

D

éveloppement et extension de l'espace de pêche en Polynésie française

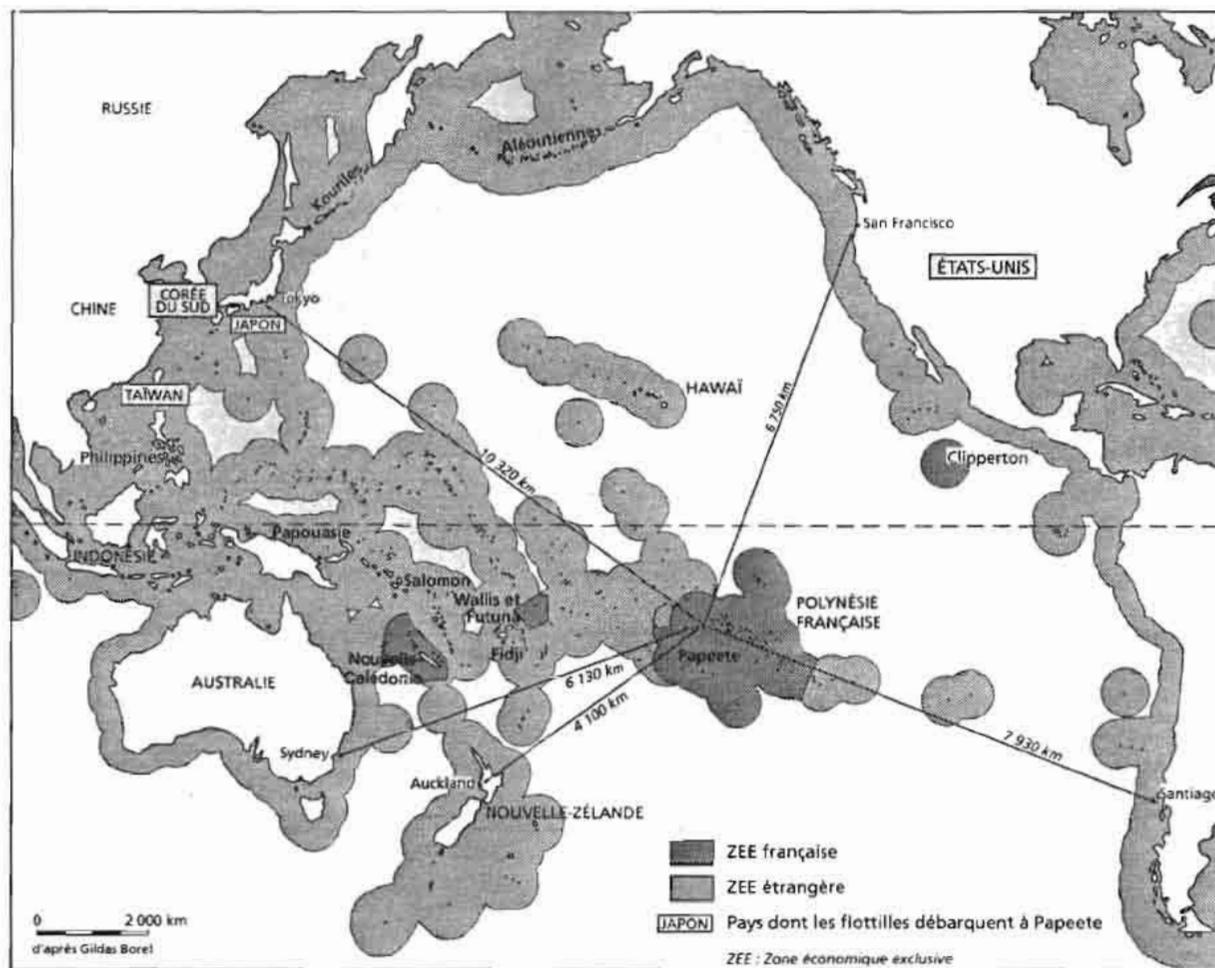
Gildas BOREL

Lorsqu'on examine la façon dont a évolué la pêche en Polynésie française au cours des dernières décennies, on constate que la modernisation progressive de ses activités s'est accompagnée d'une extension de l'espace d'exploitation halieutique. Ce mouvement a été précipité par l'instauration à la fin des années soixante-dix d'une zone économique exclusive s'étendant à 200 milles des côtes mais, dans les faits, c'est dès le milieu des années soixante que les politiques de développement territoriales s'orientent vers le large et s'efforcent de mettre en place une pêche industrielle capable de fournir des devises et de satisfaire des besoins croissants. Parallèlement est entrepris un effort de modernisation des activités traditionnelles et encouragée une pêche artisanale plus efficiente, capable elle aussi d'aller chercher au loin un poisson qu'il devient difficile de trouver dans des eaux côtières surexploitées.

Cette extension se fait à partir de Tahiti dont l'importance s'affirme aux dépens des archipels périphériques. Elle est rendue possible par l'adoption de techniques plus performantes et s'appuie, en particulier, sur la modernisation des embarcations et la création d'unités pouvant s'éloigner davantage des côtes.

Cet élargissement de l'espace de pêche ne va pas sans poser des problèmes, car il se fait dans des conditions peu concurrentielles et se heurte à l'étroitesse du marché intérieur et au manque de motivation des pêcheurs, qui répugnent à abandonner leur mode de vie habituel pour celui de salarié à bord de flottilles industrielles basées loin de leur domicile.

Carte de situation :
les territoires français
et leur domaine
maritime
au sein des ZEE
du Pacifique.



Une approche spatiale de la pêche

L'ESPACE : UN CONCEPT CLÉ EN GÉOGRAPHIE

L'espace est un des concepts fondamentaux de la géographie et l'un des plus difficiles à définir. Dans la représentation classique héritée de Vidal de La Blache, il a une signification restreinte et désigne une portion de la surface terrestre ou « un ensemble de lieux » (BAILLY et BÉGUIN, 1993). Depuis le début des années soixante-dix, il est employé dans un sens beaucoup plus large. En opposition avec la conception précédente jugée trop déterministe et trop dépendante de l'environnement physique, il est considéré comme le « produit social de la représentation de la surface terrestre » (CABANNE *et al.*, 1992) et sa signification devient multidimensionnelle. Les géographes contemporains évoquent des espaces absolus ou relatifs, perçus ou vécus et le dictionnaire *Les mots de la géographie* (BRUNET *et al.*, 1993) en livre huit définitions. Tout en reconnaissant le caractère multidimensionnel du concept, on peut cependant d'abord y voir « une portion définie de surface terrestre », comme le fait BRUNET dans *l'Espace géographique*. Garder une référence concrète paraît utile au moment où les progrès de la technologie informatique et numérique débouchent sur la multiplication d'espaces virtuels.

L'ESPACE APPLIQUÉ AU DOMAINE MARITIME

La complexité de la notion est encore plus frappante lorsqu'on aborde le domaine maritime. Les moyens de repérage habituels deviennent aléatoires en pleine mer. Si, dans les eaux côtières, il est relativement facile d'identifier une lagune séparée de la mer par un cordon sableux, un lagon corallien bordé par un récif ou un estuaire ; au large, l'uniformité de la surface océanique rend difficile toute délimitation précise.

Autrefois, en vue de la côte, le marin se « positionnait » en croisant des alignements constitués par des repères terrestres, les amers. En pleine mer, le navigateur faisait appel à une série de calculs et à des engins spécifiques comme le sextant.

Les progrès de la technologie ont bouleversé les procédés de localisation et l'utilisation de systèmes de navigation par satellite a révolutionné les méthodes d'auto-localisation et de « positionnement ». Ces systèmes, qui étaient encore récemment réservés aux navires hauturiers, sont désormais accessibles aux unités de taille modeste : Global Positioning System (GPS) (MORGAN, 1989).

