apportent pas, par insuffisance de fret de retour, tout le charbon nécessaire aux habitants. Sur un stock normal de

4500 tonnes, Saint-Nazaire en fournit près de 2000, Nantes 190, Lorient 950, par chemin de fer, bien entendu.

A La Roche-Bernard, avant-port de Redon, commence le pays de Guérande, qui, économiquement, se résume en ces quatre termes : sardines et petite pêche, salines, tourbe. L'industrie sardinière est centralisée à La Turballe ; le chalutage à voile et à vapeur et la pêche crevettière, au Croisic.

Les salines, dont on aperçoit les premières à l'aisselle de la presqu'île de Quiberon, entre la Trinité-sur-Mer et Plouharnel, s'épanouissent à Saillé, au Pouliguen, au Bourg-de-Batz, au Croisic. Je prendrai pour type de description la plus grande des salines de Batz. L'eau de mer est amenée par un ruisseau, appelé *étier*, dans un petit bassin carré bordé de glaise, profond de 30 centimètres, nommé *vasière*. De la vasière, l'eau, qui a subi une première concentration, passe par une écluse, dans une seconde rigole, la *comélature*. Celle-ci fait le tour complet d'un système de trois petits bassins, les *gobiers*, avant de se jeter dedans ; en sorte que ses deux orifices, d'entrée et de sortie, étant au même niveau, l'eau subit, par la longueur du trajet, une nouvelle concentration et se débarrasse de tout son limon. Les gobiers communiquent entre eux ; ils envoient l'eau dans un troisième système de concentration saline, les *fares*, manière de tubes en chicane, qui précèdent les *adernes*, antichambres des *œillets*. Je m'explique. Des adernes part un couloir central, percé, à droite et à gauche, de douze à seize portes, appelées *guiffres*, donnant dans de petits bassins, profonds de 2 centimètres seulement :

les œillets. C'est là que l'eau s'évapore et que se dépose le sel. Chaque œillet est séparé de son voisin par une levée de terre ou *bossis*, au milieu de laquelle se trouve une plate-forme, la *ladure*.

Les sauniers, avec leur *rable* (rateau en bois), récoltent le sel et l'assemblent en petits tas sur les ladures. Les paludières, armées de pelles, emplissent de grandes cuvettes en bois ou *jèdes*, qu'elles portent sur leur tête, et déchargent sur le *trémaït*, espace de 4 à 5 mètres de rayon, situé entre les œillets et la vasière[1]. Ainsi s'édifie un *mulon*, de 2 et 3 mètres de haut, pierrot hydropique sous sa robe de soie immaculée, sépulcre blanchi de l'Évangile, marabout égaré sous le ciel gris d'Arvor. On couvre les mulons pour les préserver de la pluie ; plus tard, on les éventrera et on broiera le sel entre des meules, avant de le mettre en sac.

Au sud du pays de Guérande, les marécages annoncent la Grande-Brière. A peu près émergée en été, la Grande-Brière est couverte d'eau en hiver. Çà et là, l'étendue morne du lac est tachée d'un hameau, avec son bouquet d'arbres rabougris, ses maisons groupées à la périphérie, son canal et son port minuscule. Les barques longues, étroites et plates, qui assurent les communications entre les hameaux, s'appellent des *blains*. Au mois de novembre, les berges des canaux disparaissent sous un amas noirâtre de briquettes de tourbe ou *mottes*, arrachées, façonnées et entassées par les habitants. Les Briérons amènent les blains devant les tas de mottes, les embarquent et les por-

1. Production du sel : 12000 à 15000 tonnes.

tent à Saint-Nazaire et à Nantes. Comme le sel, la tourbe se récolte en août et septembre. Hommes, femmes et enfants se mettent à l'œuvre. De leurs pioches et de leurs pelles, ils creusent une tranchée, extraient la tourbe et la découpent en mottes. Parfois, ils rencontrent des arbres fossiles, les déterrent et, à grand renfort de cordes, de chevaux et de bœufs, les traînent dans un enclos. Le bois a eu beau se cacher durant des centaines de siècles, il n'échappe pas à sa destinée : il sera flamme, bahut, table ou lit.

Du Croisic à Chantenay, la pêche tient une place honorable. On prend des homards et des langoustes, de la crevette, des moules et des huîtres, des sardines, des thons, des poissons de fond : soles, carrelets, limandes, etc. et quelquefois du hareng. L'ensemble représente 1 850 000 francs. Il reste donc encore des hommes qui n'ont point accepté le joug de l'usine et qui perpétuent la tradition professionnelle des premiers habitants de Saint-Nazaire.

