

UNE SOCIÉTÉ AUSTRALIENNE DE CONSTRUCTION NAVALE EN ÉRYTHRÉE

Steve Beverly, maître de pêche, a été engagé en tant que consultant par une société australienne, *Sea Chrome Marine International*, en novembre 1999, en vue de conduire un atelier en Érythrée, sur l'île Halib, en mer Rouge, à l'intention de 54 ressortissants de ce pays situé au Nord-Est de l'Afrique, entre le Soudan, l'Éthiopie et Djibouti.

Le programme de l'atelier concernait la fabrication d'engins de pêche à la palangre et les méthodes de mouillage et de relevage d'une ligne à monofilament, et ce avec du matériel fabriqué aux États-Unis (par Lindgren-Pitman) et avec des bateaux de pêche en fibre de verre, de conception australienne (construits en Érythrée).

Sea Chrome Marine International a également bénéficié de l'avis du maître de pêche sur les spécifications des bateaux, la conception des engins et les techniques de développement des pêcheries en mer Rouge, pour une pêche utilisant des palangres à monofilament. L'atelier s'est déroulé sur une île déserte, où un chantier naval dévasté par la guerre a été transformé en une unité de production performante, dans ce pays indépendant depuis peu, qui s'emploie à créer une nouvelle pêcherie.

La société *Sea Chrome Marine International* est renommée dans la région et est considérée comme un des plus importants constructeurs australiens de bateaux de pêche en fibre de verre d'excellente qualité.

Elle compte à son actif la construction de plus de la moitié des bateaux de pêche commerciale à la

par Steve Beverly,
Chargé du développement
de la pêche,
Secrétariat général de la
Communauté du Pacifique

langouste de l'État d'Australie occidentale. Au début des années 90, *Sea Chrome Marine International* s'est diversifiée en construisant des palangriers de 18 et de 20 mètres pour les États et territoires océaniques. Depuis 1993, plusieurs d'entre eux exploitent avec succès les eaux de Polynésie française.

Il y a deux ans environ, les autorités érythréennes, souhaitant acquérir plusieurs bateaux australiens en fibre de verre de 11 et 18 mètres, se sont adressées aux patrons de *Sea Chrome Marine International*, Norm Wilhem et Terry Dovey. Elles étaient également à la recherche d'un modèle pouvant servir de patrouilleur à la marine nationale, essentiellement affecté à la surveillance des côtes et des activités de pêche.

Les négociations ont pris une bonne tournure pour *Sea Chrome Marine International* puisque le gouvernement érythréen a même offert d'acheter la société tout entière. L'accord définitif s'est fait sur le transfert de l'ensemble des installations matérielles sur l'île de Halib, dans la baie d'Assab, et l'engagement pour une durée de six ans d'une bonne part de la main-d'œuvre australienne de *Sea Chrome*.

La société *Sea Chrome Marine International* est désormais installée au Chantier Harena, sur l'île de Halib, dans un archipel de la baie d'Assab habité par des Afars nomades, leurs chameaux et leurs chèvres, des gazelles et des corbeaux (et, depuis quelque temps, par des charpentiers de marine australiens et des ouvriers et pêcheurs érythréens).

Le chantier se trouve à 70 km d'Assab, la ville la plus proche, à laquelle on accède par une digue et une piste, ou en une heure environ par bateau. Dans les années 80, alors que l'Érythrée était encore sous contrôle de l'Éthiopie, cette dernière avait fait construire par la Corée sur l'île un chantier naval répondant aux normes internationales mais qui n'a jamais fonctionné à plein régime.





Ces cinq palangriers de 11 m, sortis du Chantier Harena de l'île de Halib en Érythrée, sont tous équipés d'enrouleurs Lindgren-Pitman pour palangre à monofilament et de moteurs semi-hors-bord Volvo-Penta de 105 cv.

Au début des années 90, après trente ans de guerre, l'Érythrée accéda à l'indépendance. Sur l'île de Halib, le chantier resta à l'abandon puis servit de caserne.

Lorsque les Australiens arrivèrent, il y a bientôt deux ans, ils trouvèrent le chantier occupé par 2000 à 3000 soldats et la plupart des installations hors d'usage. Après le départ de l'armée, les Australiens engagèrent du personnel pour rénover les bâtiments et remettre en état les équipements de l'île.

En moins de deux ans, le chantier naval, qui est exploité en co-entreprise par *Sea Chrome Marine International* et les autorités érythréennes, a été entièrement réaménagé et a construit plusieurs bateaux, dont cinq palangriers de 11 mètres et un de 18 mètres. Un des bateaux de 11 mètres est gréé pour la pêche au chalut. Sont également sortis du chantier plusieurs bateaux garde-côtes de 10 mètres et de 17 mètres, dont certains ont été exportés en direction de pays africains voisins.