Les géographes français n'ont longtemps accordé que peu d'attention au domaine marin, un manque d'intérêt qui peut s'expliquer par une tradition continentale et la difficulté d'appliquer en mer des concepts mis au point en milieu terrestre. Même les îles, qui de tout temps ont fasciné les observateurs, ont été perçues comme des parcelles de terre, des isolats dont l'environnement n'était pas pris en considération.

L'ESPACE HALIEUTIQUE ET SES COMPOSANTES

Au fur et à mesure que s'est développée l'exploitation des ressources de la mer, les géographes se sont davantage intéressés à l'univers maritime et certains se sont spécialisés dans ce domaine. C'est le cas de CORLAY (1979) qui, dans une approche de type systémique, définit l'espace halieutique comme une portion de la surface terrestre structurée par un système halieutique composé d'éléments biologiques, techniques, économiques, sociaux, culturels et juridiques. Cet espace se divise, selon l'auteur, en plusieurs éléments :

- ◆ un espace de production : l'aire de capture des produits de la mer ;
- ◆ un pôle structurant qui comprend un espace de services, un espace industriel, un espace socio-économique et se concrétise en général par un port ;
- ◆ un espace de commercialisation.

Nous ne nous intéresserons ici qu'à l'espace de production (ou de capture) appelé aussi domaine de cueillette¹ (CHAUSSADE, 1994), sans pour cela négliger l'importance de l'espace de commercialisation et le rôle fondamental du marché.

UNE ATTENTION CROISSANTE ACCORDÉE À L'ESPACE MARITIME

Depuis qu'en 1609, Hugo Grotius a écrit son célèbre ouvrage *Mare Liberum*, la mer est considérée en Occident comme un espace libre. N'y fait exception qu'une zone territoriale s'étendant jusqu'à 3 milles des côtes, qui correspond à la portée qu'avaient alors les boulets des batteries côtières. L'élargissement de cette zone à 6 ou 12 milles, puis la notion de mer contiguë et les revendications de la seconde moitié du xx^e siècle préfigurent la création contemporaine des zones économiques exclusives (ZEE) qui a permis à la majorité des États de revendiquer la gestion et le contrôle des eaux situées à moins de 200 milles de leurs côtes. Ces appropriations sont devenues effectives à la fin des années soixante-dix et ont été officialisées par la convention de Montego Bay, qui conclut en 1982 la troisième conférence sur le Droit de la mer. Les ZEE sont vite devenues des espaces disputés par des flottes hauturières étrangères aussi bien que par les flottes nationales que nombre d'États côtiers se sont efforcés de mettre sur pied, avec plus ou moins de succès (CHABANNE, 1981).

L'extension de l'espace de pêche en Polynésie française

LE CONTEXTE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Un vaste domaine maritime parsemé d'îles

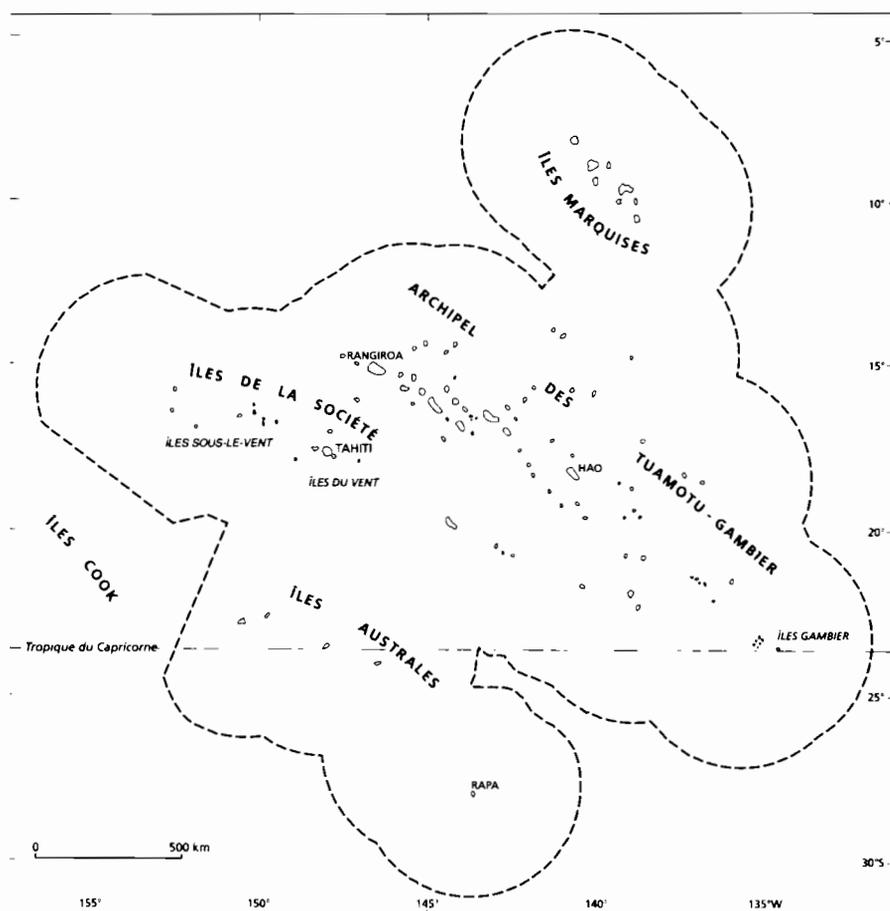
Territoire d'outre-mer situé au cœur du Pacifique Sud, la Polynésie française est composée d'une centaine d'îles regroupées en cinq archipels et réparties sur une surface aussi grande que l'Europe. Cette forte dispersion d'infimes parcelles de terres permet au territoire de bénéficier d'une ZEE de près de

¹ Les eaux côtières sont elles aussi parfois soumises à appropriation. La mise en évidence de l'importance des tenures marines traditionnelles dans de nombreuses îles du Pacifique par des anthropologues anglo-saxons (Johannes, 1978 ; Ruddle, 1988 ; Doulman, 1993) ou norvégien (Hviding, 1991) et l'usage japonais qui consiste à allouer des portions d'eaux côtières à des collectivités de pêcheurs (Asada, Hirasawa et Nagasaki, 1993 ; Ruddle, 1987) ont inspiré des politiques d'aménagement mettant en avant les droits d'usage territoriaux, notamment aux Philippines. Ce concept a été redéfini au début des années quatre-vingts lors de colloques de la FAO (Christi Jr, 1982 ; Panayotou, 1984). La dimension spatiale a été soulignée et une attention particulière accordée aux limites des aires concernées par ces droits.

5 millions de km². C'est le plus vaste domaine océanique sous la juridiction d'un État ou d'un territoire insulaire dans le Pacifique Sud. Il équivaut à près de la moitié de la surface totale couverte par les ZEE françaises dans le monde (11 millions de km²).

Comprise entre le 5° S et le 31° S, entre le 130° W et le 160° W, la ZEE polynésienne (fig. 1) se situe dans une zone où « les eaux de surface ont une productivité parmi les plus faibles du Pacifique Sud » (SALVAT, 1978). Toutefois, des remontées d'eaux froides chargées de sels nutritifs, qualifiées d'*upwelling* lorsqu'elles arrivent à la surface ou de *doming* lorsqu'elles ne l'atteignent pas, viennent enrichir certaines parties de cette ZEE. C'est le cas des îles Marquises que fréquentent des bancs de pélagiques (petits carangidés, bonites ou thons). En même temps qu'ils soulignent la faiblesse des ressources océaniques, les scientifiques mettent l'accent sur la richesse des eaux à proximité des îles, qui s'explique par la présence de communautés coralliennes parmi les plus productives de la planète (DOUMENGE, 1965).

Figure 1
La zone économique exclusive (ZEE) de Polynésie française.