Vers 1840, le port de Nantes, à demi obstrué, était devenu impropre à la grande navigation. Paimbœuf le remplaça. Mais, à cause de la petitesse de son hinterland et de l'insuffisance de ses moyens de communication, il fut bientôt délaissé. En 1845, on projeta la création, de toutes pièces, d'un vaste bassin à flot sur la rive droite de l'estuaire — par conséquent du côté de Nantes — à Saint-Nazaire. Une ville était née. Pour rapide qu'ait été son développement, il ne souffre point de comparaison avec celui des cités neuves américaines. La vieille Europe est trop poussive pour lutter, sur ce terrain, avec la jeune Amé-

rique. Des rues spacieuses, des maisons d'aspect maussade, des monuments quelconques, des canalisations d'eau potable médiocres : tout cela tient plus du campement que de la ville, campement d'ouvriers, de mécaniciens, d'ingénieurs, de marins, d'officiers de la marine marchande, d'armateurs, de marchands de charbon, de petits commerçants ; tout cela n'a de raison d'être que par le port.

Le « vieux port », de 10 hectares, date de 1856 ; le nouveau, ou bassin de Penhoët, creusé en 1881, est grand de 22 hectares. Il est célèbre, ce bassin, autant par les longs-courriers qui le fréquentent que par les énormes paquebots qu'on y arme, steamers de commerce ou cuirassés dont la quille est encore enduite de la graisse des cales de lancement. En 1906, l'État, la Chambre de commerce et les sociétés de construction navale exécutèrent, à frais communs, des travaux d'approfondissement. Le projet d'alors comportait des dragages, l'installation d'une usine élévatrice et l'allongement de la forme de radoub. L'usine, au moyen de ses turbines géantes, maintient constamment à la même hauteur « le plan d'eau », en sorte que les navires de 9 m. 50 de tirant y sont constamment à flot. La forme de radoub — il y en a deux autres petites à côté — mesure maintenant 220 mètres de longueur : c'est, après celle de Brest, la plus grande de tous les ports français.

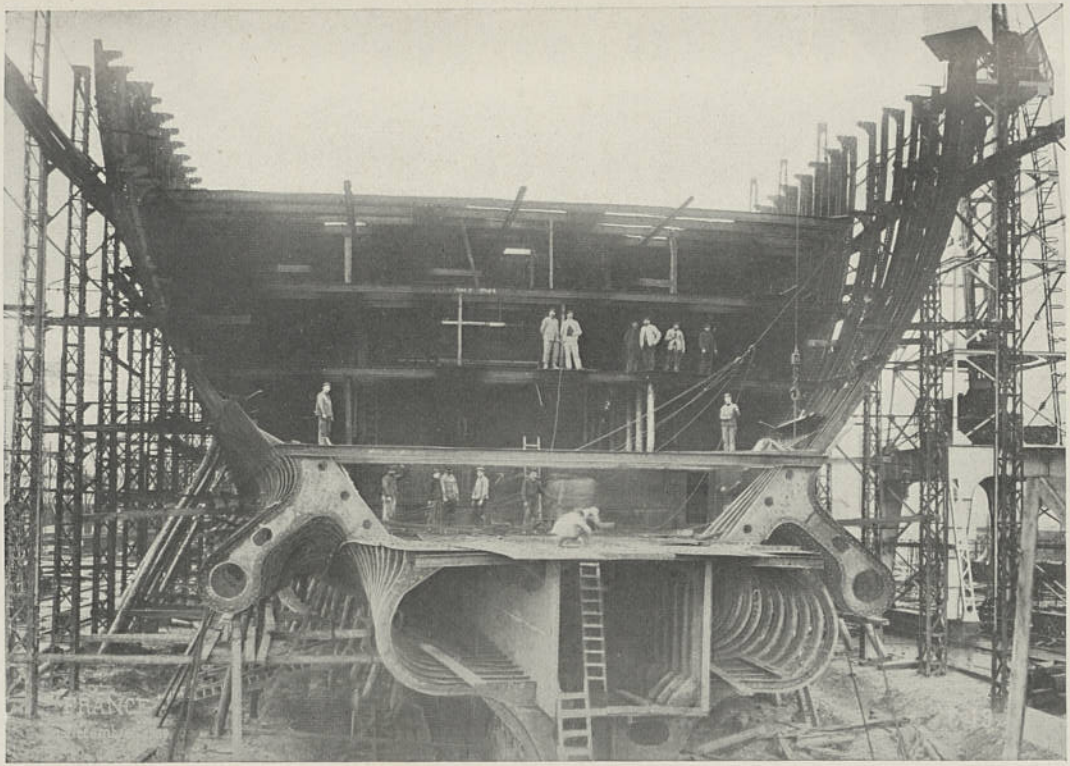
Les besoins de la navigation eussent été sans doute impuissants à provoquer de pareils travaux ; mais, ceux des « Chantier et Ateliers de Saint-Nazaire » (Penhoët), maintenant « Chantiers de l'Atlantique », étaient irrésistibles. J'ai sous les yeux deux opus-

