



OLIVIER VANNESTE  
PIERRE HOVART

# LA PECHE MARITIME BELGE

Etude Economique

BUREAU D'ETUDES DU CONSEIL ECONOMIQUE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

Cliché C.G.T. — Photo Poncin

Barques de pêche au port

631/42 : VANNESTE, HOVART : "La pêche maritime belge."

LA PECHE MARITIME BELGE

BUREAU D'ÉTUDES DU  
CONSEIL ECONOMIQUE  
DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

W. E. R.

---

III

DIJVER 7, BRUGES

OLIVIER VANNESTE  
PIERRE HOVART

# LA PECHE MARITIME BELGE

ETUDE ECONOMIQUE

BRUGES

1959

De oorspronkelijke tekst werd in het Nederlands gesteld en verscheen onder de titel :

„De Belgische Zeevisserij — een economische studie”

L'édition originale de cette étude est intitulée :

„De Belgische Zeevisserij — een economische studie”

Traduction : O. Stradiot.

Summary : p. 271.

## AVANT-PROPOS

*Toutes les branches de l'activité économique méritent la sollicitude des pouvoirs publics.*

*Il en est une cependant qui doit occuper une place de choix parmi les préoccupations du Gouverneur de la Flandre Occidentale.*

*La pêche maritime constitue en effet une industrie spécifiquement westflamande. Les hommes qui la pratiquent appartiennent aux catégories les plus courageuses de la population. Enfin — remarque hélas particulièrement actuelle — la pêche maritime subit une crise profonde.*

*Avant de porter remède aux difficultés que rencontrent les pêcheurs dans l'exercice de leur activité professionnelle, il importait de procéder à une analyse détaillée de la situation. Cette analyse n'a plus été faite depuis longtemps.*

*L'étude de Messieurs Olivier Vanneste et Pierre Hovart comble cette lacune. Aussi, m'en voudrais-je, dans cette brève introduction, de ne pas les remercier tant pour leurs efforts que pour la qualité de leur travail. Ils ont accompli une œuvre belle et utile.*

*Je remercie également la Province de la Flandre Occidentale et les généreux mécènes qui m'ont aidé à mener cette entreprise à bonne fin. Sans les moyens financiers qu'ils ont gracieusement mis à ma disposition, il m'aurait été impossible d'attirer comme je le souhaitais l'attention des instances compétentes et de l'opinion publique sur les graves problèmes avec lesquels notre pêche maritime est actuellement confrontée.*

*Si en effet cette étude est une analyse scientifique d'une situation trop peu connue, elle est aussi dans mon esprit un cri d'alarme.*

*La pêche maritime belge est en danger.*

*A la voix de nos courageux pêcheurs je joins la mienne pour que les pouvoirs publics leur viennent en aide.*

Chevalier PIERRE van OUTRYVE d'YDEWALLE,  
Gouverneur de la Flandre Occidentale,  
Président du Conseil Economique  
de la Flandre Occidentale.

## TABLE DES MATIERES

Avant-Propos, par le chevalier P. van Outryve d'Ydewalle . . . . .	V
Table des matières . . . . .	VII
Introduction . . . . .	1
<b>CHAPITRE I : <i>Poissons et Pêche</i></b> . . . . .	<b>5</b>
§ 1. Fonds de pêche . . . . .	5
§ 2. Sortes de pêches . . . . .	10
§ 3. Espèces de poissons . . . . .	14
§ 4. Saisons de pêche . . . . .	15
§ 5. Le problème de l'„Overfishing” . . . . .	17
§ 6. Eaux territoriales . . . . .	27
<b>CHAPITRE II : <i>La Flotte de Pêche Maritime Belge</i></b> . . . . .	<b>33</b>
§ 1. Bref historique de la pêche maritime belge . . . . .	33
§ 2. Développement récent de la flotte . . . . .	37
§ 3. La flotte de pêche maritime belge d'après la classe des navires . . . . .	42
§ 4. La flotte de pêche maritime belge d'après les ports d'attache . . . . .	47
§ 5. Mode d'exploitation de la pêche maritime belge ; rentabilité . . . . .	52
A. Mode d'exploitation . . . . .	52
B. Rentabilité de la pêche maritime . . . . .	54
§ 6. Modernisation de la flotte . . . . .	61
A. Coques . . . . .	61
B. Machines de propulsion . . . . .	64
C. Construction navale . . . . .	66
§ 7. Financement de la flotte de pêche maritime . . . . .	69
A. Nature des besoins en capitaux . . . . .	69
B. Moyens de financement . . . . .	69
<b>CHAPITRE III : <i>Le Pêcheur Belge</i></b> . . . . .	<b>75</b>
§ 1. Développement de l'emploi dans la flotte de pêche maritime . . . . .	75
§ 2. L'équipage d'après la fonction . . . . .	81
§ 3. L'âge des pêcheurs belges . . . . .	83
§ 4. Salaires et législation sociale . . . . .	85
A. La rémunération . . . . .	85

	B. Législation Sociale . . . . .	88
§ 5.	Le problème du personnel de la pêche . . . . .	89
	A. Critères légaux . . . . .	89
	B. Le problème des mousses . . . . .	89
	C. Le nombre insuffisant de matelots-légers . . . . .	96
	D. Le nombre insuffisant de motoristes . . . . .	96
	E. Réserve de recrutement dans la pêche maritime . . . . .	97
§ 6.	Facteurs déterminant l'insuffisance de personnel . . . . .	107
CHAPITRE IV : <i>Les Apports de la Pêche Maritime Belge</i> . . . . .		115
§ 1.	Apports dans les ports belges . . . . .	115
	A. L'ensemble des apports dans les ports belges . . . . .	115
	B. L'apport d'après les espèces . . . . .	118
	C. Les apports des différents fonds de pêche . . . . .	125
	D. Les apports suivant les ports de pêche . . . . .	127
	E. Les apports par classe de bateaux . . . . .	131
	F. Variations saisonnières dans les apports . . . . .	134
§ 2.	Les apports dans les ports néerlandais et britanniques . . . . .	137
§ 3.	La formation des prix . . . . .	137
	A. La Minque . . . . .	137
	B. Formation des prix . . . . .	140
	C. Evolution des prix . . . . .	143
CHAPITRE V : <i>Les Industries du Poisson</i> . . . . .		147
§ 1.	Industrie des conserves . . . . .	148
§ 2.	Entreprises de saumurage . . . . .	148
§ 3.	Saurisseries . . . . .	149
§ 4.	Surgélation . . . . .	151
§ 5.	Sécheries et salaisons . . . . .	153
§ 6.	Fabriques de farine de poisson et d'huile de poisson . . . . .	154
CHAPITRE VI : <i>Distribution du Poisson et Consommation</i> . . . . .		157
§ 1.	Le transport . . . . .	157
§ 2.	Le commerce de gros . . . . .	159
	A. Commerce de gros au Littoral . . . . .	160
	B. Commerce de gros à l'intérieur du pays . . . . .	162
§ 3.	Le commerce de détail . . . . .	163
	A. Le commerce de détail établi . . . . .	163
	B. Le colportage . . . . .	166
	C. Expéditions directes . . . . .	169
	D. Les grands magasins . . . . .	169
§ 4.	La consommation de poisson . . . . .	172
CHAPITRE VII : <i>Le Commerce Extérieur</i> . . . . .		177
§ 1.	Importation . . . . .	179
	A. Poisson de fond . . . . .	179

B. Hareng . . . . .	185
C. Conserves . . . . .	188
D. Autres produits de mer . . . . .	191
§ 2. Exportation . . . . .	193
A. Poisson de fond . . . . .	193
B. Hareng . . . . .	199
C. Conserves . . . . .	203
D. Autres produits de mer . . . . .	205
§ 3. Aperçu général des apports, de l'importation et de l'exportation . . . . .	206
A. Poisson de fond . . . . .	207
B. Hareng . . . . .	208
C. Conserves . . . . .	209
D. Autres produits de mer . . . . .	210

CHAPITRE VIII : *Bénélux et la Communauté Economique Européenne* . . . . . 213

§ 1. Bénélux . . . . .	213
A. La flotte . . . . .	216
B. Les apports . . . . .	219
C. Structure des prix et des frais . . . . .	223
D. L'importation et l'exportation . . . . .	226
E. Industries de transformation de poisson et distribution . . . . .	233
§ 2. Communauté Economique Européenne . . . . .	235
A. Apports . . . . .	236
B. Le commerce extérieur . . . . .	241
C. Politique de pêche . . . . .	245

CHAPITRE IX : *Conclusions et Recommandations* . . . . . 249

§ 1. Résumé . . . . .	250
§ 2. Recommandations . . . . .	256
A. Rentabilité . . . . .	258
B. Personnel . . . . .	262
C. Débouchés et consommation . . . . .	265
D. Bénélux et la Communauté Economique Européenne . . . . .	268

Summary . . . . . 271

Appendices . . . . . 277

Appendices A, 1-3 . . . . .	278
Appendices I-VIII . . . . .	284

Table des graphiques . . . . .	350
Table des cartes . . . . .	351
Table des tableaux . . . . .	352
Table des appendices . . . . .	355

## INTRODUCTION

La pêche est l'une des plus anciennes activités des habitants de la côte flamande et la vie quotidienne de la population de cette région est plus ou moins dépendante de cette industrie et cependant, l'image qu'on se fait et la connaissance que l'on a de l'importance et des problèmes économiques de la pêche maritime comportent de véritables lacunes.

La pêche maritime est en soi une branche professionnelle très complexe. En dehors des difficultés traditionnelles auxquelles chaque industrie doit faire face, la pêche maritime a ses problèmes bien spécifiques qui dans certains cas débordent la sphère d'action des chefs d'entreprise, voire de l'autorité nationale. La structure et l'organisation internes de cette profession sont très diverses et exigent des instances intéressées un effort constant et des adaptations continues, en ce qui concerne l'appareil de production, les apports, le système de vente, la préparation, la consommation, etc. Orienté sur une exploitation exhaustive des mers où viennent encore pêcher les pays concurrents, l'avenir de la pêche maritime dépend aussi des conventions internationales ; la tension récente qui s'est exprimée dans la dite „guerre de la morue” provoquée par l'extension des eaux territoriales islandaises et par les prises dégressives, démontre d'ailleurs la grande vulnérabilité de cette branche.

Soucieux du bien-être de la population westflamande dont le sort est lié directement ou indirectement à la pêche maritime, le Chevalier P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur de la Flandre Occidentale, et Président du Conseil Economique de cette province, a prié le Bureau d'Etudes du Conseil Economique de consacrer une étude approfondie à la structure et aux problèmes de la pêche maritime.

Une première note a été rédigée par Monsieur G. Declercq, alors directeur du Bureau d'Etudes. Les problèmes que nous avons traités dans ce volume s'étendent de la prise du poisson à la distribution et

à la consommation ; pour mieux approcher la situation actuelle et saisir l'évolution future, nous avons également étudié la pêche dans le cadre du Benelux et de la Communauté Economique Européenne.

En présentant cette étude nous avons surtout poursuivi les objectifs pratiques. Le lecteur trouvera dans ce livre une description de la situation actuelle et des possibilités de la pêche maritime belge dans le cadre élargi de nos engagements internationaux. Nous avons volontairement omis ou effleuré seulement de nombreux aspects de la question, qui ne touchent qu'indirectement la pêche maritime ; ont été omises aussi les considérations théoriques sur les aspects particuliers très divers de cette industrie. Les auteurs ont voulu en premier lieu réaliser le travail de base indispensable pour venir en aide à la pêche maritime dans un délai très rapproché, à l'aide d'un inventaire et d'une analyse scientifique. Le rapport comble aussi une lacune dont il a été fait mention à la conférence des Ministres de l'Agriculture et de la Pêche à Stresa, en juillet 1958.

Nous avons reçu de l'Institut National des Statistiques un matériel important concernant l'apport, les prix et l'étendue du commerce extérieur ; l'Administration de la Marine nous a fourni les statistiques relatives à la flotte et à l'emploi. Le Service de la Pêche Maritime nous a confié les données concernant la rentabilité et l'apport, ainsi que de nombreuses autres statistiques. Afin de rassembler le matériel de base, nous avons encore fait appel au Service des Contingents et des Licences, aux services de l'Inspection Economique du Ministère des Affaires Economiques, au Ministère des Communications, à l'Office National de Placement et du Chômage, au Service Belge du Commerce Extérieur, à l'Administration Provinciale de la Flandre Occidentale, aux Administrations Communales de Bruges, d'Ostende et de Nieupoort, et à plusieurs autres services, tels que les organisations patronales et les syndicats ouvriers.

Pour analyser la situation à l'étranger, nous nous sommes basés sur les données de la „Food and Agricultural Organisation”, et des services spécialisés des divers pays.

Nous remercions très sincèrement ces administrations pour leur collaboration bienveillante.

Le Bureau d'Etudes du Conseil Economique de la Flandre Occidentale a donc reclassé un matériel statistique abondant et l'a adapté aux exigences du but poursuivi : l'analyse systématique des problèmes de la pêche maritime. Des enquêtes nombreuses et approfondies ont aussi été menées parmi les pêcheurs.

Notre reconnaissance s'adresse surtout au Chevalier P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur, Président du Conseil Economique de la Flandre Occidentale qui a pris l'initiative de cette étude, l'a suscitée et l'a enrichie par ses considérations critiques. Nos remerciements s'adressent également à Monsieur H. Smissaert, Député Permanent, Président du Conseil d'Administration du Conseil Economique de la Flandre Occidentale et du Conseil Professionnel de la Pêche ; ses nombreuses suggestions ont situé maintes idées dans une perspective plus proche de la réalité.

Notre gratitude s'adresse également à beaucoup d'autres personnes qui se sont familiarisées avec les nombreux aspects de la pêche maritime, et qui nous ont assistés dans l'exécution de notre mission. Nous citons ici en particulier Messieurs O. Stradiot, K. Michielsen, C. Gilis, du service de la Pêche Maritime, Monsieur A. G. U. Hildebrandt, Chef de la Division „Pêche” du Landbouw Ekonomisch Instituut (La Haye), Monsieur J. Klausling, de l'Association de la Pêche Maritime Belge et Monsieur C. Menu, de l'Union des Armateurs belges à la Pêche. Nous adressons également nos remerciements à l'Administration Provinciale pour l'appui qu'elle a accordé à l'enquête et à la divulgation des problèmes relatifs à la pêche maritime. Nous tenons à remercier tout spécialement Monsieur O. Stradiot, qui s'est chargé de la traduction de cette étude et M<sup>elle</sup> Ch. Ceulemans pour la collaboration qu'elle a apportée à ce travail.

Nous ne pouvons que nous réjouir du fait que, depuis la publication de l'édition originale, plusieurs recommandations soient déjà en voie de réalisation, comme la fixation des prix minima pour le poisson de fond, avec intervention financière du Gouvernement. Des facilités de crédit spéciales sont octroyées à la construction de nouveaux chalutiers hauturiers. Les autorités communales d'Ostende ont pris des dispositions concernant la déclaration des apports avant le débarquement. L'autorité centrale a également consenti une augmentation des primes accordées aux armateurs qui tiennent comptabilité.

Puisse la pêche maritime belge, qui s'est trouvée en 1957-1958 dans une situation très critique, tirer profit des suggestions formulées dans ce volume.

O. V. - P. H.

4 déc. 1958

## CHAPITRE I

### POISSONS ET PECHE

Les pêcheurs belges exercent leur activité depuis la côte jusque dans les eaux islandaises en passant par tous les secteurs de la Mer du Nord, la Manche, le Canal de Bristol et la Mer d'Irlande. La pêche maritime belge constitue donc un ensemble qui, grosso modo, peut être subdivisé en trois catégories, à savoir : la pêche côtière, la pêche moyenne et la pêche hauturière. La pratique de la pêche sur de nombreux fonds a l'avantage de fournir une grande diversité de produits de la mer, dont bénéficie la production belge.

Les pêcheurs belges exercent leur profession durant toute l'année : quelques espèces de poissons font cependant l'objet d'une pêche saisonnière, ainsi : le hareng, l'esprot et le maquereau.

Dans le cadre de la pêche maritime se posent des problèmes relatifs à la prise du produit, du fait notamment que les fonds de pêche ne sont pas inépuisables, surtout lorsqu'ils font partie de mers presque fermées, comme la Mer du Nord et la Manche. Actuellement ces régions doivent faire face à un sérieux problème d'„overfishing”, de sorte qu'il est souhaitable d'établir une réglementation internationale en vue de le résoudre. La protection des eaux côtières, où interviennent en outre des objectifs politiques et stratégiques, est un élément important dans le domaine de la pêche maritime.

#### § 1. FONDS DE PECHE

Selon R. Morgan<sup>1</sup> deux groupes de facteurs déterminent la possibilité de développement d'un secteur de mer en fond de pêche

(1). R. MORGAN, *World Sea Fisheries*, London, 1955, 3.

important. Le premier groupe de facteurs comprend les conditions naturelles et biologiques qui déterminent la quantité de poissons disponibles et la possibilité d'exploitation du secteur. Ces facteurs se basent sur la présence ou l'absence de la nourriture du poisson : le plancton<sup>2</sup>. La présence du plancton dépend, à son tour, d'une série de facteurs tels que la température de l'eau, les sels, les courants, les gaz, etc. Le second groupe de facteurs peut être appelé „conditions humaines”, et englobe : la densité de la population à la côte, le pouvoir d'achat, les habitudes et coutumes et le développement de la science maritime. Les derniers facteurs déterminent la quantité de „poisson exploité”.

Eu égard à ces deux groupes de facteurs, les fonds de pêche fréquentés par les pêcheurs belges apparaissent comme très favorables. Ces fonds de pêche se répartissent traditionnellement en différentes zones<sup>3</sup> :

(i) *La Mer Côtière* : elle s'étend jusqu'à 20 milles de la ligne de marée basse de la côte est de la Mer du Nord, et se situe entre la ligne imaginaire Gris Nez - South Foreland au sud, et le parallèle de latitude d'IJmuiden au nord. Les fonds les plus importants de la Mer côtière sont : les Hinder et le Fairy Bank.

Dans les eaux côtières, on pratique la pêche aux crevettes, aux poissons de fond, aux harengs et à l'esprot.

La pêche aux crevettes est pratiquée surtout à l'intérieur d'une zone située à 12 milles de la côte. Le chalut à crevettes pêche, en plus des crevettes, une quantité importante de poissons de fond. On ne possède que peu de renseignements à ce sujet. A Zeebrugge et à Nieuport seulement, ces produits sont vendus à la minque ; à Ostende et à Blankenberge la vente ne se fait pas officiellement. Les principaux poissons de fond en provenance des eaux côtières sont : la raie, la plie, la limande, le flet, la sole, le merlan et le cabillaud.

La pêche aux poissons pélagiques comprend le hareng plein, le hareng guais<sup>4</sup> et l'esprot. Dans les eaux côtières on pêche le hareng plein d'octobre à novembre ; la pêcherie se trouve entre Nieuport et Bray Dunes.

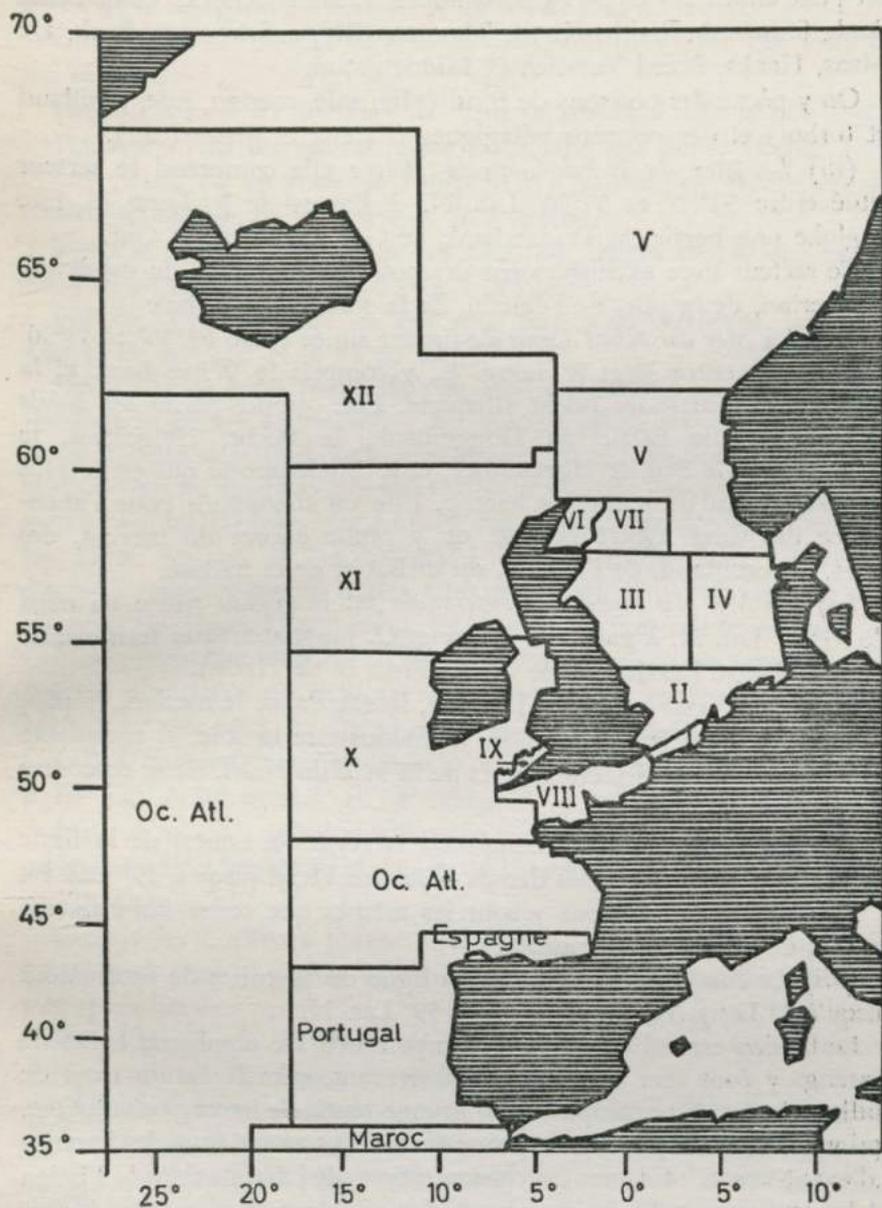
(ii) *La Mer du Nord Méridionale* : elle englobe, hormis la Mer côtière, le secteur situé entre 51° Lat. N. et 53°30' Lat. N., y compris

(2) On entend par „plancton” l'ensemble des organismes microscopiques et petits, de nature végétale ou animale en suspension dans les eaux (entre autres : des algues marines unicellulaires, des crustacés, du frai de poisson etc.).

(3) Service de la Pêche Maritime, voir carte I.

(4) Le hareng guais est un hareng qui a frayé et contient moins de matières grasses.

Carte I : Fonds de Pêche.



une partie du Bocht allemand. Comme fonds de pêche importants on peut citer : N- et S- Falls, Galoper, Kentish Knock, Long Sand, Sunk, Shipwash, Smiths Knoll, Thornton Ridge, Schouwen Bank, De Maas, Haaks, Breed Veertien et Middelgrond.

On y pêche des poissons de fond (plie, sole, merlan, raie, cabillaud et turbot) et des poissons pélagiques (hareng et maquereau).

(iii) *La Mer du Nord Centrale-Ouest* : elle comprend le secteur situé entre 53°30' et 57°30' Lat. N., à l'ouest de 3° Long. E. Elle englobe une partie du Doggerbank, le Gut et le Botney Gut.

Ce secteur livre exclusivement des poissons de fond : du cabillaud, du merlan, de la plie, de l'églefin, de la sole, et du turbot.

(iv) *La Mer du Nord Centrale-Est* est située entre 53°30' et 57°30' Lat. N., et entre 3° et 8° Long. E., y compris le Witte Bank et la plus grande partie du Bocht allemand. Elle compte parmi ses fonds principaux une partie du Doggerbank, le Bocht, Helgoland, le Witte Bank, le Sylt, le Horns Reef, et le Blødengrund qui est le plus important lieu de ponte du hareng. Elle est renommée pour l'abondance des soles. Outre la sole, on y pêche encore du merlan, des plies, du cabillaud, de l'églefin, du turbot et de la barbue.

(v) *La Mer du Nord Septentrionale* est la région située au nord de 57°30' Lat. N. à partir de 4° Long. O. jusqu'aux eaux territoriales de Norvège, à l'exclusion de Moray Firth et de Fladen.

Dans cette zone on pêche l'églefin, le cabillaud, le merlan, la plie, le grondin, le turbot et le colin. Signalons que la sole, si abondante dans les régions plus méridionales de la Mer du Nord, ne se rencontre guère dans le nord.

(vi) *Le Moray-Firth* : il comprend la région à l'ouest de la ligne de profondeur de 50 toises depuis Kinnaird Head jusqu'à 59° Lat. N.

Les espèces de poissons y sont les mêmes que celles qui habitent la Mer du Nord Septentrionale.

(vii) *Le Fladen* s'étend depuis la ligne de 50 toises de profondeur jusqu'à 2° Long. E., entre 57°30' et 59° Lat. N.

Le Fladen est une pêcherie fort importante. De nombreux bancs de harengs y font leur apparition tous les ans, vers la fin du mois de juillet. Ces bancs se composent en grande partie de harengs d'automne, qui y passent une période de pré-maturité. Les autres sont des harengs „d'avant-saison". Ce sont ces concentrations de harengs dans le Fladen et les environs, qui y attirent les pêcheurs belges et étrangers. A part le hareng on y pêche également le maquereau, le maquereau bâtard et, dans une moindre mesure, l'églefin, le cabillaud, le merlan et le colin.

(viii) *La Manche* comprend la région située entre 51° de latitude à l'est et la ligne imaginaire allant de Lands End à Ouessant à l'ouest.

On y pêche différentes espèces de raies, des roussettes, des soles et des merlans.

(ix) *Le Canal de Bristol* : ce fond se trouve à l'est d'une ligne imaginaire allant du bateau phare du Smalls aux Scilly Islands.

Les prises de ce fond se composent d'églefin, de cabillaud, de merluche, de raie, de grondins et de roussettes.

Dans la région des Smalls, les pêcheurs belges pratiquent également la pêche aux harengs d'août à octobre.

(x) *La Mer d'Irlande au sud et à l'ouest de l'Irlande* : ce fond s'étend de 48° Lat. N. à 54°30' Lat. N.

Les fonds de cette partie de mer sont exploités pour la merluche. Pendant la guerre ce poisson y fut surtout pêché par les Espagnols. Il est à remarquer que dans cette région vivent plusieurs espèces de poissons qui ne sont pas signalées dans la Mer du Nord, telles que les merluches, les cardines, les lingues, les congres ou anguilles de mer, les lottes de mer et les baudroies aussi appelées lottes. Certains d'entr'eux appartiennent à des espèces atlantiques, d'autres sont des poissons de régions tempérées. La partie de mer située au sud de l'Irlande constitue donc un habitat intermédiaire, d'une part pour les espèces atlantiques et celles des mers secondaires, et d'autre part pour les espèces des eaux froides et celles des eaux tempérées.

(xi) *L'Ecosse Ouest* comprend la partie de mer située entre 54°30' et 60° Lat. N. et entre 4° et 18° Long. O., y compris Rockall.

(xii) *L'Islande* (côte méridionale) et *Fär-Oer* : on y pêche du cabillaud, du colin, de l'églefin, de la lingue, du merlan et du bar ou perche de mer.

Parfois les pêcheurs belges visitent aussi les eaux de l'ouest du Groenland pour y pêcher le cabillaud. Ces voyages sont cependant très sporadiques.

Outre les fonds de pêche déjà cités, nos pêcheurs fréquentaient encore autrefois les fonds de pêche ci-après :

- 1) *L'Océan Atlantique*, notamment à l'ouest de la Manche jusqu'à 11° Long. O., entre 48° et 44°30' Lat. N. et à l'ouest des eaux côtières françaises jusqu'à 18° Long. O., entre 43° et 48° Lat. N. ;
- 2) Les fonds situés au *nord de l'Espagne* jusqu'à 44°30' Lat. N. à l'ouest de l'Espagne et du Portugal jusqu'à 18° Long. O. ;
- 3) *La Côte occidentale du Maroc* entre 26° et 36° Lat. N.

Le fond de pêche qui livre la plus importante quantité de produits<sup>5</sup> est la région de la Mer du Nord, c.à.d. la Mer côtière, la Mer du Nord Méridionale, la Mer du Nord Centrale, la Mer du Nord Septentrionale, le Moray-Firth et le Fladen<sup>6</sup>. En second lieu vient la région d'Islande<sup>7</sup>. De même, au point de vue recettes la Mer du Nord vient en tête, suivie de la Mer d'Islande.

Depuis 1946, un glissement important s'est effectué en faveur de la région d'Islande; le produit de ce fond de pêche est passé de 3,2 % en 1946 à 13,0 % en 1947. L'accroissement de cette part dans l'apport belge s'est poursuivi au cours des années: en 1957, elle atteignait déjà 34,0 %<sup>8</sup>.

\* \* \*

Un premier coup d'œil sur la localisation des fonds de pêche permet de tirer une conclusion importante: comparativement à leurs concurrents étrangers, les ports de pêche belges sont moins bien situés par rapport aux riches fonds de pêche. Les distances qui les en séparent sont plus grandes, mais la pêche maritime belge a partiellement neutralisé cet handicap par la construction de bateaux rapides.

Dans les dernières années, la situation des ports de pêche belges est devenue plus avantageuse, du fait que les eaux de la Manche, du Canal de Bristol, ainsi que de l'Irlande Méridionale-Ouest gagnent en importance. Ce changement imposé par les circonstances, créa certaines difficultés au sein de la pêche maritime belge; la riche expérience des pêcheurs contribua cependant à les résoudre.

## § 2. SORTES DE PECHEES

La pêche maritime belge forme un ensemble complexe que l'on peut subdiviser en trois catégories:

### (i) *La Pêche Côtière.*

La pêche côtière est pratiquée (a) par des cotres crevettiers aux

(5) Total des poissons de fond, des poissons pélagiques et des mollusques et crustacés.

(6) Pendant les années 1946-57, cette région livre respect. 94,9, 81,2, 80,2, 75,1, 73,7, 67,8, 63,4, 68,2, 66,4, 58,2, 52,9 et 45,5 % de la quantité totale des produits de la mer.

(7) Pendant la même période la part de Mer d'Islande se chiffre respect. à 3,2, 13,0, 12,6, 15,9, 18,5, 24,8, 28,2, 26,9, 26,8, 30,0, 32,6 et 34,0 %.

(8) Les dernières statistiques de l'année 1957 ne répondent pas à la moyenne des années précédentes: 1957 fut en effet une année exceptionnelle, et il faut en tenir compte dans l'interprétation de ces données.

moteurs de moins de 80 H.P. et (b) par des chalutiers côtiers aux moteurs de 80 à 119 H.P. Les cotres crevettiers restent rarement plus de 2 jours en mer ; les chalutiers côtiers font des sorties de 3 à 6 jours. L'Administration de la Marine enregistre ces navires respectivement dans les classes I et II.

Les cotres crevettiers ont un rayon d'action qui s'étend jusqu'à 15 milles de la côte et pêchent principalement la crevette, l'esprot et du hareng guais. Le champ d'action des chalutiers côtiers s'étend entre Griz Nez et Hoek van Holland jusqu'à 25 à 30 milles de la côte. Les apports des chalutiers côtiers se composent de poissons de fond<sup>9</sup>, de harengs guais, d'esprot et de crevettes.

La pêche côtière est d'une grande importance pour la pêche maritime belge. En 1957 on compte sur 206 bateaux côtiers, 134 cotres crevettiers avec une force motrice de 7.244 H.P. et un tonnage de 2.347 T.B., et 72 chalutiers côtiers avec une puissance de 6.710 H.P. et un tonnage de 2.072 T.B. Pratiquement tous les bateaux sont l'objet d'exploitation personnelle ou familiale. En 1957, Ostende compte 55 cotres et 13 chalutiers côtiers ; Zeebrugge possède 44 cotres et 46 chalutiers côtiers, Blankenberge 3 cotres, et Nieuport 32 cotres et 13 chalutiers. Les cotres crevettiers totalisent la même année un équipage de 325 pêcheurs, et les chalutiers côtiers un équipage de 231 hommes.

Les apports de ces bateaux côtiers ont une importance considérable étant donné la grande diversité et la haute qualité des produits pêchés. En 1957 les cotres crevettiers ont débarqué 465 T. de poissons de fond, 695 T. de poissons pélagiques et 726 T. de mollusques et crustacés ; la valeur de ces apports représente respectivement 5,4 millions de francs, 2,6 millions de francs et 26,1 millions de francs. Les apports des chalutiers côtiers comprennent la même année, 2.874 T. de poissons de fond d'une valeur de 36,4 millions de francs, 218 T. de poissons pélagiques d'une valeur de 0,8 millions de francs et 269 T. de mollusques et de crustacés d'une valeur de 10,3 millions de francs.

#### (ii) *La Pêche Moyenne.*

La pêche moyenne concerne les bateaux rangés dans les classes III et IV. Il s'agit de chalutiers à moteurs de 120 à 239 H.P. (classe III ou petite pêche moyenne) et de 240 à 349 H.P. (classe IV ou grande pêche moyenne).

(9) Surtout des soles, des merlans, des raies.

Les navires qui pratiquent la petite pêche moyenne ont comme rayon d'action la partie méridionale et centrale de la Mer du Nord, la Manche et le Canal de Bristol. Les voyages ou sorties durent habituellement 7 à 10 jours. Les apports sont fort divers et se composent principalement de harengs guais et pleins, de plies, de turbots, de limandes, de raies, de soles, de cabillauds et de merlans. En 1957, la petite pêche moyenne compte 143 bateaux d'une force motrice de 22.665 H.P. et d'un tonnage de 8.541 T.B. Ici aussi la plupart des bateaux sont en propriété personnelle ou appartiennent à des sociétés familiales. Ostende compte la même année 46 chalutiers pour la petite pêche moyenne, Zeebrugge 80, Blankenberge 1 et Nieuport 16. 606 pêcheurs en constituent l'équipage. Les apports se chiffrent en 1957, à 13.041 T. de poissons de fond d'une valeur de 168,6 millions de francs, 944 T. de poissons pélagiques d'une valeur de 4,5 millions de francs et 406 T. de mollusques et de crustacés d'une valeur de 5,1 millions de francs.

Les chalutiers de la grande pêche moyenne restent pour la plupart 10 à 14 jours en mer et ont le même rayon d'action que les petits chalutiers avec, en plus, la partie septentrionale de la Mer du Nord et les eaux de l'Irlande du sud et du Sud-Ouest. Leurs apports comprennent différentes espèces de raies, des cabillauds, des harengs pleins, des maquereaux, des turbots, des limandes, des plies, des merlans, des soles etc. En 1957, la grande pêche moyenne compte 66 navires d'une puissance de propulsion de 17.734 H.P. et d'un tonnage de 7.018 T.B. Il y a la même année, 53 grands chalutiers pour la pêche moyenne à Ostende et 13 à Zeebrugge, avec un équipage total de 337 pêcheurs. Toujours en 1957, leur apport se compose de 11.217 T. de poissons de fond, 659 T. de poissons pélagiques et 334 T. de mollusques et de crustacés. La valeur de cet apport s'élève respectivement à 108,3 millions de francs, 2,8 millions de francs et 4,1 millions de francs.

### (iii) *La Pêche Hauturière.*

Cette pêche est pratiquée par de petits chalutiers aux moteurs de 350 à 499 H.P. et par de grands chalutiers, c'est-à-dire des chalutiers à moteur d'au moins 500 H.P., et des chalutiers à vapeur de plus de 439 H.P. Les petits et les grands chalutiers de pêche hauturière sont catalogués respectivement dans les classes V et VI. Les petits chalutiers de pêche hauturière visitent les mêmes fonds que les

grands chalutiers de pêche moyenne ; ils se rendent également à la Mer d'Islande. Ces deux groupes apportent d'ailleurs les mêmes espèces, sauf l'églefin, le colin etc. qui sont débarqués uniquement par les petits chalutiers de pêche hauturière. Le voyage en mer dure habituellement 10 à 18 jours. Les grands chalutiers de pêche hauturière visitent les parties méridionale, centrale et septentrionale de la Mer du Nord, la Mer d'Islande, du Groenland et la Mer Blanche. Ces chalutiers restent 17 à 22 jours en mer. Ils apportent les mêmes espèces de poissons que les petits chalutiers de pêche hauturière.

La pêche hauturière comprend en 1957, 18 petits chalutiers, d'une force motrice de 7.135 H.P. et d'un tonnage de 2.874 T.B. Parmi les 13 grands chalutiers, 7 sont à moteur, avec une force motrice de 5.755 H.P. et un tonnage de 2.592 T.B. ; les 6 bateaux à vapeur ont une force motrice de 6.420 H.P. et un tonnage de 3.783 T.B. Ostende compte la même année 15 petits chalutiers de pêche hauturière et 13 grands chalutiers, Zeebrugge 3 petits chalutiers de pêche hauturière. 123 pêcheurs forment l'équipage total des petits chalutiers de pêche hauturière et 196 pêcheurs celui des grands chalutiers.

En 1957, les apports des petits chalutiers de pêche hauturière se composent de 7.423 T. de poissons de fond d'une valeur de 51,1 millions de francs, 1.201 T. de poissons pélagiques d'une valeur de 4,6 millions de francs, et 187 T. de mollusques et de crustacés d'une valeur de 2,5 millions de francs. Les apports des grands chalutiers de pêche hauturière (chalutiers à moteur et à vapeur réunis) s'élèvent à 7.912 T. de poissons de fond d'une valeur de 55,1 millions de francs, 964 T. de poissons pélagiques d'une valeur de 3,8 millions de francs et seulement 23 T. de mollusques et de crustacés d'une valeur de 341.000 francs.

\* \* \*

Pour compléter cette étude, il faut encore mentionner la pêche effectuée le long de la plage. Elle se pratique à cheval et à pied<sup>10</sup> sur la côte occidentale. Pendant la saison touristique, cette spécialité propre à la région attire bien des curieux. L'apport se chiffre généralement à 4 ou 5 Kg. de crevettes par prise ; il est cédé directement au détaillant de poisson.

De plus, les habitants des polders s'adonnent pendant l'arrière-saison à la pêche à la ligne ; la pêche au moyen de petites chaloupes est aussi une tradition des habitants de la côte.

(10) Le „kruier" de crevettes (pêcheur de crevettes pratiquant la pêche à cheval ou à pied).

L'élevage des moules n'est pas pratiqué au littoral belge ; cette spécialité est propre aux pêcheurs de l'Escaut, qui ont obtenu des autorités néerlandaises une concession spéciale en vue de la culture dans l'Escaut sur le territoire néerlandais. Le naissain de moules est cependant cueilli au littoral.

L'ostréiculture est pratiquée au littoral, notamment à Ostende, Blankenberge et Nieuport, à l'aide de jeunes huîtres importées.

L'ostréiculture, tout comme l'élevage des moules exige une forte compétence technique ; les grands risques et l'importance des investissements nécessaires contribuent à freiner leur extension. Etant donné les difficultés techniques que rencontre l'ostréiculture zélandaise, par suite de la mise en exécution du plan Delta, de sérieuses possibilités s'offrent actuellement au littoral belge.

### § 3. ESPECES DE POISSONS

La classification zoologique des produits de la mer est fort étendue et établie suivant différents critères. Les produits de la pêche peuvent être divisés en 3 grands groupes : les poissons de fond<sup>11</sup>, les poissons pélagiques<sup>12</sup> et les mollusques et crustacés. La distinction entre le poisson de fond et le poisson pélagique est basée sur la manière différente de pêcher.

Les apports belges en poissons de fond comprennent<sup>13</sup> : l'églefin, le cabillaud, le colin, le merlan, le colin jaune, la lingue, le brosmme, la merluche, le tacaud, la plie, le flet, la limande, la sole, le turbot, la barbue, la sole limande, la cardine (salope), le flétan, la plie cynoglosse, la raie (bouclée ou stellée), la flotte, d'autres espèces de raie, le perlon (grondin perlon), le grondin gris (gournaud), le grondin rouge, le loup de mer, le rouget (surmulet), la grande vive, la lotte de mer (baudroie), le congre, la chèvre (sébasse), la dorade commune (pagel commun), le Saint Pierre (Jean doré), l'esturgeon, le requin bleu (émissole et aiguillot), les roussettes (grandes et petites), la taupe, le frai de poisson etc.

(11) On comprend par poisson de fond „those which spend sufficient of their time on or near the sea-bed to be caught predominantly by gear operating there, such as trawl nets or long lines”. R. MORGAN, *op. cit.*, 29.

(12) Le poisson pélagique peut-être défini „as those fish which spend a good deal of their time swimming at or near the surface... they are caught chiefly by drift net”. R. MORGAN, *op. cit.*, 29.

(13) Classification d'après l'I.N.S.

Les poissons pélagiques sont les suivants<sup>13</sup> : le chinchard (maquereau bâtard), le hareng, le maquereau, l'esprot, le thon etc.

Les mollusques et crustacés débarqués en Belgique sont<sup>13</sup> : la crevette, la langoustine, le tourteau, le homard, la seiche, l'escargot de mer etc.

Quantitativement, les apports se composent surtout de poissons de fond, ensuite viennent les poissons pélagiques et enfin les mollusques et les crustacés. Au point de vue recettes, les poissons de fond occupent aussi la première place, la seconde place est occupée alternativement par les mollusques et crustacés et par les poissons pélagiques.

Les espèces que la pêche maritime belge ramène en grandes quantités<sup>14</sup> sont tout d'abord : le hareng, (plein et guais), puis le cabillaud (d'Islande et autre), la sole, la plie, l'églefin (d'Islande et autre), le merlan, le colin, la raie, la crevette, l'esprot et le turbot. La sole fournit les plus grosses recettes ; viennent ensuite : le cabillaud (d'Islande et autre), le hareng (plein et guais), la crevette, la plie, l'églefin (d'Islande et autre), le turbot, la raie, le merlan, le colin et l'esprot<sup>15</sup>.

#### § 4. SAISONS DE PECHE

La plupart des espèces sont pêchées durant toute l'année. Certaines espèces cependant, les „poissons migrateurs”, donnent lieu à une pêche saisonnière.

##### (i) *Le Hareng.*

a) La pêche au hareng plein s'ouvre d'habitude dans la seconde moitié de juillet sur le Fladen<sup>16</sup>, en septembre sur le Gut et les environs, fin septembre sur le Doggerbank et au large de la côte anglaise. En novembre de nombreux bancs de harengs pénètrent dans

(14) „Ebenso wie die Menge der von den einzelnen Fischarten gefangenen Fische von Jahr zu Jahr schwankt, unterliegt auch die Größe des Anteils dieser Fischarten jährlichen Veränderungen, aber geographische, hydrographische und biologische Umstände ergeben doch im grossen und ganzen eine gewisse Konstanz des Strukturbildes der Anteile”. W. BLANKE, *Die Seefischerei Nordwest-Europas - Struktur und Probleme*, Hamburg-Blankenese, 1956, 46.

(15) Pour les données statistiques des quantités débarquées et des recettes, voir : Appendice I, 1, 2, 3 et 4, p. 284-286.

(16) Pour tous les noms de lieu cités voir la carte I, p. 7.

la Mer du Nord Méridionale et se rapprochent des côtes anglaises pour descendre vers la Manche où se trouvent les frayères. C'est dans ces régions que se clôture, vers le 15 décembre, la „grande pêche au hareng d'automne”.

Lorsque la pêche au hareng n'est pas fructueuse dans les régions précitées, il arrive qu'on aille pêcher dans les profondeurs des „Smalls”, notamment à l'entrée méridionale de la Mer d'Irlande.

b) La quasi totalité des harengs guais proviennent de la Mer Côtière. Normalement la pêche s'ouvre dans la seconde moitié de décembre ; elle peut durer jusqu'à la mi-mars.

(ii) *L'Esprot.*

L'esprot habite les eaux côtières et surtout l'embouchure de l'Escaut et les Gravelines. Il est pêché d'octobre à février-mars.

(iii) *Le Maquereau.*

On pêche le maquereau pendant la même période que le hareng c'est à dire de juillet à mars.

Les poissons dont la nomenclature suit ne sont pas migrateurs ; ils sont pêchés durant toute l'année, mais la pêche en est plus abondante durant quelques mois.

(iv) *Le Cabillaud.*

En réalité, le cabillaud est pêché durant toute l'année. De juillet à décembre cependant, l'apport de cabillaud diminue considérablement du fait qu'un grand nombre de chalutiers pratiquent pendant ces mois la pêche au hareng plein.

(v) *Le Merlan.*

L'apport maximum de merlan se situe en mars et avril, la prise minimum en septembre.

(vi) *L'Églefin.*

L'apport d'églefin est le plus considérable pendant les mois de mai à août et de novembre à décembre.

(vii) *Le Colin.*

Le colin est pêché principalement pendant les mois de juin, juillet, août et décembre.

## § 5. LE PROBLEME DE L'„OVERFISHING”

Les fonds de pêche ne sont pas inépuisables, surtout s'ils font partie de mers presque isolées, telles que la Mer du Nord et la Manche. Les réserves de poissons de ces mers ne sont pas alimentées par des poissons d'autres régions ; elles ne peuvent compter que sur leur propre reproduction pour combler les pertes. De plus, la Mer du Nord est entourée de pays qui disposent d'un puissant appareil de production dont résulte une grande capacité de pêche et une diminution importante de la réserve de poissons ; de nombreux poissons sont pris avant d'avoir frayé. Dans ces régions, la pêche doit donc respecter les quantités de poissons nécessaires à la reproduction pour éviter l'épuisement des réserves de poissons ou l'„overfishing”.

L'„overfishing” n'est pas un problème récent<sup>17</sup> ; il est né du fait que les fonds de pêche sont propriétés communes dont tout le monde peut profiter<sup>18</sup>.

Il y a un bon demi-siècle, le problème s'est posé avec plus d'acuité par suite des améliorations techniques apportées aux navires et au matériel de pêche.

A cette époque, les pêcheurs et les armateurs n'envisageaient que les avantages directs du progrès technique : de plus fortes prises. On constata cependant que compte tenu des efforts déployés, les prises diminuaient graduellement de même que la taille moyenne des poissons.

La carte II ci-jointe<sup>19</sup> indique la prise moyenne de poissons de fond dans la Mer du Nord par des chalutiers à vapeur en 1913, 1919 et 1923, au cours d'un laps de temps de 100 heures. Si l'on considère l'importance des pêches, on peut subdiviser la Mer du Nord en trois parties : la région A où la prise moyenne n'atteint pas 5 T., la région B où elle atteint de 5 à 10 T. et la région C où elle dépasse les 10 T.

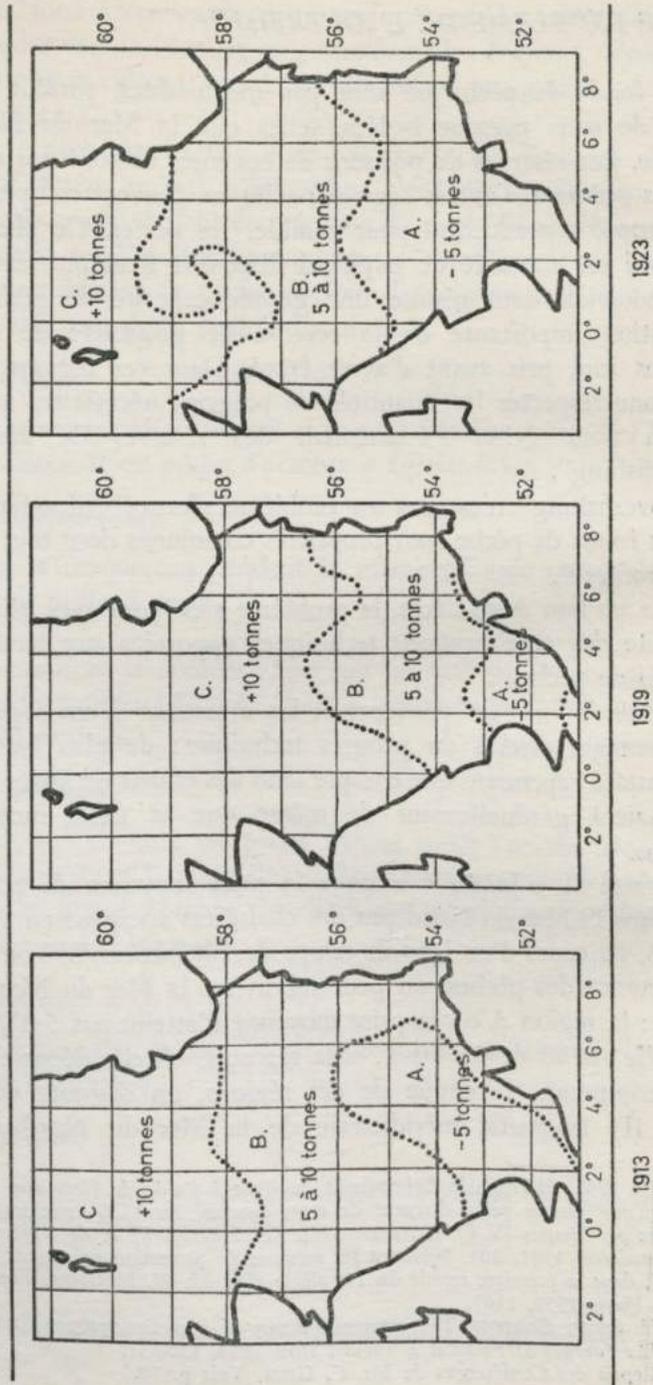
En comparant l'étendue de ces régions, on constate qu'en 1913 (carte II) la partie méridionale de la Mer du Nord était déjà

(17) En 1291, Philippe le Bel interdit la pêche à l'aide de filets aux mailles plus petites qu'une grande pièce d'argent de cette époque. En 1326 cette interdiction fut renouvelée par Charles IV (J. KLAUSING, *Het Zeevissersbedrijf en de Werkverruiming in West-Vlaanderen*, 1951, 20). Suivirent les mesures de protection prises par Jacques I et Charles I, dans la première moitié du 17e siècle (Dr. M. W. MOUTON, *The Continental Shelf*, La Haye, 1952, 110).

(18) H. SCOTT GORDON, The economic theory of a commonproperty resource : The fishery, *The Journal of Political Economy*, april 1954, 130-131.

(19) Repris des Conférences de Mr. C. GILIS. Voir p. 18.

Carte II : Pêche de poissons de fond dans la Mer du Nord ;  
prise moyenne en 100 beures d'un chalutier à vapeur, 1913-23.



considérablement appauvrie puisque la région A s'étendait en certains endroits jusqu'à 56° Lat. N.

La guerre favorisa le renouvellement des réserves poissonneuses de sorte qu'à la reprise de la pêche en 1919 (carte II) la région A subissait un rétrécissement sensible et n'atteignait qu'à peine le 53° degré de Lat. N. Les limites des régions B et C étaient donc, à ce moment, fortement déplacées vers le sud.

La pêche devint plus intense les années suivantes<sup>20</sup> et l'effet s'en fit bientôt sentir. La région A s'agrandit graduellement en même temps que les régions B et C, les plus riches en poissons, se déplacèrent vers le nord. En 1923 (carte II) les réserves de poissons étaient déjà retombées au niveau d'avant-guerre.

La comparaison des prises de plies avant et après la première guerre mondiale montre également (a) qu'avant la guerre la prise diminuait d'année en année; (b) que l'interruption de la pêche pendant la guerre permit un renouvellement sensible de la réserve de plies et (c) que le niveau de cette réserve avait à nouveau fortement baissé après quelques années de pêche intensive<sup>21</sup>.

A mesure que la pêche devenait plus active, la taille moyenne des poissons diminuait.

Le graphique I, 1 (a) illustre clairement ce phénomène en ce qui concerne la pêche aux plies.

Avant la première guerre mondiale, les prises comprenaient surtout de petits individus avec une majorité de plies de 25 cm. Immédiatement après la guerre ces dimensions étaient sensiblement modifiées. La taille moyenne des plies avait fortement augmenté et la majorité atteignaient 35 cm.

Le phénomène de l'„overfishing” amena les pays de la Mer du Nord à prendre des mesures protectrices<sup>22</sup>. Cependant, comme il s'agissait toujours de mesures unilatérales et divergentes, il apparut

(20) c.à.d. „erhöhte Fischeffektivität und gesteigerte Fangkapazität”. W. BLANKE, *op. cit.*, 135.

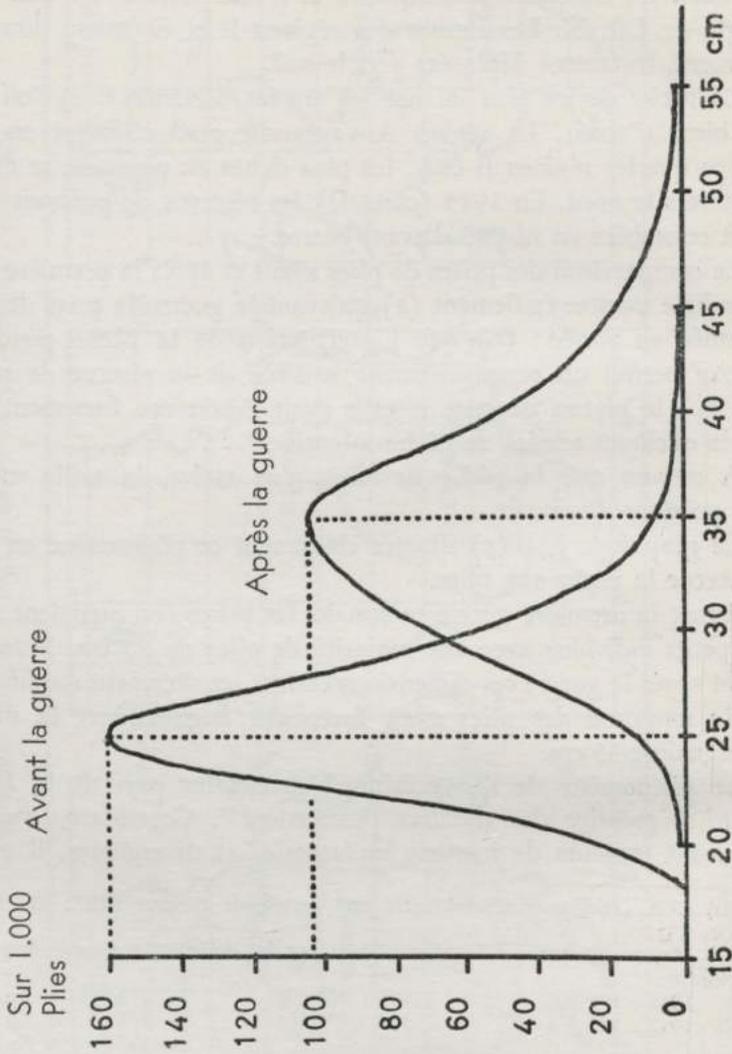
(21) Moyenne journalière de plies pêchées par les chalutiers à vapeur dans la Mer du Nord :

1911 : 190 Kg.	1913 : 160 Kg.	1920 : 240 Kg.
1912 : 175 Kg.	1919 : 270 Kg.	1921 : 190 Kg.
		1922 : 170 Kg.

(a) Voir p. 20.

(22) En Belgique notamment, on constitua, par arrêté ministériel du 11 juin 1892, trois comités composés uniquement de pêcheurs et chargés de proposer des mesures locales en vue de protéger et de développer la pêche dans les eaux territoriales belges. En Grande-Bretagne, les lois du 29 septembre 1933 fixèrent la taille minimum des mailles ainsi que les longueurs minima (par ex. pour la sole : 0,16 m; pour la merluche : 0,25 m) en dessous desquelles les espèces ne pouvaient être débarquées.

Graphique I, 1 : Composition de la pêche aux plies en rapport avec la longueur ; avant et après la première guerre mondiale.



Source : C. Gilis — Conférences.

bientôt que seul un accord sur le plan international pourrait porter remède à la grave menace qui pesait sur l'industrie de la pêche. Le problème de l'„overfishing” ne se posa pas seulement pour les eaux territoriales et les eaux proches, mais aussi pour les eaux plus lointaines de la Mer du Nord.

En 1934 le „Conseil International d'Enquête Maritime”, dont le siège est à Copenhague, fit des recommandations en vue de résoudre le problème. En 1936, avec la collaboration du Conseil International, le gouvernement britannique convoqua à Londres une conférence qui réunit 12 pays, afin de discuter ces recommandations<sup>23</sup>. Le but était la détermination de mesures de protection pour le jeune poisson. Tous les participants furent d'accord sur le principe, mais pour les modalités d'application, l'entente ne put se faire. En mars 1937 une seconde conférence eut lieu à Londres<sup>24</sup>. Une convention Internationale fut signée par 10 pays dont les principales stipulations relatives à l'„overfishing”, étaient les suivantes :

- (1) La taille minimum des mailles des filets est fixée à 70 mm ; cependant dans les eaux situées au nord du 66° Lat. N. et à l'est de Greenwich la taille minimum des mailles s'élève à 105 mm. Cette mesure ne s'applique pas aux filets destinés à la pêche à la crevette, au maquereau, à l'esprot et au hareng, et n'est pas en vigueur dans les eaux territoriales.
- (2) Il est défendu de conserver à bord, de débarquer ou de vendre des poissons dont la taille, mesurée du bout du museau jusqu'à l'extrémité de la nageoire caudale, est inférieure aux dimensions ci-après :

cabillaud :	24 cm.
églefín :	24 cm.
merluche :	30 cm.
plie :	23 cm.
plie cynoglosse :	23 cm.
limande sole :	23 cm.
sole :	21 cm.
turbot :	25 cm.
barbue :	25 cm.
cardine :	23 cm.

(23) Allemagne, Belgique, Danemark, Finlande, France, Pays-Bas, Irlande, Norvège, Pologne, Portugal, Grande-Bretagne et Suède.

(24) A cette conférence participaient les mêmes pays qu'à la conférence de 1936, (sauf le Danemark) auxquels se joignirent l'Islande et la Lithuanie.

Cette Convention ne fut pas approuvée par la France, la Finlande et le Portugal.

Par suite de la tension internationale et de la guerre mondiale consécutive, la Convention ne fut pas ratifiée<sup>25</sup> et l'application en fut donc différée.

Pendant la deuxième guerre mondiale, comme d'ailleurs en 1914-1918, la pêche maritime fut presque totalement interrompue pour une période d'environ 4 ans. Les espèces de poissons se multiplièrent d'une manière extraordinaire de sorte qu'immédiatement après la fin des hostilités, les prises débarquées furent exceptionnellement riches.

Mais tout comme après la première guerre mondiale, l'exploitation fut laissée aux caprices des pêcheurs.

Les données statistiques<sup>26</sup> de la pêche maritime belge de poissons de fond, dans la partie méridionale de la Mer du Nord (au sud de 57°, Lat. N.), indiquent que la prise moyenne des chalutiers à moteur, par 100 H.P. et en 100 heures, représentait 2,9 T. pour la période quinquennale 1946-50 contre 1,9 T. à peine pour la période quinquennale suivante 1951-55.

Plusieurs pays avaient cependant prévu que le problème de l'„overfishing” se poserait à nouveau très rapidement après la guerre. Déjà en 1943 une conférence avait eu lieu à Londres, avec la participation de 14 pays, dans le but de préparer un accord international au sujet de l'„overfishing”. Les travaux de cette conférence furent ajournés par suite de l'absence d'experts de plusieurs pays. Entretemps, certains milieux compétents avaient émis des doutes au sujet de l'efficacité des stipulations de la convention de 1937 et l'on jugea opportun de revoir et de modifier celles-ci.

En 1946 la Grande-Bretagne convoqua à Londres une nouvelle conférence internationale qui se tint du 26 mars au 5 avril. La Belgique, le Danemark, l'Irlande, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, Les Pays-Bas, l'Islande, la Norvège, la Pologne, le Portugal et la Suède y furent représentés. La convention de 1937 fut réexaminée et complétée ; les stipulations ci-après furent approuvées :

- (1) La taille minimum des mailles des chaluts devant servir à la pêche aux poissons de fond est fixée comme suit<sup>27</sup> :

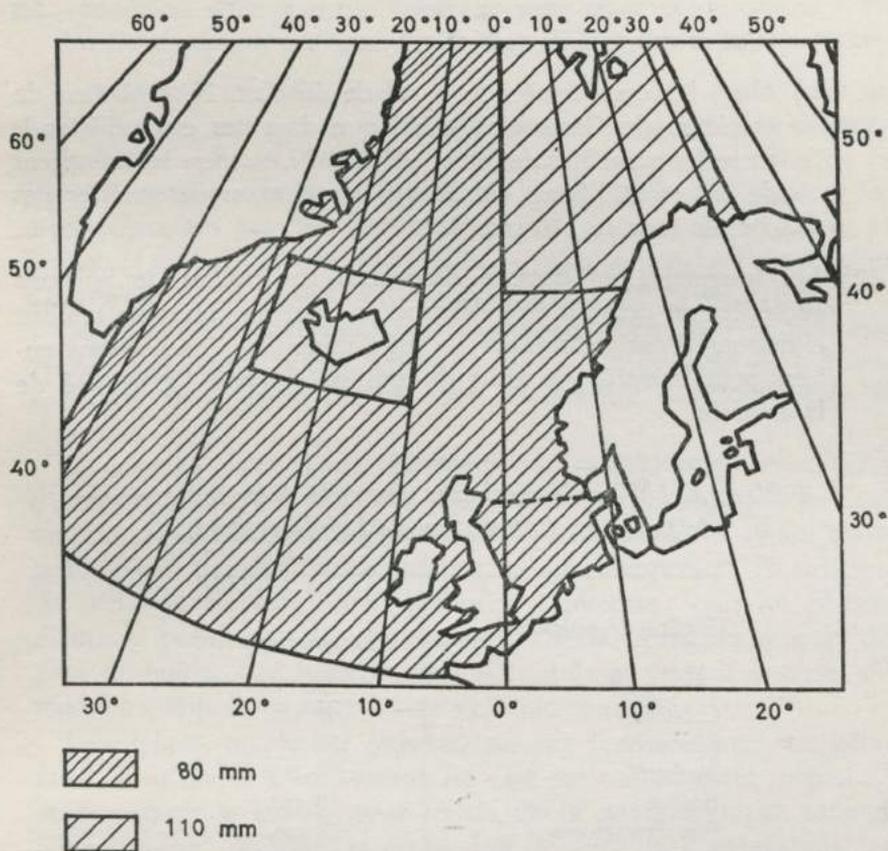
---

(25) La Belgique a ratifié cette Convention après la deuxième guerre mondiale (Arrêté du Régent du 14 avril 1945).

(26) C. GILIS, *Conférences*.

(27) Les mesures édictées par la convention de Londres ne sont pas applicables à la pêche au hareng, au maquereau et à la crevette, ni à la pêche de certaines autres espèces

Carte III : Classification des régions d'après les tailles minima des mailles, 1946.



Source : C. Gilis — Conférences.

- a) Dans la région comprenant les parties de l'Océan Atlantique, l'Océan Arctique et les mers adjacentes situées au nord de 48° Lat. N. et entre 42° Long. O. et 32° Long. E., à l'exclusion de la Mer Baltique et des Belts, la taille minimum des mailles des chaluts sera de 80 mm <sup>28</sup>.
- b) Dans les eaux situées au nord de 66° Lat. N. et à l'est du méridien de Greenwich, ainsi que dans les eaux d'Islande entre les parallèles de 68° et 62° Lat. N. et entre les méridiens de 28° et 10° Long. O., la taille minimum des mailles des chaluts sera de 110 mm <sup>29</sup>.
- (2) Les longueurs, en dessous desquelles les espèces de poissons protégées ne peuvent être débarquées, sont indiquées au tableau ci-dessous. Pour déterminer la taille minimum, les poissons entiers sont mesurés du bout du museau jusqu'à l'extrémité de la caudale.

*Tableau I, 1 : Taille minimum prescrite pour les espèces de poissons, Convention de Londres, 1946.*

Espèce de poisson	Taille minimum prescrite
Cabillaud	30 cm.
Merluche	30 cm.
Turbot	30 cm.
Barbue	30 cm.
Plie cynoglosse	28 cm.
Eglefin	27 cm.
Plie	25 cm.
Sole limande	25 cm.
Cardine	25 cm.
Sole	24 cm.
Limande	20 cm.
Merlan	20 cm.

de poissons de moindre importance, pour laquelle sont tolérés des filets à mailles plus serrées.

(28) Voir carte III, p. 23.

(29) Voir carte III. En Belgique, ces mesures sont reprises dans l'Arrêté Royal du 7 mai 1958. La taille minimum des mailles de la seine... est de 70 mm dans le secteur (a) et 100 mm dans le secteur (b).

- (3) Au sein de la convention, une commission permanente a été créée, le „Standing Advisory Committee”, ayant pour mission d'examiner si les stipulations de la convention répondent au but poursuivi. Elle peut, au besoin, apporter des modifications à la taille minimum des mailles des filets ou des espèces de poissons.

D'autres mesures avaient encore été proposées à la Conférence de l'„Overfishing”, entre autres : la diminution de la flotte et du tonnage, la limitation du nombre de jours de pêche, la limitation de la quantité de poissons de fond à pêcher dans la Mer du Nord et les eaux adjacentes aux îles britanniques, introduction de quotas et la fermeture de certains fonds de pêche. Cependant, malgré de longues discussions, aucun accord ne fut réalisé sur ces différents points.

De nombreuses difficultés étant survenues dans certains pays qui avaient participé à la conférence, la convention de 1946 ne put être appliquée qu'à partir d'avril 1954, c'est-à-dire huit ans après la signature.

La mise au point d'une réglementation internationale en matière d'„overfishing” n'est pas chose facile, puisqu'elle implique toujours un compromis entre des intérêts sinon contradictoires, du moins divergents. Tous les pays possèdent leur propre équipement et structure de pêche et emploient des méthodes différentes ; tous ne pêchent d'ailleurs pas les mêmes espèces de poissons. Ainsi, la plupart des pays ne voient que leurs propres difficultés et veulent imposer des mesures visant à remédier à leur situation concrète.

Néanmoins, un accord international sur l'„overfishing” est nécessaire. Tout d'abord, les bateaux ne sont pas suffisamment rentables<sup>30</sup> et beaucoup de navires sont retirés de la navigation par suite de l'„overfishing”. Ensuite, la pêche doit, à cause de l'„overfishing”, se déplacer de plus en plus vers le nord, ce qui entraîne des frais supplémentaires et pose le problème de la „qualité du poisson”<sup>31</sup>.

(30) En Belgique, cette situation affecte surtout la pêche moyenne.

(31) Il y a un „rapid decline since 1946 in the average catch of trawlers engaged in fishing the North Sea Grounds” et l'„actual catch will soon reach the low level of 1937. I must point out that if and when such a position is reached, the effect will be far more serious than it was just prior to the outbreak of war. Today, owners of fishing vessels are faced with much higher costs of gear, stores and wages than in 1939, so it is necessary that if these increased costs of production are to be met, either much higher prices proportionately must be obtained today or heavier catches will have to be obtained. It follows that since all other foods are in keen competition with fish, the obvious policy to follow must be that of protecting the stocks of fish, so that the average catch per vessel will be increased to the economic level. The actual weight of fish caught is, unfortunately, not the whole of the story, as in overfishing, reduction in the quantity caught per annum is always accompanied by a diminution in the average

Enfin, l'„overfishing” pose le problème des eaux territoriales et pousse certains pays à les élargir<sup>32</sup>. On peut dire que la convention de 1946 a été appliquée beaucoup trop tard et que les mesures prises ne suffisent pas à éviter l'épuisement des fonds de pêche. En outre, des modifications de structure s'étaient déjà manifestées dans la pêche avant que les prescriptions ne fussent appliquées.

La fixation d'une taille minimum des mailles ne suffit pas. En effet, il existe des espèces de poisson pour lesquelles le problème ne se pose pas ; d'autres espèces ne sont pas encore protégées et peuvent être prises avec des filets de plus petites dimensions. De plus, il existe des méthodes de pêche qui permettent l'emploi de filets à mailles plus petites, tandis que pour certaines espèces de poissons, les mailles fixées sont beaucoup trop grandes. Il semble d'autre part que, malgré l'élargissement des mailles de filet, les réserves de poissons diminuent encore. Des navires toujours plus grands et plus rapides sont lancés et la taille des mailles est compensée par la structure du navire, la force motrice et le nombre de bateaux<sup>33</sup>.

Vu la structure du problème de l'„overfishing”, la réglementation du maillage des filets et des tailles limites des poissons ne constitue pas à elle seule une solution efficace. Le mal ne peut être combattu que par un système complexe de mesures tenant compte de tous les aspects du problème.

Sur ce point une „communis opinio” s'est formée dans les milieux de la pêche de l'Europe Occidentale et d'autres propositions ont été présentées ces dernières années, à savoir :

---

size marketed. This is twofold tragedy in that as a general rule small fish have less commercial value than the larger sizes and, worse still, the stocks of fish are exhausted to a point where the propagation of the species is seriously affected”. J. CROFT BAKER, *The Overfishing Problem*, 4e Congrès International de la Mer, 142-143.

„Le Problème est d'autant plus sérieux qu'en général l'écoulement du poisson devient de plus en plus difficile à cause de la baisse de consommation, de la concurrence déréglée en matière d'exportation, ainsi que des difficultés de paiement avec l'étranger. Les prix sont donc défavorables, tandis que les frais d'exploitation ont une tendance à augmenter par suite de l'appauvrissement des fonds de pêche”. Fédération Nationale de la Pêche, du Commerce et de l'Industrie. *Rapport annuel pour l'exercice 1949*, 7.

(32) L'Islande, craignant un éventuel „overfishing” des riches fonds de pêche de sa région côtière, et se basant sur le jugement de la Cour Internationale au sujet du différend anglo-norvégien en matière d'eaux territoriales, déclarait le 15 mai 1952 qu'elle allait élargir la zone de trois milles jusqu'à quatre milles et, tout comme la Norvège, tracer les lignes à partir des points côtiers extrêmes, de sorte que le Faxafjord, si riche en poisson, serait fermé à la pêche étrangère. Cette décision a donné lieu à des frictions sérieuses entre la Grande-Bretagne et l'Islande et a également eu des conséquences défavorables à la pêche belge.

(33) J. H. KLAUSING, Internationale politiek en vis, *Het Visserijblad*, 8 juillet 1955, 1.

- (1) l'augmentation de la taille des mailles et de la longueur minimum des poissons ;
- (2) la limitation du nombre de jours de sortie<sup>34</sup> ;
- (3) la limitation du nombre de bateaux et du tonnage, éventuellement sur la base 1938 ;
- (4) la réservation de certaines pêcheries aux navires d'une catégorie déterminée ;
- (5) la fixation d'un contingent annuel de poissons à pêcher basé sur la population ou sur la prise de 1938 ;
- (6) la réglementation de l'appareil de prise et de ses parties annexes : en prenant des mesures contre l'action destructive du chalut (entre autres, limitation de la longueur des bras), en défendant l'emploi du système de charriage par chaîne et en limitant le poids des trouvilles ;
- (7) la fermeture temporaire ou définitive de certaines pêcheries pendant la ponte : pas de pêche en janvier et en février dans le Moray Firth, lieu de ponte du cabillaud et de l'églefin, ainsi que dans le „Doggerbank” central, frayère de l'églefin de la Mer du Nord. On a suggéré également de fermer la côte danoise, frayère de la plie et de la sole, pendant les mois de mai et de juin ;
- (8) l'extension de la compétence du „Standing Advisory Committee”.

Toutes ces mesures exigent cependant l'approbation, la ratification et l'application stricte de toutes les stipulations par les différents pays.

## § 6. EAUX TERRITORIALES

Le problème des eaux territoriales, tout comme celui de l'„overfishing”, n'est pas un fait récent. Les intérêts des pêcheurs et d'autres

(34) „Pour la Belgique cette proposition n'était pas applicable étant donné que nos chalutiers moyens font des voyages dont la durée dépasse une semaine (12 à 15 jours). Cette mesure les obligerait donc à rester inactifs sur les pêcheries les dimanches et jours fériés. Et si l'on veut éviter l'inactivité en pleine mer, toute la flotte devrait partir le lundi et donc raccourcir le voyage, afin de rentrer au plus tard le samedi. Or, ce sont justement les marchés du vendredi et du samedi que nos armateurs évitent, parce qu'en fin de semaine la demande pour le poisson est quasi nulle. Ainsi l'offre dépasserait largement la demande avec la conséquence que les prix deviendraient inévitablement dérisoires. D'ailleurs, le nombre d'heures de pêche que nos chalutiers moyens pourraient effectuer au cours d'un court voyage ne serait pas assez élevé pour produire une pêche suffisamment abondante permettant de couvrir les frais d'exploitation... Pour la Belgique, la limitation des journées de mer constituerait une mesure antiéconomique étant donné qu'elle signifie un chômage, soit prolongé, soit à intervalles, des bateaux de pêche, au cours duquel des gros capitaux resteraient improductifs”. C. GILIS, *L'évolution du problème de l'„overfishing” - Position de la Belgique*, 4e Congrès International de la Mer, 168-169 et 172.

intérêts d'ordre militaire ont toujours joué un rôle important dans la lutte pour les eaux territoriales<sup>35</sup>.

Au début du 17<sup>e</sup> siècle, Hugo Grotius<sup>36</sup> avait lancé le principe de la liberté de la haute mer, qui fut très longtemps reconnu. Un siècle plus tard, Cornelius van Bynkershock<sup>37</sup> fixait le principe de la souveraineté de l'état côtier jusqu'à la portée d'un coup de canon, ce qui faisait à peu près 3 milles marins<sup>38</sup>.

A l'origine, la limite territoriale fut donc une limite stratégique contre l'invasion et le feu de l'artillerie ennemie venant de la mer.

Les conceptions relatives à la largeur de cette zone territoriale et les arguments tendant à les justifier se sont profondément modifiés au cours des dernières années. De nouvelles notions, telles que le „plateau continental", la „réserve de pêche dans les eaux territoriales à l'économie nationale" etc. se sont mises à l'avant-plan, de sorte que le problème des eaux territoriales ne revêt plus seulement un aspect stratégique et politique mais aussi un aspect économique. Il était donc normal que la notion d'„eaux territoriales" ait été invoquée, adaptée et étendue, dans des buts divers.

#### A. Conceptions Internationales

Les difficultés en matière d'eaux territoriales ont surgi après la seconde guerre mondiale. Jusqu'alors la plupart des pays reconnaissaient le principe des 3 milles marins. Même lorsque la Norvège, en 1935, élargit sa limite territoriale jusque 4 milles marins, ferma ses fjords et considéra les îles comme faisant partie de la côte, aucune complication internationale ne s'ensuivit. Les pêcheurs étrangers, surtout les anglais, continuèrent à pratiquer la pêche sur les lieux qu'ils fréquentaient d'habitude, sans être autrement inquiétés.

Après la seconde guerre mondiale la Norvège se mit à appliquer scrupuleusement la „territorialité" dans la région des 4 milles marins. Les difficultés qui avaient opposé, depuis 1935, la Grande-Bretagne

(35) W. BLANCHE, *op. cit.*, 133.

(36) H. GROTIUS, *Mare Liberum*, Leiden, 1609.

(37) C. VAN BYNKERSHOCK, *De dominio maris dissertatio*, Leiden, 1700.

(38) G. MESECK, *Die Hoheitsrechte in den Küstengewässern - Die Fischwirtschaft*, 1955, Heft 1, 1 : „Bereits 1793 hat der damalige Staatssekretär und spätere Präsident der U.S.A., Thomas Jefferson, in einer Note an Großbritannien und Frankreich mitgeteilt, dass eine Zone von 3 sm vor den Küsten der U.S.A. von kriegführenden Nationen als neutrale Gewässer respektiert werden müssten. Bei der Ratifizierung des Vertrages über den Suezkanal im Jahre 1888 einigten sich alle Mächte darüber, dass das Kriegsrecht in einer 3 sm-Zone vor den Häfen des Kanals erlischt. Seitdem ist die 3 sm-Zone in allen Streitfragen über Hoheitsgewässer als geltendes Völkerrecht eindeutig anerkannt worden".

et la Norvège prirent fin en 1951 par un jugement de la Cour Internationale de La Haye en faveur de la Norvège, et ce en vertu de considérations juridiques d'ordre historique.

En 1950, à l'instar de la Norvège, l'Islande veut également étendre ses eaux territoriales jusqu'à 4 milles marins ; cette mesure est aussi applicable aux pêcheurs islandais. Le but de l'Islande est surtout de protéger les réserves de poissons dans la région côtière et non pas d'abord, comme la Norvège, établir un droit absolu de pêche pour ses propres pêcheurs exclusivement. Pour fixer sa limite territoriale, l'Islande se base plus ou moins sur le système norvégien, qui considère les îles comme faisant partie de la côte.

De plus, certaines pêcheries importantes sont fermées aux étrangers. A l'instar de l'Amérique, on note même une tendance à lancer la notion de „plateau continental”, où la pêche serait réservée aux nationaux.

La Grande-Bretagne, la plus touchée par l'extension des eaux territoriales islandaises, décide la fermeture de ses marchés au poisson d'Islande. Cette dernière dépose plainte contre le boycott auprès de l'O.E.C.E. L'excédent de poisson d'Islande est cependant livré à la Russie en échange de pétrole. La tension internationale contribue à la signature, le 15 novembre 1956, d'un accord entre l'Islande et la Grande-Bretagne, stipulant que :

- (a) le marché britannique est de nouveau ouvert à l'importation islandaise, moyennant contingentement. L'Islande s'engage à ne pas dépasser les 4 milles marins comme limite territoriale ;
- (b) les navires britanniques sont de nouveau autorisés à s'abriter à l'intérieur de ces limites territoriales, en cas de mauvais temps, sans être obligés de rentrer complètement leurs engins de pêche ; dans certaines circonstances ils peuvent vendre leurs prises dans les ports d'Islande.

Les Etats-Unis d'Amérique ont donné à la notion d'eaux territoriales l'application la plus large en introduisant la notion de „plateau continental” ; la question du pétrole est à la base de cette large interprétation.

D'après certains experts, il existerait près de la côte américaine, notamment dans le Golfe du Mexique, et sous le fond de la mer, des sources pétrolifères très riches.

Les Etats-Unis prétendent avoir droit de propriété sur toutes les richesses se trouvant sous le fond de la mer et considèrent celui-ci

comme le prolongement du continent. Cependant, ils ne veulent pas se reconnaître le droit de disposer des réserves de poissons du plateau continental. L'idée de „plateau continental”<sup>39</sup> fut également reprise par d'autres pays — comme l'Islande — non pas en ce qui concerne le pétrole, mais bien le poisson.

Les états de l'Amérique du Sud forment bloc et veulent s'approprier le droit de pêche à l'intérieur d'une limite de 200 milles marins.

Le Canada défend, même à ses propres ressortissants, la pêche à l'intérieur d'une limite de 12 milles marins. Cela n'empêche cependant pas que des bateaux étrangers, portugais, espagnols, français et américains y font les meilleurs pêches sur des fonds situés entre 3 et 12 milles de la côte.

L'U.R.S.S. fixe également la zone territoriale à 12 milles.

La Grande-Bretagne connaît des difficultés analogues à celles du Canada. Afin de protéger le Morray Firth, pêcherie importante du cabillaud, elle y défend la pêche au moyen de chaluts à ses propres pêcheurs. Contre les pêcheurs étrangers qui pratiquent la pêche au chalut dans cette région il n'y a qu'une seule sanction : la défense de vendre leur prise dans les ports britanniques.

Tout ceci démontre l'absence de réglementation uniforme en matière d'eaux territoriales. Même la Commission pour le Droit International, constituée par l'O.N.U., ne peut — en 1956 — trouver de formule définitive pour déterminer les limites territoriales.

Cette Commission constate simplement que la limite peut se trouver entre 3 et 12 milles marins et que cette limite est comptée normalement à partir de la ligne de marée basse. La Commission a également proposé que la question de la largeur des eaux territoriales soit l'objet d'une conférence internationale.

Le 24 février 1958, une conférence internationale du droit maritime a lieu à Genève sous les auspices de l'O.N.U. De nouveau, aucun accord n'est conclu au sujet des eaux territoriales.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1958, l'Islande étend ses eaux territoriales de 4 à 12 milles, et ce pour les seuls bateaux de pêche étrangers. Les Pays d'Europe Occidentale n'approuvent pas cette décision unilatérale. Les chalutiers anglais persistent à fréquenter les eaux de la région défendue, sous la protection d'unités de la marine. Les milieux diplomatiques s'occupent encore actuellement de trouver à ce différend une solution satisfaisante.

(39) Cette notion fut précisée par la conférence de Genève du 24 février 1958.

### B. *Point de vue national au sujet des eaux territoriales belges*

Les eaux territoriales belges sont régies par la loi de 1892 en application de l'accord international de la Haye de 1882 entre l'Angleterre, la France, la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas et le Danemark.

En vertu de cette loi, la pêche est défendue à tout bateau étranger le long de la côte belge à l'intérieur d'une région de 3 milles géographiques, comptés à partir de la ligne de marée basse.

En cas d'infraction, le navire est amené au port belge le plus proche<sup>40</sup> ; outre l'amende prévue, la prise est confisquée et vendue publiquement.

Afin de protéger les mollusques et les crustacés, la même loi autorise le Roi à prendre des mesures contre les ressortissants belges. La loi du 12 avril 1957 étend les attributions accordées au Roi dans ce domaine : non seulement pour les eaux territoriales, mais aussi pour la haute mer, des mesures peuvent être prescrites dans le but de protéger les réserves de mollusques et de crustacés, et notamment pour empêcher la destruction du frai, du fretin et du naissain.

Il faut encore signaler l'accord franco-belge réalisé pendant la seconde guerre mondiale, en vertu duquel il est permis aux pêcheurs des deux pays de pratiquer, sous certaines conditions<sup>41</sup>, la pêche au hareng et à l'esprot dans les eaux territoriales réciproques.

---

(40) Moyennant garantie, le navire n'est pas amené au port, ni même retenu.

(41) Entre le 1<sup>er</sup> novembre (cette date peut être retardée) et le 1<sup>er</sup> mars (cette date peut être avancée), par des bateaux d'une force motrice ne dépassant pas 200 H.P. et dont les filets ont une ouverture de 12 m. L'emploi du chalut pélagique est également permis.

## CHAPITRE II

### LA FLOTTE DE PECHE MARITIME BELGE

#### § 1. BREF HISTORIQUE DE LA PECHE MARITIME BELGE

Déjà dans les temps les plus reculés, la pêche maritime était pratiquée à la côte belge ; cependant, on ne possède que peu de données concrètes à ce sujet. Les premiers renseignements datent du 12<sup>e</sup> siècle. C'est vers cette époque que la pêche au hareng salé prit son essor dans nos régions. Elle atteignit son apogée au 15<sup>e</sup> siècle ; Ostende était le marché au hareng le plus important : en 1468, les apports de hareng par les navires de pêche d'Ostende, s'élevaient à peu près à 29 millions de pièces<sup>1</sup>. Au 16<sup>e</sup> siècle cependant, cette pêche fut abandonnée à cause des guerres successives.

Après les hostilités du 16<sup>e</sup> siècle, s'ouvrit l'ère des expéditions pour la capture des baleines qui dura jusqu'à la fin du 18<sup>e</sup> siècle.

La pêche au cabillaud ou pêche „te zoute" (salée) fut pratiquée en même temps que la pêche au hareng. Dès la fin du 15<sup>e</sup> siècle les bateaux d'Ostende et de Nieuport allaient pêcher le cabillaud au „Doggerbank". Mais par les temps incertains, cette industrie ne put se développer normalement. De plus, l'autorité édictait des mesures tantôt à l'avantage, tantôt au détriment de la pêche, et l'activité de la flotte et des équipages variait selon ces décisions.

Au 20<sup>e</sup> siècle la pêche maritime prit un autre aspect : l'apport du poisson frais, jusqu'alors accessoire, devint la préoccupation principale et unique de cette industrie ; cette nouvelle orientation est due en

---

(1) Stad Oostende, *Het Havencomplex van Oostende*, 1955, 61.

premier lieu à l'apparition de techniques nouvelles telles que la vapeur, la glace, le chalut pélagique et le bateau à moteur<sup>2</sup>.

Avec l'introduction de la pêche „au poisson frais”, Ostende devint le plus grand port de pêche du pays ; Nieuport prit un caractère local ; Blankenberge déclina et fut absorbé par un port nouveau : Zeebrugge.

Ce développement ne se fit pas sans difficultés.

Pendant la période florissante de la pêche „salée”, vers le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, presque tous les bateaux — vu les multiples exigences de cette pêche — appartenaient à de grandes sociétés ou à des „bureaux”. Six „bureaux” avaient leur siège à Ostende, et comptaient ensemble 100 navires. Le plus important possédait 59 bateaux. A Blankenberge chaque „bureau” comptait 21 navires ; à Heist, chaque armateur était propriétaire d'au moins deux bateaux<sup>3</sup>. La pêche au poisson frais modifia la situation et de plus en plus les pêcheurs furent encouragés à devenir propriétaires d'un bateau<sup>4</sup>. Cette tendance ne se manifesta qu'à Ostende et à Zeebrugge ; dans les autres lieux de pêche l'évolution se fit plus lentement. A Blankenberge, par exemple, la forme d'exploitation capitaliste se maintint<sup>5</sup>. En 1905, 229 bateaux sur 426 étaient commandés par leur propriétaire<sup>6</sup>. La proportion des armateurs-patrons par rapport aux patrons-non propriétaires augmenta continuellement jusqu'en 1933, pour diminuer à nouveau par suite de la crise qui se manifesta vers cette époque.

Le développement des ports de pêche belges se ressentit de difficultés internes. Avant la première guerre mondiale, les prix avantageux du marché belge attiraient de nombreuses importations de tous les pays. Durant cette période, on vendit, rien qu'à Ostende pour environ 6 millions de francs de poisson<sup>7</sup>. Pour les 7 premiers mois de 1913 l'importation se chiffra à 2.940.255 Kg, dont 1.422.552 Kg de poisson<sup>8</sup>. Les hostilités ont, du moins provisoirement, mis fin à ce problème de l'importation.

Avant 1914 des expériences de pêche industrielle avaient été tentées au Congo Belge. Les hostilités ont également suspendu ces essais<sup>9</sup>.

(2) Le premier bateau à moteur, „Pionier”, fit son apparition à Ostende en 1907. E. VROOME, *De evolutie van de Oostendse Vissershaven*, Ostende, 1957, 24.

(3) C. DEZUTTERE, *L'Armement du patron-pêcheur en Belgique - 2<sup>e</sup> Congrès de la Mer*, Liège, 1939, 123.

(4) L'action de Mr BORTIER, de Heist, fut importante en ce domaine.

(5) *Dixième rapport annuel de la Commission pour la Pêche Maritime*, 1926, 23.

(6) C. DEZUTTERE, *ibidem*, 123.

(7) J. KLAUSING, *Het Zeevisserijbedrijf en de Werkverruiming in West-Vlaanderen*, 1951, rapport stenc., Bruges, 42.

(8) J. KLAUSING, *op. cit.*, 43.

(9) En août 1951 fut créée une nouvelle société, la „Société de Pêche Maritime du

Dès 1920, les débouchés pour le poisson belge s'ouvrirent et le commerce reprit. La reconstruction de la flotte, profondément touchée par la guerre, s'effectua à un rythme rapide. Parmi les facteurs qui favorisèrent cette reprise il y a lieu de citer tout d'abord la ferme volonté des pêcheurs. Les armateurs de La Panne, qui choisirent Ostende comme port d'attache pour leurs bateaux, activèrent dans une large mesure l'épanouissement de la flotte et de la pêche.

Au début, seuls les dommages de guerre ordinaires furent alloués aux navires se trouvant à l'étranger pendant les hostilités (loi du 10 mai 1919). Par l'intervention de Mr Baels, député, une loi fut votée le 28 juillet 1922 en vertu de laquelle une indemnité de préférence fut accordée aux bateaux à voiles endommagés ou perdus s'ils avaient appartenu à des armateurs-pêcheurs ; 112 armateurs sinistrés bénéficièrent de cette loi.

Un troisième facteur qui favorisa l'épanouissement et la modernisation de la flotte fut la création de deux sociétés de crédit : „Le Crédit Maritime Belge” en 1923 et le „Krediet aan de Zeevisserij” en 1927. Jusqu'à la fin de 1938, la première société alloua des crédits pour la construction de 160 bateaux d'un tonnage total de 7.206 tonnes, soit 42,7 millions de francs. La seconde société alloua 4,7 millions de francs de crédit pour la construction de 78 bateaux<sup>10</sup>.

Il faut remarquer que la loi de 1879 concernant les hypothèques sur les navires de pêche fut rarement appliquée pendant cette période.

L'apparition du moteur marqua une étape dans la voie du progrès de la pêche au poisson frais. Après avoir vaincu la voile, le moteur se mit à concurrencer la vapeur. De 1929 à 1935 le nombre de bateaux de pêche à vapeur tomba de 50 à 20<sup>11</sup>.

En 1932, la pêche maritime connut une crise aiguë, due surtout à l'abandon de l'étalon or par la Grande-Bretagne. De ce fait, le débarquement direct du poisson belge dans les ports anglais perdait son caractère lucratif. Les difficultés en matière de balance de paiement dans la plupart des états européens entraînaient en outre le contingentement de l'importation du poisson de mer dans de nombreux pays. Les autres pays producteurs de poisson, également désavantagés par le contingentement, trouvaient une compensation dans l'écoulement de

---

Congo”, pour rétablir la pêche sur la côte sud-ouest de l'Afrique. Actuellement, quatre chalutiers, construits à Ostende, pratiquent la pêche sur les fonds au nord de la baie de la Baleine. E. VROOME, *op. cit.*, 1957, 30.

(10) C. DEZUTTERE, *op. cit.*, 127-128.

(11) Administration de la Marine, *Rapport administratif sur la Pêche Maritime*, 1939, 38.

leur poisson en Belgique. L'exportation belge était en régression et le problème de l'importation se posait à nouveau avec acuité<sup>12</sup>.

En 1932 et 1933, le gouvernement belge prit des mesures en vue de freiner l'importation. L'arrêté royal du 27 juin 1932 interdit l'importation de poisson de moins de 40 cm. L'importation de poisson de plus de 40 cm fut limitée également. Les contingents furent établis sur la base des importations effectuées pendant les années 1930-1931 et 1932. Pour le cabillaud, on limita l'importation à 75 % du volume des années de référence et pour la raie et la flotte à 50 % seulement.

Cet ensemble de mesures empêcha une baisse plus forte des prix<sup>13</sup>, mais ne put enrayer la diminution de rentabilité de la flotte. Les protestations des pays exportateurs vers la Belgique et le fait que de nombreuses firmes importatrices communiquèrent à l'Administration un chiffre de référence plus élevé en vue de protéger leur volume d'importation, neutralisèrent en partie les résultats qu'on était en droit d'attendre de ces mesures. L'inexactitude de ces données permit à la Norvège et au Danemark — malgré les limitations imposées — d'augmenter leurs exportations vers la Belgique.

Sur la proposition du Conseil Supérieur de la Pêche Maritime et après avoir recueilli l'avis des sociétés importatrices, le Conseil des Ministres décida, le 22 janvier 1934, d'appliquer une taxe de 2 francs au kilo de poisson fin importé et une taxe de 0,50 francs au kilo de poisson ordinaire importé.

Avec la seconde guerre mondiale, le problème des prix s'effaça provisoirement. Pendant cette guerre, la plus grande partie de la flotte de pêche belge fut réduite à l'inactivité ; seule la pêche côtière connut une intense activité ; elle contribua dans une large mesure au ravitaillement de la population belge.

Les premières années d'après guerre, la pêche maritime connut une période des plus florissantes. La construction et la reconstruction de la flotte put se faire en un temps record grâce à la volonté et à l'esprit d'initiative des pêcheurs et à l'intervention de l'A.M.A.R.I.G.<sup>14</sup>. En outre, les bateaux réquisitionnés par les alliés furent vite libérés et 5 chalutiers allemands construits en Belgique furent donnés en

(12) En 1931 l'importation se chiffrait à 18.335.300 Kg, l'apport national étant de 14.460.843 Kg et l'exportation de 7.620.800 Kg. J. BAUWENS, *Le rôle des Armements dans l'Industrie de la Pêche Maritime - 2e Congrès de la Mer*, Liège, 1939, 109.

(13) Le prix moyen par kg à la minque d'Ostende fut de 3,66 Frs en 1931, 3,15 Frs en 1932 et 3,17 Frs en 1933. J. KLAUSING, *op. cit.*, 46.

(14) Assurance Maritime contre les Risques de Guerre.

location par la Marine aux trois plus grands armements d'Ostende. De plus, le marché national et international des produits de la pêche était favorable. L'Europe souffrait d'une pénurie de produits alimentaires et la flotte belge était à même de satisfaire cette demande non naturelle. La France et l'Italie achetèrent même en Belgique des espèces de poissons que leur fournissait normalement leur propre pêche.

Toutefois, cette situation se modifia rapidement. D'autres pays producteurs de poisson reconstruisaient leur flotte et les acheteurs de poisson belge — pays à monnaie faible — orientèrent leurs achats vers les pays à monnaie faible, aux frais réduits de production et aux bas prix. Lorsque le contingent d'exportation belge atteignit le plus haut niveau, c'est-à-dire en 1946-1947, des accords commerciaux furent conclus avec les pays nordiques. Ces pays étaient bons clients de produits belges en acier, mais ils ne pouvaient payer qu'avec du poisson. L'exportation diminua, l'importation augmenta, et la consommation intérieure de poisson baissa sous la pression d'autres produits alimentaires. Avec un appareil de production pléthorique, la crise s'annonça : des navires restèrent immobilisés au port et furent mis en vente, les dettes des armateurs grossirent, souvent suivies de faillite.

Depuis 1948, et malgré l'intérêt manifesté par l'autorité centrale, les difficultés de la pêche maritime sont restées sans solution. Des améliorations temporaires ont été enregistrées, suivies de fortes perturbations du marché.

## § 2. DEVELOPPEMENT RECENT DE LA FLOTTE

Avant la seconde guerre mondiale, la flotte de pêche belge connut un développement rapide grâce au système de contingentement<sup>15</sup> ; en 1938 elle atteignit le plus haut niveau d'avant-guerre avec un tonnage de 28.037 T.B. et une force motrice de 59.672 H.P.<sup>16</sup>.

Au début de 1940, la flotte de pêche comptait 474 bateaux de pêche avec une force motrice totale de 59.320 H.P. et un tonnage de 27.608 T.B. Elle comprenait surtout des bateaux-crevettiers (201) et des petits bateaux de pêche moyenne (127).

(15) Voir les données statistiques détaillées du nombre de bateaux d'après la classe et le port, le T.B. et la H.P., 1935-57 à l'appendice II, 1, 2, et 3, p. 287-291.

(16) Il y avait plus de bateaux en 1936 qu'en 1938, mais le tonnage et la force motrice étaient moins importants.

Le graphique II, 1 montre l'évolution du nombre de navires, de la force motrice et du tonnage brut de 1935 à 1957.

Dès l'occupation allemande toute la pêche maritime fut arrêtée et la flotte — à quelques exceptions près — se dirigea vers des ports alliés. Une partie de la flotte se fixa dans les ports français, mais le plus grand nombre et notamment les plus grandes unités, partirent pour la Grande-Bretagne. Les unités les plus modernes furent réquisitionnées dès leur arrivée et transformées à des fins militaires. Le reste des navires dut participer au ravitaillement en poisson de la population britannique.

À la fin de décembre 1940, l'occupant autorisa les bateaux restants à reprendre la pêche maritime dans les eaux côtières ; cependant, peu de navires étaient en état de prendre la mer.

Avec la mise en service des navires rentrant peu à peu de France, d'unités nouvelles, transformées et réparées<sup>17</sup>, le nombre de bateaux se chiffrà à 217 en 1941, 290 en 1942 et 323 en 1943. Le tonnage et la force motrice augmentaient en même temps que la flotte.

Après la seconde guerre mondiale, la reconstruction de la flotte progressa à un rythme accéléré. Les bateaux côtiers survécurent aux opérations militaires, le rapatriement de la flotte de Grande-Bretagne s'effectua normalement, de nouveaux navires furent construits ou transformés, des armateurs d'occasion entrèrent définitivement en scène<sup>18</sup> et, en outre, 5 chalutiers allemands furent lancés pour le compte des 3 plus importants armements d'Ostende<sup>19</sup>. Cette expansion

(17) Les grosses recettes de la pêche côtière rendaient ce progrès possible.

(18) En 1945, il y avait 49 armateurs d'occasion avec 52 bateaux ; en 1946, 42 avec 55 bateaux ; en 1947, 27 avec 37 bateaux ; en 1948, 19 avec 25 et en 1949, 9 avec 14 bateaux. En 1950, il restait encore 5 armateurs d'occasion, mais comme pendant la guerre ils avaient déjà mis leurs capitaux dans la pêche et continuaient dans cette voie malgré les multiples difficultés rencontrées, ils doivent être considérés comme armateurs ordinaires et non plus comme armateurs d'occasion.