Les îles hautes sont souvent protégées des houles du large par un lagon que ceinture une barrière de corail. Cet espace est caractérisé par de hauts fonds parsemés de pinacles, des zones plus profondes et une couronne récifale interrompue par des passes ; c'est par ces échancrures que s'effectuent la plus grande part des échanges avec l'océan et les sorties d'eaux liées aux précipitations. Les lagons abritent surtout des espèces endémiques, mais accueillent également des poissons pélagiques, qui y pénètrent de façon occasionnelle. Sur la partie supérieure des pentes externes, des récifs coralliens abritent une riche faune démersale et de nombreux pélagiques de passage.

Dans les îles basses ou atolls, le lagon est prépondérant et occupe généralement une vaste cuvette aux fonds sablonneux, parsemée de pinacles coralliens et bordée d'un récif annulaire. Celui-ci peut être recouvert d'une faible épaisseur d'eau ou émerger sous forme d'îlots sableux (*motu*), nus ou couverts de buissons et de cocotiers. En direction de l'océan, des plages de sable corallien dominent le récif frangeant, et celui-ci se termine par une barrière de corail qui surplombe une pente externe très abrupte. La faune macrologique des atolls est abondante et variée, moins cependant que dans le Pacifique occidental.

Des espaces de pêche variés

Les lagons, aux limites clairement établies et à la faune spécifique, constituent le premier espace de pêche identifiable. Un second espace commence avec la pente externe dominée par la barrière de corail où se brisent les houles du large. Il s'achève, sur le plan géomorphologique, dans les abysses et sa limite vers le large se situe à la verticale des grands fonds exploitables, sans qu'il soit possible de définir un isobathe précis et une frontière déterminée. La délimitation des différents espaces devra par conséquent faire appel à d'autres critères, et utiliser d'autres vecteurs. Le plus approprié semble être le bateau, si on tient compte que, de tout temps, ont existé des embarcations spécifiques, de petite taille dans les lagunes, rades et estuaires, de plus gros tonnage lorsqu'il s'agit de s'aventurer au large.

Cette importance du bateau est mise en évidence par des géographes : « L'embarcation est le facteur qui détermine les possibilités d'accès à des champs de pêche et l'ampleur des captures, par le rayon d'action, l'importance de l'équipage embarqué, les engins mis en œuvre et le volume de stockage disponible » (CHAUSSADE, 1994). Elle est aussi soulignée par des chercheurs de l'Ifremer qui remarquent que « l'évolution des flottes plus que celle de la production des stocks ou des marchés est le résultat des politiques suivies » (MEURIOT, 1986) et que « le bateau de pêche reste l'élément clé du système, la synthèse de cet environnement » (GONZALES-MENDOZA, 1987).

En Polynésie française, l'étude des embarcations et de leurs déplacements, de leur base aux espaces de capture, permet de délimiter des espaces halieutiques de production. Une perspective à la fois géographique et historique met en relief un élargissement progressif de l'aire de travail des flottilles locales.

Une population inégalement répartie

◆ Les îles du Vent, Tahiti et Moorea, abritent 75 % de la population du territoire. Les trois quarts d'entre elle sont concentrés dans l'agglomération de Papeete, qui constitue à la fois le nœud des communications aériennes et maritimes, le centre économique, financier et politique du territoire et le pôle de diffusion d'une modernité introduite par la puissance de tutelle. Moorea, à une heure de car-ferry, est le siège d'une importante activité touristique. Les deux îles constituent le principal marché intérieur des produits de la mer, et les principales bases d'exploitation halieutique.

◆ Les îles Sous-le-Vent (ISLV) et les Tuamotu de l'Ouest comptent, à la fin des années quatre-vingts, environ 15 % de la population du territoire et constituent le deuxième pôle d'activités du territoire. Elles ont fait l'objet d'opérations de décentralisation et connaissent une importante activité touristique, à Bora-Bora notamment. Les Tuamotu de l'Ouest, à moins de 400 km de Tahiti, forment un autre espace de relative proximité qui s'inscrit dans la mouvance économique de Tahiti.

◆ Les archipels éloignés regroupent les Tuamotu de l'Est — à l'exception des îles utilisées par le centre d'expérimentation du Pacifique (CEP) qui ont des relations privilégiées avec Tahiti du fait de leur caractère stratégique —, les Marquises et les Australes. Ces archipels d'atolls et d'îles hautes sont faiblement peuplés (de 3 à 5 % de la population) et ne représentent que des marchés réduits et des centres secondaires de pêche.

La configuration du territoire et la répartition hétérogène de sa population rendent encore plus complexe la physionomie d'un espace halieutique déjà caractérisé par la concentration de la ressource vivante près des îles. Elles relativisent la notion d'éloignement dans la mesure où les déplacements s'effectuent plutôt d'une île à l'autre que vers un grand large redouté et pauvre. Compte tenu de ces facteurs, il est possible de présenter un schéma d'évolution de la pêche, ayant Tahiti comme point de départ et base de référence.

L'ÉLARGISSEMENT DE L'ESPACE HALIEUTIQUE À PARTIR DE TAHITI

L'étude des embarcations basées à Tahiti permet d'identifier une évolution qui s'est opérée en plusieurs étapes échelonnées dans le temps.

Avant le CEP

Une pêche traditionnelle récifo-lagonaire prédomine jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Elle exploite le lagon et la pente externe de l'île et ne se risque qu'exceptionnellement en haute mer pour la capture de thonidés de surface. L'embarcation caractéristique est une pirogue en bois, de 4 à 7 m de long, équipée d'un balancier. Elle n'évolue guère pendant cette période et les seules transformations dignes d'être notées consistent en l'adoption de voiles auriques. Pour s'aventurer au large, à la poursuite des bancs de bonite (*Katsuwonus pella*

mis) capturée à la ligne en utilisant des appâts vivants, des cotres en bois à gréement marconi et de petits canots équipés de moteurs se substituent peu à peu aux grandes pirogues à coque double utilisées dans le passé.

La Seconde Guerre mondiale se traduit par une irruption brutale de la modernité, avec la création d'une base militaire américaine à Bora-Bora qui entraîne un accroissement de la consommation et des besoins locaux. Ce phénomène s'accroît après la guerre et les embarcations basées à Tahiti commencent à fréquenter les parages de l'île et à se déplacer jusqu'à Moorea.

Avec l'arrivée du CEP

◆ L'exploitation croissante des eaux côtières

Les années soixante voient une brusque accélération du processus de modernisation avec le développement du transport aérien et surtout l'installation du centre d'expérimentation du Pacifique (CEP). Les eaux lagonaires de Tahiti sont toujours exploitées à l'aide des pirogues traditionnelles, mais de nouveaux modèles, plus grands (de 6 à 9 m de long), en bois puis en contreplaqué, font leur apparition. Parallèlement à la pêche d'autosubsistance que pratiquent les populations périurbaines ou rurales à l'aide de leurs pirogues, apparaît une pêche de loisirs qui se développe rapidement. Elle s'effectue d'abord avec le même type d'embarcations, puis de plus en plus, avec des canots en polyester ou en aluminium.

À la fin des années soixante-dix, sous la poussée des besoins, se développe sur la pente externe du récif la pêche à la ligne de fond d'espèces démersales (poissons récifaux, grands pélagiques de profondeur : thons ou espadons), de poissons volants à l'épuisette, de daurades coryphènes (*Coryphaena hippurus*) au harpon et de bonites à la ligne de traîne ou à la canne.

Parallèlement, dès la fin des années cinquante, le rayon d'action de la flottille de Papeete s'accroît et va rapidement s'étendre jusqu'aux îles Sous-le-Vent, même si un grand nombre d'unités ne s'éloignent guère à plus de 50 milles de leur port d'attache.

