

PÊCHERIES INDUSTRIELLES DES MERS DE CHINE

L'Industrie de la pêche en Cochinchine
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 16 avril 1922)

Une société vient de se former à Saïgon sous le nom de Pêcheries industrielles des mers de Chine. Les promoteurs sont M. Oscar-Émile Bertin, capitaine au long cours, et Thai-Lu, négociant demeurant à Saïgon. La société est une société anonyme au capital de 100.000 piastres — siège social : 18, rue Lefèbvre à Saïgon. La société a pour objet la pêche en mer au moyen de chalutiers à vapeur pour l'approvisionnement en poisson frais des marchés de Saïgon, Cholon et autres localités, — la préparation du poisson salé et sèche — le traitement des déchets de poisson pour l'obtention de l'huile et de l'engrais de poisson et, en général, l'industrie moderne de la pêche et le commerce du poisson de mer dans toutes ses formes et applications.

Nos lecteurs tonkinois connaissent pour la plupart M. Bertin, qui commanda longtemps le vapeur *Sông-Ma* de la maison P. A. Lopicque et Cie. Depuis de longs mois, il étudiait la question des pêcheries de mer en Cochinchine ; nul doute qu'il ne réussisse. Il serait utile pour cela que le port de Saïgon et le marché fussent dotés d'entrepôts frigorifiques. C'est avec Haiphong un des rares ports du monde, de quelque importance, qui n'en possèdent pas.

Une initiative semblable à celle de M. Bertin, et où nous trouvons, parmi les promoteurs MM. Mallien et Théard, va prochainement doter Haïphong d'une entreprise similaire, mais entièrement française celle-là et montée avec des capitaux plus importants.

Il y a longtemps que la question était à l'étude, car la richesse en poisson du golfe du Tonkin et, en particulier, de la baie d'Along, est proverbiale.

Jusqu'ici, en présence des faibles moyens dont disposent les Annamites, seuls les Chinois exploitaient, en vertu d'une tolérance un peu excessive de notre part, ces richesses de la mer — Les Japonais, fort intéressés par notre faune sous-marine, ont envoyé récemment deux bateaux-écoles de pêche.

Seulement, les élèves ont si peu l'allure de pêcheurs et s'intéressent, à tant de détails géographiques qui n'ont rien à voir avec la pêche, que l'administration fera bien de suivre un peu de près ces intéressantes études.

Quoiqu'il en soit, le temps semble maintenant proche où la colonie tirera un meilleur profit de ces richesses et où ce seront des Français et des Annamites qui en profiteront.

Si la société en formation construit à Haïphong et à Hanoï des magasins frigorifiques et, pour le transport, un wagon frigorifique, l'abondance de poisson frais sera tant pour les Français que pour les Annamites, et les Chinois qui en sont si friands, une précieuse ressource culinaire.

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 19 janvier 1923, p. 2, col. 3)

COCHINCHINE

— Le chalutier à vapeur *Le Bassano*, venant de Boulogne dont il était parti le 14 septembre dernier, est arrivé à Saïgon le 27 novembre après de nombreuses escales. Il va pratiquer la pêche dans les eaux indochinoises pour le compte de la Société des Pêcheries industrielles.

TÉLÉGRAMMES PARTICULIERS

SAÏGON

(*L'Avenir du Tonkin*, 27 juillet 1923)

De notre correspondant part., le 25 juillet, à 19 h. 15

Un non-lieu intervient dans l'affaire Bertin

Un non-lieu vient d'être rendu par le juge d'instruction du premier cabinet, en faveur de Bertin, inculpé d'abus de confiance au préjudice de la Société des Pêcheries industrielles des mers de Chine.

Société des Pêcheries industrielles des Mers de Chine

(*La Journée industrielle*, 4 août 1923)

Saïgon, 2 août. — L'assemblée extraordinaire tenue récemment, après avoir régularisé l'augmentation du capital, porté de 100.000 à 143.000 piastres, par l'émission de 430 actions de 100 piastres, a refusé d'approuver le rapport des commissaires aux comptes et les a révoqués de leurs fonctions.