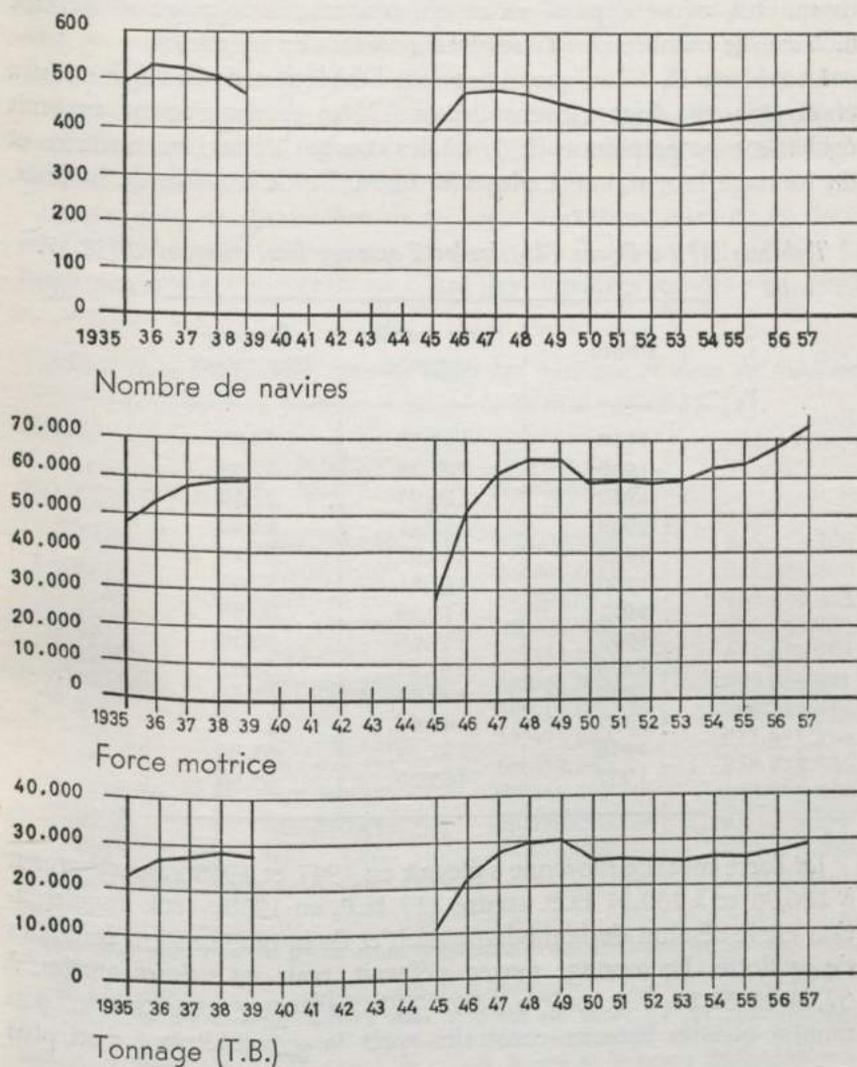
(19) Dans cette évolution favorable de la flotte, l'A.M.A.R.I.G. intervint pour une large part, mais il y a toutefois lieu de remarquer que, par l'arrêté-loi du 27 février 1947, la reconstruction des navires endommagés par faits de guerre et qui n'étaient pas propriété d'entreprises familiales fut fortement handicapée.

Par l'arrêté-loi du 27 février 1947 la valeur assurée fut fixée à 3 fois le coût de la construction de bateaux en Belgique en août 1939. Ce prix de revient fut diminué d'un coefficient à titre d'usure. La valeur assurée ainsi fixée fut la limite maximum de l'intervention de l'A.M.A.R.I.G. pour le prix de remplacement des navires sinistrés. En outre, elle ne fut liquidée qu'à la condition expresse que le bateau remplaçant fût au moins d'une valeur économique égale à celle du bateau sinistré. De plus, il fallut verser pour les navires assurés une contribution spéciale (prime arriérée), de 5 % l'an, à compter depuis le 26 août 1939 jusqu'à la date de la perte du navire ou jusqu'au 31 décembre 1945.

La nouvelle loi sur l'A.M.A.R.I.G. du 5 août 1952 introduisit une notable amélioration pour les petits armateurs :

a) la contribution rétroactive de 5 % fut remplacée par une contribution échelonnée

Graphique II, 1 : Evolution du nombre de navires,  
force motrice et tonnage brut, 1935-57.



de la flotte fut la conséquence de la forte demande de poisson, aussi bien sur le marché national que sur le marché international.

En 1947 et 1948, la flotte atteignit le niveau d'avant-guerre. Ce niveau fut même dépassé en ce qui concerne le tonnage et la force motrice ; le nombre de navires était pourtant en régression.

Le tableau II, 1 indique clairement l'évolution de la force motrice et du tonnage brut moyens depuis 1938 ; ce mouvement apparaît également au graphique II, 1, où les courbes de la force motrice et du tonnage brut montent plus vite que celle du nombre de bateaux.

*Tableau II, 1 : Force Motrice et Tonnage brut moyens, 1938-57.*

Année	Force motrice moyenne	Tonnage brut moyen
1938	117,00	54,97
1946	107,38	47,04
1947	126,95	57,65
1948	135,91	62,24
1949	141,96	65,14
1950	132,81	57,93
1951	139,56	60,85
1952	139,68	60,38
1953	145,55	62,61
1954	149,04	63,61
1955	148,63	61,28
1956	157,23	63,36
1957	165,20	65,50

La force motrice moyenne s'élevait en 1947 et 1948 respectivement à 126,95 et à 135,91 H.P. contre 117 H.P. en 1938 ; cette augmentation est le résultat de la modernisation et de la motorisation continues de la flotte. Le tonnage moyen s'élevait, pour les mêmes années, à 57,65 et 62,24 T.B. contre 54,97 T.B. en 1938 ; cette comparaison montre que les bateaux construits après la guerre étaient d'un plus

calculée sur la base du tonnage, allant de 1 % (pour un tonnage brut de plus de 30 jusqu'à 200 T.B. y compris) à 5 % (pour les navires de plus de 750 T.B.) ; pour les crevettiers ne dépassant pas 30 T.B., la contribution fut supprimée.

b) des diminutions notables furent prévues sur le remboursement, à la Régie de la Marine, des primes d'assurance contre le risque ordinaire et le risque de guerre, primes avancées par la Régie pour les bateaux de pêche partis en Grande-Bretagne pendant la seconde guerre mondiale.

fort tonnage ; évolution d'ailleurs logique, puisque les pêcheurs se dirigeaient de plus en plus vers des fonds de pêche éloignés.

La crise dans l'industrie de la pêche provoqua en octobre 1949, le démantèlement de la flotte. Trois bateaux de la pêche moyenne partirent pour l'Amérique du Sud, six navires à vapeur de l'„Armement Ostendais”, totalisant 2.341 T.B., furent loués à un armement allemand<sup>20</sup> et partirent pour Bremerhaven ; de plus, les cinq chalutiers allemands furent retirés de la navigation par ordre du gouvernement et vendus à des armements étrangers.

Après 1949, la diminution de la flotte s'accroît encore : en 1953 elle atteint le plus bas niveau d'après guerre, avec 410 unités. La flotte augmente à nouveau au cours des dernières années ; en 1957,

Tableau II, 2 : *Capitaux investis dans les bateaux et dans le matériel de pêche, en francs, pendant la période 1946-57 (a).*

Année	Valeur du bateau	Valeur du matériel	Total
1946	586.693.400	59.620.344	646.313.744
1947	778.916.200	34.967.600	813.883.800
1948	883.154.500	81.294.953	964.449.453
1949	871.313.000	78.921.433	950.234.433
1950	749.726.500	62.352.783	812.079.283
1951	750.411.250	58.642.731	809.053.981
1952	740.907.750	57.519.664	798.427.414
1953	757.897.750	57.973.804	815.871.554
1954	795.575.223	62.678.663	858.253.886
1955	787.039.250	61.463.898	848.503.148
1956	865.470.250	65.789.000	931.259.250
1957	945.779.000	74.616.000	1.020.395.000

(20) Plus tard, trois de ces bateaux furent vendus en Allemagne et les trois autres en Pologne.

(a) Administration de la Marine — Rapports annuels.

L'estimation des capitaux investis dans la flotte est basée sur les renseignements fournis par l'„Assurance Maritime contre les Risques de Guerre” (A.M.A.R.I.G.). Les bateaux de pêche sont assurés contre les risques de guerre et contre les risques ordinaires. Tous les bateaux sont assurés contre les risques de guerre à l'A.M.A.R.I.G. La valeur assurée est évaluée par cet organisme et s'approche le plus de la valeur réelle du navire, puisqu'il est assuré pour l'entièreté de sa valeur. Pour les risques ordinaires, l'armateur peut assurer son navire à une société de son choix. La valeur assurée est généralement inférieure à celle de l'assurance contre les risques de guerre.

Il y a lieu de remarquer que l'assurance du bateau est seule obligatoire. La valeur du matériel non assuré a donc été calculée approximativement, sur base de la valeur moyenne du matériel assuré par classe et par port de pêche.

le nombre de navires atteint 446 unités. De même la force motrice et le tonnage brut totaux manifestent — après la chute de 1950 et de 1952 — une tendance constante à l'accroissement. Depuis 1950 la force motrice moyenne est en augmentation ; le tonnage moyen connaît des hauts et des bas, mais il marque la même tendance à l'accroissement. Ces données montrent que la capacité de pêche de la flotte belge a fortement augmenté.

Les capitaux investis sont donc aussi en forte progression depuis les dernières années ; la valeur d'investissement totale augmenta de 1946 à 1957 pour atteindre l'index 157,8. Cette tendance progressive résulte du fait que l'amélioration de la technique et de l'équipement de la pêche maritime nécessite un effort d'investissement continu. Le tableau II, 2 indique les sommes investies dans les bateaux de pêche et dans le matériel depuis 1946.

Comme le montre le tableau II, 2, l'investissement est en progression jusqu'en 1948. Il diminue ensuite, à cause surtout de la disparition des navires à vapeur. Depuis 1953 cependant, on constate une nouvelle augmentation du capital investi. La proportion d'investissement en matériel de pêche et en bateaux varie d'année en année ; en 1957, sur 1.020 millions de francs, la valeur du matériel de pêche s'élève à 74 millions de francs soit 7 % environ.

### § 3. LA FLOTTE DE PECHE MARITIME BELGE D'APRES LA CLASSE DES NAVIRES

La pêche côtière et la pêche moyenne comptent à peu près le même nombre de navires : en 1957, on compte 206 bateaux appartenant à la flotte côtière et 209 à la flotte moyenne. Le subdivision d'après les classes fixe le nombre de bateaux de la classe I à 134 navires, celui de la classe II à 72, de la classe III à 143 et de la classe IV à 66. L'importance numérique de la flotte côtière et moyenne est très différente de celle de la flotte de pêche hauturière ; en 1957, 18 unités appartiennent à la classe V et 13 à la classe VI. Un aperçu numérique ne peut cependant suffire, car la force motrice et le tonnage déterminent toujours en grande partie la capacité de prise.

Une profonde modification de structure s'est manifestée dans la flotte de pêche au cours des dernières années : il y a un glissement des navires vers les classes supérieures<sup>21</sup>. Les milieux de la pêche

(21) Voir appendice II, 1, 2, 3 et 4, p. 287-292.

considèrent ce mouvement comme une évolution nécessaire, dictée par les circonstances <sup>22</sup>.

La diminution du nombre de navires appartenant à la flotte crevetteière (classe I) fut déjà sensible dans les années d'avant-guerre ; de 264 unités en 1935, elle tomba à 201 en 1939. Cette diminution cessa cependant pendant la guerre.

Depuis 1945, le nombre, le tonnage et la force motrice de ces bateaux ont diminué d'une manière ininterrompue. De 1956 à 1957 le nombre de bateaux crevetiers a cependant augmenté de deux unités ; aussi le tonnage et la force motrice furent-ils renforcés. La force motrice moyenne est montée de 36 H.P. en 1938 à 54 H.P. en 1957, tandis que le tonnage moyen est resté constant (17 T.B.). Cette augmentation de la force motrice moyenne résulte du fait qu'actuellement des moteurs plus puissants sont placés dans les bateaux crevetiers ; c'est ce qui ressort du tableau II, 3.

Après la guerre et jusqu'en 1949, les navires côtiers (classe II) ont gagné de l'importance en nombre, en tonnage et en force motrice. Après quelques années moins favorables, le nombre d'unités s'établit à 82 en 1956. En 1957 il retombe à 72 unités. Le tonnage total comme le tonnage moyen restent en dessous du niveau de 1938 ; il en est de même de la force motrice (voir tableau II, 3).

Les chalutiers de la pêche moyenne eux aussi, (classe III) deviennent plus nombreux au cours des cinq dernières années et leur force motrice augmente. De 1938 à 1957 le nombre de bateaux passe de 123 à 143 unités, et la force motrice de 20.397 H.P. à 22.665 H.P. Cependant, avec 8.541 T.B. le tonnage reste en dessous du niveau d'avant-guerre (9.241 T.B.).

Le nombre de grands chalutiers de pêche moyenne (classe IV) s'est fortement accru : 43 en 1938, et 66 actuellement. Pour la même période, le tonnage augmente de 5.210 T.B. à 7.018 T.B. et la force motrice de 10.925 H.P. à 17.734 H.P.

L'évolution favorable de la flotte de pêche moyenne s'explique par la nécessité d'explorer des fonds de pêche toujours plus éloignés pour

(22) „Ce développement est dû en grande partie à une tendance à long terme, qui — en cas de frais d'exploitation accrus — nécessite une forte augmentation du rendement par l'exploitation de bateaux plus rapides avec une plus grande capacité de pêche ; également à la nécessité de déplacer la pêche vers les mers lointaines en cas d'épuisement des fonds de pêche dans la Mer du Nord ; enfin à la nécessité pour la Belgique de maintenir la position de sa pêche sur le marché Benelux et Européen, devenu plus libre, contre les pays de pêche plus favorisés par la nature et les conditions économiques.” Fédération Nationale de la Pêche, du Commerce et de l'Industrie, *Rapport annuel de 1951*, 2.

Tableau II, 3 : Evolution de la force motrice et du tonnage brut moyens par classe de navire, 1938-57 (a).

Année	classe I	classe II	classe III	classe IV	classe V	classe VI	
						moteur	vapeur
<b>Force motrice</b>							
1938	35,65	96,32	165,83	254,07	425,—	610,—	490,63
1946	40,16	90,—	160,21	262,—	500,—	—	610,77
1950	47,01	91,54	165,68	271,32	407,50	—	683,33
1951	48,06	91,87	167,22	270,40	397,—	752,50	814,29
1955	50,21	92,17	162,08	268,65	394,16	876,25	892,—
1956	51,62	92,32	161,05	267,—	396,38	951,—	892,—
1957	54,05	93,19	158,46	268,69	396,38	822,14	1070,—
<b>Tonnage brut</b>							
1938	16,90	40,09	75,13	121,16	171,—	248,40	287,88
1946	15,10	32,85	66,42	121,17	181,—	—	369,15
1950	16,82	32,82	70,21	120,86	193,50	—	430,44
1951	17,06	32,82	70,30	120,96	180,—	392,—	516,42
1955	16,74	30,58	64,72	115,30	159,72	420,50	568,80
1956	16,93	28,95	62,49	109,54	159,66	451,20	568,80
1957	17,51	28,77	59,72	106,33	159,76	370,28	630,50

assurer la rentabilité de la pêche. Lors de la construction de nouveaux bateaux, les armateurs donnent donc la préférence à des unités plus grandes. Ces chalutiers, nouvellement construits, pratiquent différentes pêches : la pêche au poisson de fond pendant les mois d'été et la pêche au hareng pendant les mois d'hiver.

La flotte de pêche hauturière (classes V et VI) augmente en nombre, en tonnage et en force motrice<sup>23</sup>. Dans les dernières années, la flotte est passée de 23 à 31 unités. Le tonnage s'est accru de 6.190 à 9.251 T.B. et la force motrice de 11.750 H.P. à 19.310 H.P. L'importance de la pêche hauturière était cependant plus grande en 1949 qu'actuellement ; le retrait de la navigation des 5 chalutiers ex-allemands, et le départ de 6 navires à vapeur ramena la flotte hauturière au dessous du niveau de 1938. La pêche hauturière a ensuite repris de l'importance et continue dans cette voie<sup>24</sup>.

La plupart des capitaux sont investis dans les bateaux pratiquant la pêche moyenne (classes III et IV)<sup>25</sup>. En 1957, cette catégorie

(a) Voir les données plus détaillées à l'appendice II, 4, p. 292.

(23) Cependant, le nombre de navires à vapeur a fortement diminué.

(24) La diminution du tonnage brut moyen et de la force motrice moyenne dans la classe V s'explique par le fait que la statistique comportait, en 1938, 2 unités seulement, et que le terme „moyen” est donc difficilement applicable.

(25) Il faut remarquer que les valeurs moyennes investies par classe sont fort

atteint une valeur de 503,8 millions de francs, dont 93,8 % pour la flotte et 6,2 % pour le matériel de pêche. Par rapport à 1947, les capitaux investis dans la pêche moyenne ont augmenté de 29,1 %.

La pêche hauturière occupe la seconde place avec un investissement total de 401,8 millions de francs en 1957 ; la part du matériel de pêche s'élève dans cette catégorie à 8,6 %. C'est dans cette classe surtout que les investissements sont en progrès durant les dernières années : entre 1947 et 1957 l'augmentation se chiffre à 51,2 %.

Dans la pêche côtière les investissements ont atteint un total de 114,8 millions de francs, dont 7,6 % pour le matériel de pêche ; depuis 1947, la valeur globale a cependant diminué de 27,4 %, ce qui prouve la régression de la pêche côtière déjà relevée plus haut.

### *Causes de ce glissement*

La régression de la pêche côtière s'explique par sa rentabilité décroissante.

Dans les fonds de pêche visités par les bateaux pratiquant la pêche côtière, les prises ont diminué assez fortement<sup>26</sup> ; des causes d'ordre biologique et une pêche excessive ont déterminé ce phénomène. La pêche aux crevettes est peu rémunératrice. Pendant les mois d'été, les prises diminuent dans une forte mesure ; après l'été on pêche trop de petites crevettes et les prix sont minimes. Notons à ce propos, que les mesures édictées en vue de remédier à l'„overfishing” ne sont pas applicables à la pêche aux crevettes. Les apports, ainsi que la qualité de l'esprot — autre produit type de la pêche côtière — ont fortement baissé depuis quelques années. Les prix de vente subissent l'influence de la concurrence étrangère et surtout celle des Pays-Bas. En outre, les prix ne sont pas proportionnels aux frais d'exploitation accrus ; les recettes de la pêche côtière sont donc plutôt faibles.

A côté des faibles apports et des bas prix, il faut citer encore les frais d'exploitation élevés<sup>27</sup>. Il s'agit ici de vieux navires<sup>28</sup>, qui, pour la plupart, sont restés en mer pendant 10 à 30 ans et dont l'entretien et la réparation exigent de grosses dépenses<sup>29</sup> ; en outre, les vieux

différentes En 1957, la valeur moyenne dans la classe I s'élevait à 411.559 Frs, dans la classe II 828.458 Frs, dans la classe III 1.812.888 Frs, dans la classe IV 3.704.666 Frs, dans la classe V 7.617.055 Frs, dans la classe VI (bateaux à moteur) 16.791.285 Frs et dans la classe VI (bateaux à vapeur) 24.533.333 Frs.

(26) Voir p. 125.

(27) Voir p. 54.

(28) Voir p. 61.

(29) Voir p. 54.

moteurs<sup>30</sup> consomment beaucoup. De plus, l'entretien et les réparations nécessaires peuvent difficilement être effectués à cause de la législation actuelle en matière de chômage<sup>31</sup>. Auparavant, l'entretien du bateau était compris dans le „deelvis” (poisson „cabaret”) ; actuellement, pour avoir droit aux indemnités de chômage, les pêcheurs ne peuvent plus s'occuper de travaux d'entretien à bord des navires. L'armateur devrait donc faire appel à une main d'œuvre rétribuée, ce qui lui est impossible vu ses recettes dérisoires. Ajoutons à cela que beaucoup de vieux pêcheurs, propriétaires de cotres-crevettiers, ne jugent plus nécessaire de faire de grands frais puisqu'ils vont cesser bientôt leur activité.

D'autre part, il est pour ainsi dire impossible d'incorporer les charges sociales dans le prix de vente ; aussi les frais d'assurance sont-ils trop élevés dans la pêche côtière. Il faut signaler également que les nombreuses épaves situées dans les eaux côtières provoquent régulièrement d'importants dégâts et pertes de matériel de pêche, ce qui entraîne de nouveaux frais pour les pêcheurs.

Une autre cause de diminution de la flotte côtière est le caractère familial de la pêche. Les propriétaires des navires côtiers sont pour la plupart des familles de pêcheurs<sup>32</sup>, qui ne disposent pas du capital nécessaire pour remplacer ou moderniser leur bateau. Les armateurs, qui doivent alors remplacer leur navire ou leur moteur, font construire des bateaux ou des moteurs d'une classe plus élevée<sup>33</sup> ; ceci permet une plus grande vitesse et donc une prise plus importante.

Si nous sommes témoins d'un déclin de la pêche côtière, nous assistons d'autre part à l'accroissement de la flotte hauturière. Cet accroissement s'explique par les plus hauts rendements, qui résultent eux-mêmes d'un haut degré de modernisation, d'un plus grand rayon d'action et d'une plus forte résistance financière des armements. Plus de 30 % des unités furent construites pendant les dernières années ; grâce au développement des prises, les recettes de ces bateaux peuvent neutraliser l'augmentation du prix de revient résultant de la majoration des salaires, des charges sociales et des combustibles.

(30) Voir p. 64.

(31) Voir appendice A, 2, p. 279.

(32) Voir p. 53.

(33) La classification étant basée sur la force de propulsion, il y a lieu de signaler qu'une faible augmentation ou diminution de la force motrice développée peut entraîner un reclassement du bateau. Dans cet ordre d'idées, il faut noter que par mesure de sécurité l'inspection maritime limite la force des moteurs proportionnellement au tonnage du navire.

#### § 4. LA FLOTTE DE PECHE MARITIME BELGE D'APRES LES PORTS D'ATTACHE

Les ports d'attache de la flotte de pêche belge sont, d'ouest en est : Nieuport, Ostende, Blankenberge et Zeebrugge.

L'importance de ces ports de pêche par rapport à la flotte de pêche totale est indiquée au tableau II, 4, quant au nombre de navires, à la force motrice et au tonnage brut (a).

*Tableau II, 4 : Répartition proportionnelle (en %) de la flotte d'après le port d'attache, 1957.*

Port	Nombre de navires	H.P.	T.B.
Nieuport	13,7	6,8	5,8
Ostende	43,7	60,4	66,1
Blankenberge	0,9	0,5	0,4
Zeebrugge	41,7	32,3	27,7
Total	100	100	100

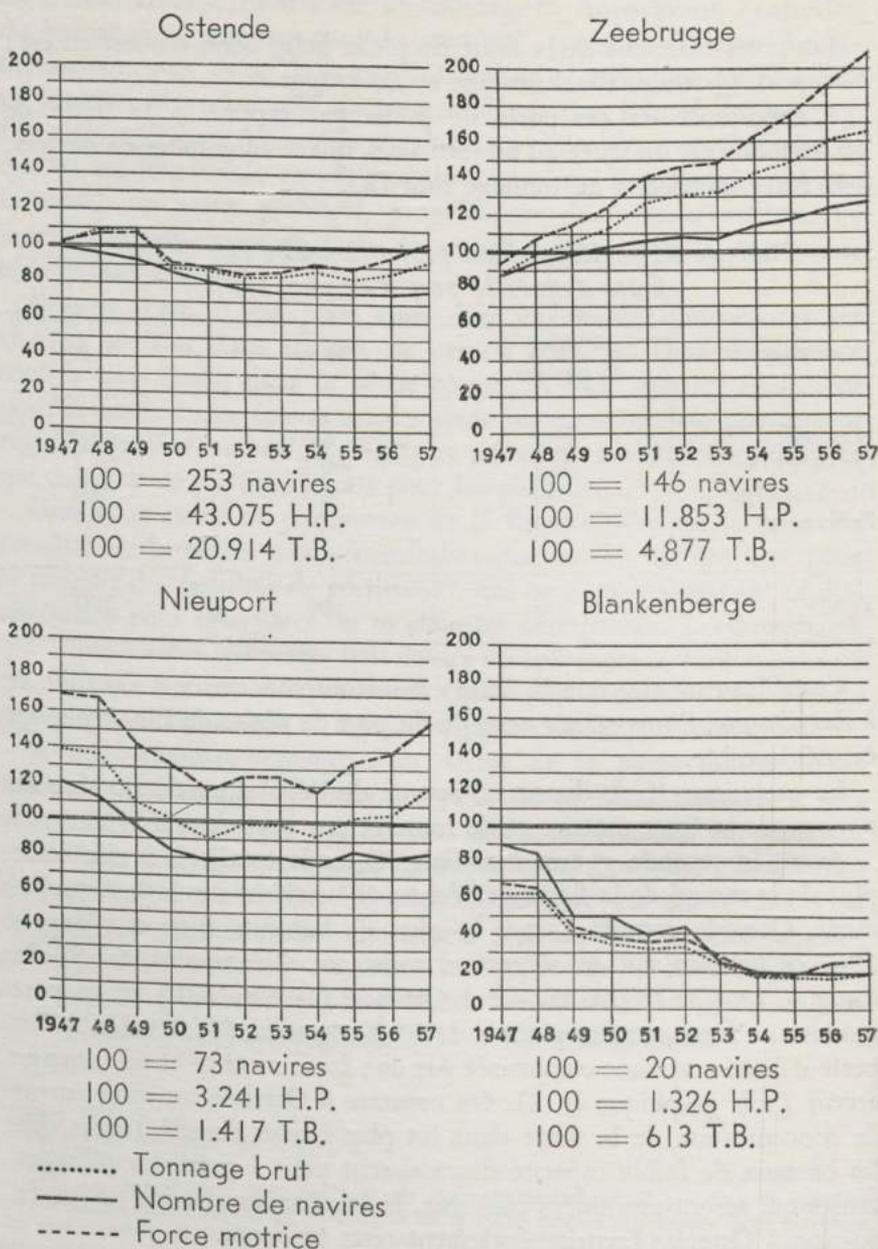
Ce tableau montre que la flotte est surtout concentrée à Ostende et à Zeebrugge ; l'importance actuelle du port de pêche de Blankenberge est négligeable.

Le graphique II, 2, donne un aperçu de l'évolution du nombre de navires, de la force motrice et du tonnage par port depuis 1938.

Avant la seconde guerre mondiale, Ostende totalisait à elle seule plus de la moitié de la flotte de pêche : 263 navires sur 510. Actuellement, Ostende compte encore le plus de bateaux, bien que depuis 1947 ce nombre soit en régression constante. Néanmoins, 66 % du tonnage brut se trouve encore à Ostende (19.326 T.B.) et ce port atteint une force motrice globale de 60 % du total (44.479 H.P.). La perte d'unités est donc compensée par une force motrice et un tonnage accrus (voir graphique II, 2). On constate à Ostende un mouvement de concentration de la flotte dans les plus hautes classes, tandis que les bateaux de faible capacité disparaissent petit à petit. En plus des causes qui seront examinées plus loin, la localisation des industries du poisson à Ostende favorise également cette tendance.

(a) Voir aussi la carte IV, p. 50.

Graphique II, 2 : Evolution du nombre de navires, de la force motrice et du tonnage, par port, 1947-57 (a).



(a) Voir les données statistiques détaillées dans l'appendice II, 5, p. 293.

L'importance de Zeebrugge s'est sensiblement accrue pendant ces dernières années ; le nombre de navires, le tonnage et la force motrice montent rapidement. Contrairement à Ostende, la concentration de la flotte de Zeebrugge est faible dans les trois classes supérieures. En 1957 Ostende compte 81 unités dans les trois classes supérieures, Zeebrugge n'en compte que 16.

La flotte de Nieuport connaît des hauts et des bas. La force motrice augmente cependant depuis quelques années.

Blankenberge n'a de signification que pour le ravitaillement des marchés locaux. Le chenal s'ensable progressivement et disparaîtra dans un proche avenir, si l'on néglige d'y effectuer les travaux nécessaires.

Les capitaux investis dans la flotte varient d'après les ports. Comme l'indique le tableau II, 5, les investissements en bateaux et matériel de pêche atteignent à Ostende 711,8 millions de francs ou 69,7 %, à Zeebrugge 260,3 millions de francs ou 25,5 %, à Nieuport 44,7 millions de francs ou 4,4 % et à Blankenberge 3,6 millions de francs ou 0,4 %.

Les variations dans l'importance des ports côtiers sont indiquées au tableau II, 5. A Zeebrugge la valeur absolue et la part relative sont en progression ; entre 1946 et 1957, la valeur de la flotte de ce port a augmenté de 161,7 millions de francs et son importance relative s'est accrue de 15,3 à 25,5 %.

A Ostende, la somme investie est montée de 482,9 à 711,8 millions de francs, bien que la part relative de ce port dans la flotte totale soit tombée de 74,7 à 69,7 %.

La valeur totale de la flotte et la part relative ont diminué à Nieuport et à Blankenberge.

Ostende est le port d'attache de la plupart des crevettiers ; la grande pêche moyenne, ainsi que la pêche hauturière sont aussi — à quelques unités près — localisées à Ostende. Nieuport se spécialise dans la pêche côtière.

Tandis que la flotte ostendaise se concentre de plus en plus dans les classes supérieures de navires, la situation évolue très différemment à Zeebrugge. Dans ce port, l'industrialisation de la petite pêche est en cours. Zeebrugge jouit d'une situation favorable en face des riches fonds de crevettes de la côte belge, parfaitement exploités par des bateaux de petit tonnage mais fort solides et d'une force motrice allant jusque 120 H.P. La centralisation qui, sur la côte Est, s'est effectuée à Zeebrugge pendant les 20 dernières années, a donc tout

Carte IV : Concentration de la flotte dans les ports de pêche, 1957.

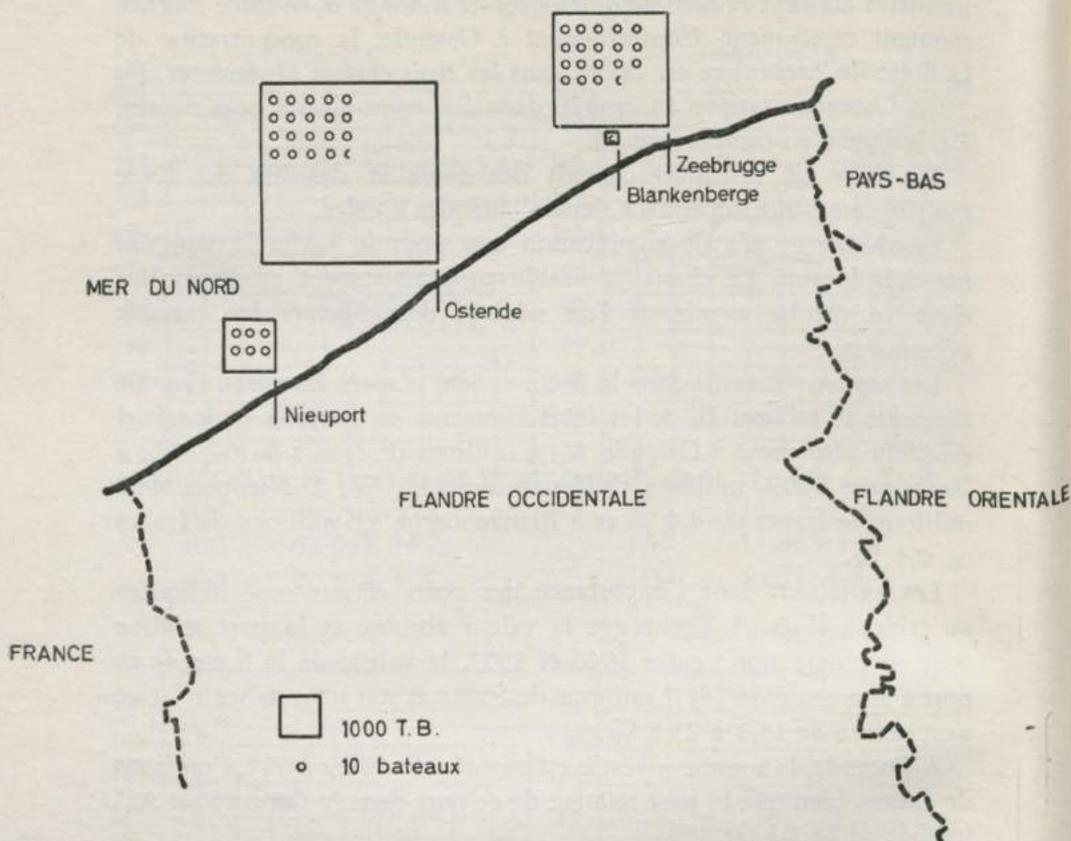


Tableau II, 5 : Valeur d'investissement de la flotte dans les différents ports, 1946-57 (a).

Année	OSTENDE		ZEEBRÜGGE		NIEUPOORT		BLANKENBERGE		Valeur totale en millions de fr.
	Valeur en millions de fr.	% (b)	Valeur en millions de fr.	%	Valeur en millions de fr.	%	Valeur en millions de fr.	%	
1946	482,9	74,7	98,6	15,3	54,8	8,5	10,0	1,5	646,3
1947	635,8	78,1	112,0	13,8	57,4	7,0	8,7	1,1	813,9
1948	754,4	78,2	141,2	14,6	60,3	6,3	8,6	0,9	964,4
1949	737,2	77,6	156,2	16,4	50,0	5,3	6,8	0,7	950,2
1950	600,9	74,0	157,5	19,4	47,6	5,9	6,1	0,7	812,1
1951	586,3	72,4	176,4	21,8	41,0	5,1	5,3	0,7	809,0
1952	565,5	70,8	185,4	23,2	42,2	5,3	5,3	0,7	798,4
1953	584,8	71,6	186,8	22,9	40,5	5,0	3,8	0,5	815,9
1954	609,5	71,0	207,9	24,2	37,8	4,4	3,1	0,4	858,3
1955	576,5	67,9	226,0	26,6	43,0	5,1	3,1	0,4	848,5
1956	633,7	68,0	251,4	27,0	42,6	4,6	3,6	0,4	931,3
1957	711,8	69,7	260,3	25,5	44,7	4,4	3,6	0,4	1020,4

(a) Administration de la Marine — Rapports annuels.

(b) Les pourcentages sont calculés sur les chiffres réels et non sur les chiffres arrondis présentés dans ce tableau.

d'abord absorbé les autres petits centres de pêche comme Blankenberge et Heist, mais elle a également déplacé la pêche côtière d'Ostende à Zeebrugge. Le centre crevettier, créé à Zeebrugge, occupe actuellement la première place sur le marché belge<sup>34</sup>.

Le centre de la pêche „proche” au poisson frais s'organise sur la côte ouest. Cette région est d'ailleurs plus rapprochée des fonds de pêche très variés de la Manche. Un maximum de deux jours de mer permet aux navires de rapporter des prises très variées.

L'importance d'Ostende et de Zeebrugge réside dans le fait que les deux ports peuvent satisfaire à deux besoins essentiels de la pêche<sup>35</sup>. Ils rassemblent toutes les branches de l'industrie nécessaires à l'équipement et au ravitaillement des navires : les lieux de ravitaillement en combustibles, les chantiers de réparation, les chaudronneries, les fabriques de cordages et les usines de fabrication de glace. Au point de vue commercial, ils offrent aux pêcheurs des installations qui leur permettent de stocker de grandes quantités de poisson et d'assurer une distribution rapide dans les centres de consommation. Une marchandise aussi périssable que le poisson exige d'ailleurs des bâtiments spéciaux pour le débarquement, la vente et l'expédition, ainsi que des frigos pour le stockage en cas d'apports abondants.

Ostende est dotée des installations les plus importantes du pays. La minque expédie à peu près 85 % des produits de la pêche maritime. Le port de Zeebrugge n'en traite que 10 %, mais il est spécialisé dans l'expédition de crevettes et de poisson frais de première qualité. La modernisation et l'extension du port de Zeebrugge s'accroissent encore. Divers projets sont élaborés en vue d'agrandir le port de pêche.

## § 5. MODE D'EXPLOITATION DE LA PECHE MARITIME BELGE ; RENTABILITE

### A. Mode d'exploitation

La mer fournit la matière première, le pêcheur fournit le travail et le navire constitue le capital. La personne qui réunit ces facteurs de production est l'armateur ; son entreprise est un „armement”.

(34) Voir p. 129.

(35) *Tijdschrift voor Documentatie en Voorlichting*, "Huidige toestand en problemen van de Belgische Zeevisserij", n° 1, janvier 1956, 13.

L'industrie actuelle de la pêche maritime a engendré une administration compliquée. De ce fait, la plupart des armateurs sont obligés de rester à terre. C'est seulement dans la pêche côtière et exceptionnellement dans la pêche moyenne que l'armateur prend encore la mer <sup>36</sup>.

En 1947, la côte belge comptait 412 armements, dont 326 entreprises personnelles ou familiales, 68 associations de fait, 5 S.P.R.L., et 11 sociétés anonymes. Le premier groupe intéresse surtout les classes inférieures de bateaux ; presque tous les navires des classes V et VI sont exploités sous forme de S.A. <sup>37</sup>.

Depuis 1947, le nombre de navires a diminué d'année en année ; pendant les quatre dernières années cependant, on a pu constater un nouvel accroissement. Fin 1957, il y a 396 armements contre 385 en 1956, 377 en 1955 et 361 en 1954. Entre 1947 et 1957 le nombre de S.A. diminue de 5 unités, tandis que le nombre de S.P.R.L. augmente de 5 unités ; le nombre d'associations de fait tombe de 68 à 48.

Ostende compte le plus grand nombre d'armements : 177 sur un total de 386 en 1957. Zeebrugge atteint presque ce chiffre dans les dernières années, avec 161 armements ; 54 armements sont établis à Nieuport et Blankenberge compte encore à peine 4 armements en 1957.

Le nombre d'armateurs-propriétaires varie peu, sauf pendant les dernières années. Fin 1956, la flotte de pêche belge comptait 170 armateurs navigant sur un total de 437 bateaux ; fin 1957 il y a 182 armateurs navigant sur 446 navires.

Les armateurs-propriétaires remplissent en général la fonction de patron ; certains sont motoristes, quelques-uns sont matelots. En 1957, il y a 155 patrons, 22 motoristes et 5 matelots parmi les 182 armateurs navigants. En 1956 ces chiffres étaient respectivement de 146, 16 et 8 <sup>38</sup>.

Comme il a déjà été dit <sup>39</sup>, l'émiettement et le caractère familial de la flotte belge entraînent de nombreuses difficultés en matière d'exploitation, d'organisation professionnelle et d'apports. La plupart des armements sont des entreprises personnelles ou familiales : 332 sur un total de 396 en 1957. Ces entreprises exploitaient, la même année, 80,9 % de la flotte de pêche.

(36) Voir appendice II, 6, p. 294-295.

(37) Voir appendice II, 7, p. 296.

(38) Voir appendice II, 6, p. 294-295.

(39) Voir p. 46.

Le nombre d'armements à un seul bateau est resté à peu près constant entre 1946 et 1957 : 368 en 1946 et 366 en 1957. Les modifications survenues dans l'exploitation concernent surtout les grands armements ; les armements de 8 à 13 bateaux ont disparu, tandis que le nombre d'armements de 3 à 7 bateaux varie durant les dix dernières années. Cette évolution peut être observée au tableau II, 6.

Il résulte de l'évolution des petits armements que l'exploitation familiale reste encore importante malgré les nombreuses difficultés auxquelles l'industrie de la pêche doit faire face. „Au fond, ce caractère familial de la pêche constitue un phénomène sain et souhaitable. Il assure un contact humain direct entre le patron et le pêcheur et stimule le rendement, l'initiative et le sens de la responsabilité ; il porte parfois préjudice à la gestion économique et à l'organisation professionnelle”<sup>40</sup> par un pouvoir financier insuffisant, une exploitation rendue non rentable par des frais énormes et un manque de coordination entre les armateurs.

### B. Rentabilité de la pêche maritime

La proportion „recettes-frais” est l'un des problèmes clé de la pêche maritime.

Ce problème s'est posé avec d'autant plus d'acuité que la pêche s'étant industrialisée, les apports accrus font face à une demande non-élastique. Les armateurs peuvent difficilement adapter le prix de marché au prix de revient, car ce prix de marché se forme par le libre jeu de l'offre et de la demande ; ils se trouvent dans l'obligation de céder le poisson qui est périssable à n'importe quelle offre et doivent se contenter du prix qu'on veut bien leur en donner.

D'autre part, on détermine de plus en plus de frais pour une série d'éléments fixes, tels que les intérêts, les amortissements etc. En outre, l'évolution sociale a défavorablement influencé l'industrie de la pêche. Dans de telles conditions, il est même souvent impossible aux armateurs de couvrir les frais d'exploitation par les recettes de l'apport de leurs navires.

Les données fournies par le Service de la Pêche Maritime, ont permis d'analyser la rentabilité de la pêche maritime ; un résumé de ces données figure au tableau II, 7<sup>41</sup>.

Les renseignements figurant à l'appendice II, 8 et au tableau II, 7

(40) V.E.V., *Het vlaams bedrijfsleven*, 1952, 471.

(41) Les données statistiques complètes figurent à l'appendice II, 8, p. 297-300.

Tableau II, 6 : Répartition des armements d'après le nombre de navires, 1946-57 (a).

Nombre d'armements avec	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
un bateau	368	377	371	356	349	341	334	317	327	346	354	366
deux bateaux	29	23	24	21	21	21	24	23	22	21	22	21
trois	3	4	5	6	6	6	8	8	7	5	4	4
quatre	5	4	3	2	3	3	1	1	1	2	1	2
cinq		1	1	2				1	2	1	3	1
six		1		1			1			1		1
sept	2		1	1	2	2	1	2	1	1	1	1
huit												
neuf				1								
dix	1	1	1		1							
onze												
douze												
treize		1	1									
Total	408	412	407	390	382	373	369	352	361	377	385	396

(a) Administration de la Marine — Rapports annuels.

Tableau II, 7 : Recettes et frais d'exploitation moyens, bénéfice ou perte bruts, rendement du capital investi par journée de mer ; distinction par classe, 1950-56.

	Classe I	Classe II	Classe III	Classe IV	Classe V	Classe VI	
						moteur	vapeur
1950							
Recettes moyennes	1.856	3.305	5.565	7.862	13.917	—	30.573
Frais d'exploitation moyens	1.812	3.035	4.707	6.812	10.383	—	22.609
Bénéfice ou perte bruts	44	270	858	1.050	3.534	—	7.964
Bénéfice net en % du capital	-4,2	-1,5	4,1	5,9	5,8	—	7,1
1951							
Recettes moyennes	2.136	3.790	5.787	8.716	14.943	—	39.452
Frais d'exploitation moyens	1.940	3.202	4.804	6.537	10.592	—	25.810
Bénéfice ou perte bruts	196	588	983	2.179	4.351	—	13.642
Bénéfice net en % du capital	-1,4	3,1	5,7	10,1	9,7	—	12,9
1952							
Recettes moyennes	2.273	4.253	6.366	8.855	12.027	22.349	34.568
Frais d'exploitation moyens	2.002	3.365	4.982	6.614	9.439	19.675	25.775
Bénéfice ou perte bruts	271	888	1.384	2.241	2.588	2.674	8.793
Bénéfice net en % du capital	—	7,0	10,1	10,9	3,7	-0,5	6,9
1953							
Recettes moyennes	2.326	4.179	6.132	8.274	12.804	26.122	37.359
Frais d'exploitation moyens	2.026	3.346	4.918	6.436	9.701	20.651	26.689
Bénéfice ou perte bruts	300	833	1.214	1.838	3.103	5.471	10.670
Bénéfice net en % du capital	0,4	5,2	7,4	7,5	5,0	3,8	8,7
1954							
Recettes moyennes	2.275	4.395	6.898	9.320	14.260	26.161	38.623
Frais d'exploitation moyens	2.013	3.427	5.166	6.692	10.177	20.671	27.532
Bénéfice ou perte bruts	262	968	1.732	2.628	4.083	5.490	11.091
Bénéfice net en % du capital	-1,1	6,4	11,7	12,4	7,6	3,8	8,2
1955							
Recettes moyennes	2.522	4.785	6.953	9.660	14.197	29.495	37.353
Frais d'exploitation moyens	2.115	3.546	5.044	6.855	10.156	24.114	26.887
Bénéfice ou perte bruts	407	1.239	1.909	2.805	4.041	5.381	10.466
Bénéfice net en % du capital	1,3	10,0	11,7	13,9	7,0	2,2	9,2
1956							
Recettes moyennes	2.959	5.429	6.476	8.810	14.230	28.161	37.690
Frais d'exploitation moyens	2.805	3.687	5.223	6.912	10.225	25.656	33.575
Bénéfice ou perte bruts	154	1.742	1.253	1.898	4.005	2.505	4.115
Bénéfice net en % du capital	-2,4	15,1	5,6	6,9	6,5	-2,2	-0,6

n'indiquent qu'une tendance, les chiffres étant extraits d'un matériel comptable limité<sup>42</sup>. Ensuite, il y a lieu de remarquer que dans les

(42) Précédemment, ces données comptables étaient établies d'une manière non

classes inférieures l'amortissement est peu important, étant donné que la plupart des bateaux ont plus de 20 ans et sont amortis ; compte tenu de cette rectification, le bénéfice net devrait être plus élevé dans ces classes. Par contre, le bénéfice net doit être diminué considérablement dans la flotte moyenne et hauturière, où il est actuellement possible de couvrir l'amortissement sur une période de 8 ans.

Reste à signaler que les chiffres se rapportent uniquement à l'exploitation de fait du navire ; les frais d'administration et de gestion n'entrent pas en ligne de compte.

A défaut de renseignements, la valeur de construction pour l'année 1956 est calculée en majorant de 5 % la valeur de 1955.

Il ressort du tableau II, 7 que les résultats des bateaux crevettiers sont loin d'être favorables. Sans tenir compte des amortissements, 1955 est la meilleure année pour la flotte crevettière ; on atteint alors un bénéfice de 407 francs par journée de mer ; en 1956 ce chiffre tombe à 154 francs par journée de mer. Etant donné ces résultats, des dépenses telles que l'entretien et la réparation, qui figurent dans ce tableau, ne pourront être effectuées. Cette faible rentabilité accuse une fois de plus la situation défavorable des bateaux-crevettiers.

Les chalutiers côtiers réalisent des bénéfices bruts croissants ; en 1956 ce bénéfice se chiffre à 1.742 francs par journée de mer. En tenant compte de l'amortissement, le rendement de ces navires représenterait, pour la même année, 15,1 % du capital investi.

La pêche moyenne a obtenu en 1956 des résultats moins favorables qu'au cours des deux années précédentes ; dans la classe III le rendement atteint 5,6 % du capital et dans la classe IV 6,9 %, soit respectivement 6,1 % et 7 % de moins qu'en 1955.

Les résultats de la pêche hauturière sont également en baisse dans les dernières années. Les navires de la classe V ont réalisé, en 1956, un bénéfice brut de 4.005 francs par journée de mer contre 4.083 francs en 1954 ; pour les navires de la classe VI, le bénéfice brut de 1956 représentait environ la moitié du résultat des trois années précédentes ; en 1956 la classe VI (bateaux à moteur) réalisa un bénéfice de 2.505 francs par journée de mer et la classe VI (bateaux à vapeur) un bénéfice de 4.115 francs par journée de mer.

---

systematique. Depuis le 1<sup>er</sup> mars 1958, un arrêté royal alloue une prime (de 2.000 ou de 4.000 francs) aux armateurs qui permettent à l'Autorité de suivre la rentabilité de leur navire sur la base de données comptables.

La comparaison des résultats nets et du capital investi montre que la pêche moyenne obtient le meilleur résultat, sauf pour l'année 1956.

Dans le tableau II, 7 l'augmentation continue des frais d'exploitation est frappante. Cet accroissement des frais d'exploitation par journée de mer varie cependant d'après la classe. Dans la classe I surtout, ces frais sont fort élevés ; les frais moyens par journée de mer se chiffraient à 1.812 francs en 1950 et à 2.805 francs en 1956, ce qui représente un accroissement de 54,8 %.

Dans les classes IV et V, les coûts sont pratiquement restés au même niveau ; mais on constate un fort accroissement dans la classe supérieure : 30,3 %<sup>43</sup> pour les navires à moteur de la classe VI et 48,5 % pour les bateaux à vapeur de la classe VI ; pour ces derniers, l'instabilité des prix du combustible en est la cause principale.<sup>44</sup>

Les facteurs qui influencent le rendement sont le système actuel du marché et les frais d'exploitation élevés.

#### (1) Le système actuel du marché.

L'obligation de vendre les apports au rabais public a pour conséquence que, par suite du libre jeu de l'offre et de la demande, la concurrence peut jouer à l'avantage de l'armateur. Cet avantage se maintient aussi longtemps que le niveau de saturation du marché n'est pas atteint par des apports massifs, une forte importation, des périodes de chaleur, des difficultés de transport, etc. Une fois ce niveau atteint, le marché est perturbé ; le poisson est vendu à des prix non rentables et l'armateur obtient un montant dérisoire comparé à la multiplicité de ses frais.

#### (2) Les frais d'exploitation élevés.

L'attention vient d'être attirée au tableau II, 7 sur l'accroissement des frais d'exploitation. L'analyse de ces frais exige cependant un examen par classe des éléments qui les composent. Le tableau II, 8 tente de les indiquer.

Les données étant basées sur la comptabilité d'un nombre limité d'armements, il ne faut pas attribuer à ces chiffres une signification absolue. Néanmoins, quelques conclusions intéressantes peuvent en

(43) De 1952 à 1956 seulement.

(44) L'importance du combustible dans le total des frais d'exploitation est indiquée au tableau II, 8, p. 59.

Tableau II, 8 : Répartition proportionnelle des frais d'exploitation par classe, 1956 (a).

Frais	Classe I	Classe II	Classe III	Classe IV	Classe V	Classe VI	
						noteur	vapeur
Amortissement et intérêts du capital navire et moteur	7,4	8,5	9,6	12,0	14,1	12,7	9,7
Assurance : ordinaire et de guerre	4,5	5,5	6,1	5,6	5,6	5,7	4,6
Entretien et réparation du moteur et du navire	9,8	8,2	7,5	6,2	6,0	6,7	4,8
Filets, cordages, câbles et matériel de pêche	8,6	9,1	8,7	9,5	10,4	10,1	7,8
Combustible et huile de graissage	11,4	14,0	15,6	18,6	19,0	21,9	35,1
Glace, charbons, sel	1,6	2,9	3,1	3,4	5,0	3,6	3,4
Droits d'écluse, de bassin, de quai, de minque ; paniers en location, déchargement, machine à décharger, écoreurs, veilleurs etc.	3,8	4,5	4,6	5,4	6,1	8,6	6,2
Salaires	43,5	36,3	32,7	27,6	24,5	22,1	20,0
Frais sociaux (Assurance Sociale de l'Etat, jours fériés payés, congé payé, C.C.-P.M.)	7,5	7,9	8,3	6,1	4,5	4,1	3,0
Location d'appareils de navigation	—	1,3	1,8	2,3	1,6	1,8	1,3
Divers	1,9	1,8	2,0	3,3	3,2	2,7	4,1

être tirées : (1) la part des amortissements augmente au fur et à mesure que la classe est plus élevée, sauf pour la classe VI ; (2) le pourcentage consacré à l'entretien et à la réparation est le plus élevé dans la classe inférieure ; (3) les dépenses pour le combustible et l'huile de graissage augmentent avec la classe ; (4) la part des salaires diminue avec la classe ; dans la classe inférieure, les salaires représentent la plus grande part des frais d'exploitation.

Les postes les plus importants dans l'exploitation sont : les salaires et charges sociales, le combustible et l'huile de graissage, les filets, cordages, câbles, le matériel de pêche, et les frais de réparation.

#### a/ Salaires et charges sociales.

Les frais de main-d'œuvre influencent fortement les recettes. L'influence des salaires varie cependant d'après la classe : ils pèsent d'avantage sur les classes inférieures.

(a) Communiqué par le Service de la Pêche Maritime.

Sur la base des rôles d'équipage, on peut dresser un aperçu de l'incidence des salaires par classe et par port ; ces résultats, établis sur base de 1956-1957, figurent au tableau II, 9.

*Tableau II, 9 : Incidence des salaires par classe et par port, 1956-57 (a).*

Classe	Ostende	Zeebrugge	Nieuport	Blankenberge	Total
Classe I	50,3 %	38 %	46 %	40 %	44,8 %
Classe II	42,7	36,5	34	—	37,2
Classe III	27,7	31,4	30	44,5	30,1
Classe IV	26,3	27,8	—	—	26,6
Classe V	25,3	28,5	—	—	25,8

Le tableau ci-dessus montre également que l'incidence des salaires diminue avec l'élévation de la classe ; une différence se manifeste cependant selon les ports. A Ostende, comparativement aux autres ports, l'incidence des salaires est plus forte dans les deux classes inférieures ; pour les classes IV et V, l'incidence des salaires est la plus forte à Zeebrugge.

A cause de la vente au rabais, du libre jeu de l'offre et de la demande, de l'irrégularité des apports et de la nature périssable du poisson, l'armateur ne peut intégrer les salaires, les charges sociales et les autres frais fixes dans le prix de vente.

Par contre, les fournisseurs du matériel de pêche et les acheteurs de poisson peuvent établir leurs offres de prix sur base des variations des salaires et des charges sociales.

#### b/ Combustible et huile de graissage.

Comme le montre le tableau II, 8, la part du combustible et de l'huile de graissage atteignait, en 1956, 11,4 % (classe I) à 35,1 % (classe VI - vapeur) des frais d'exploitation.

Ces frais influencent la force concurrentielle de la flotte belge ; de l'indice 100 en 1938, le prix du gasoil monte à 380 en 1956, alors que pendant la même période les prix du poisson débarqué ne montent qu'à l'indice 315.

(a) Pour les données statistiques complètes, voir l'appendice II, 9, p. 301-302.

c/ Filets, cordages, câbles et matériel de pêche.

L'indice d'augmentation du prix des principaux accessoires de pêche, entre 1938 et 1956, diffère selon les articles ; l'augmentation est maximum pour le fil des filets (727) et minimum pour le cordage des filets (410)<sup>45</sup>.

d/ Frais de réparation.

Ces frais diminuent graduellement : ils représentent 9,8 % des frais d'exploitation dans la classe I et 4,8 % dans la classe VI (vapeur). En dehors des frais d'entretien et de réparation, il y a lieu de tenir compte également des frais résultant des dégâts occasionnés par des épaves.

## § 6. MODERNISATION DE LA FLOTTE

La modernisation peut être considérée sous trois aspects différents : l'évolution des coques, des machines de propulsion et de la construction.

### A. Coques

#### 1. Construction.

Selon les matériaux utilisés pour la construction des coques, la flotte peut être classée en deux catégories : les navires en bois et les navires en acier.

En 1957 la flotte de pêche belge totalise 354 coques en bois et 92 constructions métalliques.

Le tableau II, 10<sup>46</sup> indique une répartition de la flotte par classe, selon la construction de la coque et l'origine.

La prédominance des constructions en bois résulte de la structure artisanale de la pêche et de l'importance des frais de construction des navires en acier.

Les bateaux des classes I, II et III sont, en général, des constructions en bois. Dans la classe VI, les deux matériaux de construction sont utilisés à quantités à peu près égales ; dans les classes supérieures la construction métallique l'emporte.

(45) Les autres prix s'élevaient entre 1938 et 1956, pour le fil de bourrelet à l'indice 450, pour le cordage dit „mixte" à 480 et pour le cordage de manille à 654.

(46) Voir page suivante.

Tableau II, 10 : Répartition des navires par classe, selon la nature de la construction et l'origine, 1957 (a).

Classe du navire	Nombre de navires construits			Construits sur chantiers belges			Construits sur chantiers étrangers		
	en acier	en bois	total	en acier	en bois	total	en acier	en bois	total
I	—	134	134	—	131	131	—	3	3
II	1	71	72	—	69	69	1	2	3
III	29	114	143	21	111	132	8	3	11
IV	33	33	66	24	29	53	9	4	13
V	16	2	18	12	2	14	4	—	4
VI moteur vapeur	7	—	7	5	—	5	2	—	2
	6	—	6	—	—	—	6	—	6
Total	92	354	446	62	342	404	30	12	42

(a) Administration de la Marine — Rapport annuel 1957.

La majorité des navires sont construits sur des chantiers belges, établis pour la plupart dans la région d'Ostende et de Bruges, ainsi que le long de l'Escaut et du Rupel entre Boom et Anvers. Fin 1957, sur 446 navires, 404 sortaient de chantiers belges et 42 de chantiers étrangers. Seuls les navires à vapeur ne sont pas construits en Belgique.

## 2. Age des coques.

Plus haut déjà l'attention fut attirée sur le vieillissement de la flotte belge. Le tableau II, 11 montre en effet que l'âge maximum et l'âge moyen des bateaux de chaque classe augmentent continuellement. Si l'âge moyen de la flotte était de 13,5 ans en 1948, en 1957 il atteignait déjà 18,8 ans, ce qui représente un vieillissement de 5,3 ans en 10 ans.

Tableau II, 11 : Coques : classification d'après l'âge, 1948-57 (a).

Année	Age minimum et maximum des navires	Age moyen
1948	1 - 39 ans	13,5 ans
1949	1 - 43 ans	14,4 ans
1950	1 - 42 ans	15,2 ans
1951	1 - 43 ans	15,9 ans
1952	1 - 44 ans	16,8 ans
1953	1 - 45 ans	17,5 ans
1954	1 - 46 ans	17,9 ans
1955	1 - 47 ans	18,3 ans
1956	1 - 48 ans	18,6 ans
1957	1 - 49 ans	18,8 ans

Les symptômes de vieillissement se manifestent surtout dans les cotres-crevettiers et les chalutiers-côtiers. L'âge moyen des coques des cotres-crevettiers passe de 14,1 ans en 1948 à 23,8 ans en 1957 ; l'âge moyen des chalutiers-côtiers croît, pour la même période, de 11,9 ans à 18,7 ans<sup>47</sup>. La petite pêche moyenne accuse dans les dernières années une diminution de l'âge moyen. C'est d'ailleurs dans cette classe qu'on construit le plus grand nombre de bateaux neufs.

(a) Administration de la Marine — Rapports annuels.

(47) Voir les données statistiques à l'appendice II, 10, p. 303.

On constate un vieillissement continu des grands chalutiers de pêche moyenne et des petits chalutiers hauturiers — surtout depuis 1951 dans cette dernière catégorie. Les bateaux à vapeur constituent les plus jeunes éléments de la flotte. Les unités de la flotte de pêche hauturière figurent parmi les plus modernes des flottes de pêche de l'Europe Occidentale.

Ces considérations portent à conclure que la construction de la flotte de pêche n'est pas équilibrée : une pêche hauturière moderne et jeune d'une part, une pêche aux crevettes et une pêche côtière vieilles d'autre part. Les causes de ce vieillissement sont à rechercher dans : (1) le caractère familial de la pêche côtière, d'où l'insuffisance des capitaux nécessaires à la modernisation et à la transformation de la flotte ; (2) les difficultés d'entretien des navires et (3) subsidiairement, la résignation des pêcheurs plus âgés, qui se méfient des investissements nouveaux.

Il y a lieu de remarquer que les vieux navires ne disposent pas d'un équipement technique aussi moderne que les nouvelles unités ; théoriquement il devrait en résulter une plus faible capacité de prise. Cependant, on constate souvent dans la pratique que les pêches réalisées avec de vieux bateaux sont meilleures que celles des nouvelles unités ; ceci montre une fois de plus qu'en dernière instance la prise dépend d'un assez grand nombre de facteurs parmi lesquels la présence de poisson n'est certes pas le moins important.

### B. *Machines de propulsion*

La plupart des bateaux sont équipés de moteurs „diesel” ou „semi-diesel” ; dans la classe supérieure seulement, on rencontre encore quelques machines à vapeur. En 1956, il y avait 440 navires à moteur et 6 navires à vapeur.

Les machines sont moins âgées que les coques. L'utilisation du moteur dans la flotte de pêche ne s'est généralisée qu'à partir de 1923 ; un renouvellement plus régulier des moteurs paraît indispensable. La chose est d'ailleurs compréhensible puisque le moteur — encore plus que la coque — a une influence directe sur la réussite de la prise ; la puissance du moteur détermine dans une large mesure le succès de la pêche.

L'âge moyen des moteurs augmente jusqu'en 1953. Plus tard on assiste à un certain rajeunissement ; en 1957 l'âge moyen des moteurs

est de 11,8 ans (voir tableau II, 12). L'âge moyen des machines à vapeur subit de fortes variations ; en 1957 il est de 5,5 ans.

*Tableau II, 12 : Machines de propulsion : classification d'après l'âge, 1948-57 (a).*

Année	Age moyen (moteurs)	Age moyen (machines à vapeur)
1948	9,7 ans	8,4 ans
1949	11,4	10,3
1950	11,9	12,3
1951	12,4	6,4
1952	12,9	3,8
1953	13,2	4,8
1954	13,0	5,2
1955	12,8	4,8
1956	12,0	5,8
1957	11,8	5,5

Les machines les plus âgées se trouvent dans les classes I et III<sup>48</sup> ; en 1957 l'âge moyen dans ces classes est respectivement de 14,6 et 11,3 ans.

Ces dernières années, on constate cependant une certaine stagnation dans la classe I, ce qui prouve que de nouveaux moteurs sont placés dans de vieux bateaux. Au cours des quatre dernières années, les moteurs de la classe III subissent un rajeunissement, dû à la construction de nouveaux bateaux. La classe II subit un vieillissement jusqu'en 1954, et la classe IV jusqu'en 1955 ; l'âge moyen diminue ensuite et se situe aux environs de 10 ans dans les deux classes. L'âge moyen le plus bas est enregistré dans la classe des chalutiers de la pêche hauturière : en 1957, 6,7 ans pour la classe V, 4,4 ans pour la classe VI (moteur) et 5,5 ans pour la classe VI (vapeur). Au cours des années précédentes, la moyenne se situait un peu plus bas.

\* \* \*

Le vieillissement actuel des coques et des machines résulte d'un manque de „planning” systématique. On n'a pas suffisamment profité

(a) Administration de la Marine — Rapports annuels.

(48) Voir les statistiques à l'appendice II, 10, p. 303.

de la période de reconstruction pour donner une orientation nouvelle à la composition de la flotte. C'est l'initiative privée qui a dressé, avec l'appui de l'Autorité, un schéma de complémentarité des diverses sortes de pêche ; ce schéma qui aurait pu servir de directive pour la réparation et la reconstruction de la flotte, n'a pas été ratifié par l'Autorité centrale. L'absence de ligne directive eut pour conséquences que la reconstruction de la flotte fut assez unilatérale, de nouvelles unités venant se juxtaposer aux bateaux ayant déjà subi un certain vieillissement, et que les apports devinrent de plus en plus déséquilibrés.

### C. Construction navale

Entre 1946 et 1957, la flotte de pêche belge s'est accrue de 149 unités nouvelles. La construction fut la plus intense en 1946 : 23 bateaux. Il y eut ensuite une régression jusqu'en 1950 ; pendant les années suivantes — à l'exception des années 1952 et 1953 — la construction reprit et atteignit en 1956, avec 19 bateaux, le niveau le plus haut connu depuis 1946.

Le tableau II, 13 donne un aperçu de la construction depuis la guerre.

La construction fut la plus intense dans la pêche moyenne ; dans les classes III et IV, le nombre de nouveaux bateaux construits depuis la guerre, s'élève à 106 unités, soit 71 pour la classe III et 35 pour la classe IV. Il y a lieu de remarquer que la construction s'est surtout effectuée dans les années de reconstruction 1946-1948 ainsi que dans la période 1955-1957. L'essor de la classe III dans les dernières années est dû principalement — ainsi qu'il a déjà été signalé — au fait que ces navires sont à même de pratiquer la pêche mixte à rendement suffisant. Nous constatons également un renouvellement dans la classe II (16) ; cependant, aucun bateau crevettier ne fut construit pendant les dix dernières années. Il est surprenant qu'en 1957 deux navires à vapeur aient encore été construits.

Depuis 1946, la plupart des navires mis en circulation ont une coque en bois. Sur 149 nouveaux bateaux, 54 seulement sont construits en acier ; la proportion de constructions métalliques s'est cependant accrue ces dernières années<sup>49</sup>.

Il est intéressant de constater dans cette étude de la construction, que depuis 1946, toutes les coques en bois ont été construites sur des

(49) Voir les données statistiques à l'appendice II, 11, p. 304.

Tableau II, 13 : Construction par classe, 1946-57 (a).

Classe	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	Total
I	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
II	3	—	1	1	1	—	—	2	3	1	4	—	16
III	11	4	4	1	4	6	—	1	7	13	7	13	71
IV	4	6	7	2	—	2	2	—	1	2	6	3	35
V	—	5	2	—	1	—	—	—	—	1	1	—	10
VI	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	3
M	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V	4	—	2	—	1	3	—	—	—	—	—	2	12
Total	23	16	16	4	7	11	2	5	11	17	19	18	149

(a) Administration de la Marine — Rapports annuels.

chantiers belges. Parmi les coques en métal, 19 des 54 nouvelles constructions sortent de chantiers étrangers.

En ce qui concerne la répartition par ports, il semble que la construction se pratique en ordre principal à Ostende et à Zeebrugge. Immédiatement après la guerre, le rythme d'accroissement fut le plus élevé à Ostende. Ces dernières années cependant, la situation a changé au profit de Zeebrugge.

Le tableau II, 14<sup>50</sup> indique la répartition de la construction selon les ports.

Tableau II, 14 : Construction dans les différents ports, 1946-57 (a).

Année	Ostende	Zeebrugge	Nieuport	Blanken-berge	Total
1946	15	5	3	—	23
1947	11	3	2	—	16
1948	12	2	2	—	16
1949	1	2	1	—	4
1950	3	3	—	1	7
1951	5	6	—	—	11
1952	—	2	—	—	2
1953	3	2	—	—	5
1954	3	8	—	—	11
1955	5	11	1	—	17
1956	8	11	—	—	19
1957	7	8	3	—	18
Total	73	63	12	1	149

Outre la construction, d'autres navires viennent encore renforcer l'effectif. Entre 1946 et 1957, se sont ajoutées à la flotte : 24 unités remises en ligne, 2 unités mises en navigation sous pavillon belge, 23 unités transformées, 3 unités passées de la pêche sur l'Escaut à la pêche maritime et 111 unités rapatriées. D'autre part certains navires ont été retirés de la flotte. Ainsi, pendant la même période, la flotte perdit 49 unités naufragées, abordées ou disparues, 98 unités rayées, 39 unités dégradées, 38 unités vendues à l'étranger, 7 unités passées à la flotte de l'Escaut ou à la pêche de l'estran, 13 unités naviguant

(50) Construits sur chantiers belges et étrangers.

(a) Administration de la Marine — Rapports annuels.

sous pavillon étranger et 20 unités pour d'autres motifs tels que explosion sur mines etc.

## § 7. FINANCEMENT DE LA FLOTTE DE PECHE MARITIME

### A. Nature des besoins en capitaux <sup>51</sup>

La pêche n'a qu'un besoin minime de crédits à court terme. Lorsqu'un navire est complètement équipé, il entreprend des voyages qui, selon la sorte de pêche pratiquée, peuvent durer d'un jour à plusieurs semaines.

Immédiatement après chaque sortie, la prise est vendue et l'armateur reçoit l'argent que celle-ci lui a rapporté.

Par contre, la pêche a un grand besoin en capital à long terme. La construction de nouveaux bateaux et l'acquisition de nouveaux moteurs exigent beaucoup d'argent ; de plus, le développement dynamique de l'industrie de la pêche entraîne régulièrement des investissements considérables.

A première vue, il serait préférable de financer entièrement les investissements dans la pêche par autofinancement ou par des actions. Toutefois, cela s'avère impossible : la plupart des armateurs ne disposent souvent pas de moyens suffisants, et le système des actions est devenu très difficile à une époque où le capital qui doit supporter des risques se fait extrêmement rare.

Le manque de connaissance et d'appréciation du risque constitue ici l'obstacle principal pour attirer les capitaux du dehors dans cette industrie ; la politique de crédit de l'Autorité centrale joue donc un rôle important. Il en résulte que dans la pêche, les besoins en capitaux revêtent l'aspect de besoins en crédits à long terme pour le financement complémentaire.

### B. Moyens de financement

#### 1/ Autofinancement.

Le financement intégral d'une nouvelle unité de la flotte est assez rare ; l'autofinancement ne porte généralement que sur 30 %, soit la différence entre la dépense totale et le crédit maximum alloué <sup>52</sup>.

(51) Idées reprises à A. G. U. HILDEBRANDT, *Financiering van het Visserijbedrijf - Economisch-Statistische Berichten*, 6 septembre 1950, 714-716.

(52) Voir plus loin dans ce chapitre.

Les armateurs ajoutent ces 30 % de leurs propres moyens ou les empruntent, moyennant garanties personnelles, chez des membres de la famille, des amis ou des sociétés privées de financement. Dans certains cas, pour le remplacement ou la construction, des hypothèques sont prises sur les biens immobiliers des armateurs<sup>53</sup>.

Dans le cadre de l'autofinancement, l'attention peut être attirée sur le fait que depuis 1951, le délai d'amortissement dans la pêche maritime est fixé à 8 ans. Cette mesure permet une constitution plus rapide de fonds ; chez beaucoup de petits armateurs cependant, il n'y a plus d'amortissements, de sorte que l'effet de cette décision est en fait limité.

### 2/ Hypothèques maritimes.

La prise d'hypothèques sur des navires de pêche est réglementée par le Code de Commerce. On ne peut cependant fournir des chiffres exacts au sujet de l'importance de cette charge sur la pêche maritime belge.

### 3/ Système de crédit

La loi du 23 août 1948<sup>54</sup> prévoit des crédits „en vue de la conservation et de l'extension de la flotte de marine marchande et de pêche maritime". Moyennant paiement d'intérêts, des avances sont allouées à des armements belges pour la pêche maritime, en vue de la création

(53) A côté de ce système général, il y a lieu de citer également le système à primes, dont peuvent bénéficier les pêcheurs de Nieuport. L'administration communale de ce port accorde notamment les primes suivantes pour la construction de nouvelles unités :

- 25.000 Frs pour des navires d'au moins 120 H.P. et de 13 m de longueur de quille ;
- 20.000 Frs pour des navires d'au moins 100 H.P. et de 12 m de longueur de quille ;
- 15.000 Frs pour des navires d'au moins 80 H.P. et de 11 m de longueur de quille.

La prime est allouée dans les conditions suivantes :

- 1/ le bateau doit être complètement neuf et être construit d'après les principes de la construction navale moderne ;
- 2/ le bateau doit être construit sur un chantier naval belge avec utilisation maximum de matériaux d'origine belge ;
- 3/ Nieuport doit être le port d'attache du bateau pendant une période de trois ans, à partir de sa mise en service ; durant cette même période, il doit débarquer ses prises en minque de Nieuport pour au moins 85 % du chiffre d'affaires brut. Cette période de trois ans sera prolongée du temps que le navire, pour une raison quelconque, serait retiré de la navigation ;
- 4/ en cas d'aliénation du bateau endéans les 3 ans, le propriétaire qui a reçu la prime, est tenu de la rembourser. Le remboursement n'est cependant pas obligatoire si le nouveau propriétaire s'engage par écrit à continuer de respecter les conditions d'allocation de la prime.

(54) Outre la loi sur le crédit maritime, la pêche a pu bénéficier encore de la loi sur les dégrèvements fiscaux favorisant les investissements productifs (du 31 décembre 1954 au 1 juillet 1956).

Entre 1945 et 1948 la pêche maritime put aussi bénéficier des crédits prévus dans le cadre du Service de la Reconstruction Economique.

de nouveaux armements et du renouvellement ou de l'extension de l'équipement maritime du pays, par la construction sur des chantiers belges de préférence.

En ce qui concerne le montant de l'avance et de l'intervention de l'Etat dans l'intérêt, l'application de cette loi fait une distinction selon que la coque du navire et (ou) le moteur sont construits en Belgique ou non.

En cas d'achat d'un moteur belge ou de construction d'un navire en Belgique, les facilités ci-après sont accordées :

- sauf dérogation spéciale consentie par Arrêté Royal, le crédit ne peut dépasser 70 % de la valeur ;
- intérêt de 5,75 % en cas d'opérations de plus de 5 ans, et de 5,5 % pour des opérations de moins de 5 ans<sup>55</sup> ;
- bonification de l'intérêt à charge du Trésor jusqu'à la moitié de l'intérêt normal, avec un maximum de 3 %.

Les commandes effectuées à l'étranger bénéficient d'un crédit inférieur à celui que l'on accorde aux commandes effectuées dans le pays (50 % du prix de revient). La bonification de l'intérêt disparaît.

Lorsqu'un bateau à moteur étranger est construit sur des chantiers belges, ou vice-versa, le crédit maximum est alloué pour le travail effectué en Belgique, tandis que pour le travail effectué à l'étranger n'est alloué que le crédit minimum.

Les demandes de crédit doivent être introduites auprès du Ministère des Communications, auprès de la Société Nationale de Crédit à l'Industrie ou auprès de la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite, qui les soumettent pour avis au Comité Technique de la Navigation, relevant de l'Administration de la Marine.

Le Ministère des Communications peut en outre accorder des crédits spéciaux alimentés par le „Fonds de l'armement et des constructions maritimes”.

Les fonds sont directement mis à la disposition de l'armateur par la S.N.C.I. ou par l'intermédiaire de la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite<sup>56</sup>.

En pratique, le délai de remboursement est fixé à 12 ans pour les bateaux et moteurs construits en Belgique et à 10 ans pour ceux construits à l'étranger.

(55) Taux d'intérêts fixés par la S.N.C.I.

(56) Les garanties pour l'obtention d'un crédit doivent être fournies par le demandeur. Ces garanties peuvent être : le bateau ou le moteur, une hypothèque de premier rang, des biens immobiliers, un autre bateau ou un aval.

Tableau II, 15 : Nombre et montant des crédits alloués aux

	1949		1950		1951		1952	
	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant
Nouveaux armateurs								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	—	—
III	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	—	—	—	—	1	1.225.000	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	—	—	—	—	1	1.225.000	—	—
Armateurs établis								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	1	1.000.000	1	250.000	2	500.000	2	1.195.000
III	2	2.900.000	6	7.350.000	—	—	5	4.855.000
IV	2	3.300.000	1	450.000	—	—	2	1.166.000
V	2	5.000.000	1	875.000	1	875.000	2	2.100.000
VI M	1	3.750.000	2	8.000.000	—	—	—	—
V	—	—	1	9.500.000	3	33.600.000	—	—
Total	8	15.950.000	12	26.425.000	6	34.975.000	11	9.316.000
Total Général	8	15.950.000	12	26.425.000	7	36.200.000	11	9.316.000

Les crédits alloués en vertu de la loi du 23 août 1948 sont indiqués au tableau II, 15.

Jusque fin 1957, 150 crédits ont été alloués à la pêche maritime, dont 112 aux armateurs établis et 38 aux nouveaux armateurs ; le montant total de ces crédits est de 244,1 millions de francs. De 1949 à 1957 les armateurs établis ont bénéficié de 56 crédits soit 26,2 millions de francs, pour le placement de nouveaux moteurs et de 56 crédits, soit 164,4 millions de francs, pour l'achat, la construction, la transformation ou la reconstruction de navires ; dans le même laps de temps, les nouveaux armateurs obtinrent 2 crédits, soit 1,2 millions de francs, pour le placement de nouveaux moteurs et 36 crédits soit 52,3 millions de francs, pour l'achat, la construction, la transformation ou la reconstruction de bateaux.

nouveaux armateurs, et aux armateurs existants, 1949-57 (a).

1953		1954		1955		1956		1957 (b)	
Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant
—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	993.000	1	273.000	—	—
2	2.550.000	11	14.697.000	3	4.411.000	5	7.129.000	—	—
—	—	—	—	2	3.500.000	5	9.623.000	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	2.550.000	11	14.697.000	7	8.904.000	11	17.025.000	6	9.102.000
1	300.000	2	410.000	2	507.000	3	572.500	—	—
2	1.695.000	3	1.055.000	2	1.622.000	3	1.439.000	—	—
—	—	7	6.924.000	8	4.166.000	9	7.199.000	—	—
—	—	2	1.930.000	6	8.801.000	7	6.785.320	—	—
1	910.000	1	2.000.000	1	1.188.000	—	—	—	—
—	—	1	19.600.000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	2	25.900.000	—	—	—	—
4	2.905.000	16	31.919.000	21	42.184.000	22	15.995.820	12	11.027.000
6	5.455.000	27	46.616.000	28	51.088.000	33	33.020.820	18	20.129.000

L'allocation de crédits aux nouveaux armateurs eut lieu surtout pendant les dernières années ; de 1954 à 1957, 35 crédits furent alloués pour un montant global de 49,7 millions de francs. Ces crédits représentent en nombre et en valeur, respectivement 92,1 % et 92,9 % du total des crédits obtenus depuis 1948 par les nouveaux armateurs.

Au début les crédits furent le plus souvent sollicités par la pêche hauturière pour l'achat, la construction ou la transformation de navires. Fin 1951, les montants demandés pour la pêche hauturière

(a) Ministère des Communications.

La répartition des crédits alloués pour les moteurs et pour les bateaux est indiquée à l'appendice II, 12 et 13, p. 305-308.

(b) La répartition de ces crédits selon la classe des navires n'est pas disponible pour 1957.

s'élevaient à 61,6 millions de francs ou 78,4 %, pour la pêche côtière à 1,75 millions de francs ou 2,2 %, et pour la pêche moyenne à 15,2 millions de francs ou 19,4 %. Fin 1956, le retard de la pêche côtière et de la pêche moyenne par rapport à la pêche hauturière avait sensiblement diminué<sup>57</sup>. De 1948 à 1956 la pêche moyenne a augmenté sa part dans l'obtention de crédit à 44,2 % ; la pêche côtière en prit au total 5,2 % et la pêche hauturière 50,6 %.

Les entreprises familiales elles aussi se mirent à faire appel aux possibilités de crédit de la loi de 1948. En 1956, il ne fut pas alloué de crédit à la pêche hauturière. Les crédits pour 1956 se rapportaient à la construction de nouveaux moteurs dans des bateaux existants, surtout dans les bateaux côtiers et les bateaux de la pêche moyenne, ainsi qu'à l'achat, la construction ou la transformation de chalutiers de la pêche moyenne surtout.

Le rajeunissement des moteurs de la pêche côtière signifie un renforcement de la puissance<sup>58</sup>, et donc aussi une augmentation de la capacité de prise ; il en résulte que les bancs de crevettes et de poissons peuvent être détectés à une plus grande distance de la côte. La construction des bateaux destinés à la pêche moyenne prouve que les pêcheurs-armateurs donnent la préférence à ce type de navires.

Le système de crédit spécial du 23 août 1948 fut complété par l'Arrêté Royal du 1<sup>er</sup> mars 1958. Cet A.R. prévoit une aide financière en faveur des armateurs de bateaux de pêche belges, pour toute amélioration des installations et du matériel à bord. Les crédits sollicités en vue du financement de ces installations, peuvent bénéficier d'une bonification d'intérêt de 2 à 4 % sur le capital emprunté. A la même date fut signé un A.R. en vertu duquel des subsides peuvent être accordés pour encourager les recherches relatives à la technique de la pêche.

\* \* \*

L'étude de la flotte de pêche maritime prouve déjà que les problèmes de cette branche d'industrie sont d'ordres divers. En ce qui concerne le nombre, le tonnage et la force motrice, l'évolution qui s'est manifestée ces dernières années dans la flotte, diffère selon la classe des navires. Cette évolution se manifeste aussi dans la rentabilité et la modernisation de la flotte et aura également des répercussions sur l'équipage.

(57) Période 1949-56 : voir note (b), tableau II, 15, p. 73.

(58) Voir appendice II, 13, p. 307-308.

## CHAPITRE III

### LE PECHEUR BELGE

#### § 1. DEVELOPPEMENT DE L'EMPLOI DANS LA FLOTTE DE PECHE MARITIME

Après la seconde guerre mondiale le nombre de pêcheurs a subi des fluctuations considérables<sup>1</sup>. Il parvint à son maximum pendant la période du „boom” en 1947 (2.110 pêcheurs) ; lors de la crise de 1948 et de la disparition des plus grands navires, une régression du nombre d'hommes d'équipage s'amorça. L'année 1953 marque le niveau le plus bas d'après guerre : 1.727 hommes pour 378 navires. Fin 1957, 1.818 pêcheurs sont en service sur un nombre total de 408 bateaux, soit en moyenne 4,5 hommes par bateau.

Si l'on compare l'évolution du nombre de pêcheurs à celle du nombre de bateaux, la diminution du personnel paraît être la suite logique de la diminution de la flotte. Les chiffres moyens des dernières années montrent cependant une diminution constante du nombre de pêcheurs, malgré l'augmentation numérique des grands bateaux. La diminution relative de l'équipage est plus forte que celle de la flotte. De 1948 à 1957, le nombre de personnes occupées à bord a diminué de 200 unités soit 9,9 %, alors que la flotte a diminué de 3 unités soit 0,73 %.

Au point de vue prestation de travail, il ne suffit pas de considérer le nombre de pêcheurs : la productivité des pêcheurs varie en effet sensiblement de pays à pays. Il faut tenir compte de la nature et de la

(1) Dans ce chapitre il est seulement question de la mise au travail directe sur les navires équipés, c.à.d. sur les navires qui naviguent régulièrement. La différence entre le tableau III, 1 et l'appendice II, 1 résulte du fait que le nombre de navires cités dans l'appendice II, 1 est basé sur la liste officielle des bateaux de pêche belges publiée par l'Administration de la Marine, et ne tient pas compte des navires mis hors service.

Tableau III, 1 : Nombre de pêcheurs, nombre de navires équipés, équipage moyen par navire, 1946-57 (a).

Année	Nombre de navires équipés	Nombre de pêcheurs	Equipage moyen par navire
1946	408	1.992	4,9
1947	407	2.110	5,2
1948	411	2.018	4,9
1949	410	1.942	4,7
1950	396	1.840	4,6
1951	398	1.862	4,7
1952	381	1.779	4,7
1953	378	1.727	4,6
1954	395	1.833	4,6
1955	391	1.800	4,6
1956	406	1.816	4,5
1957	408	1.818	4,5

qualité des engins de pêche et du navire, de la distance entre le port et la pêcherie, des capacités du patron-pêcheur, de l'habileté professionnelle de l'équipage, de la situation atmosphérique, etc. <sup>2</sup>.

Au tableau de la productivité, les pêcheurs belges figurent parmi les meilleurs : selon les données de W. Blanke <sup>3</sup>, la Belgique occupait la quatrième place en 1951, après l'Islande, l'Allemagne Occidentale et les Pays-Bas. Cette position de la Belgique vis-à-vis des autres états est clairement indiquée au tableau III, 2.

La diminution du personnel occupé dans la flotte belge se manifeste encore plus clairement dans l'évolution du nombre d'hommes d'équipage selon la classe et le port.

L'équipage des crevettiers présente une régression spectaculaire. Comme l'indique l'appendice III, 1 l'équipage de cette classe de navires diminue de plus de la moitié entre 1946 et 1957. En chiffres

(a) Administration de la Marine.

(2) W. BLANKE, *op. cit.*, 55.

(3) W. BLANKE, *op. cit.*, 56.

W. BLANKE écrit plus loin : la „nachgewiesen Fangproduktivität je Fischer sagt nichts über die erzielte Rentabilität und damit über den Lebensstandard der Fischer in den einzelnen Ländern. Sie bestätigt nur den allgemeinen nationalökonomischen Grundsatz, dass die Produktivität bei Verwendung von Realkapital (Trawler) ausserordentlich gesteigert werden kann. Die Heranziehung von Realkapital aber ist eine Frage der wirtschaftlichen Lage in den einzelnen Ländern im allgemeinen und der Lage der Fischwirtschaft (Fischerei, Fischhandel und Fischindustrie) im besondern”.

Tableau III, 2 : Apport par homme d'équipage, 1951.

Pays	Apport 1.000 t.	Nombre de pêcheurs	Apport par pêcheur en t.
Islande	442,8	5.367	82,5
Allemagne Occidentale	630,0	11.428 (f)	55,1
Pays-Bas	186,7 (c)	5.473 (h)	34,1
BELGIQUE	55,1	1.862 (e)	29,6
Angleterre et Wales	786,7	27.390	28,7
Iles „Faroë”	82,0 (b)	4.000 (b)	20,5
Ecosse	279,6	14.531	19,2
Norvège	1823,5	96.533	18,9
Danemark	259,3	19.623	13,2
Suède	180,4	21.381	8,4
France (a)	373,5	58.956	6,3
Irlande du Nord	5,5	900 (b)	6,1
Irlande	9,4	9.475 (g)	1,0
Total	5.114,5	276.919	18,5

absolus<sup>4</sup>, l'équipage des cotres crevettiers tombe de 745 à 325 unités entre 1946 et 1957. Cette régression va cependant de pair avec une diminution du nombre de navires équipés, qui passe de 205 cotres crevettiers en 1946, à 116 en 1957. Compte tenu de ces deux mouvements, le nombre moyen d'hommes occupés par cotre crevettier diminue encore<sup>5</sup>. Alors qu'en 1946 l'emploi maximum était de 3,6 hommes par unité, on note un équipage minimum en 1957 avec une moyenne de 2,8 hommes par bateau.

Signalons à ce propos, qu'en vertu de l'Arrêté Royal du 12 décembre 1957 (art. 94) un équipage minimum de 3 hommes est exigé pour raison de sécurité. D'autre part, le contrat d'engagement (art. 41) met chaque armateur dans l'obligation de prendre en service un nombre de marins suffisant pour assurer l'exploitation normale du

(a) Sans la Méditerranée.

(b) Chiffre estimé.

(c) Pêche hauturière seulement.

(d) Profession principale et accessoire.

(e) Profession principale.

(f) Equipage de la pêche maritime et côtière.

(g) Uniquement 1.627 pêcheurs de profession.

(h) Chiffre estimé pour la pêche hauturière.

(4) Voir les données statistiques complètes à l'appendice III, 1, p. 309.

(5) Voir appendice III, 2, p. 310.

bateau. L'interprétation de nombre „suffisant” et d'exploitation „normale” est confiée au Commissariat Maritime qui, dans chaque cas, s'en réfère aux usages locaux.

Le nombre d'hommes d'équipage diminue également à bord des chalutiers côtiers, mais, contrairement à l'équipage des cotres crevetiers, il subit plus de fluctuations. En 1948, le chiffre maximum est de 319 unités ; en 1957, 231 unités composent le chiffre le plus bas. On constate aussi que le nombre de navires équipés ne diminue pas de façon continue, mais présente plutôt de courtes périodes d'augmentation et de diminution. Quelles que soient les fluctuations des deux séries, l'effectif moyen de l'équipage par navire diminue de manière permanente ; de 4,5 en 1946, il tombe à 3,5 hommes en 1957.

En ce qui concerne les navires et l'équipage, la classe III présente la même tendance que la classe II. On compte actuellement dans la classe III environ 600 hommes pour 138 bateaux, soit un effectif moyen de 4,4. Dans cette classe aussi, la moyenne de 5,6 en 1946 est tombée en 1957 à 4,4.

En 1948 l'effectif de la classe IV est au maximum (388). Ensuite se produit une régression qui fait tomber l'effectif à 246 en 1953. La classe IV compte actuellement 337 hommes d'équipage. L'évolution du nombre de navires équipés est analogue à celle des effectifs. Cependant, la diminution est toujours plus sensible dans l'effectif du personnel que dans les unités de la flotte ou bien l'augmentation y est moins accusée, de sorte que l'équipage moyen par navire a constamment diminué dans cette classe. De 7,3 en 1946, le nombre d'hommes d'équipage par bateau tombe à 5,7 en 1957.

Dans la flotte hauturière, qui comprend les classes V et VI, le nombre d'hommes utilisés à bord manifeste une tendance continue à l'augmentation. En 1957, la classe V compte 123 hommes d'équipage et la classe VI, 196. Dans la classe V, le nombre moyen d'hommes à bord diminue également ; en 1957 on note 8 hommes d'équipage par unité contre 10 en 1949. Le chiffre moyen s'est maintenu à environ 16 unités par navire dans la classe VI.

Il résulte de ces considérations que la diminution de l'équipage moyen par navire est un phénomène général. Ce fait est d'autant plus frappant pour les classes I, II, III et IV que le nombre d'hommes d'équipage de ces bateaux n'est guère élevé ; la diminution d'un homme par bateau entraîne donc pour les autres membres de l'équipage non seulement plus de travail, mais encore une fatigue plus grande et plus de risques d'accidents.

L'examen de la subdivision des pêcheurs selon la classe met en évidence un passage des plus petites classes aux classes plus hautes. Alors qu'en 1946 la classe I compte 37,4 % de l'équipage total de la flotte, en 1957 la part des cotres crevettiers est tombée à 17,9 %. Une diminution du même ordre affecte aussi la classe II. La classe III voit passer ses effectifs d'équipage de 26,1 % en 1946 à 33,3 % en 1957. C'est dans les plus hautes classes surtout qu'on assiste à un mouvement de concentration au cours des dernières années. La classe IV monte de 11,4 % en 1946 à 18,5 % en 1957 ; à partir de 1949 la part des classes V et VI s'accroît respectivement de 3,7 et 7,0 % à 6,8 et 10,8 %.

Comme on le verra plus loin, les recettes et donc aussi les salaires sont plus élevés dans une catégorie que dans l'autre, de sorte qu'un déplacement de l'offre de travail se manifeste au détriment des classes les moins rentables. De plus, le progrès technique de l'appareil de production s'est réalisé plus rapidement dans les classes supérieures, ce qui accentue encore la préférence marquée pour ces navires.

C'est à Ostende que le recul dans l'effectif de l'équipage est le plus marqué. Cet effectif passe de 1.207 pêcheurs en 1948 à 951 en 1957 ; l'importance d'Ostende quant à la main-d'œuvre tombe de 59,8 à 52,3 %. Le tableau III, 3 indique l'effectif de l'équipage par port de 1948 à 1957<sup>6</sup>.

Le nombre des membres d'équipage est en progression à Zeebrugge. Les effectifs de ce port augmentent de 27,5 % en 1948 à 37,0 % en 1957. En chiffres absolus, cette progression représente 118 unités.

A Nieuport et à Blankenberge, la situation est analogue à celle qui existe à Ostende. A Nieuport, le personnel de la pêche est tombé de 233 hommes ou 11,6 % en 1948 à 181 ou 10 % en 1957.

Ces tendances sont parfaitement conformes à l'évolution de la flotte et des ports, décrite plus haut. La situation et les possibilités de développement de ces ports ne semblent donc pas étrangères à cette évolution.

---

(6) Voir le tableau III, 3, page suivante.

Tableau III, 3 : Répartition des équipages d'après les ports de pêche, 1948-57 (a).

Année	Ostende		Zeebrugge		Nieuport		Blankenberge		Total
	Equipage	%	Equipage	%	Equipage	%	Equipage	%	
1948	1.207	59,8	555	27,5	233	11,6	23	1,1	2.018
1949	1.137	58,6	553	28,5	227	11,7	25	1,2	1.942
1950	1.051	57,1	571	31,0	193	10,5	25	1,4	1.840
1951	1.052	56,5	609	32,7	183	9,8	18	1,0	1.862
1952	949	53,4	631	35,5	184	10,3	15	0,8	1.779
1953	918	53,2	624	36,1	168	9,7	17	1,0	1.727
1954	995	54,3	646	35,2	179	9,8	13	0,7	1.833
1955	928	51,6	681	37,8	178	9,9	13	0,7	1.800
1956	907	49,9	711	39,2	186	10,2	12	0,7	1.816
1957	951	52,3	673	37,0	181	10,0	13	0,7	1.818

(a) Administration de la Marine. — Rapports annuels. On ne possède pas de chiffres pour la période antérieure à 1948.

## § 2. L'EQUIPAGE D'APRES LA FONCTION

En 1946, le personnel de pont représente 78,3 % du personnel total (voir le tableau III, 4) et le personnel de machine 21,7 %. Cette proportion reste pratiquement inchangée durant toute la période 1946-57.

Tableau III, 4 : Proportion du personnel de pont et de machine, 1946-57 (a°).

Fonction	1946	1950	1953	1955	1956	1957
<i>Personnel de pont</i>						
patron	408 (a)	396	378	391 (b)	406 (c)	408 (d)
second	11	104	93	109	114	110
maître d'équipage	11	5	10	10	9	11
matelot	838	697	663	727	735	739
matelot léger	108	66	68	53	43	64
mousse	173	161	113 (e)	98 (f)	87 (g)	75 (h)
cuisinier	11	8	14	13	11	12
Total	1.560	1.437	1.339	1.401	1.405	1.419
<i>Personnel de machine</i>						
1 <sup>er</sup> motoriste	366	362	342	357	370	344
aide-motoriste	11	18	16	18	16	22
1 <sup>er</sup> machiniste	11	5	6	5	5	6
aide-machiniste	5	5	6	5	5	6
1 <sup>er</sup> chauffeur	21	5	6	5	5	6
aide-chauffeur	18	5	6	5	5	8
radiotélégraphiste	—	3	6	4	5	7
Total	432	403	388	399	411	399
Total Général	1.992	1.840	1.727	1.800	1.816	1.818

(a°) Administration de la Marine. — Rapports annuels ; pour les tâches du personnel, voir appendice A, 1, p. 278.

(a) dont 30 patrons-motoristes.

(b) dont 29 patrons-motoristes.

(c) dont 31 patrons-motoristes.

(d) dont 58 patrons-motoristes.

On comptait en dehors des pêcheurs qui furent engagés comme mousses :

(e) 16 matelots, 32 matelots légers, 1 aide-motoriste, 1 télégraphiste et 1 aide-télégraphiste âgés de moins de 18 ans.

(f) 18 matelots, 33 matelots légers et 2 aides-motoristes âgés de moins de 18 ans, ainsi que 2 mousses de plus de 18 ans ; 2 des 98 mousses étaient âgés de plus de 18 ans.

(g) 25 matelots et 41 matelots légers âgés de moins de 18 ans.

(h) 52 matelots et 52 matelots légers âgés de moins de 18 ans.

Le tableau III, 4 indique un mouvement de diminution du personnel dans certaines fonctions et d'augmentation dans d'autres, tandis que dans d'autres fonctions encore, le nombre d'hommes d'équipage est resté invariable.

Le nombre de patrons est en rapport avec le nombre de navires équipés puisqu'aucun bateau ne peut sortir sans patron. Les variations qui se manifestent dans le nombre de patrons sont donc les mêmes que dans le nombre de navires ; en 1957 le nombre de patrons est de 408, dont 58 occupent un emploi de patron-motoriste.

Le nombre de seconds est en forte progression, sauf en 1953. Il y a 110 seconds en 1957 contre 11 en 1946. Cet accroissement notable est la conséquence de l'agrandissement des bateaux. Il n'y a pas de seconds dans la pêche côtière, mais ils sont très nombreux dans la pêche moyenne : en 1957 on compte 80 seconds : 33 dans la classe III et 47 dans la classe IV.

Le nombre de maîtres d'équipage et de cuisiniers, qui ne sont enrôlés qu'à bord de grands bateaux, est demeuré constant durant la période 1946-1957, sauf pour l'année 1950. En 1957, 11 membres d'équipage exercent la fonction de maître d'équipage et 12 celle de cuisinier ; les chiffres correspondants pour 1946 étaient de 11 hommes pour les deux fonctions.

En 1957, le nombre de matelots est bien inférieur au chiffre de 1946 : contre les 838 matelots d'alors, on en compte à peine 739 en 1957. Pendant les dernières années cependant, un léger accroissement s'est manifesté. La diminution du nombre de matelots est considérable dans la pêche côtière, tandis que dans les classes supérieures on constate une augmentation. En 1949 le nombre de matelots s'élevait à 307 dans la pêche côtière, à 370 dans la pêche moyenne et à 78 dans la pêche hauturière ; ces chiffres s'élèvent respectivement à 206, 403 et 130 en 1957.

La diminution du nombre de matelots légers et de mousses est mise en évidence au tableau III, 4. S'il y avait encore 108 matelots légers et 173 mousses en 1946, ces chiffres tombèrent, en 1957, à 64 matelots légers et 75 mousses.

Le nombre de motoristes s'accroît entre 1953 et 1956 ; il diminue à nouveau entre 1956 et 1957. En 1957, on compte 344 motoristes et 22 aides-motoristes. Dans ce groupe professionnel il reste un certain retard à rattraper, étant donné l'accroissement considérable de la force motrice des navires et la présence nécessaire d'un motoriste

au moins à bord de chaque bateau ; dans la pêche côtière d'ailleurs plusieurs patrons exercent aussi la fonction de motoriste.

Les machinistes, aides-machinistes, chauffeurs et aides-chauffeurs ne sont nécessaires qu'à bord des bateaux à vapeur ; leur nombre dépend donc aussi du nombre de ces bateaux. De même, les radiotélégraphistes ne se justifient qu'à bord des grands chalutiers de la pêche hauturière, de sorte que leur nombre varie avec le nombre de ces bateaux.

### § 3. L'AGE DES PECHEURS BELGES

La rudesse de la profession de pêcheur oblige celui-ci à abandonner la pêche relativement tôt. Malgré une légère tendance à l'emploi de personnel plus âgé, le personnel occupé dans la flotte est plutôt jeune.

Ces quatre dernières années, l'âge moyen était respectivement de 32,5 ans, 32,8 ans, 33,1 ans et 32,4 ans.

La différence d'âge moyen (tableau III, 5) entre le personnel enrôlé et le personnel licencié est frappante. Elle s'explique par le fait que celui-ci compte un grand nombre de vieux pêcheurs.

*Tableau III, 5 : Age moyen du personnel enrôlé et licencié, 1954-57 (a).*

Année	Personnel enrôlé	Personnel licencié	Total général
1954	32,5 ans	35,2 ans	32,9 ans
1955	32,8	34,8	33,3
1956	33,1	35,2	33,5
1957	32,4	36,2	33,3

La plupart des pêcheurs n'ont pas dépassé l'âge de 35 ans. En 1957 on compte 1.073 pêcheurs de moins de 35 ans soit 59 %, sur un total de 1.818 pêcheurs enrôlés<sup>7</sup> ; 661 soit 36,4 % sont âgés de 35 à 55 ans et 84, soit 4,6 % ont plus de 55 ans. Une analyse plus poussée des renseignements obtenus permet d'affirmer que les

(a) Administration de la Marine. — Rapports annuels ; seuls les chiffres des quatre dernières années sont disponibles.

