

COMMISSION DU PACIFIQUE SUD

CONFERENCE TECHNIQUE DES PECHEES

(Nouméa, 5 - 13 février 1962)

L'AMELIORATION DES BATEAUX DE PECHE DANS LES ILES DU PACIFIQUE

par R. POWELL  
Chargé des Pêches,  
Rarotonga, Iles Cook.

-----

Les bateaux construits pour la pêche représentent au mieux un compromis entre de nombreuses caractéristiques désirables. Là où des cales de hâlage et des ateliers de réparation existent, où des ports profonds et sûrs offrent leur protection contre le mauvais temps, il est beaucoup plus facile d'établir les plans d'un bon bateau. Lorsque par contre on doit mettre les bateaux à terre par mauvais temps, leur poids fait en général l'objet des premières préoccupations. La section au milieu devient un compromis entre la capacité de charge et la section la plus économique en fonction du moteur que les circonstances ou les moyens financiers mettent à la portée du pêcheur.

Le succès de la palangre japonaise opèrent maintenant dans toutes les mers équatoriales et des unités toujours plus grandes sont construites chaque année pour cette pêche spécialisée. Cependant, la plupart des insulaires du Pacifique n'ont pas d'aussi grandes distances à couvrir pour atteindre les lieux de pêche, et ne resteraient pas en mer aussi longtemps que les grands palangriers. Aux îles Hawaï, on a mis au point un type de sampan à fond en V, de construction relativement peu coûteuse, auquel un moteur de puissance relativement faible donne une bonne tenue par mer debout et qui, pardessus tout, assure des conditions de travail assez confortables.

Mais il ne faut pas oublier que dans la région des îles Hawaï, il y a constamment de nombreux bateaux de petit tonnage en mer, et que la Police des Côtes y assure une veille radio: la panne du moteur unique y est rarement accompagnée de conséquences fatales.

Dans le Pacifique Sud, les distances sont toujours grandes, les possibilités d'ancrage presque inexistantes et les chances de sauvetage en cas de panne de moteur vraiment minces.

En dehors des ports principaux, les ateliers de réparation sont bien rares et il faut fréquemment faire venir par avion d'Angleterre ou d'Amérique des pièces de rechange que l'on ne peut trouver en Nouvelle-Zélande ou en Australie.

Il semble donc probable que la voile restera encore longtemps la sauvegarde des bateaux à moteur unique. Les moteurs marins modernes sont en général sûrs et les pannes majeures sont plus rares qu'aux premiers temps des moteurs à explosion. Cependant, un bateau dont le moteur est en panne en général est très inconfortable par mauvais temps, et est souvent incapable de manoeuvrer avec le gréement de fortune que l'on peut réaliser avec les ressources du bord. Une longue dérive n'est en général ni profitable ni plaisante et risque fort de s'achever sur les brisants d'une côte sous le vent, sans possibilité de mouillage.

Bien qu'une voilure soit souhaitable, ce n'est pas un petit problème que de dessiner un bateau à moteur qui marche bien à la voile, ou un voilier qui puisse être propulsé économiquement par un petit moteur à des vitesses normales. Une voilure améliore souvent les conditions de vie à bord des petites embarcations travaillant au large et il n'y a pas de doute que lorsqu'il faut mettre en panne par gros temps, elle est beaucoup plus sûre qu'un moteur.

Mât et voiles accaparent un espace précieux sur le pont et, par ailleurs, sur les bateaux qui ne les utilisent pas régulièrement, les voiles pourrissent généralement faute de soins; tout compromis entre les deux solutions mériterait d'être étudié de près par un expert ayant une large expérience des petites unités de pêche dans le monde.

Quiconque a étudié les bateaux japonais de haute mer est venu rapidement à la conclusion que leurs équipages doivent posséder une endurance phénoménale et la capacité de travailler en mer pendant de longues périodes dans des conditions généralement pénibles. Sur la terre ferme, les études sur les taux de sécurité et l'amélioration de la production tendent en général à éviter à la main d'oeuvre les fatigues et les tensions qui aboutissent éventuellement à l'accident. Il semble qu'il y ait beaucoup d'améliorations possibles dans ce domaine en ce qui concerne la plupart des petites unités de pêche. En général, les pêcheurs aiment à se persuader qu'ils sont plus "coriaces" que la moyenne des hommes et qu'ils sont capables de supporter de mauvaises conditions plus longtemps. Je crois cependant qu'un peu de réflexion consacrée à améliorer les conditions de travail pourrait redonner le goût de la mer à beaucoup de gens qui la désertent pour des emplois à terre.

En Polynésie, les moteurs hors-bord connaissent actuellement une certaine popularité et remplaceront sans doute la voile. Bien que dans la zone des alisés les conditions soient souvent idéales pour les voiliers, le "sens du temps" toujours plus aigu fait du hors-bord une nécessité.

Parmi les bateaux de pêche des îles Cook, la pirogue à balancier est encore le type le plus rentable. Peu coûteuse à construire, elle est facilement mise à

terre en cas de mauvais temps, son entretien est minime et le propriétaire n'est pas à la merci de spécialistes qui deviennent nécessaires dès que l'on utilise un moteur ou un matériel mécanique. On a construit et l'on construit encore de petits bateaux à moteur à fond en V formant voûte à l'arrière, bien qu'une analyse serrée des frais de fonctionnement ait démontré qu'ils sont moins rentables que la pirogue à balancier. Les taux de prises ont doublé ou triplé, mais les frais de fonctionnement ont en général été multipliés par quatre ou cinq.

Le développement de meilleures embarcations a été limité par la rareté du bois de bonne qualité. Nous disposons de contreplaqué et de placages, ainsi que de fibre de verre, mais il est douteux que l'on puisse, avec ces matériaux, construire un bateau de travail aussi facilement, aussi économiquement et de façon aussi satisfaisante qu'avec du bois de bonne qualité.

On peut dans la plupart des cas améliorer les types de bateaux existants, mais si l'on examine les raisons qui ont déterminé la construction du type actuel, on se rend compte qu'il existe en général dans l'ensemble des conditions environnantes un facteur limitatif qui le rend préférable à tout autre. Un fond en V modifié représente généralement une amélioration sur un fond plat, mais s'il faut passer des barres de récif sur un rouleau, il est souvent impossible de sacrifier les quelques centimètres nécessaires pour cette modification.

Les côtres à voile des Iles Cook Septentrionales monteraient bien mieux au vent et se comporteraient mieux de toute façon si leur tirant d'eau était augmenté et leur quille racourcie, mais cela créerait des difficultés pour leur mise à terre là où il n'existe pas de cale de hâlage. Et si le plan de voilure de ces bateaux date de la fin du siècle dernier, il est fort probable que les moteurs hors-bord remplaceront la voile avant que l'on n'ait pu faire accepter un grément meilleur.

L'évolution de bateaux se fera donc probablement en suivant celle des techniques de pêche, qui mettront l'accent sur des qualités peu importantes à l'heure actuelle.

-----

Texte original: Anglais.