cules, publiés par cette Société, l'un en 1901, l'autre en 1909. Quels progrès en huit années ! A l'ouest, les chantiers regardent le bassin de Penhoët ; à l'est, l'estuaire de la Loire : c'est là que gisent les six cales de lancement, vastes églises renversées faites, comme les nefs gothiques, de colonnes, d'arcs-boutants et de contreforts. Entre les cales, des grues électriques. A gauche des cales, les machines à profiler, les forges, la station centrale d'électricité, les ateliers de chaudronnerie en cuivre, la zinguerie et la ferblanterie ; à droite, la menuiserie, la charpenterie et le magasin des bois ouvrés, les ateliers de chaudronnerie en fer, et, en bordure de l'estuaire, les hangars de voilure et de gréement. Derrière les cales, les ateliers des machines et les ateliers de la tôlerie, une grue électrique et le magasin des huiles. L'avenue de Chatonay sépare l'établissement du quai de Penhoët. C'est là que s'élève l'engin de levage le plus puissant qui soit en France, je crois : la grue baptisée du nom de « Titan », capable de lever 150 tonnes. Figurez-vous un T immense : la branche, qui surplombe le bassin, un peu plus longue que l'autre, est pourvue d'un chariot mobile auquel pendent les chaînes de levage ; la seconde se termine par une cabine de tôle où se tiennent devant leurs commutateurs les mécaniciens. Aussitôt après le lancement, les navires nouveau-nés sont remorqués sous le « Titan », duquel ils reçoivent leurs chaudières, leurs cheminées, leur mâture. Deux grues, moins fortes, l'une de 80 tonnes, l'autre, flottante, de 60 tonnes, complètent l'outillage. Des rails établissent une communication permanente entre les ateliers et le quai d'armement.

Cet été, j'ai eu le plaisir de voir le plus grand paquebot français, *France*, de la Compagnie générale transatlantique. Sa longueur, je le répète, est de 220 mètres ; sa largeur, de 23 mètres ; son tirant d'eau, de 9 m. 20 ; son déplacement, de 28 000 tonneaux ; sa force motrice, de 40 000 chevaux-vapeur. Neuf chaudières, présentant cent vingt foyers, fournissent la vapeur nécessaire aux turbines, qui actionnent les quatre hélices. A côté de la *France*, enduite de cette atroce peinture grise, qui évoque l'image de langes sales, se prélassait, propre et digne, la *Normandie* : deux modèles qui caractérisent deux époques, aujourd'hui et hier, deux étalons de mesure des progrès qu'a su réaliser la Compagnie, sous l'impulsion de son éminent président, M. Jules Charles-Roux. Tous les grands paquebots, *Champagne*, *Bretagne*, *Touraine*, *Lorraine*, *Savoie*, *Provence*, tous les paquebots mixtes, *Chicago*, *Rochambeau*, *Pérou*, *Guadeloupe*, ainsi que le paquebot à turbines *Charles-Roux*, ont été lancés et armés à Penhoët. Sortent aussi de Penhoët le croiseur cuirassé *Ernest-Renan*, le cuirassé *Diderot*, etc... Les Chantiers ont une filiale au Grand-Quevilly, près de Rouen. Les « Chantiers de Normandie » sont spécialisés dans la construction des cargos et des contre-torpilleurs.

La Société des « Hauts Fourneaux et Forges de Trignac », fondée en 1879, est exploitée, depuis le 1er janvier 1908, par la « Société des Usines métallurgiques de la Basse-Loire ». Elle emploie deux mille ouvriers ; elle fabrique des barres, des profilés en fer, des feuillards en acier et des rails.