(7) Administration de la Marine.

pêcheurs de plus de 50 ans sont rares ; tous sont des patrons-pêcheurs qui — étant donné la nature de leur fonction — partent en mer jusqu'à un âge plus avancé, ou des membres du personnel des classes inférieures dont la carrière maritime est normalement plus longue.

Dans la pêche, les âges de 35 et de 55 ans constituent deux seuils : 35 ans est l'âge limite requis pour entrer au service de l'Etat ou des Communes ; à 55 ans, le pêcheur n'est généralement plus capable d'exercer ce métier ardu et lourd. Mais comme le pêcheur doit encore attendre 10 ans pour bénéficier de la pension, ce fait donne naissance à certaines difficultés d'ordre social. Pendant ce temps, il doit trouver un emploi de déchargeur de poisson, de magasinier, de gardien d'autos ; il peut encore être enrôlé comme remplaçant sur un cotre crevettier. Cependant, il reste la plupart du temps sans travail.

L'équipage le plus âgé est celui des navires de la classe I<sup>8</sup> ; dans la classe II la plupart des pêcheurs sont âgés de 20 à 40 ans, tandis que dans la pêche moyenne l'âge des pêcheurs varie de 20 à 30 ans. La pêche hauturière attire le plus grand nombre d'éléments jeunes. Ainsi donc l'âge moyen diminue au fur et à mesure qu'on monte de classe. En 1957 l'âge moyen dans la classe I et II était respectivement de 37 ans et 32,3 ans, celui des classes V et VI respectivement de 30,2 ans et 28,4 ans. Ce phénomène est lié à la forme d'exploitation et au rendement des diverses sortes de pêches. Dans la pêche côtière, qui est surtout familiale ou artisanale, le patron-propriétaire participe encore aux sorties en mer à un âge plus avancé. Cette pêche n'offre aucun attrait aux jeunes, qui préfèrent des bateaux plus grands et plus modernes où la recette — et donc aussi les salaires — sont plus importants. Il semble bien — et ceci est un facteur accessoire et plutôt psychologique — qu'après de longues sorties, un pêcheur qui a longtemps navigué en vient à préférer les petits voyages.

La classification d'après la fonction indique que l'âge moyen augmente au fur et à mesure que la fonction est plus élevée. Les patrons, les motoristes et les machinistes atteignent un âge supérieur à celui du personnel subalterne de pont et de machine. En 1957 les patrons, et les motoristes et machinistes avaient un âge moyen respectif de 38,3 ans et 36,7 ans ; le personnel subalterne de pont et de machine était âgé de 28,6 ans et de 33,4 ans.

La confiance et l'expérience interviennent pour une large part dans la fonction de patron, de motoriste et de machiniste. Ces fonctions

---

(8) Voir appendice III, 3, p. 311.

supposent d'ailleurs plus de connaissance et plus de responsabilité. Les autres travaux exigent, par leur nature, une main-d'œuvre plus jeune.

#### § 4. SALAIRES ET LEGISLATION SOCIALE

##### A. La rémunération

Dans la pêche, la rémunération est aléatoire et de nature diverse. Normalement, la rémunération comprend le salaire en espèces, le salaire en nature, les avantages sociaux ainsi que des indemnités.

##### 1. Fixation des salaires

###### (a) Salaire en espèces.

La seule réglementation légale concernant la base de rémunération est édictée dans la loi du 23 septembre 1931 sur le contrat d'engagement maritime. En vertu de cette loi, l'armateur est tenu de payer aux mousses et aux matelots légers un salaire minimum s'élevant respectivement au 1/10<sup>e</sup> et au 1/5<sup>e</sup> du salaire payé au matelot du même bateau.

Dans la pêche belge, il existe deux systèmes de salaires<sup>9</sup> :

(1) une part fixe de la production : après le voyage, l'équipage reçoit en salaire un pourcentage déterminé des recettes brutes. Ce système est en vigueur à bord des navires des classes I à V inclus.

(2) une part de la production et un salaire mensuel fixe : ce système est appliqué uniquement sur les navires de la classe VI.

On pourrait prétendre que les pêcheurs sont bien rémunérés<sup>10</sup> ; cependant si l'on tient compte du caractère spécifique de la profession, de ses difficultés et de la longue durée du travail, on peut difficilement prétendre que le salaire tient intégralement compte des prestations et des risques. En outre, le salaire est aléatoire et instable. Il dépend d'ailleurs de plusieurs facteurs tels que :

(i) la fonction remplie par le pêcheur : le pourcentage augmente suivant que l'on est engagé comme mousse, matelot léger, matelot, motoriste ou patron ;

(9) Voir appendice II, 9, p. 301-302.

(10) Voir chapitre II, § 5 - tableau II, 9 et appendice II, 9 ainsi que le chapitre III, § 4 - tableau III, 6.

(ii) la classe du navire : plus le navire est petit, plus le pourcentage est élevé. Ainsi, on obtient une part plus faible des recettes dans la classe VI, où les intéressés reçoivent, outre le pourcentage, un salaire mensuel fixe ;

(iii) la condition du navire : en général le pêcheur reçoit une part plus forte de la production, lorsqu'il est enrôlé à bord d'un vieux bateau ;

(iv) le degré familial : la plus forte part est allouée sur les navires où il n'y a que des membres de la famille à bord ;

(v) le nombre d'hommes d'équipage : moins il y a d'hommes, plus le salaire est important. En l'absence d'un homme d'équipage, la part qui lui revient est attribuée aux autres membres à bord ; ces derniers ont en fait exécuté le travail de l'absent ;

(vi) la prise, que déterminent surtout les conditions atmosphériques et les fonds visités ;

(vii) la situation du marché : le prix de vente du poisson n'est pas déterminé par les frais d'exploitation. Il n'y a pas de prix maxima ni d'intervention des autorités : seules l'offre et la demande déterminent le prix. Par conséquent, de faibles recettes se font sentir dans la rétribution du pêcheur ;

(viii) les retenues sur les recettes brutes : dans les classes inférieures, l'équipage doit intervenir dans certains frais d'exploitation, comme les droits de minque et d'écorage, les frais de débarquement, le combustible, le sel, la glace, la location de paniers, la location de certains appareils etc., tous frais à soustraire de la recette brute ;

(ix) le port d'attache du navire : comme on l'a déjà dit, des différences locales se manifestent dans le calcul des parts des recettes.

Etant donné la grande diversité des salaires, il n'est pas possible de dresser un aperçu des rétributions des pêcheurs. Les allocations payées en cas d'accidents de travail<sup>11</sup> respectent une certaine échelle.

Les données du tableau III, 6 doivent cependant être considérées avec prudence ; on peut admettre que la réalité est certainement plus propice.

#### (b) *Salaire en nature.*

Le salaire en nature varie de navire à navire. Les formes les plus fréquentes sont :

(1) le poisson reçu à titre de cadeau (deelvis) : sur tous les na-

(11) A.R. du 10-7-1953, *Moniteur* du 20-8-1953.

Tableau III, 6 : Salaire annuel moyen par classe de navire  
et par fonction.

Fonction à bord	Classes					
	I	II	III	IV	V	VI
Patron	50.763	69.749	102.835	123.366	237.571	498.454
1 <sup>er</sup> Motoriste	46.410	58.692	89.255	101.773	154.403	—
Second	—	—	80.012	89.041	141.077	269.714
Maître d'équipage	—	—	—	—	—	142.435
Matelot	44.268	53.662	74.780	82.006	100.264	106.375
2 <sup>e</sup> Motoriste	—	—	—	62.376	96.638	—
Matelot-léger	37.664	44.052	54.876	57.876	67.459	79.710
Mousse	16.954	26.720	36.001	40.201	50.384	59.387
Cuisinier	—	—	—	—	100.264	106.375
1 <sup>er</sup> Machiniste	—	—	—	—	—	269.714
2 <sup>e</sup> Machiniste	—	—	—	—	—	171.025
1 <sup>er</sup> Chauffeur	—	—	—	—	—	122.573
2 <sup>e</sup> Chauffeur	—	—	—	—	—	105.375
Télégraphiste	—	—	—	—	—	142.435

vires, après le voyage, une petite quantité de poisson est distribuée aux membres de l'équipage pour leur propre consommation ; la quantité dépend du volume des prises et s'élève habituellement à environ 10 kg ;

(2) l'argent dit „cabaret” : c'est une survivance d'une ancienne coutume qui voulait que les petits poissons soient distribués à l'équipage. Sur beaucoup de navires cette gratification est remplacée par un petit pourcentage des recettes ;

(3) l'argent provenant de la vente de l'huile de foie (traangel) : c'est le montant obtenu de la vente de l'huile extraite des foies de poisson. Si le bateau est pourvu d'une installation de cuisson, une partie (50 %) de l'argent provenant de l'huile de foie est réservée à l'armateur. En général, l'argent provenant de l'huile de foie n'est distribué qu'à bord des grands bateaux ;

(4) les petits poissons pêchés avec les crevettes : dans certains ports le produit de ces petits poissons est distribué à l'équipage ;

(5) la nourriture gratuite à bord des navires qui se rendent en Islande.

(c) *Avantages sociaux.*

Parmi les avantages sociaux citons, entre autres, le congé payé et les jours fériés légaux rémunérés<sup>12</sup>.

2. *Paiement des salaires*

Aucune réglementation légale n'est prévue en matière de paiement des salaires<sup>13</sup>. L'usage tient lieu de règle et le paiement se fait soit après chaque voyage, quand celui-ci dure 6, 10 ou 14 jours, soit toutes les semaines, tous les 15 jours ou exceptionnellement tous les mois pour les pêcheurs de crevettes et pour les pêcheurs qui n'entreprennent que de courts voyages.

B. *Législation Sociale*

Comme toutes les branches de l'industrie, la pêche maritime tombe sous le régime de la sécurité sociale ; les cotisations des patrons et des employés sont toutefois calculées sur une base forfaitaire<sup>12</sup>.

Un régime exceptionnel est prévu pour les allocations de chômage et les congés payés. Il existe en outre des dispositions exceptionnelles concernant les accidents de travail, les jours fériés payés et les indemnités de naufrage.

\* \* \*

L'étude du régime général et spécial applicable montre que le système de la sécurité sociale n'est pas adapté à la nature même de la pêche maritime.

Le système de la taxation forfaitaire pèse sur les armateurs et sur l'équipage (principalement dans la pêche côtière). Pour une sortie d'au moins 4 heures, une cotisation doit être payée sur un montant forfaitaire, sans tenir compte de la recette réelle. Ce système entrave par exemple la recherche des bancs dispersés pendant les saisons du hareng guais et de l'esprot. Craignant l'incertitude des recettes et le paiement d'une cotisation sur le montant forfaitaire, l'équipage préfère rester à terre et bénéficier des allocations de chômage.

De même, l'assurance contre le chômage n'est pas adaptée aux besoins spécifiques de cette branche d'industrie ; ainsi, quiconque aide à bord ne peut bénéficier d'une indemnité de chômage ; le pêcheur qui reste en mer pendant plus de 4 heures, même sans prendre le

(12) Voir législation sociale, appendice A, 2, p. 279-280.

(13) L'art. 65 al. 4 du contrat d'engagement maritime (8 juin 1926) prévoit seulement que le salaire ne peut être remis dans un débit de boissons.

moindre poisson, n'a droit à aucune indemnité. En outre, le pêcheur n'a droit à une indemnité de chômage qu'après deux jours de pointage. C'est pourquoi il reste souvent à dessein un second jour à terre lors de tempêtes, de brouillards, etc.

## § 5. LE PROBLEME DU PERSONNEL DE LA PECHE

Le problème du personnel de la pêche est extrêmement complexe ; il n'existe pas de critères légaux pour déterminer s'il y a ou non manque de personnel dans la pêche maritime.

### A. Critères légaux

(1) L'Arrêté Royal du 12 décembre 1957 relatif à l'inspection maritime, qui est entré en vigueur le 20 février 1958, énonce dans son article 90, 1 le principe selon lequel chaque bateau doit avoir un équipage suffisant pour accomplir sa mission et garantir un minimum de sécurité. Ce même A.R. (art. 94) fixe l'équipage minimum, ainsi que les capacités exigées de ce personnel (voir tableau III, 7).

En comparant cet A.R. à celui du 8 novembre 1920, on constate que la réglementation actuelle introduit une plus grande spécification en ce qui concerne la force motrice.

(2) L'article 41 de la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime prévoit que tout armateur est tenu „de prendre en service un nombre suffisant de marins afin d'assurer au navire une exploitation normale”.

L'interprétation de „nombre suffisant” est laissée au Commissariat Maritime qui est chargé du contrôle ; de ce fait, l'armateur est plutôt libre de composer l'équipage de son navire, moyennant l'approbation du Commissaire Maritime.

(3) La loi du 23 septembre 1931 sur le recrutement du personnel dans la pêche maritime (voir B, 1).

### B. Le problème des mousses

#### (1) Statut légal des mousses.

La loi du 23 septembre 1931 règle le statut d'une seule catégorie de marins : les mousses. „Chaque navire, utilisé pour la pêche et dont l'équipage se compose d'au moins trois adultes, est obligé

Tableau III, 7 : Composition de l'équipage minimum, d'après l'Arrêté Royal du 12 décembre 1957.

Personnel de pont	Nombre et fonction	Personnel de machines	Nombre et fonction
1. Pêche côtière	1 patron, 1 matelot et 1 mousse ou matelot	— 80 H.P. + 80 à — 180 H.P.	1 membre de l'équipage doit être en possession d'une licence pour commander le moteur. 1 membre de l'équipage doit être en possession d'un brevet de matelot-motoriste.
2. Pêche en Mer du Nord : — moins de 200 T. — 200 T. et plus	1 patron de pêche de 2 <sup>e</sup> classe 1 second ou matelot 2 matelots 1 mousse ou matelot 1 patron de pêche de 1 <sup>re</sup> classe 1 second ou matelot 2 matelots 1 mousse ou matelot	+ 180 H.P. a) — 250 H.P. b) + 250 à — 400 H.P. c) + 400 à — 1.000 H.P. d) + 1.000 H.P. Bateaux à vapeur	1 motoriste. 1 motoriste si le moteur peut être commandé du pont. 1 motoriste et 1 assistant-motoriste si ce n'est pas le cas. 1 mécanicien pour la pêche hauturière et 1 assistant-motoriste. 1 mécanicien pour la pêche hauturière et 2 assistants-motoristes.
3. Pêche illimitée	1 patron de pêche de 1 <sup>re</sup> classe 1 second 2 matelots 1 mousse ou matelot		1 mécanicien pour la pêche hauturière 1 motoriste et soit 1 assistant-motoriste et 1 chauffeur, soit 2 chauffeurs.

d'enrôler un mousse. Si l'équipage est composé de 9 adultes au moins, il faut deux mousses à bord" (art. 1).

De plus, la loi prévoit que les mousses doivent être âgés de 14 ans au moins et 18 ans au plus et que le recrutement doit se faire de préférence parmi les jeunes gens qui ont suivi les cours complets de l'école professionnelle de pêche. Pour l'enrôlement, les jeunes gens se font inscrire chez le commissaire maritime résidant le plus près de leur domicile.

Les mousses ont droit à une part des recettes provenant de leurs prises. Le montant et le mode de calcul sont mentionnés au rôle d'équipage ; cette part ne peut être inférieure au dixième ou au cinquième du salaire d'un membre ordinaire de l'équipage, selon que le mousse est engagé en qualité de mousse ou de matelot léger<sup>14</sup>.

Une prime ordinaire et une prime d'encouragement sont allouées<sup>15</sup> aux élèves des écoles de pêche qui ont subi avec succès l'examen<sup>16</sup> de mousse.

Comme prime ordinaire, les intéressés reçoivent un bon d'une valeur maximum de 500 francs, valable pour l'achat de pièces d'équipement telles que surcoûts, „jumpers", bottes ou cirés.

La prime ordinaire n'est allouée qu'après obtention du certificat d'examen et du document du Commissariat Maritime attestant que l'intéressé a été enrôlé avant sa 18ème année à bord d'un navire de pêche belge.

La prime d'encouragement, d'une valeur maximum de 125 francs, comprend des livres et autres objets d'étude. Elle est accordée, en plus de la prime ordinaire, aux élèves qui remplissent les conditions citées plus haut et qui ont obtenu 80 % des points à l'examen de mousse.

Par dérogation à ce qui précède, la prime ordinaire est allouée aux jeunes gens, porteurs du certificat d'apprenti-mousse, ayant plus de 18 ans lors de leur enrôlement et qui ont suivi, avant leur enrôlement, les cours de la troisième année d'études pour la fonction d'aspirant-patron.

La prime d'encouragement leur est cependant allouée après l'examen d'apprenti-mousse.

(14) *Stage*. — Les trois premiers mois de l'enrôlement sont considérés comme un stage, pendant lequel le contrat peut être rompu pour raisons plausibles. L'appréciation de ces motifs est laissée au commissaire maritime, à moins que les parties n'interjettent appel auprès du président du conseil d'enquête maritime.

(15) A.R. du 17 octobre 1952.

(16) Arrêté du Régent du 24 mars 1950.

En 1957, le „Groupe de Travail restreint du Comité de Coordination pour l'Etude du Problème du Personnel dans la Pêche Maritime”, sous la présidence du Chevalier P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur de la Flandre Occidentale, présenta un projet tendant à améliorer le statut des mousses.

La proposition, qui reçut un accueil favorable de la part des Autorités, prévoit une prime de 50 francs par journée de mer pour le mousse, et une prime de 25 francs par journée de mer et par mousse pour l'armateur ; l'Arrêté Royal du 1<sup>er</sup> mars 1958 règle les modalités de ce projet.

(2) *Nombre insuffisant de mousses.*

Afin d'éclairer ce problème, le tableau III, 8 donne un aperçu du nombre requis de mousses, du nombre de mousses enrôlés et du déficit résultant de la différence.

Tableau III, 8 : Evolution du nombre de mousses, 1948-57 (a).

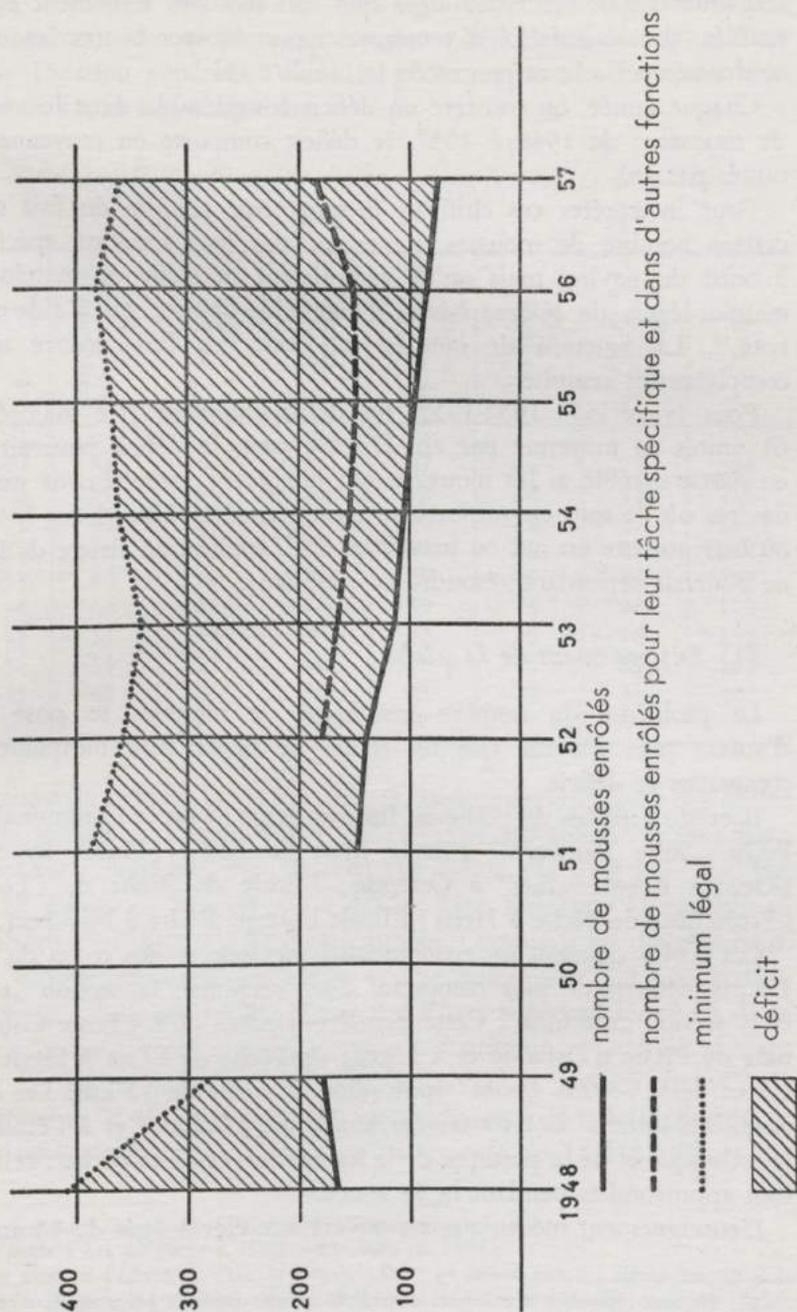
Année	Nombre de mousses			Nombre légal requis	Déficit
	Enrôlés comme mousses	Remplissant d'autres fonctions	Total		
1948	165	—	165	410	245
1949	178	—	178	281	103
1951	148	—	148	387	239
1952	140	38	178	359	181
1953	113	51	164	343	179
1954	106	49	155	363	208
1955	96	53	149	369	220
1956	87	64	151	382	231
1957	75	110	185	363	178

Depuis 1948, le nombre de mousses enrôlés est resté relativement stable ; l'année 1951 marque une dépression : 148 mousses seulement étaient enrôlés cette année, contre 178 en 1949 et 1952, et 185 en 1957.

Ainsi qu'il résulte du tableau III, 8 et du graphique III, 1, le nombre de mousses enrôlés ces derniers temps n'atteint pas le

(a) Administration de la Marine. — Rapports Annuels.

Graphique III, 1 : L'insuffisance de moutons, 1948-57.



minimum légal. En 1957, alors que 185 mousses seulement étaient enrôlés, il aurait fallu 363 mousses pour équiper toutes les unités conformément aux exigences de la loi de 1931.

Chaque année, on constate un déficit considérable dans le nombre de mousses ; de 1948 à 1957, le déficit comporte en moyenne 200 unités par an.

Pour interpréter ces chiffres, il faut tenir compte du fait qu'un certain nombre de mousses n'exercent pas leur fonction spécifique à bord du navire, mais qu'ils remplissent la tâche de matelot, de matelot-léger, de télégraphiste, d'aide-télégraphiste ou d'aide-motoriste<sup>17</sup>. La fonction de mousse est donc, en fait, encore moins complètement remplie.

Pour la période 1952-1957, les déficits doivent être majorés de 61 unités en moyenne par an. D'autre part, le déficit pourrait être en partie comblé si les mousses, qui naviguent actuellement sur des navires où ils sont en surnombre, étaient enrôlés à bord des bateaux où leur nombre est nul ou insuffisant<sup>18</sup>. L'application stricte de la loi ne pourrait cependant résoudre ce problème.

### (3) *Enseignement de la pêche.*

Le problème du nombre insuffisant de mousses se pose avec d'autant plus d'acuité que les écoles de pêche sont incapables de compenser ce déficit.

Il existe 6 écoles de pêche au littoral belge : l'Ecole Communale de Pêche „John Bauwens”, l'Ecole libre de Pêche „Paster Pype” et l'Oeuvre Royale „Ibis” à Ostende ; l'Ecole de Pêche de l'Etat et l'Ecole libre de Pêche à Heist ; l'Ecole libre de Pêche à Nieupoort.

Ces écoles donnent un enseignement de jour et des cours du soir. L'enseignement de jour comprend deux sections : la section „pont” et la section „machine”. Cette dernière n'existe qu'à l'Ecole Communale de Pêche d'Ostende et à l'Ecole de Pêche de l'Etat à Heist. Les élèves de la section „pont” sont admis à partir de 12 ans. Les deux premières années sont consacrées aux cours généraux et à l'étude de la technique et de la pratique de la navigation et de la pêche : celles-ci sont approfondies pendant la 3<sup>e</sup> année.

L'enseignement mécanique est ouvert aux élèves âgés de 14 ans au

(17) Ils sont cependant légalement considérés comme mousses parce qu'ils n'ont pas atteint l'âge de 18 ans.

(18) La réduction du déficit ainsi obtenue se chiffrerait à 70 unités.

moins, et dure 2 ans. Les cours du soir donnent des leçons de perfectionnement aux pêcheurs qui naviguent déjà et qui désirent accéder à une fonction supérieure dans la pêche maritime. Ces cours sont suivis de façon très irrégulière.

Tableau III, 9 : Nombre d'élèves dans les écoles de pêche, 1948-57 (a).

Année scolaire	Ecole Communale de Pêche d'Ostende	Ecole « Paster Pype » à Ostende	Ibis Ostende	Ecole de Pêche de l'Etat à Heist	Ecole libre de pêche à Heist	Ecole libre de Pêche à Nieuport	Total
1948-49	51	66	20	47	—	24	208
1949-50	57	34	26	40	24	32	213
1950-51	40	24	23	36	33	25	181
1951-52	38	23	26	40	21	26	174
1952-53	44	19	21	38	22	23	167
1953-54	46	21	21	39	24	21	172
1954-55	53	15	26	52	20	16	182
1955-56	54	19	24	55	23	22	197
1956-57	43	23	29	45	32	31	203

Comme le montre le tableau III, 9, la population totale des écoles a subi depuis la guerre des variations considérables. Le plus haut niveau fut atteint en 1949-50 avec 213 élèves ; le chiffre le plus bas — 167 élèves — se situe en 1952-53. Une tendance ascendante se manifeste à nouveau ces dernières années. Comme il est dit plus haut, deux écoles seulement possèdent une section „pont” et une section „machine”. Auparavant la plupart des élèves suivaient les cours de la section „pont” ; ces dernières années, ils montrent un intérêt croissant pour la section machine. La population de la section „pont”, de 83 élèves en 1949-50 tombe à 56 en 1957 ; pour la même période, la population de la section „machine” augmente de 14 à 32 élèves. Le

(a) Commissariat Maritime, Ostende ; Observations :

1. l'Ecole Libre de Pêche à Heist a été créée en 1950 ;
2. le nombre d'élèves de l'œuvre Royale „Ibis” ne relève que les élèves inscrits à la section technique (12-15 ans). Le nombre total d'élèves est supérieur, étant donné qu'ils sont admis à partir de l'âge de 6 ans.
3. non compris l'enseignement du soir.

fait que les bons motoristes trouvent aussi facilement du travail à terre, n'est pas sans influencer cet état de choses.

### C. *Le nombre insuffisant de matelots-légers*

L'insuffisance de mousses entraîne ipso facto une pénurie de matelots-légers. 1957 compte seulement 64 matelots-légers, contre 108 en 1946. Ce phénomène est logique, puisque les matelots-légers sont recrutés parmi les mousses à l'âge de 18, 19 et 20 ans.

Le manque actuel de matelots-légers — fonction qui prépare à celle de matelot — se fera inmanquablement sentir dans cette catégorie.

Signalons toutefois qu'un grand nombre de matelots-légers n'ont pas encore atteint l'âge de 18 ans et sont donc considérés comme appartenant à la catégorie des mousses. En 1957, on compte 52 matelots légers de moins de 18 ans<sup>19</sup> sur un total de 64. Le manque de matelots-légers oblige à promouvoir avant l'âge des jeunes gens de moins de 18 ans, qui sont donc des mousses, à la fonction de matelot-léger. Le problème des mousses en est ainsi ravivé ; le nombre insuffisant de mousses rend impossible la constitution d'une réserve de matelots-légers, et le groupe trop réduit de matelots-légers emprunte prématurément des effectifs au groupe des mousses.

### D. *Le nombre insuffisant de motoristes*

Le recrutement des motoristes paraît difficile étant donné les multiples occasions de travail qui leur sont offertes à terre. Le nombre de motoristes ne connaît pourtant que de légères modifications. Il y a 344 motoristes en 1957 contre 396 en 1946, et 358 en 1947, année favorable. Le nombre réel de motoristes est cependant plus élevé que ne l'indiquent les chiffres. La liste du personnel de pêche qui a reçu le brevet ou la licence, indique qu'en 1957, 189 membres sont porteurs du brevet de motoriste jusque 500 H.P. et 491 porteurs de la licence de motoriste jusque 100 H.P., soit au total 680 (676 en 1956), alors que 344 seulement (370 en 1956) — dont 124 avec un brevet et 220 avec une licence — exercent la fonction correspondant à leurs capacités. De plus, 14 membres du personnel naviguent en qualité d'aides motoristes. En 1957 donc, 336 motoristes ne remplissent pas leur fonction proprement dite. Ces 336 motoristes sont

(19) Administration de la Marine. — Rapport annuel 1957, 26.

engagés comme patrons, seconds, machinistes ou comme matelots. L'analyse de ces chiffres prouve que certains navires ont à bord plus d'une personne porteuse d'un diplôme de motoriste.

### E. Réserve de recrutement dans la pêche maritime

La réserve de recrutement comprend : (a) les éléments nouveaux entrés dans la profession, et principalement les élèves sortant des écoles de pêche<sup>20</sup> ; (b) les pêcheurs inscrits à l'Office National du Placement et du Chômage ; et (c) les enfants de pêcheurs.

#### 1/ Les pêcheurs inscrits à l'O.N.P.C.

Il ne faut pas tenir compte des pêcheurs inscrits au chômage partiel<sup>21</sup> : ce sont le plus souvent des pêcheurs de crevettes dont le travail dépend des circonstances atmosphériques et qui sont, de ce fait, régulièrement tenus de rester quelques jours à terre. Outre les pêcheurs de crevettes, il y a lieu de comprendre dans cette catégorie les pêcheurs qui vont au chômage pendant la révision de leur navire — l'armateur désire que ces pêcheurs restent enrôlés afin que son personnel ne s'embarque pas à bord d'autres bateaux — ainsi que les pêcheurs de la pêche côtière qui, lorsque la prise n'a pas été satisfaisante, rentrent au port après une absence de moins de quatre heures<sup>22</sup>.

Le nombre de chômeurs complets constituant la réserve de recrutement proprement dite, a fortement baissé ces dernières années. Contrairement à d'autres secteurs industriels, une diminution constante du chômage moyen s'est manifestée depuis 1952 ; en 1957, la moyenne mensuelle est de 173 unités ; elle était de 459 en 1952.

(20) Voir p. 94.

(21) Pêcheurs partiellement sans travail. Seuls les chiffres concernant Zeebrugge-Blankenberge et Nieuport sont disponibles.

Moyenne mensuelle (6 premiers mois de 1957)

		+ 60 ans	
Zeebrugge-Blankenberge :	patron	35	2
	motoriste	46	2
	matelot	85	4
	matelot-léger	8	—
	matelot	23	—
Nieuport :	patron	16	
	motoriste	19	
	matelot	37	
	matelot-léger	3	
	mousse	4	

(22) Voir appendice A, 2, p. 279-280.

Tableau III, 10 : Pêcheurs disponibles et moyenne mensuelle du nombre de chômeurs complets par classe d'âge, 1952-57 (a).

Classe d'âge	1952	1953	1954	1955	1956	1957
moins de 20 ans	47	42	37	19	15	14
20-25 ans	56	57	46	29	21	22
25-30	59	48	39	29	22	19
30-35	52	42	37	23	18	17
35-40	49	36	23	19	14	13
40-45	48	43	46	31	23	21
45-50	40	37	30	24	18	19
50-55	36	38	42	29	20	14
55-60	35	35	37	32	27	17
60-65	37	39	36	27	25	17
Total	459	417	373	262	203	173
Personnel enrôlé	1.779	1.727	1.833	1.800	1.816	1.818
Réserve de recrutement totale	2.238	2.144	2.206	2.062	2.019	1.991

Il résulte du tableau III, 10 que la réserve de recrutement dans la flotte a diminué d'environ 11 % en six ans : de 2.238 pêcheurs enrôlés et sans travail en 1952, le nombre tombe à 1.991 en 1957. Cette diminution de la réserve est due en grande partie à l'abandon de la pêche maritime ; entre 1952 et 1957, le nombre de chômeurs diminue de 286 unités, mais l'équipage enrôlé ne s'accroît que de 39 unités au cours de la même période.

La réserve de jeunes pêcheurs est très restreinte car ce sont précisément les jeunes éléments qui manquent dans cette branche. En 6 ans, la moyenne mensuelle des pêcheurs de moins de 20 ans en chômage, est tombée de 47 unités à 14. En 1952, le nombre de jeunes pêcheurs représentait 10,24 % de la réserve totale ; il en représente 8,1 % en 1957.

Etant donné la tendance générale à la régression, le nombre de

(a) O.N.P.C., bureaux de Bruges et d'Ostende.

pêcheurs de plus de 50 ans a diminué lui aussi ; cependant, cette classe d'âge qui représentait 23,5 % de la réserve totale en 1952, en représente 27,7 % en 1957. Les chances de trouver du travail pour nos vieux pêcheurs diminuent donc avec l'âge, bien qu'ils soient reversés dans la pêche dès que l'offre est en hausse. La réserve des chômeurs complets comprend également (1) les pêcheurs qui, après une saison ardue et pénible, quittent leur travail pour prendre du repos ; (2) des pêcheurs dont le bateau est en révision ou en réparation ; (3) des pêcheurs victimes d'un accident de travail et dont le bateau a quitté le port au moment où l'incapacité prenait fin et (4) des pêcheurs qui désirent changer de bateau mais qui ne peuvent trouver immédiatement un nouvel emploi.

Le tableau III, 11 ci-joint donne un aperçu du chômage complet dans la pêche selon la fonction<sup>23</sup>.

On y décèle à nouveau une forte diminution et un vieillissement de la réserve disponible. En janvier et en juillet 1956, plus d'un tiers des pêcheurs ont au moins 60 ans ; en janvier et en juillet 1957, le nombre de pêcheurs âgés de plus de 60 ans atteint la moitié de la réserve totale disponible. En outre, il apparaît que la réserve de matelots-légers et de mousses est nulle ; la plupart des patrons, des motoristes et des matelots sont âgés de plus de 60 ans.

## *2/ Une enquête parmi les pêcheurs.*

Afin d'entrevoir l'évolution future du problème du personnel, un sondage a été fait auprès de 500 pêcheurs, choisis arbitrairement dans les rôles d'équipage du Commissariat Maritime d'Ostende en date du 31 janvier 1957. Cette enquête, menée suivant la méthode d'interview guidé, toucha 384 pêcheurs. Les 116 autres pêcheurs désignés ne purent être contactés ou refusèrent de donner une réponse satisfaisante à l'ensemble des questions posées.

D'après le domicile, ces pêcheurs se répartissent comme suit : 191 à Ostende, 15 à Bredene, 4 à Stene, 80 à Heist, 35 à Zeebrugge, 29 à Nieuport, 14 à Blankenberge, 12 à La Panne, 3 à Oostduinkerke, et 1 à Furnes. D'après le port d'attache : 222 à Ostende, 123 à Zeebrugge, 32 à Nieuport et 7 à Blankenberge.

Il y a 62 armateurs parmi les 384 pêcheurs interrogés : 40 remplissent la fonction de patron, 17 celle de second, 3 celle de motoriste et 2 n'ont pas de fonction définie. Ostende compte 33 armateurs (23

---

(23) Voir page suivante.

Tableau III, 11 : *Cbômeurs complets (plus de 3 mois) classés d'après la fonction. — Total des quatre ports, 1952-57 (a).*

Fonction	1952		1953		1954		1955		1956		1957													
	— 60 a.		+ 60 a.		— 60 a.		+ 60 a.		— 60 a.		+ 60 a.													
	(1)	(2-3)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1-4)	(2)	(1)	(2)										
Patron	19	3	5	1	20	10	4	5	18	13	6	6	8	9	14	4	5	3	5	3	5	5	4	
Motoriste	21	8	4	1	19	12	1	1	24	16	7	2	28	11	3	7	2	1	1	2	3	1	2	
Matelot	60	20	17	9	53	38	11	12	54	31	9	11	43	17	13	10	9	11	7	6	3	10	3	4
Matelot-léger	12	—	—	—	4	2	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Second	6	—	2	—	3	4	3	1	5	1	3	2	4	3	1	—	2	1	—	—	—	—	—	—
Mousse	—	—	—	—	3	1	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maître d'équipage	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Machiniste	2	—	—	—	3	2	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chauffeur	4	—	1	—	7	2	2	1	4	2	—	1	5	1	1	3	5	1	1	—	—	—	—	—
Soutier	2	—	—	—	1	—	—	—	7	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cuisinier	4	—	—	—	2	—	—	2	3	2	3	1	4	3	1	2	1	1	—	—	—	—	—	—
Total	130	31	30	11	115	71	25	22	117	69	37	24	108	49	27	24	31	34	13	16	8	18	9	13

(a) O.N.P.C.

Observations : (1) situation en janvier.

(2) situation en juillet.

(3) il n'y avait pas de chiffres disponibles pour Ostende.

(4) idem.

patrons, 6 seconds, 2 motoristes et 2 sans emploi), Zeebrugge 21 (10 patrons, 10 seconds et 1 motoriste) ; Nieuport 6 (6 patrons) et Blankenberge 2 (1 patron et 1 second). Les 322 autres pêcheurs sont des salariés : 45 patrons, 40 seconds, 91 machinistes, 2 maîtres d'équipage, 1 chauffeur, 1 graisseur, 4 cuisiniers, 129 matelots, 4 matelots légers et 5 mousses. Ostende en compte 189 (26 patrons, 22 seconds, 54 machinistes, 2 maîtres d'équipage, 1 chauffeur, 1 graisseur, 4 cuisiniers, 78 matelots et 1 matelot léger), Zeebrugge 102 (10 patrons, 17 seconds, 28 machinistes, 40 matelots, 3 matelots-légers et 4 mousses), Nieuport 26 (9 patrons, 1 second, 7 machinistes, 8 matelots et 1 mousse) et Blankenberge 5 (2 machinistes et 3 matelots).

Quant à l'état-civil des pêcheurs, 319 sont mariés et 65 célibataires. La plupart, soit 77 %, sont âgés de 20 à 50 ans, le groupe de pêcheurs de moins de 20 ans est plutôt restreint (6 %), et le nombre de pêcheurs de plus de 50 ans représente 17 %.

Peu de pêcheurs occupaient un autre emploi avant de se consacrer à la pêche ; sur un total de 384, seuls 47 pêcheurs, soit 12 %, (dont 29 à Ostende, 13 à Zeebrugge et 5 à Nieuport) exerçaient une autre fonction antérieurement. Ces activités étaient d'ordre divers : mécanicien, charpentier de navire, cordonnier, ouvrier de fabrique, maçon etc. Furent cités comme motifs de changement de profession : chômage, espoir d'un gain plus important, passion de la mer.

La plupart des pêcheurs (281) ont appris leur métier à l'école, 37 l'ont appris de leur père, 3 d'un membre de la famille et 63 d'un étranger. Grâce à leur apprentissage, peu de personnes questionnées avaient eu besoin d'une formation (308 sur 384). La plupart d'entre elles sont déjà promus (272 sur 384) ou envisagent l'accession à une fonction supérieure (258 sur 384).

#### a) *Situation familiale.*

L'enquête sur la situation familiale doit pouvoir fournir un aperçu de la réserve disponible dans les familles de pêcheurs. Ont donc été examinées : la situation familiale même, et l'influence des parents sur l'orientation professionnelle de leurs enfants. Comme cette orientation dépend de la satisfaction, de l'origine et de la tradition, ces facteurs aussi seront pris en considération.

Il est plutôt rare que l'épouse du pêcheur occupe un emploi. Dans 289 cas sur 319, elle fait le ménage : 176 à Ostende, 87 à Zeebrugge, 22 à Nieuport et 4 à Blankenberge.

Trente seulement occupent un emploi, et dans la plupart des cas, celui de tenancière de café, d'épicière, d'ouvrière d'usine ou de colporteuse de poisson. Ces 30 cas se situent à Ostende (16), à Zeebrugge (7), à Nieuport (5) et à Blankenberge (2).

Sur les 384 pêcheurs, 43 ou 11 % n'ont pas d'enfants, 256 ou 67 % ont des enfants, 65 ou 17 % sont célibataires, et 20 ou 5 % ont des enfants déjà mariés. Le tableau III, 12, donne leur répartition suivant les ports.

*Tableau III, 12 : Répartition des pêcheurs d'après leur situation familiale et d'après le port.*

Ports	sans enfants	avec enfants	célibataires	avec enfants mariés	Total
Ostende	28	154	30	10	222
Zeebrugge	10	77	29	7	123
Nieuport	5	21	5	1	32
Blankenberge	—	4	1	2	7
Total	43	256	65	20	384

Sur les 384 pêcheurs interrogés, 256 ont donc des enfants ; l'étude de la réserve de recrutement doit examiner surtout les dispositions du père de famille vis-à-vis de sa profession. Parmi les 256 familles de pêcheurs, qui groupent ensemble 585 enfants, 84 familles ont 1 enfant, 81 familles ont 2 enfants, 54 familles ont 3 enfants et 37 familles ont 4 enfants et plus. Le haut pourcentage de familles avec 1 et 2 enfants est un phénomène qui, en dehors de la situation démographique générale, est à considérer d'un point de vue tout spécial : il y avait en effet assez bien de jeunes ménages parmi les pêcheurs interrogés : 29 % étaient âgés de 20 à 30 ans et 21 % de 30 à 40 ans.

Pour la pêche, ne sont pris en considération que les enfants de sexe masculin. Les représentants des 2 sexes sont à peu près à égalité : 300 garçons et 285 filles. On compte 71 garçons ou 24 % âgés de moins de 5 ans, 78 garçons ou 26 % âgés de 5 à 10 ans, 53 garçons ou 18 % âgés de 10 à 15 ans, 48 garçons ou 16 % âgés de 15 à 20 ans et 50 garçons ou 16 % âgés de 20 ans et plus. La répartition



Cliché C.G.T. — Photo Leenders

Cotres crevettiers, classe I (Blankenberge)

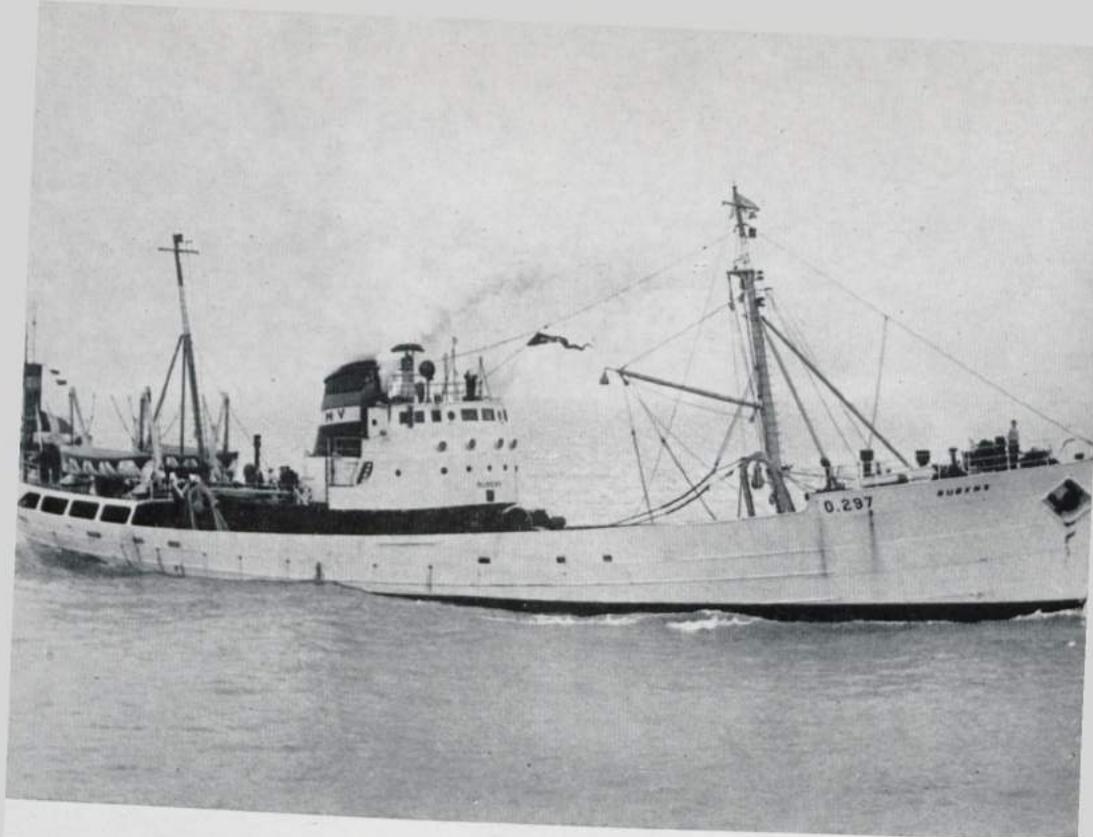


Photo E. Michaël

RUBENS, classe VI, bateau à vapeur (Ostende)

d'après la profession donne les proportions suivantes : 207, soit 69 % restent à la maison ou vont à l'école ; 64, soit 21 % pratiquent déjà la pêche maritime ; 22, soit 7 % sont ouvriers d'usine, employés etc., et 7, soit 3 % sont sans profession. Le nombre élevé d'enfants de moins de 10 ans et la forte proportion d'enfants restant à la maison ou fréquentant l'école, prouvent encore qu'il s'agit ici le plus souvent de jeunes ménages. La réserve disponible ne peut donc être valablement appréciée ; il est cependant frappant qu'un tiers à peu près des fils de pêcheurs interrogés, déjà engagés dans la profession, abandonnent la pêche.

b) *Attitude des pêcheurs vis-à-vis de la profession de leur fils.*

Le succès que le recrutement rencontrera auprès de la jeunesse dépendra du comportement du pêcheur vis-à-vis du choix professionnel de son enfant, et de sa propre attitude vis-à-vis de la pêche maritime.

Les 256 familles avec enfants n'ont donné que 178 réponses utilisables<sup>24</sup> ; 103 pêcheurs soit 58 % sont prêts à orienter leurs enfants vers la pêche maritime, et 75 soit 42 % choisissent pour leurs enfants<sup>25</sup> une autre profession. Pour motiver leur attitude négative, la plupart d'entre eux invoquent le travail dur, la rémunération faible, l'absence de vie familiale, l'absence d'avenir, etc.

Les meilleures proportions des réponses furent obtenues à Zeebrugge et à Nieuport<sup>25</sup>. A Zeebrugge, sur 61 réponses, on en note 46 favorables à la pêche soit 75 % ; à Nieuport 9 réponses sur 15, soit 60 %, sont favorables. A Ostende, les réponses négatives (53) sont plus nombreuses que les positives (45). Il faut évidemment juger cette attitude dans le cadre du développement économique de la région. Il est certain que les chances de trouver du travail en dehors de la pêche influencent dans une large mesure le choix de la profession.

Si l'on considère les réponses en fonction du nombre d'années de service, on constate que les pêcheurs comptant de 10 à 20 années de service sont les moins enclins à choisir la profession de pêcheur pour leurs enfants ; chez ceux qui ont moins de 10 années de service, l'attitude est la plus favorable ; passé les 20 années de service, la

(24) Seul le nombre de familles (193) ayant garçons et filles est pris en considération ; 15 de ces familles n'ont pas répondu. Dans les familles où il n'y avait que des filles on note 47 abstentions, 12 réponses négatives et 4 positives.

(25) Voir appendice III, 4, p. 312.

proportion est à peu près de 2/3 pour et de 1/3 contre. Ces données figurent au tableau III, 13.

*Tableau III, 13 : Attitude des pêcheurs vis-à-vis de l'orientation professionnelle de leur enfant.*

Années de service	Positive		Négative	
	Nombre	%	Nombre	%
0-10 ans	9	75 %	3	25 %
10-20 ans	24	43	32	57
20-30 ans	26	58	19	42
30 ans et plus	44	68	21	32
Total	103	58 %	75	42 %

L'influence du pêcheur sur l'orientation professionnelle des enfants est liée à la satisfaction qu'il éprouve dans l'exercice de sa profession ; elle est liée aussi à la tradition et à son origine.

#### Satisfaction.

##### *Satisfaction chez les 384 pêcheurs.*

A l'enquête relative à leur satisfaction, sur 384 pêcheurs, 292 (ou 76 %) ont répondu favorablement et 92 (ou 24 %) ont répondu d'une manière négative.

Le nombre de réponses négatives représente à peu près un quart du total des pêcheurs interrogés ; l'interprétation de ces données, et de celles qui suivent, devra tenir compte du fait que l'enquête s'est déroulée en pleine saison d'hiver.

##### *Satisfaction chez les pêcheurs mariés ayant des fils (178 cas) <sup>26</sup>.*

La proportion „satisfaction-mécontentement” chez les pêcheurs mariés ayant des fils est pareille à celle de l'ensemble : 131 ou 74 %

(26) Voir classification d'après les ports, dans l'appendice III, 5, p. 313.

d'entre eux sont satisfaits et 47 ou 26 % sont mécontents. Le mécontentement est le plus accusé chez les pêcheurs qui comptent de 10 à 15 années de service ; des facteurs tels que la charge familiale et la possibilité de passer à une occupation meilleure jouent ici un rôle important. Ce fait est confirmé dans une certaine mesure, par la comparaison du nombre d'enfants au nombre d'années de mer : le nombre moyen d'enfants par famille est le plus élevé (3,52) chez les pêcheurs comptant de 10 à 20 ans de service ; par contre la moyenne est de 1,87 pour les pêcheurs qui ont moins de 10 années de mer, 3,44 pour ceux qui ont 20 à 30 années de mer et 2,43 pour ceux qui ont 30 années de mer et plus<sup>27</sup>.

### Tradition.

#### *La tradition chez les 384 pêcheurs.*

La plupart des pêcheurs sont issus d'une famille de pêcheurs (272) ; pour 112 pêcheurs seulement la profession du père était étrangère à la pêche maritime.

Le tableau III, 14 donne un schéma de l'ascendance des pêcheurs interrogés ; la profession du beau-père des pêcheurs mariés a été indiquée également.

*Tableau III, 14 : Profession du père et du beau-père ; répartition d'après l'état civil du pêcheur.*

Etat civil	Profession du					
	Père			Beau-père		
	pêcheur (a)	autre (b)	total	pêcheur (a)	autre (b)	total
marié	229	90	319	136	183	319
célibataire	43	22	65	—	—	—
Total	272	112	384	—	—	—

(27) Voir appendice III, 5, p. 313.

(a) y compris l'industrie de la pêche.

(b) y compris les cas où la profession du père et (ou) du beau-père est inconnue.

Sur 319 pêcheurs mariés, 136 ou 43 % ont une femme qui appartenait également aux milieux de la pêche ; dans 183 cas, soit 57 %, le beau-père exerçait une profession étrangère à la pêche.

*Tradition chez les pêcheurs mariés ayant des fils.*

Dans le groupe de pêcheurs mariés ayant des fils, on retrouve à peu près la même fidélité à la tradition que dans l'ensemble des pêcheurs interrogés : sur 178, 129 sont issus d'une famille de pêcheurs<sup>28</sup>. 77 pêcheurs ont un beau-père qui pratique le métier de pêcheur ou une profession ayant trait à la pêche ; les beaux-pères de 101 pêcheurs exercent un métier étranger à la pêche.

**O r i g i n e .**

*Origine des 384 pêcheurs.*

Pas moins de 88 % des pêcheurs furent dès leur naissance en contact avec la côte ou avec la mer ; 245 ou 64 % sont nés dans la localité même où ils habitent, 24 ou 6 % sont originaires d'un autre port de pêche et 70 ou 18 % viennent de la région côtière<sup>29</sup>.

45 pêcheurs sont nés à l'intérieur du pays ou à l'étranger. Environ 8 % sont originaires de l'intérieur du pays, dont 6 % de la Flandre Occidentale (principalement de l'arrondissement de Dixmude) et 2 % d'autres provinces ; 15 pêcheurs ou 4 % sont originaires de l'étranger, dont 7 de Grande-Bretagne, 4 de France et 4 des Pays-Bas.

*Origine des pêcheurs mariés ayant des fils.*

Le pourcentage des pêcheurs mariés qui furent, dès leur naissance, en contact étroit avec le littoral ou avec la mer s'élève à 86 % environ ; 104 ou 58 % sont nés dans la commune même où ils sont domiciliés, 14 ou 8 % sont originaires d'un autre port de pêche et 35 ou 20 % viennent de la région côtière ; 14 % seulement, soit 25 pêcheurs, sont nés à l'intérieur du pays ou à l'étranger : 13 en Flandre Occidentale, 5 en dehors de la province, 5 en Angleterre et 2 aux Pays-Bas.

(28) Voir leur répartition dans l'appendice III, 6, p. 314.

(29) Voir appendice III, 7, p. 315.

## § 6. FACTEURS DETERMINANT L'INSUFFISANCE DE PERSONNEL

Il est difficile d'attribuer l'insuffisance de personnel à une seule cause. Un ensemble de causes qui s'interpénètrent, influencent défavorablement l'équipage et il en résulte une tendance à l'abandon de la profession de pêcheur.

### 1. Les conditions de travail et de vie

#### a/ Le travail dur et fatigant.

La durée du travail dans la pêche n'est pas réglementée ; ni la loi sur la journée de huit heures, ni la loi concernant le repos dominical n'y sont appliquées.

A bord des bateaux de la classe I, où la durée moyenne du voyage est d'une journée, la journée de mer représente 14 heures de travail. L'équipage reste 6 à 10 heures en mer et sa tâche n'est terminée que lorsque la prise est vendue et que tout est prêt pour la sortie suivante. Il faut noter cependant que le nombre moyen d'heures de mer ne constitue qu'une première indication ; en réalité, on observe de grandes différences suivant le port, la saison, et le genre de navire<sup>30</sup>. Dans les autres classes, on travaille en moyenne 16 heures par jour. De plus, ces 16 heures de travail difficile et fatigant sont effectuées dans les circonstances les plus aléatoires.

Durant la pêche, les pêcheurs travaillent constamment ; en plus de la tâche qui consiste à vider le poisson et à l'emmagasiner à bord, il y a le tour de garde. Ce n'est qu'entre l'emmagasinage du poisson et une nouvelle remontée du chalut que le pêcheur peut se reposer un peu, mais entre deux prises, il n'a bien souvent guère le temps de s'accorder quelque repos.

De retour au port, il faut débarquer le poisson et appareiller le navire pour le prochain départ. Les armements exigent d'ailleurs une succession rapide des voyages ; de plus en plus on pousse à des sorties très fréquentes afin d'assurer la rentabilité des capitaux investis.

---

(30) C'est ainsi qu'à Zeebrugge, on note parfois une absence de 24 heures pour de petits navires ; de même à Ostende, on dépasse régulièrement 10 heures d'absence.

Le nombre de journées de mer est très élevé dans la pêche. Pour la classe I, il s'élève, en 1957, à une moyenne de 123 jours, pour la classe II à 145 jours, pour la classe III à 200, pour la classe IV à 224, pour la classe V à 253, pour la classe VI (moteur) à 131 et pour la classe VI (vapeur) à 182 jours<sup>31</sup>.

La durée du travail en mer ne peut être réduite que par une rationalisation très poussée du travail à bord. La durée du repos à terre reste cependant un facteur important.

Actuellement les pêcheurs ont droit à un repos ininterrompu de 36 heures pour 8 jours passés en mer, de 60 heures pour 14 jours de mer et de 72 heures pour 18 jours de mer.

L'interprétation du terme „ininterrompu" laisse cependant beaucoup à désirer, surtout à bord des bateaux plus petits où le débarquement du poisson est compté dans le temps de repos. D'autre part, il n'existe pas de réglementation pour les voyages de moins de 8 jours. Quant aux voyages dépassant les 18 jours, on s'en tient également aux 72 heures de repos prescrites. Enfin, il faut observer à ce propos que de nombreux pêcheurs habitent loin des ports d'attache ; certains pêcheurs d'Ostende sont domiciliés à La Panne, Oostduinkerke ou Zeebrugge et certains pêcheurs de Zeebrugge habitent Ostende ou la côte ouest. Ces pêcheurs perdent beaucoup d'heures à voyager.

On comprend donc que l'attrait d'une telle profession, si difficile et si rude, soit limité ; on préfère une vie plus facile et un travail plus sûr à terre.

Sont également liés au problème de la durée du travail :

(1) le problème des accidents de travail et de la sécurité : comme on le verra plus loin, ces dures conditions de travail entraînent un grand nombre d'accidents ; c'est ainsi qu'une réserve doit être prévue pour remplacer les victimes d'accidents de travail ;

(2) le problème des pensions de vieillesse ;

(3) le problème de la vie familiale.

(31) Service de la Pêche Maritime.

(32) La sécurité sur les navires est réglementée notamment par :

— la loi sur le contrat d'engagement maritime (loi du 5 juin 1928) ;

— la loi du 5 juin 1928 : code disciplinaire et pénal de la marine marchande et de la pêche maritime ;

— la loi créant le conseil d'enquête maritime (lois du 30 juillet 1926 et du 30 décembre 1933) ;

— l'arrêté royal du 12 décembre 1957 concernant l'inspection maritime.

*b/ Accidents de travail et sécurité*<sup>32</sup>.

Le nombre d'accidents de travail est fort élevé dans la pêche maritime ; depuis 1955 surtout on note une forte augmentation<sup>33</sup>. En 1957, le nombre de victimes fut de 680 sur 1.847 assurés, soit un bon tiers des hommes au travail.

La plupart des accidents sont des blessures provoquées par des piqûres et des contusions ou écrasements. En 1957, on notait 232 blessures provoquées par piqûre : 142 entraînent une incapacité de travail de plus d'une semaine<sup>34</sup>. La même année, on comptait 158 contusions et écrasements, 102 donnèrent lieu à une incapacité de travail de plus d'une semaine, 2 entraînent une incapacité de travail définitive de moins de 30 % et 1 une incapacité définitive de plus de 66 %<sup>34</sup>.

Les principales causes de ces nombreux accidents de travail sont les suivantes :

(1) la constitution du pêcheur : les heures de travail très longues, le travail dur et le repos insuffisant minent la constitution la plus forte ;

(2) le mauvais état du matériel, entre autres : les câbles, le pont, les escaliers (marches), les échelles etc. ;

(3) utilisation inefficace des dispositifs de sécurité et des traitements en cas d'accident ;

(4) l'imprudence du pêcheur.

La plupart des accidents de travail entraînent une incapacité de travail temporaire de moins de 60 jours ; l'incapacité de travail permanente est plutôt rare. En 1957, on a enregistré 520 cas d'incapacité temporaire, 4 cas d'incapacité permanente de moins de 30 % et 1 cas d'incapacité permanente de plus de 66 %<sup>35</sup>.

La plupart des accidents ont lieu en mer. Cependant de nombreux accidents surviennent aussi au port même, à bord des navires ; en 1957, le nombre d'accidents à quai était de 108, soit environ 16 % du total.

(33) Cette hausse résulte aussi partiellement du fait que, depuis 1955 l'allocation est supérieure au salaire qui serait payé au pêcheur si celui-ci continuait à naviguer malgré sa blessure. D'où — en cas de lésions légères — beaucoup de pêcheurs introduisent une déclaration entre deux voyages. Voir appendice III, 8, p. 316.

(34) Caisse Commune de la Pêche Maritime. — Rapport annuel 1957.

(35) On signale trois accidents mortels en 1957.

### *c/ Le manque de vie familiale.*

Un pêcheur n'est pratiquement jamais chez lui et ne jouit pour ainsi dire pas de la vie familiale. Actuellement l'exemple de la vie familiale d'un travailleur à terre impressionne sensiblement la femme du pêcheur et le pêcheur lui-même, de sorte qu'il y en a, surtout parmi les jeunes, qui exercent leur profession à contre-cœur et qui cherchent un emploi à terre.

Le manque de vie familiale constitue une grande lacune dans la vie du pêcheur, lacune à laquelle on peut difficilement remédier puisqu'elle est liée à la profession elle-même.

## *2. La rémunération*

C'est surtout lorsque la saison est mauvaise qu'on pense à attirer l'attention sur le caractère incertain et irrégulier du système de rémunération.

Il faut reconnaître que ces caractéristiques sont inhérentes à la rémunération et peuvent être l'une des causes du faible attrait de la pêche maritime. Cette remarque vaut surtout pour les pêcheurs qui ne peuvent fournir que des prestations moyennes et sont, pour cette raison, dirigés vers des unités à moindre rendement. Un pêcheur capable, faisant preuve d'intelligence et d'activité, arrive cependant avec un peu de chance à de bons résultats ; après quelque temps, il se dirige d'ailleurs vers les meilleurs bateaux où les pourcentages sont les plus élevés. Pour lui, le système de rémunération en vigueur constitue une force d'attraction vers la pêche ; l'armateur gagne lui aussi à maintenir de tels pêcheurs à bord de son navire.

La pêche est et reste une profession très dure ; elle permet cependant à un bon élément d'augmenter sa rémunération plus rapidement que dans d'autres branches de l'industrie.

## *3. Défaut d'ajustement du système de pension*

Le pêcheur tombe sous l'application de la loi ordinaire sur les pensions de vieillesse (loi du 21-7-1958) en vertu de laquelle il bénéficie à partir de 65 ans, d'une pension de 36.000 francs par an.

Cette loi ne constitue certes pas une récompense pour le travail fourni, le risque couru et les privations endurées : le montant de cette pension est beaucoup trop bas et l'âge fixé est trop élevé. Peu de pêcheurs exercent encore leur profession après l'âge de 50 ans ;

passé cet âge, ils restent généralement en chômage ou bien cherchent un emploi à terre en qualité de surveillant d'autos, de magasinier, de veilleur de nuit, de débardeur de poisson, etc. jusqu'à l'âge de 65 ans.

#### 4. *Le nombre insuffisant de jeunes éléments*

Les idées modernes qui règnent dans les milieux étrangers à la pêche, et qui mettent en évidence la dureté du travail en mer et l'insuffisance des loisirs, exercent sans aucun doute une grande influence sur les jeunes, et sont à l'origine de leur absence dans la pêche.

Les rétributions jouent aussi un certain rôle : le mousse ne reçoit que 1,5 à 2 % des recettes brutes, alors que son équipement exige une assez forte somme d'argent.

De leur côté, les armateurs ne tiennent pas à enrôler des mousses qu'ils considèrent comme une charge plutôt que comme une aide.

#### 5. *La concurrence de certains services*

Certains services exercent une réelle force d'attraction, au détriment de la pêche maritime ; emploi stable, salaire assuré, pension convenable et travail facile sont autant d'éléments qui nuisent à la pêche.

Les pêcheurs sont alléchés, par exemple, par les conditions de recrutement à la Marine de l'Etat<sup>36</sup> : il faut être âgé de 19 ans au moins, de 40 ans au plus, et avoir navigué au moins deux ans en qualité de matelot ou d'officier de pont dans la marine marchande ou dans la pêche maritime.

D'autres occasions de travail constituent également des éléments de concurrence, ce sont :

- (1) la Force Navale ;
- (2) les Administrations Communales du littoral qui pour toutes sortes de fonctions (éclusier ou autres) fixent les conditions d'admission de telle manière que pratiquement seul l'équipage de la flotte de pêche y répond ;
- (3) la Marine Marchande ;
- (4) l'activité touristique des localités du littoral.

(36) Les barèmes (sans index) de la Marine de l'Etat sont les suivants : pour un matelot : minimum 49.000 et maximum 70.600 francs ; pour un maître d'équipage : minimum 57.400 et maximum 82.600 francs ; pour un patron : minimum 70.800 et maximum 99.600 francs.

A la Force Navale les barèmes sont les suivants : matelot : min. 42.000 et max. 51.000 francs ; 1<sup>er</sup> matelot : min. 43.200 et max. 52.300 francs ; 1<sup>er</sup> maître-chef de 1<sup>re</sup> classe : min. 66.600 et max. 90.000 francs.

Ainsi, il arrive souvent que de jeunes éléments s'orientent vers la pêche maritime pour se trouver plus tard dans les conditions requises par les services cités plus haut. Ces occasions de travail, qui à première vue, favorisent l'abandon de la profession, contribuent peut-être à rendre le métier de pêcheur plus attrayant. La possibilité de passer dans un autre service maritime serait sans doute plus utile à la pêche maritime si les services de l'Etat, lors du recrutement, accordaient la priorité aux pêcheurs comptant déjà un nombre déterminé d'années de service.

#### 6. Facteurs psychologiques

La plupart des pêcheurs sortent d'une famille de pêcheurs, et le recrutement doit encore se faire pour une très large part dans les familles de pêcheurs. Si l'attitude des parents devient défavorable à la pêche, l'orientation professionnelle des enfants en subit les conséquences. En outre, le domicile des pêcheurs est souvent très éloigné du port de pêche, ce qui empêche la jeunesse de ce milieu d'assister chaque jour au trafic du port<sup>37</sup>; ainsi se perd un facteur important qui inspirerait à la jeunesse l'amour de la profession.

Le contact avec d'autres groupes de population a démantelé la communauté typique des pêcheurs; l'esprit de caste a disparu et la profession du pêcheur n'est plus un privilège.

Sur le plan politique, il faut dire également que beaucoup de pêcheurs sont mécontents: ils sont souvent dans l'impossibilité d'exercer leur droit de vote<sup>38</sup>.

Un rôle important doit être reconnu à ces facteurs psychologiques dans l'ensemble.

\* \* \*

Il est difficile de prévoir d'une façon mathématique, si la population actuelle des pêcheurs va se développer ou diminuer. Cependant, compte tenu de la désertion de la profession, de la structure d'âge de l'équipage, de la force d'attraction de l'enseignement et du nombre d'enfants des familles de pêcheurs, on doit plutôt s'attendre, toutes choses restant égales, à une diminution de l'effectif des équipages. Ce qui ne signifie pas nécessairement que cette régression aggravera ipso facto la crise du personnel de la flotte.

(37) O. STRADIOT, *De Belgische Zeevisserij*, 13.

(38) O. STRADIOT, *idem*, 13.

On peut prévoir que d'importantes économies de travail pourront être faites par l'éventuelle mise en service d'un type de navire idéal, et par l'amélioration de la technique de la pêche ; de plus, si la technique ne s'améliore pas, une autre orientation pourrait être donnée au potentiel de travail par une rationalisation du travail en mer ; de ce fait, un effectif moins élevé pourrait fournir des prestations équivalentes.

Cependant, si les éléments qui poussent à une diminution du personnel de bord, sont plus forts que les économies de travail à réaliser par la rationalisation et l'amélioration de la technique, alors les conditions de la pêche devront être modifiées, avec l'appui de l'Autorité, si nécessaire.

## CHAPITRE IV

### LES APPORTS DE LA PECHE MARITIME BELGE

Les apports de la pêche maritime belge comprennent les débarquements dans les ports belges, ainsi que les apports des bateaux belges dans les ports étrangers.

Ce chapitre traitera des apports, de la formation et de l'évolution des prix au cours des dernières années.

#### § 1. APPORTS DANS LES PORTS BELGES

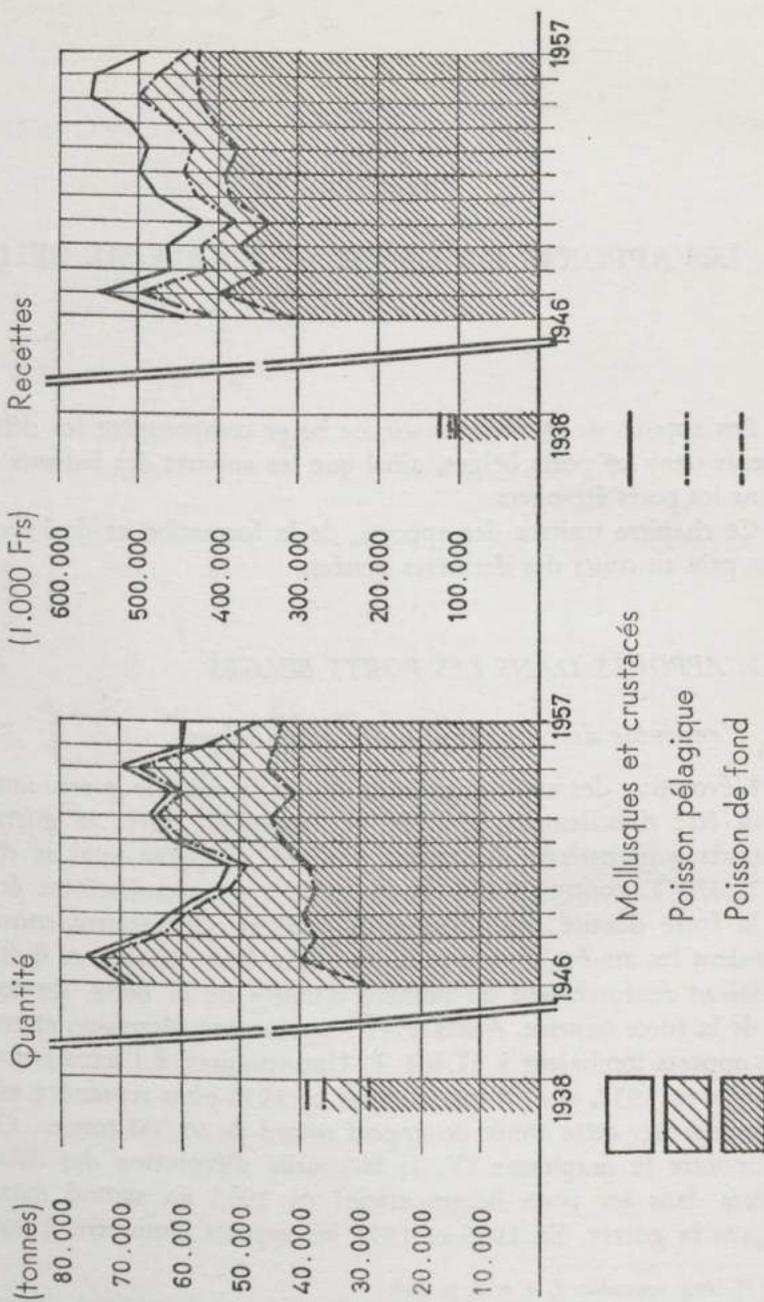
##### *A. L'ensemble des apports dans les ports belges*

L'évolution des apports globaux depuis la seconde guerre mondiale peut être difficilement qualifiée de favorable. Après la guerre, les apports augmentèrent fortement. En 1947, l'apport total se chiffrait à 75.370 T. contre 39.135 T. en 1938<sup>1</sup>; cet accroissement était dû à la forte densité des réserves de poisson qui s'étaient constituées pendant les années de guerre où la pêche était inactive, et il était dû aussi au renforcement du nombre d'unités de la flotte, du tonnage et de la force motrice. Après 1947<sup>2</sup> survint une régression et en 1951 les apports tombaient à 51.483 T. Une tendance à l'accroissement se dessine en 1952, qui fut interrompue en 1954 pour reprendre en 1955 et enregistrer cette année un apport record de 69.504 tonnes. Comme le montre le graphique IV, 1, la courbe d'évolution des débarquements dans les ports belges atteint en 1955 un second maximum depuis la guerre. En 1956 et 1957 les apports diminuent à nouveau

(1) Voir appendice I, 1 et 2, p. 284.

(2) En 1948, l'apport tombait à 64.440 T., mais sans le soi-disant „lock-out” du 16 avril au 8 juin, la production aurait sans doute atteint les chiffres de 1947.

Graphique IV, 1 : Apports et recettes de la pêche maritime belge, 1938-57.



et on enregistre même en 1957 le chiffre minimum des années d'après-guerre (49.558 T.) (a).

En 1947 les recettes globales des apports se chiffraient à plus de 549,4 millions de francs. Malgré l'accroissement de la moyenne des prix, la diminution<sup>3</sup> des apports provoqua une chute des recettes ; 1950 correspond au chiffre de recettes le plus bas depuis la fin de la guerre (422,3 millions de francs).

En 1951, bien que le chiffre d'apport fût assez bas, la moyenne très élevée des prix (9,4 francs) fit augmenter les recettes d'environ 60 millions de francs pour atteindre 482,8 millions de francs. L'année 1955 fut la meilleure année d'après guerre (562,1 millions de francs), grâce à des apports considérables ; la diminution des apports de 1956 fut partiellement compensée par un prix élevé ; toutefois cette tendance ne s'est pas poursuivie en 1957.

Le tableau IV, 1 indique les apports totaux, les recettes et le prix moyen par kg.

Ces chiffres, qui sont également repris au graphique IV, 1, montrent

*Tableau IV, 1 : Apports, recettes et prix moyen, 1938-57.*

Année	Apports en tonnes	Recettes en 1.000 francs	Prix moyen par kg.
1938	39.135	123.379	3,2
1946	69.694	445.871	6,4
1947	75.370	549.361	7,3
1948	64.440	462.050	7,2
1949	61.312	464.667	7,6
1950	53.180	422.323	7,9
1951	51.483	482.758	9,4
1952	62.214	502.318	8,1
1953	65.078	491.258	7,5
1954	61.448	509.446	8,3
1955	69.504	562.096	8,1
1956	58.494	557.833	9,5
1957	49.558	492.388	9,9

(a) L'interprétation des chiffres des apports et des recettes devra tenir compte des journées de mer et des journées de pêche. En 1957, la flotte belge compte 77.811 journées de mer et 67.292 journées de pêche.

(3) En 1949, les recettes se chiffraient à 464,7 millions de francs, soit une légère augmentation par rapport à 1948, mais en fait cela représentait une forte diminution, étant donné le lock-out de l'année 1948.

que l'évolution des recettes n'est pas identique à celle des apports. On peut observer en 1950-51 par exemple, un accroissement des recettes malgré une diminution des apports. Aucune conclusion prématurée ne doit cependant être tirée de cette constatation : l'apport total comprend divers produits dont les prix sont différents et dont les apports varient.

### B. *L'apport d'après les espèces*

Les variations des apports en quantité et en recettes sont influencées par les modifications de la structure des apports eux-mêmes.

#### (1) *Poisson de fond.*

##### a) *Quantité.*

L'apport global de poisson de fond a augmenté ces dernières années, et est supérieur à celui de l'année 1947 ; en 1957, l'accroissement atteint 51 % par rapport à 1938. La meilleure année d'après guerre fut 1955 avec un apport de 45.323 T.

L'évolution des quantités débarquées des principales espèces de poisson de fond peut être résumée comme suit<sup>4</sup> :

— l'apport de cabillaud islandais, après s'être accru jusqu'en 1953, connut une chute en 1954 : il tomba de 6.686 T. à 4.982 T. En 1955 l'apport s'élève à 6.736 T., mais n'atteint plus que 4.151 T. en 1957 ;

— l'apport d'églefin islandais est passé de 1.907 T. en 1947 à 5.071 T. en 1955 ; en 1956 et 1957 cependant l'apport diminue respectivement de 600 et de 1.000 T. ;

— depuis l'effondrement de 1950-51, l'apport de cabillaud et d'églefin pêchés dans d'autres régions suit une courbe ascendante : comportant 2.809 T. de cabillaud et 723 T. d'églefin en 1951, il atteint respectivement 3.751 T. et 1.811 T. en 1956 ;

— l'apport de colin subit de fortes oscillations sauf pour l'année de pointe 1952 (5.031 T.) ; il varie entre 2.000 et 3.000 T. ;

— l'apport de soles est en régression ces dernières années ; en 1957 il n'atteint que 3.467 T., ce qui représente une diminution d'environ 2.500 T. depuis 1950-53 ;

— les apports de plies et de merlans se situent depuis la guerre, respectivement vers les 4.500 et les 4.000 T. ;

(4) Pour les chiffres de 1936-57, voir l'appendice I, 3, p. 285.

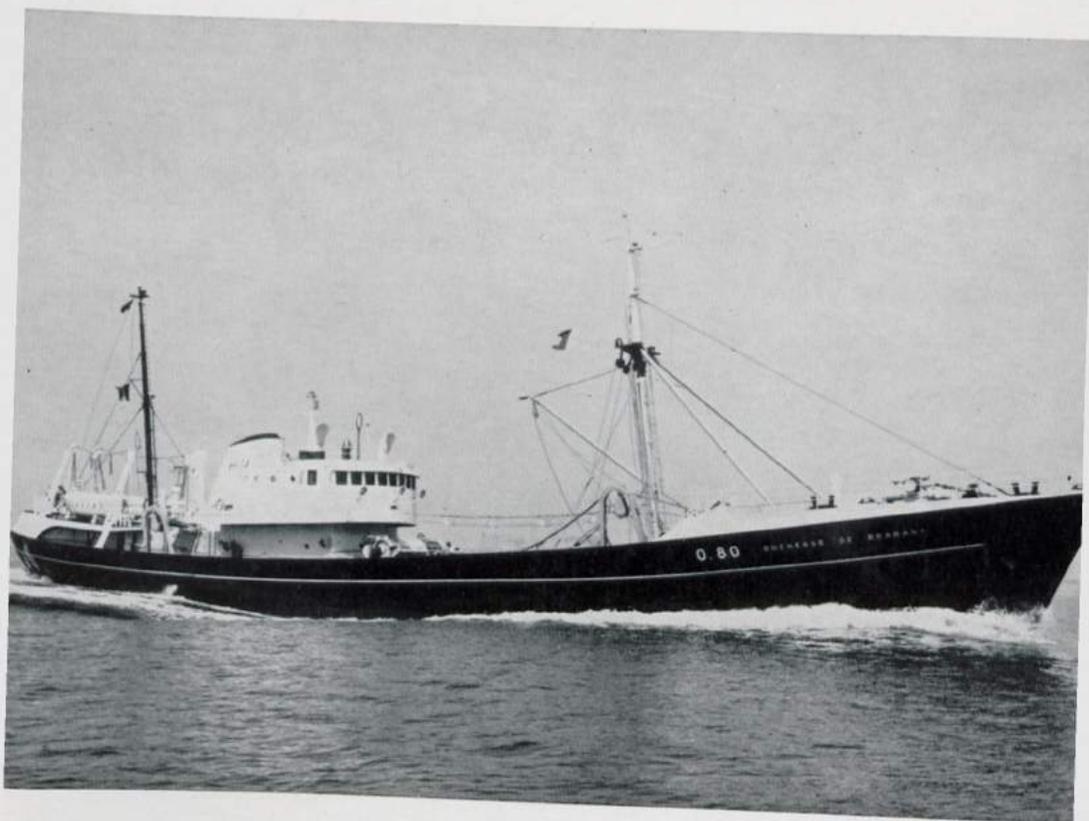


Photo H. Breyne

DUCHESSÉ DE BRABANT, classe VI, bateau à moteur (Ostende)

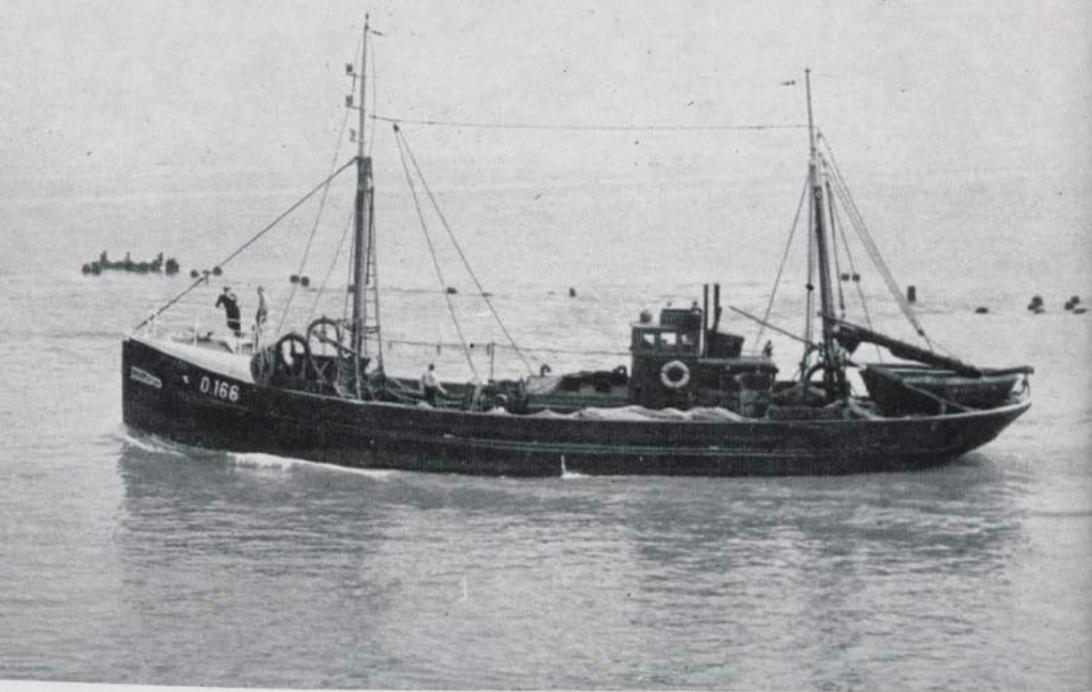
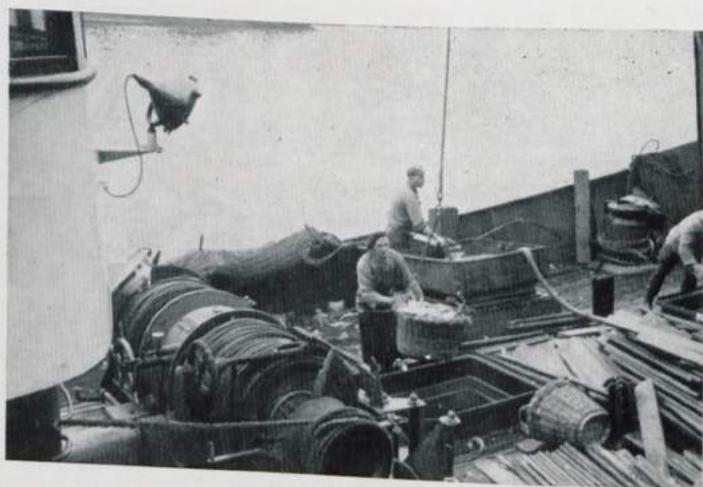


Photo E. Michaël

OCEANIC, classe III (Ostende)



Débarquement du poisson

— l'apport de raie subit la plus spectaculaire régression : de 4.633 T. en 1947 il tombe à 1.675 T. en 1954. En 1955, 1956 et 1957, on enregistre à nouveau un apport d'environ 2.000 T. ;

— l'apport de turbot est fort variable et présente des hauts et des bas ; en 1957, cet apport se chiffre à 947 T.

L'accroissement du poisson de fond islandais <sup>5</sup>, (cabillaud, églefin et merlan) dans l'apport global de poisson de fond est remarquable, de même que la diminution de la quantité de poisson pêché ailleurs (cabillaud, églefin, sole, plie, merlan, raie et turbot). De 2.199 T. en 1946, et de 9.777 T. en 1947, l'apport de poisson de fond islandais est passé à 16.285 T. en 1957 ; l'apport de poisson d'autres régions tombe de 30.255 T. en 1947 à 26.648 T. en 1957 <sup>6</sup>.

En 1947 l'apport de poisson islandais représentait 24 % de l'apport total de poisson de fond, et l'apport de poisson d'autres fonds 76 %. En 1957 le poisson islandais atteint 38 % et le poisson d'autres fonds ne représente plus que 62 %. Il est évident que ce déplacement vers des fonds de pêche plus éloignés a posé de nombreux problèmes, tels que la conservation, la qualité, la modification de la structure du marché, etc.

#### b) Recettes.

Les recettes fournies par le poisson de fond sont fort irrégulières ; elles augmentent ces dernières années à l'exception de 1957 ; ce caractère irrégulier est lié au volume des apports et à l'évolution du prix moyen <sup>7</sup>. En 1957 les recettes se chiffrent à 424,8 millions de francs <sup>8</sup>.

Il existe une grande différence de prix entre le poisson islandais et le poisson de fond d'autres régions <sup>9</sup>. Le poisson islandais est environ 50 % moins cher que le poisson d'autres fonds ; alors qu'en 1957 le prix moyen du poisson de fond d'Islande est de 6,80 francs seulement, le poisson de fond d'autres pêcheries coûte 11,8 francs. Un accroissement soudain de l'apport de poisson islandais peut, de ce fait, influencer le prix moyen du poisson de fond ainsi que les recettes. En outre, le prix des autres espèces de poisson subit souvent le contre-coup des chutes de prix du poisson islandais.

(5) Il y a lieu de tenir compte également des débarquements directs en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas.

(6) Voir appendice IV, 1, p. 317.

(7) Voir graphique IV, 1, p. 116.

(8) Voir appendice I, 2, p. 284.

(9) Voir appendice IV, 1, p. 317.

Les recettes du poisson d'Islande (cabillaud, églefin, colin) s'accroissent fortement depuis la seconde guerre mondiale : de 13,4 millions de francs en 1946, elles ont atteint 111,0 millions de francs en 1957. Les prix et les recettes du poisson de fond d'autres pêcheries ont également subi l'influence des apports. Une tendance à la diminution des apports va de pair avec un mouvement de hausse des prix. Il faut cependant tenir compte ici de l'influence de la demande étrangère ; des modifications à l'exportation entraînent bien souvent une chute sensible des prix<sup>10</sup>.

La part de la sole dans les recettes totales est fort importante : en 1957 elle représente 137,4 millions de francs soit un gros tiers des recettes totales du poisson de fond. Les possibilités d'exportation vers la Grande-Bretagne et la France jouent ici un rôle important. Les recettes du cabillaud provenant de pêcheries autres que l'Islande se chiffraient, ces dernières années, à 37 millions de francs environ. Les recettes de l'églefin provenant de régions autres que l'Islande ont subi une forte régression, surtout en 1953, où elles tombent à 4 millions de francs ; en 1957 cependant elles atteignent à nouveau 6,7 millions de francs, soit encore 2,2 millions de francs de moins qu'en 1946.

Les recettes des plies tombèrent de 63 millions de francs en l'année de pointe 1947, à 25,1 millions de francs en 1950 pour atteindre 35,2 millions de francs en 1957. Pour le merlan, les années 1956 et 1957 constituent des années de pointe, avec un rendement total de 18,0 millions de francs.

Les recettes du turbot se rapprochent en 1957 du chiffre de 1947 : 21,8 millions de francs en 1957 contre 22,3 millions de francs en 1947.

## (2) *Poisson Pélagique.*

### a) *Quantité.*

Il faut attribuer la diminution de l'apport total de poisson, observée par rapport à l'année 1947, à la diminution des apports de poisson pélagique. En effet, les apports de poisson pélagique tombent de 38.000 T. en 1946 à 21.319 T. en 1955, et à 4.680 T. en 1957<sup>11</sup>.

Il résulte de l'étude des sous-catégories que ce sont surtout les variations des prises de hareng plein et de hareng guais qui importent ici, et l'on peut en déduire que l'importance relative de la pêche au

(10) Voir p. 137 et 177.

(11) Voir appendice I, 1, p. 284 et graphique IV, 1, p. 116.

hareng diminue d'année en année. En 1957 le hareng ne représente plus que 6,2 % de l'apport total contre 43,0 % en 1947. Cette baisse systématique de la part du hareng plein et du hareng guais dans les apports totaux apparaît au tableau IV, 2<sup>12</sup>.

*Tableau IV, 2 : Part du hareng plein et du hareng guais dans l'apport total belge, 1938-57.*

Année	Apport total (tonnes)	Apport de hareng plein et de hareng guais (tonnes)	Pourcentage du hareng dans l'apport total
1938	39.135	5.883	15,0
1946	69.694	37.132	53,3
1947	75.370	32.433	43,0
1948	64.440	22.381	34,7
1949	61.312	16.822	27,4
1950	53.180	10.427	19,6
1951	51.483	8.057	15,6
1952	62.213	14.016	22,5
1953	65.078	16.440	25,3
1954	61.449	16.799	27,3
1955	69.504	19.801	28,5
1956	58.494	8.597	14,7
1957	49.558	3.051	6,2

Les avis des experts ne sont pas unanimes sur les causes de cette situation ; on admet en général qu'il n'y a aucune certitude quant aux motifs invoqués.

En 1951, le hareng guais est tombé à un niveau fort bas, avec un apport de 1.561 T. ; en 1954 l'apport se chiffre de nouveau à 10.080 T. pour rediminuer ensuite et n'atteindre que 764 T. en 1957. L'apport de hareng plein connaît aussi une forte chute en 1951 (6.496 T.) ; l'année 1955 fut une année favorable : l'apport atteignit 13.353 T., mais retomba en 1956 et 1957 respectivement à 5.104 T. et 2.287 T.

La diminution des prises de hareng constitue un grave problème pour la pêche maritime, étant donné l'impossibilité pour les pêcheurs traditionnels de la Mer du Nord, de compenser la régression des apports de poisson de fond en pratiquant la pêche au hareng plein durant les mois d'été et au hareng guais pendant l'hiver.

(12) Voir appendice I, 3, p. 285.

La part de l'esprot dans l'apport de poisson pélagique est relativement faible ; en 1957, elle ne représente que 901 T. soit 19,3 %<sup>13</sup>. La pêche à l'esprot n'est d'ailleurs qu'une activité aléatoire de la pêche côtière. Les variations peuvent être dues (a) aux facteurs climatologiques et (b) à la technique de la pêche ; alors qu'auparavant les pêcheurs faisaient usage du filet à l'échalot, ils pêchent actuellement l'esprot au moyen du chalut, qui provoque la dispersion des bancs d'esprot. Il faut noter encore que la législation sociale rend difficile la recherche de ces bancs<sup>14</sup>. On ne peut toutefois donner une justification suffisante de l'irrégularité des apports d'esprot ; il est étonnant par exemple qu'en 1957, la saison d'esprot fut nettement défavorable pour la pêche maritime belge, alors qu'aux Pays-Bas les apports de ce poisson furent très importants.

#### b) Recettes.

Après les années exceptionnelles de 1946 et 1947, les recettes du poisson pélagique diminuèrent jusqu'en 1951 ; elles tombèrent d'environ 100 millions de francs à moins de 50 millions<sup>15</sup>.

Un accroissement suivit qui atteignit son maximum en 1955 avec une recette totale de 75,2 millions de francs. Entre 1955 et 1957, l'apport diminua d'environ 78 % et les recettes retombèrent à 19 millions de francs.

Les recettes du hareng plein, dont le maximum fut de 61,5 millions de francs en 1947, tombèrent à 21,6 millions de francs en 1954<sup>16</sup>. Il faut remarquer ici que malgré la forte diminution des apports, la moyenne des prix passa de 4,0 francs en 1947 à 3,2 francs en 1954<sup>17</sup>. En 1957, les recettes du hareng plein sont de 9,5 millions de francs.

Les recettes provenant de la vente de hareng guais, qui en 1946 s'élevaient à 48,2 millions de francs, diminuèrent ensuite constamment jusqu'en 1951 où elles n'atteignirent que 5,2 millions de francs. Cette forte régression fut cependant accompagnée d'un accroissement du prix moyen qui passa de 1,8 francs en 1946 à 3,3 francs en 1951. En 1954-55 les recettes augmentèrent à nouveau jusqu'à 21 millions de francs environ, pour retomber à 13,4 millions en 1956 et à 3,9 millions en 1957.

Les recettes provenant de la vente de l'esprot prennent relativement

(13) Voir appendice I, 3, p. 285.

(14) Voir p. 88, et appendice A, 2, p. 279-280.

(15) Voir appendice I, 2, p. 284.

(16) Voir appendice I, 4, p. 286.

(17) Voir appendice IV, 2, p. 318.

peu d'importance dans l'ensemble des recettes du poisson pélagique ; elles intéressent surtout les classes inférieures. Ces dernières années elles se chiffrent à 5,7 millions de francs environ, soit à peu près 12 %<sup>18</sup>.

### (3) *Mollusques et Crustacés.*

#### a) Quantité.

L'apport de mollusques et de crustacés où les crevettes occupent la première place, est plutôt minime par rapport aux autres produits de mer<sup>19</sup>. L'année 1956 peut être considérée comme la meilleure année d'après guerre, avec un apport de 3.799 T., dont 3.193 T. de crevettes<sup>20</sup>. L'apport a été très variable au cours des 10 dernières années, avec les minima de 1.300 T. en 1946, 1.802 T. en 1948 et 1.945 T. en 1957. Ici également on ne peut expliquer les circonstances qui donnent lieu à ces variations. Parmi les causes invoquées on cite souvent : (a) la destruction de la crevette et du naissain par la pêche intense au hareng guais<sup>21</sup> ; (b) le merlan interviendrait pour une bonne part dans la destruction de l'espèce ; (c) la pêche à la petite crevette qui, contrairement à l'ancienne pratique, est maintenue à bord ; (d) les chaluts des pêcheurs côtiers détruiraient la nourriture des crevettes<sup>22</sup> ; (e) les circonstances atmosphériques éventuellement défavorables et (f) la pêche aux Pays-Bas de la crevette immature et du naissain de crevettes, qui détruit les petits poissons et les larves de crevettes<sup>23</sup>.

#### b) Recettes.

Bien que les apports soient minimes, les recettes fournies par les mollusques et les crustacés sont très élevées. En 1956, elles se chiffraient à plus de 80 millions de francs<sup>24</sup>, dont 73 millions environ pour les crevettes<sup>25</sup>. En 1957, à cause de la baisse des apports (1.945 T.), ce chiffre tombe à 48,4 millions de francs, dont 37,2 millions pour les crevettes. Le prix moyen de cette dernière espèce, qui varie entre un minimum de 19,6 francs en 1947 et un maximum

(18) Voir appendice I, 4, p. 286 et graphique IV, 1, p. 116.

(19) Voir appendice I, 1, p. 284.

(20) Voir appendice I, 3, p. 285.

(21) J. KLAUSING, *op. cit.*, 89.

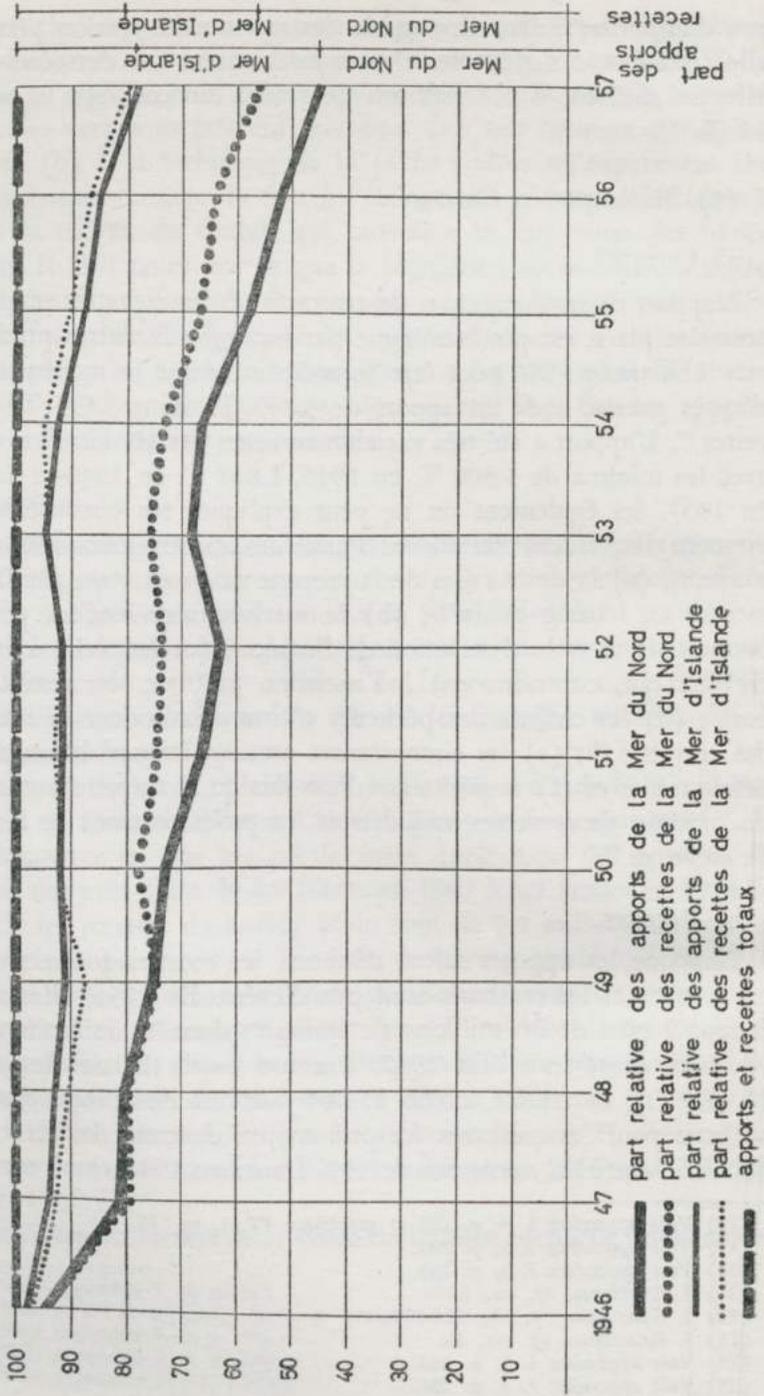
(22) J. KLAUSING, *op. cit.*, 120-121.

(23) J. KLAUSING, *op. cit.*, 89.

(24) Voir appendice I, 2, p. 284.

(25) Voir appendice I, 4, p. 286.

Graphique IV, 2 : Part relative de la Mer du Nord et de la Mer d'Islande dans les apports et les recettes, 1946-57.



de 37,0 francs en 1957, est fortement influencé par l'accroissement ou la diminution des apports.

### C. *Les apports des différents fonds de pêche*

Tant au point de vue quantité que recettes, la Mer d'Islande, la Mer Côtière, la Mer du Nord Méridionale, la Mer du Nord Centrale et, ces dernières années, l'Irlande Méridionale et Occidentale sont les fonds les plus importants <sup>26</sup>.

Depuis quelques années, le poisson islandais occupe une place remarquable dans nos apports. En 1946, l'apport et les recettes de ce poisson se chiffraient respectivement à 3,2 et 3,1 % des apports totaux ; mais en 1957, cette part s'est accrue respectivement à 34,0 et 23,7 %. On peut constater immédiatement que le développement des apports est plus fort que celui des recettes. Cette tendance apparaît nettement au graphique IV, 2.