Cet élargissement de l'espace de pêche est facilité par l'apparition de nouvelles embarcations. Le « bonitier » (BLANCHET, 1987 ; BOREL, 1987), spécialisé dans la capture des thonidés, s'est d'abord vite répandu sous l'impulsion des autorités territoriales. Mis au point par le service territorial de la Pêche dès les années cinquante et inspiré d'unités existant alors à Hawaï, le « bonitier » est une vedette en bois d'une douzaine de mètres de long, à la coque en forme, à bouchain vif à l'arrière et à l'étrave effilée. Profilé pour la course et équipé de moteurs Diesel, dont la puissance s'est progressivement accrue jusqu'à atteindre 400 CV, ce type de bateau est utilisé pour pêcher la bonite à la canne et, de plus en plus, d'autres pélagiques (poissons à rostre). La plupart des bonitiers effectuent des sorties journalières, mais peuvent rester plusieurs jours absents, passant la nuit à l'abri d'une autre île. Autorisés à naviguer jusqu'à 150 milles des côtes, ils restent le plus souvent à proximité de leur base, désireux de revenir au port assez tôt pour vendre leurs prises sur le marché municipal de Papeete. La majorité ne s'aventure donc guère au-delà de 30 milles du port, même si quelques-uns fréquentent les parages des îles Sous-le-Vent. Un petit bateau polyvalent en contreplaqué — le « poti-marara » (BLANCHET et BOREL,

1988) — propulsé par un moteur hors-bord, mis au point par les pêcheurs locaux va remplacer les pirogues autrefois employées pour capturer les poissons-volants (*Cypselurus simus*) la nuit à l'aide de torches. Inspiré d'un petit bateau de plaisance américain, ce « speed-boat » de 5 à 6 m de long, initialement utilisé à l'intérieur du lagon, a été progressivement amélioré (formes hydrodynamiques, système de conduite à l'avant) pour pouvoir être utilisé par un seul opérateur et s'aventurer en mer. Il est devenu une unité polyvalente adaptée à la zone côtière.

Les pêcheurs locaux l'utilisent pour la capture de daurades coryphènes au harpon, de bonites à la traîne, de thons, espadons et espèces récifales à la ligne de fond. Non autorisé par la législation française à s'éloigner à plus de 5 milles des côtes, il a bénéficié d'une dérogation des Affaires maritimes et a pu s'éloigner jusqu'à 15 milles d'une île. Cette mesure a été prise pour légaliser la pratique des pêcheurs tahitiens qui se rendaient au voisinage de l'atoll de Tetiaroa. Dans les faits, cette limite est parfois dépassée et les embarcations se rendent jusqu'à Maiao, distante de 40 milles de Moorea.

◆ Des tentatives pour aller vers le large

Au cours de la même période, toute une série d'expériences sont entreprises pour parvenir à une meilleure exploitation des zones éloignées. Dès la fin des années soixante, l'administration des pêches et des investisseurs privés lancent des projets destinés à faciliter le passage de la pêche du stade artisanal au stade industriel. Cette politique vise à répondre aux besoins croissants du Territoire et à mettre en place une activité d'exportation pourvoyeuse de devises. Les années soixante-dix voient l'expérimentation de toute une gamme d'embarcations destinées à capturer les thonidés à l'appât vivant : sampans hawaïens ou canneurs en bois, bonitiers ou palangriers en acier. Ces expériences échouent pour des raisons qui tiennent d'abord à des problèmes de conservation du poisson et d'approvisionnement en appâts. C'est ainsi qu'ont été construits :

- ◆ en 1969 et 1972, deux sampans hawaïens équipés pour la pêche au thon à l'appât vivant.
- ◆ en 1970 et 1972, deux bonitiers destinés à pratiquer la pêche aux gros pélagiques à la palangre et la pêche à l'appât vivant.
- ◆ en 1973, trois palangriers qui cesseront leurs activités au bout d'un an.
- ◆ en 1976, un thonier en acier acheté par le CNEXO et le service de la Pêche pour tenter une expérience conjointe de pêche à l'appât vivant ; ce bateau finira sur le récif deux ans plus tard.
- ◆ en 1976 et 1977, deux canneurs de 45 m et 20 m de long achetés par une société privée, qui cesseront leurs activités au bout de six mois.

Le tournant des années quatre-vingt et les essais de relance

La crise économique consécutive aux chocs pétroliers se traduit par une diminution des activités du CEP et favorise la promotion d'un développement auto-centré, basé sur les petites activités de pêche traditionnelles, sans que les pouvoirs publics renoncent pour autant à la mise en place d'une flotte industrielle.

◆ Les dispositifs de concentration de poissons

Au début des années quatre-vingts, l'espace de pêche se voit ainsi modifié par l'implantation à proximité des îles de dispositifs de concentration de poissons (DCP), installations fixes destinées à éviter une recherche aventureuse du poisson. La technique est également expérimentée dans d'autres îles françaises (Réunion, Mayotte...) et dans divers micro-États insulaires de l'océan Indien (Seychelles, Maurice) et du Pacifique Sud (Vanuatu). Mis au point aux Philippines, ces dispositifs se présentent sous la forme de flotteurs, reliés à des corps-morts, auxquels sont suspendus des buissons, fagots, grillages ou rubans. Ils sont conçus pour attirer des alevins et petits poissons et, par voie de conséquence, leurs prédateurs, les thonidés² (BOREL, 1990).

Les DCP sont mouillés à proximité des îles pour épargner aux bateaux de trop longs déplacements et pour répondre à des contraintes de profondeur. Les lieux d'implantation sont choisis par l'Établissement pour la valorisation des activités aquacoles et maritimes (EVAAM) en accord avec les pêcheurs. Ils sont, à l'origine, destinés aux bonitiers, mais sont de plus en plus fréquentés par les *potimara*, ce qui entraîne des conflits d'usage entre les deux types d'embarcation.

◆ La poursuite de tentatives vers le large

L'expérimentation de nouvelles unités se poursuit avec la construction à Tahiti d'un « super-bonitier » en acier (de 16,5 m de long) qui, sous la conduite du service de la Pêche, effectue à partir de 1981 des prospections au-delà de la zone habituellement fréquentée par les flottilles locales. Le bateau est autorisé à s'éloigner à plus de 100 milles d'un abri, ce qui lui permet de se rendre dans les parages d'îles éloignées (les Tuamotu) et de demeurer plusieurs jours en mer. Il peut aussi pêcher dans des créneaux horaires réputés favorables (lever et coucher du soleil). Après des premiers essais concluants, surviennent des problèmes techniques (liés au moteur et au système de réfrigération) et humains (réticence des pêcheurs à rester plusieurs jours en mer) et le prototype cesse son activité en 1983.

Après cet échec, l'EVAAM lance un nouveau programme de « bonitiers polyvalents », en polyester, capables de s'éloigner à plus de 50 milles des côtes et de rester, eux aussi, plusieurs jours en mer. Cinq unités, le nombre minimum pour pouvoir bénéficier de subventions publiques, sont construites. Elles n'ont guère de succès, car elles s'avèrent plus coûteuses sans être plus performantes que les bonitiers traditionnels. En fait, seules trois d'entre elles sont affectées à la pêche et les deux autres vont servir au transport interinsulaire. Ces unités de 13 m de long, propulsées par un moteur de 306 CV, disposent d'équipements perfectionnés et sont conçues pour différentes techniques de pêche : canne, filet, ligne de fond, ligne de traîne, appât vivant. Les deux premières, qui sont basées à Papeete, se tournent vers la capture de thonidés, de « vivaneaux » de grande profondeur (*Etelis* sp. et *Pristimoides* sp.), de carangues (*Caranx* sp.) et de rougets. Elles fréquentent les abords des Tuamotu de l'Ouest durant la semaine et rentrent à leur port d'attache le week-end. L'expérience paraît couronnée de succès sur le plan technique, mais l'une des unités cessera toute activité au bout d'un an à la suite de problèmes d'équipage (BLANCHET *et al.*, 1987).

² Les DCP utilisés en Polynésie française et dans les autres îles françaises diffèrent des systèmes mis au point aux Philippines par l'emploi de matériaux plus élaborés. Ils sont constitués de bouées en polyester équilibrées par un contrepoids et supportent un réflecteur radar et un flash alimenté par des panneaux solaires. Des orins en polyamide et polypropylène et des chaînes relient l'ensemble à un corps-mort en béton armé. Seul le buisson suspendu au flotteur est de fabrication locale.