Les « Ateliers et Chantiers de la Loire », en amont



Cliché « Chantier et Ateliers de St-Nazaire » (Penhoët)

Saint-Nazaire. — Le Paquebot « France » en chantier.

de Penhoët, construisent, eux aussi, de grosses unités — tout récemment, le cuirassé *Condorcet*, par exemple — et de petits bâtiments très rapides, comme le *Maine* et l'*Anjou*, qui font le service entre Dieppe et Newhaven. Sacrifiant à l'actualité, je ne retiendrai que le dock spécial pour le relevage des sous-marins, lancé par cette Société le 22 septembre dernier. La coque de l'appareil est dédoublée, une moitié à tribord, une moitié à bâbord, ou, si vous préférez, l'appareil se compose de deux flotteurs parallèles arc-boutés par des charpentes métalliques constituant une série de fermes. A l'avant, les deux flotteurs sont réunis et forment une étrave normale ; à l'arrière, ils restent distants l'un de l'autre et présentent chacun un gouvernail ; une passerelle, au niveau du pont, les réunit. Les fermes sont au nombre de dix ; il y a autant de couples de palans (à tribord et à bâbord) que de fermes, et chaque palan supporte une charge de 75 tonnes : c'est à ces palans que l'on accrochera l'épave à soulever. La force motrice est l'électricité. La longueur totale du dock est de 98 m. 40 ; la largeur disponible entre les deux flotteurs, de 12 m. 80 ; le tirant d'eau, en charge de 1 000 tonneaux, atteint à peine 3 m. 34. Espérons que cet appareil servira le moins possible ; mais, si son concours devient un jour indispensable, souhaitons ardemment qu'il arrache à une mort terrible les braves matelots de nos sous-marins.

Saint-Nazaire est, avec Nantes, le centre le plus important de la construction navale française. Et si ces deux ports avaient l'activité effrayante de Glasgow, la Basse-Loire serait identique à la Clyde. Je ne puis laisser passer l'occasion qui vous est offerte d'ap-

prendre comment sont construits les grands bâtiments. Prenons pour exemple un cuirassé, car ce type de navire est le plus compliqué qui soit.

On commence par évaluer, au moyen du calcul, le poids total, c'est-à-dire le déplacement, du futur navire. On en déduit les dimensions principales et, en s'inspirant des unités du même genre les plus récentes, on trace des plans préliminaires. Avec ces plans, on exécute un modèle réduit en *paraffine*. On soumet le modèle à des expériences nombreuses et délicates dans le « bassin d'essai des carènes ». Les Parisiens casaniers — s'il en est encore — qu'un voyage à Penhoët dérangerait, pourront voir un de ces bassins aux portes mêmes de la capitale, près d'Issy : une auge, longue et large, en ciment, pleine d'eau, où flotte la paraffine faite navire et, le long des deux grands bords de l'auge, des rails sur quoi roule un train électrique qui entraîne, à une vitesse connue, le navire-miniature. Les ingénieurs étudient les modifications à apporter, les corrections à faire. C'est alors qu'on trace les plans définitifs, au centième, et qu'on construit des modèles en bois. Mais, comme, en passant à l'exécution, les erreurs seraient multipliées par 100, les ingénieurs font tracer le plan *en grandeur naturelle* sur le plancher, bien raboté, d'une immense salle appelée « salle des gabarits » ou « salle à tracer ». En général, le plan est coupé en deux tronçons dessinés l'un près de l'autre. C'est d'après ce plan qu'on découpe et qu'on taille des modèles en bois mince nommés « gabarits » et, ensuite, c'est d'après ces gabarits que les ingénieurs construisent les diverses pièces du navire : quille, carlingue, couples, mem-

brures, etc...[1]. « Pour un cuirassé du type *Danton*, l'ensemble de tous ces travaux préliminaires, nous apprend M. Chollet, secrétaire général de la Ligue Maritime française, dure près de dix mois et coûte au moins 500 000 francs. »

Le métal employé est l'acier. Il est livré par les métallurgistes sous forme de *tôles*, de *cornières* ou de *profilés*. Les tôles servent au revêtement ; les cornières, aux assemblages ; les profilés, en forme d'U, d'I, de T ou de J, consolideront et rendront solidaires les différentes parties de la coque.