Ce graphique montre également un mouvement inverse qui se manifeste depuis 1951. Tandis que l'importance croissante des apports de poisson islandais n'a pas entraîné d'augmentation proportionnelle des recettes, la diminution des apports de poisson de la Mer du Nord va de pair avec une diminution proportionnelle plus faible des recettes.

La diminution constante des apports de poisson de la Mer du Nord est attribuée à l'„overfishing” dans ces eaux et au fait que la pêche moyenne se dirige également vers les eaux islandaises.

L'accroissement relatif du poisson d'Islande provoqua sur le marché belge une augmentation des produits bon marché et influença aussi la variation des apports.

Grâce à la courte durée des voyages, la pêche de la Mer du Nord livre un produit frais et donc de qualité. Cependant, étant donné les quantités restreintes et la haute qualité des prises, le prix de ces poissons est relativement élevé, de sorte que c'est un produit de luxe que fournit la pêche en Mer du Nord. Cependant, la hausse des prix n'est souvent pas suffisante pour compenser la réduction de la prise. L'apport d'Islande se limite davantage à l'églefin, au colin et au cabillaud ; la distance qui sépare le port et le fond de pêche pose aussi un problème de qualité. Afin d'assurer un meilleur apport en masse de ces produits, il faut pouvoir disposer de grands et rapides chalutiers qui exigent des investissements considérables.

---

(26) Voir appendice IV, 3-4, p. 319-320.

Outre l'orientation vers la Mer d'Islande, d'autres modifications de l'importance de certaines pêcheries doivent être citées. Pendant ces dernières années, les apports du Witte Bank ont diminué sensiblement aussi bien en quantité qu'en recettes ; celles-ci sont passées de 151,3 millions de francs en 1954 à 49,0 millions de francs en 1957. Depuis 1947, la pêche aux soles, qui provenaient en masse du Witte Bank s'est partiellement déplacée à cause de l'épuisement de ce fonds, vers les pêcheries du Sud et de l'Ouest de l'Irlande. Un phénomène analogue affecte la pêche au hareng plein. Les fonds de pêche traditionnels de la Mer du Nord, — Fladen, Gut, Doggerbank — restent en demeure, cette pêche fut elle aussi transférée vers l'ouest, c'est-à-dire la Manche, le Canal de Bristol ainsi que le Sud et l'Ouest de l'Irlande.

Le tableau IV, 3 indique l'importance des différents fonds de pêche par espèce de poisson.

*Tableau IV, 3 : Moyenne des apports de poisson de fond, de poisson pélagique et de mollusques et crustacés suivant les fonds de pêche, en tonnes, 1952-57 (a).*

Fond de pêche	Poisson de fond	Poisson pélagique	Mollusques et crustacés
Mer côtière	2.214	9.361	2.100
Mer du Nord Méridionale	7.465	3	104
Centrale-Ouest	1.020	1.306	85
Centrale-Est	6.386	103	214
Septentrionale	1.259	235	2
Murray-Firth	1.615	2	4
Fladen	564	803	1
Manche	1.399	5	29
Canal de Bristol	733	2	20
Irlande Méridion. et Ouest	2.367	2.418	64
Mer d'Islande	17.912	3	184

Le poisson de fond provient surtout de la Mer d'Islande<sup>27</sup> ; suivent par ordre d'importance : la Mer du Nord Méridionale<sup>28</sup> et le Witte Bank<sup>29</sup> (Mer du Nord Centrale-Est). Ces trois pêcheries ont fourni

(a) Excl. 1953. Service de la Pêche Maritime.

(27) Cabillaud, églefin, colin, merlan, lingue et sébaste.

(28) Plie, sole et raie.

(29) Sole et plie.

en moyenne 73,6 % du poisson de fond pendant la période 1952-57.

Pour le poisson pélagique, la Mer côtière<sup>30</sup> est la plus importante ; ensuite viennent l'Irlande Méridionale et de l'Ouest<sup>31</sup>, la Mer du Nord Centrale-Ouest<sup>32</sup> et les Fladen<sup>32</sup>. Ces fonds de pêche représentaient à eux seuls environ 94,0 % des apports de poisson pélagique.

Pour les mollusques et les crustacés, seule la Mer côtière<sup>33</sup> a de l'importance ; elle fournit 74,8 % de la production totale.

#### D. Les apports suivant les ports de pêche.

Ainsi qu'il a déjà été signalé, Ostende reste toujours le plus important port de pêche belge : Ostende occupe la première place tant au point de vue quantités qu'au point de vue recettes. En 1957, la quantité débarquée se chiffre à environ 40.541 T. soit 81,8 % de l'apport total de la pêche ; les recettes sont de 356,9 millions de francs, et représentent 72,5 % des recettes totales<sup>34</sup>. Zeebrugge vient en second lieu avec 13,7 % de la quantité débarquée et 21,7 % des recettes, suivi par Nieuport avec 4,5 % des quantités et 5,8 % des recettes. Il nous faut toutefois signaler que certains bateaux d'autres ports vendent leur prise à Ostende dont le port est mieux équipé et où les prix sont plus stables.

##### (1) Ostende.

A Ostende, le volume des apports d'après guerre est beaucoup plus important qu'en 1938. 32.442 T. de poisson y avaient été débarquées en 1938 ; depuis la libération, l'apport maximum de 64.735 T. fut enregistré en 1947. Après l'effondrement de 1951 (42.254 T.), les apports augmentèrent à nouveau et en 1955, ils avaient presque atteint le volume de 1947. Cependant une nouvelle régression se manifeste entre 1955 et 1957. Cette évolution des apports de poisson à Ostende peut être suivie année par année au graphique IV, 3 (a).

On débarque surtout du poisson de fond à Ostende : 34.774 T. soit 85,8 % de l'apport total de poisson dans ce port en 1957. La part représentée par le cabillaud, l'églefin, le merlan, le colin, les plies et les soles se chiffrait dans la catégorie de poisson de

(30) Hareng et esprot.

(31) Hareng et maquereau.

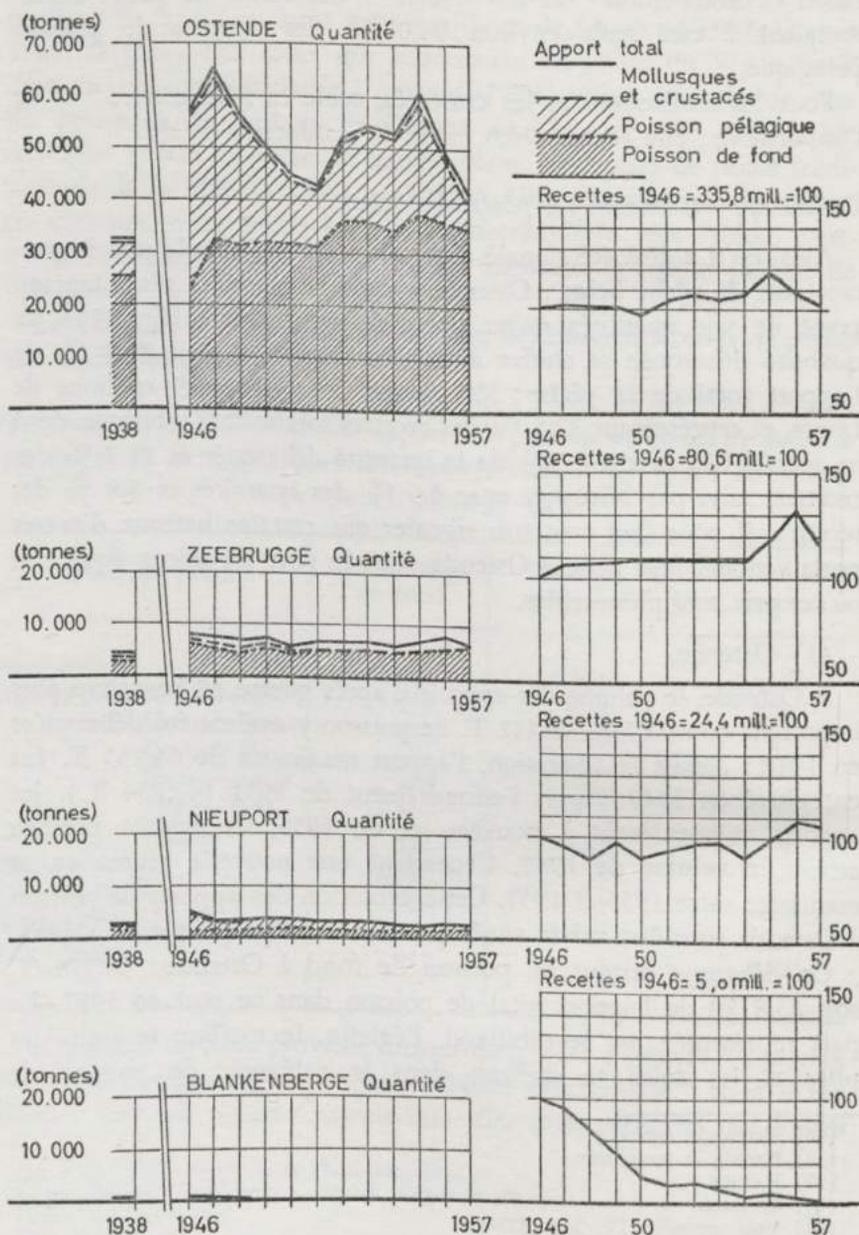
(32) Hareng.

(33) Crevettes.

(34) Voir appendice IV, 5, p. 321-325.

(a) Voir page suivante.

Graphique IV, 3 : Evolution de l'apport et des recettes par port, 1938-57.



fond respectivement à 21,9 %, 15,3 %, 8,6 %, 7,4 %, 7,1 %, et 6,0 %. Une caractéristique du port d'Ostende réside dans le fait que c'est le seul endroit où le poisson islandais est débarqué ; ce phénomène s'explique par la concentration intégrale de la flotte hauturière à Ostende.

Comme il a déjà été constaté lors de l'étude des apports par espèce, l'apport de poisson pélagique à Ostende subit d'assez fortes variations, avec une tendance à la baisse. En 1947, le poisson pélagique représentait 48 % et en 1957, 11,2 % seulement de l'apport total à Ostende. Cette évolution inverse du poisson de fond et du poisson pélagique peut être observée au graphique IV, 3. Ce graphique montre également l'importance minime des mollusques et des crustacés à Ostende.

Les recettes du poisson débarqué à Ostende se chiffrent en 1957, à environ 357 millions de francs. 1947 fut l'année de pointe pour les recettes : 434 millions de francs. Après la dépression de 1950 ce chiffre fut à nouveau approché en 1955 (328 millions de francs). Le graphique IV, 3 indique aussi l'évolution des recettes à Ostende depuis 1946.

## (2) Zeebrugge.

L'importance croissante que prend Zeebrugge en tant que port de pêche, apparaît à l'étude des apports et des recettes. La participation de ce port à la pêche globale, de 10,5 % en quantité et 16,7 % en recettes en 1938, se hausse respectivement à 13,7 % et 20,7 % en 1957.

L'accroissement plus poussé de la part dans les recettes peut s'expliquer par le fait que Zeebrugge, contrairement à Ostende, reçoit un apport considérable de crevettes ; le prix moyen de ce produit étant élevé, l'augmentation des recettes est proportionnellement plus grande que celle des quantités débarquées.

De 1938 à 1957 l'apport de poisson de fond est passé de 2.465 T. à 6.176 T. ; l'apport de poisson pélagique (18 T.) au contraire est devenu quasi négligeable. L'importance de Zeebrugge réside surtout dans l'apport considérable de crevettes.

La différence de structure des deux ports, tant au point de vue quantité que composition, apparaît au graphique IV, 3. C'est d'ailleurs l'évolution de la composition de l'apport qui produit un accroissement de recettes à Zeebrugge ; de 20 millions de francs en 1938, celles-ci

ont monté à 95 millions de francs en 1951 et ont atteint 107,0 millions de francs en 1957.

### (3) Nieuport.

La quantité débarquée ces dernières années est légèrement supérieure au volume d'avant-guerre ; en 1957, elle se chiffre à 2.241 T. contre 2.058 T. en 1938. L'apport est composé surtout de poisson de fond (1.982 T.). L'importance de Nieuport au point de vue poisson de fond ne s'est guère accrue ; le poisson pélagique passe d'un maximum de 3.740 T. en 1946 à 114 T. en 1957. Cette régression s'affirme surtout depuis 1954. Les mollusques et les crustacés gagnent en importance au cours des dernières années, mais comparé au débarquement dans les autres ports, cet apport est insignifiant.

Les recettes suivent une courbe ascendante et dépassent les 28 millions de francs en 1957.

### (4) Blankenberge.

Blankenberge a perdu tout intérêt tant au point de vue quantité débarquée que recettes obtenues ; en 1957, celles-ci ne se chiffrent plus qu'à 73.000 francs, alors qu'en 1946, elles étaient de 5 millions de francs. En 1957, l'apport ne se compose que d'une tonne de crevettes et d'une tonne de poisson de fond.

\* \* \*

*Tableau IV, 4 : Répartition en pourcent des quantités débarquées par espèce et par port, 1957.*

Ports	Poisson de fond		Poisson pélagique 4.680 T.	Mollusques et crustacés	
	Total 42.933 T.	dont 16.285 T. de poisson d'Islande		Total 1.945 T.	dont 1.004 T. de crevettes
Ostende	81,0	100	97,2	62,6	34,2
Zeebrugge	14,4	—	0,4	29,9	52,5
Nieuport	4,6	—	2,4	7,5	13,3
Blankenberge	—	—	—	—	—
Total	100	100	100	100	100

Comme l'indiquait déjà le commentaire ci-dessus, la composition des apports diffère d'un port belge à l'autre. Ainsi, Ostende enregistre 100 % du poisson d'Islande et 97,2 % du poisson pélagique (tableau IV, 4).

La dispersion des apports dans les ports de débarquement est la plus nette dans la catégorie des mollusques et des crustacés dont la plus grande part est cependant débarquée à Ostende (62,6 %) ; la concentration du sous-groupe des crevettes se fait principalement à Zeebrugge, où elle se chiffre en 1957 à 52,4 %.

#### E. Les apports par classe de bateaux

C'est la pêche moyenne qui fournit en quantité les apports les plus importants : 26.601 T. en 1957 soit 53,7 % de l'apport total ; 54,1 % de ce total sont attribués à la classe III et 45,9 % à la classe IV. L'importance de la pêche moyenne telle qu'elle apparaît au graphique IV, 4 donne la mesure de la gravité des problèmes auxquels elle doit faire face.

La pêche hauturière vient en second lieu ; en 1957, l'apport de la classe V se chiffre à 8.811 T., et celui de la classe VI à 8.899 T., soit au total 17.710 T. ou 35,7 % de l'apport global. Les débarquements des bateaux de la pêche côtière sont minimes : en 1957, cette pêche rapporte 5.247 T. soit 10,6 % du total ; 1.886 T. sont débarquées par la classe I et 3.361 T. par la classe II.

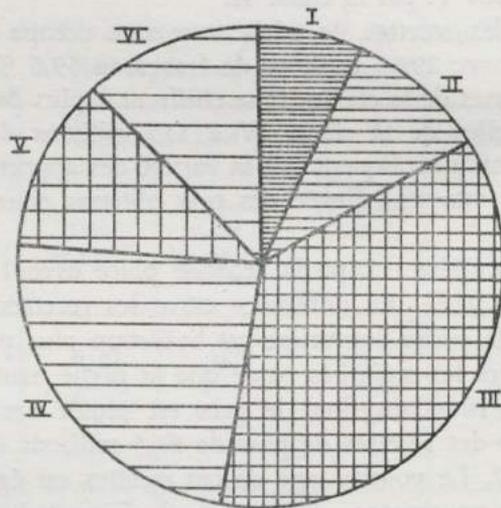
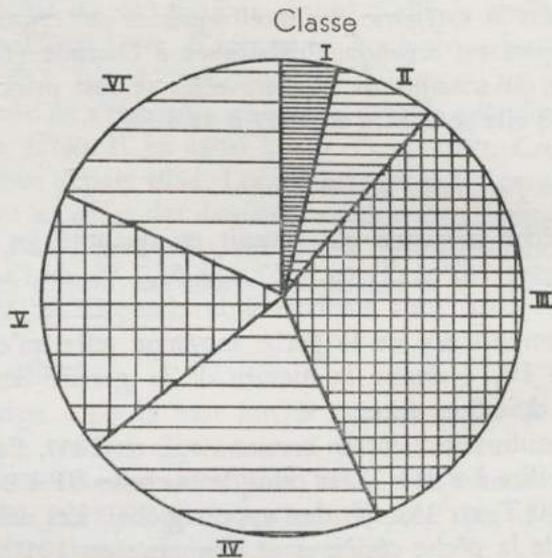
Au tableau des recettes, la pêche moyenne occupe également la première place avec 293,5 millions de francs ou 59,6 % des recettes totales ; les recettes de la classe III se chiffrent à plus de 178 millions de francs, et celles de la classe IV à 115 millions de francs. Ces chiffres importants s'expliquent par la variété des apports (poisson de fond) et par la moyenne élevée des prix obtenus pour ces produits de qualité.

La pêche hauturière occupe la seconde place avec 117,5 millions de francs ou 23,9 %. La différence entre les recettes de la pêche moyenne et de la pêche hauturière est beaucoup plus prononcée que la différence entre les quantités parce que la pêche hauturière débarque du poisson islandais, dont le prix est plutôt bas<sup>35</sup>. La pêche côtière a obtenu des recettes de plus de 81,5 millions de francs soit 16,5 % en 1957. Le pourcentage de ces recettes est également plus important que le pourcentage des apports du fait que la moyenne des

(35) Voir graphique IV, 4, p. 132.

*Graphique IV, 4: Part relative de chaque classe en apport et recettes, 1957.*

Quantité (49.558 tonnes = 100)



Recettes (492,4 millions de francs = 100)

prix des produits débarqués est élevée (mollusques et crustacés).

L'étude des apports par classe peut être complétée par un aperçu sur la valeur moyenne des apports par bateau et sur la valeur moyenne par kg.

*Tableau IV, 5: Valeur moyenne de l'apport par bateau équipé et par kg, 1957 (a).*

Classe	Valeur moyenne par bateau (en 1.000 francs)	Valeur moyenne par kg.
I	293	18,0
II	719	14,1
III	1.292	12,4
IV	1.953	9,4
V	3.640	6,6
VI	4.556	6,7

Il est logique que la valeur moyenne rapportée par un bateau augmente d'après la classe ; en 1957 par exemple, l'apport moyen d'un crevettier est de 293.000 francs, et celui d'un grand chalutier de la pêche hauturière, de 4,6 millions de francs. Il est cependant frappant de constater au tableau ci-dessus, que la valeur moyenne par kg de poisson débarqué diminue lorsqu'on passe à une classe de navire plus élevée. Les bateaux des classes inférieures débarquent des produits à haute valeur commerciale, les bateaux des classes supérieures au contraire débarquent un produit bon marché provenant de fonds de pêche éloignés <sup>36</sup>.

Le poisson de fond est rapporté surtout par les classes III-IV (poisson de fond de la Mer du Nord) et les classes V-VI (poisson de fond d'Islande). En 1957, l'apport de poisson de fond des classes III et IV se chiffre à 24.258 T. soit 56,5 % et celui des classes V et VI à 15.335 T. soit 37,7 %.

La répartition proportionnelle, suivant la classe des navires, des apports de poisson de fond, de poisson pélagique et de mollusques et crustacés est indiquée au tableau IV, 6.

(a) Les calculs effectués pour les années précédentes révèlent une tendance parallèle Service de la Pêche Maritime.

(36) Voir p. 125.

Tableau IV, 6 : Répartition proportionnelle des apports de poisson d'après les espèces et la classe des navires, 1957 (a).

Classes	Poisson de fond 42.933 T.	Poisson pélagique 4.680 T.	Mollusques et crustacés 1.945 T.
I	1,1	14,8	37,3
II	6,7	4,7	13,8
III	30,4	20,2	20,9
IV	26,1	14,1	17,2
V	17,3	25,7	9,6
VI	18,4	20,5	1,2

La pêche du poisson pélagique revient également en premier lieu aux bateaux des classes III-IV et V-VI qui, en 1957, ont débarqué 80,5 % de poisson. La prise des mollusques et des crustacés est l'activité principale de la classe I ; en 1957, cette classe a débarqué 726 T. ou 37,3 %.

Depuis 1947, peu de modifications sont intervenues dans la participation de chaque classe aux recettes totales. De plus grandes différences se manifestent dans l'évolution des quantités apportées. C'est ainsi que la part de la pêche côtière (classe I et II) a diminué de 19,0 % en 1947 à 10,6 % en 1957. La part de la pêche moyenne (classes III et IV) est demeurée assez stable entre ces deux dates (50 %) ; entre 1950-51 et 1954-55 on constate cependant un accroissement de la part de la classe III. Les apports de la pêche hauturière (classe V et VI) de 31,2 % en 1947, s'accroissent à 35,7 % en 1957. Il faut remarquer que le pourcentage enregistré en 1948 est identique à celui de 1956 ; en 1949 cependant, la disparition de plusieurs chalutiers de la pêche hauturière amoindrit immédiatement ce pourcentage.

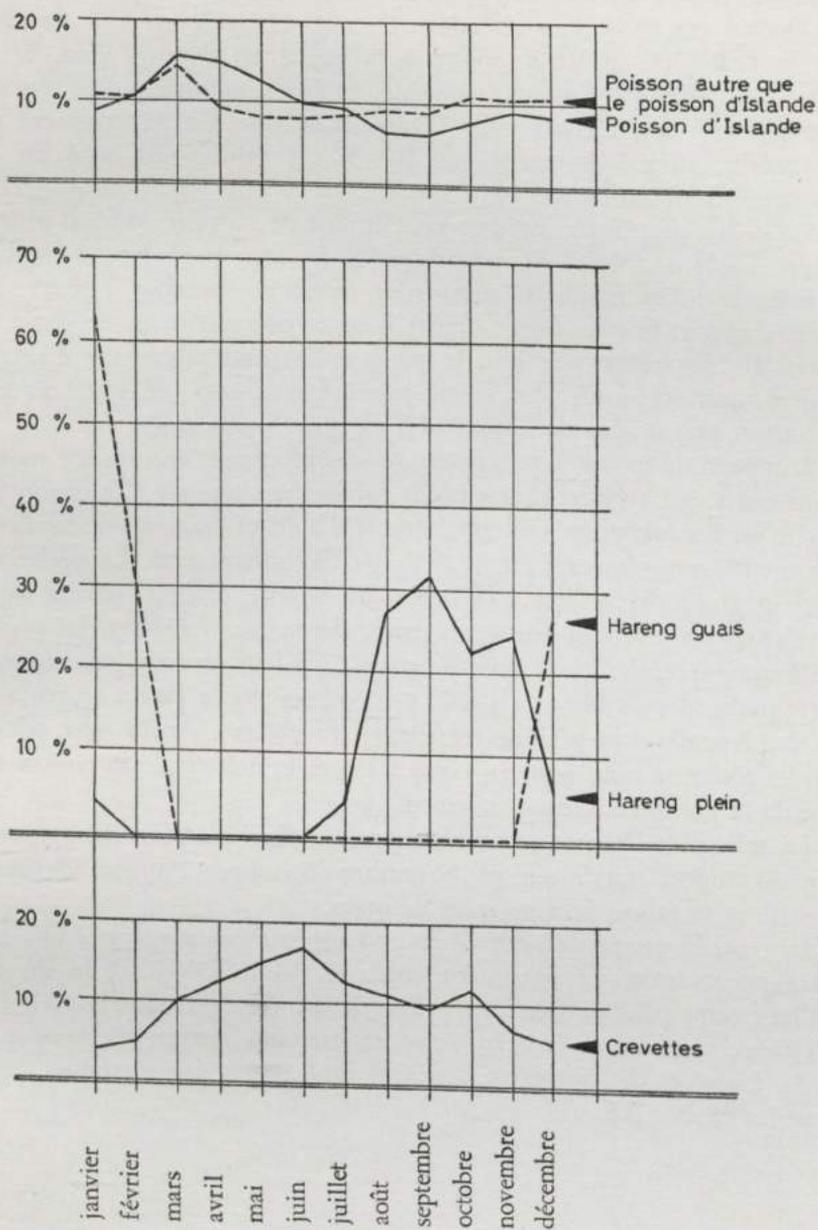
#### F. Variations saisonnières dans les apports

L'apport des produits de mer se répartit sur toute l'année sauf pour le poisson pélagique dont l'apport présente une concentration à certains mois déterminés.

Parmi les poissons de fond, il y a lieu de noter un apport maximal de poisson d'Islande pendant les mois de mars, avril et mai (voir

(a) Service de la Pêche Maritime.

Graphique IV, 5 : Répartition en pour-cent des apports par mois, 1946-57.



graphique IV, 5)<sup>37</sup> ; l'apport de ces mois se chiffrait, pour les années 1946-57, à 35,1 % de l'apport total annuel. Les mois d'août et de septembre enregistrent un apport minimum de 5,4 % par mois.

Durant ces mois, la pêche dans la mer d'Islande est peu rentable et la flotte hauturière s'adonne à la pêche au hareng plein. Si la saison du hareng est moins favorable, la flotte hauturière doit reprendre plus tôt son activité dans la mer d'Islande. Ce déplacement ne peut être indiqué au graphique IV, 5, car celui-ci est basé sur la moyenne des données de 1946-57.

Ce même graphique montre que l'apport de poisson de fond provenant d'autres fonds de pêche présente une moindre sensibilité saisonnière. Les meilleurs mois sont ici ceux d'octobre à mars ; le mois d'apport le plus faible (juin) compte encore 6,7 % de l'apport total. Il faut remarquer que le poisson de fond provenant d'autres régions comprend un plus grand nombre d'espèces, de sorte qu'une variation saisonnière de l'apport en compense une autre.

L'apport du poisson pélagique subit l'influence saisonnière maximum ; il s'agit en effet d'une pêche saisonnière typique. La saison de pêche au hareng plein s'ouvre au mois d'août et cesse en novembre ; ces quatre mois fournissent 89,6 % de l'apport annuel. La pêche au hareng guais débute après la saison du hareng plein ; près du total de l'apport annuel est enregistré entre décembre et février. La pêche au hareng prend fin au mois de mars ; les bateaux qui pratiquaient cette pêche depuis le mois d'août s'orientent vers la pêche au poisson de fond pendant la période très active du carême. Après cette période, ils restent à quai pour la vérification et le nettoyage du bateau en vue de la pêche au hareng suivante.

La saison de l'esprot commence à partir de septembre pour atteindre un apport maximum en novembre-décembre ; l'apport diminue ensuite et la saison finit au mois de mars.

La crevette est pêchée durant toute l'année (voir graphique IV, 5). Les apports maxima se situent entre le début d'avril et la fin de juillet ; cette période fournit environ la moitié de l'apport total. En décembre, janvier et février, l'apport mensuel moyen n'atteint pas 4 %. L'apport des autres crustacés et mollusques est maximum pendant les mois d'été.

(37) La variation saisonnière des apports est calculée par la moyenne arithmétique.

## § 2. LES APPORTS DANS LES PORTS NEERLANDAIS ET BRITANNIQUES

Les apports des bateaux belges aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne sont plutôt minimes, comparés aux apports débarqués dans les ports belges. En 1951, ils ne représentaient que 2,8 % de la quantité ou 2,1 % des recettes du poisson débarqué en Belgique ; en 1957, ces proportions avaient atteint 12,0 % et 9,9 %<sup>38</sup>.

Les débarquements dans les ports étrangers qui comprennent surtout du poisson de fond, allaient croissant jusqu'en 1954 : de 1.464 T. en 1951, ils étaient de 4.198 T. en 1954. Une régression suivit de sorte qu'en 1956, la quantité de poisson débarqué ne s'élevait plus qu'à 2.496 T. En 1957, l'apport de poisson de fond dans les ports étrangers atteint un nouveau maximum de 5.985 T.

La part du poisson de fond dans ces apports représente à peu près 99,0 % de la quantité débarquée. Le poisson pélagique, qui avait atteint les 685 T. en l'année de pointe 1952, tombe à 47 T. en 1957. Les mollusques et les crustacés sont, dans l'ensemble, insignifiants (8 T.).

En 1951, les recettes totales se chiffraient à 10,3 millions de francs dont 92,6 % pour le poisson de fond et 7,4 % pour le poisson pélagique ; en 1957, les recettes s'élèvent à 48,7 millions de francs dont 99,4 % pour le poisson de fond, 0,3 % pour le poisson pélagique et 0,3 % pour les mollusques et les crustacés.

## § 3. LA FORMATION DES PRIX

### A. La Minque

Lorsque le navire rentre au port de pêche, le poisson est débarqué dans la minque et chaque armateur est obligé de vendre sa prise à la criée.

Avant d'être vendu, le poisson débarqué est trié afin que les lots de poisson soient aussi uniformes que possible. La sélection se fait entre autres d'après les fonds de pêche, les dimensions du poisson et les manipulations déjà subies<sup>39</sup>. Le poisson est rassemblé dans des paniers ou exposé sur le carreau de la minque. Ce premier assortiment

(38) Voir appendice IV, 6, p. 325.

(39) Notamment : le nettoyage du poisson de fond, l'éventuelle mise en glace du poisson de fond, l'éventuelle cuisson à bord des mollusques et des crustacés.

est effectué très superficiellement par le producteur, afin de ne pas retarder la vente ; une sélection plus poussée est faite par le grossiste qui connaît mieux que le pêcheur les désirs des consommateurs.

La vente même a lieu dans les minques, qui sont des institutions communales et dont l'exploitation est soumise à un règlement de police<sup>40</sup>.

Parmi les différents points de la réglementation des minques, nous reprendrons ici l'expertise et la vente<sup>41</sup>.

### 1) *L'expertise.*

Le poisson ne peut être vendu en minque sans expertise préalable. L'expertise est faite par les „contrôleurs” et en présence du pêcheur, sans que ce dernier puisse cependant intervenir dans l'expertise. Le poisson de deuxième qualité est signalé comme tel à l'attention par un billet des contrôleurs.

Si les contrôleurs constatent que le poisson ne peut être vendu, celui-ci est confisqué ; il peut toutefois être cédé aux usines qui transforment les déchets de poisson. De son côté, le pêcheur a le droit de protester contre la décision défavorable des contrôleurs. En cas de désaccord lors de la contre-expertise, les parties désignent un troisième contrôleur, dont la décision est irrévocable. Les frais de la contre-expertise sont à charge de la partie qui a été mise en tort.

### 2) *La vente.*

Dès l'arrivée du bateau, le patron ou le second doivent déclarer les espèces et la qualité du poisson destiné à la vente. Celle-ci se fait dans l'ordre d'entrée au port des navires belges. Le poisson débarqué par des bateaux étrangers ou par des bateaux belges mais non pêché par ces derniers, est vendu en dernier lieu.

La vente a lieu aux jours et heures fixés par le règlement. Elle se fait au rabais, soit par la ville même comme à Nieuport et à Blanken-

(40) En vertu de l'article 2 de la loi du 15 mai 1870 il est défendu d'empêcher le commerce de poisson, soit en rendant obligatoire la vente dans les minques, soit en exigeant une expertise préalable, soit en défendant la vente à domicile ou le colportage, soit par toute autre mesure restrictive. Ceci n'empêche pas la réglementation des minques car il n'y a aucune obligation de débarquer au port de pêche ; le débarquement peut s'effectuer aussi bien dans un port de commerce, mais ce dernier n'est pas pourvu de l'équipement nécessaire et les frais seraient par conséquent plus élevés. Cependant, celui qui débarque son poisson dans un port de pêche est soumis au règlement.

(41) Il existe certaines différences dans les règlements des minques du littoral : l'expertise, par exemple, n'existe qu'à Ostende.

berge, soit librement comme à Ostende et à Zeebrugge. Le crieur donne le montant du prix de vente et adjuge la marchandise au premier acheteur qui fait une offre de prix<sup>42</sup>. Pour acheter au rabais, il faut être en possession d'une carte d'acheteur délivrée par l'Administration de la minque<sup>43</sup>.

Un droit de minque est perçu sur le prix de vente du poisson, pour subvenir à l'entretien des bâtiments ; ce droit de minque est fixé à 1,25 % du prix de vente à Zeebrugge et à Ostende, et à 3 % à Nieuport. A Ostende, les acheteurs payent un droit de 1.000 francs par an<sup>44</sup>.

Les paniers ou bennes utilisés dans les 3 ports de pêche belges sont la propriété de personnes privées qui doivent obtenir une concession des autorités communales pour les mettre à la disposition des pêcheurs. A Zeebrugge, un particulier paye une indemnité de 10.000 francs par an à la caisse communale. Il peut demander 4,05 francs par benne. Le concessionnaire est toutefois tenu de remettre 0,25 francs par benne à l'armateur. La taxe de 5 % est comprise dans le tarif en cours.

A Ostende, le concessionnaire paye une indemnité de 100.000 francs par an à la caisse communale ; il peut porter 3,25 francs au compte des armateurs par panier de poisson, et 2,75 francs par panier de hareng et d'esprot.

(42) A la bourse du hareng et de l'esprot à Ostende, la vente s'effectue au moyen d'un appareil indicateur électrique. Les acheteurs prennent place à une tribune d'où ils peuvent voir le poisson mis en vente ainsi qu'un cadran indiquant les prix. Devant chaque acheteur se trouve un bouton numéroté, relié au cadran de l'appareil indicateur. Si l'acheteur pousse sur le bouton, il fait arrêter l'aiguille du cadran et le numéro de son bouton apparaît illuminé à côté de l'appareil. De cette manière l'acheteur et le prix sont immédiatement désignés et il n'y a plus de discussion possible. (*Het havencomplex van Oostende*, 71-72.)

(43) Le règlement des minques prévoit certaines dispositions qui concernent la quantité à acheter :

a) Ostende : l'acheteur a le droit de prendre au prix de l'adjudication un supplément de 1 à 100 paniers ; pour les soles, la quantité est limitée à 5 paniers de 50 kg. La vente du hareng guais et de l'esprot se fait sur échantillon, pour l'entièreté du chargement du navire.

b) Zeebrugge : à l'adjudication d'un lot, l'acheteur a le droit de prendre à son compte un supplément de 20 lots semblables de poisson, ou toute la partie ; la quantité de soles est cependant limitée à 5 lots. Pour le hareng plein et salé, l'acheteur peut prendre un supplément de 100 paniers ; la vente d'esprot et de hareng guais se fait sur échantillon pour le chargement total du bateau. L'acheteur peut également prendre l'entièreté de la prise des crevettes.

c) Nieuport : l'acheteur peut prendre un supplément de 10 paniers de même espèce ; cette quantité est limitée à 5 paniers de 25 kg pour les soles. En cas d'adjudication on peut acheter la prise totale des crevettes. Le hareng guais et l'esprot se vendent sur échantillon pour l'entièreté de la prise.

(44) Source : Administration provinciale Flandre Occidentale. Actuellement, ce droit est amené à 1 %.

Un autre système a cours à Nieuport : 2 personnes privées mettent des bennes à la disposition des pêcheurs, et peuvent compter 5 francs par panier, mais en retour, elles doivent aider au triage du poisson débarqué. Des droits d'écluse et de bassin sont aussi perçus à Ostende : leur montant dépend du tonnage brut.

Dans toutes les minques, l'acheteur paye à la source une taxe de 7,5 % à verser au Trésor.

### B. Formation des Prix

La minque est l'endroit où se rencontrent l'offre et la demande et où se forment les prix.

Du côté de l'offre se trouve l'armateur représenté par le crieur ; la demande vient des grossistes établis dans la minque ou à l'intérieur du pays, des détaillants du littoral et de l'intérieur, des colporteurs locaux et des acheteurs des industries de transformation.

C'est la demande qui joue le rôle principal dans la détermination des prix. Lorsque l'acheteur se déclare d'accord sur un prix déterminé, il a déjà calculé tous les facteurs intervenant dans le prix, et les a examinés sous toutes leurs faces. Le vendeur ne peut intervenir que dans la mise à prix qu'il fixe aussi haute que possible en tenant compte du prix de revient, du volume de l'apport total et des prix antérieurs.

Les facteurs qui interviennent dans la détermination du prix sont l'offre et la demande, les frais, la marge bénéficiaire et la qualité.

#### (1) L'offre et la demande.

Les éléments qui influencent l'offre et la demande ne peuvent être dissociés car ils sont interdépendants. Néanmoins certains d'entre eux sont davantage liés à la demande et d'autres à l'offre.

La demande des produits de mer dépend de la consommation<sup>45</sup> et des possibilités d'exportation du moment. Les commandes de l'intérieur pour la consommation fraîche varient fortement suivant la saison et même suivant le jour. Ainsi, la saison d'été correspond à une diminution de la consommation de poisson, exception faite des crevettes ; pendant la période de carême au contraire, la demande est

(45) La notion de „consommation" doit être comprise ici dans un sens assez large ; elle couvre aussi bien la consommation de poisson frais que la demande des industries de transformation qui, à son tour, dépend de la consommation de poisson préparé à l'intérieur du pays et à l'étranger.

toujours beaucoup plus forte, alors que l'apport n'augmente pas dans les mêmes proportions. Les conditions atmosphériques jouent aussi un grand rôle. La consommation diminue en cas de forte chaleur<sup>46</sup> ; en hiver les possibilités de transport sont souvent limitées et réduisent en même temps la demande globale. De plus, les commandes de l'intérieur du pays sont influencées par un cycle d'éléments tels que le carême, les vacances et la consommation dans les écoles et les communautés.

Il faut encore signaler, dans l'analyse de la demande en tant que facteur déterminant des prix, le manque d'élasticité des prix de vente du poisson ; les bas prix ne sont que rarement maintenus jusqu'au consommateur et ne sont pas à même de modifier la consommation générale.

L'influence des possibilités d'exportation sur la demande globale de produits de mer a diminué pendant ces dernières années du fait que certains pays européens ont pris des mesures de protection contre le poisson belge en instaurant le contingentement et la réglementation des devises. L'augmentation des possibilités d'exportation fait naître une âpre concurrence entre les exportateurs et les acheteurs pour la consommation intérieure ou pour les industries de transformation ; étant donné la structure des apports et les possibilités d'importation, cette demande supplémentaire n'influence pas toujours le prix.

La première offre du marché et ses effets psychologiques jouent également un grand rôle dans la détermination concrète des prix.

Le facteur offre est formé de deux composantes : l'apport national et l'importation.

L'apport lui-même est très variable ; la pêche est et sera toujours un risque.

Parmi les facteurs qui influencent l'apport, il faut mentionner les conditions atmosphériques, le cycle des saisons, le déplacement et l'épuisement des fonds de pêche, le personnel à bord, les frais fixes de la flotte actuelle et le comportement des armateurs. L'importation, second élément de l'offre, influence évidemment les prix du marché ; c'est ainsi qu'en 1948, le système d'importation belge provoqua l'écroulement du marché. Dans une conjoncture normale — et plus spécialement à certaines saisons, et si les conditions atmosphériques sont mauvaises — la hausse des prix peut être freinée du fait que les commerçants s'adressent à l'étranger pour s'approvisionner.

---

(46) La consommation du poisson en Belgique est reprise au chapitre VI, § 4, p. 172.

(2) *Frais et marge bénéficiaire.*

L'acheteur connaît, pour chaque espèce de poisson, les frais qui viendront s'ajouter au prix d'achat ; il s'efforce de tenir compte de ces frais dans son offre de prix.

Il est difficile de fixer une règle générale pour déterminer l'importance des marges bénéficiaires ; elles sont plutôt minimales chez les grossistes à cause de l'âpre concurrence qu'ils se font mutuellement ; par contre, elles sont assez élevées chez les détaillants et les colporteurs.

(3) *Qualité et fraîcheur.*

Le poisson frais est une denrée très périssable ; le problème de la qualité se pose d'autant plus que la distance entre le littoral et le fond de pêche, et donc le temps compris entre la prise et la vente, augmentent. L'acheteur apprécie la qualité, et son jugement sera déterminant pour le prix. Il faut noter que la mise sur le marché de poisson de seconde qualité influence également le prix du bon poisson.

\* \* \*

Dans la formation des prix une offre concentrée fait face à une demande concentrée, poussant à une concurrence serrée. Pour obtenir les plus hauts prix, les armateurs sont obligés d'offrir la meilleure qualité.

Bien qu'il donne un aperçu immédiat de ce qu'offre le marché — ce qui importe dans la formation des prix — ce système présente tout de même quelques défauts. L'armateur peut difficilement satisfaire les besoins du marché. Il ne peut prévoir le volume de la prise ; en outre, les prix du marché sont soumis à de nombreuses influences qui, par diverses interdépendances, sont souvent à la fois causes et effets. Le système ne peut donner de résultats favorables aux armateurs que lorsque le marché n'a pas encore dépassé son point de saturation. Dans ce cas, en effet, la dépression est rapide et fait diminuer sensiblement les prix.

De cette manière, une partie du poisson reste invendue ; mais puisque le poisson est une marchandise périssable, il doit être écoulé à n'importe quel prix. Le poisson est alors vendu aux fabriques de farine de poisson à des prix extrêmement bas. Pour cette raison, en cas de surproduction, les prix du poisson se rapprochent de ceux que

les fabriques de farine de poisson sont disposées à payer (loi de la valeur limite).

La création d'installations frigorifiques a déjà apporté une amélioration dans ce domaine, en rendant possible la constitution d'une provision. La situation décrite se maintient néanmoins.

L'armateur cherche toujours à débarquer une prise maximum, parce qu'il n'est jamais certain que les recettes couvriront les dépenses du voyage ; le risque est donc constant et de là le désir permanent de ramener à terre une prise considérable.

### *C. Evolution des Prix*

Le prix moyen des produits de mer était de 9,9 francs par kg en 1957. En fait, ce chiffre n'a guère de signification car les apports de poisson se composent d'un grand nombre d'espèces de valeurs fort différentes.

La détermination des prix par espèces principales apporte une première précision. En 1957 les plus bas prix sont ceux du poisson pélagique : 4,1 francs le kg ; la même année, on note des prix moyens respectifs de 9,9 et 24,9 francs le kg pour le poisson de fond et pour les mollusques et crustacés. Cependant ces moyennes couvrent de fortes différences, comme l'indique d'ailleurs le tableau IV, 7.

Dans la catégorie du poisson de fond, le plus gros prix est payé pour la sole : 39,7 francs le kg ; le turbot vient en deuxième lieu : 23 francs le kg, et en troisième lieu, le cabillaud provenant de régions autres que la Mer d'Islande : 9,5 francs le kg. Le plus bas prix est celui du merlan : 4,7 francs le kg.

Dans la catégorie du poisson pélagique, le prix du hareng plein est de 4,2 francs et celui du hareng guais de 5,1 francs le kg ; l'esprot a été vendu à 3,7 francs le kg en 1957.

Le prix des crevettes, 37,0 francs le kg, détermine le prix de la catégorie des mollusques et crustacés (24,9 francs le kg).

Depuis 1952 les divers produits de mer suivent des évolutions de prix en sens divers (1952 = 100).

Les prix du cabillaud et de l'églefin islandais ont subi deux chutes depuis 1952 : en 1953 (resp. 79,8 % et 97,3 %) et en 1955 (resp. 97,6 % et 93,3 %). En 1954, le prix de ces deux espèces était d'environ 12 % plus élevé qu'en 1952, et en 1957 de 14 %. Pour le cabillaud provenant d'autres régions, le prix le plus élevé a été payé

Tableau IV, 7 : Prix moyen par espèce et par kg, 1957 (a).

Sortes	Prix	Sortes	Prix
<i>Poisson de fond</i>		<i>Poisson pélagique</i>	
Cabillaud Islandais	8,1	Hareng plein	4,2
Autre cabillaud	9,5	Hareng guais	5,1
Eglefin Islandais	6,7	Esprot	3,7
Autre églefin	5,3		
Colin	5,0	Total pour le poisson pélag.	4,1
Plie	6,9		
Raie	7,8	<i>Mollusques et Crustacés</i>	
Turbot	23,0		
Sole	39,7	Crevettes	37,0
Merlan	4,7		
		Total pour les mollusques et crustacés	24,9
Total pour le poisson de fond	9,9		

en 1952 ; après la baisse de 1953 (87,5 %), une nouvelle hausse survint en 1954 qui atteignit 98,6 % du prix de 1952, pour retomber à l'indice 87,5 % en 1957. Le prix de l'églefin pêché dans les autres mers est tombé de l'indice 100 en 1952 à l'indice 62,9 en 1955 ; on note une amélioration des prix (85,8 %) en 1957. Le prix du colin passe de l'indice 100 en 1952, à l'indice 157 en 1957 après un effondrement en 1953.

Le prix des plies subit également une chute en 1953 (71,0 % du prix en 1952) après quoi il augmenta graduellement (1957 : 93,6 %). Le turbot et la sole, après une légère diminution en 1953 (— 5 %) ont vu augmenter régulièrement leurs prix : pour le turbot, l'indice est monté en 1957 à 117,9 % et pour la sole à 162,1 % du prix de 1952. Tandis que le prix du merlan augmente continuellement jusqu'en 1954 (118,5 %) pour se stabiliser ensuite, le prix de la raie présente des hauts et des bas variant entre 89,2 % en 1957 et 102,4 % en 1954.

Le prix du hareng plein est en hausse continue depuis 1954 ; cette hausse s'est surtout accentuée en 1956 (162,3 %). En 1957 on n'a obtenu que 139,7 % du prix de 1952. Quant au hareng guais, il a subi par rapport à 1952 un effondrement des prix en 1953 et en 1954

(a) Service de la Pêche Maritime.

(— 25 %), mais en 1955 le niveau des prix a été rétabli (110,3 %) et en 1957 il a même atteint l'indice 175,8. Le prix de l'esprot a subi deux chutes : en 1953 (65,2 %) et en 1956 (88,0 %) ; le prix le plus élevé fut noté en 1955 (126,1 %).

Entre 1952 et 1954 le prix des crevettes est monté de 40 %. Ensuite on assiste à une diminution ; en 1956 cependant, le prix est encore de 14,3 % plus élevé qu'en 1952. En 1957, le prix est monté à l'indice 185,0 à cause des apports extrêmement faibles.

De grandes variations dans les moyennes des prix des divers produits de mer sont également à signaler dans le courant de l'année.

#### a. *Poisson de fond.*

En cas d'apport maximum aux mois de mars, avril et mai, le niveau des prix du cabillaud d'Islande est au plus bas ; il est maximum dans la période de septembre à janvier compris. Ainsi pour les cinq dernières années la moyenne des prix du cabillaud d'Islande ne se chiffre qu'à 5,5 francs le kg pour les mois de mars à mai<sup>47</sup> ; pendant les mois d'hiver, les prix dépassent en moyenne 11 francs le kg. Le prix minimum de l'églefin d'Islande tombe à 4,2 francs le kg en mai, et le prix maximum atteint 10,1 francs le kg en janvier. Le colin subit une variation de prix analogue.

Le cabillaud d'autres fonds manifeste une tendance analogue à celle du cabillaud islandais (en octobre 13,2 francs le kg ; en mars 7,1 francs le kg). Pour l'églefin pêché sur les autres fonds, le prix minimum tombe cependant à 3 francs le kg pendant les mois de juillet-août ; comme pour l'églefin d'Islande, le prix maximum se situe vers le début de l'année (8,1 francs le kg).

Dans les prix du merlan également on peut constater de fortes variations au cours de l'année ; le plus bas prix est noté au mois d'août (2,7 francs le kg) et le prix le plus élevé au mois de février (6,5 francs le kg).

En dehors des espèces de poisson mentionnées plus haut, les variations sont faibles dans la catégorie des poissons de fond. Pour la plie, les prix se situent entre 5,8 francs le kg (février) et 8,0 francs le kg (novembre), et pour le turbot entre 19,30 francs le kg (octobre) et 25,90 francs le kg (mars).

---

(47) Les chiffres mentionnés ci-après ont été calculés sur la base des données mensuelles 1953-57, publiées au Bulletin des Statistiques.

Pour la sole, le prix est toujours assez élevé en fin d'année : 38,2 francs le kg (décembre) ; pendant les mois d'été le prix est plutôt bas (26,4 francs en juin) avec une tendance à la hausse pendant la saison touristique (38,9 francs le kg). Pour la raie, la variation saisonnière présente un mouvement inverse ; les prix sont les plus élevés en avril-juin (9,5 francs) et les plus bas en octobre-novembre (7,5 francs le kg). Les prix de la raie sont cependant fort variables.

b. *Poisson pélagique.*

Les prix du hareng plein et du hareng guais suivent fidèlement le volume des apports ; les prix mondiaux indiquent aussi la tendance à suivre. En fin d'année on obtient pour le hareng plein des prix de 4,1 francs le kg ; en juin le prix atteint 6,8 francs le kg. Pour le hareng guais, le prix minimum se situe en février (2,9 francs) et le prix maximum en mars (4,2 francs). Les prix de l'esprot sont très variables. Le prix le plus élevé est atteint en octobre (7,3 francs le kg) ; les plus bas prix sont notés en février-mars (3,7 francs le kg).

c. *Mollusques et crustacés.*

Le prix maximum des crevettes est atteint en juillet-août, avec respectivement 38,9 et 43,1 francs le kg. En décembre-janvier on note également des prix élevés : 34,9 francs le kg. Les cotations sont les plus basses en octobre-novembre (21,1 francs) et en avril-mai (24,7 francs). Les prix suivent parfaitement la saison touristique et la consommation de pointe des festivités de fin d'année ; aucune de ces deux périodes ne concorde avec les mois typiques des apports.

## CHAPITRE V

### LES INDUSTRIES DU POISSON

Les industries du poisson ont une grande importance, non seulement en ce qui concerne l'emploi, mais encore en tant que facteurs régulateurs du marché<sup>1</sup>. Ces industries achètent en effet une partie importante des apports belges de poissons<sup>2</sup>, et contribuent donc au renforcement de la demande.

Après la seconde guerre mondiale, l'industrie du poisson se trouva devant un problème nouveau : les marchés traditionnels étaient perdus et il fallait s'orienter vers de nouvelles méthodes de travail. Bien que sa protection ait été sollicitée, l'Autorité centrale se montra plutôt indifférente à ces difficultés, qui sont loin d'être aplanies à l'heure actuelle.

Les apports ne sont réguliers ni en quantités, ni en prix ; la manipulation, le triage et la conservation du poisson à bord et dans les minques laissent parfois à désirer, de sorte que les industries reçoivent rarement du poisson de première qualité. Ajoutons encore que la flotte belge ne pratique pas toutes les pêches dont ces industries ont besoin. Aussi ces industries sont-elles trop souvent obligées de recourir à l'importation de matières premières, ce qui nuit généralement aux intérêts des armateurs et des entreprises, et rend plus difficile pour les industries du poisson la concurrence sur les marchés extérieurs. La nécessité d'importer se fait sentir surtout pour les fabriques de conserves, de saumurage et les saurisséries.

---

(1) Voir notamment *Le marché belge du Poisson* (Bruxelles, 1956), étude de la Chambre Internationale de Commerce à laquelle ce chapitre emprunte quelques idées.

(2) D'après les chiffres : 85 % du hareng débarqué et importé, 70 % du hareng salé, 100 % de l'esprot et 90 % du maquereau. On note en 1956 la livraison aux industries de : 19.530 T. de hareng, dont 7.741 T. de hareng plein, 8.526 T. de hareng salé, 2.345 T. d'esprot et 9.019 T. de maquereau.

## § 1. INDUSTRIE DES CONSERVES

L'industrie des conserves compte en Belgique une dizaine d'usines dont la majorité se trouvent au littoral<sup>3</sup>. Au cours de la campagne, ces entreprises occupent environ 1.500 ouvriers et ouvrières. Cependant la mise au travail dépend surtout des apports de hareng et d'esprot, de sorte que l'activité maximum se situe entre novembre et mars ; même pendant cette période, les industries connaissent encore de grandes variations dans leur activité. Les usines frigorifères, où l'on stocke une partie du poisson destiné à la fabrication, ont permis d'étaler la mise au travail dans cette branche.

Le processus de production dépend des espèces de poissons. En général, les opérations se suivent dans l'ordre : la tête et la queue du poisson débarqué sont enlevées mécaniquement ou à la main ; le poisson est éventuellement écôté, puis mis en boîtes après lavages en eau salée. Le poisson en boîtes est cuit et mis dans l'huile après quoi les boîtes sont fermées, lavées, stérilisées et soumises à la vérification. Pour certaines espèces de poissons comme par exemple le maquereau, la cuisson a lieu avant la mise en boîtes ; les autres traitements restent cependant les mêmes.

Les fabriques de conserves traitent du hareng, du maquereau, des filets de maquereau, de l'esprot, des crevettes, des sardines et, depuis peu, du thon. La production annuelle s'élève de 3.000 à 4.000 tonnes et comprend une grande diversité de produits, notamment : de l'esprot à l'huile d'arachide ou d'olive, de l'esprot à la sauce tomate, du hareng à la sauce tomate ou à la sauce tomate à l'huile, des filets de maquereau à l'huile d'olive, du hareng mariné au vin blanc, du maquereau mariné au vin blanc et des crevettes à l'état naturel.

La production est destinée en premier lieu au marché intérieur ; l'exportation est minime à cause de la forte concurrence et des mesures protectionnistes de la plupart des pays où s'est développée depuis peu une industrie des conserves.

## § 2. ENTREPRISES DE SAUMURAGE

Dans les entreprises de saumurage, le hareng — frais ou salé — est mis dans une solution aqueuse de sel et de vinaigre. La législation

(3) Deux entreprises sont établies à l'intérieur du pays

belge interdit l'emploi de produits autres que le sel et le vinaigre. Il s'ensuit que la durée de conservation reste limitée bien qu'il s'agît d'un produit naturel.

Il existe environ 150 entreprises de saumurage qui sont situées pour la plupart au littoral. Certaines d'entre elles ont une importance industrielle, d'autres sont des entreprises familiales à caractère artisanal.

Les entreprises de saumurage traitent annuellement environ 7.000 T de hareng frais ou salé ; les données de 1956 accusent une importation de 2.703 tonnes de hareng plein et de 6.090 tonnes de hareng salé, soit un total de 8.793 tonnes. Compte tenu d'une perte de poids de 50 %, la production se chiffre à 4.397 tonnes.

Les produits des entreprises de saumurage sont : le hareng, les filets de hareng et les rolmops à la sauce mayonnaise et au vinaigre, et même le hareng aux légumes ; ils sont vendus en bocaux ou emballés en papier cellophane.

La production est destinée en majeure partie au marché intérieur ; l'exportation est minime étant donné la durée limitée de conservation, la nature de l'emballage, l'âpre concurrence des Pays-Bas principalement où la Belgique est obligée d'acheter assez bien de matières premières, et les mesures de protection de la plupart des pays.

### § 3. SAURISSERIES

Les premières saurisséries furent établies en Belgique vers les années 1900-1910. La matière première de base, le hareng frais, devait cependant venir d'Angleterre, de France et des Pays-Bas. Vers 1914 seulement, les belges se mirent à pêcher le hareng plein ; l'augmentation de leurs prises développa l'activité des saurisséries. Pendant la dernière guerre mondiale, la pêche au hareng a enregistré des prises extraordinaires et de nombreuses saurisséries furent créées à cette occasion ; quelques-unes d'entre elles ont rapidement disparu.

Le saurissage du poisson se fait sur demande, à des époques variables et suivant l'intuition de l'entrepreneur. On stocke le poisson débarqué par salage ou par réfrigération, puis il est fumé, à froid ou à chaud ; le poisson importé à l'état frais ou salé subit le même traitement.

Avant d'être fumé à froid, le hareng salé est mis à dessaler, et le hareng réfrigéré est mis à dégeler. Il est coupé en filets ou paré pour en faire des „kippers”, et sauri dans un fumoir, à une température

de 30° C pendant 20 heures. Puis le hareng est emballé en caisses et vendu.

Le saurissage à chaud, qui ne s'applique qu'au hareng frais ou réfrigéré, a lieu également dans un fumoir, mais à une température de 90° C et durant 6 heures.

Il est difficile de faire une distinction entre saurisseries et saumurages étant donné que les deux transformations se font le plus souvent dans les mêmes entreprises. On évolue le nombre de saurisseries à 150, situées principalement dans les deux Flandres ; les plus importantes se trouvent à Ostende et à Bruges. La plupart d'entre elles ont, comme les entreprises de saumurage, un caractère artisanal. La structure de ces entreprises industrielles et artisanales a fait naître une lutte de concurrence acharnée : il n'existe en Belgique aucune législation en matière d'hygiène et d'aptitude technique, de sorte que la garantie du produit disparaît dans une certaine mesure, enrayant ainsi les possibilités d'écoulement des produits des entreprises industrielles qui travaillent à grands frais<sup>4</sup>.

Les saurisseries ont pour la plupart un caractère saisonnier<sup>5</sup>. De ce fait, il est impossible de connaître la main-d'œuvre exacte occupée dans cette branche. Selon certaines estimations, ce nombre serait de 3.500 travailleurs, y compris le personnel des entreprises de saumurage.

Les saurisseries traitent surtout le hareng, l'esprot, le maquereau, et depuis peu, le saumon. Le hareng est frais ou salé. Le hareng frais est débarqué par la flotte de pêche nationale ou importé des Pays-Bas ; le hareng salé est presque exclusivement importé des Pays-Bas. Depuis ces dernières années, on réfrigère aussi du hareng plein débarqué en été et en automne, et on le saurit au cours de la période décembre-mars. Les prises belges ne ravitaillent les saurisseries que pendant 2 à 3 mois, aussi l'importation devient-elle un problème très épineux, d'autant plus qu'elle se fait en provenance des Pays-Bas qui concurrencent sérieusement les saurisseries belges par le niveau plus favorable de leurs prix et salaires.

En 1956, les saurisseries ont travaillé 5.811 tonnes de poisson, dont 2.703 tonnes de hareng plein, 2.436 tonnes de hareng salé, 468 tonnes

(4) Notamment frais de laboratoire, d'emballage, de publicité.

(5) La plupart des entreprises sont inactives entre Pâques et la fin de juillet ; de septembre-octobre à la mi-janvier on travaille le hareng frais (filets) qui vient surtout des Pays-Bas, et de la mi-janvier à Pâques, le hareng de Norvège.

d'esprot et 204 tonnes de maquereau. Après déduction d'une perte de poids de 35 à 40 %, la production se chiffre à 3.700 tonnes.

La production se compose de hareng et d'esprot fumés et salés, de hareng doux blanc ou sauret, de sauret doux, de „kippers”<sup>6</sup>, de filets de hareng fumés, de maquereau fumé, de hareng légèrement fumé, de maquereau légèrement fumé, d'esprot légèrement fumé, de flétan fumé, de saumon fumé, de congre légèrement fumé et de roussette légèrement fumée. Le hareng et l'esprot fumés et salés sont très appréciés dans les deux Flandres et le Hainaut, le hareng doux blanc ou sauret à Anvers et dans le Limbourg, et enfin le sauret doux dans le Brabant, le Hainaut et à Liège.

L'écoulement de cette marchandise se fait surtout à l'intérieur du pays ; l'emballage pose de nombreux problèmes, qui, avec les possibilités limitées de conservation, suscitent des difficultés dans la distribution<sup>7</sup>.

#### § 4. SURGELATION

La création d'industries de surgélation est de date récente : la première fut construite en 1947. Il existe actuellement trois usines, dont deux à Ostende et une à Zeebrugge.

Les deux entreprises d'Ostende s'occupent de fabrication de glace, de réfrigération rapide du poisson et de fabrication de farine de poisson.

La fabrication de glace se fait de manière à peu près analogue dans les deux entreprises : l'eau est transformée en glace par un système de vaporisation d'ammoniaque.

L'une des usines a une capacité de 200 tonnes par jour et fournit de la glace à la minque et aux bateaux de pêche, l'autre a une capacité de 200 à 225 tonnes par jour et fournit de la glace non seulement à la minque et aux bateaux de pêche, mais également aux hôtels et aux restaurants.

La surgélation constitue cependant l'activité principale de ces entreprises.

Dans l'une des fabriques, le poisson débarqué passe à la pré-réfrigération, est lavé minutieusement, puis pesé et emballé après avoir été

(6) Hareng épicé et légèrement fumé.

(7) L'utilisation fréquente d'emballages en bois diminue sensiblement l'attrait de cette marchandise.

éventuellement découpé en filets à la main ou à la machine. La surgélation de  $-40^{\circ}$  à  $-45^{\circ}$  C se fait soit par contact direct du poisson avec l'élément congélateur, soit par courant d'air froid en tunnels. La capacité de production se chiffre à 75 tonnes par jour. Après surgélation, le poisson est stocké dans des entrepôts réfrigérés. La capacité de stockage est de 3.000 tonnes. L'équipement est complété par des camions réfrigérés à  $-18^{\circ}$  C et un entrepôt réfrigéré à Bruxelles d'où les camions réfrigérés approvisionnent régulièrement les poissonniers détaillants, les détaillants, les épiciers, les grands magasins, les magasins à filiales, ainsi que les communautés. Cette même fabrique fournit en outre du poisson pélagique — du hareng surtout — aux industries du poisson.

L'autre usine a une capacité de production de 40 tonnes par jour et une capacité de stockage de 2.000 tonnes. La surgélation se fait par contact (avec des vaporisateurs) et courant d'air. Cette entreprise pratique aussi un système de congélation moyennant payement qui permet aux industries de transformation et aux commerçants de soumettre leur poisson à la congélation rapide.

L'une des entreprises dessert aussi bien le marché intérieur qu'extérieur, l'autre s'oriente davantage vers l'exportation.

Dans l'une des usines, la préparation de la farine de poisson est intégrée aux deux activités précédentes, tandis que dans l'autre la préparation de farine est confiée à une usine spéciale. En dehors du problème permanent des approvisionnements en matières premières, les installations de surgélation rencontrent beaucoup de difficultés dans l'écoulement de leur marchandise. Evidemment certaines conditions, telles que la qualité, et l'observance de la continuité de la „chaîne du froid” jusqu'à la consommation, doivent être prises en considération lors de la distribution et exigent des aménagements spéciaux de la pêche, de la production et de la distribution. Font partie de ces aménagements : (1) la mise en ligne de bateaux rapides pour réduire la distance fond de pêche-quai ; (2) l'emploi de méthodes de pêche et de procédés perfectionnés pour maintenir à un haut degré de fraîcheur le poisson à bord ; (3) la solution de continuité de la „chaîne du froid”<sup>8</sup> et (4) l'emballage spécial des produits

(8) Celle-ci est organisée à partir du fond de pêche jusqu'au port d'attache, mais interrompue afin de satisfaire aux habitudes locales de consommation. Le poisson est conservé à  $0^{\circ}$  C dans les cales ; il subit un réchauffement dans la minque pour être ensuite réfrigéré et congelé.

surgelés, le stockage, le transport et le maintien de la température jusqu'à la consommation grâce à des frigos spéciaux.

Etant donné ces conditions, la commercialisation du système de surgélation est très compliquée et fort coûteuse. Le public et le marchand de poisson frais se méfient d'un produit standardisé; la concurrence du poisson frais, et surtout des filets, est très vive du fait que ce dernier est facilement distribué dans tout le pays, les distances étant relativement faibles.

Il est en outre aussi très difficile de tenir tête à la concurrence de l'étranger, surtout des pays situés à proximité des fonds de pêche.

Par contre, le procédé de surgélation présente assez bien d'avantages. Tout d'abord, les industries de surgélation fournissent des occasions d'emploi, et maintiennent les prix de la minque à un niveau raisonnable par l'achat de grandes quantités en période d'apports abondants. Il faut cependant remarquer que les entreprises de surgélation doivent pouvoir réaliser un faible prix d'achat afin de fixer un prix de vente assez bas. C'est la raison pour laquelle ces entreprises achètent le plus souvent quand le marché est saturé; d'où le danger de voir réapparaître le poisson sur le marché — peut-être sous une autre forme — pour concurrencer le poisson frais. Les industries de transformation du poisson voient leur caractère saisonnier s'atténuer considérablement grâce à la surgélation. Par des livraisons régulières, ces industries favorisent la distribution dans des centres où la consommation de poisson frais est très faible. Le consommateur reçoit un produit de qualité constante, sans déchets, facile à préparer, et à un prix qui n'est plus sujet à d'incessantes variations. Enfin, le commerce de détail, sous toutes ses formes, peut participer à la distribution.

## § 5. SECHERIES ET SALAISONS

Ces industries, qui prennent une certaine importance dans la pêche maritime, furent longtemps négligées. Elles sont des acheteurs supplémentaires et bien qu'elles ne puissent payer des prix élevés, elles soutiennent la pêche hauturière et moyenne. Il existe actuellement trois sécheries, dont une à Ostende, une à Adinkerke et une à Westkapelle. Ces industries ont une capacité de 300 tonnes de poisson par an et trouvent leurs débouchés en Belgique et au Congo Belge.

## § 6. FABRIQUES DE FARINE DE POISSON ET D'HUILE DE POISSON

La valorisation du poisson retiré du marché et des déchets de poisson date de 1928, c'est-à-dire depuis la création d'une fabrique de farine de poisson à Ostende. Depuis, trois autres fabriques se sont établies : une au littoral à Ostende, une à Denderleeuw et une à Schoten (lez Anvers).

Ces industries transforment le poisson retiré du marché et tous les déchets de poisson, y compris ceux des fabriques de conserves, des saurisseries et des commerçants de l'intérieur du pays. Par l'achat de poisson frais, elles collaborent également à l'appui du marché.

Dans la fabrique de farine de poisson, la matière première débarquée est dirigée par des silos vers un conduit, où elle est soumise à la cuisson. Elle subit ensuite le pressage, qui fournit l'huile de poisson, l'eau de poisson et la masse pressée. Celle-ci est séchée, puis moulue, et donne ainsi la farine de poisson. Après l'analyse de la farine, on procède à un mélange en vue d'obtenir un produit standardisé ; cette farine est mise en sacs et vendue comme produit fini.

Au moyen d'une pompe, l'eau et l'huile de poisson obtenues par le pressage sont dirigées à travers un réservoir, vers un décanteur, où l'huile est séparée de l'eau. L'huile est épurée et conservée dans un réservoir ; l'eau de poisson est soumise à l'évaporation et donne des solutions condensées qui, après dessiccation, sont ajoutées à la farine ou vendues.

Parmi les produits obtenus on peut citer :

(a) la farine de poisson, utilisée comme aliment de bétail et de petit élevage. Il existe plusieurs espèces de farine de poisson : la farine de poisson blanche obtenue de déchets blancs ou maigres, la farine de poisson ordinaire obtenue de matières premières salées, la farine de poisson mélangée à des solutions condensées (farine entière) et la farine de poisson sans solutions.

Ces diverses espèces de farines sont vendues en Belgique ; la production est d'ailleurs insuffisante pour les besoins du pays.

(b) les solutions condensées résultant de l'évaporation de l'eau de poisson. Ces solutions sont vendues telles quelles, ou mélangées à la farine de poisson. Elles possèdent une très haute teneur en vitamines B 12 et autres, ainsi qu'en acides aminés.

(c) l'huile de poisson, utilisée surtout pour la „sulfonation”, ainsi que pour la fabrication de certaines encres et matières colorantes. Elle entre également dans la composition d'huiles de graissage composées. Toute l'huile de poisson est pratiquement exportée vers l'Allemagne, la France et les Pays-Bas.

Certaines usines de farine de poisson épurent aussi l'huile de foie de morue débarquée, qui est alors vendue en Belgique et à l'étranger<sup>9</sup>.

---

(9) Surtout en Allemagne, en France, aux Pays-Bas et en Suisse.

## CHAPITRE VI

### DISTRIBUTION DU POISSON ET CONSOMMATION

La minque est le point de départ de la distribution et de la consommation du poisson ; elle est non seulement la dernière étape du processus de production, mais elle constitue également le premier maillon du processus de distribution<sup>1</sup>. A la minque, le poisson débarqué est livré au commerce par la vente au rabais. Les produits de mer y sont achetés par des grossistes, des détaillants, des colporteurs, des industries de transformation et des représentants de grands magasins.

Trois minques se trouvent au littoral : à Nieuport, Ostende et Zeebrugge<sup>2</sup>. Quelques „bourses du poisson” étaient établies jadis à l'intérieur du pays, notamment à Gand, Bruxelles et Anvers. Ces bourses remplissaient la même fonction que les minques du littoral ; l'offre ne venait cependant pas directement de la flotte, mais passait par l'intermédiaire de grossistes et d'importateurs<sup>3</sup>.

On étudiera dans ce chapitre la solution des éléments de friction survenant entre la minque et le consommateur. Parmi ceux-ci figurent le réseau des services, le réseau de distribution et la consommation.

#### § 1. LE TRANSPORT

Dès que le poisson doit quitter la minque se pose le problème du transport.

---

(1) Voir, entre autres, l'étude de la Chambre Internationale de Commerce, *Le marché Belge du Poisson* (Bruxelles, 1956) à laquelle ce chapitre emprunte quelques idées.

(2) La minque de Blankenberge a cessé toute activité depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1958.

(3) Jusqu'en 1954 il existait à Bruxelles une minque dont le chiffre d'affaires s'élevait, en 1946, à environ 45 millions de francs. En 1953 ce chiffre était tombé à 13 millions de francs.

Le poisson étant une denrée périssable dont la qualité diminue rapidement, le transport revêt une grande importance pour la distribution.

Le transport se fait soit par chemin de fer, soit par route<sup>4</sup>. La S.N.C.B. dispose d'un équipement adéquat pour le transport par chemin de fer. Des trains spéciaux, exclusivement composés de wagons isothermes, conduisent le poisson vers l'intérieur du pays à un tarif spécial ; des expéditions par express sont également prévues.

Chaque jour, sauf le dimanche, un „train de poisson” quitte Ostende. Le transport est organisé de manière telle que le poisson arrive à destination dans la plupart des communes, le matin même qui suit le jour de l'expédition. Là où il n'existe pas de communication par voie ferrée, la S.N.C.B. organise un service spécial de transport de poisson à domicile. Tous les endroits du pays peuvent ainsi être atteints endéans les 24 heures. Des wagons isothermes sont également utilisés pour l'exportation du poisson vers l'étranger. De même, l'importation se fait habituellement par chemin de fer ; le poisson allemand et danois est parfois importé par la route.

Certaines expéditions vers l'intérieur du pays ont lieu par route, en camions réfrigérés ou non. Etant donné les petites distances, la rapidité du transport par camion ne nécessite pas d'outillage spécial. Beaucoup de grossistes assurent le transport du poisson par leur propre matériel ou combinent le transport avec leurs collègues. Il existe aussi des firmes spécialisées qui se chargent du transport pour le commerce de gros. En vertu de l'Arrêté Royal n° 248 du 8 mars 1936, ces établissements doivent disposer d'une licence spéciale.

Les renseignements relatifs à la quantité de poisson transporté sont rares. Certains indices nous font supposer qu'avant la seconde guerre mondiale, les 2/3 des transports de poisson se faisaient par chemin de fer et 1/3 seulement par d'autres moyens ; depuis la guerre, les proportions sont inversées. La S.N.C.B. envoie au littoral environ 90 wagons réfrigérés par semaine, en hiver par contre, 126.

Le tableau VI, 1 donne un aperçu de la quantité de poisson de mer transportée annuellement par chemin de fer depuis 1946 vers les centres de consommation belges et étrangers.

La quantité expédiée varie fortement ; ces dernières années cependant elle s'est stabilisée. Certaines modifications sautent ici aux yeux. La quantité destinée aux centres de consommation belges augmente

---

(4) Pour le transport, le poisson est emballé en caisses d'aluminium, en paniers d'osier ou en petites caisses en bois.

Tableau VI, 1 : Poids, en tonnes, du poisson de mer transporté par chemin de fer vers les centres de consommation belges et étrangers, 1946-57 (a).

Année	Centres de consommation belges	Centres de consommation étrangers						Total général
		Allemagne	Luxembourg	France	Italie	Suisse	Autres	
1946	6.668	690	159	4.494	—	1.523	207	13.741
1947	2.051	4.072	966	4.620	3.242	6.962	2.285	24.198
1948	908	1.168	523	1.414	1.395	3.517	368	9.293
1949	516	6.398	317	4.163	2.234	323	113	14.064
1950	1.225	1.125	269	14.046	2.037	655	95	19.452
1951	855	1.077	240	14.167	656	145	348	17.488
1952	821	944	48	11.997	67	46	1.180	15.103
1953	1.654	1.715	20	3.445	10	5	1.375	8.224
1954	1.844	4.710	16	5.446	3.086	59	110	15.271
1955	2.231	3.819	5	6.222	2.047	68	1.051	15.443
1956	2.640	596	77	7.020	3.006	147	585	14.071
1957	3.451	284	21	6.632	3.394	259	732	14.773

depuis l'année 1952. Parmi les pays étrangers, la France est le meilleur client en ce qui concerne le transport par chemin de fer ; l'Italie et l'Allemagne suivent, selon le cas, à la 2<sup>me</sup> ou à la 3<sup>me</sup> place. En tant que centre d'expédition par chemin de fer, Ostende est en perte de vitesse, tandis que Zeebrugge est en progrès. Blankenberge et Nieuport n'expédient plus de poisson par chemin de fer<sup>5</sup>.

Le transport des produits de mer constitue une activité spécialisée dont les exigences entraînent des frais considérables.

## § 2. LE COMMERCE DE GROS

Le commerce belge de gros comprend : (1) les grossistes établis à la côte, qui achètent du poisson en minque et l'expédient aux divers particuliers ou détaillants et (2) les grossistes de l'intérieur du pays qui sont surtout installés à Anvers et à Bruxelles. Ils achètent le poisson en minque soit directement, soit par l'intermédiaire du gros-

(a) I.N.S.

(5) I.N.S.

siste-distributeur, et complètent leurs commandes par du poisson importé ; ils le vendent aux clients de l'intérieur du pays.

Les deux groupes s'adressent à la même clientèle. L'O.E.C.E., dans son rapport sur les marchés du poisson, a émis quelques considérations au sujet des deux fonctions<sup>6</sup>. D'après l'O.E.C.E., les grossistes du littoral, aussi bien que les grossistes de l'intérieur du pays, prétendent être les mieux placés pour renseigner le commerce de détail sur les perspectives d'apports. Les grossistes du littoral invoquent le fait qu'ils sont plus en contact avec la pêche même, tandis que les commerçants de l'intérieur du pays se basent sur une meilleure connaissance des besoins du commerce de détail et des désirs du consommateur.

Le recensement du commerce de 1947 donne une idée de la structure du commerce de gros et du commerce de gros et détail combinés (tableau VI, 2).

Le commerce de gros est très concentré en Flandre Occidentale, et surtout localisé au littoral. Le tableau VI, 2 montre en effet qu'il y a en Flandre Occidentale 73 installations de grossistes, soit 36,6 % du total pour la Belgique, et 72 grossistes-détaillants soit 37 % du total. En Flandre Occidentale sont également établies plus de la moitié des firmes occupant du personnel salarié. A Anvers, où le commerce d'importation et d'exportation est très actif, sont établis 60 grossistes et 53 grossistes-détaillants. Etant donné l'éloignement du littoral et des ports, le commerce de gros n'est guère important dans les provinces de Limbourg, de Luxembourg et de Namur.

#### *A. Commerce de Gros au Littoral*

Les entreprises du commerce de gros sont surtout établies aux environs d'Ostende ainsi qu'à Zeebrugge et Nieuport. Dans ces ports côtiers les grossistes-détaillants sont aussi les plus nombreux.

Le commerce de gros au littoral centralise les demandes de l'intérieur du pays et expédie le poisson aux détaillants du littoral et de l'intérieur du pays, par l'intermédiaire éventuel d'un marché aux poissons ; il expédie également aux grossistes de l'intérieur, principalement établis dans les agglomérations, aux consignataires, à l'étranger, aux industries de transformation et directement aux consommateurs, au nombre desquels se rangent des consommateurs ordi-

(6) O.E.C.E., *Le marché du poisson dans les pays de l'O.E.C.E.*, Paris, 1951, 28.

Tableau VI, 2 : Commerce de gros et de détail, 31 décembre 1947 (a).

PROVINCES	COMMERCE DE GROS				COMMERCE DE GROS ET DÉTAIL			
	Nombre d'établissements			Total des personnes occupées (b)	Nombre d'établissements			Total des personnes occupées (b)
	Avec personnel rémunéré	Commerçants sans personnel	Total		Avec personnel rémunéré	Commerçants sans personnel	Total	
Flandre Occidentale	50	23	73	263	31	41	72	137
Anvers	27	33	60	174	5	22	27	53
Brabant	14	17	31	91	12	30	42	79
Flandre Orientale	6	13	19	23	3	29	32	20
Hainaut	2	3	5	13	2	8	10	13
Liège	6	3	9	21	—	4	4	2
Limbourg	1	1	2	4	—	4	4	—
Namur	—	—	—	—	1	2	3	3
Luxembourg	—	—	—	—	—	—	—	—
ROYAUME	106	93	199	589	54	140	194	307

(a) I.N.S.

(b) Employés, ouvriers et aides.

naires et des clients très importants comme les écoles et les communautés religieuses.

Le commerce de gros au littoral suscite de nombreux problèmes<sup>7</sup>. Ainsi, l'apport massif de poisson d'Islande a exigé une période d'adaptation de la clientèle. Sa réaction favorable sur le prix a déterminé un accroissement de consommation dans la classe populaire et dans les communautés. Le développement des industries de surgélation fut ainsi favorisé. Une autre partie de la clientèle a maintenu sa demande pour les poissons de la Mer du Nord et pour la satisfaire, on eut recours à l'importation. La réaction des clients étrangers à cette modification de structure présentait la même tendance.

Parmi les autres problèmes que rencontre le commerce de gros, il faut citer l'absence d'un statut professionnel. C'est la raison pour laquelle il y a tant d'acheteurs d'occasion qui se présentent au marché dans un but souvent spéculatif ; l'absence d'un tel statut permet aussi aux commerçants néerlandais de se présenter librement sur le marché belge, tandis que le contraire n'est pas possible aux Pays-Bas. La situation géographique des lieux d'apport et d'importation est défavorable au commerce de gros au littoral, ainsi qu'à la pêche. Environ les trois quarts de l'importation se fait par Anvers, d'où le poisson est expédié vers les grands centres de consommation ; Ostende même ne reçoit que 20 % du volume d'importation. Cette situation présente le grand inconvénient d'un manque de coordination entre les deux sources d'approvisionnement : apports et importation.

#### B. Commerce de Gros à l'intérieur du pays

Le commerce de gros à l'intérieur du pays est surtout important à Anvers et à Bruxelles. En dehors des achats qu'ils effectuent dans les minques, les commerçants remplissent généralement le rôle d'importateurs. De ce fait, leur position est souvent meilleure que celle des grossistes du littoral. Ils peuvent offrir à leurs clients-détaillants et colporteurs une grande diversité de poissons. Ils doivent faire face à moins de concurrence et sont moins gênés par les variations des apports nationaux. Il est donc naturel que les grossistes de l'intérieur du pays préfèrent le système de l'importation libre.

Il existe encore une forme spéciale de commerce de gros : c'est le

(7) Chambre Internationale de Commerce, *op. cit.*, 49 et suiv.

commerce de consignation à l'intérieur du pays<sup>8</sup>. Ce dernier consiste en expéditions de poisson, par un grossiste de la côte à un grossiste de l'intérieur du pays, en vue de le distribuer au commerce de détail moyennant commission à un taux déterminé.

### § 3. LE COMMERCE DE DÉTAIL

La distribution par le commerce de détail se fait : (a) par des détaillants établis ; (b) par des colporteurs de poisson ; (c) par des grossistes qui se spécialisent en expéditions directes ; (d) par des grossistes qui exploitent en même temps un commerce de détail et (e) par les rayons spécialisés des grands magasins.

#### A. Le Commerce de Détail établi

Le tableau VI, 3<sup>o</sup> indique le nombre de détaillants par province tel qu'il est renseigné par le recensement général du commerce de 1947.

La distribution du poisson par le commerce de détail est assurée en ordre principal par des commerçants indépendants. Le pourcentage des établissements utilisant du personnel salarié était minime : 83 entreprises sur 3.650, soit 2,3 % (déc. 1947). Plus de la moitié des établissements occupant du personnel salarié étaient concentrés dans les agglomérations de Bruxelles et d'Anvers. Parmi les 3.567 commerçants indépendants, 3.249 exerçaient le métier de poissonnier en tant que profession principale, et 318 considéraient le commerce du poisson comme gagne-pain accessoire ; parmi les 3.650 détaillants 1.455 étaient porteurs d'une autorisation de colportage et 528 faisaient du colportage une profession accessoire.

Les détaillants de poisson ne représentaient que 3 % du total des détaillants du secteur alimentaire. Comme le montre le tableau VI, 3 le commerce de détail du poisson est irrégulièrement réparti dans le pays. C'est ainsi qu'au 31 décembre 1947 il n'y avait, dans les quatre provinces wallonnes, que 319 détaillants, soit 8,7 % du total, alors que ces provinces comptaient 32,4 % de la population belge. Dans ces provinces, le commerce de poisson par rapport à l'ensemble du commerce d'alimentation était donc aussi extrêmement faible : 0,2 %

(8) Les envois en consignation venant de l'extérieur sont interdits depuis le „lock-out" de 1948.

(9) Voir page suivante.

Tableau VI, 3 : Répartition du commerce de détail  
par province, 31 décembre 1947.

PROVINCES	Nombre d'établissements			Emploi total
	avec personnel salarié	sans personnel salarié (indépendants)	Total	
Anvers	24	776	800	284
Brabant	27	813	840	378
Flandre Occidentale	10	818	828	233
Flandre Orientale	8	787	795	188
Hainaut	7	203	210	94
Liège	5	73	78	35
Limbourg	1	67	68	14
Namur	—	5	5	—
Luxembourg	1	25	26	6
ROYAUME	83	3.567	3.650	1.232

dans le Luxembourg, 0,6 % dans la province de Namur, 0,8 % dans celle de Liège et 1,2 % dans le Hainaut. Dans le Limbourg également, ce rapport n'atteignait que 1,2 % ; dans les provinces de Flandre Occidentale et d'Anvers il s'élevait à 5,5 %, en Flandre Orientale à 4,3 % et dans le Brabant à 4,0 %. Ceci démontre quel grand rôle joue la distance qui sépare le consommateur des endroits d'apports et d'importation.

En 1950, l'Association pour la Propagande en faveur de la Consommation du Poisson de Mer a fait une enquête sur la localisation du commerce de détail en Belgique. Il résulte de cette enquête que la concentration des poissonneries est maximum dans la région située de part et d'autre de l'autostrade E 5 et du chemin de fer Bruxelles-Ostende, et qu'elle va s'affaiblissant du nord au sud. La même constatation a été faite le long de la route Bruxelles-Anvers, où le nombre de poissonneries diminue sensiblement en direction est.

Les lacunes constatées dans la distribution du poisson sont partiellement liées aux difficultés propres à ce secteur, c'est-à-dire à la vente massive à certains jours, et à la grande putrescibilité du produit.

La vente se fait habituellement par petites quantités et se limite à deux jours par semaine. De plus, certains commerçants maintiennent artificiellement une faible consommation de poisson dans la région où ils possèdent le monopole. De ce fait, les commandes passées au grossiste comportent toujours les mêmes quantités, quel que soit le prix ; par contre, le détaillant maintient le prix de vente au consommateur aussi stable que possible, de sorte que si le prix d'achat est assez bas, il augmente d'autant ses marges bénéficiaires.

L'équipement des poissonneries est très variable. Dans les grands centres, les détaillants sont généralement bien installés : ils disposent de frigos, d'une vitrine bien agencée, de bacs pour la conservation, de tables de préparation, etc. Dans les communes rurales, l'organisation laisse beaucoup à désirer ; il n'y a souvent ni eau courante, ni glace. Dans les centres comme dans les communes rurales, le poisson est souvent vendu par de petits détaillants en fruits et légumes et par des épiciers.

La protection du consommateur requiert un minimum d'installation<sup>10</sup>, dont bénéficieraient d'ailleurs la qualité du poisson et sa manipulation, tout en incitant le client à l'achat et en stimulant ainsi la consommation ; les commerçants subiraient moins de pertes en marchandise gâtée et le laps de temps compris entre l'achat et la vente pourrait être prolongé.

L'Association pour la Propagande en faveur de la Consommation du Poisson de Mer a organisé en 1950 une enquête au sujet des possibilités d'extension du commerce de poisson.

Il résulte de cette enquête qu'un magasin de vente au détail pourrait être établi dans 579 communes. Le tableau VI, 4 fournit un aperçu de l'enquête par province.

Ce tableau montre que toutes les provinces offrent encore d'importantes possibilités d'extension au commerce de détail en produits de mer, et que l'ensemble des consommateurs qui pourraient encore être atteints représente un cinquième environ de la population belge.

Empêchent cette extension ou accentuent les difficultés du commerce établi : le manque de soins dans le commerce de poisson même, le traditionalisme du détaillant dans la diffusion de la vente et la composition du paquet de vente, la crainte d'un risque de perte plus grand en cas d'offre accrue et l'habitude de faible consommation chez

(10) Il faut signaler que le commerce de détail de poisson dispose de facilités de crédit (entre autres le crédit artisanal et le crédit professionnel).

Tableau VI, 3 : Répartition du commerce de détail  
par province, 31 décembre 1947.

PROVINCES	Nombre d'établissements			Emploi total
	avec personnel salarié	sans personnel salarié (indépendants)	Total	
Anvers	24	776	800	284
Brabant	27	813	840	378
Flandre Occidentale	10	818	828	233
Flandre Orientale	8	787	795	188
Hainaut	7	203	210	94
Liège	5	73	78	35
Limbourg	1	67	68	14
Namur	—	5	5	—
Luxembourg	1	25	26	6
ROYAUME	83	3.567	3.650	1.232

dans le Luxembourg, 0,6 % dans la province de Namur, 0,8 % dans celle de Liège et 1,2 % dans le Hainaut. Dans le Limbourg également, ce rapport n'atteignait que 1,2 % ; dans les provinces de Flandre Occidentale et d'Anvers il s'élevait à 5,5 %, en Flandre Orientale à 4,3 % et dans le Brabant à 4,0 %. Ceci démontre quel grand rôle joue la distance qui sépare le consommateur des endroits d'apports et d'importation.

En 1950, l'Association pour la Propagande en faveur de la Consommation du Poisson de Mer a fait une enquête sur la localisation du commerce de détail en Belgique. Il résulte de cette enquête que la concentration des poissonneries est maximum dans la région située de part et d'autre de l'autostrade E 5 et du chemin de fer Bruxelles-Ostende, et qu'elle va s'affaiblissant du nord au sud. La même constatation a été faite le long de la route Bruxelles-Anvers, où le nombre de poissonneries diminue sensiblement en direction est.

Les lacunes constatées dans la distribution du poisson sont partiellement liées aux difficultés propres à ce secteur, c'est-à-dire à la vente massive à certains jours, et à la grande putrescibilité du produit.

La vente se fait habituellement par petites quantités et se limite à deux jours par semaine. De plus, certains commerçants maintiennent artificiellement une faible consommation de poisson dans la région où ils possèdent le monopole. De ce fait, les commandes passées au grossiste comportent toujours les mêmes quantités, quel que soit le prix ; par contre, le détaillant maintient le prix de vente au consommateur aussi stable que possible, de sorte que si le prix d'achat est assez bas, il augmente d'autant ses marges bénéficiaires.

L'équipement des poissonneries est très variable. Dans les grands centres, les détaillants sont généralement bien installés : ils disposent de frigos, d'une vitrine bien agencée, de bacs pour la conservation, de tables de préparation, etc. Dans les communes rurales, l'organisation laisse beaucoup à désirer ; il n'y a souvent ni eau courante, ni glace. Dans les centres comme dans les communes rurales, le poisson est souvent vendu par de petits détaillants en fruits et légumes et par des épiciers.

La protection du consommateur requiert un minimum d'installation<sup>10</sup>, dont bénéficieraient d'ailleurs la qualité du poisson et sa manipulation, tout en incitant le client à l'achat et en stimulant ainsi la consommation ; les commerçants subiraient moins de pertes en marchandise gâtée et le laps de temps compris entre l'achat et la vente pourrait être prolongé.

L'Association pour la Propagande en faveur de la Consommation du Poisson de Mer a organisé en 1950 une enquête au sujet des possibilités d'extension du commerce de poisson.

Il résulte de cette enquête qu'un magasin de vente au détail pourrait être établi dans 579 communes. Le tableau VI, 4 fournit un aperçu de l'enquête par province.

Ce tableau montre que toutes les provinces offrent encore d'importantes possibilités d'extension au commerce de détail en produits de mer, et que l'ensemble des consommateurs qui pourraient encore être atteints représente un cinquième environ de la population belge.

Empêchent cette extension ou accentuent les difficultés du commerce établi : le manque de soins dans le commerce de poisson même, le traditionalisme du détaillant dans la diffusion de la vente et la composition du paquet de vente, la crainte d'un risque de perte plus grand en cas d'offre accrue et l'habitude de faible consommation chez

(10) Il faut signaler que le commerce de détail de poisson dispose de facilités de crédit (entre autres le crédit artisanal et le crédit professionnel).

Tableau VI, 4: Localisation et possibilités de localisation  
du commerce de poisson par province, 1950.

PROVINCES	Nombre de communes où un commerce de poisson est établi		Nombre de communes où un commerce de poisson peut être établi	
		habitants		habitants
Anvers	41	894.286	54	222.350
Brabant	102	1.424.165 (a)	106	296.641
Flandre Occidentale	75	642.340	81	285.522
Flandre Orientale	85	813.946	82	282.389
Hainaut	100	847.106 (a)	91	279.395
Liège	82	635.260 (a)	48	176.958
Limbourg	41	281.761 (a)	41	132.462
Luxembourg	28	56.781 (a)	27	35.652
Namur	41	154.516 (a)	49	90.578
ROYAUME Nombre d'habit.	595	5.750.161	579	1.801.947

la grande masse, dûe elle-même à une connaissance insuffisante des ressources culinaires du poisson.

En outre, l'isolement de nombre de communes par rapport au réseau des voies de communications constitue une difficulté complémentaire.

### B. Le Colportage

Un aperçu du colportage d'après la nature des produits vendus a été dressé lors de l'élaboration des statistiques générales du commerce à la date du 31 décembre 1947.

Le tableau VI, 5 reproduit les données relatives à la vente du poisson.

Il résulte de ces données que 1.455 colporteurs, sans personnel salarié, s'adonnaient exclusivement à ce genre de commerce et 524 pratiquaient le colportage comme profession accessoire.

Un seul colporteur employait principalement du personnel salarié et cinq autres accessoirement.

(a) Beaucoup d'épiceries vendent le poisson à titre accessoire seulement, en même temps que des légumes et d'autres denrées.

Tableau VI, 5 : Répartition des colporteurs de poisson par province, 31 décembre 1947.

PROVINCES	Sans personnel salarié		Avec personnel salarié	
	exclusivement	non exclusivement	exclusivement	non exclusivement
Anvers	351	131	—	2
Brabant	419	140	—	—
Flandre Occidentale	274	120	—	—
Flandre Orientale	299	77	—	1
Hainaut	51	33	—	1
Liège	22	11	1	—
Limbourg	27	10	—	1
Luxembourg	5	—	—	—
Namur	7	2	—	—
ROYAUME	1.455	524	1	5

Les colporteurs se rencontrent surtout dans les grandes agglomérations et dans les provinces de Flandre Orientale et Occidentale. Leur répartition est pratiquement pareille à celle des détaillants établis : on peut donc difficilement prétendre que le colportage comble les lacunes du réseau des petits commerces de poisson dans certaines provinces.

D'après une enquête menée par l'Association pour la Propagande en faveur de la Consommation du Poisson de Mer (1950) la distribution du poisson a été assurée par colportage dans 1.227 communes, avec un total de 2.165.700 habitants. Ces communes se répartissaient comme suit dans les différentes provinces : 180 (383.876 habitants) en Flandre Orientale, 171 (356.955 habitants) en Flandre Occidentale, 192 (336.682 habitants) au Hainaut, 162 (310.669 habitants) en Brabant, 82 (274.743 habitants) à Anvers, 112 (179.218 habitants) à Liège, 164 (139.996 habitants) à Namur, 69 (117.766 habitants) au Limbourg et 95 (65.795 habitants) au Luxembourg. Il faut noter ici que beaucoup de communes ne sont visitées que pendant l'hiver.

Depuis 1950, on assiste à une extension graduelle du nombre de colporteurs possédant une licence. Leur nombre varie cependant

suyant les jours et les saisons ; quelques-uns n'exercent leur activité qu'en cas d'apports pléthoriques et de bas prix.

Le colportage se pratique de trois manières différentes : sur le marché public, sur la voie publique et de porte à porte.

A la date du 1<sup>er</sup> janvier 1958, les licences accordées se répartissaient comme suit <sup>11</sup> :

porte à porte :	765
voie publique :	606
marché public :	728
marché public et porte à porte :	239
marché public et voie publique :	927
voie publique et porte à porte :	1.551
marché public, voie publique et porte à porte :	3.112

Le colportage joue un rôle fort important dans la distribution du poisson. Dans beaucoup de communes rurales il n'est guère possible d'ouvrir un magasin étant donné la faible consommation, les distances et l'absence des raccordements nécessaires au réseau de communications. Grâce au colportage, les produits de mer pénètrent dans ces communes, et un plus grand nombre de consommateurs peuvent être atteints pour un minimum de frais.

Ce colportage se fait à l'aide d'une auto ou d'une charrette à bras. Il s'agit très souvent de marchands de légumes qui vendent du poisson frais à titre supplémentaire ; des colporteurs vendent aussi du poisson préparé en même temps que d'autres différents produits.

Le colportage des produits de la pêche présente également certains désavantages qui freinent la consommation de poisson dans les communes souvent éloignées des agglomérations. Ainsi, la qualité du poisson laisse parfois à désirer. C'est pourquoi des grossistes se rendent avec leurs propres camions dans certaines communes pour y offrir du poisson de haute qualité à des prix relativement bas. Ils réduisent de cette façon la position monopoliste des colporteurs, qui demandent des prix élevés pour une qualité douteuse. La moindre qualité du poisson des colporteurs peut résulter des lacunes dans le transport et l'équipement. En outre, les colporteurs ne viennent dans de nombreuses communes que pendant l'hiver, à des heures irrégulières et avec un petit choix de poissons.

La bonne volonté des colporteurs eux-mêmes peut porter remède à ces critiques. Par la réglementation du colportage, l'Autorité a

(11) I.N.S., *Bulletin statistique*, septembre 1958, 1466.

supprimé de nombreux abus. Outre les règles générales du colportage, il existe des prescriptions particulières réglementant la vente du poisson frais<sup>12</sup> notamment au sujet de l'emballage, des soins à donner à la marchandise et des possibilités de vente combinée avec d'autres produits.

### C. *Expéditions directes*<sup>13</sup>

La vente au détail présente encore un troisième aspect, qui consiste en expéditions directes de poisson — généralement hebdomadaires — à des clients, tels que les communautés, les fabriques, les restaurants, etc.

Un système d'abonnement est à la base de ces ventes — d'où la désignation „expéditions par abonnement” — et donne droit à une certaine quantité de poisson d'une catégorie déterminée.

Ce système de vente est surtout pratiqué par les grossistes ainsi que par quelques détaillants.

Les expéditions se font directement de la minque, où le poisson est nettoyé, coupé en morceaux, mis en glace fine et emballé dans de petites caisses légères en bois. Ces expéditions se font par chemin de fer ou par route.

Cette forme de vente présente un inconvénient : l'espèce et la qualité du poisson ne correspondent pas toujours aux désirs et aux goûts du consommateur.

### D. *Les grands magasins*

Aux rayons spécialisés des grands magasins, la vente du poisson rencontre beaucoup de succès.

En règle générale, le siège central achète le poisson à la minque et le répartit entre ses filiales à l'intérieur du pays.

Le commerce de poisson dans les grands magasins a une influence favorable sur le développement de la consommation du poisson en général ; il stimule, outre la vente elle-même, l'initiative des détaillants ordinaires.

\* \* \*

On prétend généralement que les prix de vente du poisson sont trop élevés par comparaison aux prix payés à la minque.

En Belgique la fixation du prix de vente au consommateur est

(12) A.M. du 15 juin 1953, modifié par l'A.M. du 14 août 1953.

(13) C.I.C., *op. cit.*, 57.

libre. Il existe toutefois un arrêté ministériel du 15 mars 1949, modifié par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1958 fixant les marges bénéficiaires pour la vente du poisson.

En vertu de ce dernier arrêté ministériel, le prix de vente du poisson nettoyé et pesé avant le nettoyage, ne peut dépasser le montant du prix d'achat et des taxes, multiplié par le coefficient 1,3. Pour les espèces suivantes, dont la pesée se fait après nettoyage, les coefficients ci-après sont d'usage :

— pour le cabillaud étêté :	1,7
— pour le cabillaud avec tête :	2
— pour l'églefin complètement nettoyé :	2
— pour la raie :	2,2
— pour le turbot :	2,3

Par rapport à l'A.M. déjà cité, la réglementation récente constitue un assouplissement ; les détaillants voudraient cependant obtenir une liberté plus grande en matière de marges bénéficiaires.

La libération des marges bénéficiaires pour le poisson non nettoyé, octroyée par le récent A.M., peut avoir un effet stimulant sur la vente des espèces de poisson peu coûteux. En effet, jusqu'à présent les détaillants ne montraient que peu d'intérêt pour le poisson bon marché, puisque la marge bénéficiaire tolérée par unité de vente était relativement faible, compte tenu des frais et prestations de travail. Les avis sont cependant fort partagés au sujet de la libération complète des marges bénéficiaires.

Une enquête, menée en septembre-octobre 1954 auprès de certains détaillants à l'intérieur du pays, prouve que les marges bénéficiaires sont très variables. Il faut en chercher la cause dans les différences de prix d'achat, les frais divers — tels que taxes, perte subie par étêtage, déchets, transport, salaires, glace, emballage, frigo, eau, électricité, etc. — et les prix de vente inégaux.