À la même époque, dans le cadre des accords de pêche conclus avec la France, le Territoire reçoit du Japon, deux canneurs en polyester (16 m de long). Bien que destinées à la formation d'équipages, ces unités sont surtout utilisées pour des missions de contrôle et d'étude. En 1986 et 1987, deux autres unités (20 m de long) sont remises au Territoire, mais l'une est gravement endommagée dès son débarquement et l'autre est employée pour le mouillage des DCP.

◆ Vers une flotte de pêche hauturière

En 1986, à la suite d'indications fournies par des scientifiques américains et français (Orstom), des ligneurs de la côte ouest américaine décident d'évaluer les possibilités offertes par un stock de thons germon (*Thunnus alalunga*) qui s'étend de la mer de Tasman au sud de la Polynésie française, au-delà des limites méridionales de la ZEE aux environs des quarantièmes sud. Sept unités débarquent 750 tonnes de poisson à Papeete durant l'été austral de 1986 et, la saison suivante, 34 unités déchargent 1 554 tonnes.

Cet exemple fait des émules et, dès 1988, alors que les captures commencent à chuter, des armateurs locaux se lancent dans l'aventure. Deux bateaux nord-américains sont achetés par des armateurs locaux ; la première unité, un ligneur de 22 m de long équipé d'un moteur de 365 CV, reste sous pavillon américain, les Affaires maritimes ne jugeant pas ce type d'unité suffisamment sûr pour s'aventurer dans les quarantièmes. D'autres armateurs passent commande à des chantiers locaux d'unités de 16 m de long, considérées elles aussi peu aptes à affronter des conditions de navigation difficiles (BOREL, 1993). De leur côté, les autorités locales proposent de créer une base de pêche dans les îles Australes, mais les coûts de fonctionnement, les difficultés de communications et le caractère saisonnier de la pêche sont considérés comme des facteurs trop contraignants. Néanmoins, afin de répondre à la demande locale, une mission des DOM-TOM soumet en 1989 au gouvernement français un programme de mise sur pied d'une flottille d'une vingtaine de ligneurs polynésiens financés par le Territoire, l'État français et l'Union européenne. Ce programme prévoit la construction de quatre bateaux de 16 m de long destinés aux Marquises et de quatorze unités de 22 à 24 m destinées aux Australes. Deux ligneurs de 25 m de long sont lancés à la fin de 1990 aux chantiers Piriou de Concarneau. Les autres unités doivent être construites sur un nouveau chantier que doit installer la même entreprise à Tahiti. En fait, seules trois unités seront ainsi produites, les autres étant attribuées à un chantier de Fidji, à l'issue d'un appel d'offres lancé par l'Union européenne.

Ce projet est mis à exécution. Au début 1993, seuls quatre ligneurs sont opérationnels, mais leur activité est réduite et ils fréquentent davantage les confins de la ZEE — les Marquises et les Australes — que les quarantièmes.

Parallèlement, les lois de défiscalisation (loi Pons) favorisent le lancement par des sociétés privées de palangriers armés pour la capture de thonidés. Quatre palangriers en polyester de 13 à 16 m de long ont ainsi été construits par le chantier vendéen Bénéteau en 1992. Ces unités, équipées des outils les plus modernes de communication et de localisation, disposent de cuisines et couchettes. Destinées à la capture de thonidés et de poissons à rostre, elles sont

analogues à une autre série d'unités construites pour l'île de la Réunion et doivent travailler dans des secteurs plus éloignés que ceux fréquentés par les « bonitiers » traditionnels.

Un vaste programme privé a été lancé par le groupe Bougal-Marine avec pour objectif les marchés d'Hawaï et du Japon. Il doit consister en une gamme de palangriers en acier de 15 m de long également construits par les chantiers Piriou de Concarneau. Les deux premières unités sortent en 1993 et sont suivies de quatre autres en 1994 et de deux autres en 1995. La neuvième unité est en construction et une dixième est projetée. Les réalisations sont en retrait par rapport à un programme initial ambitieux, qui prévoyait la construction de quarante unités destinées à fréquenter les îles les plus éloignées de l'archipel de la Société jusqu'aux Marquises pour la pêche du thon à la palangre.

À la fin de 1993, deux nouveaux palangriers en polyester de près de 20 m de long ont été livrés par le chantier australien Sea Chrome qui doit en fournir deux autres de 16,50 m de long.

En 1993 également, de petits palangriers de 13,70 m de long ont été achetés à un chantier britannique par des amateurs du Territoire.

Au total, les aides reçues et une embellie conjoncturelle favorisent la multiplication de bateaux de pêche semi-industrielle, ligneurs et palangriers, destinés à exploiter les ressources de la ZEE territoriale. Mais la difficulté à trouver des équipages expérimentés, motivés et disposés à rester plusieurs jours d'affilée en mer, constitue une sérieuse contrainte, sans compter les incertitudes relatives aux stocks disponibles. Il est trop tôt pour effectuer un bilan, mais on peut déjà remarquer que les résultats obtenus sont très largement en deçà des prévisions effectuées.

Réflexions sur cette évolution

L'ÉLARGISSEMENT DE L'ESPACE HALIEUTIQUE : UN PHÉNOMÈNE GÉNÉRALISÉ

Une évolution similaire à celle d'autres territoires et États du Pacifique Sud

Ce phénomène d'élargissement de l'espace de production halieutique à l'intérieur des eaux territoriales traditionnelles puis, après l'instauration des ZEE, jusqu'aux limites de ce nouvel espace, peut être observé dans tout le Pacifique Sud. Des flottes thonières sont basées dans plusieurs États insulaires, mais seuls cinq d'entre eux (Fidji, Kiribati, Papouasie Nouvelle-Guinée, îles Salomon, Vanuatu) ont mis sur pied une flotte industrielle nationale, en association avec des intérêts japonais. Parmi ces pays, les îles Salomon ont consacré une grande partie de leurs efforts à la promotion d'une activité industrielle qui s'est concrétisée sous la forme de deux armements : l'un, réalisé conjointement avec l'important groupe japonais Taiyo, disposait de vingt-deux canneurs et

d'un senneur à la fin des années quatre-vingts. L'autre, de caractère public, était constitué de douze canneurs et de deux senneurs. Des unités artisanales ont également été lancées dans le cadre d'un projet financé par l'Union européenne.

À Fidji, ont été simultanément développées une activité industrielle — illustrée par l'armement Ikea doté de sept canneurs en 1987 — et une activité artisanale caractérisée par la coexistence de pêcheurs d'origine indienne et de propriétaires fidjiens.

À Kiribati, parallèlement à la construction de nouvelles unités artisanales, a également été créée une flottille industrielle composée de canneurs et de deux grands ligneurs de 26 m financés par l'Union européenne.

Au Vanuatu, l'activité de la pêche industrielle thonière, contrôlée par un groupe japonais, a connu une sérieuse baisse des captures qui ont chuté de 15 000 t en 1972 à moins de 5 000 t quinze ans plus tard. Elle a aujourd'hui disparu (BLANCHET, 1991). Dans d'autres territoires, l'accent est plutôt mis sur le développement de la pêche artisanale à l'extérieur des lagons et sur les pentes externes des îles ou dans les parages de monts sous-marins.