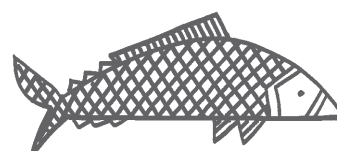
Le chantier naval soutient la comparaison avec ceux de n'importe quel pays développé. Le hangar peut abriter plusieurs bateaux à divers stades de construction, dépassant même les 18 mètres. On y trouve également certains des gabarits ainsi que le matériel requis pour travailler la fibre de verre, dont plusieurs pistolets à résine pour la confection des coques et des superstructures.

Le chantier comporte un portique pour le lancement des nouveaux bateaux ou le halage en cale sèche des bateaux à réparer, un atelier de mécanique, un atelier de menuiserie où sont fabriqués tous les éléments en bois, un atelier d'électricité où sont mis au point les circuits électriques et l'installation des luminaires et des éléments électroniques et, enfin, un atelier de métallurgie pour tous les travaux d'accastillage et de soudure.

Durant la période pendant l'atelier de formation, l'entrepôt où sont fabriqués les engins de pêche a également fait office de dortoir pour les 54 stagiaires. Dans le complexe, des

locaux plus vastes abritent la centaine d'ouvriers érythréens qui suivent l'apprentissage technique offert par les Australiens. Chaque atelier est placé sous la responsabilité d'un ou de plusieurs Australiens qui, non seulement travaillent la fibre de verre, soudent et mettent en place les équipements, etc., mais forment en même temps plusieurs homologues érythréens. À terme, le chantier naval reviendra à part entière aux Érythréens.

Au Chantier Harena, les Australiens vivent dans leur propre quartier formé de plusieurs bâtiments préfabriqués. Chacun dispose d'une chambre climatisée dotée du confort moderne. Une cuisine et une salle à manger, au centre du complexe, peuvent accueillir 25 personnes à la fois. *Sea Chrome Marine International* emploie deux cuisiniers qui prépa-





**Le hangar à bateau du Chantier Harena abrite plusieurs bateaux en cours de construction.
Au premier plan, un garde-côte de 17 mètres, un palangrier de 11 m
et derrière lui, un de 18 mètres.**



**Le bateau de 11 mètres de *Sea Chrome Marine International* gréé pour la pêche au chalut
qui a pêché tous les appâts utilisés lors du stage de pêche à la palangre.**

rent trois repas par jour pour l'équipe australienne (sauf le dimanche). Les employés australiens se relaient et rentrent régulièrement à Fremantle (Australie occidentale) pour des périodes de repos.

Avant le début du stage, le spécialiste des techniques de pêche de *Sea Chrome Marine International*, Pete Taylor, avait commencé à expliquer aux capitaines et aux équipages des nouveaux bateaux de 11 mètres et

de 18 mètres comment monter les palangres avec des lignes à monofilament. Plusieurs sorties avaient eu lieu sur un des bateaux de 11 mètres et sur un plus grand bateau équipé d'un enrouleur (Super Spool)

Lindgren-Pitman et un éjecteur de ligne LS-4. Ce bateau, le *Hanish*, est un ancien chalutier égyptien qui, ayant été surpris à pêcher sans autorisation dans les eaux érythréennes, avait été arraisonné par les autorités locales. Il semble que celles-ci possèdent désormais plus de 50 bateaux saisis dans les mêmes conditions. Les deux bateaux dont Pete Taylor disposait lui ont donné satisfaction, mais l'équipement du *Hanish* et le montage de ses engins lui ont posé quelques problèmes.

Au cours de la première semaine, les stagiaires se sont consacrés essentiellement à la fabrication des engins sur l'île de Halib. Pete Taylor leur avait déjà appris à faire des épissures et à monter les avançons. Le travail sur les engins de pêche s'est poursuivi avec quelques modifications, et ce sont cinq bateaux de 11 mètres et trois de 18 mètres qui ont été préparés pour la pêche à la palangre. Les trois derniers bateaux de 18 mètres et le *Hanish* ont également été équipés de bouées radio.