La quille une fois posée, on ajuste dessus les couples, en laissant entre eux 1 mètre environ d'intervalle. On maintient l'écartement des couples par des membrures longitudinales — parallèles par conséquent à la quille — appelées *lisses* : il y en a, le plus souvent, quatorze. Couples et lisses sont formés par des tôles portant, en dedans et en dehors, des cornières sur quoi viennent s'appliquer le vaigrage intérieur et le bordé extérieur de la coque. Certains couples et certaines lisses sont étanches et divisent l'espace compris entre le vaigrage et le bordé, en cellules. A l'avant et à l'arrière, s'élèvent l'étrave et l'étambot, pièces massives et résistantes. Puis, ainsi que je l'ai déjà expliqué, on réunit transversalement les couples par des barrots, et sur lesdits barrots on fixe les ponts. Dans les cuirassés, il est, je le répète, deux ponts particulièrement importants : ce sont les ponts blindés, épais de 4 à 5 centimètres chacun et qui recouvrent tous les fonds du navire et ses organes vitaux. Au-

1. Cf. page 93, et *l'Illustration*, 4 mars 1911.

dessus du pont blindé supérieur, sont étagés deux ou trois autres ponts soutenus par des *épontilles*.

A tout instant, les ateliers envoient aux monteurs sur cale, les pièces qu'il s'agit de mettre en place. Les grues latérales et les treuils électriques les élèvent à la hauteur voulue, et le tintamarre des perceuses et des riveteuses commence : il ne cessera que lorsque le navire sera prêt à être lancé. Les chantiers anglais construisent couramment 1 000 tonnes par mois. Les nôtres, moins bien ravitaillés en matières premières, n'atteignent pas une production de 800 tonnes.

Voici le bateau à quai : il ne pèse pas la moitié de son poids total. Il lui manque sa cuirasse, dont chaque plaque est lourde de 50 000 kilogrammes, ses chaudières, ses appareils moteurs : machines compound ou turbines, ses hélices, le blockhaus du commandant, les tourelles, les canons, qui viennent de l'usine nationale de Ruelle, enfin tous les aménagements, les cheminées et les mâts. Il faudra de longs mois pour mettre en place tous ces organes. Jusqu'à présent, la durée totale de la construction était de quatre années : on compte pouvoir aboutir désormais en trois ans. Contre ces retards, les chantiers ne peuvent rien. Quelle que soit leur diligence, ils doivent attendre la venue des différentes pièces, usinées parfois fort loin de la cale de lancement. Aussi demandent-ils avec instance qu'on leur confie la construction totale des cuirassés : ils se muniront des outils nécessaires ou bien passeront des marchés en exigeant des délais de livraison aussi rapides que possible.

Sortons des chantiers, et, le long du bassin de Penhoët, dirigeons-nous vers le port marchand.

Le trafic maritime de Saint-Nazaire s'est accru régulièrement jusqu'en 1900 ; cette année-là, le tonnage de jauge s'est élevé à 2 millions ; puis, il s'est abaissé en 1902, à la suite d'arrivages copieux par le canal de la Martinière, au profit de Nantes ; en 1910, il est remonté. Les derniers travaux ne sont point étrangers à cette reprise. En 1907, on a construit une nouvelle entrée en eau profonde abritée par deux digues s'avançant en mer ; on a approfondi la barre des Charpentiers, à 5 milles en aval de Saint-Nazaire, de façon à établir un mouillage, à toute heure du jour, aux navires calant 8 m. 50 d'eau. Bref, le port a deux entrées : la nouvelle dont je viens de parler et l'ancienne, au sud ; il ne peut pas être « embouteillé ». Port transatlantique, port d'importation auxiliaire de Nantes, port charbonnier : telle est sa fonction.

La Compagnie générale transatlantique a concentré à Saint-Nazaire cinq grandes lignes régulières : sur la Vera-Cruz, avec escale à La Havane, sur Colon, avec escale à la Martinique et à la Guadeloupe et correspondance pour Cayenne et Fort-de-France, sur Newhaven, sur Liverpool, sur Oran et Alger, Tunis et Tanger. D'autres sociétés se contentent d'y prendre pied : la Compagnie des bateaux à hélice du Nord, qui fait le cabotage de Dunkerque à Marseille, la Compagnie havraise péninsulaire, qui met en relation le port avec Le Havre, la Réunion, Maurice et Madagascar. La Compagnie nantaise de navigation à vapeur transporte aux îles du Salut les condamnés et, au retour, charge du fret. Les Messageries de l'Ouest desservent les ports voisins, Oléron et Ré. Enfin, le port reçoit en grand nombre les cargos étrangers.