Une politique conduite dans l'ensemble des DOM-TOM

Des programmes de construction de nouvelles unités ont été lancés à une échelle plus modeste dans les autres TOM du Pacifique. En Nouvelle-Calédonie, après l'échec d'un armement de grands palangriers (d'environ 50 m de long), des unités plus petites (entre 13 et 19 m de long) ont été mises en service au début des années quatre-vingt-dix. En 1993, est entrepris un programme de construction de palangriers de 16 m de long. Le premier arrive en fin d'année et le quatrième en janvier 1995 (ce sera la dernière unité lancée par le chantier Vergoz de Concarneau avant son dépôt de bilan). Ces unités sont destinées à capturer des espèces démersales de grande profondeur sur les pentes du récif ou sur les monts sous-marins qui parsèment la ZEE de Nouvelle-Calédonie. Un programme de construction de quatre palangriers est aussi envisagé à Wallis et Futuna. Une importante flottille de palangriers est également développée à la Réunion, département d'outre-mer français. Les unités varient de 13 à 25 m de long, sont en polyester ou en aluminium et incluent même un catamaran. Une partie de la flottille doit son origine à une vaste opération de défiscalisation : c'est le cas de l'armement Compagnie des Longliners (anciennement Viking Ocean) qui comprend une dizaine d'unités venues de métropole entre 1992 et 1994 dont seulement la moitié sont vraiment opérationnelles. L'autre partie s'est redéployée sans grand succès à Djibouti et Madagascar. Depuis le début de 1992, des unités artisanales sont venues se joindre à deux palangriers appartenant à une société privée. Ces bateaux sont tous destinés à capturer de grands pélagiques de surface, en particulier les poissons à rostre qui transitent dans les parages de l'île de la Réunion.

LES MOTIVATIONS DE CES POLITIQUES

La volonté des États côtiers d'exploiter leur ZEE

La création d'une zone économique exclusive s'étendant à 200 milles des côtes en février 1978 a dessiné un nouvel espace maritime, dont les limites ont vite été précisées et cartographiées. Le sentiment subjectif de possession qu'éprouvent les Polynésiens à l'égard des eaux qui les environnent se trouve conforté par cette nouvelle législation. Il apparaît pour les responsables du Territoire et certains pêcheurs comme un but à atteindre, comme une nouvelle frontière.

La ZEE devenant un espace soumis à l'autorité de l'État, les unités de pêche hauturières naviguant sous un pavillon étranger doivent se soumettre à certaines conditions pour être autorisées à y poursuivre leurs activités. Il s'agit essentiellement de palangriers asiatiques originaires du Japon, de la Corée du Sud et de Taiwan. Non reconnu par l'ONU, ce dernier État ne peut conclure des accords de pêche avec la France et ses flottilles se voient reléguées dans les eaux internationales. Au contraire, le Japon signe régulièrement des accords de pêche depuis 1979, malgré quelques interruptions liées à des problèmes de négociation à la fin des années quatre-vingts. À l'origine, les contreparties sont exclusivement financières mais le Territoire, qui ne les perçoit pas directement, se montre plus intéressé par une coopération économique et technique. À partir de 1983, il obtient que les droits de pêche diminuent et, en compensation, reçoit des unités de pêche, des bouées DCP, des conteneurs frigorifiques et un appui pour la formation de stagiaires. La Corée du Sud conclut également des accords de pêche avec le Territoire à partir de 1981. Mais, à la différence du Japon, ces arrangements n'incluent pas de prestations de coopération scientifique et technique et obligent les armateurs coréens à débarquer une partie de leur cargaison à Papeete, en prévision de la base thonière que le Territoire entend y créer³.

³ Une des raisons de ce développement tient au désir de la collectivité française d'exploiter son immense domaine maritime. L'État n'hésite cependant pas à passer des accords de pêche avec des pays comme la Corée ou le Japon. Cela lui permet de bénéficier de compensations financières et de diversifier ses relations avec ces deux pays riverains du Pacifique. Dans le même temps, il considère avec méfiance les largesses du Japon en matière de coopération, souhaitant ne pas se trouver concurrencé dans ce domaine et tenant à continuer à apparaître comme le principal pourvoyeur d'aide dans les DOM-TOM.

Considérations stratégiques et politiques de pêche se trouvent souvent liées et cette liaison se vérifie dans le Pacifique Sud. Les flottes thonières américaines, qui continuaient de fréquenter les ZEE des micro-États insulaires sans acquitter de droits au début des années quatre-vingts, ont dû s'incliner devant les pressions de ces États, lorsque les intérêts stratégiques américains ont été considérés comme menacés par la conclusion en 1985 d'un accord de pêche entre le Kiribati et l'URSS. Deux ans plus tard, ce sont les Japonais qui ne sont pas jugés assez coopératifs et doivent faire des concessions supplémentaires pour continuer à intervenir dans la zone.

La volonté d'exploiter les ZEE est générale chez les États côtiers qui en ont les moyens. Dans le Pacifique, c'est le cas de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de la Malaisie, des Philippines, du Canada, du Mexique ou du Chili, sans parler des pays qui disposent de grandes flottes industrielles hauturières (USA, Japon, Corée du Sud, Taiwan). Le nouveau droit de la mer — concrétisé par la convention de Montego Bay, qu'ont ratifiée la plupart des États entre 1982 et 1994 — prévoit l'obligation pour les États côtiers, qui ne peuvent exploiter toutes les ressources de leur ZEE, d'autoriser les flottes hauturières étrangères

à y travailler. Dans les faits, cette obligation n'est guère respectée et la plupart des États tentent d'abord d'exploiter eux-mêmes leur zone, puis favorisent la création d'entreprises conjointes et, en dernier recours, permettent à des flottes étrangères d'y accéder, au terme d'accords prévoyant une contrepartie financière ou en nature. Cette volonté de développer une activité de pêche nationale n'est pas toujours justifiée d'un strict point de vue économique, mais peut l'être par des considérations de caractère politique et social (CUNNINGHAM et WHITMARSH, 1994).

En Polynésie française, l'État et le gouvernement territorial partagent cette ambition et rencontrent un écho favorable auprès de la population, que séduit la perspective d'un renouveau de sa grandeur maritime passée. Mais ces aspirations ne semblent pas prêtes de se concrétiser, si on en juge par la faible proportion d'embarcations côtières qui sortent régulièrement et le petit nombre d'unités travaillant loin de leurs bases. Il faudrait une motivation plus forte que celle qui prévaut aujourd'hui dans un territoire où la logique de développement est plus commerciale qu'industrielle, plus exogène qu'endogène.

Une politique de débouchés pour des chantiers métropolitains en crise

Aux considérations d'ordre stratégique, s'adjoint le désir de trouver des débouchés pour une construction navale française en crise. Les programmes de lancement de nouvelles unités défiscalisées ou non ont apporté un sérieux ballon d'oxygène à des chantiers bretons (Piriou et dans une moindre mesure Vergoz à Concarneau) et vendéens (Bénéteau et accessoirement Océa). Le contexte de ces dernières années ne leur a pas en effet été favorable. Le nouveau plan de limitation des flottilles qu'a adopté en 1988 l'Union européenne — le précédent plan d'orientation annuelle (POP) n'ayant guère eu d'application concrète en France — a été marqué par la création de permis de mise en exploitation (PME), qui est venue donner un coup d'arrêt à la construction de nouvelles unités. Les chantiers nationaux, qui avaient connu un regain d'activité avec la modernisation de la flotte de pêche artisanale française, se sont retrouvés en situation difficile et nombre d'entre eux ont dû déposer leur bilan. La construction d'unités destinées aux DOM-TOM a largement contribué à la sauvegarde des entreprises qui ont pu bénéficier des commandes de l'État.

Destinée à stimuler les investissements dans les DOM-TOM, la loi Pons (1986) favorise les opérations de défiscalisation dans le cadre d'investissements effectués sous forme de quirats déductibles d'impôts. Elle a incité des spécialistes de montages financiers à élaborer des projets de financement de bateaux. Parmi les opérations de ce genre, on peut noter l'installation de la Compagnie des Longliners (ex-Viking Océan) à la Réunion, de Bougal en Polynésie française ou de Navimon-Arpecal en Nouvelle-Calédonie. La logique financière primant, il n'est pas surprenant que certains de ces armements rencontrent des difficultés économiques. Il est encore trop tôt pour analyser les deux dernières opérations, mais la plus ancienne, Viking Océan, a connu de sérieux déboires et se trouve toujours dans une situation délicate. Une mobilisation des acteurs

institutionnels locaux — désireux de ne pas ternir l'image de l'activité palangrière à la Réunion — a permis, en dépit de la méfiance des artisans, de redresser la situation dans le courant de l'année 1994, mais la situation de l'armement reste fragile.