Tout en n'ignorant pas quelles inexactitudes peuvent résulter d'un résumé élaboré à l'aide d'un grand nombre de données, on peut avancer que :

1/ Les marges bénéficiaires plus larges que celles qui sont tolérées, résultent d'un prix d'achat inférieur ou d'un prix de vente plus élevé.

Le prix d'achat inférieur est surtout réalisé dans les endroits proches du littoral tandis que le prix de vente plus élevé — cause des infractions aux prescriptions sur la marge bénéficiaire — s'obtient dans les grandes agglomérations.

2/ La marge est généralement dépassée quand il s'agit d'espèces de poisson bon marché ; elle reste en dessous du maximum prescrit lorsqu'il s'agit d'espèces plus fines.

3/ Les prix de vente sont relativement plus élevés dans les régions éloignées du littoral, où la vente de poisson est faible.

4/ De nombreux détaillants ignorent l'existence de l'A.M. de 1949.

5/ Beaucoup de commerçants limitent leur bénéfice au pourcentage de 35 à 40 %, appliqué par le contrôleur des contributions.

6/ Les prix du poisson acheté chez des intermédiaires sont supérieurs à ceux du poisson acheté directement à la minque.

7/ A mesure que la vente de poisson représente une part plus petite du chiffre d'affaires, la marge bénéficiaire diminue également.

On admet que les marges bénéficiaires des détaillants et des colporteurs sont plus élevées que celles des grossistes. Les raisons de cet état de choses sont vraisemblablement les suivantes<sup>14</sup> :

1/ Etant donné le manque de généralisation de la consommation, l'exploitation n'est pas rationnelle dans bien des cas et les marges bénéficiaires prises sont alors plus élevées ; cela s'explique par le fait que dans le commerce de détail, la vente du poisson est habituellement limitée à deux jours par semaine : le jeudi et le vendredi.

2/ La consommation de poisson en Belgique est très souvent limitée à quelques espèces de poissons bien déterminées. De ce fait, le détaillant n'est guère porté à étendre son choix à d'autres espèces ni à augmenter son chiffre d'affaires total en stimulant la vente d'espèces de poisson peu coûteux.

3/ La tendance unilatérale des prix du commerce de détail : les diminutions de prix ne se reflètent pratiquement jamais dans les prix de vente du détaillant ; les hausses de prix au contraire, s'appliquent immédiatement. Les prix du commerce de détail restent à peu près toujours au même niveau, de sorte que si les prix d'achat sont bas, la marge bénéficiaire augmente sensiblement. Cette tendance des prix est très défavorable à la production, car les prix élevés n'aident pas la consommation à se développer pour absorber les quantités offertes.

C'est pour ces raisons que le poisson — à l'exception du hareng et de l'esprot — n'est pas une denrée alimentaire bon marché, et que le prix du poisson frais est presque toujours trop élevé par rapport à celui d'autres aliments.

(14) C.I.C., *op. cit.*, 59-60.

#### § 4. LA CONSOMMATION DE POISSON

D'après les renseignements fournis par le Ministère de l'Agriculture, la consommation totale de poisson en 1957 se chiffre à peu près à 110,8 millions de kg, soit 12,4 kg par habitant ; ce chiffre est atteint après une légère augmentation de la consommation durant ces dernières années <sup>15</sup>.

Le tableau VI, 6 reprend la consommation de divers produits de mer pendant les années 1951-57. Les chiffres de ce tableau résultent de l'addition du chiffre des apports et de l'importation, moins le chiffre d'exportation. Ces données n'indiquent qu'une tendance générale puisqu'il faut tenir compte aussi du stockage et des expéditions aux usines de farine de poisson.

Le tableau VI, 6 montre que la consommation du poisson de fond frais est en progression lente, mais constante. De 38.349 T. en 1951, la consommation s'élève à 46.230 T. en 1957, ce qui correspond à un accroissement de la moyenne par habitant de 4,5 à 5,2 kg. Il faut noter qu'en 1938 la consommation moyenne s'élevait à 3,7 kg seulement. En 1947 et 1948 elle avait atteint 4,5 à 5 kg par habitant ; une faible régression se manifesta ensuite qui fut suivie depuis 1951, d'une nouvelle augmentation de la consommation par habitant. Bien entendu, il faut toujours user de prudence dans l'interprétation de chiffres moyens : en fait, la consommation est très poussée dans certaines régions alors qu'elle est faible ou nulle dans les communes rurales et dans les endroits éloignés du littoral <sup>16</sup>.

Après avoir atteint un maximum en 1952-1953 (18,5 millions de kg), la consommation de hareng frais et d'esprot a baissé d'environ 40 % ; la consommation de hareng salé au contraire reste à peu près constante depuis 1952 (11,9 millions de kg), tandis que la consommation de hareng fumé varie fortement (0,4 millions de kg en 1953 ; 0,7 millions de kg en 1956).

L'accroissement le plus important de la consommation belge est celui des crevettes épluchées : de 0,1 million de kg en 1951, la vente atteint le chiffre de 0,5 million de kg en 1957. La consomma-

(15) En 1957, la consommation de viande se chiffre à 50,7 kg par habitant, l'accroissement de la consommation de viande depuis 1951 est légèrement supérieur à celui de la consommation de poisson (12,1 % ; 9,9 %) - (I.N.S.).

(16) „En fait, la consommation est surtout concentrée dans les villes et un chiffre moyen reflète mal les niveaux très différents qui caractérisent les campagnes et les villes. D'une façon générale, les communes rurales ne sont guère touchées que par les colporteurs. Les secteurs urbains de la Wallonie ont peu de goût pour le poisson et la consommation y est très réduite" (O.E.C.E., *op. cit.*, 64).

Tableau VI, 6: Evolution de la consommation de poisson, en millions de kg, 1951-57 (a).

Produits	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Poisson de fond	38,35	42,73	43,40	41,55	45,84	46,55	46,23
Hareng frais et esprot	14,22	18,48	18,86	13,95	15,54	13,10	11,13
Conserves	7,94	10,28	11,89	13,05	14,20	17,03	15,44
Mollusques et Crustacés (excepté les crevettes)	25,05	24,84	25,73	25,04	22,72	23,28	24,50
Hareng salé	13,04	11,98	11,30	10,16	11,40	11,45	11,14
Hareng fumé	0,71	0,67	0,42	0,52	0,70	0,74	0,61
Total	99,32	108,98	111,60	104,27	110,46	112,15	109,04
Crevettes non épluchées	2,33	2,85	2,17	1,78	2,29	2,57	1,31
épluchées	0,11	0,13	0,19	0,30	0,44	0,40	0,51
Consommation totale	101,76	111,96	113,97	106,35	113,19	115,13	110,86
Consommation en kg par habitant	11,70	12,85	12,95	12,00	12,72	12,86	12,37

(a) Ministère de l'Agriculture.

tion de crevettes non épluchées est restée assez stable avec une tendance à la baisse (1,3 millions de kg) ; la consommation totale de mollusques et de crustacés est en légère régression ces dernières années (24,5 millions de kg).

L'accroissement constant de la vente de conserves constitue une modification appréciable de la consommation de poisson : de 7,9 millions de kg en 1951, la consommation est passée graduellement à 15,4 millions de kg en 1957. Cet accroissement semble avoir un caractère structurel. Etant donné le peu d'importance de notre industrie de conserves par rapport à la consommation totale, il existe sans doute ici des possibilités d'étendre notre propre industrie des conserves et de favoriser ainsi à la fois l'apport national et l'industrie de transformation.

Comme on l'a déjà fait remarquer, la consommation de poisson est peu répandue en Belgique et présente des caractéristiques propres.

La consommation de poisson est la plus développée dans les régions côtières. L'habitude, la qualité et le prix jouent ici un rôle très important. A l'intérieur du pays, la consommation se concentre davantage dans les grandes villes. Outre le poisson plat, on consomme en Belgique beaucoup de cabillaud. Cette caractéristique est même à l'origine de la construction de la flotte de pêche des eaux islandaises. Sous l'influence du commerce de gros et de détail s'est formé en Belgique un préjugé selon lequel le poisson importé serait de meilleure qualité que celui de l'apport national ; de ce fait la consommation s'est partiellement orientée vers les espèces étrangères.

Au littoral, la qualité du poisson est hautement appréciée et les espèces de moindre qualité provoquent des réactions immédiates ; dans la plupart des cas cette réaction n'apparaît pas à l'intérieur du pays, où le public, généralement ignorant des qualités du poisson et habitué à du poisson de qualité inférieure, est moins exigeant que dans la région côtière. Le poisson congelé est moins apprécié par le public ; seules les communautés en font une consommation importante.

La période de grande consommation débute après les mois d'été, une fois les chaleurs passées, lorsque les pensionnats ont à nouveau ouvert leurs portes et que la population des grands centres est rentrée de vacances.

La consommation est la plus poussée durant les semaines du carême. Après Pâques vient la morte saison où la consommation de poisson diminue ; les pensionnats ferment leurs portes, la population

quitte les villes pour les vacances annuelles et les ménagères réduisent leurs achats de poisson à mesure que la température monte. L'activité touristique du littoral favorise cependant la vente de certains produits de mer, notamment la sole et la crevette. L'industrie hôtelière de l'intérieur du pays achète également davantage pendant la saison touristique. Pendant la saison des tomates, la demande de crevettes augmente ; la consommation de poisson agit aussi sur le prix des œufs, surtout pendant le carême.

En Belgique, la consommation de poisson en elle-même doit être considérée comme insuffisante<sup>17</sup>. Les causes de cette faible consommation varient d'après les endroits ; certains facteurs néanmoins se retrouvent dans l'ensemble du pays ; ce sont :

### 1. La qualité.

Les méthodes de distribution des produits de mer, souvent défectueuses en Belgique, sont cause d'une perte de qualité du poisson. Cette perte de qualité peut déjà être en cours dès le débarquement : beaucoup de bateaux sont insuffisamment équipés pour la pêche sur les fonds lointains et prêtent trop peu d'attention aux soins qu'exige le poisson à bord. A l'arrivée, le poisson subit des manipulations qui ne peuvent en améliorer la qualité. Le poisson est amené à quai dans des paniers, trié sur des tables, sorti de la glace et mis en bennes. Les dimensions de celles-ci ne correspondent pas toujours à la longueur du poisson, de sorte que les grands poissons sont blessés, ce qui diminue fortement leur valeur. Le commerçant qui prend livraison du poisson est plus attentif à la concurrence en prix qu'en qualité. Dans les établissements de commerce aussi, la manipulation pourrait être encore sensiblement améliorée. Tout ceci rend le poisson moins appétissant et enraye la consommation.

(17) L'enquête budgétaire de l'I.N.S. (décembre 1948 - novembre 1949) a démontré que dans les 227 familles ouvrières questionnées on ne dépense pour le poisson que 2,3 % des sommes payées en denrées alimentaires ; dans les 110 familles d'employés interrogées, le pourcentage s'élève à 2,6 %. Ceci correspond à une dépense de 14,4 francs par semaine, et par famille chez les ouvriers, dont 5,8 francs pour le poisson frais, et 18,3 francs par semaine et par famille chez les employés, dont 8,9 francs pour le poisson frais. La consommation de poisson par habitant en Belgique se trouve à peu près au même niveau qu'aux Pays-Bas (8,1 kg en 1956) ; elle est beaucoup plus forte en Norvège (39,3), en Suède (22,1), au Danemark (14,1) et en Allemagne Occidentale (11,0). En France et en Grande-Bretagne la consommation s'élève respectivement à 9,4 et à 9,7 kg par habitant. En général on peut dire que la consommation de poisson est forte dans les pays bien situés par rapport aux fonds de pêche.

## 2. Action insuffisante sur le marché intérieur.

Dans maintes régions du pays, notamment en Campine et en certains endroits de Wallonie, la consommation de poisson est insuffisante, parce qu'il n'y a aucune possibilité d'achat de poisson frais.

## 3. Manque de choix et d'adaptation de la consommation aux apports.

Dans la plupart des cas le détaillant ne peut prévoir d'une semaine à l'autre quelle quantité et quelle qualité lui seront demandées lors de sa prochaine vente. Il préfère donc limiter ses achats plutôt que d'encourir un risque.

## 4. Le prix élevé.

En certains endroits, le poisson frais est vendu trop cher et si l'on tient compte du coût de la préparation, il constitue une denrée alimentaire très chère.

## 5. La concurrence d'autres denrées alimentaires à bon marché et la faible consommation de protéines animales en général.

## 6. Facteurs psychologiques.

La masse ne connaît généralement ni le poisson, ni ses préparations culinaires ; elle ignore la variété et la qualité des poissons et se borne à acheter l'espèce traditionnelle le vendredi.

## 7. Propagande insuffisante par suite des limites financières de l'Association pour la Propagande en faveur de la Consommation du Poisson de Mer.

## CHAPITRE VII

### LE COMMERCE EXTERIEUR

Le commerce extérieur du poisson comprend toute une gamme de produits. En 1957, l'importation représente une valeur de 1.115,6 millions de francs ; l'exportation par contre ne se chiffre qu'à 225,7 millions de francs. Le tableau VII, 1 indique l'évolution de l'importation et de l'exportation en quantité et en valeur depuis 1938<sup>1</sup>.

Au premier coup d'œil sur le tableau VII, 1 il apparaît que la Belgique a toujours été un pays importateur de poisson. En 1938, le solde d'importation s'élevait à 58.061 tonnes soit une valeur de 125,3 millions de francs.

Après la seconde guerre mondiale, la plus grosse quantité de produits de mer a été importée en 1947 (80.810 T.), et la valeur de ces importations était aussi maximale (1.358,5 millions de francs). Cette même année, les chiffres d'exportation furent aussi les plus élevés, et le bilan des produits de mer fut le plus négatif : la différence en valeur se chiffrait à plus d'un milliard de francs belges.

Au point de vue quantité, l'importation la plus faible fut celle de 1949 (52.284 T.) ; l'importation annuelle augmenta ensuite pour s'approcher en 1957 du plafond de 1947 (76.875 T.).

L'exportation de produits de mer belges fut la plus faible en 1950 avec un total de 6.199 T. ; le volume d'exportation s'amplifia ensuite

---

(1) Ces chiffres ne tiennent pas compte de l'importation et de l'exportation de poisson d'eau douce. En 1957, l'importation de poisson d'eau douce s'élevait à 2.199 tonnes ou 88,3 millions de francs ; l'exportation n'atteignait que 108 tonnes ou 6 millions de francs. De même, l'importation et l'exportation de farine de poisson ne sont pas comprises dans ces données. En 1957, l'importation de farine de poisson s'élevait à 19.750 tonnes ou 150,2 millions de francs ; ce produit n'est pas exporté. Les chiffres d'importation et d'exportation sont donnés pour l'Union Economique belgo-luxembourgeoise.

*Tableau VII, 1 : Quantité et valeur de l'importation et de l'exportation, 1938-57.*

Années	Quantité en tonnes		Valeur en 1.000 francs		
	Impor- tation	Expor- tation	Impor- tation	Expor- tation	Solde d'im- portation
1938	69.091	11.030	174.488	49.179	125.309
1947	80.810	22.937	1.358.507	246.448	1.112.059
1948	60.710	8.221	841.502	96.497	745.005
1949	52.284	11.915	659.902	131.051	528.851
1950	59.120	6.199	757.522	110.016	647.506
1951	59.035	6.669	628.065	118.199	509.866
1952	60.376	8.482	717.939	116.999	600.940
1953	63.126	12.206	735.167	133.933	601.234
1954	65.153	16.896	824.023	156.007	668.016
1955	66.177	19.243	931.507	200.589	730.918
1956	74.806	15.200	1.100.182	248.957	851.225
1957	76.875	12.832	1.115.590	225.707	889.883

jusqu'à 19.243 T. en 1955, mais retomba à 15.200 T. en 1956 et à 12.832 T. en 1957.

Le solde des valeurs d'importation et d'exportation qui fut de 1 milliard en 1947, diminua presque de moitié en 1951 (509,9 millions de francs). Ensuite, l'accroissement de l'importation ramena le solde à 889,9 millions de francs en 1957.

Sur le marché belge, l'importation et l'exportation sont nécessaires ; en effet, malgré la diversité des apports de la flotte belge, les espèces et les quantités débarquées ne correspondent pas exactement à la structure de la consommation, de sorte que certains poissons comme le cabillaud, l'églefin et le hareng doivent être importés.

D'autres espèces moins propres à la consommation belge, comme le hareng guais, ou dont l'apport dépasse les possibilités d'écoulement sur le marché belge, doivent être exportées. L'importation comme l'exportation ont une fonction régulatrice des prix du marché et ont un rôle stimulant sur l'extension de la pêche maritime.

La nécessité d'importer et d'exporter est cependant différemment interprétée. Les producteurs contestent que l'importation apporte des poissons d'une meilleure qualité, des espèces qui manquent sur le marché ou des poissons dont on veut faire baisser le prix de vente.

D'autre part, les produits excédentaires des apports belges ne correspondent pas toujours aux besoins des pays étrangers, et l'exportation est limitée par des restrictions quantitatives et des droits d'importation prohibitifs; il faut remarquer ici que les prix belges sont plutôt élevés par rapport à ceux des pays concurrents. Enfin, la politique commerciale internationale joue un rôle important aussi bien dans l'importation que dans l'exportation<sup>2</sup>. Il faut citer à ce sujet la libéralisation du trafic commercial européen, Benelux et le Marché Commun.

### § 1. IMPORTATION

Les principaux produits importés sont, par ordre d'importance : les conserves, le poisson de fond et le hareng.

Il faut toutefois observer que le poisson frais est destiné en ordre principal à la consommation directe, tandis que le hareng est, en grande partie, destiné aux fabriques de conserves.

#### A. *Poisson de fond*

En vue de protéger notre appareil de production, l'importation du poisson de fond de moins de 40 cm fut interdite en 1932, et l'importation du poisson ne tombant pas dans cette catégorie fut contingentée. De ce fait, l'importation du poisson de fond passa de 17.230 T. en 1932 à 6.593 T. en 1938.

Après la seconde guerre mondiale, ces mesures de protection ne furent plus appliquées; l'importation atteignit de nouveau 12.753 T. en 1947, soit une valeur totale de 171,6 millions de francs. Le poisson de fond était d'origine danoise (9.185 T.), néerlandaise (2.122 T.) et norvégienne (1.142 T.).

En 1948, il n'y eut presque plus d'exportation, mais le volume de l'importation resta très élevé. Il en résulta un lock-out qui dura du 16 avril au 8 juin. Par la consignation danoise, l'importation du poisson de fond resta d'abord très élevée<sup>3</sup>; la réaction ne vint qu'après le lock-out. Au cours du 2<sup>m</sup>e semestre de l'année, l'importation du

(2) Seuls les résultats statistiques du commerce extérieur des produits de la mer sont traités dans ce chapitre; l'appendice A, 3 donne un aperçu de la réglementation d'importation et d'exportation en vigueur au 1<sup>er</sup> mai 1958 (voir p. 281-283).

(3) Pendant le lock-out le chiffre record de 1.938 T fut atteint au mois de mai; ce chiffre aurait sans doute encore été plus élevé, si l'appareil administratif du commerce d'importation avait pu s'adapter plus vite à ce subit accroissement de rythme.

poisson de fond n'atteignit plus que 1.900 T., contre 7.000 T., pendant le 1<sup>er</sup> semestre<sup>4</sup>. Il faut attribuer cet effondrement de l'importation à divers facteurs : la suppression de la consignation, l'accord avec le Danemark, la diminution de l'apport au Danemark même à cause des mauvaises conditions atmosphériques, la suppression temporaire des licences d'importation pendant les mois d'été et la remise en application de l'interdiction d'importer du poisson ne mesurant pas 40 cm. Cette interdiction fut favorable à la vente des plies, des soles et des turbots.

Le record de l'importation et l'effondrement qui le suivit sont reproduits au graphique VII, 1.

Par suite des restrictions d'importation, l'importation subit une chute considérable en 1949 et en 1950 ; le niveau le plus bas d'après guerre fut atteint en 1950 avec 2.789 T. ou 40,3 millions de francs. L'importation du Danemark tomba à 1.276 T. (16,9 millions de francs), celle des Pays-Bas à 1.013 T. (16 millions de francs). Ces restrictions furent telles qu'on se demanda si elles n'étaient pas exagérées, étant donné que le Danemark fournit surtout à la Belgique du poisson de qualité, comme le cabillaud blanc.

En 1951, l'importation prit une nouvelle ampleur et s'éleva à 3.466 T. ou 58,5 millions de francs (voir graphique VII, 1) ; cet accroissement résultait d'une plus forte importation en provenance de Grande-Bretagne<sup>5</sup> et des Pays-Bas. Ces derniers devinrent les premiers fournisseurs de poissons de fond avec un volume de 1.675 T. soit 27,5 millions de francs. L'importation du Danemark tomba à 1.052 T., dont la valeur se chiffrait cependant à 17 millions de francs.

Après 1951, le volume de l'importation continue de s'accroître. Le 1<sup>er</sup> mars 1952, le contingentement à l'importation du poisson de plus de 40 cm fut supprimé pour la Grande-Bretagne, la France et les Pays-Bas<sup>6</sup>. Par contre, dans le cadre du contingentement, les livraisons danoises furent diminuées afin de compenser partiellement l'importation de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas.

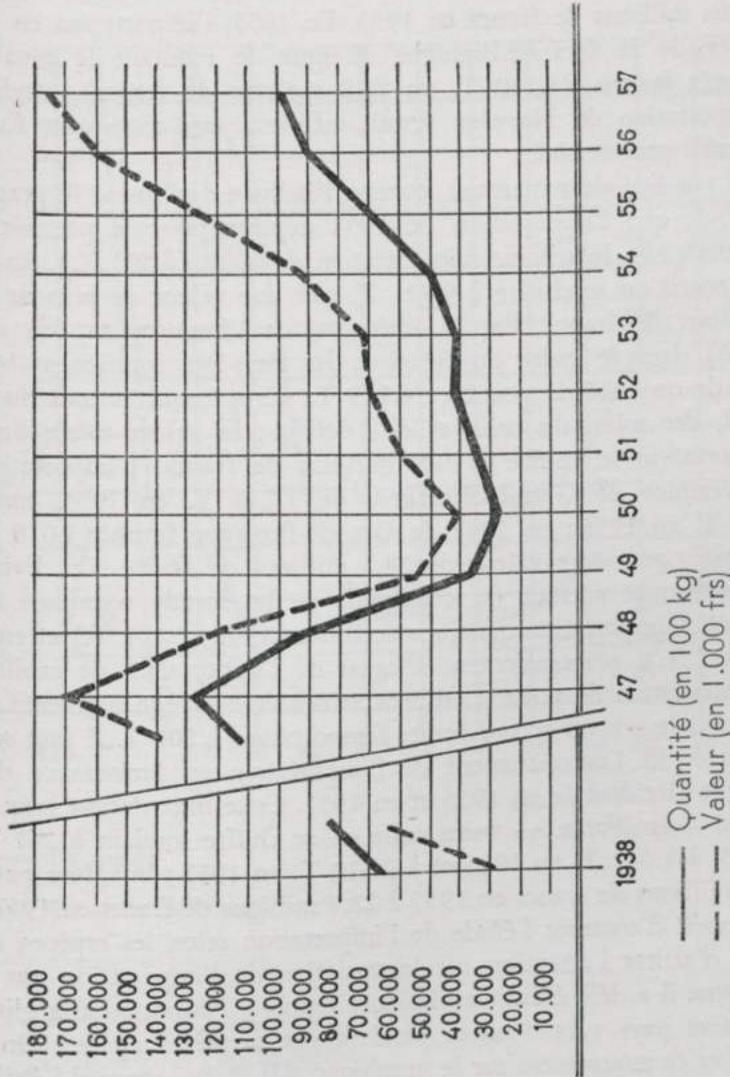
Cette limitation de l'importation danoise n'eut cependant que peu d'influence sur le volume global de l'importation. Une partie des livraisons de cabillaud blanc, qui représentait plus de la moitié de l'importation totale du poisson de fond, passa simplement du Dane-

(4) Le Danemark restait en 1<sup>ère</sup> place avec 7.086 T., la Norvège venait en second lieu (801 T.) et les Pays-Bas en 3<sup>ème</sup> (609 T.).

(5) La mise en application du „general open licence” concernait aussi bien l'importation que l'exportation.

(6) Pour les Pays-Bas, en vertu de l'accord d'Ulvenhout.

Graphique VII, 1 : Evolution de l'importation de poisson de fond, quantité et valeur, 1938-57 (a).



(a) Voir appendice VII, 1 et 2, p. 326-329.

mark aux Pays-Bas, ce qui, en plus du principe de liberté, explique les chiffres élevés de l'importation en provenance des Pays-Bas : de 2.086 T. ou 36,5 millions de francs en 1953, elle devint de 3.558 T. ou 66 millions de francs en 1955. En 1955, l'importation en provenance de la Grande-Bretagne atteignit le montant le plus élevé d'après guerre, (1.230 T. ou 27,8 millions de francs), tandis que l'importation de Norvège restait inférieure au contingent fixé par l'accord commercial.

Il y a lieu de remarquer, comme l'indique également le graphique VII, 1, que l'importation de 1955 dépasse pour la première fois depuis 1949, le volume d'importation de 1938 (6.593 T.). En 1957, l'importation se chiffre à 9.821 T. soit une valeur de plus de 178,4 millions de francs. Par la libération de l'importation (en janvier 1956) dans le cadre du Benelux, les Pays-Bas fournissent la plus grande quantité de poisson : 4.129 T., comprenant surtout du cabillaud, des soles, du colin et de l'églefin ; la valeur totale de cette importation se chiffre à 91,9 millions de francs. L'importation en provenance de Grande-Bretagne, de 1.230 T. en 1955, tombe à 869 T. en 1956 ; en 1957, la Grande-Bretagne fournit 1.018 T. de poisson, pour une valeur de 24,5 millions de francs. Ces livraisons comprennent surtout du cabillaud, de la dorade commune et du turbot. L'importation danoise s'accroît en 1956 (1.108 T.) et en 1957 (1.057 T.), principalement à cause de l'importation de cabillaud<sup>7</sup>. L'importation du poisson en provenance de Norvège augmente également et le nouvel accord limite l'importation à 800 T. Il faut surtout signaler ici l'accroissement de l'importation en provenance d'Allemagne Occidentale en 1956 et en 1957. Cette importation jusqu'alors quasi insignifiante — voire nulle — se chiffre soudain à 267 T. en 1955, à 1.642 T. en 1956 et à 2.310 T. en 1957 ; la valeur passe de 4,3 millions de francs en 1955 à 28,7 millions de francs en 1957.

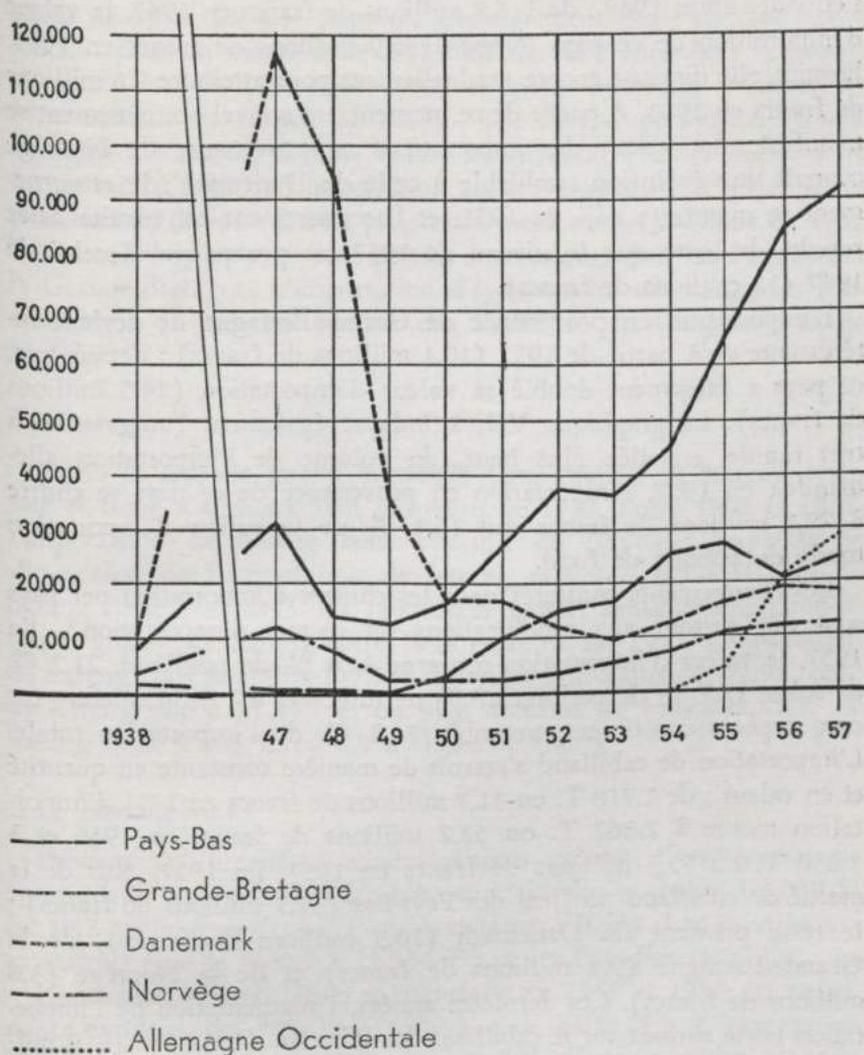
Avant d'entamer l'étude de l'importation selon les espèces, il y a lieu d'attirer l'attention sur la variation de l'importation par pays. Comme il a déjà été dit à plusieurs reprises, l'importation a glissé de certains pays vers d'autres pendant ces dernières années. On peut étudier ce mouvement sur le graphique VII, 2, qui reprend l'évolution de la valeur d'importation des 5 principaux pays depuis 1947<sup>8</sup>.

L'accroissement de l'importation en provenance des Pays-Bas est

(7) Au 1<sup>er</sup> décembre 1956, la quantité autorisée fut portée à 1.800 T., dont 900 T. pour les Pays-Bas et 900 T. pour la Belgique-Luxembourg.

(8) Ces pays ont fourni 98,6 % de l'importation totale en 1957.

Graphique VII, 2 : Importation de poisson de fond d'après le pays d'origine, en 1.000 francs, 1947-57 (a).



(a) Statistiques I.N.S.

remarquable : de 13,9 millions de francs en 1948, la valeur d'importation augmenta très sensiblement après 1950, pour atteindre 91,9 millions de francs en 1957. L'importation danoise, au contraire, s'effondre après 1948 : de 116,8 millions de francs en 1947, la valeur d'importation de ce pays tombe à 35,9 millions de francs en 1949. Ensuite, elle diminue encore graduellement pour atteindre 9,6 millions de francs en 1953. A partir de ce moment, un nouvel accroissement se manifeste. La valeur des importations en provenance de Norvège connaît une évolution semblable à celle du Danemark ; le retournement se manifeste déjà en 1951, et l'accroissement est ensuite assez rapide, de sorte que le niveau de 1957 est presque égal à celui de 1947 (12 millions de francs).

L'importation en provenance de Grande-Bretagne ne devient intéressante qu'à partir de 1951 (10,1 millions de francs) ; depuis lors, ce pays a largement doublé sa valeur d'importation (24,5 millions de francs). Le graphique VII, 2 indique également l'augmentation très rapide, signalée plus haut, du volume de l'importation allemande : en 1957, l'importation en provenance de ce pays se chiffre à 28,7 millions de francs soit 16,1 % de la valeur d'importation totale du poisson de fond.

Les changements constatés dans les chiffres d'importation par pays sont dûs surtout aux modifications du paquet d'importation<sup>9</sup>. En 1957, la valeur d'importation concerne 31,0 % de cabillaud, 21,2 % de soles, 12,7 % de perlon, 5,7 % de turbot et 4,2 % d'églefin ; ces cinq espèces constituent ensemble 74,8 % de l'importation totale. L'importation de cabillaud s'accroît de manière constante en quantité et en valeur ; de 1.718 T. ou 31,7 millions de francs en 1951, l'importation monte à 2.867 T. ou 52,2 millions de francs en 1956 et à 2.830 T. ou 55,3 millions de francs en 1957. En 1957, plus de la moitié du cabillaud provient des Pays-Bas (31,7 millions de francs) ; le reste provient du Danemark (10,3 millions de francs), de la Grande-Bretagne (9,4 millions de francs) et de la Norvège (3,6 millions de francs). Ces dernières années, l'augmentation de l'importation porte surtout sur le cabillaud des Pays-Bas (1952-57 : + 9 millions de francs) et de la Grande-Bretagne (1952-57 : + 4,2 millions de francs) ; l'importation de Norvège augmente aussi de manière considérable (1955-57 : + 1,8 millions de francs). L'importation du

(9) Ces renseignements statistiques sont fournis par le Service Central des Contingents et des Licences.

Danemark est au contraire assez variable (1951-53 : — 6 millions de francs ; 1953-57 : + 4,4 millions de francs).

L'importation de soles et de perlons ne devient intéressante qu'à partir de 1955. La sole importée exclusivement des Pays-Bas, figure soudain pour un montant de 21,3 millions de francs dans le paquet d'importation de 1955 ; en 1957, on note même un montant de 37,8 millions de francs. Le perlon, par contre, presque entièrement d'origine allemande, domine toute l'importation avec 22 millions de francs ou 76,7 % de l'importation en provenance de ce pays. L'importation de turbot s'accroît progressivement de 5,4 millions en 1951 à 10,2 millions en 1957 ; les grands fournisseurs sont les Pays-Bas et la Grande-Bretagne. L'importation d'églefin subit des variations considérables ; il provient surtout des Pays-Bas, du Danemark et de Norvège.

### B. Hareng

Après la seconde guerre mondiale l'importation de hareng frais, salé et fumé n'a plus atteint le niveau de 1938. Entre 1938 et 1957, l'importation de hareng frais s'accroît de 605 T. ; toutefois la diminution de l'importation de hareng salé (— 6.598 T.) et de hareng fumé (— 1.843 T.) fait encore baisser sensiblement l'importation globale de hareng entre 1938 et 1957. En 1957, l'importation de hareng frais se chiffre à 7.165 T. ou 39,9 millions de francs, celle de hareng salé à 11.475 T. ou 89,8 millions de francs et celle de hareng fumé à 803 T. ou 8,9 millions de francs.

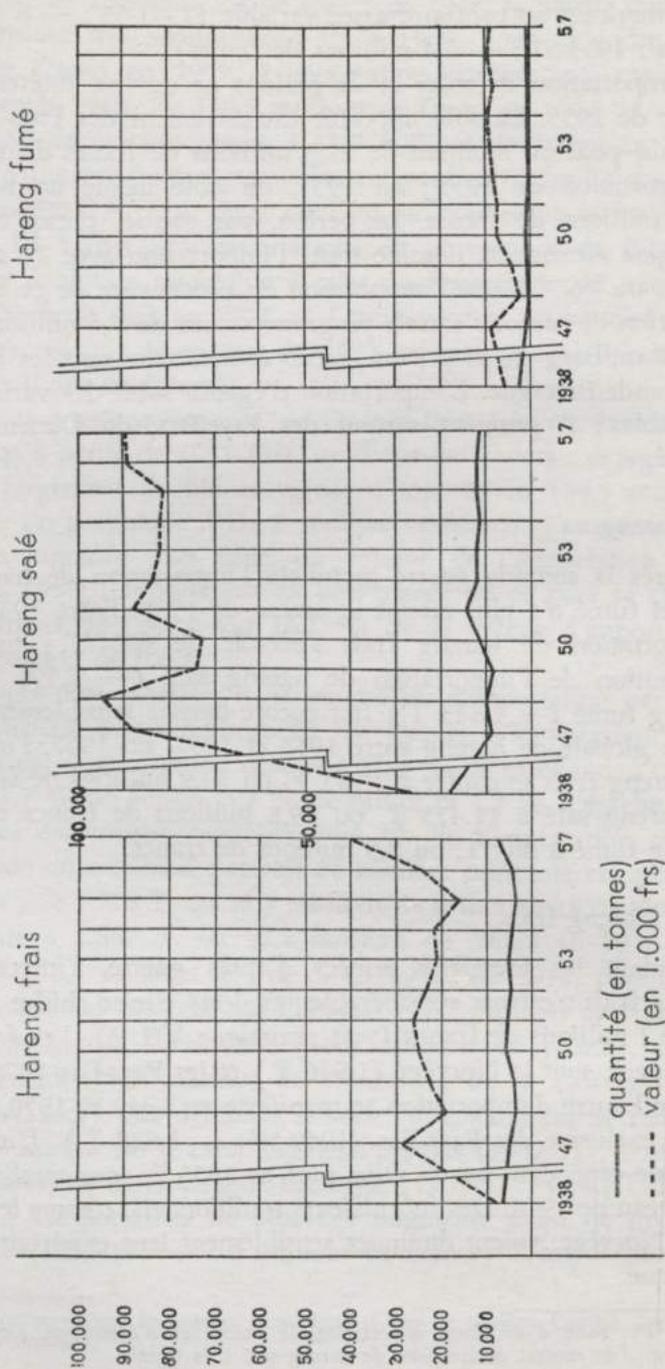
#### 1/ Hareng frais.

Pendant les premières années d'après guerre, l'importation de hareng frais n'est pas considérable ; en 1948 elle se chiffre à 3.086 T. ou 19,2 millions de francs (voir graphique VII, 3). Les fournisseurs principaux sont la Norvège (1.936 T.) et les Pays-Bas (876 T.).

Une hausse d'importation se manifeste en 1949 et 1950, en provenance exclusive des Pays-Bas (1949-50 : + 1.828 T.). L'importation diminue cependant par la suite, sauf en 1953<sup>10</sup>, pour tomber en 1955 au niveau de 1948. Des fournisseurs traditionnels, comme les Pays-Bas et la Norvège, voient diminuer sensiblement leur exportation vers la Belgique.

(10) Par suite d'une forte importation de France et d'Allemagne Occidentale, en exécution d'un contrat de livraison de hareng salé à la Russie.

Graphique VII, 3 : Importation de hareng frais, salé et fumé, quantité et valeur, 1938-57 (a).



(a) Voir appendice VII, 1 et 2, p. 326-329.

En 1956, les Pays-Bas haussent leur exportation vers la Belgique de 1.346 T., grâce aux prix élevés, au faible apport national des „Smalls” et des „Fladen” et à la pêche désastreuse de Sandettie ; entretemps, l'importation de Norvège diminue de 697 T. De ce mouvement résulte un accroissement de l'importation à 4.240 T. soit 24,1 millions de francs. En 1957, la situation continue d'évoluer dans un sens défavorable ; les apports nationaux diminuent tandis que l'importation atteint 7.165 T. ou 39,9 millions de francs. L'importation des Pays-Bas est en hausse : de 17,3 millions de francs en 1956 elle passe à 29,9 millions en 1957.

## 2/ Hareng salé.

L'importation de hareng salé en 1947 ne représente que la moitié de la quantité importée en 1938. Le chiffre d'importation minimum est de 8.860 T. en 1949 ou 73,9 millions de francs. L'année 1951 fut une année exceptionnelle avec 14.375 T. ou 87,5 millions de francs. Après 1951 se manifeste une nouvelle régression, suivie d'une stabilisation vers les 12.000 T. pendant les cinq dernières années. Par suite des variations de prix, cette stabilisation de la quantité n'empêche pas une diminution de la valeur d'importation en 1955 et un accroissement sensible en 1956 et 1957 (voir graphique VII, 3).

Le hareng salé importé est d'origine hollandaise surtout : en 1957, le hareng en provenance des Pays-Bas ne représente pas moins de 98,6 % de la quantité importée ou 98,3 % de la valeur. Les autres fournisseurs sont la Norvège (143 T.) et le Danemark (4 T.).

## 3/ Hareng fumé.

L'importation de hareng fumé tomba de 2.646 T. en 1938 à 951 T. en 1947. En 1948, elle ne représente plus que 253 T. Comme l'indique le graphique VII, 3, la diminution de quantité va de pair avec une forte baisse de la valeur d'importation. Après 1948, l'importation accuse un accroissement tel qu'en 1956 elle se chiffre à 912 T., soit une valeur de 9,8 millions de francs. Entre 1956 et 1957 cependant l'importation diminue d'environ 100 T.

Tout comme le hareng salé, le hareng fumé est originaire presque exclusivement des Pays-Bas ; en 1957 ce pays fournit 97,2 % de la valeur totale d'importation de hareng fumé. Outre les Pays-Bas, la Grande-Bretagne intervient pour une petite quantité (12 T.) et une faible valeur (0,2 millions de francs).

C. *Conserves*

La valeur d'importation des conserves de poisson se chiffre en 1957 à 509,1 millions de francs, ce qui représente 45,6 % de la valeur totale des produits de mer importés.

En 1947, des conserves de poisson ont été importées à raison de 31.000 T., pour un montant de 922,9 millions de francs ; ces niveaux n'ont plus été atteints depuis lors, comme le montre le graphique VII, 4. En 1948, la quantité et la valeur importées diminuèrent de moitié. Cette baisse se poursuivit en 1949, mais en 1950 se produisit un accroissement d'environ 3.000 T. ou 90 millions de francs. Cette hausse de l'importation s'explique par le développement excessif des achats, déclenché par le conflit de Corée. Les importations spéculatives qui en résultèrent eurent un contre-coup immédiat en 1951 ; l'importation de 16.442 T. ou 471 millions de francs en 1950 retombe à 9.919 T. ou 288,2 millions de francs en 1951. Après 1951, la courbe d'importation se redresse lentement mais de manière permanente, avec une certaine accélération en 1956 ; pour cette année l'importation se chiffre à 19.283 T. ou 576 millions de francs, mais une nouvelle régression se manifeste en 1957.

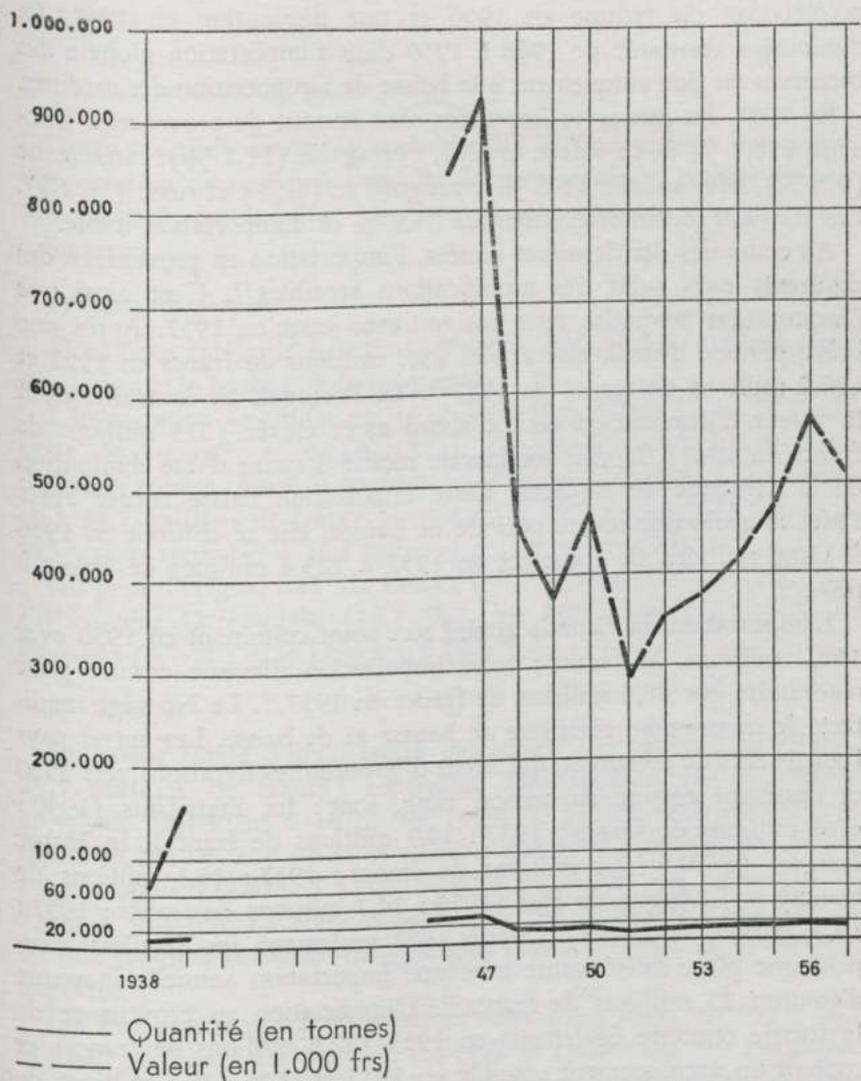
Le tableau VII, 2 reprend les différentes espèces de conserves importées. Le saumon représente la plus importante valeur d'importation, puis viennent les sardines, les mollusques et crustacés et les pilchards.

*Tableau VII, 2 : Importation de conserves, 1957 (a).*

Sortes	Quantité en tonnes	Valeur en 1.000 francs
Saumon	4.693	174.211
Sardines	3.166	100.238
Mollusques et crustacés	1.578	66.436
Pilchards	1.961	32.970
Autres	4.781	135.243
Total	16.179	509.098

(a) Source I.N.S.

Graphique VII, 4 : Importation de conserves, quantité et valeur, 1938-57 (a).



(a) Voir appendice VII, 1 et 2, p. 326-329.

La valeur d'importation de chacune des principales espèces de conserves, à l'exception des sardines, accuse une augmentation de 1948 à 1950, une chute en 1951, un lent redressement avec accélération du rythme en 1956 et une diminution en 1957. La diminution constatée de 1948 à 1950 dans l'importation globale des conserves est due uniquement à la baisse de l'importation des sardines.

En 1957, les conserves importées sont surtout de provenance japonaise (36,7 % de la valeur totale), portugaise (24,2 %), canadienne (9,5 %), néerlandaise (5,6 %), yougoslave (4 %) et russe (3,9 %). Ces six pays fournissent ensemble 83,9 % de l'importation totale.

Au cours des dix dernières années, l'importation en provenance des différents pays subit des modifications sensibles<sup>11</sup>. C'est ainsi que l'importation japonaise reste insignifiante jusqu'en 1952. Après une brève période d'essai, elle atteint 99,7 millions de francs en 1955 et 186,9 millions de francs en 1957<sup>12</sup>. Le Portugal, au contraire, dont la valeur d'importation était d'abord assez élevée (513 millions de francs en 1947), la voit tomber de moitié à cause d'une diminution de la demande de sardines. Cette importation baisse encore après 1948, et après une courte période de hausse, elle se chiffrait en 1956 à 170,6 millions de francs et en 1957 à 123,4 millions de francs à peine<sup>13</sup>.

L'importation du Canada atteint son point culminant en 1950 avec 152,7 millions de francs ; cette importation diminue ensuite pour n'atteindre que 48,4 millions de francs en 1957<sup>14</sup>. La Norvège manifeste le mouvement classique de hausse et de baisse. Les autres pays fournisseurs de conserves, qui firent d'importantes livraisons vers 1950 et passèrent ensuite au second rang, sont : les Etats-Unis (1950 : 60,6 millions de francs ; 1957 : 14,7 millions de francs), le Maroc français (1950 : 37,6 millions de francs ; 1957 : 15,3 millions de francs) et l'Afrique du Sud (1950 : 24,7 millions de francs ; 1957 : 10,9 millions de francs). Depuis 1953 seulement, les Pays-Bas occupent une place satisfaisante avec une importation annuelle moyenne d'environ 25 millions de francs<sup>15</sup>. L'importation en provenance de la Russie remonte également en 1953 (12,5 millions de francs) et connaît un accroissement sensible en 1955 et 1956 (28,5 millions de

(11) Voir appendice VII, 3, p. 330.

(12) Saumon (61,3 %) et pilchards (15 %).

(13) Sardines (65,6 %).

(14) Saumon (93,5 %).

(15) Conserves de mollusques et crustacés (52,5 %).

francs)<sup>16</sup>. Cependant, la valeur d'importation retombe en 1957, à 8,5 millions de francs environ<sup>16</sup>. De même, la Yougoslavie n'est devenue fournisseur important que depuis 1955 (1957 ; 20,2 millions de francs).

#### D. *Autres produits de mer*

Outre les trois catégories précédentes, il faut encore mentionner l'importation de quelques produits de mer spéciaux, comme le poisson préparé, les moules, les huîtres, les crevettes, l'esprot et le maquereau.

##### 1/ *Poisson préparé.*

Dans cette catégorie figure : le poisson salé, séché ou fumé, autre que l'esprot, le hareng et le maquereau.

L'importation se chiffre en 1957 à environ 3.266 T. ou 51,7 millions de francs<sup>17</sup> et est sujette à de nombreuses variations ces dernières années. Ainsi, si en 1949 le chiffre d'importation ne s'élevait qu'à 14,7 millions de francs, il montait à 29,9 millions de francs en 1952, pour retomber à 22,4 millions de francs en 1953.

Les pays d'origine sont : la France (30,7 %), la Norvège (20,7 %), l'Allemagne Occidentale (19,7 %), les Etats-Unis (13,1 %), les Pays-Bas (6,7 %) et le Danemark (6,6 %).

##### 2/ *Moules.*

La valeur totale d'importation des moules se chiffrait en 1948 à 29,5 millions de francs ; cependant l'importation de ce produit augmente fortement à partir de 1951, et atteint 58,9 millions de francs en 1957<sup>18</sup>. Il y a lieu de signaler que pour cette dernière année, l'importation (22.523 T.) ne dépasse le chiffre de 1938 que de 4.000 T. environ. La forte augmentation de la valeur d'importation est due plutôt à la hausse de prix qu'à l'accroissement de la quantité importée.

Les Pays-Bas sont les fournisseurs principaux avec, en 1957, 58,1 millions de francs soit 98,7 %. En 1950 le Danemark prit également une certaine importance avec une valeur d'importation de 8,4 millions de francs.

(16) Conserves de mollusques et de crustacés (99,4 %).

(17) Voir appendice VII, 4, p. 331.

(18) Voir appendice VII, 4, p. 331.

### 3/ *Huîtres.*

Pour les huîtres aussi, les Pays-Bas sont en fait les seuls importateurs sur le marché belge. L'importation totale se chiffrait à 35,2 millions de francs en 1948 ; elle varie fortement et atteint en 1952 un maximum de 43,9 millions de francs<sup>18</sup>. En 1957, la valeur d'importation totale se chiffre à 42,7 millions de francs. La quantité débarquée (1.531 T.) est trois fois plus importante qu'en 1938 (548 T.).

### 4/ *Crevettes.*

Il y a lieu de faire ici une distinction entre les crevettes non épluchées et les crevettes épluchées.

L'importation de crevettes non épluchées s'élevait à 583 T. pour un montant de 7,7 millions de francs en 1947. La quantité importée diminue ensuite pour tomber à 343 T. en 1956 ; en 1957 l'importation atteint de nouveau les 500 T.<sup>19</sup> Les crevettes non épluchées importées sont d'origine néerlandaise exclusivement.

L'importation de crevettes épluchées s'élevait à 158 T. en 1938. En 1953 seulement, ce niveau fut dépassé avec une importation de 194 T. pour un montant de 11,8 millions de francs. Depuis 1954 l'importation augmente soudain et en 1957 elle s'élève à 519 T. ou 47,1 millions de francs<sup>19</sup>. Les Pays-Bas sont les seuls fournisseurs de crevettes épluchées.

### 5/ *Esprot.*

L'importation d'esprot frais s'élevait à 2.590 T. en 1938. Après la seconde guerre mondiale, le chiffre d'importation baissa et n'atteignit plus que 200 T. L'importation reprit après 1952, et en 1955 elle se chiffrait à 375 T., pour un montant de 2,3 millions de francs. L'importation d'esprot doit être considérée comme un complément de l'apport national. En 1956, l'importation atteint son point culminant d'après guerre avec 1.241 T. ou 7,7 millions de francs. Cet accroissement coïncide avec une hausse de l'importation des Pays-Bas (455 T.) et l'entrée sur le marché de l'Allemagne Occidentale (596 T.) et de la Norvège 170( T.)<sup>19</sup>. En 1957, l'importation baisse de nouveau et n'atteint plus que 854 T. ou 4,4 millions de francs. Ces dernières années quelques pays tels que la Suède, la France et le Maroc français ont cessé d'importer.

(19) Voir appendice VII, 4, p. 331.

L'importation d'esprot préparé est quasi insignifiante (6 T. ou 0,1 million de francs). Les Pays-Bas en sont les seuls fournisseurs.

#### 6/ *Maquereau.*

Les données statistiques relatives à l'importation de maquereau ne sont disponibles que depuis 1954 seulement<sup>20</sup>. En 1957, l'importation de maquereau frais s'élève à 1.237 T. ou 5,8 millions de francs; 60,3 % sont en provenance des Pays-Bas et 32,9 % de la France<sup>21</sup>. Les Pays-Bas sont les seuls fournisseurs de maquereau fumé (80,9 %). L'importation totale se chiffre en 1957, à 187 T. ou 3,1 millions de francs<sup>21</sup>.

#### 7/ *Homards, langoustes et autres crustacés, coquillages et mollusques.*

Les homards, langoustes et autres crustacés, coquillages et mollusques constituent un poste d'importation considérable dont la portée s'accroît sans cesse depuis 1947 par une légère hausse de la quantité importée et une majoration importante du prix moyen. C'est ainsi qu'en 1949, l'importation se chiffrait à 638 T. pour un montant de 36,1 millions de francs; en 1957, les chiffres indiquent un tonnage de 809 T. pour 61,8 millions de francs<sup>22</sup>.

Les principaux fournisseurs sont: les Pays-Bas (56,9 %), la Grande-Bretagne (19,2 %) et la Norvège (18,2 %).

## § 2. EXPORTATION

L'exportation comprend le poisson de fond frais, le hareng, les conserves et une série d'autres produits de mer.

### A. *Poisson de Fond*

A la suite des multiples mesures de contingentement édictées par de nombreux pays depuis 1932, l'exportation belge avait fortement diminué avant la guerre mondiale; en 1938, l'exportation ne totalisait que 3.566 T. contre 7.608 T. en 1931 et 6.000 T. en 1932.

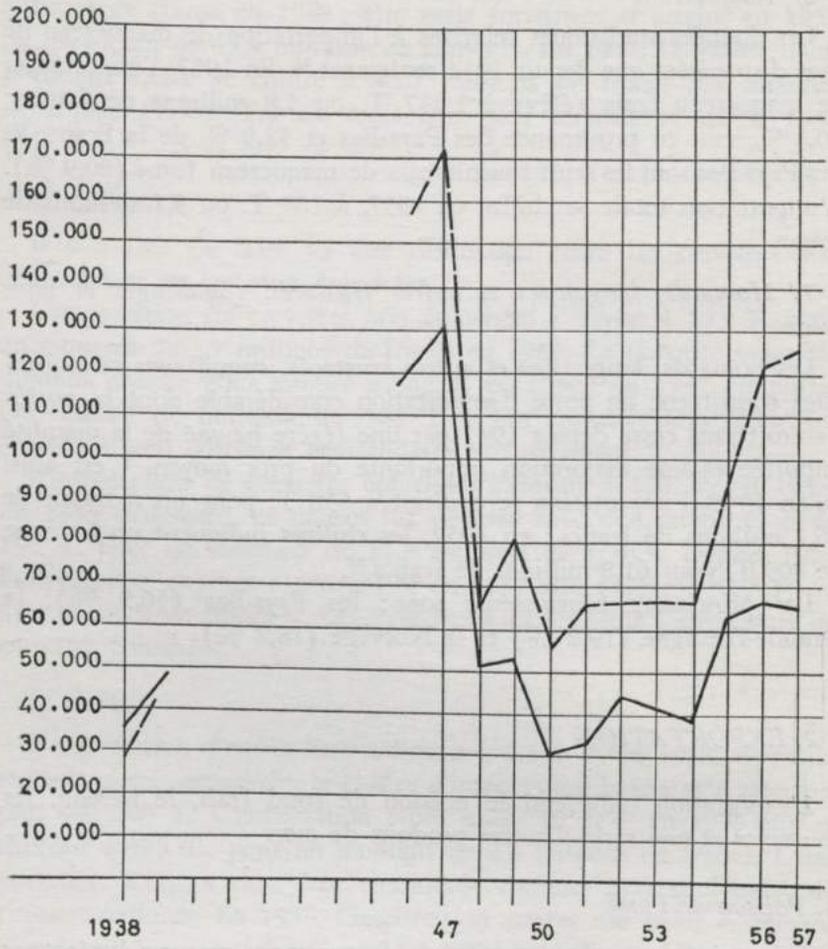
Après la seconde guerre mondiale, la Belgique put reprendre l'ex-

(20) Auparavant, le maquereau frais était classé dans la catégorie de poisson de fond, et le maquereau fumé dans la catégorie des poissons salés, séchés et fumés.

(21) Voir appendice VII, 4, p. 331.

(22) Voir appendice VII, 4.

*Graphique VII, 5 : Exportation de poisson de fond, quantité et valeur, 1938-57 (a).*



— Quantité (100 kg)  
 - - - Valeur (1.000 frs)

(a) Voir appendice VII, 1 et 2, p. 326-329.

portation assez rapidement. Les acheteurs étaient la Grande-Bretagne<sup>23</sup>, la France, l'Italie et la Suisse.

Au début de 1947, l'exportation était en forte hausse, ainsi que l'indique le graphique VII, 5 : elle se chiffrait à 13.129 T. ou 172 millions de francs. Au cours de cette année surgirent cependant des difficultés d'ordre économique et monétaire, telles que la suspension de la convertibilité de la livre, la crise du dollar et les difficultés de transfert.

Déjà au cours du dernier trimestre, tous les marchés d'exportation étaient pratiquement perdus, à l'exception de la Grande-Bretagne. Cette situation se maintint au début de 1948. En janvier et février sur un total de 1.492 T. de poisson de fond, 1.420 T. furent exportées en Grande-Bretagne.

Le 26 février 1948, la Grande-Bretagne supprima le „general open licence” et l'exportation vers ce pays fut arrêtée. Cette catastrophe donna le coup décisif au lock-out. Au cours de l'année 1948, l'exportation se limita à des livraisons insignifiantes à la Grande-Bretagne (à partir de septembre) et à la Suisse. Le marché italien fut perdu à cause de la situation défavorable des prix et de la parité du change ; l'exportation vers la France fut également interrompue.

En 1949<sup>24</sup> les chiffres d'exportation accusent une légère hausse (5.353 T. ou 80,9 millions de francs), de sérieux efforts ayant été tentés pour expédier du poisson rond en Allemagne pendant les mois les plus critiques ; la Grande-Bretagne restait cependant le plus gros acheteur avec 3.096 T. ou 47,4 millions de francs.

Nonobstant plusieurs mesures favorables à l'exportation, comme la création de l'Union Européenne des Payements et l'obtention d'un „general open licence” de la Grande-Bretagne, 1950 fut la plus mauvaise année d'exportation de l'après-guerre : l'exportation n'atteignit que 3.016 T. ou 55,6 millions de francs et fut donc inférieure au chiffre de 1938. L'exportation vers la Grande-Bretagne tomba de 3.096 T. en 1949 à 1.490 T. en 1950. L'exportation belge de poisson de fond vers la Grande-Bretagne devint marginale, car dans le cadre de la libéralisation du trafic européen ce pays octroyait plus de liberté à l'importation. De ce fait, les pays scandinaves (principalement le Danemark) et les Pays-Bas se mirent à importer des quantités consi-

(23) Les débarquements directs en Grande-Bretagne ne sont pas compris dans ces données.

(24) Après septembre 1949, la situation redeviendrait plus difficile, les concurrents directs de la Belgique se trouvant dans une position plus avantageuse à la suite d'une plus forte dévaluation.

dérables en Grande-Bretagne. La Grande-Bretagne ne s'intéressait au poisson belge que si les fournitures des pays concurrents de la Belgique devenaient insuffisantes. D'autre part, les exportateurs belges s'orientaient plutôt vers la France qui offrait de plus larges contingents d'importation et des prix meilleurs. De plus, les énormes apports de soles permirent l'épuisement intégral du contingent d'importation fixé<sup>25</sup>.

Pour la première fois depuis 1947, l'exportation vers la France augmente fortement en 1950 : de 318 T. en 1949, elle atteint 1.071 T. en 1950.

En 1950, la flotte allemande étant reconstruite, l'exportation de ce pays représentait un nouveau danger et la Belgique, par suite de la concurrence néerlandaise et scandinave, perdit le marché allemand. La Suisse<sup>26</sup> et l'Italie supprimèrent l'importation belge au bénéfice des Pays-Bas, des pays scandinaves et de l'Allemagne. La Suisse et l'Italie ne présentèrent plus aucun intérêt pour l'écoulement du poisson de fond belge<sup>27</sup>.

Malgré les difficultés économiques internationales, résultant notamment de la position créditrice de la Belgique dans l'Union Européenne de Paiement, l'exportation connaît une hausse en 1951 et s'élève à 3.364 T. ou 65,8 millions de francs. L'accroissement s'est porté très unilatéralement vers la Grande-Bretagne, tandis que l'exportation vers la France fut inférieure à celle de 1950. L'exportation vers les Pays-Bas s'accroît, mais n'atteint pas la quantité fixée dans le traité de pré-union.

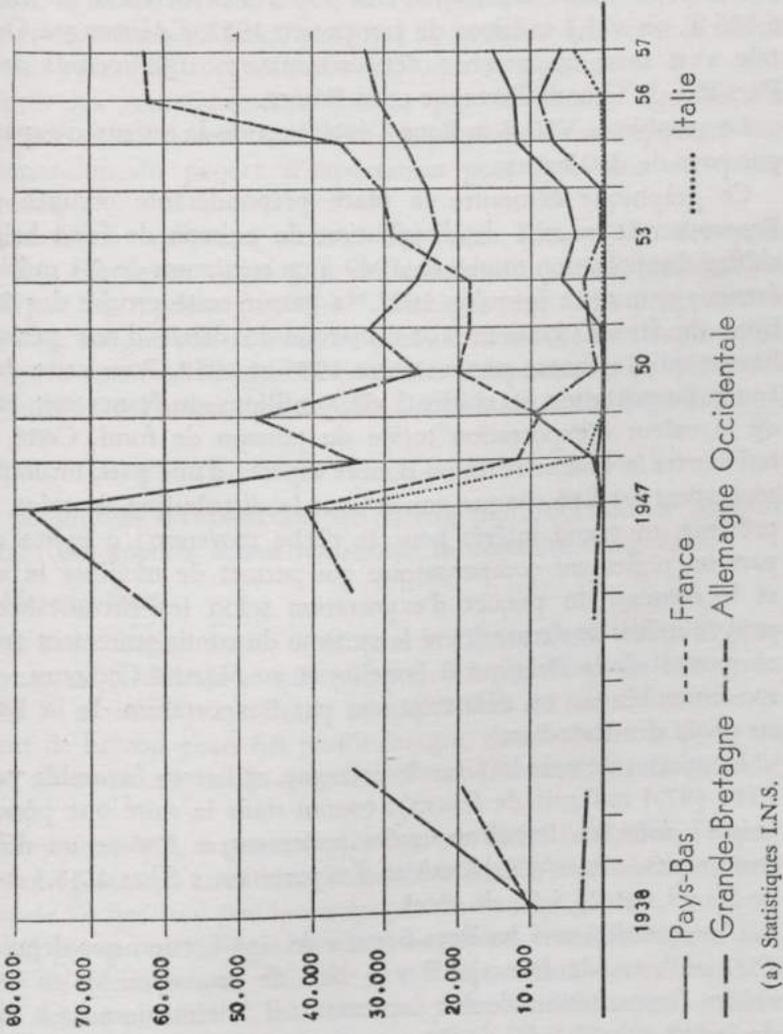
Avec la libération, en 1952, du trafic entre la Belgique et les Pays-Bas, du poisson de fond frais de plus de 40 cm., les Pays-Bas sont devenus, avec la France et la Grande-Bretagne, l'une des principales régions de vente. Cependant l'exportation vers les Pays-Bas comprend surtout du poisson d'Islande bon marché, de sorte qu'un accroissement de volume comme celui de 1952, ne signifie pas néces-

(25) Sans cette importation le marché des soles se serait complètement écroulé en 1950. On constate ici l'importance de l'exportation vers la France pour la flotte belge de pêche moyenne.

(26) En outre, espérant diminuer les prix d'hôtel et de pension, la Suisse désirait réduire la consommation de poisson. (Source : Fédération nationale de la Pêche, du Commerce et de l'Industrie, Rapport annuel 1950, 13).

(27) La position géographique de ces pays demande que l'exportation se fasse vers la fin de la semaine, de préférence le samedi. Pour cette raison, ces pays s'adressaient en ordre principal au Danemark et aux Pays-Bas, où en fin de semaine sont débarqués de grands apports précisément destinés à l'exportation. Le manque d'apport des espèces de poisson nécessaires à ce marché est également un important facteur de la régression de l'exportation belge.

Graphique VII, 6 : Exportation de poisson de fond d'après le pays de destination, en 1.000 francs, 1947-57 (a).



sairement une augmentation proportionnelle de la valeur d'exportation.

L'exportation est en hausse au cours des dernières années ; le chiffre le plus élevé depuis 1947, est atteint en 1956 avec 6.645 T. ou 121,9 millions de francs. En 1957, l'exportation se chiffre à 6.526 T. ou 125,1 millions de francs ; en 1955, l'Allemagne Occidentale s'est mise au nombre des destinataires traditionnels avec les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et la France.

Le graphique VII, 6 indique l'évolution de la valeur d'exportation par pays de destination.

Ce graphique démontre la place prépondérante occupée par la France sur le marché de distribution du poisson de fond belge. Le chiffre d'exportation tomba en 1949 à un minimum de 9,3 millions de francs ; ensuite et jusqu'en 1952, la valeur reste proche des 20 millions de francs. L'année 1953 marque le début d'une période de hausse qui s'accroît surtout entre 1955 et 1957. Pour cette dernière année l'exportation se chiffre à 62,7 millions de francs soit 50,1 % de la valeur d'exportation totale du poisson de fond. Cette exportation vers la France revêt un double aspect : d'une part, un important contingent est fixé chaque année pour la distribution de soles, ce qui présente un grand intérêt pour la pêche moyenne ; il existe d'autre part un règlement compensatoire qui permet de modifier le volume et le contenu du paquet d'exportation selon les circonstances. On peut toutefois se demander si le système du contingentement français, en passant de la Belgique à Benelux et au Marché Commun — dans son ensemble — ne désavantagera pas l'exportation de la Belgique au profit des Pays-Bas.

L'exportation vers la Grande-Bretagne, qui resta favorable jusqu'en 1949 (47,4 millions de francs), connut dans la suite une période de baisse ; dans les dernières années seulement se dessine un début de lente reprise. En 1957, la valeur d'exportation s'élève à 33,3 millions de francs soit 26,6 % du total.

L'exportation vers les Pays-Bas n'a de signification que depuis 1952 (5,9 millions de francs). Il y a lieu de remarquer qu'en 1957 le chiffre d'exportation double largement, il atteint alors 15,2 millions de francs soit 12,1 % de l'exportation totale du poisson de fond.

En 1955 l'Allemagne Occidentale se présente comme élément nouveau dans l'exportation. L'exportation vers ce pays, qui s'écroula en 1949 (9,8 millions de francs), s'est redressée en 1955 et 1956 avec une valeur de 8,8 millions de francs ou 7,2 % de l'exportation totale

de poisson de fond. Cependant, en 1957, l'exportation vers l'Allemagne Occidentale diminue en importance pour n'atteindre plus que 6,4 millions de francs ou 5,1 %.

Signalons comme fait important dans l'évolution des courants d'exportation, le retrait de l'Italie qui, en 1947, achetait pour 36,7 millions de francs de poisson de fond, ainsi que de la Suisse qui reçut la même année une valeur de 10,5 millions de francs de poisson.

D'après les renseignements fournis par le Service Central des Contingents et des Licences, ce n'est qu'au point de vue quantité que la composition du paquet d'exportation peut être plus ou moins déterminée.

L'exportation comprend surtout des soles (23,7 %), des plies (23,3 %), des colins (18,4 %), des cabillauds (8 %), des églefins (6,9 %) et des merlans (5,3 %) <sup>28</sup>. Pratiquement toute l'exportation de soles est dirigée vers la France ; plus de la moitié de l'exportation de colins va vers l'Allemagne Occidentale. L'exportation de cabillauds gagne surtout la France, l'Allemagne Occidentale et les Pays-Bas.

### B. Hareng

Les possibilités d'exportation de hareng sont fonction de l'apport national : des apports accrus renforcent la nécessité d'exporter.

#### 1/ Hareng frais.

Après avoir atteint 6.000 T. environ en 1947, dont 4.600 T. pour l'Allemagne Occidentale et 1.000 T. pour l'Italie, l'exportation tomba à 1.259 T. en 1948 par suite de la disparition du marché allemand. L'apport de hareng guais fut plutôt maigre, de sorte que la perte du marché allemand ne donna pas lieu à un effondrement du marché intérieur.

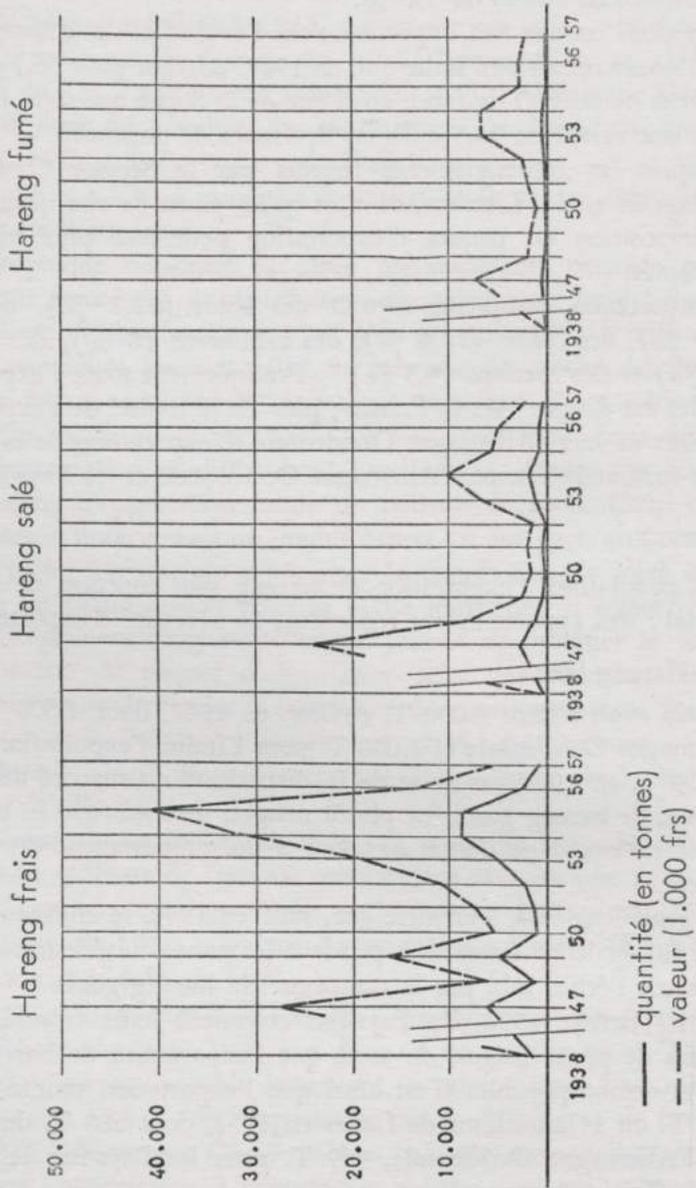
Le graphique VII, 7 montre que, sauf en 1949, le chiffre d'exportation fut également assez bas pendant les années ultérieures, surtout à cause de l'échec subi par la campagne du hareng guais.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1952, les Pays-Bas ouvraient leurs frontières aux produits de pêche belges, de sorte que l'exportation de hareng vers ce pays devint possible. C'est ainsi que l'exportation monta jusqu'à 2.339 T. ou 11,2 millions de francs en 1952, dont 680 T. de hareng pour l'Allemagne Occidentale, 969 T. pour les Pays-Bas et 651 T. pour la Tchécoslovaquie <sup>29</sup>.

(28) Moyenne de 1953-57.

(29) Autorisé, depuis 1951, comme compensation privée.

Graphique VII, 7 : Exportation de hareng frais, salé et fumé, quantité et valeur, 1938-57 (a).



(a) Voir appendice VII, 1 et 2, p. 326-329.

L'exportation augmenta encore jusqu'en 1954-55 et les principaux acheteurs furent l'Allemagne Occidentale et les Pays-Bas.

En 1954 et 1955 l'exportation atteint son maximum depuis 1938 avec environ 8.900 T. pour les deux années ; la valeur se chiffre cependant à 32 millions de francs en 1954 et à 40,7 millions de francs en 1955.

En 1956, à cause de la régression de l'apport national, l'exportation n'atteignit que le tiers des années précédentes, tant en valeur qu'en volume. Elle ne représente plus que 842 T. ou 5,1 millions de francs en 1957.

Seule l'Allemagne Occidentale garde encore quelque signification en tant que marché de distribution du hareng frais. Depuis 1952 les Pays-Bas ont également pris de l'importance. En 1955, ce pays achetait 19,6 % (8 millions de francs), mais en 1956 ce pourcentage tombait à 8,9 % (1,2 millions de francs). Outre la forte régression de l'apport, cette diminution survenue entre 1955 et 1957 peut encore être attribuée à l'extension que la pêche au hareng guais prit à Breskens ; cette extension entraînant une diminution de l'exportation belge vers les Pays-Bas, suscitait aussi la concurrence sur le marché allemand.

### 2/ Hareng salé.

Après la disparition des marchés exceptionnels, tels que la Pologne et l'Italie, dès 1947 (exception faite pour l'année 1951 : 326 T.) et jusqu'en 1953 (voir graphique VII, 7) l'exportation de hareng salé subit une baisse continue. En juillet 1953, un contrat fut signé avec un organisme d'Etat russe, „Prodintorg”, pour la fourniture de 40.000 fûts de hareng salé des Fladen ; le chiffre d'exportation s'éleva cette année-là à 1.085 T. ou 6,7 millions de francs.

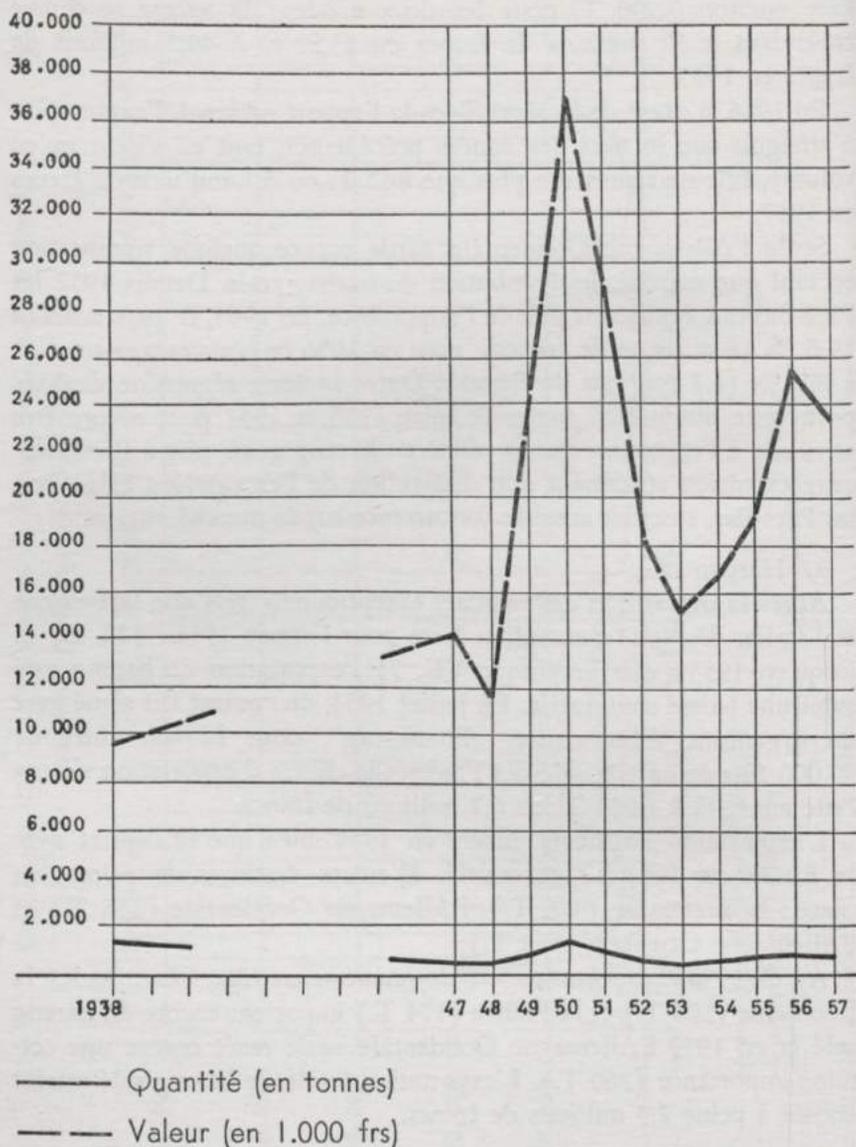
L'exportation augmenta encore en 1954, bien que le contrat avec la Russie ne fût plus renouvelé. D'autres destinataires prirent sa place : la Roumanie (478 T.), l'Allemagne Occidentale (455 T.) et l'Allemagne Orientale (564 T.).

Après 1954, l'exportation est de nouveau en régression. Seules la Roumanie (500 T.) et la France (174 T.) importent encore du hareng salé et en 1957 l'Allemagne Occidentale seule revêt encore une certaine importance (260 T.). L'exportation totale de hareng salé atteint encore à peine 2,5 millions de francs.

### 3/ Hareng fumé.

L'exportation de hareng fumé est plutôt faible ; en 1949-50 elle n'atteignit qu'environ 70 tonnes, et en 1953-54 environ 440 tonnes. En

*Graphique VII, 8 : Exportation de conserves,  
quantité et valeur, 1938-57 (a).*



(a) Voir appendice VII, 1 et 2, p. 326-329.

1957, ce chiffre tombe de nouveau à 135 T. ou 2,6 millions de francs. Plus de la moitié du volume d'exportation est destiné au Congo Belge ; la Suisse achète traditionnellement 15 T. environ par an.

### C. Conservees

En 1938, l'exportation de conservees représentait environ 1.400 T. Après la guerre, ce chiffre fut de nouveau atteint en 1950. Les autres années de la période d'après-guerre le tonnage resta sensiblement inférieur, malgré l'extension de la capacité de production des fabriques de conservees.

L'exportation des conservees se chiffrait à 11,6 millions de francs seulement en 1948, mais en 1950, elle représentait déjà 36,9 millions de francs. La baisse d'exportation qui suivit ramena la valeur à moins de la moitié (1953). Après une nouvelle hausse, l'exportation en 1957 atteint une valeur de 23,3 millions de francs (voir graphique VII, 8). Si l'exportation de conservees de poisson n'est guère importante c'est parce qu'elle est handicapée par une série de mesures protectionnistes.

Le tableau VII, 3 donne la répartition des principales conservees exportées en 1957.

Tableau VII, 3 : Exportation de conservees, 1957 (a).

Espèces	Quantité en tonnes	Valeur en 1.000 francs
Saumon	155	8.100
Sardines	235	5.131
Mollusques et crustacés	31	1.689
Pilchards	8	143
Autres	311	8.215
Total	740	23.278

Les valeurs d'exportation les plus importantes sont notées pour le saumon (34,8 %), les sardines (22 %) et les conservees de mollusques et de crustacés (7,3 %).

Dans l'évolution de la valeur d'exportation de conservees depuis

(a) Source I.N.S.

1947, l'année 1957 fournit un chiffre d'exportation favorable pour la plupart des espèces. L'exportation de saumon diminue progressivement de 1950 (12,5 millions de francs) à 1955 (3,7 millions) ; en 1956, elle augmente assez brusquement et se chiffre à 11,1 millions de francs. L'exportation de sardines présente la même tendance de forte baisse après 1950 ; cependant, entre 1955 et 1957, elle passe de 1,4 à 5,1 millions de francs.

L'exportation de conserves de mollusques et de crustacés augmente d'une manière considérable depuis 1953 : de 0,6 million de francs, elle passe à 1,5 millions de francs minimum. Seule l'exportation de pilchards subit une baisse après l'année de pointe 1955 (1,4 millions de francs) : en 1957, elle ne se chiffre plus qu'à 0,1 million de francs.

En 1957 le Congo Belge est l'acheteur principal (39 %), suivi des Pays-Bas (10,4 %), de la Jordanie (9,8 %), de l'Italie (4,9 %), de la Grèce (3,9 %) et de la Suisse (3,8 %).

Ces dernières années bon nombre de changements se sont manifestés sur les divers marchés de conserves de poisson belge<sup>30</sup>. Depuis 1952, l'exportation vers le Congo Belge a pris la plus grande importance. Alors qu'en 1949, elle ne représentait que 2,6 millions de francs, elle passait à 7,8 millions de francs en 1952 pour atteindre 9,1 millions en 1957<sup>31</sup>.

L'exportation vers les Pays-Bas se chiffrait à 10,6 millions de francs en 1950, mais entre 1952 et 1955 elle n'atteignait plus que 2 millions de francs par an.

En 1956 on assiste à un accroissement soudain de l'exportation qui atteint 7,3 millions de francs ; un écroulement suit en 1957, de sorte que l'exportation ne se chiffre plus qu'à 2,4 millions de francs<sup>32</sup>. L'exportation vers la France subit aussi une chute : de 8,4 millions de francs en 1951, elle tombe à 0,5 million de francs en 1957. Un phénomène identique se manifeste pour l'Allemagne Occidentale (1949 : 7,8 millions de francs ; 1957 : 0,2 million de francs) ; pour l'Italie (1949 : 4,1 millions de francs ; 1957 : 1,1 millions de francs), pour la Grèce (1950 : 3,8 millions de francs ; 1957 : 0,9 million de francs), pour la république de Cuba (1950 : 3,3 millions de francs ; 1957 : 0,5 million de francs) et pour la Suisse (1949 : 2,3 millions de francs ; 1957 : 0,9 million de francs).

(30) Voir appendice VII, 5, p. 332.

(31) Saumon (23,6 %) et conserves de mollusques et de crustacés (11,9 %).

(32) Saumon (62,6 %).

### D. *Autres produits de mer*

Les autres produits de mer comprennent notamment : le poisson préparé, les moules, les huîtres, les crevettes, l'esprot et le maquereau.

#### 1/ Poisson préparé.

Le poisson préparé comprend le poisson salé, séché ou fumé, autre que l'esprot, le hareng et le maquereau.

L'exportation de ce poisson s'est rapidement accrue ces dernières années : de 1,2 millions en 1947, l'exportation est passée à 14,3 millions en 1954 et à 48,5 millions en 1957<sup>33</sup>.

L'écoulement se fait principalement au Congo Belge avec un chiffre d'exportation de 31,5 millions de francs ou 64,8 % en 1957. Cependant c'est depuis 1955 seulement que l'exportation vers le Congo s'est accrue dans une forte mesure. L'exportation vers les Pays-Bas est également en progression depuis 1952 ; en 1957, elle atteint 1,4 millions de francs contre 0,7 million de francs en 1952.

#### 2/ Moules.

L'exportation de moules revêt une certaine signification depuis 1950 (0,2 millions de francs) ; depuis, elle s'accroît régulièrement et elle se chiffre à 1,8 millions de francs en 1957<sup>34</sup>. Il faut noter qu'en 1957 il n'a été exporté que 1.081 T., contre 2.754 T. en 1938.

La faible quantité exportée est destinée presque exclusivement aux Pays-Bas (93,2 %) ; de petites quantités sont écoulées vers la Suisse (3,2 %) et le Congo Belge (3,1 %).

#### 3/ Huîtres.

L'exportation d'huîtres a sensiblement diminué depuis la seconde guerre mondiale ; de 42 T. en 1938, elle est tombée en 1957<sup>34</sup> à 14 T., représentant une valeur d'exportation de 0,5 million de francs, dont 47,4 % pour la Suisse, 40,6 % pour le Congo Belge et 11,6 % pour l'Allemagne Occidentale.

#### 4/ Crevettes.

L'exportation de crevettes non épluchées est devenue considérable en Belgique. Le mouvement d'exportation a débuté en 1950 et s'est accru surtout entre les années 1955 (4,7 millions de francs) et 1956 (29,8 millions de francs)<sup>34</sup>. L'exportation s'est effondrée en 1957

(33) Voir appendice VII, 6, p. 333.

(34) Voir appendice VII, 6, p. 333.

(10,5 millions de francs) ; pratiquement toute l'exportation se fait à destination de la France (95,3 %).

L'exportation de crevettes épluchées est de moindre importance (1957 : 0,9 million de francs)<sup>34</sup>. Les principaux clients sont le Congo Belge (71,4 %) et la France (27,7 %).

#### 5/ Esprot.

L'exportation d'esprot frais est devenue insignifiante : d'environ 0,5 million de francs en 1950-51 et 0,7 million en 1953, elle est tombée à 0,09 million de francs en 1957<sup>34</sup>. Les destinataires perdus sont l'Allemagne Occidentale et les Pays-Bas.

Par contre, l'exportation d'esprot préparé a pris quelque importance ces dernières années, mais reste encore toujours bien inférieure à l'exportation d'avant-guerre<sup>34</sup>. En 1957, la valeur d'exportation s'élève à 1,7 millions de francs et les destinataires principaux sont la France (88,8 %) et le Congo Belge (7,8 %).

#### 6/ Maquereau.

Le maquereau frais et le maquereau fumé n'ont qu'une importance secondaire en tant que produits d'exportation. En 1957, ils représentent ensemble une valeur d'exportation de 0,15 million de francs seulement<sup>35</sup>.

#### 7/ Homards, langoustes et autres crustacés, coquillages ou mollusques.

L'exportation de ces produits de mer est pratiquement insignifiante ; en 1957, elle ne représente que 23 T. ou 2,8 millions de francs. Le principal acheteur est la Suisse (67 %).

### § 3. *APERÇU GENERAL DES APPORTS, DE L'IMPORTATION ET DE L'EXPORTATION*

L'étude de l'importation et de l'exportation révèle de très fortes différences par catégorie et par pays d'origine ou de destination. Il est intéressant de comparer l'importation à l'exportation et de résumer la situation par pays, pour en avoir une vue d'ensemble. Il est souhaitable de comparer aussi le commerce extérieur à l'apport national pour situer l'importance et la valeur réelles de l'importation et de l'exportation.

(35) Voir appendice VII, 6 et notice (20), p. 333 et 193.

## A. Poisson de Fond

La comparaison des apports, de l'importation et de l'exportation de poisson de fond, montre que l'apport de la flotte belge domine dans l'ensemble.

Le tableau VII, 4 indique l'apport moyen des cinq dernières années (1953-57) parallèlement aux chiffres moyens d'importation et d'exportation de poisson de fond pour la même période.

Tableau VII, 4: Apport, importation et exportation de poisson de fond, moyennes annuelles 1953-57.

	Quantité (tonnes)	Valeur (1.000 francs)
Apport	43.294	413.379
Importation	6.950	125.820
Exportation	5.510	94.876

L'apport national moyen s'élève à 43.294 T. ; cette quantité est complétée par une importation de 6.950 T. Sur les 50.244 T. mises sur le marché belge, 5.510 T. sont passées à l'exportation.

Au point de vue valeur, l'apport se chiffre à 413,4 millions de francs, l'importation à 125,8 millions de francs et l'exportation à 94,9 millions de francs. Ces chiffres font ressortir l'importance des apports, et le fait que l'importation dépasse légèrement l'exportation<sup>36</sup>.

Les proportions entre l'apport, l'importation et l'exportation varient d'après l'espèce de poisson<sup>37</sup>. Pour un apport de 9.271 T. de cabillaud, on enregistre une importation de 2.444 T. et une exportation de 403 T. Pour l'espèce de poisson qui vient en second lieu par l'importance de son apport, c'est-à-dire l'églefin (5.616 T.), l'importation et l'exportation ne se chiffrent qu'à 400 tonnes environ. Quant au colin, dont l'apport moyen est de 2.895 T., l'exportation (935 T.) dépasse

(36) Le prix moyen de l'apport peut être fixé à 9,5 francs le kg ; celui de l'exportation à 17,2 francs et celui de l'importation à 18,1 francs le kg. Il est cependant difficile de tirer des conclusions de ces chiffres du fait que dans la catégorie des poissons de fond, il existe un grand nombre d'espèces de poisson dont les prix sont fort irréguliers, calculés sur bases différentes et n'incluent pas les mêmes prestations de service.

(37) Voir appendice VII, 7 et les restrictions citées dans la notice (a), p. 334.

largement l'importation (263 T.). La proportion quantitative apport-importation est encore plus favorable pour la sole, la plie, la raie et le merlan. L'importation de ces sortes de poissons se chiffre respectivement à 10,2, 2,9, 1,7 et 1,5 % de l'apport ; les chiffres d'exportation de ces catégories s'élèvent à 26,4, 24,5, 8,5 et 7,3 %, de l'apport. Pour un apport de 958 T. de turbot l'importation annuelle moyenne est de 336 T. ; l'exportation est insignifiante (8 T.).

Il faut citer également certains produits de mer qui ne figurent pas ou se trouvent rarement dans les apports nationaux, mais dont l'importance joue un certain rôle dans le „paquet d'importation”. Parmi ces produits se trouvent : le pagel commun, l'orphie, la lotte de mer, la taupe, le perlon et le congre.

Entre 1953 et 1957, l'exportation l'emporte sur l'importation pour la plie (+ 1.032 T.), la sole (+ 732 T.), le colin (+ 672 T.), le merlan (+ 213 T.) et la raie (+ 136 T.).

#### B. Hareng

Au cours des dernières années, l'apport national moyen de hareng frais se chiffre à 12.938 T. et est complété par une importation de 4.858 T. ; il faut remarquer cependant que l'exportation s'élève à 5.252 T., soit 394 T. de plus que l'importation. Le tableau VII, 5 donne un aperçu de ces proportions en quantité et en valeur.

Tableau VII, 5 : Apport, importation et exportation de hareng, moyennes annuelles 1953-57.

	Quantité (tonnes)	Valeur (1.000 francs)
<i>Hareng frais :</i>		
apport	12.938	40.861
importation	4.858	24.599
exportation	5.252	22.055
<i>Hareng salé :</i>		
importation	12.029	84.801
exportation	937	6.000
<i>Hareng fumé :</i>		
importation	881	9.085
exportation	273	4.368

Contrairement à d'autres pays, comme les Pays-Bas, la flotte belge ne débarque pas de hareng salé. Ainsi que l'indique le tableau VII, 5, l'importation de ce produit dépasse largement l'exportation ; les cinq dernières années l'exportation ne s'élève en moyenne qu'à 937 T. ou 6 millions de francs ; l'importation au contraire se chiffre à 12.029 T. ou 84,8 millions de francs.

De même, l'importation de hareng fumé dépasse largement l'exportation. En quantité, l'importation de ces dernières années est quatre fois plus importante que l'exportation.

### C. Conserves

Le commerce extérieur de conserves est le poste le plus déficitaire de la balance commerciale du poisson. Ces dernières années, l'excédent d'importation se chiffre en moyenne à 450 millions de francs. Ces données figurent au tableau VII, 6, qui donne aussi la classification des conserves d'après leur nature.

Tableau VII, 6 : Importation et exportation de conserves, moyennes annuelles 1953-57 (a).

	IMPORTATION		EXPORTATION	
	Tonnes	1.000 francs	Tonnes	1.000 francs
<i>Conserves de Poisson :</i>				
Sardines	3.592	102.618	98	2.127
Pilchards	2.246	37.733	32	573
Saumon	4.572	157.667	144	6.379
Autres	4.205	114.803	353	8.557
<i>Conserves de Mollusques et de Crustacés</i>	1.447	57.761	37	2.314
<b>Total</b>	<b>16.062</b>	<b>470.582</b>	<b>664</b>	<b>19.950</b>

Ce tableau montre que le volume de l'importation se compose de toutes sortes de conserves figurant dans le commerce extérieur.

(a) Source I.N.S.

*D. Autres produits de mer*

Cette rubrique couvre un grand nombre de produits de mer variés qui présentent des écarts de proportion entre apport, importation et exportation.

Ainsi que le montre le tableau VII, 7 il n'existe un certain équilibre entre l'importation et l'exportation que pour le poisson préparé et les crevettes non épluchées. L'importation de poisson

*Tableau VII, 7 : Apport, importation et exportation de divers produits de mer, moyennes annuelles 1953-57.*

	APPORT		IMPORTATION		EXPORTATION	
	Tonnes	1.000 francs	Tonnes	1.000 francs	Tonnes	1.000 francs
Poisson préparé	—	—	1.720	32.901	1.559	28.505
Moules	—	—	22.081	53.346	608	960
Huîtres	—	—	1.397	41.654	14	579
Crevettes (non épluchées)	1.961	51.253	375	9.315	311	10.257
Crevettes (épluchées)	—	—	381	26.328	10	953
Esprot frais	1.336	6.409	680	3.840	137	286
Autre esprot	—	—	8	118	57	1.406
Maquereau frais	498	2.398	1.183(a)	6.365(a)	15(a)	141(a)
Autre maquereau	—	—	167(a)	2.695(a)	4(a)	78(a)
Homards, langoustes, etc.	524	6.961	724	51.657	21	2.666

(a) Moyenne 1954-57.

préparé se chiffre ces dernières années à 32,9 millions de francs ou 1.720 T. contre une exportation de 28,5 millions de francs ou 1.559 T. ; pour les crevettes non épluchées, l'importation s'élève à 9,3 millions de francs et l'exportation à 10,3 millions de francs. Pour ces derniers chiffres, il faut cependant tenir compte du fait que l'apport national s'élève à 51,3 millions et qu'il existe un important déficit, soit un surplus d'importation de 25,4 millions de francs de crevettes épluchées.

Les moules, huîtres, homards et langoustes constituent un poste d'importation très important, sans contrevalet dans l'exportation ; le solde annuel d'importation de tous ces produits se chiffre à environ 142,4 millions de francs.

Pour l'esprot (à l'exclusion de l'esprot préparé) et le maquereau, l'importation l'emporte également sur l'exportation.

\* \* \*

La répartition de l'importation et de l'exportation globales par pays d'origine et de destination indique une concentration variée du commerce<sup>38</sup>. En 1957, pas moins de 89,7 % de l'exportation étaient destinés à six pays, et 82,4 % de l'importation totale étaient fournis par six pays.

Les principaux acheteurs sont<sup>39</sup> : la France (33,5 %), le Congo Belge (21,2 %), la Grande-Bretagne (15 %), les Pays-Bas (9,7 %), l'Italie (5,4 %) et l'Allemagne Occidentale (4,9 %). Les pays importateurs sont<sup>39</sup> : les Pays-Bas (40,9 %), le Japon (16,8 %), le Portugal (11,1 %), la Norvège (5 %), le Canada (4,3 %) et l'Allemagne Occidentale (4,3 %). La comparaison des pays entre eux, en ce qui concerne l'importation et l'exportation, doit cependant être faite avec prudence : c'est ainsi que l'importation au Japon, au Portugal et au Canada porte uniquement sur les conserves, tandis que le commerce avec les autres pays comprend une plus large gamme de produits.

En 1957, la balance du poisson est fortement déficitaire avec les Pays-Bas (— 434,3 millions de francs), le Japon (— 184,9 millions de francs), le Portugal (— 123,6 millions de francs), la Norvège (— 55,3 millions de francs), le Canada (— 48,5 millions de francs), l'Allemagne Occidentale (— 36,4 millions de francs) et le Danemark (— 20,4 millions de francs). La balance est positive avec la France

(38) Voir appendice VII, 8 et VII, 9, p. 335-338.

(39) Subdivision de la valeur 1957.

(+ 48,5 millions de francs) et le Congo Belge (+ 47,8 millions de francs).

L'exportation belge vers les pays du Marché Européen se chiffre en 1957 à 120,7 millions de francs et l'importation à 531,4 millions de francs. L'important déficit de 410,7 millions de francs résulte uniquement d'une forte importation en provenance des Pays-Bas. Abstraction faite de ce partenaire beneluxien, la balance du poisson avec les autres pays du Marché Européen devient positive (23,6 millions de francs).

L'importance des Pays-Bas sur le marché belge s'est accrue d'une manière sensible depuis 1949 : de 197,6 millions de francs en 1949, l'importation s'élève à 456,2 millions de francs en 1957. L'importation en provenance d'Allemagne Occidentale connaît cependant un rythme d'accélération plus sensible : de 2,1 millions de francs en 1950, elle passe à 47,4 millions de francs en 1957. L'importation de Grande-Bretagne s'est aussi régulièrement accrue ; depuis la forte crise de 1947-48, un accroissement régulier se manifeste dans l'importation en provenance de Norvège et du Danemark. L'importation de France est très variable, et 1957 est une année de pointe.

L'exportation subit également des modifications considérables ; l'exportation vers le Congo Belge a triplé depuis 1950 et l'exportation vers les Pays-Bas a doublé depuis la même année. L'exportation vers la France qui, de 1955 à 1956, s'est accrue de 43,6 millions de francs à 98,2 millions de francs, est exceptionnelle<sup>40</sup>. Après une augmentation régulière, l'exportation vers l'Allemagne Occidentale diminue entre 1955 et 1957, de 40,4 millions de francs à 11 millions de francs. Le commerce avec la Grande-Bretagne est en progression pendant ces dernières années.

Ces considérations montrent qu'au cours des dernières années le commerce extérieur des produits de mer s'est fortement développé entre les différents partenaires, autant par l'importation que par l'exportation.

---

(40) 1957 : 75,7 millions de francs.

## CHAPITRE VIII

### BENELUX ET LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE

La pêche maritime belge, dont l'analyse s'est limitée jusqu'ici au cadre national, se voit aujourd'hui confrontée avec le Benelux déjà constitué, et avec la future Communauté Economique Européenne.