Vous trouverez sur les quais les mêmes marchandises qu'à Nantes : il n'y a que des différences de quantité. Les sucres bruts des colonies, les bois du Nord, les grains et les vins d'Algérie, de Tunisie, de Roumanie s'effacent devant les minerais de fer et les goudrons scandinaves, les fontes et les machines anglaises, les nitrates, les tissus et le jute. De même, à l'exportation, les conserves de poissons, le sucre raffiné, les vins et l'alcool, les savons et le papier l'emportent sur les fruits, les légumes, les pommes de terre, le beurre salé, les feuillards, le gibier et les ardoises. Depuis la mise en vigueur de la Convention de Bruxelles, l'admission temporaire des sucres ne se pratique presque plus. Les dernières statistiques indiquent, à l'exportation, 211 534 tonnes de marchandises, à l'importation, 1 102 866. C'est le charbon qui est le gros appoint : 950 000 tonnes ; exactement deux fois plus qu'à Nantes !

Quel rôle Saint-Nazaire jouera-t-il demain ? M. Jules Charles-Roux semble l'avoir parfaitement prévu. Après avoir esquissé à grands traits le tableau de la Basse-Loire industrielle et maritime, il s'écriait, lors du lancement du paquebot *France*, le 20 septembre 1910 : « Comment trouver un point plus favorable que Saint-Nazaire pour y créer un centre de ravitaillement de notre flotte de guerre, sans porter ombrage à Nantes, qui aura sa large part dans cette œuvre patriotique et jouera le rôle de la plupart des ports en rivière, tels que Bordeaux ou Rouen, ne pouvant recevoir les grandes unités navales et devant se contenter des navires de moyenne grandeur, mais qui n'en présentent pas moins un tonnage total très considérable ? »

Il sied bien aux habitants de la côte d'agiter d'aussi graves questions, qui intéressent l'avenir national. Les habitants des îles du large, pris entre l'immensité des flots et l'étroitesse de leurs territoires, ont de moins vastes pensers : ils sont simplement laborieux et paisibles. Toutes ces îles : Sein, les Glénans, Groix, Belle-Isle, Houät et Hoëdic vivent, sans exception, de la pêche ; toutes s'approvisionnent aux ports d'en face. Sein est un roc battu par la tempête ; Groix, un grand radeau où grouille une population de pêcheurs de thon, la plus dense d'Europe, peut-être (340 habitants au kilomètre carré) ; Belle-Isle, propre et gracieuse (le Palais n'a-t-il pas l'allure d'une petite capitale ?), met en boîtes thons et sardines, et récolte, pour ses besoins, des pommes de terre et des légumes, en particulier des navets que charroient les chevaux insulaires, de petite taille comme les bestiaux. Près de Bangor, j'ai vu un enclos planté de vignes, essai, m'a-t-on dit, tenté par l'instituteur ; c'est, en tout cas, la preuve qu'on a dépassé les brumes septentrionales. Houät et Hoëdic présentent de curieuses survivances théocratiques. La « boutique » et la « cantine », jadis monopole du curé, maintenant société coopérative de consommation, sont restées les seuls magasins d'approvisionnement. Les habitants se livrent à la petite pêche et à celle des homards et des langoustes ; les femmes cultivent la terre et coupent les varechs. Au mois d'octobre, un panache de fumée surmonte les îles : ce sont les goémons qu'on brûle.

CONCLUSION

La petite pêche. — La grande pêche. — Le cabotage national. — Le cabotage international et la grande navigation ; la marchandise de mer. — La similitude approchée des fonctions des grands ports.

En arrêtant à Saint-Nazaire la première partie de ce livre, j'ai surtout obéi à des préoccupations d'ordre typographique. Cependant, il se dégage de mon exposé quelques caractères généraux que j'essayerai de mettre en lumière. Certains sont propres à la région étudiée ; mais, la plupart se retrouveront dans la seconde région, de Saint-Nazaire à Nice, qui fera l'objet d'un autre volume. Aussi ces dernières lignes sont-elles moins une conclusion qu'un « raccord » entre les deux ouvrages.

