

Une année à Dunkerque

Guide pour tout le monde

par L.-Victor LETELLIER - 1850

LETTRE L

Le départ pour la pêche en Islande.

Le 1er Avril ! voici un grand jour, un jour important pour notre port ! Le départ d'une centaine de nos navires et de quinze cents de nos marins dunkerquois pour cette fameuse pêche de la morue sur les côtes d'Islande, c'est là un de ces tableaux émouvants qu'un port de mer seul peut offrir et seulement un port de mer qui, comme le nôtre, fait de la pêche son occupation principale, son commerce premier. Vous pensiez peut-être, vous Parisien de père en fils, que cette pêche était toute simple, toute facile, que la mer en certains parages, recélant des morues, il suffisait de se baisser pour en prendre, ou de s'établir avec des filets dans les lieux fréquentés par ce poisson, allant, revenant, sans presque quitter sa côte et sa famille ? Non, vraiment, et cette morue, dédaignée il est vrai par les bouches de nos aristocrates, mais que nous autres roturiers, trouvons l'hiver si délicieuse, accommodée surtout à la hollandaise avec du beurre et des pommes de terre, vous ne pouvez vous figurer ce qu'il a fallu de peines, endurer de fatigues, affronter de dangers pour qu'elle nous arrive. Hélas ! Dunkerque ne sait que trop ces peines et ces dangers ! et plus d'une famille de ses intrépides pêcheurs comptera au retour un mari, un père, un fils de moins.

Le 1er avril est donc l'époque fixée, le jour de départ pour cette pêche, source parfois importante de profits pour nos armateurs. Quinze jours à l'avance notre chapelle de *Notre-Dame-des-Dunes* ne désemplit pas : ici des marins viennent implorer la Vierge pour eux, pour leurs femmes, leurs fiancées, leurs parents ; là une mère, une épouse, une fiancée lui recommandent un fils, un mari, un amant ; prières, offrandes, cierges, *ex voto*, abondent et se renouvellent ; puis, le dimanche qui précède le jour du départ, le *Rosendael* reçoit la visite de toutes les familles, c'est comme une *ducasse*, on rit, on chante, on danse, on boit ; l'armateur a payé l'argent du *fohus* comme on dit, fête ou repas obligé avant le départ. Dans quelques jours, bêlas ! bien des larmes couleront, des désespoirs paraîtront, non chez nos pêcheurs, le marin est ainsi fait que la nier renouvelle ou double son courage, mais chez tous les siens, parents et amis. Voilà le jour arrivé, le port s'agite, les navires se parent ; la grève est encombrée de femmes, de vieillards, d'enfants munis de quelques vivres frais, de présents de toutes sortes ; on s'embrasse, on pleure, on sanglote ; chaque marin enfin accourt à son bord, les voiles se déploient, les navires appareillent et lentement descendent le chenal accompagnés jusqu'à l'extrémité de l'estacade par les mêmes parents, les mêmes pleurs, les mêmes désespoirs, les mêmes vœux, et puis la mer, elle seule bientôt, elle seule pendant trois mois, quatre mois, six mois, en suite de quoi, Dunkerque revoit ses enfants, chaque famille retrouve la joie et la fameuse neuvaine commence à *Notre-Dame-des-Dunes*.

C'est vraiment un coup d'œil ravissant que celui du départ de cette flottille, surtout quand la marée a lieu le jour, car la première marée nous enlevant le plus grand nombre de navires, si ce premier départ a eu lieu la nuit, celui du jour n'a qu'une médiocre importance. C'est malheureusement ce qui est arrivé cette année : l'administration du chemin de fer, supposant sans doute le grand départ à la marée du jour, s'est hâtée d'annoncer par des affiches nombreuses cette intéressante cérémonie

; des milliers de visiteurs, séduits par l'annonce et par le prix réduit du voyage, sont accourus dans nos murs, sur notre port, à notre estacade, mais rien à voir qu'une trentaine de navires retardataires, et nos voyageurs de se croire mystifiés alors pourtant qu'il n'y avait point de mystificateur. Il est vrai que, pour couronner l'œuvre, nos traiteurs, n'ayant aucunement compté sur une pareille affluence de visiteurs, ne s'étaient point munis de provisions, épisode non moins contrariant du voyage. Et puis l'administration municipale, que les affiches du chemin de fer avaient instruite à l'avance, est restée dans son insouciance accoutumée, d'où est retombée plus vive contre le chemin de fer une critique qui plus justement eût dû frapper nos magistrats. Quoiqu'il en soit, grâce à deux *vapeurs*, le bateau français *'Estafette* et le paquebot anglais *Sir Robert-Peel*, une agréable diversion s'est offerte, ces deux navires ayant improvisé une promenade en rade, que des centaines de visiteurs n'ont eu garde de refuser !