Les bateaux de 11 mètres n'ont ni radiogoniomètres ni bouées émet-

trices. Deux types d'avançon ont été montés, les premiers de 3 mètres pour les palangres de fond et les seconds de 10 mètres pour les palangres pélagiques, le tout en monofilament de 2 mm, avec un bas de ligne en acier inoxydable de 50 cm. Des hameçons de deux sortes ont été utilisés, à savoir des hameçons à thon japonais, en acier inoxydable de taille 3,6 et des hameçons à thon auto-ferrants 14/0. Toutes les orins, de 10 mètres de longueur chacun, ont été fabriqués à partir d'une ligne mère goudronnée de 6,4 mm de diamètre.

Au bout d'une semaine, la plupart des stagiaires maîtrisaient les rudiments du montage d'une palangre : épisser une ligne goudronnée, gléner les orins, monter les flotteurs, accrocher les avançons en monofilament ou en acier inoxydable et lover les avançons dans leur conteneur. Quelques-uns savaient comment gréer correctement une bouée émettrice avec un filet sur le flotteur et un œil épissé. Cette même semaine ont eu lieu les essais en mer du premier bateau de pêche de 18 mètres, le *Vasco*.

La semaine suivante, les capitaines et les équipages des bateaux de 11 m ont appris à mouiller et à relever correctement une palangre. Ce fut l'occasion de suggérer plusieurs modifications à apporter aux bateaux pour rendre la pêche plus sûre, plus facile et plus efficace. Lors de la première sortie, chaque bateau a mouillé ses engins sans appât. Une fois que le capitaine et son équipage eurent prouvé qu'ils étaient capables de manœuvrer le bateau et ses engins, de vraie poses ont été effectuées avec comme appâts les poissons capturés au chalut. Toutes les calées faites à partir des bateaux de 11 mètres l'ont été avec des palangres de fond mouillées à 30 mètres en moyenne. Les prises ont été essentiellement constituées de requins et de raies, mais aussi de quelques espèces pouvant être vendues (carangues, lutjans et loches, et un spécimen de barbet, appelé localement catfish).

Les engins L. P. ont parfaitement fonctionné pour la pose de palangres de fond. La pose et le relevage se sont déroulés de façon quasiment identique à ceux de la palange



Un palangrier de 11 mètres : l'enrouleur Lindgren-Pitman de 0,61 x 0,69 mètre, à côté du poste de commande. La glacière isotherme est située juste à l'avant de l'enrouleur et une caisse à avançons est calé juste à l'arrière.



Le Vasco, premier d'une nombreuse série de palangriers de 18 mètres sortis du chantier naval Harena. Il est équipé d'un enrouleur de gros calibre Super Spool de Lindgren-Pitman de 1 x 1, 2 mètre, d'un éjecteur LS-4 et d'un moteur diesel Caterpillar 3406.

pélagique, la seule différence étant le plus grand nombre d'hameçons par panier (50 à 60 hameçons), la longueur plus courte des avançons (3 mètres) et la plus grande longueur des orins (50 mètres avec des ancrs

attachées au premier et au dernier orins).

Les bateaux de 11 mètres n'étant pas équipés d'éjecteur de ligne, celle-ci a été filée derrière l'embar-

cation. Les poses ont toutes eu lieu relativement près de l'île de Halib. Les poses sans appât ont été effectuées sur des fonds sablonneux, à proximité du chenal, et le mouillage de palangres appâtées s'est déroulé



À bord du Vasco, Steve Beverly, maître de pêche, montre à l'équipage érythréen comment utiliser un éjecteur de ligne.

plus loin, à l'ouest de l'île de Fatuma (faisant elle aussi partie de l'archipel situé dans la baie d'Assab).

Une formation du même ordre a eu lieu à bord du *Vasco*, palangrier de 18 m. Des paniers de 15 hameçons ont été mouillés sans appât. Une fois résolues quelques difficultés de mise en route, le *Vasco* est sorti pêcher au milieu du chenal (détroit de Bab el Mandeb) qui sépare l'Érythrée du Yémen, où les fonds atteignent près de 200 mètres, les mouillages étant ceux que l'on pratique habituellement pour la pêche au thon.

Répartis en 30 paniers de 15, 450 hameçons appâtés au maquereau (*Rastrelliger* sp.) ont été mouillés. Les lignes de bouée et les avançons avaient 10 mètres de longueur. Tous les hameçons étaient des hameçons à thon japonais, n° 3.6. Le taux d'incurvation de la ligne, calculé au moyen de la méthode consistant à saisir la ligne-mère à la sortie de

l'éjecteur et à compter jusqu'à huit était de 0,7. La pose s'est donc faite à une profondeur assez importante.

La ligne était mouillée le matin et relevée l'après-midi. Les captures ont été décevantes : plusieurs requins (*Carcharhinus* sp.) et un vivaneau (*Pristipomoides typus*).