La récolte des goémons, si remarquable sur les côtes de Bretagne, et les industries qui en dérivent diminuent d'importance à mesure qu'on se dirige vers le sud. En revanche, les parcs d'huîtres, que vous avez vus à Courseulles, à Cancale, à Auray, soutiennent à peine la comparaison avec ceux de Marennes, d'Arcachon, de Cette. Au-dessous de la Loire, vous ne rencontrerez guère de réservoirs à langoustes, comme à Roscoff. Mais, la pêche, dans les petits lacs en communication avec la mer, est active. Les « marais à poissons » de la Vendée, les viviers d'Arcachon, garnis d'écluses, les étangs littoraux d'Aigues-Mortes, armés

de « bordigues », sont des pépinières de mulets, de bars et d'anguilles. Les salines, que vous avez vues apparaître au pays de Guérande, vont s'agrandissant : ce sont Ars-en-Ré, Boyardville, le Château d'Oléron, Aigues-Mortes, Giraud, Port-de-Bouc, Hyères...

La petite pêche est pratiquée presque partout. L'abondance plus ou moins grande des poissons sur le plateau continental, la simplicité et la variété des moyens employés la rendent universelle.

La Bretagne n'a point le monopole de la sardine. Les Sables-d'Olonne et Arcachon possèdent, comme Douarnenez et Concarneau, des friteries, et le travail y est même plus régulier. Le Roussillon, le Languedoc et la Provence ne font point de conserves à l'huile : ils préparent seulement des sardines salées et pressées. Les bateaux thoniers de la Rochelle sont semblables à ceux de Groix et se rencontrent, avec eux, sur les mêmes lieux de pêche. Mais, en Méditerranée, ils disparaissent : on prend les thons soit à la courantille, soit à la madraque ; au reste, le « germon » atlantique n'est point identique au thon méditerranéen. Les sardines, amies des eaux tempérées, remplacent leurs cousins, les harengs, amis des eaux froides. A partir de Quiberon, la pêche harenguière, tentée naguère à Bayonne, est absolument nulle : en Méditerranée, il n'y a pas un seul individu de cette espèce. L'armement pour les bancs de Terre-Neuve ou d'Islande, tel que je l'ai décrit à Gravelines, à Fécamp, à Saint-Malo, à Paimpol, est cantonné dans les régions septentrionales. Toutefois, une notable partie du sel destiné aux salaisons de morue et de hareng, provient des salines de l'Ouest et

du Midi, et Bordeaux, malgré la concurrence de Fécamp, reste le principal marché de la morue verte et livre au commerce, ainsi que Port-de-Bouc, des morues séchées.

Aux grands chalutiers à vapeur de Boulogne et de Lorient correspondent ceux de La Rochelle et d'Arcachon : mêmes bateaux, mêmes engins, même travail. Le petit pêcheur, avec sa barque non pontée, s'accommode de ce qu'il trouve ; il emploie à l'égard de l'océan la ruse ; il s'adapte, grâce à mille petits artifices suggérés par l'expérience séculaire, au milieu particulier dont il est l'habitant : il peut, en somme, vivre partout. Le gros pêcheur, au contraire, monté sur un puissant navire, ne réclame qu'un port bien creusé et un quai ; pour le reste, il lutte avec l'océan ; il conquiert, par la force, sa liberté d'action ; il triomphe, il peut, en somme, travailler partout.

Cette remarque s'applique aussi aux sloops de charge du Nord et aux tartanes du Midi, comparés avec les cargos à vapeur. Et les uns et les autres, à des titres divers, participent au cabotage national.

Dunkerque et Le Havre sont les principaux approvisionneurs de nos ports du Nord et du Nord-Ouest. L'influence de Bordeaux domine sur le littoral atlantique ; celle de Marseille, sur le littoral méditerranéen. Ces quatre entrepôts ainsi que Nantes-Saint-Nazaire et Rouen, sont en relations continuelles les uns avec les autres. Puis, dans les espaces qui les séparent viennent s'enchâsser quelques ports plus petits comme Calais, Dieppe, Lorient, Cette, etc..., et une multitude de ports, minuscules, mais classés, dont sont exclues des stations infimes comme Etretat,

