

Panorama des embarcations de pêche en Polynésie française

par Gilles BLANCHET (x)
Docteur en sciences économiques

Le développement de l'agglomération de Papeete et l'installation du Centre d'expérimentation du Pacifique (CEP) ont entraîné au début des années 60 une augmentation rapide de la consommation des produits de la mer et une surexploitation grandissante des ressources lagunaires de Tahiti. L'accroissement des revenus et une conjoncture porteuse ont permis aux pêcheurs d'intensifier leur effort et de s'équiper pour aller chercher au large les poissons qu'ils ne trouvaient plus dans leur environnement immédiat. Il a fallu parallèlement organiser l'approvisionnement de l'agglomération urbaine à partir des îles extérieures les plus proches, les îles sous le Vent et surtout les Tuamotu.

Aujourd'hui, les circonstances sont moins favorables. La production de poissons de récif et de lagon en vente sur les marchés municipaux, qui provient pour les trois quarts des Tuamotu, stagne depuis plusieurs années. Celle des poissons du large plafonne aussi, malgré une diversification des prises qu'illustrent les captures d'espadons et de coryphènes

venues s'ajouter à celles des thonidés. Avec un millier de tonnes et à peu près la moitié du poisson local commercialisé, la part de Tahiti fléchit en valeur relative et se maintient en valeur absolue. Ce caractère peu évolutif découle, moins de la demande, qui reste ferme et s'oriente vers des produits importés, que de la raréfaction des ressources et d'une conjoncture déprimée. Depuis 1975, les coûts de production connaissent un renchérissement important et il est de plus en plus difficile de les répercuter sur des prix de vente déjà élevés. La concurrence accrue entre pêcheurs plus nombreux joue dans le même sens et les pousse à renforcer la puissance de leurs embarcations pour arriver les premiers sur les lieux de pêche et les premiers sur les marchés pour y vendre leurs captures au meilleur prix.

Une évolution contrastée

Ces données forment la toile de fond de l'évolution de la pêche et de celle des embarcations de pêche dont la gamme s'étage de la pirogue au bonitier. Petits bateaux en bois de moins de 10 tonnes, les bonitiers consti-

tuent dès le début des années 50 une véritable flottille qui se livre à la pêche aux thonidés au large des côtes en utilisant la technique traditionnelle de la canne sans appât munie d'une leurre en nacre. De 1963 à 1971, leur nombre croît de 34 à 89 unités et, dans le même laps de temps, leur longueur moyenne s'élève de 9 à 10 m et la puissance de leurs moteurs passe de 75 à 205 ch. Cette évolution est encouragée par une politique de crédit particulièrement favorable de la Société de crédit de l'Océanie (Socredo) qui fait office de banque de développement et dont les prêts à taux réduit (6 %) représentent les deux tiers, voire la totalité du prix de l'embarcation armée pour la pêche.

Au cours des années 70, la tendance s'accroît. En 1976, le nombre des bonitiers en fonction se chiffre à 137 et leur puissance moyenne à 225 ch mais le contexte de crise et la hausse brutale des coûts freinent ce mouvement et les embarcations en activité ne sont plus que 116 en 1979 et 105 en 1982. La concurrence pousse toujours à l'amélioration de leurs performances qui est obtenue par le passage à des moteurs turbo-compressés à

(x) Economiste à l'ORSTOM

LE CREDIT COOPERATIF

par tradition au service des professionnels
de la pêche maritime
et de ses industries annexes,
vous offre les financements privilégiés
adaptés à vos besoins.

Service
entreprises
maritimes



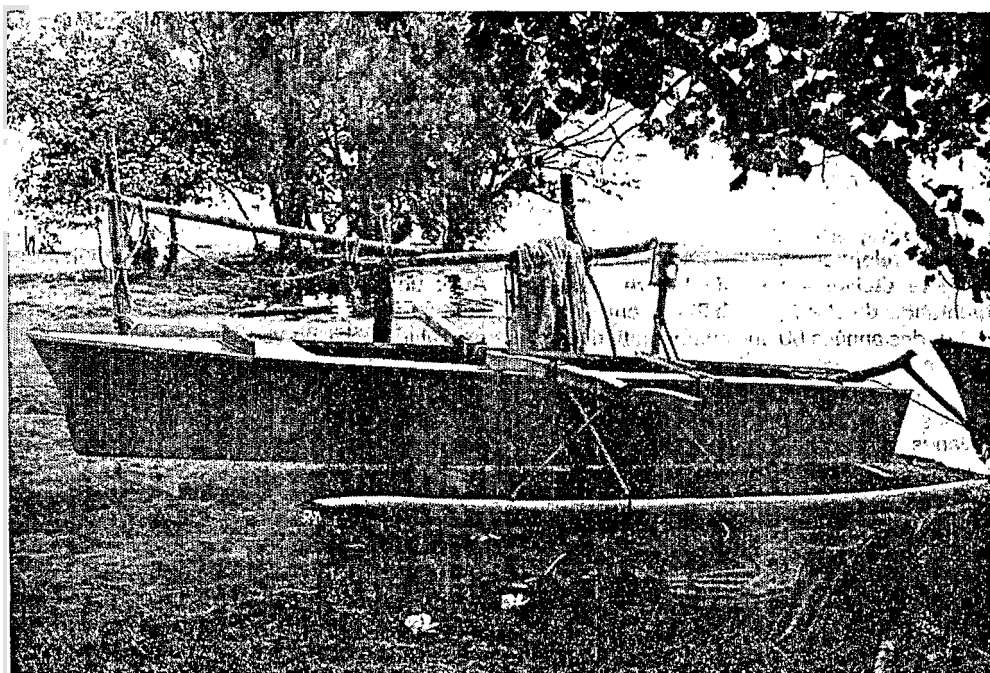
Parc de la Défense
33, rue des Trois Fontanot - BP 211
92002 Nanterre cedex - T (1) 47.24.86.99