Cet empressement des populations voisines à se rendre au simple appel de l'administration du chemin de fer, sera-ce une leçon pour nos édiles ? Auront-ils compris le parti qu'il est facile de tirer, au profit de notre ville, de ce curieux départ ? Je reste vraiment scandalisé, pour ma part, de cette indifférence de nos autorités dans une circonstance aussi solennelle ; ne serait-ce donc pas un devoir pour elles d'y paraître officiellement ? Et, par honneur et par importance, un tel départ n'exigerait-il pas une cérémonie à la fois civile et religieuse ? Pourquoi donc le clergé ne viendrait-il pas bénir cette flottille et appeler sur elle la protection divine. Ah ! que je comprends différemment l'importance de certaines choses et les devoirs de certains hommes !

Je ne sais ce qu'il adviendra de la pêche de cette année, Dieu permette qu'elle soit heureuse et que surtout personne ne manque à l'appel ! mais il faut savoir gré à nos armateurs, si éprouvés depuis 1848, d'avoir affronté si courageusement cette année les mêmes et aussi tristes circonstances. Au nombre de ces armateurs qui figurent sur la liste des 106 navires partis cette année, on aime à retrouver les noms de plusieurs de nos grandes maisons : de MM. Ch. Delrue, A. Delrue, Collet-Taverne, Cuenin et fils, Soetenaye, Dekyndt, C. Vancauwenberghe, Vancauwenberghe-Schwerdorft, Beck, Dinoir, Hecquet, Mathias Pol, Boys-Pieters, Debaecker, Verharne, Ve A. Govard. Honneur à tous ! Ils ont bien mérité du pays !

Depuis un certain nombre d'années, pourtant, notre commerce de- morue va toujours décroissant ; souvent il est arrivé que la pêche nouvelle s'ouvrait alors que tous les produits de l'année précédente n'étaient pas complètement écoulés. D'où peut venir cette décroissance ? La cause, ce me semble, mériterait un sérieux examen, car bientôt se trouverait discréditée la morue de notre ville, qui si longtemps a rivalisé avec celle de Hollande. La faute en doit-elle être attribuée aux armateurs, je veux dire aux hommes qu'ils chargent de la préparation du poisson, ou bien au gouvernement pour quelques mesures fatales ? Est-ce que la préparation de la morue, son pacage et sa salaison ne seraient plus l'objet des mêmes soins qu'autrefois ? On pourrait le craindre ; le poisson n'a plus en effet, prétendent les connaisseurs, cette blancheur, cette chair épaisse et onctueuse, cette saveur agréable naguères en si grande réputation ; que si cela était, la chambre de commerce ne devrait-elle pas intervenir et, dans l'intérêt du pays entier, appeler de la part des armateurs et de leurs préposés, des soins et un travail plus consciencieux.

Est-ce au gouvernement que doit remonter la responsabilité de ce tort ? En effet, en supprimant la prime d'exportation sur les morues séchées et envoyées dans nos colonies, il a enlevé aux armateurs une ressource extrême sans doute, mais enfin un moyen d'éviter une perte totale, en leur ménageant un débouché pour les produits non consommés dans la métropole, ou bien ne faut-il accuser de ce mal qu'une réduction, dont il conviendrait, dans tous les cas, de rechercher la cause, dans la consommation même de cette marchandise. La vente en concurrence du poisson frais venu de Belgique, ne pourrait-elle pas-aussi être pour quelque chose dans ce

dommage ? Un tel sujet vaut bien la peine d'être médité, de trop funestes résultats pourraient provenir de la prolongation d'un pareil état de choses.



(texte extrait du livre cité et réécrit par dunkerque-historique.fr)