Guilvinec, Lesconil, etc., j'ai relevé ceux dont le mouvement d'affaires, à l'entrée de la sortie, au long cours, au cabotage international et au cabotage français, ne dépasse pas, en tout, 450 000 tonnes de marchandises. De Dunkerque à Saint-Malo, il y en a trente ; de Saint-Malo à Nantes-Saint-Nazaire, *cinquante-neuf*! de Nantes-Saint-Nazaire à Bordeaux-Pauillac, trente-six ; de Bordeaux-Pauillac à Bayonne, deux ; du cap de Creus à Marseille, huit ; de Marseille à la frontière italienne, dix-neuf : au total, *cent cinquante-cinq* ports de moins de 450 000 tonneaux pour un développement côtier de 2 700 kilomètres. La grandeur de leur rayon d'action n'est pas toujours proportionnelle à leur importance. Ainsi, les petites stations de Perros-Guirec, de Tréguier, du Faou étendent leurs relations de Dunkerque jusqu'à Bayonne, comme Honfleur, Cherbourg et Brest, alors que Caen concentre son trafic de Dunkerque à Bordeaux et Dieppe, de Dunkerque aux Sables-d'Olonne. Quant à Boulogne, il ne pousse de prolongement en Méditerranée que pour ramener de Port-de-Bouc quelques centaines de tonnes de sel.

Dans le cabotage international et dans la navigation au long cours, ce sont, évidemment, les grands ports qui tiennent la première place : il y en a 17. Cependant, ne l'oubliez pas, quelques petits ports, comme Roscoff et Loctudy, exportent presque toutes leurs marchandises en Angleterre.

Les 8 millions de tonnes que nous tirons de notre sol et de notre industrie nationale, vous en connaissez la nature. Ce sont des minerais, hématite à Caen, bauxite à Toulon et à Saint-Raphaël, des

poteaux de mine, des fruits, des légumes, des fleurs, des matériaux de construction, des scories, des automobiles, des articles de luxe, des soieries, etc... Dunkerque et Nantes, comme Bordeaux et Marseille, font de gros envois aux colonies ; le Havre et Saint-Nazaire sont les têtes de ponts jetés, à travers l'océan, de la France à l'Amérique du Nord. Les 23 millions de tonnes que nous importons consistent en houille, phosphates, nitrates, pyrites, minerais divers, pétrole, bois du Nord, pâtes de bois, coton, café, sucre, cacao, poivre, graines oléagineuses, vins, métaux et objets métalliques, matières textiles, etc... Grâce au bon marché des transports et à la certitude où sont les cargos — surtout dans la Manche — de trouver, non loin de leur point d'arrivée, un fret de retour, la distance à parcourir importe peu. Par exemple, le port qui reçoit le plus de jute des Indes, ce n'est point, comme on pourrait le croire, Marseille, mais Dunkerque : 55 000 tonnes ici contre 7 400 là-bas. En revanche, les primeurs d'Algérie et les fleurs de la Côte d'Azur, demandées par la Grande-Bretagne, traversent toute la France en chemin de fer pour être embarquées à Boulogne. Et les grosses importations de bois du Nord s'effectuent surtout dans nos ports de la mer du Nord et de la Manche : 200 000 tonnes à Dunkerque, 90 000 tonnes seulement à Marseille ! Le surplus, réclamé par cette dernière ville, soit environ 87 000 tonnes, vient par cabotage national ; et ce sont nos ports septentrionaux qui pourvoient de bois Lyon, ce n'est pas Marseille.

Vous voyez que, suivant les intérêts mis en jeu, la marchandise de mer reste telle ou bien devient

marchandise de terre et réciproquement : les grandes artères terrestres de circulation et les grandes lignes maritimes se soudent pour ainsi dire bout à bout. Aussi les villes maritimes s'efforcent-elles d'accroître leurs moyens d'action. Des ports régionaux comme Dunkerque et Caen, veulent créer — et créeront — sur leurs quais de grands marchés et des usines. Des ports industriels comme Nantes veulent agrandir leur zone d'influence dans l'arrière-pays qu'ils desservent. Sans toucher à sa fonction commerciale prépondérante, Le Havre voit avec plaisir s'élever de hautes cheminées et des ateliers ; et Bordeaux et Marseille, qui l'ont devancé dans cette voie, fortifient leurs positions. L'industrie métallurgique et l'industrie des constructions navales sont en pleine activité à Boulogne et dans la Basse-Loire aussi bien qu'à Pauillac et au Boucau, à Port-de-Bouc, à La Seyne et à La Ciotat.

Tout en gardant leur caractère personnel et leurs traditions locales, les grandes villes maritimes tendent vers la similitude des techniques et des fonctions. Il faut s'en réjouir, car la concentration bien ordonnée des forces économiques est un des principaux éléments de la puissance nationale.

TABLE DES MATIÈRES

Imprimerie de J. Dumoulin, à Paris. — 77.6.12.

Imp. E. Durand, 18, rue Séguier, Paris