#### § 1. BENELUX

Le XII<sup>e</sup> siècle connut, aux Pays-Bas comme en Belgique, une grande activité de la pêche côtière<sup>1</sup>. Une partie de cette pêche s'orienta assez rapidement vers la pêche maritime ; à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, Willem Beukelszoon inventa un procédé de conservation du hareng, le caquage, qui créait la possibilité de préparer et de conserver à bord le hareng pêché, et autorisait ainsi de plus longs séjours en mer. Cette découverte fut à l'origine de la construction de bateaux plus grands, les „buizen”.

A cette époque, la Belgique et les Pays-Bas couraient des chances égales. Des divergences apparurent cependant vers le début de la guerre de 80 ans, alors que l'essor de la flotte de pêche néerlandaise fut stimulé par la disette menaçante et par le concours des pêcheurs flamands immigrant aux Pays-Bas ; la pêche flamande, au contraire, allait connaître un recul certain en raison des troubles internes. C'est ainsi qu'après la guerre de 80 ans, la pêche côtière seule était encore

(1) Note historique empruntée à J. H. KIEWIET DE JONGHE, *De Positie van de Nederlandse Visserij ten overstaan van Benelux*. Rapports du 4<sup>e</sup> Congrès International de la Mer, 1951, 175 et E. VROOME, *De Evolutie van de Oostendse Vissershaven*, Ostende, 1957.

pratiquée sur le littoral flamand, tandis qu'aux Pays-Bas s'était développée, à côté de la pêche côtière, une importante pêche au hareng et au poisson de fond.

Vers 1886, les Pays-Bas modernisèrent leur technique de pêche<sup>2</sup> ; à partir de 1890, le navire à vapeur fut introduit dans la pêche néerlandaise, suivi après la première guerre mondiale, — et même partiellement remplacé — par le lougre à moteur. La Belgique s'est également intéressée aux chalutiers de pêche à vapeur et à moteur. Dans les deux pays, la modernisation de l'appareil de propulsion fut suivie d'une concentration de la flotte dans certains ports : la pêche maritime néerlandaise du nord se rallia de plus en plus à Ymuiden et Scheveningen comme ports d'attache, tandis que les flottes belges de la Mer du Nord et de la pêche hauturière donnèrent la préférence à Ostende.

Etant donné les accords de Benelux, les pêches des deux pays sont cependant appelées à se compléter ; depuis 1950, une série d'accords ont été conclus dans le but d'adapter graduellement la pêche belge à celle des Pays-Bas.

Les accords relatifs à la pêche maritime au sein du Benelux sont repris ci-après.

#### *Accords.*

Le protocole de juillet 1950, résultant de l'entrevue des ministres du Benelux à Ostende, prévoyait la libération du commerce des produits de la pêche entre les trois pays à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1952. La différence entre les frais d'exploitation belges et néerlandais, due principalement à une différence de salaires et de charges sociales, fut reconnue, mais tolérée seulement jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1952 ; entre-temps, la Belgique devait s'adapter au niveau néerlandais par une rationalisation de la production et de la distribution. La commission pour l'Agriculture, le Ravitaillement et la Pêche fut chargée d'examiner les mesures devant assurer la coordination de la politique de pêche maritime dans le cadre du Benelux.

Les décisions du protocole furent prises sans consultation préalable des milieux professionnels belges, de sorte que du côté belge émanèrent de violentes critiques sur cette libération. On invoquait non seulement les différences de coûts, mais également l'absence d'orga-

(2) Vers cette époque un nouveau type de bateau fut créé, le lougre à voiles, et la pêche fut pratiquée au moyen de filets dérivants en coton.



Bateaux des classes I et II au port de Zeebrugge

Photo-shop Meertens

Bateaux de la classe I. Vue sur la minque de Nieuport



Photo Studio Leest

Cliché de la ville de Nieuport



Minque d'Ostende, intérieur

Cliché Westtoerisme

Triage du poisson à Nieuport

Photo Studio Leest



nisation et de statut professionnel du commerce de gros et de l'industrie de transformation en Belgique, ainsi que la situation favorable des Pays-Bas par rapport aux fonds de pêche. Le protocole du 9 mai 1947 comportait des mesures de protection de l'agriculture, et l'établissement des prix d'importation minima basé sur le prix coûtant du pays importateur. Aucune réglementation semblable ne fut cependant envisagée pour la pêche maritime.

Avant la fin du délai d'adaptation, des pourparlers furent engagés sur le plan professionnel entre les Pays-Bas et la Belgique, entre autres (a) par le groupement professionnel néerlandais „Groothandel” (1950) sur les conditions d'investissement et d'exploitation du commerce de poisson et de l'industrie de transformation dans le cadre du Benelux ; et (b) lors du 4<sup>e</sup> Congrès International de la Mer (du 20 au 23 juillet 1951) où les Pays-Bas jugèrent les difficultés belges minimales et mirent l'accent sur les possibilités d'Union, tandis que la Belgique exagérait les obstacles ; dans de telles conditions, ces pourparlers ne livrèrent guère de résultats pratiques.

A l'expiration du traité de 1950, les conditions d'exploitation étaient encore trop inégales entre les deux pays ; c'est pourquoi les gouvernements décidèrent de maintenir la protection. A la suite des pourparlers qui eurent lieu à Ulvenhout en février 1952, certaines concessions furent prévues dans le protocole. Les Pays-Bas renonçaient à libérer le commerce au 1<sup>er</sup> janvier 1952, tandis que la Belgique marquait son accord pour une libération partielle immédiate avant le 1<sup>er</sup> mars 1954, et pour une libération totale au 1<sup>er</sup> mars 1955. Outre le commerce de poisson salé, séché et fumé, de hareng frais et d'esprot<sup>3</sup>, le commerce de poisson de fond frais de plus de 40 cm (cabillaud, églefin et colin, originaires d'Islande) fut également libéré à partir du 1<sup>er</sup> mai 1952<sup>4</sup>.

Il n'y avait pratiquement pas de concurrence dans ce domaine : les pêches néerlandaises et belges étaient complémentaires et la Belgique avait réussi à augmenter la vente de ces espèces aux Pays-Bas. La libre importation du poisson de fond frais de moins de 40 cm et des crevettes aurait, par contre, provoqué une forte diminution des prix en Belgique, et aurait menacé gravement la rentabilité de la pêche moyenne et côtière. Les gouvernements décidèrent d'établir une protection temporaire mais dégressive, en fixant des contingents trimes-

(3) Pas d'importation réciproque de hareng frais et d'esprot entre le 1<sup>er</sup> octobre et le 15 novembre.

(4) La date du 1<sup>er</sup> mars 1952 avait été fixée précédemment.

triels, qui seraient régulièrement renouvelés jusqu'à la libération totale des échanges. Cette libération, d'abord fixée au 1<sup>er</sup> mars 1954, fut retardée jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 1956 par un „modus vivendi” signé le 27 mars 1954. Suivant le traité, les importations de crevettes étaient libérées au 1<sup>er</sup> mars 1955, cette libération fut cependant ajournée au 1<sup>er</sup> janvier 1956 et ensuite au 1<sup>er</sup> avril 1956.

Le 3 février 1958 fut signé le traité créant l'Union Economique Benelux qui ratifia les accords antérieurs dans leur ensemble.

### A. La Flotte

Une différence manifeste entre la pêche maritime néerlandaise et belge réside dans l'application de la technique de pêche. En Belgique, la flotte est en fait exclusivement organisée pour la pêche au chalut ; outre la pêche au chalut, les Pays-Bas pratiquent la pêche au moyen de la tésure (ou filet dérivant)<sup>5</sup>. La pêche au chalut néerlandaise peut être à son tour divisée en grande pêche au chalut et petite pêche au chalut, qui doit être surtout considérée comme pêche côtière<sup>6</sup>. Fait aussi partie de la pêche côtière : la pêche aux crevettes, qui constitue pour les grandes unités une activité supplémentaire à la pêche au chalut du poisson de mer frais, et fait l'activité principale des petits bateaux. Aux Pays-Bas sont encore pratiquées la pêche du „Ysselmeer”, la pêche intérieure, ainsi que la culture des huîtres et des moules<sup>7</sup>.

(5) „Lange tijd was er voor de trawlers en loggers een duidelijke scheiding van het werkterrein. Met de trawlers wordt op de zeebodem met een sleep- of trawl-net gevestigd op rond- en platvis. De loggers visten tot voor kort uitsluitend met een drijfnet, vlak onder het zeoppervlak, op haring”, la majeure partie de la prise était salée à bord et mise en tonneaux. „Reeds vóór 1940 gingen de reders er in toenemende mate toe over met de grootste trawlers, voorzien van een daarvoor speciaal geschikt trawl-net, in de tweede helft van het jaar op haring te trawlen. Anderzijds gingen de loggers-reders er toe over een groter motorvermogen in hun vaartuigen te plaatsen om een deel van het seizoen in plaats van met het drijfnet, met een trawl-net te gaan vissen.” (A. G. U. HILDEBRANDT, *Structuurveranderingen in de Visserij*, E.S. Berichten, 5 mei 1955, 435). D'ailleurs, les lougres nouvellement construits ressemblaient très fort au type du chalutier, et cette combinaison „chalutier-lougre” permet de pêcher toute l'année durant, supprimant ainsi le caractère saisonnier de la pêche pratiquée par les lougres.

(6) „De uitoefening van de kustvisserij met zeilkotters is, naarmate de motor voor de visserij bedrijfszekerder werd, langzamerhand overgegaan in de kleine zeevisserij met moderne motorkotters, waarmede zo ver uit de kust wordt gevestigd, dat de kleine stoomtrawlers der rederijen worden verdrongen.” Cette tendance s'accroît du fait que la démolition d'un certain nombre de petits chalutiers côtiers à vapeur créa de nouvelles possibilités pour les cotres modernes. „De kotters zijn als regel eigendom van de schipper. De trawlrederijen hebben dus een deel van hun terrein moeten afstaan aan de schipper-eigenaren, wier kottertype voor de kleine zeevisserij het meest rendabel schip is.” (A. G. U. HILDEBRANDT, *op. cit.*, 427).

(7) La Belgique constitue un important débouché pour ces deux derniers produits (voir importation et exportation).

Le tableau VIII, 1 indique l'évolution de la flotte de pêche maritime aux Pays-Bas et en Belgique par classe de bateaux, suivant la classification belge des navires.

*Tableau VIII, 1 : Evolution de la flotte de pêche maritime aux Pays-Bas et en Belgique, 1948-57 (a).*

Année	I	II	III	IV	V	VI	Total
<i>Pays-Bas</i>							
1948	289	161	154	73	28	25	730
1949	287	166	170	78	30	30	761
1950	276	162	182	80	32	33	765
1951	270	155	194	75	22	35	751
1952	248	151	202	82	21	31	735
1953	210	146	215	85	24	27	707
1954	156	129	228	88	28	28	656
1955	130	127	251	86	27	37	659
1956	119	126	262	91	28	40	666
1957	120	124	248	94	29	54	669
<i>Belgique</i>							
1948	210	79	113	51	10	18	481
1949	187	81	115	51	8	19	461
1950	177	78	119	53	8	9	444
1951	164	72	122	50	10	9	427
1952	160	73	121	49	12	8	423
1953	152	73	116	46	13	10	410
1954	151	74	123	47	15	11	421
1955	147	75	132	49	18	9	430
1956	132	82	133	62	18	10	437
1957	134	72	143	66	18	13	446

Il résulte de ce tableau qu'en 1957 la Belgique disposait au total de 446 unités et les Pays-Bas de 669 unités ; le tonnage total brut de la flotte belge se chiffrait à 29.229 T. et celui de la flotte néerlandaise à 66.867 T. La force motrice s'élevait à 73.663 H.P. en Belgique et à 129.898 H.P. aux Pays-Bas.

Entre 1948 et 1957, le nombre de bateaux a diminué dans les deux pays ; pendant les dix dernières années, la flotte néerlandaise a dimi-

(a) Voir le tonnage brut et la force motrice à l'appendice VIII, 1, p. 339.

nué de 61 unités et la flotte belge de 35 unités. Cependant, cette régression va de pair dans les deux pays avec un accroissement de la force motrice totale ; aux Pays-Bas, le tonnage brut augmente dans ce même laps de temps, tandis qu'une légère diminution du tonnage brut se manifeste en Belgique.

Le tonnage moyen s'accroît également dans les deux pays entre 1948 et 1957. L'accroissement est cependant plus important aux Pays-Bas (de 88 à 99 T.B.) qu'en Belgique, où il passe de 62 à 65 T.B. L'accroissement de la force motrice moyenne est aussi plus considérable aux Pays-Bas (134 à 194 H.P.) qu'en Belgique (136 à 165 H.P.)<sup>8</sup>.

La diminution du nombre d'unités et l'accroissement du tonnage brut et de la force motrice portent à déduire que ces dernières années ont vu soit une diminution du nombre de petits bateaux, soit un accroissement du nombre de grands bateaux.

En fait, les deux mouvements ont eu lieu aux Pays-Bas et en Belgique. Aux Pays-Bas, le nombre de bateaux des classes I et II diminue de 450 à 244 unités entre 1948 et 1957, tandis que le nombre d'unités des classes V et VI augmente de 53 à 83 unités. En Belgique, le nombre d'unités des classes I et II tombe de 289 unités en 1948 à 206 en 1957 ; les classes V et VI s'accroissent de 3 unités.

Dans les deux pays, on assiste également à une extension des classes III et IV, qui est cependant plus importante aux Pays-Bas (+ 115) qu'en Belgique (+ 45)<sup>9</sup>.

Dans l'ensemble, la flotte néerlandaise présente une structure d'âge des coques plus défavorable que la flotte belge<sup>10</sup>. En 1957 la plus ancienne coque néerlandaise a 60 ans, tandis que la plus vieille coque belge a 49 ans. L'âge moyen est de 25,5 ans aux Pays-Bas et de 18,8 ans seulement en Belgique. La même différence apparaît dans l'âge des machines de propulsion. Tandis que l'âge moyen des moteurs est 11,8 ans en Belgique et aux Pays-Bas, celui des machines à vapeur est de 5,5 ans en Belgique et de 36,8 ans aux Pays-Bas.

Ce vieillissement défavorable a donné lieu dans les deux pays à l'élaboration d'un programme de renouvellement soutenu par les

(8) Voir l'évolution de la force motrice et du tonnage brut, 1948-57, à l'appendice VIII, 1, p. 339.

(9) Voir l'évolution de la force motrice et du tonnage brut par classe de navires à l'appendice VIII, 1, p. 339.

(10) Les données relatives à l'âge des coques et des machines de propulsion néerlandaises sont extraites de la brochure „De Zeevisserijvloot per 1 januari 1958” - Direction des Pêches du Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et du Ravitaillement.

autorités<sup>11</sup>. Citons, en Belgique, la loi du 23 août 1948 et les arrêtés royaux du 1<sup>er</sup> mars 1958 déjà exposés antérieurement<sup>12</sup>; aux Pays-Bas, la modernisation a été stimulée par la loi sur les dommages matériels de guerre et par les prévisions de la note relative à la pêche<sup>13</sup>.

### B. Les apports

En ce qui concerne les apports, les Pays-Bas jouissent d'une position géographique plus favorable que la Belgique. En effet, les eaux côtières néerlandaises sont riches en espèces variées ainsi qu'en crevettes et permettent à la pêche néerlandaise, en raison des petites distances, de ramener les produits de mer dans des conditions optima de frais et de temps. La distance des fonds de pêche moyenne est plus faible pour les Pays-Bas que pour la Belgique.

L'apport total de la pêche néerlandaise<sup>14</sup> se chiffre à environ 237,1 millions de kg en 1957. Le poste le plus important comprend les apports de poisson pélagique qui représentent 128,4 millions de

(11) Cette intervention gouvernementale était nécessaire puisqu'aux Pays-Bas, tout comme en Belgique, la pêche moyenne et la petite pêche priment; les grands bateaux ne sont exploités que par quelques grands armements établis à Ymuiden et à Scheveningen. Etant donné cette forme d'exploitation, il est évident que ces entreprises de moyennes et petites dimensions ne peuvent supporter de fortes charges d'investissement.

(12) Voir chapitre II, § 7, p. 69.

(13) La Commission d'Assainissement de la Pêche Maritime, ou Commission Tinbergen, fut créée en 1950 dans le but d'examiner la situation de la pêche maritime et d'élaborer des propositions pour l'assainissement de la production et de la distribution. En mai 1952, la Commission communiqua un rapport au Gouvernement. En date du 1<sup>er</sup> avril 1954, un plan décennal basé sur ce rapport fut déposé à la Seconde Chambre des Etats-Généraux. La note relative à la pêche (*visserijnota*) fut examinée et approuvée en juillet 1955; elle entra en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1956.

Pour la réalisation de projets concernant la flotte (*vlootplan*), on peut obtenir aux Pays-Bas un crédit d'une valeur maximum de 75 %, dont 50 % d'emprunt à la Banque de Réparation et 25 % à couvrir par un crédit hypothécaire auprès de banques particulières. La part de la „Herstelbank” est garantie par l'Autorité, à concurrence des trois quarts, pour la somme principale et pour la rente; l'amortissement se fait en 20 ans. Cet emprunt est accompagné de facilités en matière de rente et d'amortissement. Le plan de la flotte prévoit un investissement total de 43,9 millions de florins, dont 21,9 % sont assurés par la flotte elle-même, 25 % par crédit hypothécaire auprès de banques particulières, 13,2 % par la Banque de Réparation à ses propres risques, 31,2 % par la Banque de Réparation avec garantie gouvernementale et 8,7 % par la Banque de Réparation avec réglementation spéciale de garanties gouvernementales.

(14) Ces considérations sur les apports tiennent compte de la pêche maritime aussi bien que de la pêche côtière; les apports des bateaux étrangers, de la pêche du Ysselmeer et du poisson non destiné à la consommation ne sont cependant pas repris dans ces données. La pêche maritime représente deux tiers du total des apports néerlandais et la pêche côtière, un tiers; les recettes de la pêche maritime se chiffrent cependant à plus des trois quarts du total. Il faut noter que l'importance de la pêche côtière dans les apports globaux néerlandais s'est accrue depuis 1948 de 2,6 % en quantités et de 7,6 % en recettes.

kg soit 54,2 % du total ; la part du poisson de fond s'élève à 46,7 millions, soit 19,7 % ; environ 26 % de l'apport est composé de mollusques et de crustacés. L'apport global néerlandais est tombé depuis 1953, de 278,9 à 237,1 millions de kg.

Ces données indiquent une grande différence entre la composition des apports néerlandais et belges, comme le montre d'ailleurs le tableau VIII, 2.

*Tableau VIII, 2 : Répartition des apports néerlandais et belges selon les espèces de poisson, en millions de kg, 1957 (a).*

ESPECE DE POISSON	PAYS-BAS	BELGIQUE
Poisson de fond	46,7	42,9
Poisson pélagique	128,4	4,7
Mollusques et crustacés	62,0 (b)	1,9
Total	237,1	49,5

L'apport global de poisson de fond diffère peu dans les deux pays ; en 1957, l'apport de poisson de fond représente environ 46,7 millions de kg aux Pays-Bas et 42,9 millions de kg en Belgique. La différence se manifeste dans l'apport de poisson pélagique : tandis que les Pays-Bas débarquent 128,4 millions de kg en 1957, l'apport belge ne compte que 4,7 millions de kg de poisson pélagique, soit 3,7 % seulement de l'apport néerlandais.

L'étude des espèces de poisson fait apparaître pour les deux pays certaines données parallèles et d'autres divergentes<sup>15</sup>.

#### 1) *Poisson de fond.*

En ce qui concerne le poisson de fond, les Pays-Bas débarquent un apport important d'églefin (+ 11,0 millions de kg), de colin (+ 2,7 millions de kg) et de cabillaud (+ 1,5 millions de kg), pêchés sur d'autres fonds que ceux de la Mer d'Islande, ainsi que de plies

(a) Les données de 1948-57 sont indiquées à l'appendice VIII, 2, p. 340-341.

(b) Pour la comparaison avec l'apport belge, il faut signaler que cette rubrique comprend un grand nombre de produits, dont les principaux sont : les moules destinées à la consommation (55,2 millions de kg) et les crevettes (4,4 millions de kg).

(15) Voir appendice VIII, 2, p. 340-341.

(+ 7,1 millions de kg)<sup>16</sup>, de soles (+ 1,0 million de kg) et de merlan (0,9 million de kg). En Belgique le cabillaud, l'églefin et le colin islandais (10,3 millions de kg) représentent une proportion importante de l'apport total ; cette pêche sur des fonds éloignés n'existe pratiquement pas aux Pays-Bas. La Belgique a également un apport de raies plus important que les Pays-Bas (+ 1,9 millions de kg). La quantité de turbot débarquée dans les deux pays est à peu près égale.

La Belgique et les Pays-Bas connoissent, depuis la fin de la seconde guerre mondiale, des modifications dans l'apport des diverses espèces de poisson de fond. Ainsi, la Belgique enregistre entre 1948 et 1957 une diminution de l'apport du cabillaud provenant d'autres régions que celles de la Mer d'Islande, qui tombe de 4,4 millions de kg à 3,7 millions de kg ; aux Pays-Bas l'apport augmente, pendant la même période, de 3,1 millions de kg à 5,2 millions de kg<sup>17</sup>. Il faut cependant noter ici que l'apport de cabillaud islandais s'est accru en Belgique de 3,1 millions de kg à 4,2 millions de kg, tandis qu'aux Pays-Bas cette prise s'élève à 1,0 million de kg seulement en 1950. En Belgique, la faible extension de l'apport de cabillaud résulte d'un accroissement de l'apport de la Mer d'Islande et d'une diminution de l'apport des autres fonds de pêche ; aux Pays-Bas, au contraire, l'accroissement de l'apport de cabillaud est dû uniquement à la pêche dans les régions autres que l'Islande.

Un phénomène analogue se manifeste en ce qui concerne l'apport d'églefin : les Pays-Bas ont triplé, entre 1948 et 1957, leur apport d'églefin pêché sur les fonds autres que ceux de la Mer d'Islande ; en Belgique, au contraire, cet apport diminue, mais l'apport d'églefin islandais triple entre ces deux dates. En raison de l'importance grandissante de la pêche en mer d'Islande, la Belgique s'est de plus en plus orientée vers l'apport en grande quantité d'un produit peu coûteux.

L'accroissement considérable de l'apport de soles aux Pays-Bas revêt une singulière importance pour la pêche maritime belge au sein du Benelux. De 1,4 millions de kg en 1948, l'apport monte à 4,5 millions de kg en 1957. En Belgique aussi, on constate un accroissement de l'apport de soles ; depuis 1953, l'année de pointe, (6,0 millions de kg) l'apport diminue cependant et ne représente plus que 3,5 millions de kg en 1957. Comme la sole est un produit hautement apprécié, que la

(16) Aux Pays-Bas l'apport de plies occupe la deuxième place dans la pêche maritime.

(17) Voir appendice VIII, 2, p. 340-341.

Belgique expédie traditionnellement sur les marchés français, l'accroissement de l'apport néerlandais de soles a suscité une concurrence qui, à l'avenir, pourrait entraver les exportations belges. En effet, il n'est pas impossible si le change est favorable, que l'exportation néerlandaise prenne la place de l'exportation belge.

Une quatrième différence dans l'évolution des apports de poisson réside dans l'accroissement de l'apport de merlan aux Pays-Bas ; en Belgique, cet apport a plutôt diminué au cours des dernières années.

## 2) *Poisson pélagique.*

La prépondérance des Pays-Bas dans les apports de poissons pélagiques se manifeste dans toutes les catégories<sup>18</sup>. Ainsi, l'apport belge de hareng plein ne représente en 1957 que 7,3 % de l'apport néerlandais ; pour le hareng guais, la proportion est de 0,9 %<sup>19</sup>, et pour le maquereau de 4,2 %<sup>20</sup>. De plus, les Pays-Bas débarquent en 1957 69,3 millions de kg de hareng salé, produit dont l'apport est nul en Belgique<sup>21</sup>. L'apport belge d'esprot est également inférieur à celui des Pays-Bas (— 2,1 millions de kg).

Aux Pays-Bas comme en Belgique, les apports de hareng plein et guais varient fortement depuis 1948, et manifestent une tendance à la baisse pendant ces dernières années. L'importance toujours croissante des Pays-Bas en tant que pays producteur de maquereau est à signaler dans l'évolution des espèces de poisson. Les apports réduits et invariables de maquereau en Belgique constituent un handicap pour les industries belges de transformation qui doivent recourir aux marchés étrangers pour s'approvisionner.

(18) Aux Pays-Bas le hareng est pêché au moyen de la tésure ou du chalut. La pêche à la tésure est pratiquée exclusivement par les lougres, tandis que la pêche au chalut est pratiquée par des lougres, des chalutiers et des cotres. La plus grande partie du hareng destiné à être salé, est pêchée au moyen de la tésure ; le hareng frais est pêché au chalut. Par suite des modifications dans la structure de la pêche, qui ont supprimé les différences entre les champs d'action du chalutier et du lougre, l'usage du chalut s'est étendu. Avant 1940 l'apport de hareng pêché au chalut se chiffrait à 9 millions de kg et l'apport de hareng pêché au moyen de la tésure à 87 millions de kg ; en 1957, les chiffres étaient respectivement de 54 millions de kg et 56 millions de kg (B.C.S.).

(19) Aux Pays-Bas, le hareng guais est pêché vers la fin de l'année et principalement par les cotres, dans les eaux zélandaises, ainsi que devant la côte belge et française ; dans la terminologie courante, le hareng provenant de cette pêche est appelé „Hareng de Breskens”.

(20) Voir appendice VIII, 2, p. 340-341.

(21) Les Pays-Bas ont donc un chiffre d'exportation de hareng salé très élevé. La Belgique en est un client traditionnel (voir plus loin).

### 3) *Mollusques et Crustacés.*

Comparés aux Pays-Bas, les apports de mollusques et de crustacés n'ont guère d'importance en Belgique.

L'apport de crevettes est de loin inférieur en Belgique. En 1957, 1,0 million kg de crevettes ont été pêchées en Belgique, contre 4,4 millions de kg aux Pays-Bas. L'importance plus grande de la prise néerlandaise s'explique par la situation avantageuse de ce pays vis-à-vis des fonds de crevettes. La position exportatrice de la Belgique se trouve ici devant le même problème que pour les soles.

Depuis 1949, les Pays-Bas ont encore accentué leur prépondérance dans l'apport de crevettes ; en effet, entre 1949 et 1957 l'apport néerlandais passe de 3,5 millions de kg à 4,4 millions de kg, tandis que l'apport belge tombe pendant la même période, de 1,8 millions de kg à 1,0 million de kg. En 1957, les Pays-Bas ont produit plus de 55 millions de kg de moules ; l'apport de ce produit était nul en Belgique.

\* \* \*

Il résulte de ces données que jusqu'à présent, la concurrence Belgique-Pays-Bas se limite aux produits de la pêche moyenne et côtière ; la pêche lointaine ou hauturière est sans signification aux Pays-Bas.

L'importance accrue qu'ont prise certaines espèces de poisson de fond (soles), de poisson pélagique et de mollusques et crustacés (crevettes) a largement renforcé la position concurrentielle et les possibilités d'exportation des Pays-Bas au cours des dernières années. Par rapport à la Belgique cette position concurrentielle est encore soutenue par une moyenne de prix inégale.

### *C. Structure des prix et des frais*

La structure des prix et des frais est différente dans les deux pays ; cette inégalité est renforcé par des différences en matière fiscale et par l'orientation divergente de la politique gouvernementale, dont la politique des salaires est un facteur des plus importants.

La documentation n'étant pas établie sur les mêmes bases, il est impossible de comparer les coûts dans les deux pays. L'étude des prix moyens lors des débarquements peut cependant donner quelques

précisions. Le tableau VIII, 3<sup>22</sup> indique le rapport entre les prix néerlandais et belges.

Sauf pour la plie, dont l'apport entraîne des frais plus élevés aux Pays-Bas, tous les prix de 1957 sont plus hauts en Belgique qu'aux Pays-Bas. La plus forte différence se manifeste dans le prix des crevettes, qui aux Pays-Bas n'atteint que 58 % du prix belge. Les différences sont prononcées également pour l'esprot (62 %), le hareng guais (78 %), le turbot (93 %), la sole (94 %) et le merlan (94 %).

La comparaison des différences de prix en 1950 et 1957 montre que pour la plupart des produits, les prix se sont déjà rapprochés. L'exemple le plus typique est fourni par le prix des crevettes : en 1950 il représentait aux Pays-Bas 38 % du prix belge, et en 1957, 58 %. Un mouvement inverse dans les prix du hareng guais et de l'esprot n'a que peu de signification étant donné le faible apport de ces produits

Tableau VIII, 3 : Prix des produits de mer en francs belges par kg en Belgique et aux Pays-Bas, 1950-57.

	1950			1957		
	Belgique	Pays-Bas	Pays-Bas en % de la Belgique	Belgique	Pays-Bas	Pays-Bas en % de la Belgique
Cabillaud (a)	9,9	7,2	73	9,5	9,2	97
Eglefin (b)	6,3	6,5	103	5,3	5,1	96
Plie	6,3	5,5	87	6,9	7,1	103
Turbot	18,5	13,7	74	23,0	21,4	93
Sole	18,4	16,3	89	39,7	37,4	94
Merlan	3,9	3,6	92	4,7	4,4	94
Hareng plein	3,3	2,9	88	4,2	4,0	95
Hareng guais	2,7	2,9	107	5,1	4,0	78
Hareng salé	—	3,8	—	—	5,3	—
Esprot	2,9	4,6	159	3,7	2,3	62
Maquereau	3,9	3,6	92	3,5	3,4	97
Crevettes	26,6	10,1	38	37,0	21,4	58
Moules pr. la consommat.	—	0,8	—	—	1,6	—

(22) Source : I.N.S.-C.B.S.

(a) Non compris le cabillaud islandais.

(b) Non compris l'églefin islandais.

et le fait que des prix exceptionnels influencent fortement la moyenne des prix.

En rapport avec cette étude des prix, il y a lieu de signaler ici les différences qui interviennent dans la formation des prix dans les pays de Benelux. Aux Pays-Bas tous les bateaux sont obligés de mettre leurs prises en vente dans les minques<sup>23</sup>. La vente a lieu au rabais, comme en Belgique ; toutefois, si le prix tombe en dessous d'un minimum, la vente au rabais est suspendue, ce qui n'a pas lieu en Belgique. Dans ce cas, le poisson est dirigé vers les fabriques de farine de poisson. La différence entre le prix d'achat aux usines qui fabriquent la farine et le prix minimum est supportée par un Fonds d'Egalisation, financé par une perception sur les recettes des produits de mer pouvant bénéficier du prix minimum<sup>24</sup>. En principe, la formation du prix est libre et résulte de la loi de l'offre et de la demande. Pour les espèces importantes cependant, une intervention officielle introduit un „fond" dans le marché par la création d'un système de prix minima, et la libre formation des prix n'existe qu'au delà de ce minimum. Pour la plupart des autres espèces de poisson, les armateurs fixent entre eux certains prix minima.

Parmi les espèces de poisson officiellement soumises au système des prix minima, figurent : l'églefin et le merlan de 30 cm et moins, la limande, la plie, le grondin (gris ou noir), le flet, le maquereau bâtarde, le maquereau, le hareng frais et salé<sup>25</sup>.

Les prix minima sont fixés par le „Produktschap voor vis en visprodukten" et sont établis définitivement après entente avec „l'Organisation de la Pêche" dans la „Stichting van de Nederlandse Visserij". Le Ministre de l'Agriculture, de la Pêche et du Ravitaillement contrôle le système.

Le point le plus critique du système des prix minima est la fixation même du prix. Les armateurs se plaignent du fait qu'il n'est pas toujours tenu compte de l'accroissement des frais d'exploitation ; d'autre part, les commerçants et les exportateurs se sentent défavorisés par rapport à la concurrence extérieure.

---

(23) Certaines usines de farine de poisson peuvent acheter la prise directement aux bateaux mais les formalités administratives, telles que le décompte résultant de l'écorage, doivent être remplies.

(24) Les fonds sont spécialement affectés à chaque produit ; il n'y a pas de compensation possible entre les fonds des diverses espèces de poisson.

(25) Voir les données plus précises et les prix minima à l'appendice VIII, 3, p. 342.

### D. L'importation et l'exportation

La plus forte différence qui existe entre les deux pays, en matière d'importation et d'exportation réside dans le fait que la balance commerciale des produits de mer accuse en 1957 un solde positif de 1.115,8 millions de francs aux Pays-Bas, et un solde négatif de 889,9 millions de francs en Belgique<sup>26</sup>.

Les moyennes des apports, de l'importation et de l'exportation aux Pays-Bas et en Belgique, pour les années 1953-57, sont indiquées au tableau VIII, 4.

*Tableau VIII, 4 : Apport, importation et exportation aux Pays-Bas et en Belgique, en millions de kg, moyennes annuelles 1953-57.*

	PAYS-BAS	BELGIQUE
Apport	254,5 (a)	60,8 (b)
Importation	16,1	69,2
Exportation	151,2	15,3

L'importance manifeste que revêt l'exportation dans la pêche néerlandaise est liée au volume de ses apports. En effet, bien que la consommation moyenne de poisson ne soit pas plus forte aux Pays-Bas qu'en Belgique<sup>27</sup>, les apports des années 1953-57 sont en moyenne quatre fois plus élevés qu'en Belgique. Il en résulte qu'aux Pays-Bas l'exportation est beaucoup plus importante qu'en Belgique, et que l'importation y est sensiblement moins forte.

(26) Pour les Pays-Bas comme pour la Belgique, l'importation et l'exportation de farine de poisson ne sont pas comprises dans les données ci-après. En 1957, l'importation se chiffre aux Pays-Bas à 630,5 millions de francs et en Belgique à 150,2 millions de francs ; l'exportation n'atteint que 36,7 millions de francs aux Pays-Bas, et aucune exportation n'est enregistrée en Belgique. Dans les deux pays, la balance de la farine de poisson est donc nettement négative ; 593,8 millions de francs aux Pays-Bas et 150,2 millions de francs en Belgique.

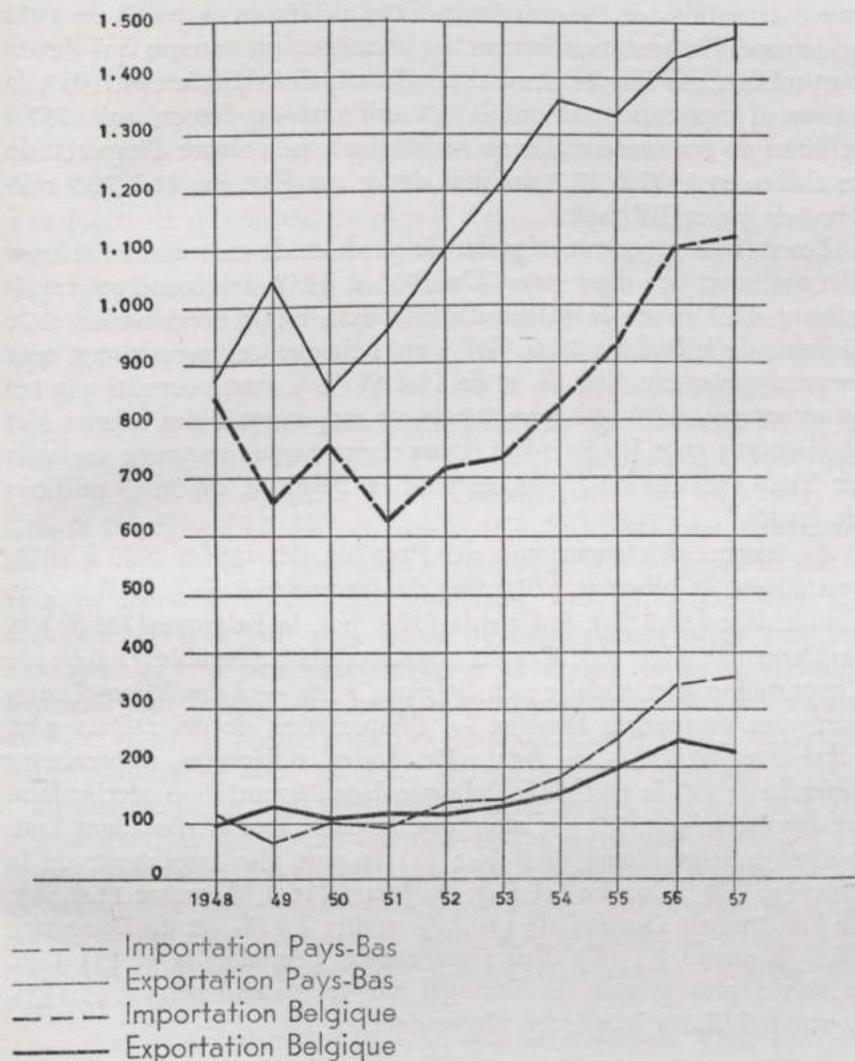
(a) Pêche maritime et côtière.

(b) Non compris les apports débarqués à l'étranger.

(27) En 1946, la consommation de poisson de mer s'élevait à 13,8 kg par tête ; elle tombe à 8,9 kg en 1957 (B.C.S.). Cette régression résulte certainement du manque de produits de mer peu coûteux et de l'abondance de substituts alimentaires tels que la viande, les œufs et le fromage offerts à la population.

Aux Pays-Bas comme dans tous les pays, la consommation est plus poussée dans les villes que dans les communes rurales. Ce phénomène est moins dû à l'insuffisance de la distribution qu'à la présence de produits agricoles considérés comme plus nourrissants (B.C.S.).

Graphique VIII, 1 : Valeur totale de l'importation et de l'exportation des Pays-Bas et de la Belgique, en millions de francs belges, 1948-57 (a).



(a) Non compris le poisson d'eau douce ; voir données statistiques (quantité et valeur) à l'appendice VIII, 4, p. 343.

Source : I.N.S., *Jaarcijfers over de Visserij*, Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et du Ravitaillement, Direction des Pêches.

Le graphique VIII, 1 donne un aperçu de l'importance du commerce extérieur des Pays-Bas et de la Belgique depuis 1948.

Il montre que l'importation néerlandaise fut fort restreinte après la seconde guerre mondiale. En 1949, l'importation ne représentait que 3,2 millions de kg ou 66,1 millions de francs. A partir de 1952 seulement, l'importation connut un accroissement continu qui devint particulièrement important au cours des dernières années. En 1957, la valeur d'importation atteint 357,7 millions de francs, soit 757,9 millions de francs de moins qu'en Belgique. Le volume d'importation se chiffre en 1957 à 17,7 millions de kg aux Pays-Bas et à 76,9 millions de kg en Belgique.

Les mêmes grandes catégories de produits de mer dominant dans l'importation des deux pays. De 1953 à 1957, les conserves représentent 46,9 % de la valeur d'importation totale néerlandaise et le poisson de mer frais 24,6 %<sup>28</sup> ; en Belgique ces proportions sont respectivement de 50,0 % et de 13,4 %<sup>29</sup>. Il faut noter ici que ces pourcentages, ainsi que les suivants, se rapportent à des valeurs fort différentes ; pour les Pays-Bas ils représentent une moyenne annuelle de 255,8 millions de francs, et pour la Belgique, de 941,3 millions de francs<sup>30</sup>.

Au nombre des fournisseurs des Pays-Bas, des années 1953 à 1957, se trouvent la Norvège (20,0 %), le Japon (16,9 %), l'Allemagne Occidentale (10,2 %), le Canada (10,1 %), la Belgique (7,8 %) et le Danemark (6,1 %). Ces six pays totalisent ensemble 71,1 % de l'importation néerlandaise ; en Belgique aussi — à condition d'invertir les partenaires Benelux — l'importation de ces mêmes pays représente 70,8 % du total. De fortes différences apparaissent cependant : (1) la part de la Belgique dans l'importation néerlandaise ne représente que 7,8 %, alors que la part des Pays-Bas dans l'importation belge atteint 40,9 % ; (2) la part plus importante de la Norvège (20 % contre 6,1 %), du Japon (16,9 % contre 11,4 %), de l'Allemagne Occidentale (10,2 % contre 2,4 %) et du Danemark (6,1 % contre 2,1 %) dans l'importation néerlandaise et (3) l'importance plus grande du Portugal sur le marché belge : 13,5 % contre 6,6 % sur le marché néerlandais.

(28) Non compris le hareng frais.

(29) Les autres produits d'importation sont pour les Pays-Bas : les crevettes, les homards et les huîtres 13,8 %, le hareng frais 5,8 %, les moules 3,8 %, le hareng préparé 0,4 % ; pour la Belgique : les crevettes, les homards et les huîtres 13,7 %, le hareng frais 2,6 %, le hareng préparé 10,0 %, les moules 5,7 %.

(30) De ce fait les données n'ont qu'une valeur relative.

Comme l'indique le graphique VIII, 1, l'exportation fut toujours considérable aux Pays-Bas. En Belgique au contraire, l'exportation n'a revêtu quelque importance que depuis peu d'années. Aux Pays-Bas l'exportation s'accroît de façon permanente depuis 1950 : de 852,4 millions de francs en 1950, elle est passée à 1.473,5 millions de francs en 1957. L'exportation totale de 1957 se chiffre à 144,5 millions de kg aux Pays-Bas et à 12,8 millions de kg seulement en Belgique. Le prix moyen par kg des produits exportés diffère dans les deux pays ; en 1957, le prix moyen d'exportation est de 10,2 francs aux Pays-Bas et de 17,6 francs en Belgique. Cette différence de prix est due surtout à la différence du contenu du paquet d'exportation. Le hareng préparé domine dans l'exportation néerlandaise (1953-57) à raison de 33,9 % ; viennent ensuite les conserves avec 20,0 %, le poisson de mer frais avec 18,8 %<sup>31</sup>, les moules avec 8,4 % et le hareng frais avec 5,7 %. En Belgique ces catégories représentent respectivement 5,4 %, 10,3 %, 49,1 %, 0,5 % et 11,4 % du paquet d'exportation<sup>32</sup>. Entre 1953 et 1957, les principaux acheteurs des Pays-Bas sont : la Belgique (27,4 %), la France (12,8 %), l'Allemagne Occidentale (10,0 %), la Russie (6,7 %), l'Allemagne de l'Est (6,3 %), la Grande-Bretagne (5,7 %) et l'Italie (5,2 %) ; ces pays achetèrent au total 74,1 % de l'exportation néerlandaise. En Belgique ils interviennent pour 68,7 % de l'exportation. Les différences sont les suivantes : (1) la part plus faible de l'exportation belge vers les Pays-Bas ; (2) la part plus élevée de la France et de la Grande-Bretagne dans l'exportation belge et (3) l'importance de l'Allemagne de l'Est et de la Russie pour l'exportation néerlandaise ; le Congo Belge constitue en outre un client intéressant de la Belgique.

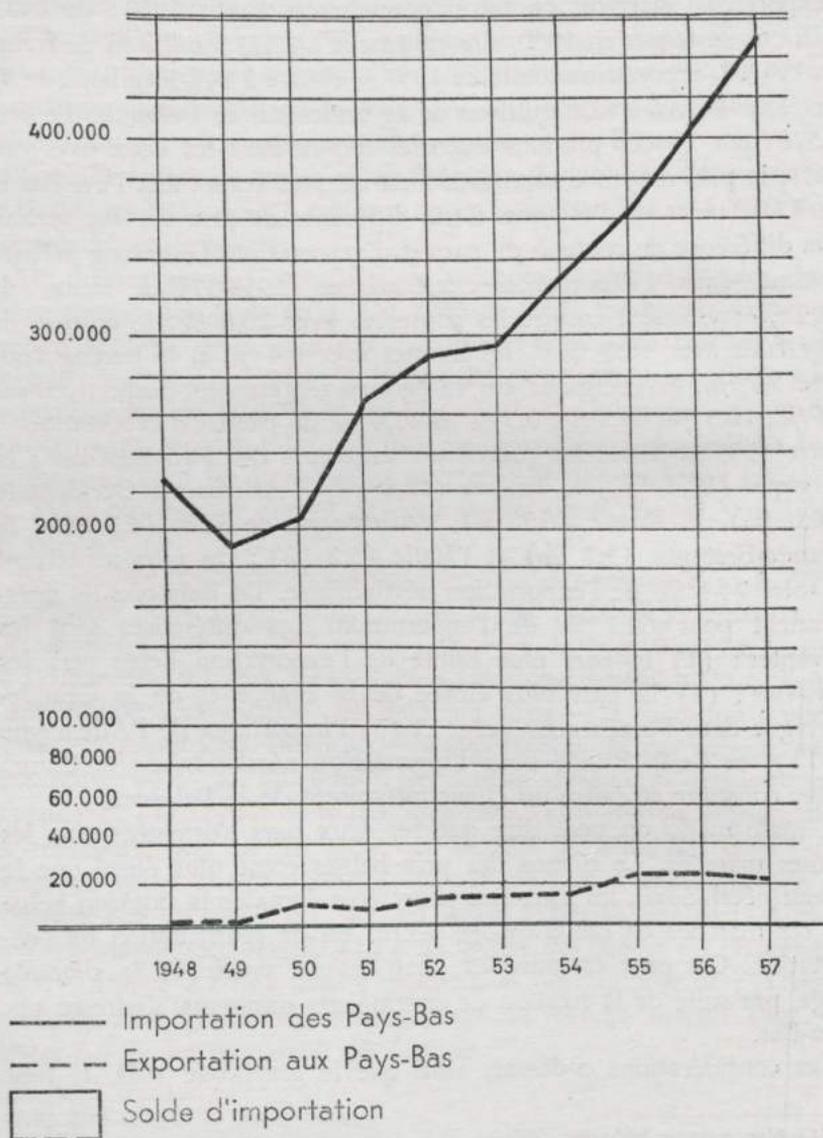
Grosso modo on peut dire que les deux pays s'orientent vers les mêmes marchés. Le niveau des prix belges étant plus élevé que le niveau néerlandais, les Pays-Bas pourraient ébranler la position belge sur ces marchés en cas d'apports accrus ou de réorientation de l'exportation. On peut craindre en effet, qu'une partie de la clientèle belge, par suite de la fixation de contingents communs, s'adresse aux Pays-Bas.

Les considérations ci-dessus, ainsi que le graphique VIII, 1, font

(31) Non compris le hareng frais.

(32) En fait il n'y a pas de contradiction entre le prix moyen de l'exportation belge cité plus haut et l'importance du poisson de fond. Les soles, qui constituent un produit hautement apprécié et très cher, représentent en effet la plus grande partie de l'exportation de poisson de fond.

*Graphique VIII, 2 : Importation et exportation belges en provenance ou à destination des Pays-Bas, en 1.000 francs, 1948-57 (a).*



(a) Voir appendice VIII, 5 et 6, p. 344-347.

Photo ville de Bruges



Zeebrugge, la minque en 1909



Zeebrugge : la minque

Photo Service Touristique, Bruges



Réparation du filet

Photo Studio Tanghe

apparaître une différence fondamentale entre les commerces extérieurs de produits de mer néerlandais et belges. Les Pays-Bas sont traditionnellement un pays d'exportation tandis que la Belgique est avant tout un pays d'importation. Ces caractères ne manquent pas d'influencer les relations commerciales réciproques des deux pays voisins. Plus haut déjà, on a constaté que la Belgique prend une importance plus grande dans l'exportation néerlandaise des produits de mer que les Pays-Bas n'en prennent dans l'exportation belge.

Le graphique VIII, 2<sup>33</sup> montre la prépondérance de l'importation des Pays-Bas vers la Belgique. En 1957, la Belgique importe pour 456,2 millions de francs de produits de mer en provenance des Pays-Bas ; la même année, l'exportation belge vers ce pays n'atteint que 21,9 millions de francs. Comme le montre également le graphique, les relations commerciales entre les deux pays ont doublé depuis 1950. L'exportation belge qui, en 1949, atteignait à peine 1,5 millions de francs, passa à 11,1 millions de francs en 1950 et augmente encore graduellement depuis 1952. L'importation néerlandaise en Belgique, qui se chiffrait déjà à 197,6 millions de francs en 1949, s'est constamment accrue depuis, et dépasse les 450 millions de francs en 1957. Aucun produit de mer importé des Pays-Bas en Belgique ne se voit exporté de Belgique vers les Pays-Bas en quantités plus importantes.

Des Pays-Bas, la Belgique importe surtout du poisson de fond, du hareng salé, des moules, des crevettes épluchées, des huîtres, des homards, des langoustes, etc., des conserves et du hareng frais. Comme l'indique le tableau VIII, 5, en 1957 le hareng salé représente 19,3 % du total, soit 88,3 millions de francs ; depuis 1950, la valeur d'importation augmente d'environ 18 millions de francs. L'importation de poisson de fond passe de 16,0 millions de francs en 1950 à 91,9 millions de francs en 1957<sup>34</sup>. Revêtent également quelque importance : (a) les moules, dont le montant passe de 16,9 millions de francs en 1950 à 58,2 millions de francs en 1957 ; (b) les huîtres (42,6 millions de francs) avec un accroissement de 8,8 millions de francs entre 1950 et 1957 ; (c) les homards, langoustes, etc. (35,2 millions de francs) qui augmentent de 12,7 millions de francs entre 1950 et 1957 ; (d) les crevettes épluchées (47,1 millions de francs) dont l'accroissement est de 42,1 millions de francs entre les années

(33) Voir page 230.

(34) En 1957 les espèces ci-après furent importantes : sole (37,8 millions de francs), cabillaud (31,7 millions de francs), turbot (4,0 millions de francs), églefin (4,4 millions de francs), plie (4,0 millions de francs).

Tableau VIII, 5 : L'importation et l'exportation belges en provenance ou à destination des Pays-Bas par espèce de poisson, en 1.000 francs, 1950-57 (a).

Sortes	1950		1953		1957	
	Importation	Exportation	Importation	Exportation	Importation	Exportation
Poisson de fond	15.992	20	36.541	4.050	1.867	15.200
Hareng frais	13.527	—	8.045	6.817	27.909	273
Hareng salé	70.507	107	81.055	135	88.291	278
Hareng fumé	7.403	—	8.602	—	8.693	—
Conserves	8.343	10.616	23.636	2.203	28.618	2.413
Poisson préparé	4.455	—	6.333	1.155	3.483	1.364
Moules	16.884	4	46.985	—	58.147	1.643
Huîtres	33.779	—	37.255	—	42.630	—
Crevettes non épluchées	6.443	—	7.101	—	13.865	480
Crevettes épluchées	4.960	—	11.504	—	47.052	—
Esprot frais	113	378	2.350	78	4.270	—
Esprot préparé	147	13	141	82	127	—
Maquereau	—	—	—	—	3.523	109
Maquereau préparé	—	—	—	—	2.519	—
Homards, etc.	22.520	—	26.051	—	35.164	117
Total	205.073	11.138	295.599	14.520	456.158	21.877

(a) Voir l'évolution depuis 1948 avec indication des quantités à l'appendice VIII, 5 et 6, p. 344-347.

1950 et 1957 et (e) les conserves qui passent de 8,3 millions de francs en 1950 à 28,6 millions de francs en 1957.

Le fait que l'importation en Belgique de produits de mer d'origine néerlandaise a doublé, depuis la création du Benelux, est dû principalement à l'accroissement sensible de l'importation de poisson de fond (+ 75 millions de francs), de crevettes épluchées (+ 42 millions de francs), de moules (+ 41 millions de francs), de conserves (+ 20 millions de francs), de hareng salé (+ 18 millions de francs) et de homards, langoustes, etc. (+ 13 millions de francs).

La Belgique exporte surtout vers les Pays-Bas du poisson de fond et des conserves. L'exportation du poisson de fond vers les Pays-Bas, qui fut insignifiante jusqu'en 1953, augmente en 1954 pour atteindre 15,2 millions de francs en 1957, soit 69,5 % du total<sup>35</sup>. Les conserves ont été exportées en 1950 pour un montant exceptionnel de 10,6 millions de francs ; en 1956, elles ont atteint le chiffre de 7,3 millions de francs, alors que pendant les autres années d'après guerre, elles représentaient à peine 2 millions de francs. L'accroissement de l'exportation de la Belgique vers les Pays-Bas peut donc être attribué dans une très large mesure à l'augmentation de l'exportation de poisson de fond.

En fait, les relations commerciales entre les deux pays se sont sensiblement développées depuis 1950, l'année qui vit la création du Benelux. L'exportation belge vers les Pays-Bas s'accrut de 10,8 millions de francs, cependant que l'importation belge d'origine néerlandaise augmenta de 251,1 millions de francs. Etant donné l'accroissement simultané de l'exportation belge vers le Congo Belge, la part relative attribuée aux Pays-Bas dans l'exportation totale ne fut pas modifiée (10 %) ; en tant que fournisseurs de la Belgique, les Pays-Bas virent passer leur importance de 27,0 % à 40,9 % entre 1950 et 1957.

#### *E. Industries de transformation de poisson et distribution*

Il existe aux Pays-Bas les mêmes industries de transformation qu'en Belgique, à savoir des saurseries, des sècheries, des entreprises de saumurage, des fabriques de conserves, des fabriques de farine de poisson et des installations de réfrigération<sup>36</sup>. Les industries de

(35) En 1956 les espèces ci-après furent importantes : sole (3,2 millions de francs), plie (2,6 millions de francs), cabillaud (1,6 millions de francs et églefin (1,3 millions de francs).

(36) La Note de Pêche (Visserijnota) met l'accent sur l'importance de l'industrie

transformation du poisson sont principalement localisées à Ymuiden, Katwijk, Scheveningen, Vlaardingén et aux environs du Ysselmeer.

La capacité de transformation des saurisséries s'élève en 1957 à 23,5 millions de kg, celle des entreprises de saumurage à 10,8 millions de kg, celle des fabriques de conserves à 19,7 millions de kg et celle des fabriques de farine de poisson à 36,8 millions de kg<sup>37</sup>.

Les industries néerlandaises de transformation du poisson ont sur les industries belges un sérieux avantage : en effet, elles trouvent toutes les matières premières dans l'apport national, tandis qu'en Belgique leur approvisionnement dépend souvent de l'étranger. Après la seconde guerre mondiale, les industries de transformation du poisson ont pu se développer aux Pays-Bas, grâce à une large compréhension de l'Autorité centrale. L'industrie des conserves surtout fut protégée ; de ce fait elle a vu passer sa production de 7,4 millions de kg en 1946 à 19,7 millions de kg en 1957.

Etant donné le niveau inférieur des coûts aux Pays-Bas — dû à l'ensemble du système de la politique économique et fiscale — le statut professionnel et la loi d'établissement, certaines frictions se sont manifestées au sein des industries de transformation du poisson et du commerce de gros.

Afin de résoudre ces difficultés, des pourparlers furent engagés au mois d'avril 1950 entre le commerce de gros et l'industrie des deux pays. Les deux parties acceptèrent notamment<sup>38</sup> : (i) que des mesures identiques à celles des Pays-Bas soient prises en Belgique en ce qui concerne la réglementation d'admission et les modalités d'organisation du commerce de gros, des saurisséries, des entreprises de saumurage et des fabriques de conserves ; (ii) que pendant la période de préparation des mesures nécessaires en Belgique, il soit interdit aux sujets néerlandais de s'établir en Belgique et aux belges de s'établir aux Pays-Bas en tant que grossistes de poisson, saurisseurs, entrepreneurs de saumurage ou fabricants de conserves de poisson. Ces résolutions furent soumises à l'Autorité compétente, mais restèrent sans suite.

La possibilité d'infiltration unilatérale des Pays-Bas sur le marché

---

de transformation du poisson pour l'exportation néerlandaise. En vue d'améliorer l'outillage de ces entreprises et de permettre les investissements nécessaires à cette fin, des crédits de la Banque de Réparation, garantis par l'Autorité pour un montant de fl. 2,5 millions, furent prévus.

(37) B.C.S.

(38) Fédération Nationale de l'Industrie de la Pêche, du Commerce et de l'Industrie du Poisson, Rapport annuel 1950, 32-33.

belge existe donc toujours ; c'est d'ailleurs une difficulté qui se présente dans tous les secteurs du commerce et qui s'accroîtra à l'avenir au sein de la Communauté Economique Européenne. Il faut cependant signaler le fait que la structure des coûts s'est uniformisée dans les pays du Benelux au cours des dernières années.

Les Pays-Bas se développent également dans le secteur de la distribution ; afin d'étendre et d'améliorer le réseau de distribution, ils eurent recours au „Fonds Moody”. Ce fonds prévoit un crédit pour l'amélioration des installations des poissonneries, le développement des connaissances professionnelles, la modernisation des méthodes de vente (entre autre par l'amélioration de la chaîne du froid), la mise au point des méthodes de débarquement à bord des bateaux, et la création d'un centre de démonstration. Un crédit de 1,5 millions de florins a été prévu pour la réalisation de ce programme. L'expérience du „Fonds Moody” eut pour résultat de stimuler en premier lieu la distribution des produits congelés. En effet, les épiceries ont davantage profité de ces crédits que les poissonneries.

\* \* \*

Cette brève analyse de la pêche dans les pays du Benelux a prouvé que la pêche est plus importante aux Pays-Bas qu'en Belgique et que les apports sont différemment orientés dans les deux pays : l'apport de poisson pélagique, ainsi que des mollusques et crustacés domine aux Pays-Bas, tandis qu'en Belgique le poisson de fond l'emporte.

Par la libération des relations commerciales, les Pays-Bas sont plus favorisés que la Belgique ; la structure des prix, l'organisation du marché et l'importance de l'apport renforcent la concurrence des Pays-Bas à l'égard de la Belgique.

## § 2. COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE

Le 25 mars 1957, le traité instituant la Communauté Economique Européenne fut signé à Rome par les différents partenaires. Les pays qui ont adhéré à la C.E.E. sont : la Belgique, l'Allemagne Occidentale, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas.

Le but de cette nouvelle Communauté est de promouvoir par la création d'un marché commun et par un ajustement graduel de la politique économique des Etats-Membres, le développement harmonieux de l'activité économique à l'intérieur de toute la communauté,

une expansion constante et équilibrée, une plus grande stabilité, une augmentation progressive du niveau de vie et des relations plus étroites entre les états faisant partie de la Communauté<sup>39</sup>. Pour atteindre ce but, le Traité prévoit notamment : „(a) la suppression des droits de douane et des restrictions quantitatives à l'importation et à l'exportation de marchandises entre les Etats-Membres et (b) l'instauration d'un tarif douanier commun et d'une politique commerciale commune à l'égard d'Etats tiers”<sup>40</sup>.

Le Traité classe la pêche, en tant que branche industrielle, dans le secteur agricole. Avant d'aborder quelques problèmes relatifs à la C.E.E., nous examinerons ci-après les caractéristiques de la pêche dans la Communauté, ainsi que dans les pays partenaires.

### A. Apports

L'apport total des pays partenaires de la C.E.E. en 1956 se chiffrait à 1.668,5 millions de kg dont 40,1 % furent débarqués par l'Allemagne Occidentale, 28,7 % par la France, 15,0 % par les Pays-Bas, 12,5 % par l'Italie et 3,7 % par la Belgique<sup>41</sup>. L'apport des pays de la C.E.E. est nettement inférieur à celui des pays scandinaves, de l'Islande et de la Grande-Bretagne<sup>42</sup>; dans ces pays, l'apport se chiffrait en 1956 à 3.909,2 millions de kg soit plus que le double de l'apport de la C.E.E.<sup>43</sup>.

Entre 1953 et 1954 les apports des pays de la C.E.E. sont tombés de 1.711,0 à 1.641,8 millions de kg, diminuant donc de 69,2 millions de kg; ils ont cependant augmenté de 91,5 millions de kg entre 1954 et 1955, pour diminuer à nouveau de 64,8 millions de kg en 1956. Ces variations dans les apports se manifestent en Allemagne Occidentale et en Belgique. Aux Pays-Bas l'apport a diminué d'une

(39) Article 2 du Traité.

(40) Article 3 du Traité.

(41) La valeur totale des apports, en francs belges, se chiffrait en 1956 à  $\pm$  16,1 milliards de francs (F.A.O., *Yearbook of Fishery Statistics*, 1955-56). Pour permettre la comparaison des données dans l'étude de la C.E.E. toutes les statistiques se rapportant aux débarquements, à l'importation et à l'exportation seront exprimées en quantités. A défaut de données de comparaison, il est impossible de faire une étude comparative des prix par espèce de poisson.

(42) Pays qui feraient partie de l'éventuelle zone de libre-échange c.à.d. pays partisans d'une coopération économique internationale sous une certaine forme.

(43) Ces deux données, ainsi que les statistiques suivantes, ne comprennent pas les apports de poisson d'eau douce, de saumon, de truites, d'éperlans, etc. L'apport de ces espèces dans les pays de la C.E.E. se chiffrait en 1956 à environ 25,6 millions de kg dont 25,0 millions de poisson d'eau douce; dans les pays scandinaves, l'Islande et la Grande-Bretagne, l'apport se chiffrait pour la même année, à 83,5 millions de kg dont 78 millions de kg de poisson d'eau douce.

manière permanente depuis 1953 ; en France et en Italie, au contraire, il s'est sensiblement accru depuis 1953. Cette évolution est indiquée au tableau VIII, 6<sup>44</sup>.

*Tableau VIII, 6 : Apports de produits de mer dans les pays de la C.E.E., en millions de kg, 1953-56 (a).*

	1953	1954	1955	1956
Belgique	68,5	65,7	73,0	62,2
Pays-Bas	296,5	286,9	264,1	249,9
France	458,5	444,4	458,6	478,1
Allemagne Occid.	689,1	637,2	729,4	669,7
Italie	198,4	207,6	208,0	208,6
Total	1.711,0	1.641,8	1.733,1	1.668,5

La composition de l'apport varie de pays à pays. Dans la C.E.E. même, le poisson rond et le poisson plat dominant ; entre 1953 et 1956, l'apport de ces espèces de poisson se chiffrait en moyenne à 756,1 millions de kg soit 44,8 % d'un apport total moyen de 1.688,6 millions de kg. L'apport de hareng, d'esprot et de maquereau vient en second lieu avec 576,9 millions de kg soit 34,2 %.

Parmi les diverses espèces de poisson de fond, c'est le poisson rond qui domine. Les apports allemands en livrent la majeure partie : 323,2 millions de kg soit 46,1 % de l'apport total de poisson rond ; dans ce pays, contrairement aux pays de la C.E.E., c'est l'apport de grands poissons ronds qui est le plus important. L'apport français est également considérable, surtout en ce qui concerne le grand poisson rond : il représente 33 % de l'apport total de poisson rond. L'Italie, qui ne débarque pratiquement que des petits poissons ronds, vient en troisième place. Il faut noter que grâce à sa flotte hauturière la Belgique livre un apport de grands poissons ronds plus important

(44) Dans les pays qui feraient partie de la zone de libre échange, l'apport de produits de mer s'est sensiblement accru depuis 1953 : entre 1953 et 1956 les apports ont augmenté de 641,6 millions de kg, tandis que ceux des pays de la C.E.E. diminuaient de 42,5 millions de kg. Les pays dont l'apport est en forte expansion sont : la Norvège (+ 511,4 millions de kg), le Danemark (+ 124,0 millions de kg) et l'Islande (+ 82,9 millions de kg). En Suède (- 20,9 millions de kg) et en Grande-Bretagne (- 55,8 millions de kg) les apports ont diminué (F.A.O.).

(a) Voir appendice VIII, 7, p. 348-349.

Tableau VIII, 7 : Apport de produits de mer par pays et par espèce  
en millions de kg, moyennes annuelles, 1953-56 (a).

Pays	Poisson plat	Poisson rond		Hareng salé	Hareng frais	Esprot	Maque-reau	Sardines	Autres	Total
		grand	petit							
Belgique	12,8	26,6	2,4	—	15,4	1,5	0,5	—	8,2	67,4
Pays-Bas	20,2	22,3	4,7	90,7	46,9	2,5	12,4	—	74,8	274,3
France	13,6	121,2	110,1	0,8	61,6	8,5	32,5	37,5	74,2	459,9
Allemagne Occid.	8,1	165,9	157,3	45,0	251,3	2,9	4,5	—	46,4	681,3
Italie	—	5,6	85,3	—	—	—	—	75,0	39,8	205,7
Total	54,7	341,6	359,8	136,5	375,2	15,4	49,9	112,5	243,4	1.688,6

(a) Calculs basés sur les données du *Yearbook of Fishery Statistics*, 1955-56 ; voir appendice VIII, 7, p. 348-349.

que les Pays-Bas. Ce dernier pays occupe la première place au tableau des apports de poissons plats ; il est suivi par la France et la Belgique.

En ce qui concerne les apports de hareng, l'Allemagne Occidentale débarque une moyenne de 296,3 millions de kg, soit plus de la moitié de la quantité totale débarquée par les pays de la C.E.E. ; viennent ensuite les Pays-Bas (137,6 millions de kg), la France (62,4 millions de kg) et la Belgique (15,4 millions de kg). Les Pays-Bas restent cependant le pays du hareng salé ; entre 1953 et 1956, 90,7 millions de kg furent débarqués en moyenne, représentant environ 65 % de l'apport des pays de la C.E.E. L'Allemagne Occidentale peut aussi être considérée comme un producteur intéressant (45,0 millions de kg).

Quant aux apports d'esprot, la France en fournit la moitié (8,5 millions de kg), tandis que l'Allemagne de l'Ouest et les Pays-Bas en débarquent chacun à peu près la même quantité.

La France a la plus grande production de maquereaux : 32,5 millions de kg soit 65,1 % du total des pays de la C.E.E. Suivent les Pays-Bas avec 12,4 millions de kg, l'Allemagne Occidentale avec 4,5 millions et la Belgique avec 0,5 million de kg. Etant donné la position géographique des fonds de pêche, seules l'Italie (75,0 millions de kg) et la France (37,5 millions de kg) pratiquent la pêche aux sardines. Pour toutes les autres catégories, dont celle des mollusques et crustacés, les Pays-Bas sont les producteurs les plus importants.

Le tableau VIII, 7 montre que proportionnellement à leur apport total, la Belgique et la France sont plus orientées vers le poisson plat et le poisson rond que les pays de la C.E.E. en général. La production néerlandaise au contraire, est davantage caractérisée par les espèces de poisson pélagique. Quoique plus spécialement axé sur le hareng frais, l'apport de l'Allemagne Occidentale a une composition très proche de la moyenne du total des pays de la C.E.E. La structure de l'apport italien, orienté surtout vers le petit poisson rond et les sardines<sup>45</sup>, est très particulière.

Etant donné la différence du contenu de l'apport dans les divers pays et la similitude des habitudes de consommation, les pêches de l'Europe naissante pourraient devenir complémentaires ; ce résultat ne saurait cependant être obtenu que si les adaptations et les modifi-

(45) L'apport en provenance de la Norvège, de la Suède et de la Grande-Bretagne est orienté vers le hareng frais et le grand poisson rond. En Islande, le grand poisson rond domine ; le hareng frais et le petit poisson rond y représentent également une part considérable des apports. Au Danemark aussi, le hareng frais et ensuite le petit poisson et le grand poisson rond sont importants.

Tableau VIII, 8 : Importation et exportation moyennes par pays et par espèce, en millions de kg, 1951-55 (a).

Espèces de poisson	Belgique	Pays-Bas	France	Allemagne Occidentale	Italie (b)	Total
<b>IMPORTATION</b>						
Poisson frais (c)	12,0	7,8	18,5	82,2	22,9	143,4
Poisson salé ou autre	14,4	0,6	7,1	13,8	63,5	99,4
Conserves	12,0	1,7	28,6	11,6	23,0	76,9
Mollusques et crustacés	25,9	1,6	34,2	—	1,4	63,1
<b>Total</b>	<b>64,3</b>	<b>11,7</b>	<b>88,4</b>	<b>107,6</b>	<b>110,8</b>	<b>382,8</b>
<b>EXPORTATION</b>						
Poisson frais (c)	9,9	21,2	1,6	9,7	0,2	42,6
Poisson salé ou autre	1,9	60,6	26,7	4,7	0,1	94,0
Conserves	0,6	13,8	3,5	4,1	0,5	22,5
Mollusques et crustacés	0,4	45,3	3,4	5,7 (d)	0,3	55,1
<b>Total</b>	<b>12,8</b>	<b>140,9</b>	<b>35,2</b>	<b>24,2</b>	<b>1,1</b>	<b>214,2</b>

(a) O.E.C.E., *Le marché du poisson en Europe Occidentale depuis 1950.*

(b) Moyennes des années 1951-54.

(c) Non compris le poisson d'eau douce.

(d) Y compris les autres produits de mer.

cations nécessaires auront été accomplies au cours de la période de transition.

Les intérêts de la pêche maritime des pays de la C.E.E. sont solidaires en ce qui concerne les problèmes de l'„overfishing" et de la recherche scientifique sur les fonds de pêche<sup>46</sup>. En dehors de la pêche au hareng, il y a lieu de signaler dans la région de la Mer du Nord<sup>47</sup> une forte concentration de la pêche au poisson plat<sup>48</sup> : à l'exception de l'Italie, tous les pays de la C.E.E. pratiquent la pêche sur ce fond. La pêche lointaine, qui produit surtout du poisson rond bon marché<sup>49</sup>, est pratiquée par l'Allemagne Occidentale, la France et la Belgique. L'Allemagne Occidentale et la Belgique se dirigent vers les eaux islandaises<sup>50</sup> ; la France, et dans une moindre mesure l'Allemagne Occidentale, se dirigent vers la Mer de Barentz, le Groenland et Terre Neuve.

#### B. *Le commerce extérieur*

L'importation totale dans les pays de la C.E.E. se chiffre pour les années 1951-1955 à une moyenne de 382,8 millions de kg. Pour la même période, l'exportation n'atteint que 214,2 millions de kg. La C.E.E. a donc un grand besoin d'importer. Parmi les pays partenaires, l'Italie a le solde commercial le plus négatif ; 109,7 millions de kg en moyenne pendant les cinq dernières années. L'Allemagne Occidentale occupe la seconde place avec un solde négatif de 83,4 millions de kg en moyenne. La France<sup>51</sup> et la Belgique ont toutes deux à peu près le même solde : 53,2 et 51,5 millions de kg. Entre 1951 et 1955, seuls les Pays-Bas ont un solde positif qui se chiffre à une moyenne de 129,2 millions de kg par an. Le déficit total de la balance commerciale des produits de mer en Italie, en Allemagne Occidentale, en France et en Belgique, s'élève à 297,8 millions de kg ; il est cepen-

(46) Le tonnage total brut de la flotte de pêche des pays de la C.E.E. peut être évalué d'après les données de la F.A.O. à  $\pm$  614.500 T. La France possède le plus fort tonnage (243.500 T.B.), elle est suivie par l'Allemagne Occidentale (133.000 T.B.), l'Italie (144.000 T.B.), les Pays-Bas (66.500 T.B.) et la Belgique (27.500 T.B.).

(47) Entre 1950-55 ont été pêchés dans la Mer du Nord 20,6 % des prises totales de poissons de mer, à l'exclusion du hareng (O.E.C.E., *Le marché du poisson en Europe Occidentale depuis 1950*, 2).

(48) Sole, plie, etc.

(49) Cabillaud, merlan, perlon, etc.

(50) Entre 1950 et 1955 30,2 % des prises de poissons de mer, à l'exclusion du hareng, ont été pêchées dans les eaux islandaises par l'Allemagne (27,6 %) et par la Belgique (2,6 %).

(51) A l'exclusion de l'Algérie.

dant réduit par le solde positif important des Pays-Bas (129,2 millions de kg).

Le tableau VIII, 8 donne un aperçu de la moyenne des chiffres d'importation et d'exportation par espèce de poisson entre 1951 et 1955.

### *1/ Commerce extérieur des pays de la C.E.E.*

A l'importation, les poissons frais priment avec 143,4 millions de kg ou 37,5 % du total. Le hareng frais fait partie de cette catégorie de poisson. Viennent ensuite le poisson salé ou autre (99,4 millions de kg), les conserves (76,9 millions de kg), et les mollusques et crustacés (63,1 millions de kg).

La composition du „paquet d'exportation” est différente. Le poisson salé ou autre occupe la première place avec 94,0 millions de kg soit 43,9 % du total ; l'importance et la concentration de l'apport de poisson salé aux Pays-Bas explique cette position dominante en matière d'exportation. L'exportation de mollusques et de crustacés occupe la seconde place avec 55,1 millions de kg ; vient ensuite l'exportation de poisson frais (42,6 millions de kg) et de conserves (22,5 millions de kg).

Comme le montre également le tableau VIII, 8, c'est l'Allemagne qui donne une impulsion décisive au volume d'importation du poisson frais : elle a importé entre 1951 et 1955 un total d'environ 82 millions de kg de poisson frais soit 57,3 % de l'importation globale des pays de la C.E.E. Dans le cadre de la C.E.E., l'Italie (16,0 %) et la France (12,9 %) sont également de gros importateurs. Le poisson salé est surtout vendu en Italie, qui absorbe 63,9 % de l'importation totale des pays de la C.E.E. ; la Belgique occupe la seconde place avec 14,5 % (14,4 millions de kg). Les pays importateurs de conserves sont la France et l'Italie. Dans la catégorie des mollusques et des crustacés, 54,2 % du volume d'importation de pays de la C.E.E. sont vendus en France ; ici aussi la Belgique occupe la seconde place avec 25,9 millions de kg soit 41,0 % du total.

En ce qui concerne l'exportation de produits de mer dans les pays de la C.E.E., les Pays-Bas l'emportent dans chacune des catégories : dans le cadre de la C.E.E., ce pays a exporté entre 1951 et 1955 49,8 % en moyenne du poisson frais, 64,5 % du poisson salé, 61,3 % des conserves et 82,2 % des mollusques et des crustacés.

Pour l'exportation de poisson frais, seules la Belgique (23,2 %) et l'Allemagne Occidentale (22,8 %) ont encore quelque importance. Dans la catégorie du poisson salé, la France intervient pour une partie non négligeable de l'exportation totale de la C.E.E., à savoir 26,7 millions de kg ou 28,4 %. Les exportations allemandes et françaises de conserves sont appréciables : elles représentent respectivement 18,2 et 15,6 %. Pour les mollusques et les crustacés seule l'Allemagne Occidentale revêt une réelle importance (10,3 %). Les Pays-Bas ont un solde d'exportation pour toutes les catégories de poissons, avec une prépondérance de l'exportation de poisson salé (+ 60,0 millions de kg) et de mollusques et crustacés (+ 43,7 millions de kg). La Belgique et l'Italie au contraire enregistrent un solde d'importation pour les quatre espèces citées. En Belgique, le solde d'importation est le plus élevé pour les mollusques et les crustacés (— 25,5 millions de kg), et en Italie, pour le poisson salé (— 63,4 millions de kg).

La France enregistre un solde d'exportation pour le poisson salé (+ 19,6 millions de kg) : le solde d'importation des autres catégories varie entre 16 et 30 millions de kg. L'Allemagne Occidentale note un solde d'exportation pour la seule catégorie des mollusques et crustacés (+ 5,7 millions de kg) ; le solde d'importation y est considérable pour le poisson de mer frais (— 72,5 millions de kg).

## *2/ Relations commerciales internes dans les pays de la C.E.E.*

A peu près 30,0 % de l'importation totale des pays de la C.E.E. sont en provenance de l'un des pays partenaires ; quant à l'exportation, 53,7 % du total sont également destinés à l'un des pays partenaires. Le tableau VIII, 9 indique la part de l'importation et de l'exportation des pays de la C.E.E.

En ce qui concerne l'importation, la Belgique a connu, durant les dernières années, la plus forte dépendance vis-à-vis des pays partenaires (70,3 %) ; l'importation considérable en provenance des Pays-Bas, que nous avons déjà signalée, est l'élément responsable de cette situation. Viennent ensuite la France et les Pays-Bas, dont 35 % des importations proviennent des pays de la C.E.E. Les pays partenaires ne représentent que 20,6 % pour l'Allemagne Occidentale et 11,0 % seulement pour l'Italie.

Pour leurs exportations, la Belgique et les Pays-Bas sont orientés vers la C.E.E. à concurrence de plus de 60 % ; pour les Pays-Bas, le partenaire Benelux est le plus important, tandis que pour la Belgique,

*Tableau VIII, 9 : Importation et exportation des produits de mer au sein des pays partenaires, en millions de kg, moyennes annuelles 1951-55 (a).*

PAYS	IMPORTATION		EXPORTATION	
	Quantité Totale	% de l'importation totale	Quantité Totale	% de l'importation totale
Belgique	45,2	70,3	8,3	64,8
Pays-Bas	4,2	35,9	86,8	61,6
Allemagne Occid.	22,2	20,6	9,7	40,1
France	31,0	35,1	9,9	28,1
Italie	12,2	11,0	0,4	36,4
Total	114,8	30,0	115,1	53,7

l'exportation vers l'Allemagne Occidentale et les Pays-Bas prime. Signalons à ce propos que l'exportation belge ne représente que 10 % de l'exportation néerlandaise vers les mêmes pays.

L'Allemagne Occidentale est également un exportateur important vers les pays partenaires (40,1 %) ; les Pays-Bas sont les principaux acheteurs. La dépendance de l'Italie est peu significative car l'exportation de ce pays est minime ; la France n'exporte vers les pays partenaires que 28,1 % du volume total de son exportation.

### *3/ Importation et exportation en dehors des pays de la C.E.E.*

L'importation de la C.E.E. en provenance de pays tiers dépasse l'exportation dans une large mesure. Pour la période 1951-55, une moyenne annuelle de 99,1 millions de kg furent expédiés vers les pays non-membres tandis que l'importation se chiffrait en moyenne à 268,0 millions de kg ; on enregistre donc un solde d'importation atteignant la moyenne annuelle de 168,9 millions de kg.

Les pays tiers sont des fournisseurs importants de l'Italie (89,0 %), de l'Allemagne Occidentale (79,5 %), de la France (64,9 %) et des Pays-Bas (64,1 %).

Les pays tiers sont des acheteurs importants en France (72,0 %), en Italie (63,6 %) et en Allemagne Occidentale (59,9 %).

(a) O.E.C.E.

Tableau VIII, 10 : Importation et exportation des pays de la C.E.E. vers les pays tiers, en millions de kg, moyennes annuelles, 1951-55 (a).

PAYS	IMPORTATION		EXPORTATION	
	Quantité	% de l'importation totale	Quantité	% de l'importation totale
Belgique	19,1	29,7	4,5	35,1
Pays-Bas	7,5	64,1	54,1	38,4
Allemagne Occid.	57,4	64,9	25,3	72,0
France	85,4	79,5	14,5	59,9
Italie	98,6	89,0	0,7	63,6
Total	268,0	70,0	99,1	46,3

La dépendance de la Belgique à l'égard des pays tiers en ce qui concerne l'importation, est la plus faible de tous les pays de la C.E.E. : 29,7 % à peine du volume total de l'importation belge proviennent de pays étrangers à la C.E.E. De même, l'exportation belge est moins orientée vers des pays tiers (35,1 %) que celle des autres partenaires.

### C. Politique de Pêche

Tous les pays intéressés à la pêche se caractérisent par leur souci commun de protéger la pêche nationale. Dans les pays de la C.E.E. cette tendance se manifeste par (1) une politique des prix visant à atténuer les variations des prix d'apport ; (2) un système de droits d'entrée et de contingentement garantissant à l'apport national une certaine protection contre la concurrence étrangère ; (3) des facilités de crédit pour la construction, l'équipement et la modernisation de la flotte et (4) un système spécial de sécurité sociale et de primes ayant pour but de rendre la profession de pêcheur plus attrayante et d'assurer à la flotte un minimum de personnel.

Il existe un système de tarifs d'importation et de contingentement dans tous les pays partenaires. La France applique le système de restrictions commerciales le plus sévère. Les Pays-Bas, outre les droits d'importation sur certains produits de la pêche, appliquent un système

(a) O.E.C.E.

de contingentement vis-à-vis de la France et de l'Allemagne Occidentale. La Belgique limite ses importations des pays scandinaves et perçoit également certains droits d'importation. L'Allemagne Occidentale et l'Italie perçoivent des droits d'importation, particulièrement élevés dans le dernier pays.

Dans tous les pays de la C.E.E., l'Autorité accorde son appui à la modernisation de la flotte. En France, un troisième plan quadriennal est en voie de réalisation, et les Pays-Bas exécutent un premier plan décennal ; en Belgique, en Allemagne Occidentale et en Italie, la pêche peut faire appel à des mesures spéciales de financement. Dans deux pays seulement un système de prix minima est en vigueur : aux Pays-Bas et en Allemagne Occidentale. Un programme des apports a été établi en Allemagne Occidentale depuis 1955<sup>52</sup>.

L'étude détaillée des diverses mesures prises dans les pays partenaires fait apparaître de fortes différences d'un pays à l'autre en matière de politique de pêche. Comme le dit l'article 40 du traité créant la C.E.E., il faudra aussi réaliser une politique de pêche commune. Le marché commun offre à cet égard trois possibilités : (1) l'établissement de règles communes en matière de concurrence ; (2) l'obligation de coordonner les diverses organisations nationales de marchés et (3) l'organisation européenne du marché. Quelle que soit la forme adoptée, il est certain qu'une politique commune ne peut être établie à bref délai. Pendant la période transitoire, il faudra faire face à de grandes difficultés, et tout particulièrement aux difficultés qui résulteront de l'adaptation des conditions économiques et sociales de production, de l'établissement d'une politique commerciale commune, de la suppression des restrictions quantitatives et qualitatives à l'intérieur de la C.E.E., et de la fixation d'un tarif extérieur commun<sup>53</sup>, de la coordination des réglementations en

---

(52) Dans certains pays, la pêche attire l'attention des autorités par le rôle important qu'elle joue dans l'économie nationale. En Norvège et au Danemark par exemple, il existe une banque spéciale de pêche ; un fonds de pêche en vue du financement de la flotte a été créé en Suède et en Islande ; en Norvège et en Islande il existe même un ministère spécial de la pêche. La Suède et la Norvège connaissent également le système des coopératives de distribution. En Grande-Bretagne, dans certains cas, des subsides sont accordés aux apports, des prêts sont accordés et des primes sont allouées à la construction ; en Islande, l'Autorité octroie des subventions en vue de compenser l'accroissement des frais d'exploitation.

(53) Par la suppression des limitations quantitatives et qualitatives à l'intérieur de la C.E.E. et l'établissement d'un tarif extérieur commun, des modifications interviendront dans la composition et l'orientation des importations et exportations des divers partenaires.

Les droits d'importation actuellement appliqués et le tarif extérieur prévu dès la

matière d'apport et de distribution, de l'harmonisation des diverses mesures de soutien, des eaux territoriales, du libre établissement, de la réexportation, des apports directs, etc.

Afin de faciliter l'adaptation des pays partenaires pendant la période transitoire, un système de prix minima d'importation a été défini. Au-dessous de ces prix minima, qui ne peuvent être discriminatoires et doivent servir à remplacer les contingents, l'importation peut être : „soit temporairement, suspendue ou diminuée, soit soumise à la condition qu'elle se fasse à un prix supérieur au prix minimum fixé pour le produit en cause” (article 44). Ces prix minima ne peuvent cependant entraîner une diminution du trafic commercial entre les pays partenaires.

Après la période de transition et si les circonstances restent les mêmes, la pêche maritime belge peut s'attendre à un élargissement de ses débouchés. L'ouverture du marché français et dans une moindre mesure, du marché italien, donnera certainement lieu à une demande accrue des produits de mer belges.

mise en vigueur de la C.E.E. sont indiqués au tableau ci-après. (Source : „La Pêche Maritime”, décembre 1957).

Les tarifs d'importation de Benelux sont relativement bas par comparaison avec les autres pays partenaires de la C.E.E. ; seules les huîtres et les conserves de poisson sont soumises à un droit d'importation de 20 %. En France, en Allemagne Occidentale et en Italie, des droits d'importation sont fixés pour presque tous les produits de mer frais et transformés. En plus de ces tarifs les divers pays partenaires empêchent encore le libre échange par des mesures de contingentement.

	Benelux	France	Allemagne Occident.	Italie	C.E.E.
Poisson d'eau douce	0	15	10	20	16
Poisson de mer frais	0	33	0 - 10	20	Liste G
Hareng salé	0	33	0	20	Liste G
Hareng frais	0	20	10	5	Liste G
Crevettes	0	20	30	18	18
Huîtres	20	15	0	20	18
Moules	0	15	12	13	6 - 11
Conserves de poisson	20	25	14 - 20	27	22 - 24

Etant donné les droits d'importation nuls ou très faibles qui sont de vigueur en Belgique, et vu le contingentement réduit de ce pays vis-à-vis des autres pays de la C.E.E., on peut prévoir que l'importation belge ne présentera guère d'accroissement ; par contre les marchés français et italiens s'ouvriront à la pêche belge par la suppression des droits d'importation élevés et des contingents.

Au sein de la C.E.E. le tarif extérieur commun garantira une plus forte protection à certains pays, et atténuera le régime protectionniste existant dans d'autres.

Comme les Pays-Bas bénéficieront également de ces nouvelles possibilités de vente, la concurrence du partenaire de Benelux affaiblira sa pression sur le marché belge. A côté de ces perspectives favorables, il faut cependant prévoir la possibilité d'une pression de la part de l'Allemagne Occidentale.

Après la période transitoire on peut normalement s'attendre à une meilleure protection contre l'importation en provenance de pays tiers ; cette protection ne sera cependant effective que si les pays tiers ne neutralisent pas la majoration du tarif par une baisse volontaire des prix. De plus, l'égalisation des prix et des salaires dans le cadre de la C.E.E. rapprochera les niveaux de prix étrangers et belges.

Durant la période de transition même, le sort de la pêche dépendra dans une large mesure du rythme auquel le nivellement des conditions d'exploitation sera réalisé, de la rapidité avec laquelle la France ouvrira son marché aux autres partenaires et du fait que le commerce de transit des pays tiers sera pratiqué ou non par les pays partenaires.

Les conséquences que la C.E.E. aura sur la pêche maritime restent cependant difficiles à évaluer, car ce secteur économique est en pleine évolution. Dans des circonstances analogues on peut toutefois s'attendre, par la suppression du tarif intérieur et l'adaptation d'un tarif extérieur commun, à une extension du trafic commercial entre les pays partenaires, au détriment de l'importation et de l'exportation en provenance et à destination des autres pays. Il paraît évident que l'importation massive des pays tiers vers les pays de la C.E.E. sera rendue plus difficile et que, d'autre part, ces pays seront de peu d'importance pour l'exportation.

Afin de profiter au maximum du marché de la C.E.E., l'évolution devra être suivie à l'intérieur du pays et à l'étranger pour toutes les étapes qui vont de la production à la consommation. L'avenir dépendra de la mesure dans laquelle les intérêts de la pêche seront défendus au sein des organes européens. Le classement des problèmes de la pêche dans le secteur agricole a d'ailleurs fait naître quelque inquiétude à ce sujet.

## CHAPITRE IX

### CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'analyse de la structure actuelle de l'industrie de la pêche et des problèmes qui se posent au sein de ce secteur économique si typiquement westflandrien donne une idée des multiples aspects que peut revêtir un ensemble complexe. En plus des irrégularités qui se manifestent dans toute production naturelle, et des difficultés spécifiques à chaque forme d'exploitation, se présentent également d'importants problèmes d'ordre économique. Parmi ceux-ci, il faut citer l'adaptation de la flotte aux exigences de rentabilité maximum et de meilleure qualité des apports, les variations dans les apports et la formation des prix, ainsi que la vente à l'intérieur du pays et à l'étranger pour la consommation directe ou indirecte. D'autres questions encore, telles que l'„overfishing" et les eaux territoriales, échappent à la compétence de l'Autorité nationale et ne peuvent être réglées que par conventions internationales.

En outre, la pêche maritime doit faire face à une grave pénurie de personnel. Le recrutement de mousses destinés à équiper la flotte devient de plus en plus difficile ; ces difficultés affectent pratiquement tous les pays d'Europe Occidentale et semblent correspondre à l'évolution sociale qui résulte de l'accroissement du bien-être. Le problème devient plus complexe encore si on le situe dans le cadre de la C.E.E. : en effet, la politique de la pêche et la structure de cette branche diffèrent sensiblement d'un pays à l'autre et sont souvent préservées par des mesures traditionnelles de caractère protectionniste.

Avant de formuler, à l'appui de cette étude, un certain nombre de recommandations, nous citerons encore les principaux points auxquels l'analyse s'est arrêtée.

### § 1. RESUME

1. La pêche maritime belge, activité traditionnelle de la côte flamande, comprend la pêche côtière, la pêche moyenne et la pêche hauturière. Etant donné l'étendue de son rayon d'activité et la diversité de son équipement, elle fournit un grand nombre d'espèces de poisson, qui sont traditionnellement classées en trois groupes : le poisson de fond, le poisson pélagique et les mollusques et crustacés. La flotte comptait, en décembre 1957, un total de 446 unités correspondant à un tonnage brut de 29.229 T.B. et à une force motrice de 73.663 H.P.

2. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, le nombre de bateaux de pêche a diminué, le tonnage a légèrement augmenté et la force motrice s'est fortement accrue.

3. Actuellement 206 bateaux appartiennent à la pêche côtière. La flotte moyenne compte 209 unités, et la flotte hauturière 31 ; au cours des dernières années, la structure de la flotte de pêche a subi une modification assez importante, à savoir un glissement des unités vers les classes supérieures.

4. Ostende est le port de pêche le plus important ; tous les chalutiers de la pêche hauturière y sont inscrits. Viennent ensuite Zeebrugge et Nieuport ; depuis un certain temps Blankenberge a pratiquement cessé toute activité en tant que port de pêche. Zeebrugge, au contraire, s'est fortement développé pendant ces dernières années.

5. L'investissement total en bateaux et en équipement se chiffrait en 1957, à plus d'un milliard ; pendant les 10 dernières années, le capital investi s'est accru de 25 %.

6. La pêche maritime est pratiquée surtout sous forme d'entreprise familiale. En 1957, 9 armateurs seulement sur 396, étaient propriétaires de plus de 2 bateaux ; la même année, il n'y avait que 6 armements exploités sous forme de S.A.

7. Sur 446 bateaux, 92 unités seulement ont une coque métallique. L'âge moyen des coques augmente chaque année et s'élève actuellement à plus de 18 ans ; les moteurs sont, en moyenne, moins vieux. La construction se fait de plus en plus dans les ports de pêche belges ; Zeebrugge et Ostende surtout ont connu depuis 1955 une activité accrue sur les chantiers de construction maritime.

8. La répartition des frais d'exploitation varie d'après la classe des navires. Les salaires représentent 43,5 % des dépenses totales dans la classe I et 20,0 % seulement dans la classe VI. Outre les salaires, les combustibles et l'huile de graissage constituent également des frais considérables ; contrairement aux salaires, cette dépense est la plus importante dans les classes supérieures.

9. Connaissant mal le problème de la pêche et donc incapables d'en évaluer les risques, les particuliers peuvent difficilement y voir un intérêt financier. La pêche maritime bénéficie d'un régime d'amortissement en huit ans et peut faire appel aux systèmes spéciaux de crédit du 23 août 1948 et du 1<sup>er</sup> mars 1958. Au début, la flotte de pêche hauturière surtout profita de ces crédits, mais au cours des dernières années, c'est la pêche moyenne qui lui fait principalement appel.

10. Fin 1957, on comptait 1.818 pêcheurs pour une flotte de 408 unités. La moitié environ du nombre total des pêcheurs appartient à des unités dont le port d'attache est Ostende ; Zeebrugge compte 37,0 % du nombre de pêcheurs et Nieuport 10,0 %. Une diminution de l'occupation moyenne par bateau se manifeste au cours des dernières années.

11. Plus des trois quarts de l'équipage appartient au personnel de pont ; la proportion personnel de pont/personnel de machine est restée inchangée pendant les dix dernières années.

12. Malgré une légère tendance au vieillissement, la flotte est équipée d'un personnel relativement jeune. La flotte de pêche hauturière attire surtout les jeunes gens ; dans les classes inférieures, les membres d'équipage ont un âge moyen plus élevé.

13. Les salaires des pêcheurs dépendent en grande partie de la fonction et de la classe du bateau. Dans l'ensemble on peut distinguer deux systèmes de salaires : (1) la part dans les recettes et (2) le salaire mensuel fixe, augmenté d'une part dans les recettes. De plus, la tradition a maintenu quatre formes de salaires en nature. Les cotisations de sécurité sociale sont calculées sur une base forfaitaire. Enfin, il existe des réglementations spéciales en matière d'allocations de chômage, d'accidents de travail et d'indemnisation en cas de sinistre.

14. L'apport par homme d'équipage se chiffre à 29,6 tonnes ; au point de vue productivité, la Belgique occupe la quatrième place après l'Islande, l'Allemagne Occidentale et les Pays-Bas.

15. La pénurie croissante de mousses est un problème grave pour la pêche maritime ; de même, les postes de matelot léger et de motoriste ne sont plus complètement occupés. Etant donné les conditions de travail et de vie, la concurrence d'autres professions en mer ou à terre et les facteurs psychologiques, un effort spécial doit être fait pour attirer les jeunes vers la pêche maritime. L'arrêté royal du 1<sup>er</sup> mars 1958, qui prévoit une prime par journée de navigation pour les mousses et pour les armateurs qui les engagent, répond à ce but.

16. Si les circonstances restent les mêmes, il sera difficile de garder le nombre actuel d'hommes d'équipage ; un effort sérieux en vue de rationaliser les prestations de travail s'impose.

17. L'apport total de la flotte de pêche belge se chiffrait en 1957 à environ 50.000 T., soit une valeur (en minque) de 492,4 millions de francs. L'apport fut maximum en 1947, avec 75.370 T. et minimum en 1957, avec 49.558 T. Ces chiffres sont plus élevés que ceux de 1938, où l'apport atteignait 39.135 T. seulement.

18. L'apport national comprend 86,6 % de poisson de fond, 9,4 % de poisson pélagique et 3,9 % de mollusques et crustacés. D'après la valeur des apports, le poisson de fond représente 86,3 % du total ; le poisson pélagique ainsi que les mollusques et crustacés correspondent respectivement à 3,9 % et 9,8 % du total. En plus de ces apports, les navires belges débarquent encore dans les ports étrangers environ 5.900 T. correspondant à une valeur de 48,4 millions de francs.

19. A l'exception de l'année 1953, caractérisée par une chute des prix, l'importance du poisson de fond s'est toujours accrue depuis l'année 1950 aussi bien en quantité qu'en valeur. L'apport du poisson de fond d'Islande s'est surtout accru pendant les dernières années, tandis que l'apport venant d'autres régions est plutôt stationnaire. Les espèces importantes sont : le cabillaud, l'églefin, la plie, le merlan et la sole.

20. L'apport de poisson pélagique est très variable : depuis 1947, il est tombé à moins d'un sixième ; la diminution s'est manifestée surtout dans la pêche au hareng guais.

21. A l'exception des années 1953-55, l'apport de mollusques et de crustacés augmenta de 1948 à 1956 ; entre ces dates la valeur de la quantité débarquée a pratiquement doublé. En 1957 cependant, la

quantité et la valeur ont sensiblement diminué. L'apport se compose principalement de crevettes.

22. D'après le volume des apports, la Mer d'Islande, la mer côtière, la Mer du Nord méridionale, la Mer du Nord centrale, ainsi que l'Irlande méridionale et occidentale revêtent une importance particulière pour la pêche maritime belge ; la part de la Mer d'Islande dans les apports totaux s'est sensiblement accrue ces dernières années.

23. La pêche moyenne fournit l'apport le plus important ; viennent ensuite la pêche hauturière et la pêche côtière. La quantité et la valeur des apports par bateau augmentent avec la classe ; par contre la valeur moyenne des apports par kg diminue au fur et à mesure que la classe augmente.

24. 81,8 % du tonnage et 72,5 % de la valeur de l'apport national sont débarqués à Ostende ; 13,7 % du tonnage et 20,7 % de la valeur sont débarqués à Zeebrugge ; la part de Nieuport est de 4,5 % et 5,8 %. La valeur de la quantité débarquée à Zeebrugge a fortement augmenté ces dernières années. Zeebrugge est le port principal de la crevette. Pour les autres espèces de poisson, l'apport d'Ostende est beaucoup plus élevé que celui des autres ports.

25. L'apport de poisson est très sensible aux variations saisonnières. La pêche au poisson pélagique constitue une activité purement saisonnière. Les autres espèces de poisson sont pêchées à toutes les époques de l'année ; toutes sont cependant davantage concentrées sur quelques mois, mais les mois et le degré de concentration varient d'une espèce à l'autre.

26. Les prix s'établissent dans les minques. La demande et l'offre interviennent dans la formation des prix. Etant donné le caractère périssable de la marchandise, l'offre se trouve dans une position d'infériorité. La valeur d'un kg de poisson est la plus basse pour le poisson pélagique, à savoir 4,1 francs. Le prix moyen du poisson de fond se chiffre à 9,9 francs ; ce chiffre couvre toutefois de fortes différences : 4,7 francs pour le merlan et 39,5 francs pour la sole. Le prix moyen des crevettes est de 37,0 francs par kg en 1957. Les prix de toutes les espèces de poisson varient fortement au cours d'une même année.

27. En Belgique, l'industrie de transformation est peu développée. Elle pratique surtout la surgélation du poisson, la fabrication de farine de poisson et d'huile de poisson, le séchage et la salaison, le

saurissage, le saumurage et la fabrication de conserves. On possède peu de données au sujet de ces différentes entreprises. La plupart d'entre elles sont situées dans la région côtière ; on en trouve cependant aussi à l'intérieur du pays.

28. La minque est le point de départ de la distribution du poisson. Le poisson est expédié vers l'intérieur du pays et à l'étranger, par chemin de fer en wagons isothermiques, ou par route en camions spécialement aménagés à cette fin.

29. Le commerce de gros comprend deux branches : les commerçants du littoral et les grossistes établis à l'intérieur du pays. Il existe également ce qu'on appelle un commerce de consignation.

30. La vente des produits de mer au consommateur se fait par des commerçants établis, par des marchands de poisson ambulants, par expéditions directes des grossistes et par des sections spécialisées des grands magasins. La distribution du poisson n'est pas assurée dans toutes les régions du pays ; un développement du réseau est indispensable, ainsi qu'une amélioration de l'équipement de tous les intermédiaires entre le débarquement et la consommation.