Elle a, en outre, décidé de liquider la société et de charger de cette opération MM. Fernand Beaumont et Victor Picquemal, tous deux à Saïgon, qui ont reçu tous pouvoirs à cet effet.

Saïgon

La vente du « *Bassano* »

(*L'Avenir du Tonkin*, 1^{er} octobre 1923)

Le chalutier *Bassano*, provenant de la faillite de la Société des pêcheries industrielles des mers de Chine, fut vendu ce matin aux enchères par le ministère de M. Terrien, commissaire priseur.

De nombreux acheteurs se présentèrent ; finalement, il fut adjugé pour 28.000 piastres à M. Vincenot.

La Vie indochinoise

(*Les Annales coloniales*, 26 octobre 1923, p. 2, col. 4-5)

— Notre confrère de Saïgon, *l'Impartial*, revient sur la question de la pêche maritime en Indochine et déplore que de telles ressources soient si peu exploitées. Les eaux indochinoises sont très poissonneuses. La récente campagne de pêche du chalutier français *Bassano* au long des côtes de Cochinchine a été très fructueuse. Tout dernièrement encore la canonnière *Moqueuse* est revenue d'une tournée dans le golfe

du Siam avec « de superbes poissons du genre thon, pêchés à la ligne traînante » et des indications fort intéressantes sur les fonds de pêche. Le poisson se tient en général à proximité des côtes, par de tout petits fonds, six, dix mètres, et les bateaux sans avoir à s'éloigner, sont sûrs d'une pêche abondante. Ils sont sûrs aussi d'écouler leurs produits, car le poisson est, après le riz, l'aliment principal des populations de la péninsule indochinoise et des pays voisins. Les indigènes en général se contentent de poissons salés desséchés. « Sinon par goût, du moins par une nécessité que des conditions climatiques, extrêmement défavorables à la bonne conservation du poisson frais, ont créée ». « Les Européens, au contraire, demandent du poisson frais. Il faut en ce cas un appareil frigorifique à bord mais c'est une installation qui, dit l'*Impartial*, coûte cher, prend beaucoup de place et est d'un fonctionnement délicat. » « Enfin, le poisson qui a d'abord été réfrigéré et est ensuite salé et séché se conserve beaucoup moins longtemps que le poisson qui est salé aussitôt pêché. »

Il serait plus simple d'avoir à bord, comme sur les morutiers, une équipe de coolies pour saler le poisson au fur et à mesure de la pêche. L'essentiel est d'obtenir le meilleur rendement et de ne pas travailler à perte. « Cette industrie doit Il être avant tout une industrie de poisson salé et séché. Quand l'Indochine possèdera. des moyens de transport aussi ramifiés et aussi rapides qu'en France, alors, mais alors seulement, on pourra songer à expédier du poisson frais.

« Pour le moment, le poisson frais ne peut être consommé que dans le port d'attache du bâtiment et. ses environs immédiats. Or, la quantité relativement faible du poisson frais demandée par la population du plus grand centre, celui de Saïgon-Cholon ne justifie pas raisonnablement un effort plus grand. »

Quel est le genre de bateau de pêche qui conviendrait le mieux en Cochinchine ? se demande ensuite l'*Impartial*. « Entre la barque annamite et le chalutier moderne, il y a de la marge pour un choix judicieux. » En France, dans les régions de grande pêche comme en Bretagne, les chalutiers sont gros et puissants, ils ont abandonné les voiles pour aller plus vite et plus loin. Celles-ci sont, au contraire, tout indiquées pour le bateau de pêche Indochinois, qui n'a pas besoin de s'éloigner beaucoup pour trouver du poisson, et peut profiter de la mousson.

Dans ces conditions, conclut l'*Impartial*, une Société de pêche organisée doit réussir en Indochine.

Il n'est pas jusqu'aux déchets de poissons, affirme le *Bulletin financier et économique*, qui ne trouvent une utilisation. En effet, pour ne pas perdre le bénéfice des poissons inutilisés et des déchets sans valeur marchande, on a réussi à les réduire par trituration et cuisson simultanées, en une farine très fine, très digestible qui peut rendre les plus grands services dans l'alimentation du bétail.