LES DIFFICULTÉS D'UNE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT

En dépit des incertitudes qui caractérisent le développement d'une activité hauturière, l'évolution de la pêche dans le Territoire semble bien valider un modèle d'exploitation centré sur Tahiti et procédant par un élargissement progressif de l'espace de production halieutique. On pouvait penser que ce modèle pouvait être transposé dans d'autres archipels et îles plus proches des ressources, mais l'emprise et le rôle joué par Tahiti rendent la chose difficile.

Si l'on considère les marchés, en dehors de Papeete, seul celui d'Uturoa, sur l'île de Raiatea a une certaine importance. Le port de cette agglomération est aussi une base secondaire de bonitiers et de *poti-marara*, mais leur nombre reste réduit en comparaison des unités opérant à partir de Tahiti. Une partie des captures y est d'ailleurs acheminée par bateau.

La prise en considération de facteurs comme l'immensité du territoire maritime, la volonté d'accéder aux ressources thonières du grand Sud et la dispersion des îles sur le Territoire ont amené les autorités locales à engager une réflexion sur la création de centres secondaires. C'est ainsi qu'ont été envisagées deux bases de pêche l'une au sud, aux Australes (cf. *supra*), l'autre au nord, aux Marquises.

Le projet des Australes visait à éviter aux unités basées à Papeete le retour à leur port d'attache au terme de chaque campagne dans les quarantièmes, ce qui aurait représenté pour les pêcheurs une économie de temps et de coûts. La brève durée de la saison de pêche sous ces latitudes et l'incertitude concernant les stocks ont contribué à l'abandon d'un projet coûteux en termes d'investissement et de fonctionnement.

Les autorités ont préféré focaliser leurs efforts sur les Marquises, qui bénéficient de conditions climatiques plus favorables et se situent dans des zones de pêche plus faciles à contrôler. Séduisante dans son principe, cette réalisation se heurte à des incertitudes en matière financière et à la difficulté de trouver des équipages disponibles pour des sorties régulières, sans parler des réticences de la population locale devant cette incursion extérieure (BLANCHET, 1990).

UN ESPACE DE COMMERCIALISATION RÉDUIT

Un marché intérieur limité

Les quelque 200 000 habitants de Polynésie française, en dépit de leur fort pouvoir d'achat constituent un marché intérieur modeste en regard de l'importante flottille qui se met en place. Le tourisme peut contribuer à développer ce marché comme, à Bora-Bora, il a favorisé la pêche côtière à la daurade

coryphène (*mahi-mahi*). Le nombre de *poti-marara* y est passé de 4 à 40 en quelques années et cette croissance est imputable à la demande des hôtels de l'île qui sont prêts à payer un bon prix pour ce type de poisson. Toutefois, la Polynésie française n'est pas Hawaï et le nombre de touristes y reste inférieur à 200 000 par an contre 6 millions dans l'archipel américain.

Il convient également de signaler l'importance des importations de poissons, effectuées à plus de 90 % sous forme de conserve et à destination des catégories de population les plus pauvres rebutées par le cours élevé du poisson frais.

Des difficultés d'exportation

Inversement, l'exportation se révèle difficile car le Territoire se caractérise par un niveau de vie et des coûts de production élevés et se trouve dans une zone où les pays voisins sont plus pauvres et plus compétitifs. Ce problème est commun à la plupart des DOM-TOM français, situés en zone tropicale. Ainsi les vivaneaux (*Lutjanus* sp.) de Guyane se trouvent concurrencés dans les hypermarchés de Fort-de-France à la Martinique par des espèces similaires en provenance du Venezuela et même d'Indonésie. Hawaï, qui exporte ses produits sur les marchés européens, constitue néanmoins un contre-exemple qui prouve que ce genre d'opération n'est pas impossible.

À ces difficultés, liées au peu de compétitivité des produits, s'ajoutent des problèmes de transport. Le succès de commercialisation à partir d'Hawaï s'explique également par les possibilités d'exportation en frais vers les côtes de Californie ou même du Japon, plus proches et fréquemment desservies.

Conclusion

Le terme même de Polynésie française évoque la double appartenance du Territoire à l'ensemble régional du Pacifique Sud et à la lointaine nation européenne que constitue la France. La politique menée en matière de pêche répond à la fois aux objectifs de la puissance de tutelle — exploiter son immense domaine maritime et fournir des débouchés à ses chantiers navals en crise — et du Territoire, soucieux comme les autres ensembles insulaires du Pacifique Sud, de diversifier ses activités, d'exploiter ses ressources marines vivantes et, dans la mesure du possible, de gérer lui-même sa ZEE. Les deux politiques se rejoignent dans une même volonté de mieux exploiter l'espace maritime polynésien.

Mais si la majorité des pêcheurs se félicitent des moyens mis à leur disposition qui flattent leur fibre maritime ancestrale, ils répugnent à se lancer dans des activités hauturières suivies qui ne correspondent pas à leur mode de vie habituel et les contraignent à des absences longues et répétées. Beaucoup de pêcheurs côtiers s'inquiètent aussi des risques d'engorgement du marché liés à la multiplication des unités et aux difficultés de vente engendrées par des coûts de production peu compétitifs.

L'extension de l'espace halieutique se fait aujourd'hui en direction des Marquises où viennent d'être créées une base avancée et des flottilles destinées à approvisionner le marché ou les entrepôts de Papeete. On peut craindre que la limite des ressources, l'étroitesse du marché intérieur et le manque de compétitivité vis-à-vis de l'extérieur ne viennent entraver la poursuite de ce mouvement.