31. La consommation de poisson s'élève en Belgique à 12,4 kg par habitant. La consommation de poisson de fond s'est accrue régulièrement durant ces dernières années ; par contre, la consommation d'esprot et de hareng a diminué. L'accroissement de la vente de crevettes épluchées est un fait à signaler ; mais l'évolution la plus importante de ces dernières années est la très forte augmentation de la consommation de conserves.

32. La Belgique est un pays importateur de poisson ; l'importation est de 76.875 T. pour une valeur de 1.115,6 millions de francs, alors que l'exportation n'atteint que 12.832 T. pour une valeur de 225,7 millions de francs. L'importation et l'exportation ont fortement augmenté depuis 1950.

33. Au point de vue de la valeur, l'importation des années 1953 à 1957 comprend surtout des conserves (50,0 %), du poisson de fond (13,4 %) et du hareng (12,6 %). L'exportation concerne principalement le poisson de fond (49,1 %), le poisson préparé (14,8 %) et les crevettes (5,8 %).

34. La balance commerciale est négative pour tous les produits de mer. Parmi les sortes de poisson, dont l'importation annuelle dépasse de loin l'exportation pendant les cinq dernières années, il

faut citer : les conserves (— 450,6 millions de francs), le hareng salé (— 78,8 millions de francs), les moules (— 52,4 millions de francs), les langoustes et homards (— 48,9 millions de francs), les huîtres (— 41,1 millions de francs), le poisson de fond (— 30,9 millions de francs), les crevettes (— 24,4 millions de francs) et le hareng frais (— 2,5 millions de francs).

35. Entre 1953 et 1957, les principaux pays exportateurs vers la Belgique sont : les Pays-Bas (39,9 %), le Portugal (13,5 %), le Japon (11,4 %), le Canada (9,5 %), la Norvège (6,1 %) et l'Allemagne Occidentale (2,4 %). Les principaux acheteurs de produits de mer belges sont : la France (29,6 %), le Congo Belge (20,5 %), la Grande-Bretagne (14,5 %), l'Allemagne Occidentale (11,6 %), les Pays-Bas (10,5 %), la Suisse (3,2 %) et l'Italie (2,5 %).

36. La flotte de pêche, l'apport et l'exportation de produits de mer sont plus développés aux Pays-Bas qu'en Belgique. Toutefois, l'orientation de la pêche de ces deux pays du Benelux est sensiblement différente. Jusqu'à présent, les Pays-Bas ne pratiquent pas la pêche hauturière. L'apport de poisson de fond est semblable à celui de la Belgique (45 millions de kg). Pour les espèces de poisson pélagique (130 millions de kg) et pour les mollusques et crustacés (60 millions de kg), les apports néerlandais représentent à peu près trente fois ceux de la Belgique.

37. La plus forte différence entre les Pays-Bas et la Belgique réside dans le fait que la balance commerciale néerlandaise en produits de pêche présente un solde positif d'environ un milliard de francs, tandis que la balance commerciale belge laisse un solde négatif d'environ 0,9 milliard de francs. Dans le volume d'importation néerlandais les conserves et le poisson de mer frais dominent ; dans l'exportation, le hareng prime. A l'importation et à l'exportation, les deux pays du Benelux s'adressent à peu près aux mêmes pays. Dans l'exportation néerlandaise, la Belgique occupe cependant une place plus importante que les Pays-Bas dans l'exportation belge. Les autres différences sont l'importance plus grande de la Grande-Bretagne, de la France et du Congo Belge pour l'exportation belge, et l'importance de l'Allemagne de l'Est et de la Russie pour l'exportation néerlandaise.

38. La suppression systématique des restrictions imposées au commerce de produits de mer au sein de Benelux a permis un développe-

ment des relations commerciales réciproques ; les Pays-Bas ont cependant tiré plus d'avantages de cette situation que la Belgique.

39. L'apport belge en produits de pêche représente 3,9 % du total des apports de la Communauté Economique Européenne. Les apports de l'Allemagne Occidentale (40 %) et de la France (27 %) dominant. Dans les pays de la C.E.E. l'apport de poisson rond et de poisson plat est le plus élevé (Allemagne Occidentale, France) ; vient ensuite l'apport de poisson pélagique (Allemagne Occidentale et Pays-Bas).

40. A peu près 30 % de l'importation totale dans les pays de la C.E.E. sont en provenance des pays partenaires. 70 % de l'importation belge provient des cinq autres pays. En ce qui concerne l'exportation, 54 % du total sont dirigés vers l'un des pays membres ; les pays de la C.E.E. absorbent 65 % de l'exportation totale belge.

41. Les conséquences que la C.E.E. aura pour la pêche maritime sont difficiles à prévoir, du moins pour l'instant. Normalement, on peut s'attendre à un développement du commerce entre les pays partenaires, et à une protection plus forte vis-à-vis des autres pays. En raison de son niveau de frais plus élevé, résultant de sa position plus désavantagée vis-à-vis des fonds de pêche riches, la Belgique devra dès maintenant fournir un effort considérable en vue d'adapter sa pêche aux circonstances nouvelles.

## § 2. RECOMMANDATIONS

La situation économique de la pêche maritime belge s'est caractérisée ces dernières années — aussi bien dans sa structure interne que dans ses relations avec le monde extérieur — par des difficultés à résoudre tant sur le plan national qu'international.

En effet, à côté de facteurs que l'autorité nationale et les milieux professionnels intéressés peuvent améliorer comme la rentabilité, le recrutement du personnel, l'équipement des ports, l'extension du marché, etc., une partie des problèmes propres à la pêche maritime échappent à la politique interne. Les questions des eaux territoriales et de l'„overfishing” — problèmes qui sont loin d'être sans importance dans cette industrie — ne peuvent trouver de solution satisfaisante qu'à la suite de conférences internationales.

La pêche maritime belge et les industries connexes se trouvent, tout comme les autres activités, au seuil de la Communauté Economique Européenne. Quoique les perspectives créées par cette nouvelle

situation ne soient aucunement pessimistes, il faut envisager l'avenir avec prudence.

Il est souhaitable de rechercher dans les prochaines années une solution plus rapide des problèmes de la pêche maritime. Quelques-unes des mesures possibles seront examinées ci-après en vue de promouvoir le développement de cette industrie. La mise en application de ces recommandations peut se faire par étapes ; l'interdépendance des problèmes ne peut cependant pas être perdue de vue.

L'attention doit également être attirée dès l'abord sur le fait que des mesures spécifiques applicables à l'un ou l'autre genre de pêche ne peuvent être discutées ici que d'une manière superficielle. L'absence de données pour une étude systématique de la rentabilité de la flotte selon les catégories ne permet pas actuellement de faire des recommandations générales valables. De plus, dans cet ensemble, les problèmes de distribution doivent être considérés dans le cadre d'une consommation accrue de poisson, qui élargirait les débouchés de la flotte de pêche maritime.

La mise en application de ces recommandations relève essentiellement de l'Autorité et des milieux professionnels intéressés.

Avant de passer aux recommandations, il convient cependant de s'arrêter quelque peu au problème très grave que la rentabilité de la flotte pose depuis fin 1956.

Avec raison, l'attention du public est attirée actuellement sur la situation pénible dans laquelle se trouve la pêche maritime. Bien que les chiffres concernant la rentabilité soient plutôt rares, les données pour 1956 accusent un rendement minime, et pour certaines classes de bateaux, une perte. Surtout en 1957 et 1958 le rendement a été catastrophique : aucun chiffre concernant ces années n'a été publié jusqu'à présent. Certaines comparaisons montrent toutefois l'évolution négative du commerce du poisson de mer en ces dernières années. Entre 1956 et 1957, le tonnage augmente de 2.879 T.B. (10,9 %), la force motrice de 9.750 H.P. (15,2 %) et les investissements dans la flotte et l'équipement de 172 millions de francs (20,3 %). Par contre les arrivages diminuent de 19,9 millions de kg (— 28,8 %) soit 69,7 millions de francs (— 12,5 %), l'exportation diminue de 6,4 millions de kg (— 33,4 %) cependant que la valeur de la marchandise exportée augmente de 25,1 millions de francs (12,5 %) et que l'importation augmente de 8,7 millions de kg (+ 13,1 %) soit 184,0 millions de francs (+ 14,6 %).

Cette chute dans les apports atteint surtout la pêche côtière : c'est toutefois pour l'ensemble que l'exécution des recommandations s'avère urgente, et il faudrait même lancer un appel aux secours provisoires des autorités pour tenir tête à la situation présente.

### A. Rentabilité

L'augmentation de la rentabilité de la pêche maritime peut être considérée à deux points de vue : d'une part celui des frais et d'autre part celui des recettes, où la quantité, le prix et la formation du prix font valoir leurs effets.

#### a) *Frais.*

Parmi les frais, on peut citer ici autant l'aménagement de la flotte et de l'équipement, que les frais spécifiques d'exploitation.

1. Vu la rareté des moyens financiers propres d'une industrie de caractère familial, en étant donné la difficulté d'y intéresser les capitaux étrangers, il est nécessaire de créer un *système spécial de crédit* pour le renouvellement et la construction de la flotte, système qui serait adapté aux besoins spécifiques de la pêche, c'est-à-dire crédit à long terme et à taux d'intérêt réduit.

Dans le cadre de la loi du 23 août 1948, des crédits peuvent être obtenus, pour un terme de 12 ans, pour des bateaux construits sur chantiers belges ; le terme est normalement de 10 ans pour les bateaux construits sur chantiers étrangers.

L'extension de la période d'emprunt à 15 et 13 ans correspondrait mieux aux nécessités de crédit de la pêche maritime. Elle aurait pour corollaire un assouplissement de la méthode d'amortissement.

Quant aux intérêts, la Société Nationale du Crédit à l'Industrie applique actuellement un taux de 5,75 % pour les opérations dont la durée dépasse 5 ans, et de 5,50 % pour les opérations dont la durée n'atteint pas 5 ans ; pour la pêche, l'intervention de l'Etat peut couvrir la moitié de l'intérêt sans toutefois dépasser 3 %.

Durant les périodes où les prix ne sont pas rentables, le retardement du paiement des intérêts, ou l'intervention plus grande de l'Autorité centrale dans le taux du marché devrait alléger davantage la charge des intérêts.

Afin de maintenir l'intérêt personnel et d'ajourner en même temps sur le remboursement l'effet des prix non rentables, le meilleur

système serait de ne pas porter les avances au-delà de la marge de crédit.

La question de savoir si ces facilités de crédit doivent ou ne doivent pas être réservées aux armateurs existants est un problème délicat. En effet, outre les difficultés spécifiques que posent à chaque secteur d'activité la diminution des frais et la garantie des débouchés, un problème spécial apparaît dans la pêche maritime : l'„overfishing” et le manque de personnel. Si la flotte et la capacité de prise sont sans cesse accrues, la rentabilité d'un voyage en mer peut diminuer du fait de l'„overfishing” ; le manque de personnel peut d'autre part rendre stérile une partie des capitaux investis dans les bateaux de pêche.

Cela ne signifie cependant pas que la construction soit un mal ni que l'établissement d'armateurs nouveaux doive être limité. La construction est un élément indispensable du renouvellement de la flotte, et devient nécessaire pour remplacer les unités disparues. Si d'autre part, la pêche doit garder un attrait pour les jeunes, il faut qu'elle leur offre l'occasion de gravir l'échelle sociale. Le rajeunissement et le remplacement d'armateurs disparus constituent d'ailleurs des éléments nécessaires au maintien du dynamisme de la profession. La loi du 23 août 1948 ne prévoit aucune discrimination : le crédit peut être attribué aussi bien à un armement existant qu'à un armement nouveau. Dans l'esprit du législateur, le crédit est destiné à la construction, à la transformation et à la reconstruction, en vue du maintien et de l'extension de la flotte. L'arrêté royal du 1<sup>er</sup> mars 1958 a complété la loi en question par un système de bonification de l'intérêt des prêts engagés en vue de la modernisation de l'équipement technique de la flotte et des engins de pêche, et en vue du financement des recherches relatives à la technique de la pêche.

Dans les circonstances actuelles, il paraît logique de préférer la construction „de remplacement” à la construction nouvelle sans limiter toutefois l'accès à la profession pour des pêcheurs capables. On pourrait appliquer un système préférentiel pour des armateurs établis en accordant des primes à la démolition par exemple.

2. Il serait souhaitable de voir allouer *une prime de „démolition”* en cas de remplacement d'un bateau. Actuellement, un navire de pêche encore utilisable au moment de la démolition n'est plus estimé qu'à valeur de ferraille. Une prime de démolition encouragerait fortement la construction de nouveaux bateaux en remplacement de navires

anciens. Elle aurait en outre de grandes répercussions au point de vue psychologique.

3. Une politique de renouvellement de la flotte doit être axée sur l'avenir de l'industrie de la pêche. Une différenciation de la flotte est indispensable, mais il faudrait envisager une *standardisation* systématique dans les limites de chaque classe. La construction de quelques prototypes bénéficiant du maximum d'avantages techniques pour des régions de pêche bien déterminées, serait de nature à diminuer considérablement les frais de construction et à rendre la pêche plus rentable. En outre, grâce à cette standardisation, l'entretien, la réparation et l'achat de moteurs et de pièces de rechange deviendraient moins coûteux et la construction pourrait être conçue de manière à réduire le personnel. Cependant, la construction de prototypes entraîne beaucoup de difficultés ; le résultat dépendra des possibilités de combinaison d'éléments susceptibles de faire réaliser des économies dans le domaine de la construction et de l'exploitation. Seul un travail de *recherche scientifique* poussé peut apporter ici une solution adéquate. Pour atteindre ce but, l'Autorité Centrale devrait charger un organisme scientifique de cette mission, et devrait mettre le budget nécessaire à sa disposition. Tant la *construction* que *l'armement* et l'amélioration de la *technique de la pêche* devraient être surveillés de près.

4. Pour diverses raisons, il est *hautement souhaitable de connaître avec précision les frais d'exploitation* : tant pour élaborer un projet de prototype que pour diminuer les frais, tous les éléments doivent être soigneusement isolés et appréciés. L'arrêté royal du 1<sup>er</sup> mars 1958 accorde des primes aux armateurs qui tiennent une comptabilité minutieuse et en transmettent un extrait au Service de la Pêche Maritime ; cependant, le budget prévu est insuffisant et une majoration s'impose, étant donné l'importance de la question.

5. *L'accroissement de la productivité* peut également devenir un facteur de diminution des frais. Puisque la rémunération des prestations de travail constitue une partie importante du total des frais d'exploitation, l'économie doit être recherchée avant tout dans une augmentation de la productivité du travail ; cette idée sera reprise dans les recommandations suivantes.

6. En vue d'une diminution des frais d'exploitation on peut également suggérer d'encourager la *coopération* sous toutes ses formes.

Il existe actuellement des coopératives d'achat, qui permettent d'acheter certaines matières premières en grandes quantités et à des prix peu élevés. Grâce à ces coopératives, les petits armateurs ont la possibilité d'acheter les matières premières aux mêmes conditions que les grands armements. Cet avantage est cependant limité, du fait que les fournisseurs s'associent ou fixent leurs conditions de prix, ce qui empêche les coopératives d'achat de bénéficier des prix les plus réduits.

Actuellement les écorages mutuels réduisent aussi les frais de vente. Les milieux professionnels intéressés devraient diriger leurs efforts vers une coopération plus poussée.

7. Etant donné l'importance des *carburants* dans l'ensemble des frais d'exploitation, il faut s'efforcer de diminuer ces frais ; une intervention momentanée de l'autorité centrale, lors d'une chute de rentabilité de certaines classes de bateaux devrait être possible.

8. Les *frais d'écorage, les droits de minque, d'écluse, de quai, de bassin et autres*, constituent des frais d'exploitation particuliers. Dans le domaine des rétributions, il faudrait adopter le principe que les droits à payer ne peuvent dépasser le montant des frais ; lors de la fixation des taxes, il faudrait tenir compte des difficultés auxquelles la pêche doit faire face.

#### b) *Recettes.*

Parmi les possibilités d'augmentation des recettes, il faut signaler la stabilité du niveau des prix, l'amélioration de la qualité, la recherche de nouveaux débouchés, la recherche scientifique dans le domaine maritime et la révision du problème de l'„overfishing”.

1. La rentabilité de l'industrie de la pêche est fortement influencée par l'instabilité du niveau des prix de la minque. Le niveau des prix lui-même est remarquablement lié au mécanisme de la formation des prix et à la quantité débarquée. Pour améliorer la rentabilité, on pourrait peut-être agir sur les deux facteurs par l'établissement d'un schéma des apports et par la création d'un système de prix minima.

a/ L'établissement d'un *schéma des apports* ne peut avoir de résultats favorables que si la flotte est tenue d'accepter certaines limitations et si l'intervention de l'autorité reste assez rigide.

b/ L'instauration d'un *système de prix minima* signifie que le prix de vente en minque ne peut tomber au dessous d'un minimum déter-

miné ; le poisson qui ne peut être vendu à ce prix est repris et vendu aux fabriques de farine de poisson. Le système est basé sur la création d'un „fond” du marché, la limite est le prix minimum que l'armateur est certain de recevoir lors de la vente de sa marchandise.

De nombreuses difficultés surgissent lors de la mise en application du système de prix minimum : la fixation de ce prix, la relation entre le prix minimum et le prix de vente aux fabriques de farine de poisson, la fonction normale du commerce et de l'industrie et l'intervention de l'Autorité. Il incombe aux milieux professionnels d'examiner si ce contrôle de la formation des prix peut être mis en application, et selon quelles modalités. Un plan concret pourrait alors être soumis par les milieux professionnels à l'approbation de l'Autorité.

2. La *qualité et les possibilités de débouchés* jouent également un rôle considérable dans la formation des prix.

3. La stimulation de la recherche scientifique appliquée dans le domaine de la pêche maritime peut aussi contribuer à l'augmentation des recettes de la flotte. Ainsi, dans l'actuelle période d'extension des eaux territoriales, *l'étude plus approfondie du matériel de pêche sur de nouveaux fonds* peut être d'une grande importance.

4. La menace de plus en plus grave d'une baisse de la rentabilité se justifie aussi par l'épuisement certain des fonds de pêche. Une *revision du problème de l'„overfishing”* est hautement souhaitable et exige des contacts internationaux et un renforcement du contrôle de l'autorité nationale en ce qui concerne l'application des engagements internationaux.

### B. *Personnel*

Il est difficile d'élaborer un plan susceptible de remédier à la pénurie de personnel ; les recommandations se limitent donc à quelques mesures qui peuvent avoir une répercussion favorable sur ce problème.

L'attitude de l'Autorité est d'importance primordiale : l'extension des avantages sociaux en faveur des pêcheurs, relève de son initiative. L'importance du rôle de l'Autorité dans ce problème n'exclut cependant pas la nécessité d'une coordination entre l'Autorité et les armateurs.

1. Le travail dans la pêche maritime est lourd et constitue, comme il a déjà été dit, un facteur de frais très important. L'accroissement de la productivité du travail ne doit cependant pas envisager seulement la diminution des frais d'exploitation, mais doit tendre aussi à la rationalisation des prestations et à l'augmentation de la sécurité en mer. L'amélioration des conditions de travail sans augmentation des frais requiert *une analyse des prestations de travail* en mer, et une étude des possibilités d'*amélioration de la technique et des engins de pêche*.

Pour les investissements résultant de l'adaptation de la flotte et des engins de pêche, une bonification des intérêts des capitaux empruntés peut être obtenue actuellement (A.R. du 1<sup>er</sup> mars 1958).

Le poste du budget pour la bonification des intérêts devrait être majoré dans la mesure où ces adaptations se généralisent. Dans le programme de rationalisation, le poste du budget relatif aux primes accordées aux pêcheurs qui laissent pratiquer les expériences à bord de leurs bateaux devrait être adapté.

2. Afin de rendre plus d'attrait à la profession de pêcheur et de compenser la dureté du travail, le grand nombre d'heures de travail, le manque de vie familiale et de distractions, un régime de *pension prématurée et majorée* devrait être instauré.

L'âge de la pension peut être fixé à 55 ans, d'autant plus que la plupart des pêcheurs qui atteignent cet âge, ne sont plus capables de fournir un travail aussi dur, et tirent un modeste revenu des indemnités de chômage ou de maladie. La pension pourrait en outre être majorée de 25 %.

L'avancement de l'âge de la pension et la majoration du montant de celle-ci, pourraient aller de pair soit avec l'augmentation de la contribution pendant la période de navigation, soit avec la prolongation du versement de la contribution jusqu'à l'âge de 65 ans, soit avec une intervention spéciale de la part de l'Etat.

Etant donné les conditions de vie du pêcheur, la troisième solution, c.à.d. l'intervention gouvernementale, paraît justifiée.

Ce système de pension ne pourrait cependant être appliqué qu'au pêcheur qui compte déjà un minimum d'années de navigation.

3. En ce qui concerne le recrutement des mousses, l'instauration d'un *système de primes* efficace peut avoir une grande influence.

L'A.R. du 1<sup>er</sup> mars 1958 prescrit l'allocation d'une prime de 50 francs par journée de mer aux mousses, et d'une prime de 25 francs

par journée de mer aux armateurs qui acceptent ces mousses à bord de leur bateau. L'application de cet A.R. doit normalement augmenter l'attrait de la pêche maritime sur les jeunes.

Etant donné l'importance de la durée du séjour des mousses sur les bateaux en vue de maintenir dans l'avenir le niveau d'emploi dans la flotte et de pourvoir au remplacement du personnel, il serait souhaitable de compléter les dispositions de l'A.R. par une importante prime de fidélité. Un fonds spécial devrait être créé à cette fin. Pour augmenter encore l'effet psychologique de cette prime de fidélité, on peut conseiller de procéder solennellement à sa remise à l'occasion d'une cérémonie quelconque.

4. La rationalisation de la flotte et de l'équipement, imposée par la nécessité de diminuer les frais d'exploitation et de remédier à la pénurie de personnel, conduira inévitablement à la spécialisation du personnel de pont et de machine. Dans ces conditions, *l'enseignement* et les *possibilités de recrutement* qui en résultent sont de la plus grande importance.

Une campagne de propagande en faveur des écoles de pêche maritime ne peut cependant avoir de succès auprès des parents et des institutions d'enseignement que si la profession de pêcheur présente des avantages réels. Cette campagne aura la plus grande chance de réussir au littoral même et dans l'hinterland immédiat. En outre, on irait certainement à l'encontre des défections si la propagande souligne dès l'abord que seuls les éléments sérieux auront la chance de faire une carrière enviable dans la pêche maritime.

5. *La Marine de l'Etat qui actuellement concurrence la pêche* pourrait par certaines décisions stimuler le choix de la profession de pêcheur : ce but pourrait être facilement atteint en reculant l'âge minimum et maximum pour le recrutement, et en donnant la priorité aux pêcheurs qui comptent un minimum d'années de navigation.

6. La mise en évidence par les techniques modernes comme la presse, la radio, la télévision, etc., des divers avantages de la profession de pêcheur : gains importants pour les bons éléments, possibilités d'accéder rapidement à un standing social plus élevé, prime en faveur des mousses, pension éventuellement avancée et augmentée, serait de nature à augmenter sensiblement l'attrait de la profession. A l'occasion de cette campagne, il y aurait lieu d'informer également le public des multiples aspects de la vie du pêcheur, afin de susciter par *une juste appréciation*, une revalorisation de cette profession.

### C. Débouchés et Consommation

La vente à l'intérieur et à l'extérieur du pays, pour la consommation directe ou pour les industries de transformation peut être stimulée dans son ensemble ou dans chacun de ses secteurs. L'étude des débouchés du poisson et de sa consommation en Belgique, ne peut manquer de montrer que jusqu'à présent les conceptions saines au sujet de sa qualité nutritive sont encore trop peu répandues parmi la majorité des consommateurs. Pour ce motif, une action s'impose aussi bien du côté du consommateur que du côté des distributeurs.

1. *L'amélioration de la qualité* du poisson offert au consommateur est la condition indispensable d'une plus forte consommation. Elle peut être envisagée aussi bien au stade initial qu'à toutes les étapes de la distribution. En ce qui concerne la pêche elle-même, la rapidité des voyages et le traitement du poisson à bord sont à la base d'une amélioration de la qualité. Seul des produits de qualité devraient pouvoir sortir de la minque; les acheteurs de poisson de qualité médiocre peuvent revendre ce poisson à des prix plus bas, mais ils influencent les prix des produits de qualité et dégoûtent le consommateur. Une expertise sévère du poisson débarqué est indispensable, de même qu'un contrôle de la destination du poisson de moindre qualité. L'expertise devrait d'ailleurs avoir lieu à tous les échelons de la distribution.

Le transport des produits de la mer exige le plus grand soin. L'attitude du détaillant est un facteur important dans le processus de valorisation du poisson. Il est en contact avec le consommateur et doit lui apprendre à apprécier le poisson de qualité. Il doit cependant disposer à cet effet d'une installation adéquate et avoir une formation professionnelle suffisante.

2. D'autres facteurs importants pour un accroissement des débouchés intérieurs sont : le *développement spatial du réseau de distribution* et l'*intensification de l'action sur le marché*. La base de ce développement pourrait être donnée par une étude du marché analysant la préférence du public, le niveau des prix, les frais de transport, etc., pour les diverses régions du pays. Cette étude devrait également porter sur la compétence de la ménagère en ce qui concerne les espèces de poissons et la préparation culinaire du poisson. Elle constituerait ainsi un guide précieux pour la propagande.

3. Toute action en faveur de l'augmentation de la consommation du poisson aura peu d'effet sans *la propagande*. L'utilité de celle-ci a été prouvée notamment aux Pays-Bas lors du lancement sur le marché du hareng dit „maatje”.

La propagande menée en Belgique même, devrait pouvoir s'appuyer sur de larges moyens financiers. Elle devrait fixer l'attention sur la haute valeur nutritive du poisson de qualité et sur la diversité des produits de mer.

Dans ce but, le travail de l'actuelle Association de Propagande, c'est-à-dire les démonstrations dans les pensionnats et les écoles ménagères, la participation aux expositions de l'industrie alimentaire etc., devrait être intensifié. Cette activité doit être renforcée par une action géographique : la propagande doit être menée de façon répétée, dans une région ou une ville déterminée, par l'organisation de „semaines du poisson”, de démonstrations, de ventes-réclames, la projection de films et la publication d'annonces dans les périodiques. Au littoral même, on pourrait organiser pendant l'été, en pleine saison touristique, quelques „semaines du poisson”.

Il est souhaitable que l'action soit menée dans toutes les couches de la population, et il faut signaler que les produits de la mer sont accessibles à toutes les bourses.

Le lancement de l'idée du „poisson de la saison” est également à conseiller ; on peut ainsi apprendre au public à quel moment une espèce de poisson est meilleure et moins chère. La ménagère doit ensuite apprendre à acheter et à préparer le poisson. Elle n'achète généralement du poisson qu'une fois par semaine parce qu'elle n'en connaît pas les différentes accommodations. Les livres de recettes et les démonstrations sont utiles en ce domaine. Afin d'épargner du temps et de la peine à la ménagère, il faut apprendre aux commerçants à vendre le poisson sans arêtes, sans tête ni déchets.

La pêche maritime elle-même doit cependant soutenir la propagande ; l'apport doit être régulier et, dans certains cas, complété par des importations ; les commerces de gros et de détail doivent veiller à ce que la demande créée par la propagande ne soit pas déçue. A mesure qu'une région est travaillée par une propagande systématique, la distribution doit pouvoir satisfaire immédiatement les besoins potentiels.

4. Le secteur commercial peut contribuer efficacement à la consolidation de la pêche.

Dans le cadre du „Benelux” et bientôt dans le cadre du Marché Européen, un *statut* du commerce du poisson en général s'impose. Ce statut pourrait fixer pour l'établissement d'un commerce des exigences minima quant aux connaissances professionnelles, à l'équipement, etc.

Ce statut constitue une nécessité urgente pour l'action rationnelle du commerce de gros à la côte. A mesure que l'intégration économique progressera, les ports de pêche belges seront accessibles aux commerçants étrangers ; on peut prévoir que ce sont surtout les ressortissants des pays, où une „loi d'établissement” existe déjà, qui voudront s'installer au littoral belge.

Les grossistes peuvent jouer un rôle important en faveur de la pêche maritime belge en améliorant la coordination entre l'apport et l'importation. Ils ne peuvent cependant mener cette tâche à bonne fin que si les chiffres relatifs aux prévisions d'apports sont fidèlement transmis par les armateurs. La publication de ces chiffres contribuerait en outre à régulariser la distribution et à stabiliser ainsi les prix. Dans bien des cas, l'armateur, autant que le grossiste, tireraient profit de cette coopération plus étroite.

5. Dans le système du commerce de détail, et surtout dans l'avenir, il faudra s'efforcer constamment d'adapter *l'équipement professionnel* si l'on veut atteindre une plus forte consommation de poisson. Dans cet ordre d'idées, il faudrait, par l'établissement d'un statut professionnel, mettre l'accent sur une installation minimum bien déterminée.

Dans le cadre d'un accroissement de la consommation de poisson, le commerce de détail acquiert de nouvelles chances de répartir la vente du poisson sur un plus grand nombre de jours par semaine ; normalement cette évolution conduirait à une plus grande diversification des produits vendus. L'étalement dans le temps et la diversification doivent être soutenus par une évolution plus favorable des prix et une augmentation de la qualité et des services offerts par le détaillant au consommateur.

Même dans les circonstances actuelles, cette *extension des services* rendus par les détaillants est d'ailleurs nécessaire. Si l'on veut éviter la substitution de poisson frais par le poisson préparé et les conserves, la première phase de préparation du poisson devra de plus en plus être faite par le détaillant. Une formation professionnelle adéquate, dispensée au besoin par un enseignement du soir, est à la base d'un accroissement de la vente.

6. Pour augmenter l'exportation, il est indispensable de faire une sérieuse *prospection des marchés* dans les pays traditionnellement acheteurs de produits de pêche belges. Si ces marchés s'avèrent intéressants pour nous, la prospection devrait s'étendre graduellement.

7. Lors de la préparation des accords commerciaux, l'Autorité doit également tenir compte des intérêts de la pêche, qui devrait bénéficier d'un certain degré *d'autonomie* au sein de l'agriculture dans le cadre de ces accords.

8. Etant donné la réalisation progressive de la Communauté Economique Européenne, la plupart des restrictions d'importation seront supprimées à l'avenir. A cet effet, il est urgent de renforcer la structure de la pêche maritime en vue de neutraliser la future puissance concurrentielle de pays faisant partie de la Communauté. Ce renforcement doit aller de pair avec une politique d'importation provisoirement prudente.

9. La rareté de la documentation relative aux *industries de transformation* rend difficile l'énoncé de recommandations pour ce secteur. Certaines constatations indiquent cependant que des problèmes se posent en matière de ravitaillement, de modernisation de l'équipement, et d'adaptation de l'emballage. Etant donné l'accroissement de la consommation de conserves de poisson et la hausse probable des tarifs d'importation pour les produits de la C.E.E. vis-à-vis des grands fournisseurs belges, qui dans la plupart des cas sont étrangers à la C.E.E., de nouvelles perspectives s'ouvriront dans un proche avenir à l'activité spécifique des industries de transformation du poisson. Compte tenu des apports belges, ces perspectives ne pourront être exploitées que si le goût du public est orienté vers la consommation de poisson préparé, provenant de nos propres apports.

#### D. Benelux et la Communauté Economique Européenne

Les modifications récentes introduites dans la situation de la pêche maritime, par la réalisation du Benelux et les perspectives de la C.E.E. naissante, doivent retenir l'attention des milieux professionnels en cause et de l'Autorité.

1. *L'adaptation de la flotte et des engins de pêche* est plus nécessaire encore au sein de la C.E.E. Signalons une fois de plus que seule

la perfection de l'équipement peut compenser les frais plus élevés résultant de la situation moins favorable des ports belges par rapport aux fonds de pêche.

2. Il serait fort souhaitable dans les circonstances actuelles, de mener une enquête au sujet des conditions d'exploitation dans les pays de la C.E.E., et des interventions des autorités de ces pays en faveur de l'industrie de la pêche. Seule une telle enquête permettrait de prévoir l'évolution de la structure de la pêche maritime et du commerce du poisson.

3. Etant donné l'association toujours croissante, il serait souhaitable de coordonner au sein de la C.E.E. *la terminologie, le matériel statistique et la recherche économique* ; il faudrait envisager aussi la coordination de la recherche scientifique maritime.

4. Il faut, en tous cas, rechercher le moyen de réduire au sein de la C.E.E. *les différences de frais*. L'uniformisation ne peut cependant être poussée trop loin, afin de ne pas détruire le caractère completif et la spécialisation des pêches en cause ; seules les anomalies dans la structure existante doivent faire l'objet d'une attention particulière.

5. Parmi les problèmes d'importance à discuter dans le cadre de la C.E.E., et qui réclament une solution, il y a lieu de citer : la pêche dans les eaux territoriales réciproques, les apports directs, la politique commune en matière de pêche et les perspectives en matière de prix minima.

6. A l'occasion des perturbations économiques et sociales résultant du Traité de la C.E.E., l'Autorité belge doit faire *appel*, en temps voulu, au *Fonds Social et à la Banque d'Investissement*, prévus au sein du Traité afin de résoudre les questions délicates. Ceci suppose que les intérêts de la pêche maritime soient suffisamment défendus au sein des organes de la C.E.E.

Pour terminer l'aperçu des problèmes internationaux, il faut encore mentionner les problèmes de l'„overfishing” et des eaux territoriales. La fermeté manifestée par les Autorités belges lors de la conférence internationale traitant de ces sujets doit être maintenue.

\* \* \*

Le problème de la pêche maritime est complexe ; la compréhension, la coopération et la collaboration de l'Autorité et des milieux professionnels peuvent cependant avoir une grande influence.

Afin de réaliser les objectifs poursuivis, il serait souhaitable de voir grouper, autant que possible sous la compétence d'un seul Ministère, les divers services relatifs à la pêche.

L'étude et la coordination de l'opinion des milieux professionnels intéressés sont nécessaires. Une vigilance permanente et une prise de position collective, tenant compte des intérêts des diverses catégories de pêche, ou indiquant de quelle catégorie il s'agit, seront bientôt de plus en plus indispensables au sein de la C.E.E.

Au surplus, la collaboration bienveillante entre les patrons et les salariés dans la pêche maritime revêt une grande importance, non seulement pour aborder l'aspect social du problème, mais aussi pour résoudre par une action commune, les problèmes relatifs à la pénurie de personnel, à la qualification, à la productivité, etc. A ce niveau, le Conseil Professionnel de la Pêche, tout récemment créé, répond à une véritable nécessité. Aussi dans la mise en pratique des recommandations ci-dessus, le Conseil Professionnel aura encore à jouer un rôle important en tant qu'intermédiaire et conseiller de l'Autorité Centrale.

Nous souhaitons instamment que l'Autorité et les milieux professionnels prêtent une attention sérieuse aux conclusions de ce rapport.

Pour la Flandre Occidentale, seule province maritime de la Belgique, la pêche maritime constitue une perle précieuse à la couronne de son développement économique.

## SUMMARY

The analysis of the present structure as well as the study of the actual problems in connection with sea-fishery demonstrate and prove that this typical West-Flemish branch of industry has many aspects, which altogether constitute a neatly interlaced unity.

Together with the alternately good and bad fortune of any production, which is closely connected with nature, and the peculiar difficulties proper to any form of predatory fishing, there are other problems of an essentially economic character. Among these questions we may for instance mention : the efforts to make the fishing-fleet suitable for the highest possible output and for the maximum quality of supply ; the rises and the falls of the supply as such and of the factors regulating prices ; and finally the possibilities of finding a ready sale at home and abroad either for direct and for indirect consumption. Besides, there are other problems, such as those concerning over-fishing and territorial seas, which do not belong to the sphere of action of the government and the national authorities, and which must therefore be settled by international conventions.

Moreover, sea-fishing has to settle up with a threatening and impending lack of personnel. It becomes in fact more and more difficult to find young people to man a fleet ; this situation, being practically the same in all West-European countries, seems to result from a new sociological structure and from altered conditions in social life, which, in their turn, are undoubtedly an immediate and logical consequence of a continuously rising level of prosperity and welfare.

The whole complex becomes the more complicated when we consider it from the point of view of the European Economic Community, the importance of which is steadily increasing ; indeed, the management of fishing-industry, and the structure of this industrial branch are quite unlike in each country ; and in many of these countries they have developed in a rather different way according to local traditions, chiefly based upon systems of protectionism.

1. Belgian sea-fishery, a traditional business and trade of the Flemish coastal area, consists of inshore-fishery or coast-fishing, middle-water fishery, and deep-sea fishery.

As a result of this vast field of operation, and owing to an adequate equipment, numerous kinds of fish are caught ; they are commonly subdivided into three groups, namely : 1/ demersal fish, 2/ pelagic fish, and 3/ crustaceans and molluscs.

At the end of 1957 the fleet as a whole consisted of 446 units with a total gross tonnage of 29.229 tons, and a motive power of 73.663 H.P.

2. Since the end of the second world war the number of fishing-boats has declined, but the tonnage and the motive power have increased : the former only slightly, the latter, however, rather considerably.

3. At present 206 vessels are used for coast-fishing ; middle-water fishery has 209 craft at its disposal, and deep-sea fishery 31 units.

In the last few years the fishing-fleet met with an important change as far as its structure is concerned ; it namely moved up towards a higher class of ships.

4. The most important fishing-port is Ostend ; all deep-sea trawlers of the Belgian fleet are registered there. Next to Ostend we mention Zeebrugge and Nieuport ; in the last few years Blankenberg has been left out and neglected as a fishing-port. Zeebrugge, on the contrary, has recently developed rather quickly, strengthening steadily its position.

5. In 1957 more than one milliard francs were invested in fishing-craft and in the necessary equipment and fishing-tackle. In the last ten years the investment of capital has increased by 25 %.

6. Sea-fishing and fishermen's trade and profession are chiefly practised as a sort of family-enterprise. In 1957 only 9 out of 396 ship-owners had more than 2 vessels ; and in the same year only 16 firms of ship-owners were working in the form of a limited liability company.

7. Out of the 446 fishing-craft only 92 vessels have a complete metallic frame and hull. The average lifetime of ships' hulls becomes gradually greater : at present it is certainly more than 18 years ; ships' motors, however, do not averagely attain such a considerable number of years. Since 1955 there has been an active and busy ship-building industry in the Belgian sea-ports themselves ; especially at Zeebrugge and Ostend this activity has proved to become more and more efficient.

8. Working-expenses are not always the same ; they differ from class to class. The wages for instance represent 43,5 % of the total expenses in class I, and only 20,0 % in class VI. Next to the wages, fuel and lubricating oil also require a great part of the expenses ; but, in contrast with the wages, the amount of these expenses is the highest in the top-classes.

9. The attention of capital and financial circles which do not directly belong to fishing-trade itself, is not easily to be drawn towards this special branch of industry ; this is certainly due to a sort of insufficiency either of knowledge how all the facts really are, or of possibility to form an opinion about the risks. Sea-fishing has the use and the benefit of a cancelling system within 8 years ; and it may also appeal to a special credit-arrangement of August 23rd 1948. and March 1st 1958. At first these credits were chiefly taken up by the fleet for deep-sea fishery ; but in the last few years the items of this law have mostly been called on by the fleet for middle-water fishery.

10. At the end of 1957 a fleet of 408 units had a crew of 1.818 fishermen. About half of the total number of fishermen belongs to the crew of a vessel which has Ostend as a fixed place for anchoring ; Zeebrugge has 37,0 % of the total number of fishermen and Nieuport 10,0 %. In the last few years a decrease has been noticeable as far as the average crew of each separate vessel is concerned.

11. More than the three fourths of the crew belong to the deck-personnel ; the proportion of numerical strength between the latter and the engineers, has practically remained fixed for nearly a whole decade.

12. In spite of a slight inclination towards an increase of the average lifetime of the ship's company, the crew of our fishing-fleet is comparatively young. The attention of younger workmen goes in the first place to the fleet for deep-sea fishing, whereas in smaller and lower classes the average lifetime of the crew is much higher.

13. The profits of the fisherman largely depend on the capacity and the class of the vessel. Broadly speaking we may distinguish two different systems : 1) a share in the profits, 2) fixed monthly wages, increased by a share in the profits. Next to that a rich tradition grants the fishermen some rights which consist of some four forms of profits in kind. The contributions for social security are calculated in such a way that they altogether form a sort of lump-sum. Finally there are special arrangements concerning certain allowances and indemnifications in case of unemployment ; there are accident benefits and damages in compensation for losses suffered in disasters.

14. The supply of each member of the ship's crew amounts to 29,6 tons ; in this way Belgium ranks fourth among the best countries of Western Europe. As far as the productivity per fisherman is concerned, Belgian fishery comes immediately after Iceland, Western Germany and the Netherlands.

15. A troublesome question too, is that sea-fishing gets increasingly short of cabin-boys or ship's boys ; the posts of ordinary seamen and engineers become vacant. Labour-conditions and conditions of life, competition in other trades and professions by sea and on land, as well as other psychological factors require the greatest effort to draw the attention of young men towards sea-fishery. In this connection the Royal Warrant of March 1st 1958 is certainly a step forward ; it namely grants an additional premium for each day's sailing not only to ship's boys, but also to ship-owners who engage them.

16. In similar and parallel circumstances it will be very difficult to maintain the numerical strength of the crew ; a serious effort to rationalize labour is absolutely necessary.

17. In 1957 the total supply of the Belgian sea-fishing fleet amounted to about 50.000 tons with a value of 492,4 million francs at the fish-market. The supply reached its highest point in 1947, namely 75.370 tons ; it was lowest in 1957 with 49.558 tons. These figures are at any rate much higher than in 1938 ; the supply then came only to 39.135 tons.

18. The national supply consists of : demersal fish (86,6 %) ; of pelagic fish (9,4 %) ; and of crustaceans and molluscs (3,9 %). As to the value of the supply, demersal fish represents 86,3 % of the total value, pelagic fish 3,9 %, and crustaceans and molluscs 9,8 %. Next to this supply, Belgian vessels unload also in foreign sea-ports about 5.900 tons, representing a value of 48,4 million francs.

19. Since 1950, but with the exception of 1953, in which year there was a serious drop in prices, the importance of demersal fish as far as its amount and its value are concerned, has steadily increased. Especially the supply of Icelandic demersal fish. The supply from other countries is rather stagnant. Of great importance are : cod-fish, haddock, plaice, whiting and sole.

20. The supply of pelagic fish is highly subject to irregular rises and falls. Since 1947 the general supply has fallen off to less than one sixth ; especially spent-herring fishery knew a rather striking decline.

21. With the exception of the years 1953-1955, the supply of crustaceans and molluscs was increasing from 1948 till 1956 ; during these same years the value of the supplied quantity became practically twice as great. In 1957, however quantity and value fell off rather quickly. The supply mainly consists of shrimps.

22. According to the order of importance for the supply of Belgian sea-fishery, we mention successively : the Iceland Sea, the Coastal Sea, the North Sea (South), the North Sea (Central), and Southern and Western Ireland. The share of the Iceland Sea in the total supply is of the utmost importance ; in the few last years it has highly increased.

23. For the general supply, middle-water fishery is the most important ; then comes deep-sea fishery, and finally coastal fishery. The amount and the value of the supply per vessel increase for each class ; the average value per kilogram, on the contrary, becomes smaller as the class rises.

24. Ostend gets 81,8 % of the total supply and 72,5 % of its value ; Zeebrugge has 13,7 % of the amount and 20,7 % of the value of the complete national supply ; the share of Nieuport is respectively 4,5 % and 5,8 %. Especially at Zeebrugge the value of the amount has highly increased in the last few years. Zeebrugge is the most important port for the supply of shrimps. For all other kinds of fish Ostend takes the lead.

25. The supply of fish largely depends on the seasons. Fishery of pelagic fish is a typically seasonal activity. All other kinds of fish are caught at any time and season of the year ; although, for each special sort of them, fishery is concentrated within the limits of a few months ; and there is still a strong difference as to the importance of the concentration itself as well as to the months in which the concentration presents itself.

26. Prices are fixed in the fish-market. Supply and demand play of course a prominent part in the fixation of prices. Taking into consideration that the products are perishable, we can easily imagine that the offers made for them are generally not very favourable. Per kilogram the value of pelagic fish is smallest, namely : 4,1 francs. The average price of demersal fish amounts to 9,9 francs ; within these figures are hidden some strange and very often amazing differences, as for instance : 4,7 francs for whiting, and 39,7 francs for sole. In 1957 the prices for shrimps were on an average 37,0 francs per kilogram. It is clear that in the course of the year itself prices of all kinds of fish are liable to seasonal fluctuations.

27. In Belgium fish-processing industry is not widely spread : it has developed only to a small extent. The most typical industries are : deep-freezing of fish, manufacturing of fish-meal or fish-flour and of fish-oil, fish-drying and fish-salting industries, some smoke-houses, preserving industries and canning industry. Only few details are at our disposal in connection with

these trades and industries. Most of them are situated in the coastal areas : some are also to be found in the interior.

28. The fish-market is the starting-point of fish-distribution. Fish is sent to the interior or abroad by railway in isothermal railway carriages, and by road-transport in trucks specially equipped for the purpose.

29. Wholesale trade consists of two branches : namely the dealers and merchants who have their business established in coastal districts, and the wholesale-dealers living in the interior. In this branch we must also mention the existence of a consignment-trade.

30. The distribution of fish-products to the consumers is organized by a vast network of established shop-keepers, fish-mongers and direct dispatches forwarded by wholesale-dealers and by specialized departments of large stores. In many parts of Belgium there is not yet a regular fish-distribution : a wider spreading and expansion of the network is absolutely necessary ; an improvement of the equipment of all links between supply and consumption is also urgently required.

31. The consumption of fish is in Belgium 12,4 kilogram per inhabitant. The use of demersal fish has of late increased quite regularly : consumption of sprat and herring, on the contrary, has declined. It is a really striking fact that the sale of scaled shrimps has considerably increased. One of the most important changes we have noticed in recent years is a greater consumption of preserves.

32. Belgium imports a considerable amount of fish ; there is an import of 76.875 tons with a value of 1.115,6 million francs, whereas the export only reaches 12.832 tons representing a value of 225,7 million francs. Since 1950 an important increase is noticeable both for import and for export.

33. Based upon the value itself, the import between 1953 and 1957 consisted mainly of preserves (50,0 %), pelagic fish (13,4 %), and herring (12,4 %). For the export, especially demersal fish (49,1 %), processed or preserved fish (14,8 %), and shrimps (5,8 %) are of importance.

34. For the other products of sea-fishing import is greater than export. Some special kinds of fish, the yearly import of which is preponderating, are : preserves (450,6 million francs), cured herring (78,8 million francs), mussels (52,4 million francs), lobsters (48,9 million francs), oysters (41,1 million francs), demersal fish (30,9 million francs), shrimps (24,4 million francs), and fresh herring (2,5 million francs).

35. The most important countries which imported to Belgium between 1953 and 1957 : The Netherlands (39,3 %), Portugal (13,5 %), Japan (11,4 %), Canada (9,5 %), Norway (6,1 %), and Western Germany (2,4 %). The countries importing Belgian products are chiefly : France (29,6 %), the Belgian Congo (20,5 %), Great Britain (14,5 %), Western Germany (11,6 %), the Netherlands (10,5 %), Switzerland (3,2 %) and Italy (2,5 %).

36. The importance of the fishing-fleet, the supply and the export of products of sea-fishery is greater in the Netherlands than in Belgium. Both

Benelux-fisheries are, however, turned in a special direction. Up to now there is no deep-sea fishery in the Netherlands. The supply of demersal fish is nearly parallel with the Belgian one (45 million kilograms). The Dutch supply, as far as the different kinds of pelagic fish (130 million kilograms), and the crustaceans and molluscs (60 million kilograms) are concerned, reaches a total amount which is nearly thirty times greater than the Belgian supply.

37. The greatest difference between the Dutch and the Belgian situation is explained by the fact that the Dutch trade balance for fishing-products has a surplus of about one milliard francs, whereas the Belgian trade balance shows a deficit of nearly 0,9 milliard francs. In the total Dutch import preserves and fresh sea-fish are preponderant. In the Dutch export fresh herring is predominating. As to the import and export of both Benelux-countries, we must mention, generally speaking, nearly the same countries. Dutch export to Belgium, however, is greater than Belgian export to the Netherlands. Further differences are : Great Britain and France and a ready sale in the Belgian Congo being of the utmost importance for the Belgian export ; Eastern Germany and Russia taking an important place in the Dutch export.

38. By taking away systematically all hindrances and obstructions for an efficient trade in fishing-products in the Benelux-countries, mutual business relations between Belgium and the Netherlands have increased ; the Netherlands, however, took a greater advantage of this new situation than Belgium.

39. In the European Economic Community Belgian supply of fishery-products represents 3,9 % of the total amount. Western Germany (40 %) and France (27 %) dominate the entire supply of fish. In the member countries of the European Economic Community the supply of roundfish and flatfish (Western Germany and France) is preponderant ; next comes the supply of pelagic fish (Western Germany and the Netherlands).

40. About 30 % of the total import in the European Economic Community is coming from the member countries themselves. 70 % of the Belgian import is obtained from the other five countries. For nearly 54 % the export of the different countries is directed to another country, member of the European Economic Community ; the member countries of the European Economic Community altogether take 65 % of the total Belgian export.

41. The consequences of the structure of a European Economic Community, which might be of importance for sea-fishery as a whole, are, at least for the time being, not yet surveyable. Normally we may, however, expect a commercial expansion and an extension of transactions among the member countries themselves, and also a higher protection and support against third-party risks. In view of the expensive structure of the Belgian sea-fishery, heavy cost which is partly but inevitably due to a rather unfavourable position in relation to the rich fishing-grounds, Belgium will be forced to make earnest efforts to accommodate fishery to the new circumstances.

## APPENDICES

### *Appendice A, 1 : La fonction des membres de l'équipage.*

Il faut faire une distinction entre personnel de pont et personnel de machine. Le personnel de pont travaille sur le pont et pratique la pêche proprement dite.

Le personnel de pont comprend :

- 1) Le patron :  
Le patron exerce le commandement du navire et doit être parfaitement au courant de la pêche. C'est généralement lui qui indique le lieu de pêche. Il règle le service, donne des ordres, surveille et aide partout où c'est nécessaire. Il est non seulement responsable du navire et du matériel, mais également de la sécurité de l'équipage.
- 2) Le second :  
Il est placé directement sous l'autorité du patron et c'est lui qui commande l'équipage pendant l'opération. Il est responsable de la bonne conservation du poisson. Il le met dans la glace et l'entrepose dans la cale ou surveille cette opération si celle-ci est exécutée par d'autres.
- 3) Le maître d'équipage :  
Il ne se trouve qu'à bord des grands chalutiers. Le maître d'équipage est mis à la disposition du second. Il surveille les opérations de nettoyage des prises, et règle les heures de garde.
- 4) Le matelot :  
La tâche du matelot est multiple et dure. Il aide aux opérations de descente et de montée du filet ou du chalut, ainsi qu'à toutes les manutentions se rapportant à ces derniers. Il doit procéder à l'étripage du poisson, le laver, le trier et le mettre en cale. Il répare les filets et les cordages arrachés, et il est responsable du nettoyage des filets et du bateau. Il monte la garde en qualité de timonier.
- 5) Le matelot léger :  
Le matelot léger est un mousse bénéficiant d'une certaine expérience, et qui peut déjà s'occuper de toutes sortes de travaux de matelot. C'est généralement lui qui amène la glace lors de la mise en glace du poisson.
- 6) Le mousse :  
C'est un apprenti, il exécute les travaux ordinaires d'entretien à bord, il entretient le logement de l'équipage, il aide le cuisinier, et il monte la garde avec le patron ou avec le second qui lui donnent des enseignements pratiques en matière de navigation.
- 7) Le cuisinier :  
Sur les chalutiers hauturiers, le cuisinier est compté parmi le personnel de pont, bien qu'il n'ait aucun rapport avec la pêche même. Il doit s'occuper exclusivement de la préparation de la nourriture de l'équipage. A bord des petits bateaux, cette fonction est remplie soit par le motoriste, soit par le matelot le plus apte à cette tâche.

Le personnel de machine est chargé de l'entretien du moteur. En cas de prise abondante, certains membres du personnel de machine s'occupent également du travail sur le pont.

Le personnel de machine comprend :

- 1) Le motoriste :  
Le motoriste est responsable vis-à-vis du patron du bon fonctionnement du moteur. Il est quelquefois assisté d'un aide-motoriste.
- 2) Le chef-machiniste :  
Cette fonction n'existe qu'à bord des navires à vapeur et est identique à celle de motoriste. Le machiniste est assisté éventuellement d'un aide-machiniste.
- 3) Les postes de chauffeur et d'aide-chauffeur n'existent qu'à bord des bateaux à vapeur.
- 4) Le radio-télégraphiste s'occupe des communications radiotéléphoniques avec la terre et les autres bateaux. Ce poste n'existe qu'à bord des navires de la classe VI.

## Appendice A, 2 : Législation Sociale.

### 1. LA SECURITE SOCIALE

L'arrêté du Régent du 4 janvier 1946 prévoit en faveur de la pêche des modalités d'application spéciale en matière de sécurité sociale.

Tombent sous l'application de ce système spécial : „les patrons et les salariés liés par un contrat d'engagement dans la pêche maritime, quel que soit le mode de rétribution des salariés, soit exclusivement un salaire fixe et/ou en ordre principal ou accessoire une part dans les bénéfices" (art. 1).

Les cotisations des patrons et des salariés sont calculées sur la base de montants forfaitaires fixes (art. 2). Cette règle s'applique aussi bien aux salariés touchant un salaire fixe qu'à ceux qui sont payés exclusivement, en ordre principal, ou accessoirement par une participation aux bénéfices.

Les rétributions forfaitaires sont fixées comme suit : 240 francs pour les hommes d'équipage des bateaux de pêche, 120 francs pour les mousses par journée de travail<sup>1</sup>.

La notion „journée de travail" est triple et comprend :

- (1) Chaque journée de travail à quai.
- (2) Chaque „journée de navigation"<sup>2</sup>.
- (3) Chaque journée et fraction de journée au cours de laquelle aucun travail n'a été fourni, mais pour laquelle le patron est tenu par la loi ou par contrat de liquider le salaire, comme par exemple les jours fériés rétribués, les congés payés, etc.

Les cotisations sont les mêmes que celles payées dans les autres secteurs industriels et sont réparties entre le patron (armateur) et le salarié (pêcheur). Elles sont dues pour toutes les personnes occupées et sont proportionnelles aux salaires forfaitairement fixés.

#### *Les secteurs de la sécurité sociale.*

En dehors de l'assurance contre le chômage et du système des congés payés, les autres secteurs de la sécurité sociale tombent sous l'application du système ordinaire.

#### (1) *L'assurance contre le chômage.*

Les pêcheurs sont assurés contre le chômage tout comme les autres ouvriers ; certains points litigieux d'ordre local, ont été tranchés. Ainsi, est considéré comme chômage accidentel le chômage provoqué par les réparations à effectuer, par une panne survenue aux machines, etc. Les pêcheurs licenciés sont considérés comme chômeurs complets, dès que sont passés les jours de repos prévus à terre.

Les pêcheurs enrôlés qui ne peuvent prendre la mer à cause des conditions atmosphériques défavorables, sont considérés comme chômeurs partiels.

Il existe une réglementation spéciale pour la pêche côtière : si le mauvais temps ou une avarie oblige les pêcheurs côtiers à rentrer au port endéans les quatre heures, ils peuvent bénéficier de l'allocation de chômage.

La réglementation concernant le chômage émane, ensuite, du principe que toute prestation de travail doit être rémunérée. Si les pêcheurs travaillent à bord du bateau à quai et ne sont pas rétribués par l'armateur, ils ne peuvent bénéficier de l'allocation de chômage.

(1) A.M. de 17 mars 1958.

(2) On comprend par „journée de navigation" un séjour en mer d'au moins 4 heures au cours d'une journée de calendrier. Si la sortie se fait sur deux jours de calendrier successifs, sans atteindre quatre heures pour chacun d'eux, elle est considérée comme „journée de navigation" si elle totalise quatre heures au moins.

Pour les bateaux qui restent plus de deux jours en mer, les prestations de travail du jour de départ et du jour d'arrivée sont cumulées et considérées comme „journée de navigation" si elles totalisent au moins quatre heures (A.M. du 4 janvier 1946 et A.M. du 24 juin 1949).

(2) *Les congés payés.*

Les pêcheurs ont droit au congé payé annuel. L'indemnité est fixée d'après le salaire forfaitaire et le nombre de jours effectifs de prestation au cours de l'année de service.

2. *LEGISLATION SOCIALE EN DEHORS DU CADRE DE LA SECURITE SOCIALE*

(1) *Les accidents de travail (loi du 30 décembre 1929).*

L'assurance contre les accidents de travail est couverte par la Caisse Commune de la Pêche Maritime (C.C.P.M.). La Caisse Commune de la Pêche Maritime se compose de trois sections : la section pour les accidents ordinaires de travail, la section pour les accidents contre les risques de guerre, et un fonds de soutien et de prévoyance.

La contribution pour l'assurance contre les accidents de travail est obtenue par une retenue sur le total des recettes brutes de la vente de tous les produits de la pêche dans les ports belges ou dans des ports étrangers.

Pour les accidents de travail ordinaires, la retenue est fixée à 1,17 % des revenus bruts ; pour les risques de guerre, ce pourcentage s'élève à 0,01 % des revenus bruts, et pour le Fonds de soutien et de prévoyance à 0,07 % des revenus bruts.

En cas d'accident, le Fonds de soutien et de prévoyance de la pêche maritime peut allouer également une allocation supplémentaire aux marins, victimes d'un accident de travail.

(2) *Jours fériés payés.*

Par l'arrêté-loi du 25 février 1947, les armateurs sont obligés d'accorder des jours fériés avec salaire (calculé sur la même base forfaitaire que la cotisation de Sécurité Sociale) aux pêcheurs qui remplissent certaines conditions.

(3) *Indemnité de naufrage.*

La perte du salaire pendant le voyage est réglée par l'art. 53 de la loi sur le contrat d'engagement maritime (5 juin 1928). Cet article oblige l'armateur à payer le salaire jusqu'au retour au port d'attache.

En ce qui concerne la perte de salaire durant une période de chômage éventuel après naufrage, le même article 53 prévoit l'obligation pour l'armateur de payer le salaire pendant une période maximum de deux mois.

L'armateur est également tenu de payer une indemnité pour la perte d'équipement si elle est due à un naufrage, à un incendie à bord et à tous les autres cas de force majeure.

### *Appendice A, 3 : La réglementation du commerce extérieur.*

A la suite des mesures de contingentement prises en 1948, un Comité d'Importation fut créé en mars 1949. Ce comité, se basant sur les possibilités d'apport et les besoins du marché intérieur, avait pour but de proposer chaque mois aux Autorités les contingents d'importation de poisson de fond frais de plus de 40 cm. Le comité fut partiellement réorganisé en avril 1950 et reçut un caractère plus officiel. Depuis la libération du commerce de poisson de plus de 40 cm entre la Belgique et les Pays-Bas au 1<sup>er</sup> mars 1952, la compétence du comité se limite à une partie assez restreinte du volume d'importation, l'importation en provenance des pays scandinaves notamment.

L'avis du „Comité d'Importation” est soumis, pour décision, au Ministre de l'Agriculture.

La „Sous-commission des Licences pour le Ravitaillement”, organe de la „Commission Economique Interministérielle” fixe les mesures d'exécution nécessaires.

#### § 1. REGLEMENTATION D'IMPORTATION <sup>1</sup>

##### a. Poisson de Mer frais

Hareng et esprot :

L'importation de hareng et d'esprot est permise, moyennant licence, sans limitation de quantité et de valeur, sous réserve de limiter l'importation de hareng du Danemark et de la Suède ainsi que l'importation d'esprot du Danemark, de la Norvège et de la Suède, aux quantités et aux montants stipulés dans les accords commerciaux Benelux.

Il y a lieu de remarquer que l'importation de hareng frais du Danemark n'est autorisée que du 1<sup>er</sup> janvier au 15 avril (1958) et que l'importation d'esprot frais, destiné à la consommation directe, est interdite de tous les pays, excepté des Pays-Bas, entre le 1<sup>er</sup> octobre et le 15 novembre. Cette interdiction d'importation ne vaut cependant pas pour l'esprot frais destiné à l'industrie des conserves.

Maquereau :

L'importation du maquereau frais est autorisée, moyennant licence, aux conditions ci-après :

- a) l'importation du Danemark, de la Norvège et de la Suède, est limitée aux contingents fixés dans les accords commerciaux Benelux ;
- b) l'importation des Pays-Bas n'est soumise à aucune restriction ;
- c) l'importation de l'Allemagne Occidentale n'est autorisée que pour satisfaire les besoins de l'industrie. Les licences sont délivrées pour des quantités limitées, mais sont renouvelables après utilisation ou après expiration de la durée de validité ;
- d) l'importation de la Grande-Bretagne et de la France est autorisée pour toute utilisation. Les licences sont délivrées pour des quantités limitées, mais sont renouvelables après utilisation ou après expiration de la durée de validité ;
- e) l'importation en provenance des autres pays est interdite.

Autres poissons frais :

L'importation d'autres poissons frais est autorisée, moyennant licence, aux conditions suivantes :

- a) pour le Danemark, la Norvège et la Suède, l'importation est limitée aux contingents fixés dans les accords commerciaux Benelux ;
- b) pour les Pays-Bas, l'importation est autorisée sans limitation ;

(1) Réglementation en vigueur au 1<sup>er</sup> mai 1958. Ces données ont été fournies par l'Office belge du Commerce Extérieur et par le Service Central des Contingents et Licences.

- c) pour l'Allemagne Occidentale, l'importation n'est autorisée que pour couvrir les besoins de l'industrie. Cependant l'importation de perlon et de dorades communes est autorisée pour tous usages. Les licences sont également délivrées pour des quantités limitées, mais sont renouvelables après utilisation ou après expiration de la durée de validité ;
- d) pour la Grande-Bretagne et la France, l'importation est autorisée pour tous usages. Les licences sont délivrées pour des quantités restreintes, mais sont renouvelables après utilisation ou après expiration de la durée de validité ;
- e) autres pays : interdiction d'importation.
- Il y a lieu de remarquer que l'importation de poisson de mer frais de moins de 40 cm, destiné à la consommation directe, est interdite en provenance de tous les pays, excepté des Pays-Bas.

b. *Poisson salé, fumé ou séché*

Hareng :

L'importation, moyennant licence, est autorisée sans restriction de quantité et de valeur en provenance de tous les pays, sauf de Suède, pour laquelle l'importation est limitée au contingent fixé dans l'accord commercial Benelux.

Esprout et Maquereau :

L'importation est autorisée sans restriction moyennant un „Avis d'Importation”, qu'on peut obtenir dans les bureaux de la douane.

Autres poissons :

L'importation est autorisée sans limitation, moyennant licence. Il n'est perçu aucun droit<sup>2</sup> sur l'importation de poisson frais, salé, fumé ou séché, mais une taxe de transmission de 10 %<sup>3</sup> est prélevée.

c. *Crustacés, coquillages et mollusques*

L'importation de crevettes épluchées et non-épluchées est interdite, sauf en provenance des Pays-Bas.

L'importation de crustacés (*pandalus borealis*) dont il est question dans la rubrique ex. 21 a 2 du tarif douanier et d'origine norvégienne, est limitée au contingent fixé dans l'accord commercial Benelux avec la Norvège.

Pour les autres mollusques et crustacés, l'importation est autorisée sans restriction de quantité ou de valeur, moyennant l'obtention d'un „Avis d'Importation” délivré par les bureaux de la douane. Certains crustacés, coquillages et mollusques sont cependant soumis à un droit d'importation et à une taxe de transmission<sup>4</sup> ; pour d'autres, seule la taxe de transmission est appliquée<sup>5</sup>.

d. *Poissons et crustacés en conserves*

L'importation de poissons et de crustacés en conserves est autorisée sans restriction,

(2) Les droits d'importation sont établis „ad valorem”.

(3) La perception de cette taxe a pour but de compenser la contribution appliquée en Belgique sur les transactions signées.

(4) Les langoustes destinées à la culture, ainsi que les homards sont soumis à un droit d'importation de 15 % et à une taxe de transmission de 13 % ; pour les autres langoustes, les pourcentages s'élèvent respectivement à 20 % et à 13 %. Pour les huîtres de culture ne pesant pas plus de 45 gr. pièce, le droit d'importation s'élève à 5 % et la taxe de transmission également à 5 % ; pour les autres huîtres, ces pourcentages sont fixés respectivement à 20 % et à 13 %.

(5) Les crevettes sont soumis à une taxe de transmission de 10 %, ainsi que les autres mollusques et crustacés ; la taxe de transmission sur le naissain d'huîtres n'est que de 5 %.

moyennant l'obtention d'un „Avis d'Importation", à délivrer par les bureaux de la douane.

Le poisson en saumure ou en conserve est soumis à un droit d'importation de 20 % s'il est emballé en boîtes, pots ou fûts hermétiquement clos, et à un droit d'importation de 25 % s'il est emballé d'une autre manière. Les droits d'importation sur les conserves de saumon sont suspendus pour le moment ; cette suspension n'est valable que pour une période d'un an, mais elle est renouvelée régulièrement.

Les mollusques et crustacés préparés ou en conserves sont soumis à un droit d'importation de 25 %.

Tout comme pour le poisson frais, une taxe de transmission est perçue sur les conserves importées. Cette taxe varie d'après l'article. Pour les produits soumis à un droit de douane de 20 % (y compris le saumon) il y a lieu d'ajouter 5 % de taxe de transmission ; sur les articles soumis à des droits de douane de 25 %, la taxe de transmission perçue est de 10 %<sup>6</sup>.

Les règles ci-après sont applicables à l'importation :

- 1) En vue du contrôle, l'importation de certains produits n'est autorisée que par l'intermédiaire des bureaux de douane ci-après :
  - a) pour le poisson de mer frais : Anvers, Wuustwezel, Essen, Visé, Schapenbrug, Lommel-Colonie et Poppel ;
  - b) pour les crevettes fraîches : Putte, Essen, Schapenbrug et Visé.
- 2) L'importation de poisson destiné à l'industrie, est surveillée par les services de contrôle compétents afin d'éviter la vente de cette marchandise sur le marché belge comme poisson frais.
- 3) Certains envois de poisson de mer doivent être accompagnés, à l'importation, d'une copie de la facture d'achat et d'un certificat d'origine afin d'empêcher des irrégularités à l'importation.

## § 2. REGLEMENTATION EN VIGUEUR POUR L'EXPORTATION

L'exportation des produits de pêche d'origine belge n'est soumise à aucune restriction. Elle est donc libre vers tous les pays, moyennant toutefois l'obtention d'un „Avis d'Exportation" à délivrer par les bureaux de la douane.

---

(6) Ce pourcentage est réduit à 5 % si les conserves sont préparées pour être servies en potage.

*Appendice 1, 1 : Apports de la flotte de pêche belge  
en tonnes, 1938-57.*

Année	Poisson de fond	Poisson pélagique	Mollus- ques et Crustacés	Total
1938	28.449	7.541	3.145	39.135
1946	29.849	38.545	1.300	69.694
1947	40.032	33.264	2.074	75.370
1948	37.318	25.320	1.802	64.440
1949	39.690	19.502	2.120	61.312
1950	37.634	13.492	2.054	53.180
1951	38.289	10.637	2.557	51.483
1952	43.025	15.970	3.218	62.213
1953	43.510	18.908	2.660	65.078
1954	40.549	18.692	2.208	61.449
1955	45.323	21.319	2.862	69.504
1956	44.153	10.542	3.799	58.494
1957	42.933	4.680	1.945	49.558

Service de la Pêche Maritime.

*Appendice 1, 2 : Recettes (en tranches de 1.000 francs) de la  
flotte de pêche belge, 1938-57.*

Année	Poisson de fond	Poisson pélagique	Mollus- ques et Crustacés	Total
1938	101.687	6.864	14.828	123.379
1946	305.594	103.851	36.426	445.871
1947	409.425	99.516	40.420	549.361
1948	348.103	74.246	39.701	462.050
1949	373.873	47.146	43.648	464.667
1950	335.050	42.203	45.070	422.323
1951	386.239	42.233	54.286	482.758
1952	392.835	51.793	57.690	502.318
1953	379.443	53.059	58.756	491.258
1954	405.560	54.184	49.702	509.446
1955	427.640	75.167	59.289	562.096
1956	429.456	47.629	80.748	557.833
1957	424.797	19.161	48.430	492.388

Service de la Pêche Maritime.

Appendice I. 3 : Apports, en tonnes, de la flotte de pêche belge d'après les espèces, 1938-57 (a).

Espèces de poissons	1938	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Hareng plein guais	5.883	11.092 26.040	15.239 17.194	14.501 7.880	9.227 7.595	7.765 2.662	6.496 1.561	8.300 5.716	10.496 5.944	6.719 10.080	13.353 6.448	5.104 3.493	2.287 766
Cabillaud d'Islande autre	1.860 2.297 2.272 3.065	923 4.038 3.097 6.323	4.689 4.703 2.676 6.267	3.072 4.389 1.779 4.575	3.990 5.310 3.199 3.799	4.249 3.577 6.076 3.967	4.468 2.809 5.857 4.169	4.757 3.380 5.436 4.043	6.686 3.532 6.020 5.047	4.982 3.603 5.583 4.532	6.736 3.700 3.876 4.706	5.419 3.751 3.592 4.554	4.151 3.792 3.467 5.119
Eglenin d'Islande autre	442 868	482 1.712	1.907 1.293	1.313 1.678	2.000 1.085	1.640 977	2.148 723	3.864 776	3.793 802	3.922 1.448	5.071 1.477	4.419 1.811	4.059 1.272
Colin	—	715	2.592	2.727	2.404	2.035	2.633	5.031	2.740	2.792	3.367	3.009	2.569
Merlan	3.159	3.641	3.865	4.004	3.178	3.022	3.670	4.037	3.275	3.282	3.810	3.977	3.838
Raie	3.438	3.779	4.633	3.676	4.517	2.339	2.246	2.274	1.993	1.675	2.189	2.044	2.155
Crevettes	2.950	1.289	2.038	1.651	1.796	1.548	2.068	2.608	1.962	1.514	2.130	3.193	1.004
Esprot	1.160	815	607	2.317	2.119	2.283	1.855	1.362	1.860	1.385	959	1.574	901
Turbot	742	799	858	750	874	1.047	998	1.040	1.099	909	868	968	947
Total	28.136	64.745	68.561	54.312	51.093	43.187	41.701	52.624	55.249	52.426	58.690	46.908	36.325
Apports globaux	39.135	69.694	75.370	64.440	61.312	53.180	51.483	62.213	65.078	61.449	69.504	58.494	49.558
% des apports glob.	71,9	92,9	91,0	84,3	83,3	81,2	81,0	84,6	85,0	85,3	84,4	80,2	73,3

Service de la Pêche Maritime.

(a) Non compris les apports directs belges en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas.

Appendice I, 4 : Recettes (en tranches de 1.000 francs) de la flotte de pêche belge d'après les espèces, 1938-57 (a).

Espèces de poissons	1938	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Hareng plein guais	4.813	46.780 48.209	61.569 31.373	47.775 15.385	24.113 13.866	25.402 7.233	24.626 5.209	24.662 16.813	30.568 13.211	21.614 21.767	45.197 20.503	24.612 13.457	9.498 3.875
Cabillaud d'Islande	5.062	6.020	39.825	23.431	28.062	28.945	35.204	33.772	37.851	39.461	46.637	40.277	33.649
autre	7.104	48.867	49.440	50.757	52.689	35.493	32.409	36.590	35.453	38.446	37.187	37.290	35.916
Sole	30.352	90.990	93.267	72.029	91.083	112.050	134.662	132.963	140.390	146.166	136.709	133.749	137.445
Plie	9.147	47.056	63.038	40.923	32.830	25.142	30.693	29.688	26.305	29.282	33.457	34.239	35.175
Eglefin	1.563	3.478	15.939	9.793	14.063	11.559	16.939	22.679	21.634	25.742	27.763	27.113	27.228
d'Islande	2.254	8.929	8.008	10.311	6.817	6.157	4.741	4.810	4.011	6.577	5.756	7.470	6.763
autre	—	3.445	13.117	11.779	11.878	8.370	11.770	16.090	11.421	13.124	18.408	17.953	12.895
Colin	4.974	17.645	17.800	16.953	15.669	11.836	15.445	15.768	12.924	15.165	17.037	18.120	17.969
Merlan	8.019	23.684	30.582	21.995	28.218	16.251	21.170	19.928	16.792	15.025	17.794	17.049	16.841
Raie	14.197	36.253	39.882	38.113	40.527	41.241	49.559	52.158	51.996	42.397	51.754	72.977	37.170
Crevettes	1.265	4.887	4.703	6.878	7.341	6.642	8.867	7.359	6.544	8.187	6.528	7.479	3.306
Esprot	7.349	20.501	22.337	20.158	21.094	19.391	19.736	20.290	20.412	18.804	19.452	21.623	21.759
Turbot	96.099	406.744	490.900	386.280	388.270	355.732	411.030	433.570	427.512	441.757	484.182	473.408	599.489
Total	123.379	445.871	549.361	462.050	464.667	422.323	482.758	502.318	491.258	509.446	562.096	537.833	492.388
Appports globaux	77,9	91,2	89,4	83,6	83,6	84,2	85,1	86,3	87,0	86,7	86,1	84,9	81,1
% des appports globaux													

Service de la Pêche Maritime.

(a) Non compris les apports directs belges en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas.

Appendice II, 1 : Répartition de la flotte suivant classes et ports, 1935-57 (a).

Année	Classe I				Classe II				Classe III				Classe IV								
	O. (1)	Z.	N.	B.	Tot.	O.	Z.	N.	B.	Tot.	O.	Z.	N.	B.	Tot.	O.	Z.	N.	B.	Tot.	
1935 (b)					264					76					112						27
1936 (b)					285					78					114						37
1937 (b)					256					83					123						44
1938	83	77	63	13	236	7	54	15	9	85	107	15		1	123	43					43
1939	73	71	49	8	201	4	53	17	8	82	104	20	2	1	127	43	2				45
1941 (b)					212					5											
1942 (b)					271					19											
1943 (b)					271					40					12						
1944	77	51	90	29	247 (c)	12	15	17	1	45	4	3	8	1	16						
1945	110	57	82	20	269 (d)	26	21	12	2	61	41	11	5	1	58	10					10
1946	103	63	67	17	250	31	31	15	3	72	78	20	9	1	108	33	2				35
1947	85	65	62	14	226	23	33	19	3	78	78	27	6	1	112	41	2				43
1948	79	63	55	15	210	18	39	19	3	79	72	33	7	1	113	48	3				51
1949	73	62	45	7	187	17	43	19	2	81	72	35	7	1	115	47	4				51
1950	70	63	37	7	177	14	42	19	3	78	71	42	6		119	49	4				53
1951	63	59	37	5	164	13	40	16	3	72	67	50	5		122	44	6				50
1952	61	58	35	6	160	11	41	18	3	73	65	50	6		121	40	9				49
1953	59	56	34	3	152	11	41	19	2	73	61	49	6		116	37	9				46
1954	59	54	35	3	151	12	45	16	1	74	59	58	6		123	38	9				47
1955	58	49	37	3	147	12	46	16	1	75	56	67	9		132	41	8				49
1956	53	43	33	3	132	16	51	15		82	48	73	11	1	133	50	12				62
1957	55	44	32	3	134	13	46	13		72	46	80	16	1	143	53	13				66

Administration de la Marine — Rapports annuels sur l'évolution de la flotte de pêche.

(a) Les données ont été recueillies au 31 décembre de chaque année.

(b) Les chiffres par port ne sont pas disponibles pour les années 1935-36-37 ; pour les années 1941-42-43 on dispose seulement du nombre total de navires par port.

(c) Dont 48 bateaux ouverts ou semi-couverts.

(d) dont 45 bateaux ouverts ou semi-couverts.

(1) O. (Ostende), Z. (Zeebrugge), N. (Nieuport), B. (Blankenberge).

## Appendice II, 1 : Répartition de la flotte suivant classes et ports (suite).

Année	Classe V				Classe VI						Nombre total de navires par port					
	O.	Z.	N.	B.	Tot.	O.	Z.	N.	B.	Tot.	Total	O.	Z.	N.	B.	
						M	V	M	V							M
1935					1											
1936					1					1	14					
1937					1					1	17					
1938	2				2	5	16			5	18	263	146	78	23	
1939	2				2	3	14			3	14	243	146	68	17	
1941												217	105	34	61	17
1942												290	92	41	115	42
1943												323	95	62	124	42
1944												308 (c)	93	69	115	31
1945												1	89	99	23	
1946	1				1		13				13	479	251	116	91	21
1947	6		1		7		18				18	484	251	127	88	18
1948	9		1		10		18				18	481	244	138	82	17
1949	8				8		19 (e)				19	461	236	144	71	10
1950	8				8		9				9	444	221	151	62	10
1951	9				10		7				7	427	205	136	58	8
1952	11				12		6				6	423	196	159	59	9
1953	11				13		4				4	410	189	157	59	5
1954	13				15		4				4	421	192	168	57	4
1955	15				18		4				4	430	191	173	62	4
1956	15				18		5				5	437	192	182	59	4
1957	15				18		6				6	446	195	186	61	4

(e) Y compris 5 chalutiers donnés en location à un armement allemand, ainsi que les 5 chalutiers retirés de la navigation et appartenant à la régie de la Marine. — (2) M. (chalutiers à moteur), V. (chalutiers à vapeur).

## REMARQUES

— C'est depuis 1941 seulement que les bateaux de Heist sont ajoutés à ceux de Zeebrugge et que les bateaux de La Panne et d'Oostduinkerke sont compris dans la liste des bateaux de Nieuport. Afin d'obtenir un tableau homogène, les mêmes groupements ont été faits pour les années 1938-1939.

— Jusqu'en 1944, la flotte était classifiée d'après la force motrice et le tonnage brut. On pouvait donc déterminer combien de bateaux développaient une force motrice de 1 à 10 H.P., de 11 à 20 H.P., etc., et aussi combien de bateaux avaient un tonnage brut de 1 à 10 T.B., de 11 à 20 T.B., etc. Ce système de classification permettait de suivre de très près l'accroissement de la flotte et donnait une idée approximative de sa capacité de prise ; cependant, au point de vue technique l'intérêt était minime. On jugea préférable et plus utile, en vue d'une reconstruction rationnelle de la flotte de pêche maritime, de grouper celle-ci en 5 classes de navires, qui — en vertu de leur force motrice et de leur tonnage brut — sont plus indiqués pour pratiquer certaines pêches et pour visiter des pêcheries déterminées (Administration de la Marine — Rapport annuel — *Pêche en 1945*, 64 et 66). Cette répartition en 5 classes fut maintenue jusqu'en 1949. En 1949, les bateaux furent groupés en 6 classes (dont la 6<sup>e</sup> fut subdivisée en chalutiers à moteur et à vapeur) sur base de la force motrice limitant le rayon d'action :

Classe I : cotres crevettiers à moteur de moins de 80 H.P.

Classe II : chalutiers côtiers à moteur de 80 à 119 H.P.

Classe III : chalutiers à moteur pour la pêche moyenne de 120 à 239 H.P.

Classe IV : chalutiers à moteur pour la grande pêche moyenne de 240 à 349 H.P.

Classe V : chalutiers à moteur pour la petite pêche hauturière de 350 à 499 H.P.

Classe VI : chalutiers pour la grande pêche hauturière : à moteur à partir de 500 H.P. et à vapeur de plus de 439 H.P.

Le rayon d'action est mentionné à la page 9 et suiv.

En vue d'établir un tableau uniforme, la flotte de pêche a été regroupée sur la base de 6 classes de navires pour les années 1945-1948.

— Il y a lieu de remarquer que ce tableau indique l'importance numérique de la flotte et non pas le nombre de navires équipés.

— Pour les années de guerre, il ne fut tenu compte que des bateaux se trouvant en Belgique ; ceux qui se trouvaient à l'étranger furent incorporés dans les statistiques au fur et à mesure de leur retour à la navigation en Belgique.

*Appendice II, 2 : Classification de la flotte d'après le tonnage (T.B.) et la classe, 1935-57.*

Année	Classes de navires							Total
	I	II	III	IV	V	VI		
						moteur	vapeur	
1935	4.365	3.458	8.231	2.961	—	268	3.697	22.980
1936	4.306	3.434	8.635	4.248	197	268	5.678	26.766
1937	4.216	3.356	9.047	5.351	197	268	4.921	27.356
1938	3.988	3.408	9.241	5.210	342	1.242	4.606	28.037
1939	3.684	3.267	9.619	5.391	342	804	4.501	27.608
1941	2.280	172	—	—	—	—	—	2.452
1942	3.084	651	—	—	—	—	—	3.735
1943	3.022	1.182	470	—	—	—	—	4.674
1944	3.356	1.348	669	—	—	—	—	5.373
1945	3.963	2.046	3.560	1.239	—	—	338	11.146
1946	3.774	2.365	7.173	4.241	181	—	4.799	22.533
1947	3.510	2.548	7.764	5.153	1.536	—	7.393	27.904
1948	3.306	2.569	7.932	6.191	2.134	—	7.806	29.938
1949	3.046	2.629	8.146	6.243	1.643	—	8.321	30.028
1950	2.978	2.560	8.356	6.406	1.548	—	3.874	25.722
1951	2.798	2.363	8.577	6.048	1.800	784	3.615	25.985
1952	2.698	2.363	8.470	5.838	2.097	784	3.291	25.541
1953	2.561	2.332	8.103	5.471	2.230	1.682	3.291	25.670
1954	2.532	2.306	8.345	5.539	2.487	1.682	3.890	26.781
1955	2.462	2.294	8.543	5.650	2.875	1.682	2.844	26.350
1956	2.235	2.374	8.312	6.792	2.874	2.256	2.844	27.687
1957	2.347	2.072	8.541	7.018	2.876	2.592	3.783	29.229

Administration de la Marine. — Rapports annuels.

*Appendice II, 3 : Classification de la flotte d'après la  
force motrice (H.P.) et la classe, 1935-57.*

Année	Classes de navires							Total
	I	II	III	IV	V	VI		
						moteur	vapeur	
1935	7.980	7.295	18.472	6.560	—	550	6.550	47.407
1936	8.449	7.600	18.920	9.280	500	550	8.810	54.109
1937	8.611	8.022	20.237	11.285	500	550	8.870	58.075
1938	8.413	8.187	20.397	10.925	850	3.050	7.850	59.672
1939	7.792	7.896	21.397	11.635	850	1.850	7.900	59.320
1941	5.329	460	—	—	—	—	—	5.789
1942	7.608	1.630	—	—	—	—	—	9.238
1943	8.771	3.378	1.560	—	—	—	—	13.709
1944	8.827	3.808	2.150	—	—	—	—	14.785
1945	10.195	5.375	8.803	2.635	—	—	600	27.608
1946	10.040	6.480	17.303	9.170	500	—	7.940	51.433
1947	9.525	7.119	18.156	11.406	3.050	—	12.190	61.446
1948	9.074	7.219	18.521	13.720	4.350	—	12.490	65.374
1949	8.473	7.399	19.041	13.790	3.400	—	13.340	65.443
1950	8.322	7.140	19.716	14.380	3.260	—	6.150	58.968
1951	7.881	6.615	20.401	13.520	3.970	1.505	5.700	59.592
1952	7.607	6.740	20.091	13.100	4.820	1.505	5.220	59.083
1953	7.355	6.730	19.316	12.370	5.180	3.505	5.220	59.676
1954	7.385	6.826	20.335	12.610	5.925	3.505	6.160	62.746
1955	7.381	6.913	21.395	13.164	7.095	3.505	4.460	63.913
1956	6.814	7.571	21.420	16.554	7.135	4.755	4.460	68.709
1957	7.244	6.710	22.665	17.734	7.135	5.755	6.420	73.663

Administration de la Marine. — Rapports annuels.

*Appendice II, 4 : Tonnage brut moyen et force motrice moyenne  
par classe de navires, 1938-57.*

*T.B. moyen*

Année	I	II	III	IV	V	VI	
						moteur	vapeur
1938	16,90	40,09	75,13	121,16	171,—	248,40	287,88
1946	15,10	32,85	66,42	121,17	181,—	—	369,15
1947	15,53	32,67	69,32	119,84	219,43	—	410,72
1948	15,79	32,52	70,19	121,39	213,40	—	433,67
1949	16,29	32,45	70,83	122,41	205,37	—	437,95
1950	16,82	32,82	70,21	120,86	193,50	—	430,44
1951	17,06	32,82	70,30	120,96	180,—	392,—	516,42
1952	16,86	32,37	70,—	119,14	174,75	392,—	548,50
1953	16,85	31,95	69,85	118,93	171,54	420,50	548,50
1954	16,77	31,16	67,84	117,85	165,80	420,50	555,71
1955	16,74	30,58	64,72	115,30	159,72	420,50	568,80
1956	16,93	28,95	62,49	109,54	159,66	451,20	568,80
1957	17,51	28,77	59,72	106,33	159,76	370,28	630,50

*Force motrice moyenne*

Année	I	II	III	IV	V	VI	
						moteur	vapeur
1938	35,65	96,32	165,83	254,07	425,—	610,—	490,63
1946	40,16	90,—	160,21	262,—	500,—	—	610,77
1947	42,15	91,27	162,11	265,26	435,70	—	677,22
1948	43,21	91,38	163,90	269,02	435,—	—	693,89
1949	45,31	91,35	165,73	270,39	425,—	—	702,10
1950	47,01	91,54	165,68	271,32	407,50	—	683,33
1951	48,06	91,87	167,22	270,40	397,—	752,50	814,29
1952	47,54	92,33	166,04	267,35	401,67	752,50	870,—
1953	48,39	92,19	166,52	268,91	398,46	876,25	870,—
1954	48,91	92,24	165,32	276,30	395,—	876,25	880,—
1955	50,21	92,17	162,08	268,65	394,16	876,25	892,—
1956	51,62	92,32	161,05	267,—	396,38	951,—	892,—
1957	54,05	93,19	158,46	268,69	396,38	822,14	1070,—

Appendice II, 5 : Répartition des navires, de la force motrice et du tonnage brut par port, 1938-57.

Année	Ostende			Zeebrugge			Nieuport			Blankenberge		
	Nombre de navires	H.P.	T.B.	Nombre de navires	H.P.	T.B.	Nombre de navires	H.P.	T.B.	Nombre de navires	H.P.	T.B.
1938	263	43.989	21.385	146	11.270	4.685	78	3.016	1.317	23	1.397	650
1939	243	42.162	20.444	146	12.437	5.069	68	3.466	1.518	17	1.255	577
1944	93	3.845	1.396	69	3.965	1.514	115	5.825	2.055	31	1.150	408
1945	188	15.601	6.644	89	6.254	2.489	99	4.790	1.620	23	963	383
1946	251	35.661	16.653	116	9.624	3.689	91	5.163	1.774	21	985	416
1947	251	43.994	21.318	127	11.075	4.231	88	5.475	1.971	18	902	384
1948	244	46.283	22.790	138	12.770	4.827	82	5.455	1.940	17	866	381
1949	236	46.564	23.080	144	13.673	5.134	71	4.610	1.563	10	596	251
1950	221	39.284	18.542	151	14.876	5.510	62	4.287	1.454	10	521	216
1951	205	38.524	18.290	156	16.742	6.201	58	3.832	1.291	8	494	203
1952	196	37.000	17.512	159	17.485	6.402	59	4.082	1.415	9	516	212
1953	189	37.556	17.668	157	17.695	6.443	59	4.065	1.398	5	360	161
1954	192	39.277	18.384	168	19.407	6.959	57	3.802	1.317	4	260	121
1955	191	38.647	17.518	173	20.670	7.249	62	4.336	1.462	4	260	121
1956	192	40.999	18.202	182	22.880	7.869	59	4.470	1.495	4	360	121
1957	195	44.479	19.326	186	23.812	8.089	61	5.012	1.693	4	360	121

Administration de la Marine. — Rapports annuels.

*Appendice II, 6 : Fonction de l'armateur-propriétaire,  
par classe de navires, 1951-57.*

Années et classes	Patron	Motoriste	Matelot	Total
1951				
I	80	4	2	86
II	22	3	5	30
III	17	1	4	22
IV	8	1	2	11
	127	9	13	149
1952				
I	69	1	4	74
II	24	2	5	31
III	14	3	4	21
IV	7	1	—	8
	114	7	13	134
1953				
I	74	2	5	81
II	28	1	2	31
III	15	2	1	18
IV	5	—	1	6
	122	5	9	136
1954				
I	78	13	2	93
II	19	3	1	23
III	16	3	2	21
IV	9	—	—	9
	122	19	5	146

*Appendice II, 6 : Fonction de l'armateur-proprétaire,  
par classe de navires, 1951-57 (suite)*

Années et classes	Patron	Motoriste	Matelot	Total
1955				
I	72	9	7	88
II	30	5	2	37
III	37	6	3	46
IV	13	1	—	14
V	—	—	1	1
	152	21	13	186
1956				
I	71	5	5	81
II	30	1	1	32
III	29	6	1	36
IV	15	4	1	20
V	1	—	—	1
	146	16	8	170
1957				
I	75	7	4	86
II	31	3	1	35
III	33	11	—	44
IV	13	1	—	14
V	3	—	—	3
	155	22	5	182

Administration de la Marine. — Rapports annuels.

*Appendice II, 7 : Répartition des navires d'après la classe  
et le genre d'entreprise, 1947-57.*

Année et genre d'entreprise		Nombre de navires en exploitation									
		Nombre d'armat.	Classes						Tot. des navires	%	
			I	II	III	IV	V	VI m. v.			
1947	E.P.F.	326	182	61	85	20	1	—	—	349	72,10
	S. de F.	68	39	9	18	13	—	—	—	79	16,30
	S.P.R.L.	5	2	5	3	1	—	—	—	11	2,30
	S.A.	11	2	3	5	8	6	—	18	42	8,70
	A.S.B.L.	2	1	—	1	1	—	—	—	3	0,60
	Total	412	226	78	112	43	7	—	18	484	100,—
1950	E.P.F.	317	164	63	86	28	1	—	—	342	77,03
	S. de F.	49	13	11	22	11	1	—	—	58	13,07
	S.P.R.L.	5	—	1	7	3	—	—	—	11	2,47
	S.A.	10	—	3	4	10	6	—	9	32	7,20
	A.S.B.L.	1	—	—	—	1	—	—	—	1	0,23
	Total	382	177	78	119	53	8	—	9	444	100,—
1951	E.P.F.	321	157	59	97	32	2	—	—	347	81,26
	S. de F.	40	7	10	20	10	1	—	—	48	11,24
	S.P.R.L.	2	—	—	2	—	—	—	—	2	0,47
	S.A.	9	—	3	3	7	2	7	7	29	6,79
	A.S.B.L.	1	—	—	—	1	—	—	—	1	0,24
	Total	373	164	72	122	50	10	2	7	427	100,—
1955	E.P.F.	320	139	62	107	34	7	—	—	349	81,16
	S. de F.	42	7	8	19	9	2	—	—	45	10,46
	S.P.R.L.	7	1	2	4	1	2	—	—	10	2,33
	S.A.	8	—	3	2	5	7	4	5	26	6,05
	Total	377	147	75	132	49	18	4	5	430	100,—
1956	E.P.F.	332	128	70	106	48	7	—	—	359	82,16
	S. de F.	39	4	8	20	9	2	—	—	43	9,84
	S.P.R.L.	8	—	1	6	3	3	—	—	13	2,96
	S.A.	6	—	3	1	2	6	5	5	22	5,04
	Total	385	132	82	133	62	18	5	5	437	100,—
1957	E.P.F.	332	130	61	109	51	8	2	—	361	80,94
	S. de F.	48	4	8	24	10	2	—	—	48	10,76
	S.P.R.L.	10	—	1	9	3	2	—	—	15	3,37
	S.A.	6	—	2	1	2	6	5	6	22	4,93
	Total	396	134	72	143	66	18	7	6	446	100,—

Administration de la Marine. — Rapports annuels.

Remarque : E.P.F. = entreprise personnelle ou familiale.

S. de F. = société de fait.

Appendice II, 8 : Rentabilité par classe, 1950-56 (a)

Année	Classe I	Classe II	Classe III	Classe IV	Classe V	Classe VI	
						moteur	vapeur
1950							
Val. moyenne de constr.	712.800	1.253.412	2.114.453	3.313.265	7.910.460	—	13.782.570
Nombre de journ. de mer	24.569	14.313	26.714	12.272	1.935	—	1.875
Recettes totales	45.606.805	47.306.713	148.665.240	96.488.742	26.929.691	—	57.326.220
Nombre moyen de journées de mer	130	163	224	232	242	—	188
Recette moyenne par journée de mer	1.856	3.305	5.565	7.862	13.917	—	30.573
Frais moyens d'exploit.	1.812	3.035	4.707	6.812	10.383	—	22.609
Bénéfice ou perte bruts	44	270	858	1.050	3.534	—	7.964
Amortissements	275	384	472	774	1.654	—	2.757
Bénéfice ou perte nets	— 231	— 114	+ 386	+ 836	+ 1.900	—	+ 5.207
% sur le capital	— 4,21	— 1,48	+ 4,09	+ 5,85	+ 5,81	—	+ 7,10
1951							
Val. moyenne de constr.	748.810	1.226.990	2.160.480	3.321.184	7.736.030	—	16.130.380
Nombre de journ. de mer	23.523	14.045	29.539	12.651	2.361	—	1.589
Recettes totales	50.246.166	53.239.890	170.952.601	110.275.075	35.280.709	—	62.690.423
Nombre moyen de journées de mer	138	173	236	230	262	—	199
Recette moyenne par journée de mer	2.163	3.790	5.787	8.716	14.943	—	39.452
Frais moyens d'exploit.	1.940	3.202	4.804	6.537	10.592	—	25.810
Bénéfice ou perte bruts	196	588	983	2.179	4.351	—	13.642
Amortissements	271	366	458	722	1.476	—	3.226
Bénéfice ou perte nets	— 75	+ 222	+ 525	+ 1.457	+ 2.875	—	+ 10.416
% sur le capital	— 1,38	+ 3,13	+ 5,73	+ 10,09	+ 9,74	—	+ 12,85

Appendice II, 8 : Rentabilité par classe, 1950-56 (a) (suite).

Année	Classe I	Classe II	Classe III	Classe IV	Classe V	Classe VI	
						moteur	vapeur
1952							
Val. moyenne de constr.	759.473	1.284.668	2.168.958	3.349.586	7.678.290	15.439.248	17.543.900
Nombre de journ. de mer	23.085	13.028	28.280	11.692	2.585	525	1.969
Recettes totales	52.467.314	55.403.371	180.024.843	103.534.361	31.091.297	11.733.050	68.063.611
Nombre moyen de journées de mer	140	174	236	238	258	262	218
Recette moyenne par journée de mer	2.273	4.233	6.366	8.855	12.027	22.349	34.568
Frais moyens d'exploitat.	2.002	3.365	4.982	6.614	9.439	19.675	25.775
Bénéfice ou perte bruts	271	888	1.384	2.241	2.588	2.674	8.793
Amortissements	271	369	459	704	1.488	2.946	3.249
Bénéfice ou perte nets	—	+ 519	+ 925	+ 1.537	+ 1.100	—	+ 5.544
% sur le capital	—	+ 7,03	+ 10,06	+ 10,92	+ 3,70	—	+ 6,89
1953							
Val. moyenne de constr.	768.194	1.302.028	2.202.480	3.384.544	7.758.356	15.752.340	18.021.420
Nombre de journ. de mer	22.246	13.250	27.698	11.105	3.360	500	1.782
Recettes totales	51.740.972	55.292.941	169.870.101	91.905.581	43.022.100	13.061.416	66.364.648
Nombre moyen de journées de mer	137	160	225	230	250	250	215
Recette moyenne par journée de mer	2.326	4.179	6.132	8.274	12.804	26.122	37.359
Frais moyens d'exploitat.	2.026	3.346	4.918	6.436	9.701	20.651	26.689
Bénéfice ou perte bruts	300	833	1.214	1.838	3.103	5.471	10.670
Amortissements	280	407	489	736	1.552	3.138	3.400
Bénéfice ou perte nets	+ 20	+ 426	+ 725	+ 1.102	+ 1.551	2.333	7.270
% sur le capital	+ 0,36	+ 5,23	+ 7,41	+ 7,49	+ 5,0	+ 3,7	+ 8,67

## Appendice II, 8 : Rentabilité par classe, 1950-56 (a) (suite).

Année	Classe I	Classe II	Classe III	Classe IV	Classe V	Classe VI	
						moieur	vapeur
1954							
Val. moyenne de constr.	779.346	1.321.290	2.219.024	3.401.637	7.864.742	15.732.340	18.836.594
Nombre de journ. de mer	18.265	12.152	26.621	10.836	3.164	502	1.877
Recettes totales	40.609.469	53.412.279	183.652.772	101.388.416	45.149.520	13.135.295	72.495.702
Nombre moyen de journées de mer	117	156	214	225	243	251	209
Recette moyenne par journée de mer	2.275	4.395	6.898	9.320	14.260	26.161	38.623
Frais moyens d'exploitat.	2.013	3.427	5.166	6.692	10.177	20.671	27.532
Bénéfice ou perte bruts	262	968	1.732	2.628	4.083	5.490	11.091
Amortissements	333	423	518	756	1.618	1.138	3.693
Bénéfice ou perte nets	— 71	+ 545	+ 1.214	+ 1.872	+ 2.465	+ 2.352	+ 7.398
% sur le capital	— 1,07	+ 6,43	+ 11,71	+ 12,38	+ 7,62	+ 3,75	+ 8,21
1955							
Val. moyenne de constr.	811.037	1.321.582	2.344.368	3.475.058	7.940.187	18.278.215	18.608.278
Nombre de journ. de mer	18.982	12.264	28.092	11.453	4.005	972	1.714
Recettes totales	47.877.804	58.686.908	195.335.421	110.639.548	56.862.590	28.669.795	64.023.582
Nombre moyen de journées de mer	127	159	205	234	236	243	245
Recette moyenne par journée de mer	2.522	4.785	6.953	9.660	14.197	29.495	37.353
Frais moyens d'exploitat.	2.115	3.546	5.044	6.855	10.156	24.114	26.887
Bénéfice ou perte bruts	407	1.239	1.909	2.805	4.041	5.381	10.466
Amortissements	319	416	572	743	1.682	3.761	3.511
Bénéfice ou perte nets	+ 88	+ 823	+ 1.337	+ 2.062	+ 2.359	+ 1.620	+ 6.955
% sur le capital	+ 1,27	+ 9,9	+ 11,69	+ 13,88	+ 7,01	+ 2,15	+ 9,16

## Appendice II, 8 : Rentabilité par classe, 1950-56 (a) (suite).

Année	Classe I	Classe II	Classe III	Classe IV	Classe V	Classe VI	
						moteur	vapeur
1956							
Val. moyenne de constr.	851.589	1.387.661	2.461.586	3.648.811	8.357.196	19.192.126	19.538.692
Nombre de journ. de mer	19.069	12.050	29.147	11.480	4.541	1.089	1.334
Recettes totales	56.935.299	65.418.751	188.768.414	101.144.123	64.618.975	30.667.673	50.279.515
Nombre moyen de journées de mer	142	160	208	229	239	218	267
Recette moyenne par journée de mer	2.959	5.429	6.476	8.810	14.230	28.161	37.690
Frais moyens d'exploitat.	2.805	3.687	5.223	6.912	10.225	25.656	33.575
Bénéfice ou perte bruts	154	1.742	1.253	1.898	4.005	2.505	4.115
Amortissements	300	434	589	797	1.744	4.402	3.659
Bénéfice ou perte nets	- 146	+ 1.308	+ 664	+ 1.101	+ 2.261	- 1.897	+ 456
% sur le capital	- 2,43	+ 15,08	+ 5,63	+ 6,91	+ 6,48	- 2,15	- 0,62

## Service de la Pêche Maritime.

(a) Sont cités par classe dans l'appendice II, 8 : la valeur moyenne de construction, le nombre de journées de mer, la recette totale, le nombre moyen de journées de mer, la recette moyenne par journée de mer, la moyenne des frais d'exploitation par journée de mer, le bénéfice ou la perte bruts par journée de mer, l'amortissement en 20 ans par journée de mer, le bénéfice ou la perte nets par journée de mer ainsi que le pourcentage du capital investi. On obtient ce dernier en multipliant le bénéfice ou la perte nets par le nombre de journées de mer et en calculant ce produit en pourcent de la valeur moyenne de construction.