vitesse accrue et à consommation moindre. La diminution du prix du carburant en 1983 et en 1985 entraîne une reprise de la course à la puissance que facilitent une politique de subventions et de soutien des prix et l'indemnisation rapide des unités détruites par les cyclones de 1983. En 1984, sortent les premières embarcations de 12 m de long, équipées en moteurs de plus de 300 ch. Elles sont plus rapides mais aussi plus coûteuses et moins rentables, avec une capacité de prise inchangée. A la fin de 1985, la flottille en activité se monte à 123 unités contre 99 l'année précédente, mais la production par embarcation n'est plus que de 7,8 t/an contre 10,5 t/an en 1972 et 16,5 t/an en 1986 (1).

Les pirogues, qui n'avaient pas connu de modification sensible jusqu'au milieu des années 60, se sont elles-mêmes adaptées à une conjoncture changeante. Leur longueur oscille généralement entre deux brasses et demie et quatre brasses (4 à 6 m) et elles sont équilibrées sur la gauche par un balancier. Effilées à leurs extrémités, elles ont de 50 à 60 cm de large dans leur partie centrale et le fond arrondi. Elles sont creusées dans des troncs d'arbre locaux tels que l'uru (arbre à pain), le vi (manguier), le mara (*Nauclaea forsteri*) et le purau (*Mibiscus tiliaceus*). Le balancier est formé d'un flotteur en purau, léger et résistant, aux bouts profilés dont l'un arrive au niveau de l'étrave et l'autre se termine en deçà de l'embarcation pour faciliter les manœuvres. Le flotteur est relié au corps de la barque par un bras robuste et rigide à l'avant et un autre plus frêle et flexible à l'arrière de manière à absorber le choc des vagues sans compromettre la solidité de l'ensemble. Chaque bras est fixé à la pirogue par un cordage qui le rend solidaire de son empoutrement transversal et de ses bordés; il l'est au flotteur par un entrecroisement de fils de fer à béton ou des fragments de tuyaux galvanisés qui prennent appui et à la fourche desquels il est arrimé par un autre cordage ou des lanières de caoutchouc découpées dans de vieilles chambres à air.

Le modèle le plus proche de la tradition est une embarcation de trois brasses qui permet à un ou deux hommes de pêcher dans le lagon ou au bord du récif. Selon de vieux constructeurs, sa forme se serait modifiée au fil des ans pour devenir moins large et plus allongée. En sont toujours fabriqués deux modèles destinés, l'un à demeurer dans le lagon, l'autre à

(1) Il faut tempérer ce résultat en précisant qu'il ne s'agit pas d'une moyenne et que la fabrication la plus dynamique de la flotte basée à Papeete obtient des résultats très supérieurs, de l'ordre de 15 t/an par unité.



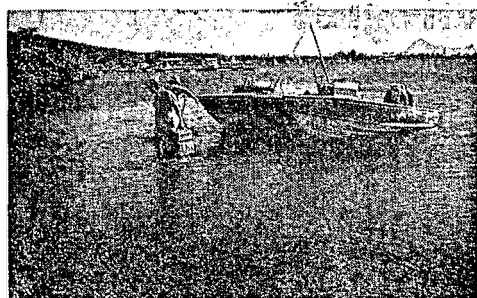
Les pirogues se sont adaptées à une conjoncture changeante

évoluer dans un mer plus formée. Dans ce cas, la coque est réhaussée par des bordés plus importants et relevée à l'avant et à l'arrière pour mieux affronter la houle et virer plus rapidement. Selon la règle coutumière des trois tiers, la partie centrale est plate et les parties avant et arrière se relèvent progressivement. La pirogue de lagon a des bordés moins hauts et un fond pratiquement horizontal, ce qui lui confère plus de stabilité dans des eaux peu agitées et facilite ses déplacements au milieu des pinacles coralliens qui affleurent à la surface.