Une palangre de fond pose a ensuite été calée de nuit depuis le *Vasco*, entre 30 et 50 mètres de profondeur, dans une zone située au nord-est d'Assab. Répartis en paniers de 50, 400 hameçons ont été mouillés. Les lignes de bouée étaient d'une longueur de 50 mètres et les avançons de 3 mètres étaient munis d'un hameçon à thon auto-ferrant de taille 14/0. Les appâts utilisés étaient constitués de divers poissons pris par un des bateaux de 11 m gréé pour la pêche au chalut.

La ligne a été mise à l'eau à 20h30 et relevée à 23h30. L'éjecteur a bien été utilisé, mais à la plus petite vitesse possible, pour éviter que la ligne ne

s'emmêle sur le fond. Malgré ces précautions, elle s'est accrochée et a cassé. Pour la récupérer, il a fallu retourner jusqu'à la première bouée-radio et la relever à partir de là, ce qui fut terminé à 6h30.

On a ainsi pris environ 200 kg de lutjans et de loches et une ou deux saumonées, avec comme principales espèces *Lutjanus bohar*, *Epinephelus chlorostigma* et *E. microdon*. Quelques *Plectropomus* sp. ont également été capturés.

Vers la fin du stage, une brève sortie a eu lieu à bord du *Hanish* (le chalutier égyptien) dont le but était de mouiller une palangre de fond pour évaluer le comportement du bateau. Le *Hanish* était équipé d'un enrouleur (Super Spool) de Lindgren-Pitman, d'un éjecteur et de tous les engins accessoires.

Avec le même montage que celui de la palangre mouillée à partir du *Vasco*, trois paniers de 50 hameçons ont été mouillés, mais cette fois-ci,



Un patrouilleur de 17 mètres destiné à la Marine érythréenne

l'éjecteur n'a fait office que de guide-ligne. Les bobines de l'éjecteur ont été utilisées, mais pas ses galets d'entraînement. Autrement dit, on a filé la ligne à l'arrière de façon qu'elle se pose directement au fond sans trop de risque de s'y emmêler.

La manœuvre de relevage a débuté à 9h15 pour se terminer à 11h10. Ont été capturés : quinze barbets, une carangue et cinq raies. Par rapport au mouillage effectué depuis le *Vasco* à l'aide de l'éjecteur, celui-ci fait à partir du *Hanish* s'est mieux passé, peut-être parce que la mer était plus calme.

Au terme du stage, le maître de pêche a été invité à visiter les installations des pêcheries à Assab. Il y a deux ans, le Japon a construit pour l'Érythrée des infrastructures comportant un quai et une digue, une usine de dessalement, une machine fabriquant de la glace en écailles, une autre des blocs de glace, des chambres froides, des salles de transformation, deux congélateurs

à air soufflé et un congélateur de stockage.

Les services du ministère de la Pêche transforment dans ces installations les prises de la flottille locale constituée essentiellement de boutres de style arabe (dotés d'un équipage yéménite) utilisant des filets maillants.

Les poissons (vivaneaux, loches et carangues) achetés aux pêcheurs locaux sont transformés en filets (avec les arêtes), emballés sous cellophane et stockés au congélateur. Il semble que le service des pêches ait ainsi plusieurs tonnes de poisson en réserve mais qu'il n'ait pas encore créé un débouché régulier pour les écouler.

L'usine de transformation fonctionne dans de strictes conditions d'hygiène. Toute personne y pénétrant portait des bottes de caoutchouc et des vêtements de protection, et devait d'abord traverser un bain de pied avant d'entrer dans la salle de découpe. Les ouvriers portaient

tous les vêtements réglementaires, y compris un filet à cheveux. Une étiquette, mentionnant l'espèce, la quantité, le poids et la date d'emballage du contenu, était fixée sur toutes les boîtes. L'usine semblait apte à recevoir la certification HACCP. Le ministère de la Pêche espère exporter ce poisson vers les marchés de l'Union européenne.

Les bateaux sortant du chantier de Harena débarqueront bientôt le produit de leur pêche dans ce complexe. Étant donné la composition des prises et l'abondance relative des poissons démersaux, un des débouchés possibles serait la filière des poissons de récif vivants appréciés en Asie. Dubaï n'est pas très loin et offre des liaisons aériennes régulières avec Singapour et Hong Kong. Quoi qu'il en soit, même si la pêche en mer Rouge n'est pas comparable à celle d'autres régions, l'Érythrée pourrait bien devenir un des principaux constructeurs navals pour l'Afrique et le Moyen-Orient.