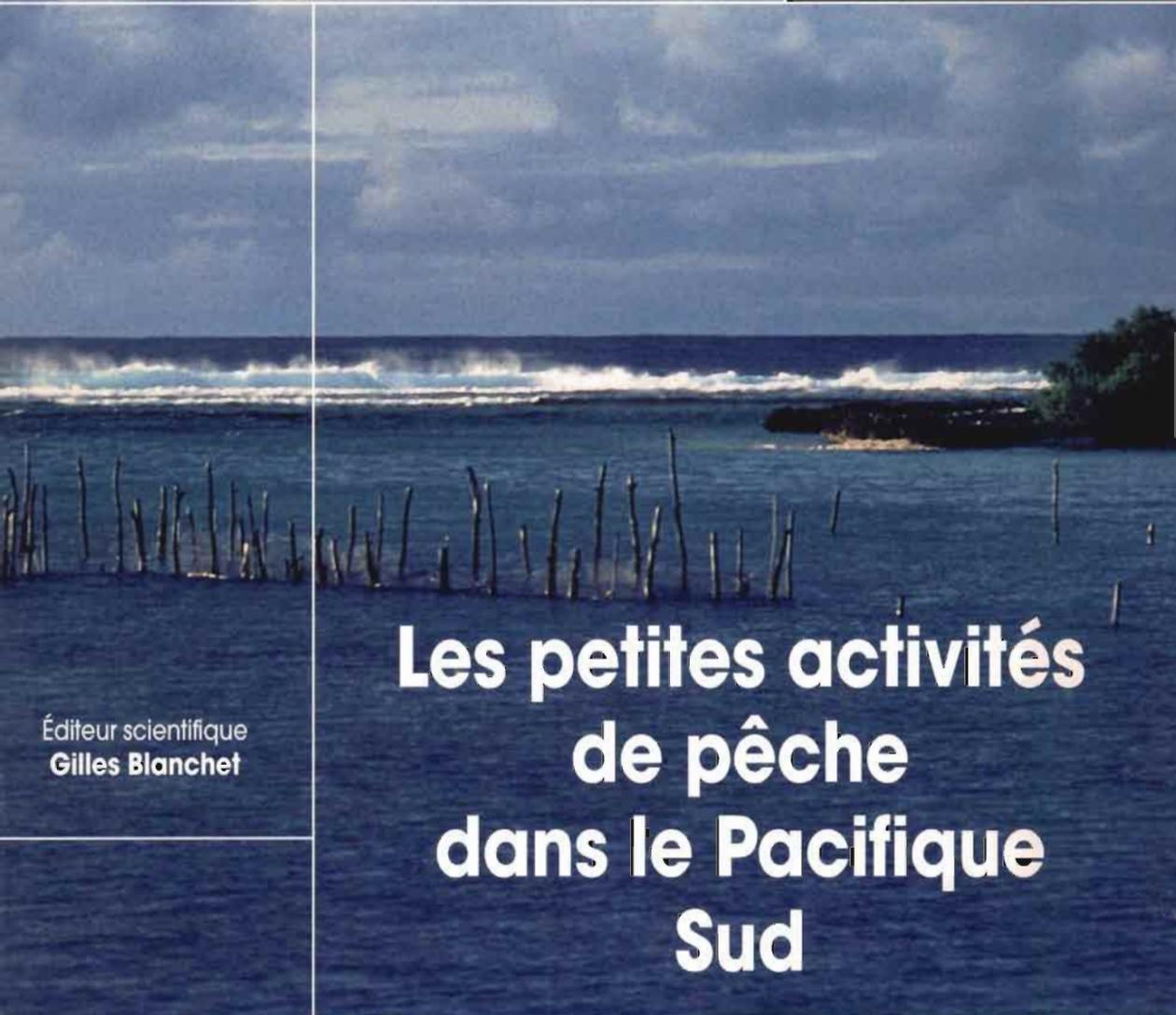
Mais ce n'est pas l'objet de cet exposé qui, en se focalisant sur les embarcations et leurs déplacements, s'attache à mettre en évidence un processus d'élargissement progressif de l'espace de production halieutique. Au-delà de la description, il est nécessaire d'analyser cette évolution et c'est alors que la démarche du géographe, comme l'ont récemment souligné Chaussade ou Corlay⁴, pourra utilement être épaulée par une démarche interdisciplinaire qui viendra éclairer les autres facettes de la réalité.

⁴ Séminaire de l'URA 904 du CNRS, Nantes, avril 1995.



Références bibliographiques

- BAILLY (A.), BÉGUIN (H.), 1993 - *Introduction à la géographie humaine*. Paris, Masson, 192 p.
- BLANCHET (G.), 1987 - « Panorama des embarcations de pêche en Polynésie française ». In : *La Pêche maritime*, n° 1309 : 307-311.
- BLANCHET (G.), 1990 - *Nuku Hiva et la base de pêche de Taiohae*. Tahiti, Orstom, 38 p.
- BLANCHET (G.), 1991 - « La pêche artisanale dans les économies insulaires du Pacifique Sud ». In : *Journal de la Société des Océanistes*, 92-93, 1 et 2 : 105-118.
- BLANCHET (G.), BOREL (G.), 1988 - « The 'Poti Marara' or the success of a small Fishing-boat fitted to needs ». In : *Proceedings of the World Symposium on Fishing Gear and Fishing Vessel Design*, St John's Newfoundland, Canada : 244-248.
- BLANCHET (G.), BOREL (G.), PAOAAFAITE (J.), 1987 - *Petite construction navale et pêche artisanale en Polynésie française*. Tahiti, Orstom, Notes et Documents d'océanographie n° 34, 99 p.
- BOREL (G.), 1987 - « Pêche artisanale et construction navale en Polynésie française ». In : *Noroi*, n° 133-135, janvier-septembre : 347-383.
- BOREL (G.), 1990 - *La conquête de l'espace maritime en Polynésie française*. Thèse de doctorat. UFR de géographie de Nantes, 437 p.
- BOREL (G.), 1993 - « L'exploitation des ressources halieutiques ». In : *Atlas de Polynésie française*, Paris, Orstom, planches 86-87.
- BRUNET (R.), FERRAS (R.), THÉRY (R.), 1993 - *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*. Paris, La Documentation française/Reclus, 520 p.
- CABANNE (C.) et al., 1992 - *Lexique de géographie humaine et économique*. Paris, Dalloz, 449 p.
- CHABANNE (J.), 1981 - La pêche thonière en Polynésie française - État actuel et perspectives. *La Pêche maritime* n° 1245 : 745-751.
- CHAUSSEADE (J.), 1994 - « L'espace halieutique : son évolution. L'espace vécu des marins-pêcheurs ». In : *Géographie sociale*, 1984 - 1 : 98-101.
- CORLAY (J.-P.), 1979 - « La notion d'espace halieutique : proposition méthodologique d'étude à partir de l'exemple danois ». In : *Noroi*, n° 104, octobre-décembre : 449-466.
- CUNNINGHAM (S.), WHITMARSH (D.), 1994 - « Coastal State Fisheries Management : fleet development versus trade in fisheries services ». In : *Actes de la sixième conférence de l'Association internationale d'économie des pêches*, juillet 1992, Ifremer.
- DOUMENGE (F.), 1965 - *L'homme dans le Pacifique Sud*. Paris, Société des Océanistes, n° 19, thèse de lettres, 635 p.
- GONZALES-MENDOZA (R.), 1987 - La conception intégrale des navires de pêche : une nouvelle approche. *Équinoxe*, n° 14, avril-mai : 19-26.
- MEURIOT (J.), 1986 - *La flotte de pêche française de 1945 à 1983. Politiques et réalités*. Brest, Ifremer, 182 p.
- MORGAN (J.R.), 1989 - « Marine Regions ; myth or reality ? » In : *Ocean and Shoreline Management* 12 : 1-21.
- ROUGERIE (F.), WAUTHY (B.), 1986 - « Le concept d'endo-upwelling dans le fonctionnement d'atolls-oasis ». In : *Oceanologica*, vol. 9 n° 2 : 133-148.
- SALVAT (B.), 1978 - *Les ressources marines vivantes du Pacifique Sud passées, actuelles et futures*. Papeete, Imprimerie officielle.



Éditeur scientifique
Gilles Blanchet

Les petites activités de pêche dans le Pacifique Sud

IRD
Éditions



Sommaire	5
Avant-propos	7
Gilles BLANCHET	
Présentation (français-anglais)	11
Gilles BLANCHET	

Facteurs de changement et politiques de développement

Pêches pré-européennes et survivances en Polynésie française	27
Éric CONTE	
Pêche et pêcheurs aux îles Tonga : facteurs sociaux et culturels de changement	41
Marie-Claire BATAILLE	
Développement et extension de l'espace de pêche en Polynésie française	63
Gildas BOREL	
L'homme et la mer à Wallis et Futuna	83
Frédéric ANGLEVIEL	
La petite pêche villageoise à Vanuatu : bilan d'un recensement	93
Gilbert DAVID	
Pêcheurs kanak et politiques de développement de la pêche en Nouvelle-Calédonie	119
Isabelle LEBLIC	

Réflexions à partir d'études de cas

La pêche autour des dispositifs de concentration de poissons à Vanuatu	145
Espérance CILLAUREN	
Les lacs de Riiki. Réflexions sur une aquaculture traditionnelle à Nikunau (Kiribati).	161
Jean-Paul LATOUCHE	
Pêcheur ou agriculteur ? Le compromis communautaire de Mitiaro aux îles Cook	175
Jean-Michel CHAZINE	
La pêche au grand filet à Tahiti. La tradition à l'épreuve du changement	185
Gilles BLANCHET	
Bibliographie	203
Résumé	207
Summary	208
Liste des auteurs	209