« C'est l'aliment le plus richement azoté qui soit très supérieur même au tourteau d'arachides, l'expérience a montré que la farine de poisson équivaut au point de vue alimentaire à 8 ou 10 fois son poids d'avoine. »

Déjà, plusieurs ports de pêche en France ont monté des usines de transformation du poisson. Il est à souhaiter, conclut le *Bulletin financier et économique*, que les ports de pêche d'Indochine ne tardent pas à être eux aussi dotés de pareilles installations.

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 10 janvier 1924, p. 2, col. 2-4)

— L'Indochine est très en retard au point de vue de l'industrie frigorifique, qui devrait y jouer un rôle considérable. Aucun de ses ports n'est doté d'un entrepôt frigorifique ; aucun wagon frigorifique ne circule sur ses lignes de chemin de fer.

L'établissement frigorifique qui existait à Benthuy, en Annam, est fermé, l'entreprise avant échoué. Elle aurait réussi s'il y avait eu des entrepôts frigorifiques à Haïphong, à Nam-Dinh, à Hanoï, si les chemins de fer avaient possédé une demi-douzaine de wagons froids et si un bateau frigorifique avait permis de transporter, à Hong-Kong, les viandes, fruits, volailles et poissons frigorifiés.

De même, si, à Saïgon et à Cholon, il y avait eu des entrepôts frigorifiques pour le poisson, l'affaire des pêcheries au chalut à vapeur n'aurait pas périclité.

Il faut généraliser en Indochine l'industrie du froid. Hanoï, Haïphong et Nam-Dinh, par exemple, pourraient avantageusement recevoir de Benthuy leur viande de boucherie des fruits et des poissons de mer.

Lorsqu'il y aura des abattoirs avec frigorifiques à Thanh-Hoa et à Langson, pour ne parler que du Nord Indochinois, on pourra faire venir la viande au lieu du bétail sur pied ; en cas d'épidémie, on pourra abattre des centaines de bêtes non encore contaminées et en emmagasiner la viande.

Les wagons frigorifiques permettront également d'amener du Yunnan de la viande de mouton à bon marché, des légumes et des fruits, comme d'y transporter du poisson de mer frais.

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 14 janvier 1924, p. 2, col. 4-5)

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL

La vie économique

— En vue de développer l'industrie de la pêche maritime en Cochinchine et au Tonkin, il avait été institué, par arrêtés du 12 novembre 1920 et du 28 juin 1922, un régime de primes dont étaient appelés à bénéficier les navires du type chalutier, de plus de 200 tonnes de jauge brute, à propulsion mécanique par vapeur, moteur à combustion interne ou tout autre moteur, se livrant à ladite industrie.

Cette prime était de 80 piastres par journée de navigation pendant la première année de service, 40 piastres pendant la deuxième, 20 piastres pendant la troisième, le montant total de la prime allouée à un mémo navire ne pouvant, en aucun cas, dépasser 20.000 piastres pour la première année, 10.000 piastres pour la seconde et 5.000 piastres pour la troisième. L'article 5 de l'arrêté spécifiait que seuls auraient droit à la prime « les navires appartenant à des Sociétés françaises, franco-annamites ou annamites ou à des armateurs français, sujets ou protégés français ». Cet article est modifié comme suit par un récent arrêté du 6 octobre 1923 :

« Auront seuls droit à la prime les navires français armés pour la pêche en Indochine par des Français, sujets ou protégés français, ou par des sociétés constituées en France ou dans les colonies françaises et pays de protectorat français et remplissant les conditions ci-après :

Dans les sociétés anonymes, la majorité des membres du conseil d'administration, dont le président et les administrateurs-délégués, ainsi que les directeurs seront français, sujets ou protégés français.

Dans les autres sociétés, les gérants, les directeurs et la majorité des associés personnellement responsables, ainsi que des commissaires de surveillance, s'il s'agit d'une société en commandite par actions, seront français, sujets ou protégés français. »

Suite :

[Pêcheries industrielles de l'Indochine \(1926\).](#)