Appendice II, 9 : Part du salaire exprimée en pour-cent de la recette suivant fonction, classe et port, 1956-57 (a).

Port et classe	Fonction										
	Patron	Motoriste	Matelot	Mousse	Second	Matelot léger	2 <sup>e</sup> motoriste	Elève motoriste	Maitre d'équip.	Graisseur	Cuisinier
<i>Ostende</i>	I	20,6	18,8	18,5	10,0						
	II	14,4	13,8	12,9	—	5,3	3,0				
	III	7,3	6,4	5,3	1,6	4,6	2,4	1,5			
	IV	6,2	5,4	4,1	1,7	3,4	1,5	—	2,5	1,4	2,0
	V	5,5	4,3	2,8	0,9						
<i>Zeebrugge</i>	I	15,0	11,9	12,0	6,4	—	8,0				
	II	12,1	10,4	9,5	5,0	—	6,0				
	III	9,4	7,9	6,9	2,3	5,4	4,0				
	IV	7,1	6,0	4,9	1,6	5,4	2,8				
	V	6,8	5,4	4,0	—	4,5	3,0				
<i>Nieuport</i>	I	19,5	16,1	16,1	11,0	—	11,8				
	II	10,8	9,8	8,3	4,0	14,0	6,5				
	III	9,1	8,1	7,2	2,3	—	4,0				
<i>Blankenberge</i>	I	14,3	13,0	12,8							
	III	10,3	8,8	7,8							

(a) Ces données ont été établies à l'aide des rôles d'équipage. Pour les classes I à V y compris, les pourcentages dans les ports et les classes respectifs furent obtenus par la moyenne arithmétique ; il n'a pas été tenu compte de la participation de l'équipage à certains frais (droits de minque, achat d'huiles, d'huile „diesel”, frais de location d'appareils de navigation, etc.). Pour la classe VI, étant donné les variations de l'allocation accordée, aucun chiffre représentatif n'a pu être établi.

*Appendice II, 9 : Part du salaire exprimée en pour-cent de la recette suivant fonction, classe et port, 1956-57 (a) (suite).*

**Classe VI**

Fonction	Salaire mensuel fixe	Part dans la recette	Remarques
Second	3.250	1,3 % à 1,5 %	Ces salaires sont alloués après déduction du montant dit „cabaret”. La location, l'entretien et les frais d'appareils de navigation sont partiellement à charge de l'équipage. La nourriture est à charge de l'armateur. Les recettes provenant de l'huile de foie et du frai reviennent à raison de 50 % à l'équipage.
Maître d'équip.	3.000	0,7 % à 0,75 %	
Matelot	2.500	0,6 % à 0,65 %	
Matelot léger	2.000	0,3 % à 0,35 %	
Mousse	1.500	0,2 % à 0,35 %	
Cuisinier	2.500	0,55 % à 0,65 %	
1 <sup>er</sup> Motoriste	( 3.500 3.000)	1,7 % 2 %	
2 <sup>e</sup> Motoriste	( 3.000 2.500)	0,95 % 1 %	
Graisneur	2.500	0,62 % à 0,70 %	
Télégraphiste	( 3.000 2.500)	0,65 % à 0,75 % 0,60 % à 0,65 %	
1 <sup>er</sup> Machiniste	3.250	1,4 % à 1,45 %	
2 <sup>e</sup> Machiniste	3.000	0,85 % à 0,90 %	
1 <sup>er</sup> Chauffeur	2.750	0,65 % à 0,70 %	
2 <sup>e</sup> Chauffeur	2.500	0,60 % à 0,65 %	
Elève-chauffeur	2.000	0,35 %	
Patron	3,5 % de moins de 700.000 frs 4 % de 700.000 à 900.000 frs 4,5 % de 900.000 à 1.200.000 frs 5 % de 1.200.000 à 1.500.000 frs 6 % au delà de 1.500.000 frs		Cette rétribution est allouée de commun accord après déduction du montant dit „cabaret” (4,5 %) et de la participation aux frais de radio.

L'équipage de quatre navires de la classe VI est payé en fonction des recettes obtenues. Les pourcentages s'élèvent pour le patron, à 4,5 % jusqu'à 451.000 frs, à 5 % de 451.000 frs à 525.000 frs, à 5,5 % de 526.000 frs à 600.000 frs et à 6 % au-delà de 600.000 frs ; pour le second : de 2,25 à 2,5 % ; pour le maître d'équipage : de 1,30 % à 1,40 % ; pour le matelot : de 1,15 à 1,25 % ; pour le 1<sup>er</sup> motoriste : 2,85 % ; pour le 2<sup>me</sup> motoriste : 1,75 % ; pour le cuisinier : de 1,05 à 1,15 % ; pour le matelot léger : de 0,75 à 0,85 % et pour le mousse : 0,50 %. Ces pourcentages sont alloués sans la moindre retenue ; le montant dit « cabaret » varie de 1 % à 1,5 %. Les recettes provenant de l'huile de foie et du frai reviennent à l'équipage à raison de 50 %.

Sur deux de ces bateaux, il est prévu en outre un salaire minimum par journée de mer ; ce salaire s'élève à 250 frs pour le second, 225 frs pour le maître d'équipage, 200 frs pour le matelot et le cuisinier, 130 frs pour le matelot et 85 frs pour le mousse.

*Appendice II, 10 : Age moyen des coques et des machines suivant les classes et l'âge, 1948-57 (a).*

Classe des Navires	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Classe I										
Coques	14,1	16,2	16,9	17,9	19,0	19,9	20,7	21,5	22,9	23,8
Machines	10,3	12,2	12,3	13,3	14,0	14,3	14,2	14,0	14,2	14,6
Classe II										
Coques	11,9	12,5	13,3	14,3	15,3	15,5	15,6	16,6	17,3	18,7
Machines	7,8	9,2	9,9	10,6	11,3	11,6	11,3	11,3	10,3	10,8
Classe III										
Coques	14,5	15,3	15,7	16,0	17,1	18,0	17,9	17,1	16,7	15,7
Machines	11,2	12,8	12,9	13,2	11,5	14,3	13,9	13,3	12,3	11,3
Classe IV										
Coques	11,4	11,6	12,7	13,7	13,9	14,7	15,4	16,7	16,9	17,4
Machines	8,8	10,2	10,9	12,0	12,0	12,8	13,3	13,0	11,1	10,6
Classe V										
Coques	2,6	9,0	7,8	9,7	12,2	15,0	16,4	16,8	17,3	18,3
Machines	2,1	3,6	5,3	3,7	4,2	4,6	5,0	5,1	5,7	6,7
Classe VI Mot.										
Coques	—	—	—	26,0	27,0	15,0	16,0	17,0	14,6	17,3
Machines	—	—	—	1,0	2,0	2,5	3,5	4,4	4,8	4,4
Classe VI Vap.										
Coques	9,7	10,8	12,3	6,4	3,8	4,8	5,3	4,7	5,8	5,5
Machines	8,4	10,3	12,3	6,4	3,8	4,8	5,2	4,7	5,8	5,5

Administration de la Marine. — Rapports annuels.

(a) Pour 1948 l'âge moyen fut calculé sur base de la classification en 6 catégories.

*Appendice II, 11 : Construction : répartition des bateaux suivant la construction et le chantier, 1946-57.*

Année	Construit sur les propres chantiers			Sur des chantiers étrangers			Construction totale		
	Bois	Acier	Total	Bois	Acier	Total	Bois	Acier	Total
1946	18	1	19	—	4	4	18	5	23
1947	10	6	16	—	—	—	10	6	16
1948	8	8	16	—	—	—	8	8	16
1949	4	—	4	—	—	—	4	—	4
1950	6	—	6	—	1	1	6	1	7
1951	6	—	6	—	5	5	6	5	11
1952	1	—	1	—	1	1	1	1	2
1953	3	2	5	—	—	—	3	2	5
1954	6	2	8	—	3	3	6	5	11
1955	12	5	17	—	—	—	12	5	17
1956	11	6	17	—	2	2	11	8	19
1957	10	5	15	—	3	3	10	8	18
Total	95	35	130	—	19	19	95	54	149

Administration de la Marine. — Rapports annuels.

*Appendice II, 12 : Crédits pour l'achat, la construction, la transformation ou la reconstruction de bateaux, 1949-56 (a).*

	1949		1950		1951		1952	
	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant
Nouv. armateurs								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	—	—
III	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	—	—	—	—	1	1.225.000	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	—	—	—	—	1	1.225.000	—	—
Armateurs établis								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	1	1.000.000	1	250.000	—	—	1	920.000
III	2	2.900.000	4	6.450.000	—	—	3	3.600.000
IV	2	3.300.000	—	—	—	—	1	566.000
V	2	5.000.000	—	—	—	—	1	700.000
VI M	1	3.750.000	2	8.000.000	—	—	—	—
V	—	—	1	9.500.000	3	33.600.000	—	—
Total	8	15.950.000	8	24.200.000	3	33.600.000	6	5.786.009
Total Général	8	15.959.000	8	24.200.000	3	33.600.000	6	5.786.000

Ministère des Communications.

(a) Les crédits alloués aux différentes classes de navires ne sont pas disponibles pour 1957.

*Appendice II, 12 : Crédits pour l'achat, la construction, la transformation ou la reconstruction de bateaux, 1949-56 (a) (suite).*

	1953		1954		1955		1956	
	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant
Nouv. armateurs								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	2	993.000	—	—
III	2	2.550.000	11	14.697.000	3	4.411.000	5	7.129.000
IV	—	—	—	—	2	3.500.000	4	8.683.000
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	2	2.550.000	11	14.697.000	7	8.904.000	9	15.812.000
Armateurs établis								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	1	1.200.000	2	780.000	2	1.622.000	2	1.209.000
III	—	—	4	5.752.000	3	3.491.000	3	5.197.000
IV	—	—	1	1.000.000	3	6.760.000	1	1.000.000
V	—	—	1	2.000.000	1	1.188.000	—	—
VI M	—	—	1	19.600.000	—	—	—	—
V	—	—	—	—	2	25.900.000	—	—
Total	1	1.200.000	9	29.132.000	11	38.961.000	6	7.406.000
Total Général	3	3.750.000	20	43.829.000	18	47.865.000	15	23.218.000

*Appendice II, 13 : Crédits pour les nouveaux moteurs de la flotte de pêche maritime, 1949-56 (a).*

	1949		1950		1951		1952	
	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant
Nouv. armateurs								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	—	—
III	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	—	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	—	—	—	—	—	—	—	—
Armateurs établis								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	2	500.000	1	275.000
III	—	—	2	900.000	—	—	2	1.255.000
IV	—	—	1	450.000	—	—	1	600.000
V	—	—	1	875.000	1	875.000	1	1.400.000
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	—	—	4	2.225.000	3	1.375.000	5	3.530.000
Total Général	—	—	4	2.225.000	3	1.375.000	5	3.530.000

Ministère des Communications.

(a) Les crédits alloués aux différentes classes de navires ne sont pas disponibles pour 1957.

*Appendice II, 13 : Crédits pour les nouveaux moteurs de la flotte de pêche maritime, 1949-56 (a) (suite).*

	1953		1954		1955		1956	
	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant	Nom- bre	Montant
Nouv. armateurs								
I	—	—	—	—	—	—	—	—
II	—	—	—	—	—	—	1	273.000
III	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	—	—	—	—	—	—	1	940.000
V	—	—	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	—	—	—	—	—	—	2	1.213.000
Armateurs établis								
I	1	300.000	2	410.000	2	507.000	3	572.500
II	1	495.000	1	275.000	—	—	1	230.000
III	—	—	3	1.172.000	5	675.000	6	2.002.000
IV	—	—	1	930.000	3	2.041.000	6	5.785.320
V	1	910.000	—	—	—	—	—	—
VI M	—	—	—	—	—	—	—	—
V	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	3	1.705.000	7	2.787.000	10	3.223.000	16	8.589.820
Total Général	3	1.705.000	7	2.787.000	10	3.223.000	18	9.802.820

*Appendice III, 1 : Evolution du personnel enrôlé et des navires équipés d'après la classe de navires, 1946-57 (a).*

Années	Personnel enrôlé						Navires équipés						
	Total	Par classe de navires					Total	Par classe de navires					
		I	II	III	IV	V		VI	I	II	III	IV	V
1946	1.992	745	300	519	227	201	—	205	67	93	31	12	—
1947	2.110	574	286	584	332	334	—	173	68	104	44	18	—
1948	2.018	518	319	581	388	212	—	162	78	107	51	13	—
1949	1.942	538	301	569	328	71	135	169	75	104	47	7	8
1950	1.840	475	300	600	308	73	84	150	74	113	47	7	5
1951	1.862	464	269	595	289	94	151	152	69	114	44	10	9
1952	1.779	425	271	593	258	96	136	139	69	113	41	11	8
1953	1.727	399	266	547	246	104	165	139	70	107	40	12	10
1954	1.833	400	281	572	275	124	181	136	73	116	44	15	11
1955	1.800	373	261	604	265	150	147	123	70	126	45	18	9
1956	1.816	358	282	598	316	113	149	119	76	131	56	15	9
1957	1.818	325	231	606	337	123	196	116	66	138	59	16	13

Administration de la Marine. — Rapports annuels.

(a) De 1946 à 1948 la subdivision est faite en cinq classes seulement.

*Appendice III, 2 : Occupation moyenne par classe de navires,  
1946-57 (a).*

Années	Moyenne du personnel enrôlé par classe							Total
	I	II	III	IV	V		VI	
					Mot.	Vap.		
1946	3,6	4,5	5,6	7,3	9	17,5	—	4,9
1947	3,3	4,2	5,6	7,5	10	19,1	—	5,2
1948	3,2	4,1	5,4	7,6	10	17,4	—	4,9
1949	3,2	4,0	5,5	7,0	10,1		16,9	4,7
1950	3,2	4,1	5,3	6,6	10,4		16,8	4,6
1951	3,1	3,9	5,2	6,6	9,4		16,8	4,7
1952	3,1	3,9	5,2	6,3	8,7		17,0	4,7
1953	2,9	3,8	5,1	6,2	8,7		16,5	4,6
1954	2,9	3,8	4,9	6,3	8,3		16,5	4,6
1955	3,0	3,7	4,8	5,9	8,3		16,3	4,6
1956	3,0	3,7	4,6	5,6	7,5		16,6	4,5
1957	2,8	3,5	4,4	5,7	7,7		15,1	4,5

Administration de la Marine. — Rapports annuels.

(a) De 1946 à 1948 la subdivision est faite en cinq classes seulement.

*Appendice III, 3 : Répartition en catégories d'âge des pêcheurs enrôlés, 1954-57.*

Catégorie d'âge et année	Classe de navires						Total
	I	II	III	IV	V	VI	
1954							
— 20	49	37	67	42	25	44	264
20/30	94	94	187	98	43	63	579
30/40	100	77	151	65	21	28	442
40/50	88	47	119	51	25	34	364
50 +	69	26	48	19	10	12	184
	400	281	572	275	124	181	1.833
1955							
— 20	50	27	77	35	33	33	255
20/30	75	74	203	88	50	60	550
30/40	96	81	153	63	30	20	443
40/50	80	51	122	59	28	25	365
50 +	72	28	49	20	9	9	187
	373	261	604	265	150	147	1.800
1956							
— 20	46	39	63	44	21	35	248
20/30	64	88	205	107	44	49	557
30/40	86	80	154	64	22	24	430
40/50	84	48	122	71	21	31	377
50 +	78	27	54	30	5	10	204
	358	282	598	316	113	149	1.816
1957							
— 20	44	43	82	43	25	60	297
20/30	56	61	206	120	44	65	552
30/40	84	62	162	70	30	25	433
40/50	69	42	108	75	16	30	340
50 +	72	23	48	29	8	16	196
	325	231	606	337	123	196	1.818

*Appendice III, 4: Attitude des parents vis-à-vis de l'orientation professionnelle des enfants, suivant les ports et les années de service.*

Années de service	Ostende		Zeebrugge		Nieuport		Blankenberge		Total		Total des cas
	Positif	Négatif	Positif	Négatif	Positif	Négatif	Positif	Négatif	Positif	Négatif	
0-10 a.	3	1	6	1	—	1	—	—	9	3	12
10-20 a.	11	24	8	7	4	1	1	—	24	32	56
20-30 a.	12	13	12	5	2	1	—	—	26	19	45
30 a. et plus	19	15	20	2	3	3	2	1	44	21	65
Total	45	53	46	15	9	6	3	1	103	75	178

Appendice III, 5 : Satisfaction professionnelle des pêcheurs ayant des enfants.  
Réponses à l'enquête suivant le port et les années de service.

Années de service	Ostende		Zeebrugge		Nieuport		Blankenberge		Total	
	favorable	défavorable	favorable	défavorable	favorable	défavorable	favorable	défavorable	favorable	défavorable
0-5 a.	1	1	1	—	1	—	—	—	3	1
5-10 a.	2	—	5	1	—	—	—	—	7	1
10-15 a.	12	10	6	3	2	—	1	—	21	13
15-20 a.	11	3	5	4	2	1	—	—	18	8
20-25 a.	6	4	12	2	1	—	—	—	19	6
25-30 a.	11	3	6	5	2	—	—	—	19	8
30 a. et plus	29	5	7	4	5	1	3	—	44	10
Total	72	26	42	19	13	2	4	—	131	47

*Appendice III, 6 : Tradition chez les pêcheurs mariés ayant des fils.  
Statistique par port.*

Ports	Profession du					
	Père			Beau-père		
	Pêcheur (a)	Autre	Total	Pêcheur (a)	Autre	Total
Ostende	75	23	98	46	52	98
Zeebrugge	40	21	61	25	36	61
Nieuport	10	5	15	3	12	15
Blankenberge	4	—	4	3	1	4
Total	129	49	178	77	101	178

(a) Y compris l'industrie de la pêche.

Appendice III, 7 : Domicile et lieu de naissance des pêcheurs interrogés.

Domicile	Nés dans la même commune	Nés dans un port de pêche	Nés dans la région côtière	Nés à l'intérieur du pays			Nés à l'étranger			Total
				Arrond. du nord (a)	Arrond. du sud (b)	Autres provinces	France	Grande-Bretagne	Pays-Bas	
Ostende	136	2	41	1	1	1	1	6	2	191
Bredene	1	10	2	—	—	—	2	—	—	15
Stene	2	2	—	—	—	—	—	—	—	4
Heist	56	1	2	17	—	3	—	—	1	80
Zeebrugge	15	4	10	2	1	2	—	—	1	35
Nieuport	12	2	12	—	1	1	—	1	—	29
Blankenberge	13	1	—	—	—	—	—	—	—	14
La Panne	7	2	2	—	—	—	1	—	—	12
Oostduinkerke	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Furnes	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Total	245	24	70	20	3	7	4	7	4	384

(a) Arrondissements du nord : Bruges, Ostende, Dixmude et Furnes.

(b) Arrondissements du sud : Ypres, Roulers, Tielt et Courtrai.

*Appendice III, 8 : Nombre et nature des accidents survenus  
dans la pêche maritime, 1951-57 (a).*

Nature	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Fracture	20	26	27	20	44	39	34
Brûlure	13	8	13	10	12	12	8
Hernie	5	2	2	2	9	1	13
Contusion-Ecrasement	125	132	139	158	233	181	158
Blessure à l'œil	20	10	12	19	14	21	19
Muscle déchiré	—	—	—	—	11	9	8
Piqûre	180	213	189	194	211	207	232
Tendon forcé - lumbago	17	13	14	15	6	10	2
Entorse-luxation	35	23	24	29	30	51	55
Blessure	70	70	79	64	88	76	113
Risque de mer	3	9	16	13	24	10	11
Divers	12	4	21	15	8	10	27
<b>Total</b>	<b>500</b>	<b>510</b>	<b>536</b>	<b>539</b>	<b>690</b>	<b>627</b>	<b>680</b>

Caisse Commune pour la Pêche Maritime.

(a) Y compris les accidents survenus à bord de la flotte de l'Escaut ; soit 5 en 1951 ; 0 en 1952 ; 1 en 1953 ; 4 en 1954 ; 6 en 1955 ; 4 en 1956 ; 5 en 1957.

Les fractures, ainsi que les entorses et luxations sont provoquées par l'utilisation du matériel de pêche et par des trébuchements. Les hernies, les tendons forcés et les lumbagos sont généralement provoqués par la manipulation des lourds paniers de poissons et la remontée du chalut à bord. Les brûlures affectent plutôt les motoristes, les cuisiniers et le personnel des cotres crevettiers, qui cuisent leurs prises à bord. Les blessures à l'œil sont souvent causées par la chute ou la projection d'un objet (p. ex. un filin d'acier).

*Appendice IV, 1 : Apport et recettes de poisson de fond, 1946-57.*

Année	Poisson de fond			Poisson de fond d'Islande			Poisson de fond d'autres régions		
	Quantité (tonnes)	Recettes (1000 fr.)	Prix moyen	Quantité (tonnes)	Recettes (1000 fr.)	Prix moyen	Quantité (tonnes)	Recettes (1000 fr.)	Prix moyen
1946	29.849	305.594	10,2	2.199	13.417	6,1	27.650	292.177	10,6
1947	40.032	409.425	10,2	9.777	73.401	7,5	30.255	336.024	11,1
1948	37.318	348.103	9,3	8.093	51.363	6,3	29.225	296.740	10,2
1949	39.690	373.873	9,4	9.756	62.517	6,4	29.934	311.356	10,4
1950	37.634	335.050	8,9	9.797	60.351	6,2	27.837	274.700	9,9
1951	38.289	386.239	10,1	12.716	88.000	6,9	25.573	298.239	11,7
1952	43.025	392.835	9,1	17.501	95.379	5,4	25.524	297.456	11,7
1953	43.510	379.443	8,7	17.505	95.294	5,4	26.005	284.149	10,9
1954	40.549	405.561	10,0	16.202	107.273	6,6	24.347	298.288	12,3
1955	45.323	427.640	9,4	20.650	127.267	6,2	24.673	300.373	12,2
1956	44.153	429.456	9,7	18.923	124.132	6,6	25.230	305.324	12,1
1957	42.933	424.797	9,9	16.285	111.014	6,8	26.648	313.783	11,8

Service de la Pêche Maritime.

Appendice IV, 2 : Apport et recettes de poisson pélagique, 1938-57

Année	Apport poisson pélagique (T.)	Recettes poisson pélagique (1.000 fr.)	Prix moyen	Apport hareng plein	Recettes hareng plein	Prix moyen	Apport hareng guais	Recettes hareng guais	Prix moyen
1938 (a)	7.541	6.864	0,9	5.883	4.813	0,8	—	—	—
1946	38.545	103.851	2,7	11.092	46.780	4,2	26.040	48.209	1,9
1947	33.264	99.516	3,0	15.239	61.569	4,0	17.194	31.373	1,8
1948	25.320	74.246	2,9	14.501	47.775	3,3	7.880	15.385	2,0
1949	19.502	47.146	2,4	9.227	24.113	2,6	7.595	13.866	1,8
1950	13.492	42.203	3,1	7.765	25.402	3,3	2.662	7.233	2,7
1951	10.637	42.233	4,0	6.496	24.626	3,8	1.561	5.209	3,3
1952	15.970	51.793	3,2	8.300	24.662	3,0	5.716	16.813	2,9
1953	18.908	53.059	2,8	10.496	30.568	2,9	5.944	13.211	2,2
1954	18.692	54.184	2,9	6.719	21.614	3,2	10.080	21.767	2,2
1955	21.319	75.167	3,5	13.353	45.197	3,4	6.448	20.503	3,2
1956	10.542	47.629	4,5	5.104	24.612	4,8	3.493	13.457	3,9
1957	4.680	19.161	4,1	2.287	9.498	4,2	764	3.875	5,1

Service de la Pêche Maritime.

(a) Pour 1938 aucune distinction n'a été faite entre hareng plein et hareng guais.

Appendice IV, 3: Apports des différents fonds de pêche, en tonnes, 1946-57.

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Mer côtière	36.229	28.176	18.724	15.136	8.272	7.792	12.604	14.969	16.516	20.397	12.672	6.188
Mer du Nord												
Méditerranéenne	9.202	5.382	5.881	10.663	8.499	7.254	7.194	7.672	6.845	7.073	8.087	8.665
Centrale-Ouest	ensemble	2.967	2.910	5.764	7.439	5.125	4.470	6.942	2.919	2.335	1.260	1.076
Centrale-Est (Witte Bank)	5.825	5.769	2.695	1.741	7.858	9.030	8.409	9.796	10.722	6.515	4.763	3.092
Septentrionale	2.464	2.515	5.976	2.480	2.284	1.406	1.934	1.088	685	1.559	1.600	1.702
Moray Firth	—	—	—	1.397	1.621	1.515	1.520	1.526	1.921	1.859	1.558	1.251
Fladen	12.426	16.419	15.477	8.854	3.210	2.802	3.539	2.421	1.188	748	990	574
Manche	—	—	1.795	2.761	1.995	1.485	2.036	1.323	1.414	1.583	1.020	1.107
Canal de Bristol	—	—	—	695	861	1.116	465	621	249	433	1.223	2.402
Irlande Méridionale et	1.276	4.356	2.885	2.063	1.182	1.212	2.685	1.214	2.548	6.128	6.228	6.655
Ouest (Mine Head)	(a)	(a)	(a)	(a)	132	—	—	—	—	—	22	—
Ecosse Occidentale	—	—	—	—	9.827	12.745	17.557	17.505	16.440	20.850	19.060	16.844
Mer d'Islande	2.251	9.786	8.096	9.757	—	—	—	—	—	—	—	—
Espagne	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
France-Ouest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	8	—
Apport total	69.694	75.370	64.440	61.312	53.180	51.483	62.213	65.078	61.449	69.504	58.494	49.558
Apport tot. Mer du Nord	66.146	61.228	51.663	46.035	39.183	34.924	39.470	44.414	40.796	40.486	30.930	22.548
Apport Mer du Nord en % de l'apport total	94,91	81,23	80,17	75,08	73,68	67,84	63,44	68,25	66,39	58,25	52,88	45,50
Apport Mer d'Islande en % de l'apport total	3,23	12,98	12,56	15,91	18,48	24,76	28,22	26,90	26,75	30,00	32,58	34,00

Service de la Pêche Maritime. — (a) Irlande Méridionale seule.

Appendice IV, 4 : Recettes des différents fonds de pêche, en 1.000 francs, 1946-57.

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Mer côtière	166.302	159.990	118.914	96.705	69.061	83.768	97.769	98.199	93.425	135.120	130.776	81.100
Mer du Nord	109.410	68.616	75.124	122.207	77.689	79.647	80.353	82.753	80.985	87.984	108.865	114.279
Centrale-Ouest	25.748	27.339	38.710	38.710	31.676	26.453	23.942	32.194	18.691	16.615	10.507	7.223
Centrale-Est (Witte Bank)	69.343	84.467	34.121	22.673	97.215	128.552	121.173	129.023	131.345	107.071	78.459	48.984
Septentrionale	16.241	24.684	49.775	19.943	18.212	12.380	15.462	6.808	5.446	11.501	11.139	12.732
Moray-Firth	—	—	—	14.262	14.680	15.092	15.376	12.094	18.255	15.263	14.670	11.435
Fladen	59.069	73.070	64.193	33.331	18.868	15.039	15.570	10.779	5.712	4.848	6.007	3.465
Manche	—	—	17.288	27.776	16.790	14.111	19.329	11.526	14.372	15.112	9.684	11.151
Canal de Bristol	—	—	—	7.034	7.296	10.867	4.627	5.085	2.582	5.584	14.489	28.001
Irlande Méridionale et	11.375	39.365	23.919	19.503	9.114	8.589	12.799	7.503	8.636	33.092	46.658	57.084
Ouest (Mine Head)	(a)											
Ecosse Occidentale	—	—	—	—	1.086	—	—	—	—	—	210	—
Mer d'Islande	13.993	73.422	51.377	62.524	60.636	88.260	95.919	95.294	109.999	129.732	126.274	116.934
Espagne	137	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
France-Ouest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	173	94	—
Recettes totales	445.871	549.361	462.050	464.667	422.323	482.758	502.318	491.258	509.446	562.096	557.833	492.388
Recettes totales de la Mer du Nord	420.365	436.575	369.466	347.831	327.401	360.931	369.645	371.850	373.859	378.402	360.423	279.218
Recettes Mer du Nord en % des recettes tot.	94,28	79,47	79,96	74,86	77,52	74,76	73,59	75,69	73,39	67,32	64,61	56,70
Recettes Mer d'Islande en % des recettes tot.	3,14	13,36	11,12	13,46	14,36	18,28	19,10	19,40	21,59	23,08	22,64	23,70

Service de la Pêche Maritime. — (a) Irlande Méridionale seule.

Appendice IV, 5 : Apport et recettes des différents ports, en tonnes, 1938-57 (a).

Année	OSTENDE											Recettes (en 1.000 fr.)	
	Poisson de fond			Poisson pélagique				Mollusques et crustacés			Total		
	Total	provenant		Total	Hareng		Esprot	Autres	Total	Crevettes			Autres
		d'autres régions	de la Mer d'Islande		plein	guais							
1938	24.559	—	—	6.690	5.700	535	455	1.193	1.000	193	32.442	94.921	
1946	22.391	20.192	2.199	33.248	32.154	500	594	657	433	224	56.296	335.793	
1947	32.921	23.144	9.777	31.044	30.451	370	222	771	659	112	64.735	433.596	
1948	30.736	22.643	8.093	23.341	21.201	1.520	620	691	488	203	54.769	346.478	
1949	32.235	22.479	9.756	16.964	15.421	986	557	939	619	320	50.138	344.637	
1950	31.414	21.617	9.797	11.840	7.684   2.284	1.095	778	942	447	495	44.196	328.390	
1951	31.566	18.850	12.716	9.667	7.845	1.103	719	1.020	549	471	42.254	365.775	
1952	36.505	19.004	17.501	14.715	13.367	758	590	1.360	791	569	52.580	383.355	
1953	36.493	18.988	17.505	17.836	10.429   5.600	1.202	605	1.097	436	662	55.427	372.179	
1954	34.179	17.977	16.202	17.655	16.400	753	502	1.005	359	646	52.839	395.104	
1955	38.046	17.396	20.650	20.478	19.250	683	545	1.130	472	658	59.654	426.888	
1956	36.528	17.605	18.923	10.120	5.059   3.468	1.233	360	1.303	754	549	47.951	395.627	
1957	34.774	18.489	16.285	4.549	2.279   765	784	721	1.218	343	875	40.541	356.900	

(a) Service de la Pêche Maritime.

Appendice IV, 5 : Apport et recettes des différents ports, en tonnes, 1938-57 (a) (suite).

Année	ZEEBRUGGE											Total	Recettes (en 1.000 fr.)	
	Poisson de fond			Poisson pélagique				Mollusques et crustacés			Total			
	Total	provenant		Total	Hareng plein	guais	Esprot	Autres	Total	Crevettes				Autres
		d'autres régions	de la Mer d'Islande											
1938	2.465	2.465	—	—	—	—	—	—	1.663	1.663	—	4.128	20.552	
1946	5.786	5.786	—	1.342	—	9	—	—	638	612	26	7.775	80.627	
1947	5.576	5.576	—	491	—	59	—	—	1.099	1.074	25	7.225	91.260	
1948	4.311	4.311	—	805	732	72	—	—	1.637	1.014	623	7.753	92.471	
1949	5.436	5.436	—	1.032	—	26	—	—	1.055	1.055	—	7.549	93.316	
1950	4.516	4.516	—	182	—	—	—	—	1.012	1.012	—	5.710	73.065	
1951	5.167	5.167	—	—	—	12	—	—	1.412	1.399	13	6.591	95.166	
1952	5.054	5.054	—	1	—	19	—	—	1.642	1.604	38	6.716	95.242	
1953	5.348	5.348	—	—	—	25	—	—	1.356	1.329	27	6.729	95.091	
1954	5.146	5.146	—	—	—	107	1	—	1.059	1.017	42	6.313	94.264	
1955	5.745	5.745	—	—	—	64	—	—	1.475	1.419	56	7.284	110.751	
1956	5.911	5.911	—	—	—	73	—	—	2.137	2.090	47	8.121	133.305	
1957	6.176	6.176	—	—	—	18	—	—	580	527	53	6.773	106.961	

(a) Service de la Pêche Maritime.

Appendice IV, 5: Apport et recettes des différents ports, en tonnes, 1938-57 (a) (suite).

Année	NIEUPOORT											Total	Recettes (en 1.000 fr.)
	Poisson de fond			Poisson pélagique				Mollusques et crustacés					
	Total	provenant		Total	Hareng		Esprot	Autres	Total	Crevettes	Autres		
		d'autres régions	de la Mer du Nord		plein	guais							
1938	1.003	1.003	—	807	182	—	625	—	247	244	3	2.058	5.826
1946	1.107	1.107	—	3.740	3.430	4	306	4	199	164	35	5.046	24.361
1947	1.084	1.084	—	1.667	1.488	—	179	—	277	250	27	3.027	19.715
1948	1.399	1.399	—	1.174	448	—	726	—	153	116	37	2.726	19.558
1949	1.841	1.841	—	1.480	369	5	1.106	5	105	101	4	3.425	24.056
1950	1.622	1.622	—	1.471	82	197	1.188	4	81	71	10	3.174	19.379
1951	1.502	1.502	—	957	23	189	740	5	110	106	4	2.569	20.812
1952	1.427	1.427	—	1.235	18	630	585	2	191	187	4	2.854	22.652
1953	1.619	1.619	—	1.047	67	344	633	3	195	186	9	2.861	23.142
1954	1.214	1.214	—	930	63	337	525	5	134	129	5	2.318	19.686
1955	1.520	1.520	—	777	266	285	212	4	242	225	17	2.539	23.848
1956	1.714	1.714	—	349	45	25	268	11	348	338	10	2.411	28.619
1957	1.982	1.982	—	114	7	—	99	8	146	134	12	2.241	28.455

(a) Service de la Pêche Maritime.

Appendice IV, 5 : Apport et recettes des différents ports, en tonnes, 1938-57 (a) (suite).

Année	BLANKENBERGE											Total	Recettes (en 1.000 fr.)
	Poisson de fond			Poisson pélagique				Mollusques et crustacés					
	Total	provenant		Total	Hareng plein	guais	Esprot	Autres	Total	Crevettes	Autres		
		d'autres régions	de la Mer d'Islande										
1938	402	402	—	20	—	—	—	20	47	47	—	469	1.796
1946	290	290	—	206	206	—	—	—	80	80	—	576	5.090
1947	323	323	—	4	4	—	—	—	57	56	1	383	4.790
1948	219	219	—	—	—	—	—	—	35	33	2	253	3.543
1949	178	178	—	—	—	—	—	—	22	22	—	200	2.657
1950	82	82	—	—	—	—	—	—	18	18	—	100	1.289
1951	55	55	—	—	—	—	—	—	15	15	—	69	1.006
1952	38	38	—	—	—	—	—	—	25	25	—	63	1.069
1953	49	49	—	—	—	—	—	—	11	11	—	60	846
1954	11	11	—	—	—	—	—	—	9	9	—	19	392
1955	12	12	—	—	—	—	—	—	15	15	—	27	608
1956	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11	—	11	282
1957	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	73

(a) Service de la Pêche Maritime.

*Appendice IV, 6: Apports des bateaux de pêche belges en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas, 1950-57 (a).*

Année	Poisson de fond (b)	Poisson pélagique	Mollusques et crustacés	Total
1950				
Quantité	652	7	9	668
Valeur	6.107	22	80	6.210
1951				
Quantité	1.341	123	—	1.464
Valeur	9.542	758	—	10.300
1952				
Quantité	1.239	685	—	1.924
Valeur	7.962	2.234	1	10.197
1953				
Quantité	2.781	281	2	3.064
Valeur	18.381	815	11	19.208
1954				
Quantité	4.177	18	3	4.198
Valeur	28.955	44	20	29.019
1955				
Quantité	2.827	83	14	2.924
Valeur	18.463	181	124	18.768
1956				
Quantité	2.465	23	8	2.496
Valeur	19.163	93	61	19.317
1957				
Quantité	5.933	47	8	5.985
Valeur	48.400	135	135	48.670

Service de la Pêche Maritime.

(a) Quantité en tonnes ; valeur en 1.000 francs.

Les apports dans les ports néerlandais ne sont repris dans les données statistiques que depuis 1951.

(b) Poisson islandais : 1951 : 896 T. pour 5 millions de francs ; 1952 : 805 T. pour 3,8 millions de francs ; 1953 : 2.414 T. pour 15 millions de francs ; 1954 : 4.054 T. pour 27,7 millions de francs ; 1955 : 2.608 T. pour 16,2 millions de francs et 1956 : 2.060 T. pour 14,4 millions de francs.

Appendice VII, 1 : Importation et exportation, en tonnes, 1938-57 (a).

Année	Poisson de fond	Hareng				Total	Conserves	Autres	Total
		Frais	Salé	Fumé	Total				
1938	6.593	6.560	18.073	2.646	27.279	10.209	25.010	69.091	
1947	12.753	4.714	9.020	951	14.685	30.964	22.408	80.810	
1948	8.955	3.086	10.049	253	13.388	15.627	22.740	60.710	
1949	3.306	3.957	8.860	428	13.245	13.073	22.660	52.284	
1950	2.789	5.785	11.512	838	18.135	16.442	21.754	59.120	
1951	3.466	5.640	14.375	820	20.835	9.919	24.815	59.035	
1952	4.215	4.940	12.084	824	17.848	11.927	26.386	60.376	
1953	4.118	5.073	12.395	861	18.329	13.494	27.185	63.126	
1954	4.882	4.496	11.903	952	17.351	15.001	27.919	65.153	
1955	6.877	3.318	12.190	878	16.386	16.354	26.560	66.177	
1956	9.052	4.240	12.182	912	17.334	19.283	29.137	74.806	
1957	9.821	7.165	11.475	803	19.443	16.179	31.432	76.875	

(a) I.N.S.

Appendice VII, 1 : Importation et exportation en tonnes, 1938-57 (a) (suite).

Année	Poisson de fond	Hareng				Total	Conserves (poisson + mollusques et crustacés)	Autres	Total
		Frais	Salé	Fumé	Total				
1938	3.566	1.631	396	25	2.052	1.382	4.030	11.030	
1947	13.129	6.051	2.797	455	9.303	447	58	22.937	
1948	5.113	1.259	1.182	158	2.599	423	86	8.221	
1949	5.353	4.991	540	76	5.607	788	167	11.915	
1950	3.016	1.064	294	52	1.410	1.399	374	6.199	
1951	3.364	1.490	326	109	1.925	914	466	6.669	
1952	4.481	2.339	107	157	2.603	543	855	8.482	
1953	4.195	5.066	1.085	439	6.590	404	1.017	12.206	
1954	3.875	8.928	1.739	434	11.101	594	1.326	16.896	
1955	6.309	8.878	788	178	9.844	731	2.359	19.243	
1956	6.645	2.547	736	179	3.462	849	4.244	15.200	
1957	6.526	842	336	135	1.313	740	4.253	12.832	

(a) I.N.S.

Appendice VII, 2 : Importation et exportation, en tranches de 1.000 francs, 1938-57 (a).

Année	Poisson de fond	Hareng				Total	Conserves	Autres	Total
		Frais	Salé	Fumé	Total				
1938	28.007	8.203	27.920	5.936	42.039	66.778	37.644	174.488	
1947	171.596	28.865	87.746	9.590	126.201	922.867	137.843	1.358.507	
1948	124.904	19.204	94.182	2.894	116.280	458.605	141.713	841.502	
1949	51.574	22.762	73.942	4.264	100.968	380.971	126.389	659.902	
1950	40.270	25.380	72.370	7.674	105.424	470.986	140.842	757.522	
1951	58.531	26.474	87.543	7.633	121.650	288.175	159.709	628.065	
1952	69.867	23.850	83.165	8.201	115.216	354.207	178.649	717.939	
1953	70.988	20.802	81.857	8.690	111.349	377.769	175.061	735.167	
1954	92.809	21.864	81.989	9.401	113.254	415.255	202.705	824.023	
1955	126.671	16.317	80.977	8.594	105.888	474.796	224.152	931.507	
1956	160.226	24.139	89.407	9.798	123.344	575.990	240.622	1.100.182	
1957	178.408	39.874	89.774	8.941	138.589	509.098	289.495	1.115.590	

(a) I.N.S.

Appendice VII, 2 : Importation et exportation, en tranches de 1.000 francs, 1938-57 (a) (suite).

Année	Poisson de fond	Hareng				Conserves (poisson + mollusques et crustacés)	Autres	Total
		Frais	Salé	Fumé	Total			
1938	28.380	2.192	854	72	3.118	9.529	8.152	49.179
1947	172.012	27.421	24.142	7.265	58.828	14.171	1.437	246.448
1948	65.183	6.118	8.261	2.196	16.575	11.592	3.147	96.497
1949	80.908	16.483	2.729	1.446	20.658	24.235	5.250	131.051
1950	55.569	5.534	1.858	963	8.355	36.927	9.165	110.016
1951	65.825	7.424	2.058	1.818	11.300	29.364	11.710	118.199
1952	66.170	11.229	1.426	2.548	15.203	18.393	17.233	116.999
1953	66.904	19.342	6.682	6.804	32.828	15.226	18.975	133.933
1954	66.549	31.954	10.078	6.692	48.724	16.697	24.037	156.007
1955	93.920	40.690	5.753	2.878	49.321	19.150	38.198	200.589
1956	121.888	13.164	5.006	2.849	21.019	25.403	80.647	248.957
1957	125.121	5.126	2.481	2.616	10.223	23.278	67.085	225.707

(a) I.N.S.

*Appendice VII, 3 : Importation de conserves d'après le pays d'origine, en tranches de 1.000 francs, 1938-57 (a).*

Année	Canada	Portugal	Etats-Unis	Maroc Français	Norvège	Espagne	Japon	Pays-Bas
1938	1.676	23.600	4.513	1.827	1.616	—	25.328	—
1947	64.633	512.958	212.602	300	40.249	3.780	6.606	7.612
1948	88.759	263.685	50.057	1.154	5.533	978	1.336	14.624
1949	116.850	117.905	59.229	32.260	6.077	762	3.484	7.051
1950	152.685	137.858	60.607	37.571	14.400	2.366	6.609	8.343
1951	80.136	70.535	42.291	6.981	12.250	1.221	17.909	11.921
1952	114.824	113.928	26.990	2.230	12.782	2.848	10.591	17.151
1953	125.127	99.331	12.257	2.751	15.433	2.749	38.345	23.636
1954	125.550	112.351	19.762	5.249	18.525	3.423	32.718	25.797
1955	99.839	127.225	23.119	548	19.457	4.193	99.746	26.164
1956	46.731	170.607	16.935	9.103	31.035	4.426	179.620	26.562
1957	48.360	123.385	14.745	15.287	14.026	4.959	186.878	28.618

Année	Pérou	France	Yougoslavie	Allemagne Occ.	Royaume Uni	Union Sud-Africaine	U.R.S.S.	Divers	Total
1938	—	2.853	—	—	1.486	1.291	—	2.588	66.778
1947	7.118	31.224	—	—	4.036	7.990	—	23.759	922.867
1948	352	4.328	—	—	1.356	23.715	—	2.728	458.605
1949	1.472	5.943	3.036	152	4.145	15.922	1.303	5.380	380.971
1950	3.055	5.670	2.098	1.349	1.921	24.708	4.276	7.470	470.986
1951	607	4.345	3.646	2.568	507	18.544	3.294	11.420	288.175
1952	8.281	2.694	7.023	1.924	1.329	15.996	7.883	7.733	354.207
1953	8.878	2.311	10.974	3.818	1.291	16.505	12.548	1.815	377.769
1954	9.934	3.509	19.011	1.490	949	15.365	15.769	5.853	415.255
1955	8.280	4.643	15.121	6.182	646	15.930	20.963	2.740	474.796
1956	7.915	1.123	21.337	6.142	561	15.819	28.518	9.556	575.990
1957	3.205	4.453	20.185	6.962	352	10.939	19.785	6.959	509.098

(a) I.N.S.

Appendice VII, 4: Importation de poisson préparé, moules, huîtres, crevettes, esprot, maquereau, langoustes et homards, en tonnes et en 1.000 francs, 1938-57 (a).

Année	Poisson préparé		Moules		Huîtres		Crevettes			
							non épluchées		épluchées	
	en tonnes	en 1.000 fr.	en tonnes	en 1.000 fr.	en tonnes	en 1.000 fr.	en tonnes	en 1.000 fr.		
1938	2.681	9.105	18.253	9.685	548	5.024	441	1.402	158	1.687
1947	1.035	24.625	19.454	36.515	860	28.411	583	7.653	24	1.671
1948	909	23.329	19.463	29.487	1.048	35.236	425	7.798	105	7.467
1949	735	14.657	19.478	26.456	1.198	34.751	277	5.580	104	7.421
1950	1.463	26.673	17.400	26.086	1.216	34.684	323	6.450	96	4.960
1951	833	22.628	21.336	42.352	1.137	37.830	364	7.850	114	6.401
1952	1.066	29.875	21.936	43.862	1.319	43.890	359	6.933	136	7.093
1953	889	22.361	23.177	47.179	1.192	39.267	305	7.119	194	11.840
1954	1.088	29.531	22.759	47.719	1.279	42.667	374	9.177	305	18.218
1955	1.168	26.436	20.575	54.504	1.412	43.138	355	8.753	455	27.677
1956	2.189	34.482	21.373	58.435	1.572	40.507	343	7.635	431	26.853
1957	3.266	51.694	22.523	58.891	1.531	42.693	500	13.889	519	47.054

Année	Esprot				Maquereau				Langoustes, homards et autres crustacés, coquillages et mollusques	
	frais		autre		frais		autre			
	en tonnes	en 1.000 fr.	en tonnes	en 1.000 fr.						
1938	2.590	3.217	20	126	—	—	—	—	320	7.398
1947	104	865	5	112	—	—	—	—	343	37.991
1948	114	900	8	120	—	—	—	—	668	37.376
1949	172	1.213	13	199	—	—	—	—	683	36.112
1950	473	4.584	19	240	—	—	—	—	764	37.165
1951	206	1.492	4	95	—	—	—	—	821	41.061
1952	515	3.305	5	109	—	—	—	—	1.050	43.582
1953	678	3.402	8	149	—	—	—	—	742	43.744
1954	253	1.365	22	221	1.029	5.426	124	1.889	686	46.492
1955	375	2.275	3	46	1.393	7.678	151	2.259	673	51.386
1956	1.241	7.748	3	44	1.071	6.510	204	3.518	710	54.890
1957	854	4.412	6	129	1.237	5.844	187	3.114	809	61.775

(a) I.N.S.

Appendice VII, 5 : Exportation de conserves d'après le pays de destination, en 1.000 francs, 1938-57 (a).

Année	Congo Belge	Pays-Bas	Syrie	Grèce	Suisse	France	Jordanie	Cuba	Alle- magne Occid.	Italie	Divers	Total
1938	332	—	—	—	—	—	—	954	3.051	—	5.192	9.529
1947	5.410	841	208	—	432	—	—	—	849	1.469	4.962	14.171
1948	2.902	187	965	427	461	748	—	822	468	—	4.612	11.592
1949	2.561	1.001	402	256	2.342	322	—	700	7.769	4.128	4.754	24.235
1950	7.628	10.616	157	3.782	1.448	3.065	—	3.277	3.459	—	3.495	36.927
1951	4.602	5.935	33	—	1.706	8.440	—	795	3.034	440	4.379	29.364
1952	7.824	2.507	—	—	1.634	2.526	—	—	777	159	2.966	18.393
1953	7.308	2.203	—	164	540	348	—	—	464	—	4.199	15.226
1954	8.818	1.841	—	367	1.011	1.351	385	20	639	282	1.983	16.697
1955	10.600	1.279	1.077	822	881	637	219	293	267	253	2.822	19.150
1956	8.612	7.283	877	1.443	1.201	1.974	1.114	186	197	578	1.938	25.403
1957	9.087	2.413	724	897	892	537	2.275	455	196	1.130	4.672	23.278

(a) I.N.S.

Appendice VII, 6 : Exportation de poisson préparé, moules, huîtres, crevettes, esprot, maquereau, langoustes et homards, en tonnes et en 1.000 francs, 1938-57 (a).

Année	Poisson préparé		Moules		Huîtres		Crevettes			
							non épluchées		épluchées	
	en tonnes	en 1.000 fr.	en tonnes	en 1.000 fr.	en tonnes	en 1.000 fr.	en tonnes	en 1.000 fr.	en tonnes	en 1.000 fr.
1938	161	916	2.754	1.646	42	656	854	4.009	11	121
1947	57	1.248	1	3	—	2	—	13	—	—
1948	85	2.460	—	—	—	23	—	39	1	128
1949	151	3.956	2	15	1	132	—	—	—	—
1950	129	4.430	33	173	2	244	74	2.430	—	167
1951	229	5.628	49	218	4	293	99	13.256	—	127
1952	645	10.886	42	202	11	527	100	3.054	1	321
1953	709	11.961	47	202	12	579	92	2.691	2	542
1954	732	14.301	336	476	17	734	113	3.564	7	722
1955	1.340	25.489	635	975	16	659	197	4.672	10	902
1956	2.177	42.225	943	1.387	12	426	962	29.818	24	1.669
1957	2.837	48.551	1.081	1.762	14	498	193	10.540	8	932

Esprot				Maquereau				Langoustes, homards et autres crustacés, coquillages et mollusques	
frais		autre		frais		autre			
en tonnes	en 1.000 fr.	en tonnes	en 1.000 fr.						
58	84	147	635	—	—	—	—	2	85
—	—	—	—	—	—	—	—	1	171
—	—	—	—	—	—	—	—	—	497
—	—	8	167	—	—	—	—	5	980
120	494	5	130	—	—	—	—	11	1.097
63	457	8	135	—	—	—	—	14	1.595
19	249	25	299	—	—	—	—	12	1.715
120	702	22	349	—	—	—	—	13	1.949
521	400	29	523	7	91	9	127	23	3.099
34	211	96	2.362	12	204	1	28	19	2.696
5	24	73	2.083	14	134	7	139	29	2.742
4	93	65	1.714	28	133	—	17	23	2.845

(a) I.N.S.

Appendice VII, 7: Apport, importation et exportation des différentes espèces, 1953-57 (moyennes annuelles) (a).

	APPORT		IMPORTATION		EXPOR- TATION
	tonnes	1.000 fr.	tonnes	1.000 fr.	tonnes
Cabillaud	9.271	76.051	2.444	45.722	403
Sole	4.507	138.891	460	18.256	1.192
Colin	2.895	14.760	263	1.458	935
Eglefin	5.616	32.011	481	5.424	348
Plie	4.792	31.812	140	1.814	1.172
Turbot	958	20.435	336	9.440	8
Merlan	3.636	16.553	54	332	267
Flotte	290	3.126	252	4.972	—
Emissole et aiguillot	517	3.214	81	1.394	—
Grande vive	32	804	16	319	—
Raie	2.009	16.700	34	346	170
Flétan	153	3.970	75	2.548	—
Lotte de mer	—	—	28	623	—
Pagel commun	10	15	346	7.105	—
Limande	535	2.090	49	807	65
Taupe	—	—	—	10	—
Orphie	—	—	139	1.503	—
Congre	62	385	197	2.260	—
Perlon	88	785	590	9.102	—
Baudroie	124	2.620	18	318	—
Autres	7.799	49.157	214	2.883	467
<b>TOTAL</b>	<b>43.294</b>	<b>413.379</b>	<b>6.217</b>	<b>116.636</b>	<b>5.027</b>

(a) I.N.S.; les chiffres d'exportation sont basés sur la moyenne arithmétique (1953-57) des données communiquées par le service central des contingents et licences. La méthode de recensement de ces statistiques est à la base de leur différence avec les données reprises au tableau VII, 4; c'est pour cette raison que les chiffres de valeur d'exportation ont été omis.

Appendice VII, 8 : Importation des produits de mer suivant le pays d'origine, 1938-57 (a).

Pays	1938		1947		1948		1949		1950		1951	
	tonnes	1.000 fr.										
Pays-Bas	43.483	63.853	34.453	236.057	33.396	229.486	32.078	197.552	30.877	205.073	42.652	266.988
France	2.569	7.218	702	32.657	292	8.185	264	6.339	149	6.193	359	6.134
Allemagne Occidentale	—	—	—	—	48	398	55	231	672	2.111	320	2.890
Royaume Uni	4.274	9.629	161	5.377	304	4.950	668	10.194	532	9.420	689	12.243
Norvège	4.416	14.554	7.223	107.461	3.833	52.011	2.986	38.692	3.597	48.120	3.572	47.543
Danemark	2.209	10.978	9.554	123.783	7.414	99.304	3.510	40.147	6.568	29.840	2.571	22.526
Suède	795	1.246	56	2.767	88	1.948	97	830	151	1.758	82	908
Total	57.746	107.478	52.149	508.282	45.375	396.282	39.658	293.546	42.546	302.495	50.245	359.232
Total général	69.091	174.488	80.810	1.358.507	60.710	41.502	52.284	659.902	59.120	757.522	59.035	628.065

(a) I.N.S.

Appendice VII, 8 : Importation des produits de mer suivant le pays d'origine, 1938-57 (a) (suite).

Pays	1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	tonnes	1.000 fr.										
Pays-Bas	43.221	291.116	44.260	295.599	45.810	330.980	43.777	362.091	47.231	406.064	49.625	456.138
France	296	5.040	1.456	9.433	1.165	11.968	890	10.797	436	6.315	3.030	27.204
Allemagne Occidentale	447	2.859	1.010	6.155	96	1.688	1.316	14.320	4.083	43.422	4.279	47.435
Royaume Uni	1.058	22.122	1.019	23.833	1.372	34.835	1.398	36.536	1.034	30.252	1.207	38.275
Norvège	3.525	53.272	2.898	47.126	3.171	54.592	3.472	57.358	3.614	71.194	2.847	55.678
Danemark	1.125	8.676	966	14.379	941	15.691	1.535	21.823	1.735	25.570	1.463	23.688
Suède	416	2.965	214	1.907	186	1.766	180	1.818	93	1.339	84	1.497
Total	50.088	386.050	51.823	398.432	52.741	824.023	52.568	504.743	58.226	584.156	62.535	649.935
Total général	60.376	717.939	63.126	735.167	65.153	824.023	66.177	931.507	74.806	1.100.182	76.875	1.115.590

Appendice VII, 9 : Exportation des produits de mer suivant le pays de destination, 1938-57 (a).

Pays	1938		1947		1948		1949		1950		1951	
	tonnes	1.000 fr.										
Pays-Bas	115	172	244	1.603	233	1.625	69	1.492	430	11.138	424	7.174
France	5.509	16.617	3.749	41.668	1.171	14.117	332	9.621	1.247	25.542	1.277	30.282
Allemagne Occidentale	1.944	8.243	4.868	20.664	650	3.449	7.116	35.976	1.089	8.843	1.172	9.563
Italie	—	—	5.547	70.307	352	3.181	210	4.783	8	106	17	1.049
Gr. Bretagne	1.028	9.258	6.534	79.249	2.858	33.425	3.100	47.580	1.490	25.172	1.822	32.713
Norvège	12	144	1	15	—	—	17	361	—	—	—	—
Danemark	—	—	—	—	—	—	34	1.049	—	—	—	—
Suède	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	297
Suisse	457	4.578	464	11.565	608	10.308	399	12.942	241	7.406	239	8.465
Congo Belge	35	332	195	6.494	289	7.038	318	7.189	518	11.933	597	14.118
Total	9.100	39.344	21.602	251.561	6.161	73.143	11.595	120.993	5.023	90.140	5.558	103.661
Total général	11.050	49.179	22.937	246.448	8.221	96.497	11.915	131.051	6.199	110.016	6.669	118.199

(a) I.N.S.

Appendice VII, 9 : Exportation des produits de mer suivant le pays de destination, 1938-57 (a) (suite).

Pays	1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	tonnes	1.000 fr.										
Pays-Bas	2.368	13.426	3.205	14.520	3.420	15.371	4.462	24.511	2.900	24.997	2.950	21.877
France	1.277	24.373	1.827	32.995	1.588	34.991	1.764	43.629	3.644	98.165	2.536	75.697
Allemagne Occidentale	892	7.325	2.451	11.273	6.881	28.159	7.790	40.399	3.449	20.797	1.611	11.025
Italie	59	1.370	19	844	342	6.104	40	2.081	68	2.681	647	12.124
Gr. Bretagne	1.524	24.748	1.445	22.919	1.389	24.320	1.561	27.349	1.541	31.201	1.564	33.782
Norvège	—	—	3	101	1	59	—	—	—	—	11	357
Danemark	—	—	—	—	—	—	18	307	2	72	321	3.294
Suède	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Suisse	238	8.304	159	5.561	155	6.387	132	5.856	110	5.860	130	6.830
Congo Belge	1.092	23.669	1.253	27.610	1.257	28.209	1.942	40.833	2.592	53.801	2.296	47.822
Total	7.450	103.215	10.362	115.823	15.033	143.580	17.709	184.965	14.306	237.574	12.066	212.818
Total général	8.482	116.999	12.206	133.933	16.896	156.007	19.243	200.589	15.200	248.957	12.832	225.707

Appendice VIII, 1 : Evolution de la flotte de pêche maritime, tonnage brut et force motrice, aux Pays-Bas et en Belgique, 1948-57.

	I <sup>e</sup> Classe		II <sup>e</sup> Classe		III <sup>e</sup> Classe		IV <sup>e</sup> Classe		V <sup>e</sup> Classe		VI <sup>e</sup> Classe		Total								
	Nom- bre	H.P.	Nom- bre	H.P.	Nom- bre	H.P.	Nom- bre	H.P.	Nom- bre	H.P.	Nom- bre	H.P.	Nom- bre	H.P.							
1948	B. 210 P.B. 289	3.306 7.112	9.074 11.361	79 161	2.569 11.677	7.219 14.464	113 154	7.932 19.242	18.521 25.661	51 73	6.191 11.981	13.720 19.620	10 28	2.134 6.029	4.350 11.280	18 25	7.805 8.064	12.490 15.790	481 730	29.938 64.105	65.374 98.176
1949	B. 187 P.B. 287	3.046 7.007	8.473 11.162	81 166	2.629 11.670	7.399 14.998	115 170	8.146 20.749	19.041 27.826	51 78	6.243 12.931	13.290 20.925	8 30	1.643 6.467	3.400 12.015	19 30	8.321 10.562	13.340 19.530	461 761	30.028 69.386	65.443 106.456
1950	B. 177 P.B. 276	2.978 6.594	8.322 10.782	78 162	2.560 10.820	7.140 14.638	119 182	8.356 21.506	19.716 29.740	80 53	6.405 13.331	14.380 21.410	3 32	1.548 6.885	3.260 12.615	9 33	3.874 11.542	6.150 21.330	444 705	25.722 70.678	58.968 110.515
1951	B. 164 P.B. 270	2.798 6.261	7.881 10.533	72 155	2.363 10.143	6.615 13.962	122 194	8.577 21.971	20.401 31.435	50 75	6.048 12.283	13.520 19.810	10 22	1.800 4.647	3.970 8.645	9 35	4.399 12.070	7.205 22.650	427 751	25.985 67.375	59.592 107.035
1952	B. 160 P.B. 248	2.698 5.632	7.607 9.678	73 151	2.363 9.209	6.740 13.557	121 202	8.470 22.189	20.091 32.748	49 82	5.838 13.423	13.100 21.545	12 21	2.097 4.323	4.820 8.105	8 31	4.075 10.326	6.725 19.200	423 735	25.541 65.102	59.083 104.833
1953	B. 152 P.B. 210	2.561 4.917	7.355 8.564	73 146	2.332 8.691	6.730 13.089	116 215	8.103 22.946	19.316 34.808	46 85	5.471 13.782	12.370 22.325	13 21	2.230 4.719	5.180 9.175	10 27	4.973 9.287	8.725 17.150	410 707	25.670 64.342	59.676 105.111
1954	B. 151 P.B. 156	2.532 3.805	7.385 6.752	74 129	2.305 7.873	6.826 11.639	123 228	8.345 23.278	20.335 36.998	47 88	5.539 14.127	12.610 23.235	15 27	2.487 5.529	5.925 10.700	11 28	5.572 9.471	9.665 17.690	421 656	26.781 64.083	62.747 107.034
1955	B. 147 P.B. 130	2.462 3.114	7.381 5.780	75 127	2.294 7.329	6.913 11.459	132 251	8.543 24.922	21.395 41.416	49 86	5.650 13.413	13.164 22.865	18 28	2.875 5.451	7.095 11.005	9 37	4.526 11.700	7.965 23.415	430 659	26.350 65.929	63.913 115.940
1956	B. 132 P.B. 119	2.235 2.786	6.814 5.461	82 126	2.374 6.983	7.571 11.427	133 262	8.312 25.178	21.420 43.631	62 91	6.792 13.679	16.554 24.235	18 28	2.874 5.446	7.135 11.025	10 40	5.100 12.228	9.215 24.840	437 666	27.687 66.300	68.709 120.619
1957	B. 134 P.B. 120	2.347 2.750	7.244 5.797	72 124	2.072 6.049	6.710 11.180	143 248	8.541 22.758	22.665 41.729	66 94	7.018 13.825	17.734 25.237	18 29	2.876 5.534	7.135 11.275	13 54	6.375 15.951	12.175 34.680	446 669	29.229 66.867	73.663 129.898

Pays-Bas : Flotte de pêche maritime au 1<sup>er</sup> janvier 1958. — Direction des Pêches.

Belgique : Administration de la Marine. — Rapports annuels.

Remarque : 1) Aux Pays-Bas, quelques bateaux parmi les plus petits sont également inscrits dans la liste des bateaux de la pêche côtière et/ou de la pêche du „Jsselmeer”.

2) La classe VI comprend, aux Pays-Bas, des bateaux à moteur et à vapeur de plus de 500 H.P. ; en Belgique, des bateaux à moteur de plus de 500 H.P. et des bateaux à vapeur de plus de 439 H.P.

Appendice VIII, 2 : Apport aux Pays-Bas et en Belgique des différentes espèces de poissons, en millions de kg, 1948-57 (a).

Espèces	PAYS-BAS										
	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	
Poisson de fond											
Cabillaud d'Islande	(b)	(b)	1,0	0,3	0,1	0,1	0,1	—	—	—	
Egline d'Islande	(b)	(b)	0,8	0,2	—	—	—	—	—	—	
Autre cabillaud	3,1	4,3	3,1	3,3	4,1	4,6	5,0	4,5	4,3	5,2	
Autre églefin	4,4	4,6	4,2	4,2	4,5	5,8	8,6	11,2	11,5	12,2	
Colin d'Islande	(b)	(b)	0,4	0,2	—	—	0,1	—	—	—	
Autre colin	1,2	1,7	1,3	1,9	2,3	1,7	2,0	3,1	3,0	3,2	
Plie	13,6	10,0	11,9	12,0	12,4	14,7	11,4	10,4	11,7	12,2	
Raie	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	
Turbot	0,6	0,5	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,9	0,8	
Sole	1,4	2,7	5,0	4,5	4,5	4,9	5,2	4,5	4,8	4,5	
Merlan	3,6	3,4	3,2	6,9	8,0	6,5	4,9	5,6	5,9	4,7	
Total poisson de fond	—	—	38,9	39,8	41,8	43,2	41,3	43,7	46,3	46,7	
Poisson pélagique											
Hareng picin	38,5	29,1	31,0	41,2	41,3	44,3	49,0	25,9	31,9	31,5	
Hareng guais	8,7	6,9	2,1	0,5	1,5	7,0	5,1	12,2	10,0	9,2	
Hareng salé	92,1	73,8	79,0	82,6	91,7	107,1	94,6	87,2	74,0	69,3	
Esprot	1,8	0,8	0,5	0,4	0,6	0,8	0,5	0,8	1,1	3,0	
Maquereau	5,6	7,1	6,6	10,6	11,4	11,0	11,2	16,3	11,1	14,2	
Total poisson pélagique	—	—	124,9	139,7	147,8	172,4	162,6	143,8	129,7	128,4	
Crevettes	4,4	3,5	3,3	4,6	4,0	4,1	4,2	6,4	5,9	4,4	
Moules p. la consommation	53,0	53,5	26,9	42,3	46,7	57,2	63,2	51,8	50,6	55,2	
Total général	215,5	229,9	197,3	231,8	244,1	278,9	273,9	247,7	235,0	237,1	

(a) Pays-Bas : Chiffres annuels de la Pêche. — Direction des Pêches. — Belgique : I.N.S.

(b) Pour les années 1948 et 1949 aucune distinction n'a été faite entre le cabillaud d'Islande, l'églefin d'Islande et les autres espèces.

Appendice VIII, 2 : Apport aux Pays-Bas et en Belgique des différentes espèces de poissons, en millions de kg, 1948-57 (a) (suite).

Espèces	BELGIQUE										
	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	
Poisson de fond											
Cabillaud d'Islande	3,1	4,0	4,2	4,5	4,8	6,7	5,0	6,7	5,4	4,2	
Eglefin d'Islande	1,3	2,0	1,6	2,1	3,9	3,8	3,9	3,1	4,4	4,1	
Autre cabillaud	4,4	5,3	3,6	2,8	3,3	3,5	3,6	3,7	3,8	3,7	
Autre églefin	1,7	1,1	1,0	0,8	0,7	0,8	1,4	1,4	1,8	1,2	
Colin d'Islande	1,5	1,4	1,5	2,2	4,5	2,3	2,4	3,0	2,5	2,1	
Autre colin	1,2	1,0	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	
Plie	4,6	3,8	4,0	4,2	4,0	5,0	4,5	4,7	4,6	5,1	
Raie	3,7	4,5	2,2	2,2	2,3	2,0	1,7	2,2	2,0	2,1	
Turbot	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	0,9	0,9	1,0	0,9	
Sole	1,8	3,2	6,1	5,9	5,4	6,0	5,6	3,9	3,6	3,5	
Merlan	4,0	3,2	3,0	3,7	4,0	3,3	3,3	3,8	4,0	3,8	
Total poisson de fond	37,3	39,7	37,6	38,3	43,0	43,5	40,5	45,3	44,2	42,9	
Poisson pélagique											
Hareng plein	14,5	9,2	7,8	6,5	8,3	10,5	6,7	13,4	5,1	2,3	
Hareng grais	7,9	7,6	2,7	1,6	5,7	5,9	10,1	6,4	3,5	0,8	
Hareng salé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Esprot	2,3	2,1	2,3	1,9	1,4	1,9	1,4	1,0	1,6	0,9	
Maquereau	0,6	0,5	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,3	0,6	
Total poisson pélagique	25,3	19,5	13,5	10,6	16,0	18,9	18,7	21,3	10,5	4,7	
Crevettes	1,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Moules p. la consommation	—	1,8	1,5	2,1	2,6	2,0	1,5	2,1	3,2	1,0	
Total général	64,4	61,3	53,2	51,5	62,2	65,1	61,4	69,5	58,5	49,5	

(a) Pays-Bas : Chiffres annuels de la Pêche. — Direction des Pêches. — Belgique : I.N.S.

*Appendice VIII, 3 : Prix minima, Pays-Bas, 1956-57 (a).*

En 1956, les prix minima suivants sont d'application :

églefin de 30 cm et moins, limande, plie III, merlan de 30 cm et moins, grondin (gris ou noir), flet, <i>non écôté</i>		f. 0,16 par kg		
idem <i>écôté</i>				
	à partir du 1-4-56	» 0,20	»	»
maquereau bâtard		» 0,16	»	»
maquereau		» 0,20	»	»
hareng	1.12.56-28. 2.56	» 0,18	»	»
	1. 3.56-30.11.56	» 0,22	»	»
	1.12.56-28. 2.57	» 0,20	»	»
	(depuis, toujours f. 0,22)			
hareng salé :				
hareng vierge saumuré	1. 5.56- 4. 8.56	f. 34,—	par barillet	
	6. 8.56- 1. 5.57	» 32,—	»	»
hareng plein saumuré	1. 5.56-14.10.56	» 33,—	»	»
	15.10.56-30.11.56	» 35,—	»	»
	1.12.56- 1. 5.57	» 33,—	»	»
hareng guais saumuré	1. 5.56-14.10.56	» 24,50	»	»
	15.10.56-30.11.56	» 26,50	»	»
	1.12.56- 1. 5.57	» 24,50	»	»
hareng vierge frais		» 24,—	»	»
hareng plein frais	1. 5.56-14.10.56	» 28,—	»	»
	15.10.56-30.11.56	» 31,—	»	»
	1.12.56- 1. 5.57	» 28,—	»	»
hareng guais frais	1. 5.56-14.10.56	» 20,—	»	»
	15.10.56-30.11.56	» 21,—	»	»
	1.12.56- 1. 5.57	» 20,—	»	»

(a) Communiqué par l'Association des Armateurs de bateaux de pêche, IJmuiden.

*Appendice VIII, 4 : Importation et exportation totales  
des Pays-Bas et de Belgique, 1948-57 (a).*

Année	Pays-Bas				Belgique			
	Importation		Exportation		Exportation		Importation	
	en millions de kg.	en millions de fr.	en millions de kg.	en millions de fr.	en millions de kg.	en millions de fr.	en millions de kg.	en millions de fr.
1948	5,5	115,6	109,9	869,0	60,7	841,5	8,2	96,5
1949	3,2	66,1	121,6	1.045,7	52,3	659,9	11,9	131,1
1950	11,4	102,6	86,6	852,4	59,1	757,5	6,2	110,0
1951	6,9	94,7	118,7	957,7	59,0	628,1	6,7	118,2
1952	11,7	138,1	123,7	1.097,1	60,4	717,9	8,5	117,0
1953	10,1	142,4	144,0	1.215,8	63,1	735,2	12,2	133,9
1954	10,7	183,2	172,1	1.363,0	65,2	824,0	16,9	156,0
1955	18,2	251,1	145,3	1.330,5	66,2	931,5	19,2	200,6
1956	24,0	344,8	149,9	1.433,1	74,8	1.100,2	15,2	249,0
1957	17,7	357,7	144,5	1.473,5	76,9	1.115,6	12,8	225,7

(a) Source : I.N.S. et B.C.S.

Appendice VIII, 5 : Importation en provenance des Pays-Bas, 1948-57 (a).

Sortes	1948		1949		1950		1951	
	tonnes	1.000 fr.	tonnes	1.000 fr.	tonnes	1.000 fr.	tonnes	1.000 fr.
	Poisson de fond	609	13.864	697	12.265	1.013	15.992	1.675
Hareng frais	876	6.035	1.441	7.494	2.921	13.527	2.978	14.754
Hareng salé	9.641	90.439	8.553	71.545	11.246	70.507	14.089	86.067
Hareng fumé	243	2.785	419	4.136	815	7.403	814	7.545
Conserves	513	12.624	408	7.051	525	8.343	763	11.921
Poisson préparé	62	1.935	99	2.329	240	4.455	242	5.467
Moules	19.447	29.426	18.411	24.545	11.938	16.884	19.906	40.094
Huîtres	1.012	34.760	1.157	34.249	1.171	33.779	1.099	37.078
Crev. non épluchées	425	7.798	275	5.561	323	6.443	364	7.847
Crevettes épluchées	105	7.467	101	7.089	96	4.960	112	6.185
Esprot frais	19	159	11	111	19	113	—	—
Esprot préparé	2	21	10	152	11	147	2	32
Maquereau	—	—	—	—	—	—	—	—
Maquereau préparé	—	—	—	—	—	—	—	—
Homards, etc.	442	20.173	496	21.025	559	22.520	608	22.501
	33.396	227.486	32.078	197.552	30.877	205.073	42.652	266.988

(a) I.N.S.

Appendice VIII, 5 : Importation en provenance des Pays-Bas, 1948-57 (a) (suite).

Sortes	1952		1953		1954		1955		1956		1957	
	tonnes	1.000 fr.										
Poisson de fond	2.363	37.716	2.086	36.541	2.346	45.755	3.558	65.954	4.519	85.289	4.129	91.867
Hareng frais	2.584	13.028	1.455	8.045	3.000	15.335	1.448	7.887	2.794	17.360	4.571	27.909
Hareng salé	11.686	80.958	12.276	81.055	11.767	81.245	12.093	80.233	11.876	87.330	11.320	88.291
Hareng fumé	818	8.085	858	8.602	948	9.334	870	8.443	901	9.611	791	8.693
Conserves	1.084	17.151	1.555	23.656	1.919	25.797	1.968	26.164	1.702	26.562	1.778	28.618
Poisson préparé	293	5.941	334	6.333	104	3.349	85	2.662	111	2.791	120	3.483
Moules	21.627	43.346	23.050	46.985	22.680	47.369	19.896	53.014	21.010	57.611	22.170	58.147
Huîtres	1.298	43.629	1.120	37.255	1.261	42.277	1.395	43.040	1.567	40.472	1.521	42.630
Crev. non épluchées	359	6.928	305	7.101	374	9.170	355	8.748	343	7.635	499	13.865
Crevettes épluchées	135	6.979	192	11.504	305	18.214	449	27.176	430	26.780	519	47.052
Esprot frais	116	731	483	2.350	148	765	189	1.035	455	3.075	833	4.270
Esprot préparé	3	73	8	141	8	134	3	46	2	37	6	127
Maquereau	—	—	—	—	386	2.493	878	4.843	882	5.227	683	3.523
Maquereau préparé	—	—	—	—	120	1.800	148	2.151	189	3.041	169	2.519
Homards, etc.	855	26.551	538	26.051	444	27.743	442	30.695	450	33.243	516	35.164
	43.221	291.116	44.260	295.599	45.810	330.980	43.777	362.091	47.231	406.064	49.625	456.158

(a) I.N.S.

Appendice VIII, 6 : Exportation vers les Pays-Bas, 1948-57 (a).

Sortes	1948		1949		1950		1951		1952	
	tonnes	1.000 fr.								
Poisson de fond	29	962	3	116	2	20	45	563	1.190	5.949
Hareng frais	200	476	—	—	—	—	9	46	969	3.905
Hareng salé	—	—	47	375	17	107	118	441	26	158
Hareng fumé	—	—	—	—	—	—	3	31	—	—
Conserves	4	187	19	1.001	306	10.616	224	5.935	103	2.507
Poisson préparé	—	—	—	—	—	—	—	—	55	741
Moules	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—
Huitres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Crev. non épluchées	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Crevettes épluchées	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Esprot frais	—	—	—	—	102	378	18	120	8	56
Esprot préparé	—	—	—	—	2	13	7	38	17	110
Maquereau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Homards, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	233	1.625	69	1.492	430	11.138	424	7.174	2.368	13.426

(a) I.N.S.

Appendice VIII, 6 : Exportation vers les Pays-Bas, 1948-57 (a) (suite).

Sortes	1953		1954		1955		1956		1957	
	tonnes	1.000 fr.	tonnes	1.000 fr.	tonnes	1.000 fr.	tonnes	1.000 fr.	tonnes	1.000 fr.
	Poisson de fond	804	4.050	849	5.372	1.604	11.944	1.336	12.377	1.602
Hareng frais	2.205	6.817	2.134	6.209	2.094	7.970	259	1.167	75	273
Hareng salé	18	135	10	61	4	23	27	154	61	278
Hareng fumé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Conserves	88	2.205	68	1.841	39	1.279	234	7.283	57	2.413
Poisson préparé	61	1.155	49	1.445	105	2.215	101	2.558	60	1.364
Moules	—	—	288	320	598	824	927	1.313	1.037	1.643
Huîtres	—	—	—	—	3	96	1	22	—	—
Creux non épluchées	—	—	—	—	—	—	—	—	10	480
Crevettes épluchées	—	—	—	—	2	98	—	15	—	—
Esprot frais	14	78	10	48	11	52	5	24	—	—
Esprot préparé	15	82	10	61	—	—	1	14	—	—
Maquereau	—	—	2	14	2	10	9	70	27	109
Homards, etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	117
	3.205	14.520	3.420	15.371	4.462	24.511	2.900	24.997	2.930	21.877

(a) I.N.S.

Appendice VIII, 7 : Apport des produits de mer par pays et par sortes, 1953-56 (a).

	Poisson plat	Poisson rond		Hareng salé	Hareng frais	Esprot (b)	Maquereau	Sardines	Autres	Total
		Grand	Petit							
<b>Belgique (c)</b>										
1953	14,5	25,1	2,2	—	16,4	1,9	0,6	—	7,8	68,5
1954	13,3	25,0	1,9	—	16,8	1,4	0,5	—	6,8	65,7
1955	11,8	29,1	2,5	—	19,9	1,0	0,5	—	8,2	73,0
1956	11,7	27,1	3,0	—	8,6	1,6	0,3	—	9,9	62,2
<b>Pays-Bas (d)</b>										
1953	23,0	19,0	5,7	107,1	51,8	3,3	11,0	—	75,6	296,5
1954	19,4	20,9	3,4	94,6	54,9	2,9	11,2	—	80,6	287,9
1955	18,1	24,5	4,3	87,2	38,7	1,6	16,3	—	73,4	264,1
1956	20,3	24,9	5,4	74,0	42,0	2,5	11,1	—	69,7	249,9
<b>France (e)</b>										
1953	14,9	102,5	111,5 (f)	1,7	76,6	7,6	33,5	33,5	76,7	458,5
1954	13,8	115,4	104,6 (f)	0,3	58,7	7,7	32,6	38,1	73,2	444,4
1955	12,7	134,6	109,5 (f)	1,0	59,5	10,9	33,9	27,2	69,3	458,6
1956	13,1	132,2	114,7 (f)	—	51,7	7,6	30,1	51,2	77,5	478,1

(a) F.A.O. — Yearbook of Fishery Statistics — 1955-56 ;

(b) y compris l'anchois ;

(c) y compris les apports dans les ports étrangers ; y compris le Luxembourg ;

(d) comprend toutes les branches de la pêche néerlandaise, ainsi que les apports de bateaux étrangers ;

(e) y compris l'Algérie ;

(f) y compris 1 à 2 millions de kg d'églefin ;

(g) y compris le maquereau.

Appendice VIII, 7 : Apport des produits de mer par pays et par sortes, 1953-56 (a) (suite).

	Poisson plat	Poisson rond		Hareng sale	Hareng frais	Esprot (b)	Maquereau	Sardines	Autres	Total
		Grand	Petit							
Allemagne Occid.										
1953	8,5	138,5	160,3	45,0	283,0	1,0	3,5	—	49,3	689,1
1954	8,1	140,8	144,0	44,7	253,9	0,7	4,4	—	40,6	637,2
1955	7,6	166,2	174,6	48,9	268,8	4,9	3,3	—	55,1	729,4
1956	8,1	218,3	150,3	41,4	199,5	4,9	6,6	—	40,6	669,7
Italie										
1953	—	6,5	87,4	—	—	—	—	72,2 (g)	32,3	198,4
1954	—	5,8	88,0	—	—	—	—	74,1 (g)	39,7	207,6
1955	—	5,3	85,7	—	—	—	—	72,4 (g)	44,6	208,0
1956	—	4,6	80,1	—	—	—	—	81,2 (g)	42,7	208,6
Total										
1953	60,9	291,6	367,1	153,8	427,8	13,8	48,6	105,7	241,7	1.711,0
1954	54,6	307,9	341,9	139,6	384,3	12,7	48,7	112,2	240,9	1.642,8
1955	50,2	359,7	376,6	137,1	386,9	18,4	54,0	99,6	250,6	1.733,1
1956	53,2	407,1	353,5	115,4	301,8	16,6	48,1	132,4	240,4	1.668,5

## TABLE DES GRAPHIQUES

Graphique	I, 1 : Composition de la pêche aux plies en rapport avec la longueur ; avant et après la première guerre mondiale . . . . .	20
Graphique	II, 1 : Evolution du nombre de navires, force motrice et tonnage brut, 1935-57 . . . . .	39
Graphique	II, 2 : Evolution du nombre de navires, de la force motrice et du tonnage, par port, 1947-57 . . . . .	48
Graphique	III, 1 : L'insuffisance de mousses, 1948-57 . . . . .	93
Graphique	IV, 1 : Apports et recettes de la pêche maritime belge, 1938-57 . . . . .	116
Graphique	IV, 2 : Part relative de la Mer du Nord et de la Mer d'Islande dans les apports et les recettes, 1946-57 . . . . .	124
Graphique	IV, 3 : Evolution de l'apport et des recettes par port, 1938-57 . . . . .	128
Graphique	IV, 4 : Part relative de chaque classe en apport et recettes, 1957 . . . . .	132
Graphique	IV, 5 : Répartition en pour-cent des apports par mois, 1946-57 . . . . .	135
Graphique	VII, 1 : Evolution de l'importation de poisson de fond, quantité et valeur, 1938-57 . . . . .	181
Graphique	VII, 2 : Importation de poisson de fond d'après le pays d'origine, en 1.000 francs, 1947-57 . . . . .	183
Graphique	VII, 3 : Importation de hareng frais, salé et fumé, quantité et valeur, 1938-57 . . . . .	186

Graphique VII, 4 : Importation de conserves, quantité et valeur, 1938-57 . . . . .	189
Graphique VII, 5 : Exportation de poisson de fond, quantité et valeur, 1938-57 . . . . .	194
Graphique VII, 6 : Exportation de poisson de fond d'après le pays de destination, en 1.000 francs, 1947-57 . . . . .	197
Graphique VII, 7 : Exportation de hareng frais, salé et fumé, quantité et valeur, 1938-57 . . . . .	200
Graphique VII, 8 : Exportation de conserves, quantité et valeur, 1938-57 . . . . .	202
Graphique VIII, 1 : Valeur totale de l'importation et de l'exportation des Pays-Bas et de la Belgique, en millions de francs belges, 1948-57 . . . . .	227
Graphique VIII, 2 : Importation et exportation belges en provenance ou à destination des Pays-Bas, en 1.000 francs, 1948-57 . . . . .	230

## TABLE DES CARTES

Carte I : Fonds de Pêche . . . . .	7
Carte II : Pêche de poissons de fond dans la Mer du Nord ; prise moyenne en 100 heures d'un chalutier à vapeur, 1913-23 . . . . .	18
Carte III : Classification des régions d'après les tailles minima des mailles, 1946 . . . . .	23
Carte IV : Concentration de la flotte dans les ports de pêche, 1957 . . . . .	50

## TABLE DES TABLEAUX

Tableau	I,	1 : Taille minimum prescrite pour les espèces de poissons, Convention de Londres, 1946 . . . . .	24
Tableau	II,	1 : Force motrice et Tonnage brut moyens, 1938-57	40
Tableau	II,	2 : Capitaux investis dans les bateaux et dans le matériel de pêche, en francs, pendant la période 1946-57 . . . . .	41
Tableau	II,	3 : Evolution de la force motrice et du tonnage brut moyens par classe de navire, 1938-57 . . . . .	44
Tableau	II,	4 : Répartition proportionnelle (en %) de la flotte d'après le port d'attache, 1957 . . . . .	47
Tableau	II,	5 : Valeur d'investissement de la flotte dans les différents ports, 1946-57 . . . . .	51
Tableau	II,	6 : Répartition des armements d'après le nombre de navires, 1946-57 . . . . .	55
Tableau	II,	7 : Recettes et frais d'exploitation moyens, bénéfice ou perte bruts, rendement du capital investi par journée de mer ; distinction par classe, 1950-56	56
Tableau	II,	8 : Répartition proportionnelle des frais d'exploitation par classe, 1956 . . . . .	59
Tableau	II,	9 : Incidence des salaires par classe et par port, 1956-57 . . . . .	60
Tableau	II,	10 : Répartition des navires par classe, selon la nature de la construction et l'origine, 1957 . . . . .	62
Tableau	II,	11 : Coques : classification d'après l'âge, 1948-57 . . . . .	63
Tableau	II,	12 : Machines de propulsion : classification d'après l'âge, 1948-57 . . . . .	65
Tableau	II,	13 : Construction par classe, 1946-57 . . . . .	67
Tableau	II,	14 : Construction dans les différents ports, 1946-57	68
Tableau	II,	15 : Nombre et montant des crédits alloués aux nouveaux armateurs, et aux armateurs existants, 1949-57 . . . . .	72

Tableau III, 1 :	Nombre de pêcheurs, nombre de navires équipés, équipage moyen par navire, 1946-57 . . . . .	76
Tableau III, 2 :	Apport par homme d'équipage, 1951 . . . . .	77
Tableau III, 3 :	Répartition des équipages d'après les ports de pêche, 1948-57 . . . . .	80
Tableau III, 4 :	Proportion du personnel de pont et de machine, 1946-57 . . . . .	81
Tableau III, 5 :	Age moyen du personnel enrôlé et licencié, 1945-57 . . . . .	83
Tableau III, 6 :	Salaire annuel moyen par classe de navire et par fonction . . . . .	87
Tableau III, 7 :	Composition de l'équipage minimum, d'après l'Arrêté Royal du 12 décembre 1957 . . . . .	90
Tableau III, 8 :	Evolution du nombre de mousses, 1948-57 . . . . .	92
Tableau III, 9 :	Nombre d'élèves dans les écoles de pêche, 1948-57 . . . . .	95
Tableau III, 10 :	Pêcheurs disponibles et moyenne mensuelle du nombre de chômeurs complets par classe d'âge, 1952-57 . . . . .	98
Tableau III, 11 :	Chômeurs complets (plus de 3 mois) classés d'après la fonction - Total des quatre ports, 1952-57 . . . . .	100
Tableau III, 12 :	Répartition des pêcheurs d'après leur situation familiale et d'après le port . . . . .	102
Tableau III, 13 :	Attitude des pêcheurs vis-à-vis de l'orientation professionnelle de leur enfant . . . . .	104
Tableau III, 14 :	Profession du père et du beau-père ; répartition d'après l'état civil du pêcheur . . . . .	105
Tableau IV, 1 :	Apports, recettes et prix moyen, 1938-57 . . . . .	117
Tableau IV, 2 :	Part du hareng plein et du hareng guais dans l'apport total belge, 1938-57 . . . . .	121
Tableau IV, 3 :	Moyenne des apports de poisson de fond, de poisson pélagique et de mollusques et crustacés suivant les fonds de pêche, en tonnes, 1952-57 . . . . .	126
Tableau IV, 4 :	Répartition en pourcent des quantités débarquées par espèce et par port, 1957 . . . . .	130
Tableau IV, 5 :	Valeur moyenne de l'apport par bateau équipé et par kg, 1957 . . . . .	133
Tableau IV, 6 :	Répartition proportionnelle des apports de poisson d'après les espèces et la classe des navires, 1957 . . . . .	134
Tableau IV, 7 :	Prix moyen par espèce et par kg, 1957 . . . . .	144
Tableau VI, 1 :	Poids, en tonnes, du poisson de mer transporté par chemin de fer vers les centres de consommation belges et étrangers, 1946-57 . . . . .	159

Tableau VI,	2 :	Commerce de gros et de détail, 31 décembre 1947	161
Tableau VI,	3 :	Répartition du commerce de détail par province, 31 décembre 1947 . . . . .	164
Tableau VI,	4 :	Localisation et possibilités de localisation du commerce de poisson par province, 1950 . . . . .	166
Tableau VI,	5 :	Répartition des colporteurs de poisson par province, 31 décembre 1947 . . . . .	167
Tableau VI,	6 :	Evolution de la consommation de poisson, en millions de kg, 1951-57 . . . . .	173
Tableau VII,	1 :	Quantité et valeur de l'importation et de l'exportation, 1938-57 . . . . .	178
Tableau VII,	2 :	Importation de conserves, 1957 . . . . .	188
Tableau VII,	3 :	Exportation de conserves, 1957 . . . . .	203
Tableau VII,	4 :	Apport, importation et exportation de poisson de fond, moyennes annuelles 1953-57 . . . . .	207
Tableau VII,	5 :	Apport, importation et exportation de hareng, moyennes annuelles 1953-57 . . . . .	208
Tableau VII,	6 :	Importation et exportation de conserves, moyennes annuelles 1953-57 . . . . .	209
Tableau VII,	7 :	Apport, importation et exportation de divers produits de mer, moyennes annuelles, 1953-57 . . . . .	210
Tableau VIII,	1 :	Evolution de la flotte de pêche maritime aux Pays-Bas et en Belgique, 1948-57 . . . . .	217
Tableau VIII,	2 :	Répartition des apports néerlandais et belges selon les espèces de poisson, en millions de kg, 1957 . . . . .	220
Tableau VIII,	3 :	Prix des produits de mer en francs belges par kg en Belgique et aux Pays-Bas, 1950-57 . . . . .	224
Tableau VIII,	4 :	Apport, importation et exportation aux Pays-Bas et en Belgique, en millions de kg, moyennes annuelles 1953-57 . . . . .	226
Tableau VIII,	5 :	L'importation et l'exportation belges en provenance ou à destination des Pays-Bas par espèce de poisson, en 1.000 francs, 1950-57 . . . . .	232
Tableau VIII,	6 :	Apports de produits de mer dans les pays de la C.E.E., en millions de kg, 1953-56 . . . . .	237
Tableau VIII,	7 :	Apport de produits de mer par pays et par espèce, en millions de kg, moyennes annuelles, 1953-56 . . . . .	238
Tableau VIII,	8 :	Importation et exportation moyennes par pays et par espèce, en millions de kg, 1951-55 . . . . .	240
Tableau VIII,	9 :	Importation et exportation des produits de mer au sein des pays partenaires, en millions de kg, moyennes annuelles 1951-55 . . . . .	244
Tableau VIII,	10 :	Importation et exportation des pays de la C.E.E. vers les pays tiers, en millions de kg, moyennes annuelles 1951-55 . . . . .	245

## TABLE DES APPENDICES

Appendice	A,	1 : La fonction des membres de l'équipage . . . . .	278
Appendice	A,	2 : Législation Sociale . . . . .	279
Appendice	A,	3 : La réglementation du commerce extérieur . . . . .	281
Appendice	I,	1 : Apports de la flotte de pêche belge en tonnes, 1938-57 . . . . .	284
Appendice	I,	2 : Recettes (en tranches de 1.000 francs) de la flotte de pêche belge, 1938-57 . . . . .	284
Appendice	I,	3 : Apports, en tonnes, de la flotte de pêche belge d'après les espèces, 1938-57 . . . . .	285
Appendice	I,	4 : Recettes (en tranches de 1.000 francs) de la flotte de pêche belge d'après les espèces, 1938-57 . . . . .	286
Appendice	II,	1 : Répartition de la flotte suivant classes et ports, 1935-57 . . . . .	287
Appendice	II,	2 : Classification de la flotte d'après le tonnage (T.B.) et la classe, 1935-57 . . . . .	290
Appendice	II,	3 : Classification de la flotte d'après la force motrice (H.P.) et la classe, 1935-57 . . . . .	291
Appendice	II,	4 : Tonnage brut moyen et force motrice moyenne par classe de navires, 1938-57 . . . . .	292
Appendice	II,	5 : Répartition des navires, de la force motrice et du tonnage brut par port, 1938-57 . . . . .	293
Appendice	II,	6 : Fonction de l'armateur-proprétaire, par classe de navires, 1951-57 . . . . .	294
Appendice	II,	7 : Répartition des navires d'après la classe et le genre d'entreprise, 1947-57 . . . . .	296
Appendice	II,	8 : Rentabilité par classe, 1950-56 . . . . .	297
Appendice	II,	9 : Part du salaire exprimée en pour-cent de la recette suivant fonction, classe et port, 1956-57 . . . . .	301

Appendice	II, 10 :	Age moyen des coques et des machines suivant les classes et l'âge, 1948-57 . . . . .	303
Appendice	II, 11 :	Construction : répartition des bateaux suivant la construction et le chantier, 1946-57 . . . . .	304
Appendice	II, 12 :	Crédits pour l'achat, la construction, la transformation ou la reconstruction de bateaux, 1949-56 . . . . .	305
Appendice	II, 13 :	Crédits pour les nouveaux moteurs de la flotte de pêche maritime, 1949-56 . . . . .	307
Appendice	III, 1 :	Evolution du personnel enrôlé et des navires équipés d'après la classe de navires, 1946-57 . . . . .	309
Appendice	III, 2 :	Occupation moyenne par classe de navires, 1946-57 . . . . .	310
Appendice	III, 3 :	Répartition en catégories d'âge des pêcheurs enrôlés, 1954-57 . . . . .	311
Appendice	III, 4 :	Attitude des parents vis-à-vis de l'orientation professionnelle des enfants, suivant les ports et les années de service . . . . .	312
Appendice	III, 5 :	Satisfaction professionnelle des pêcheurs ayant des enfants. Réponses à l'enquête suivant le port et les années de service . . . . .	313
Appendice	III, 6 :	Tradition chez les pêcheurs mariés ayant des fils. Statistique par port . . . . .	314
Appendice	III, 7 :	Domicile et lieu de naissance des pêcheurs interrogés . . . . .	315
Appendice	III, 8 :	Nombre et nature des accidents survenus dans la pêche maritime, 1951-57 . . . . .	316
Appendice	IV, 1 :	Apport et recettes de poisson de fond, 1946-57 . . . . .	317
Appendice	IV, 2 :	Apport et recettes de poisson pélagique, 1938-57 . . . . .	318
Appendice	IV, 3 :	Apports des différents fonds de pêche, en tonnes, 1946-57 . . . . .	319
Appendice	IV, 4 :	Recettes des différents fonds de pêche, en 1.000 francs, 1946-57 . . . . .	320
Appendice	IV, 5 :	Apports et recettes des différents ports, en tonnes, 1938-57 . . . . .	321
Appendice	IV, 6 :	Apports des bateaux de pêche belges en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas, 1950-57 . . . . .	325
Appendice	VII, 1 :	Importation et exportation, en tonnes, 1938-57 . . . . .	326
Appendice	VII, 2 :	Importation et exportation, en tranches de 1.000 francs, 1938-57 . . . . .	328

Appendice VII,	3 :	Importation de conserves d'après le pays d'origine, en tranches de 1.000 francs, 1938-57	330
Appendice VII,	4 :	Importation de poisson préparé, moules, huîtres, crevettes, esprot, maquereau, langoustes et homards, en tonnes et en 1.000 francs, 1938-57	331
Appendice VII,	5 :	Exportation de conserves d'après le pays de destination, en 1.000 francs, 1938-57	332
Appendice VII,	6 :	Exportation de poisson préparé, moules, huîtres, crevettes, esprot, maquereau, langoustes et homards, en tonnes et en 1.000 francs, 1938-57	333
Appendice VII,	7 :	Apport, importation et exportation des différentes espèces, 1953-57 (moyennes annuelles)	334
Appendice VII,	8 :	Importation des produits de mer suivant le pays d'origine, 1938-57	335
Appendice VII,	9 :	Exportation des produits de mer suivant le pays de destination, 1938-57	337
Appendice VIII,	1 :	Evolution de la flotte de pêche maritime, tonnage brut et force motrice, aux Pays-Bas et en Belgique, 1948-57	339
Appendice VIII,	2 :	Apport aux Pays-Bas et en Belgique des différentes espèces de poissons, en millions de kg, 1948-57	340
Appendice VIII,	3 :	Prix minima, Pays-Bas, 1956-57	342
Appendice VIII,	4 :	Importation et exportation totales des Pays-Bas et de Belgique, 1948-57	343
Appendice VIII,	5 :	Importation en provenance des Pays-Bas, 1948-57	344
Appendice VIII,	6 :	Exportation vers les Pays-Bas, 1948-57	346
Appendice VIII,	7 :	Apport des produits de mer par pays et par sortes, 1953-56	348

IMPRIMERIE  
VONKSTEEN S. A.  
LANGEMARK