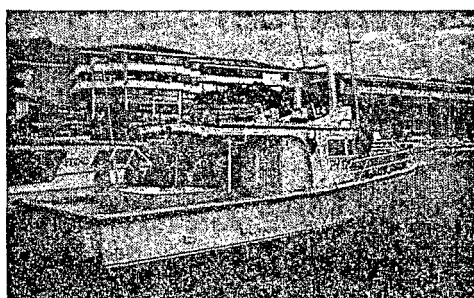
De même que les pirogues à voile de haute mer ont disparu dans les années 50, les pirogues creusées de plus de quatre brasses ne se trouvent plus guère que chez les pêcheurs d'ature (chinchards) qui utilisent des sennes de plusieurs centaines de mètres de long pour capturer les poissons migrateurs qui viennent le soir se réfugier à l'intérieur des passes, au débouché des rivières. Ces pirogues, d'une longueur de 6 à 9 m, se raréfient du fait de la difficulté de trouver des troncs de grandes dimensions, du fait aussi du coût de leur fabrication et de leur lourdeur qui les rend peu manœuvrantes. Elles sont efficacement concurrencées par des pirogues en contreplaqué plus légères et mobiles, plus faciles à

construire et capables de supporter de lourdes charges. Leur prix est de moitié inférieur pour une longueur de 6 m et encore plus compétitif pour des tailles supérieures. Apparues au début des années 60, elles se sont développées à partir de 1965 avec l'emploi de moteurs hors bord qui leur permettent d'aller plus vite et plus loin que les pirogues classiques. Elles se sont généralisées en même temps que les moteurs dont le réseau commercial s'est étendu dès que les pêcheurs ont pu obtenir des facilités de crédit pour s'en procurer à travers les sociétés de caution mutuelle mises en place à partir de 1976.

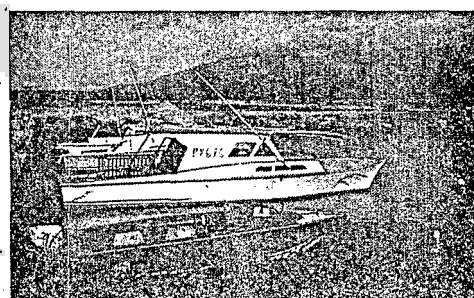
Les facteurs qui ont entraîné le développement des pirogues en contreplaqué ont aussi favorisé celui des « speedboats » réalisés dans le même matériau et dont le modèle serait dérivé d'un bateau de plaisance répandu en Floride dans les années 50. Longs de 12 à 24 pieds (3,60 à 7,30 m), souvent semi-pontés et parfois dotés d'une cabine, ces canots sont propulsés par un moteur hors bord dont la puissance varie selon qu'ils sont utilisés pour la pêche ou la plaisance, la promenade ou le transport onéreux. On les trouve surtout dans les îles sous le Vent et dans les atolls des Tuamotu Gambier où, sous l'appellation de kau, ils constituent l'embarcation la plus ré-



Retour de pêche en poti marara



Bonitier polyvalent



Un poti marara et un bonitier

pandue en l'absence sur place de bois de construction.

Dans les Iles sous le Vent et dans les Iles du Vent, s'est développée une version particulière de speedboat, le poti marara (2), caractérisé par une forme plus hydrodynamique et l'installation à l'avant d'un kiosque où se tient le conducteur. La pêche au marara (poisson volant) se pratique de nuit. Le pêcheur manœuvre d'une main et de l'autre tient une épuisette qui lui sert à capturer les poissons. Pour les attirer, il porte sur la tête un casque à l'avant duquel est fixée une puissante lampe torche qui est alimentée depuis l'embarcation par un petit groupe électrogène. Les premiers bateaux de ce type, propulsés par des moteurs de moins de 10 ch, ont fait leur apparition dans les années 50 et sont alors montés par deux personnes, un conducteur et un pêcheur. Au début des années 60, un pêcheur a l'idée d'installer un manche à balai qui permet à la même personne de pêcher et d'orienter l'engin. Cette innovation se généralise rapidement et donne naissance à une embarcation, de 12/13 pieds (4 m environ) à fond presque plat, dotée d'un moteur de 10 à 15 ch et d'un poste de commande à l'avant. Le système de barre franche est perfectionné et popularisé par un autre pêcheur qui reste aujourd'hui le principal constructeur de ce type de bateau.

La raréfaction des prises dans le lagon, l'augmentation de la concurrence et les facilités d'équipement entraînent une surenchère et une augmentation concomitante de la puissance et de la taille du poti marara. Le moteur passe de 35/40 ch à la fin des années 60 à 50/85 ch dix ans plus tard tandis que la coque s'allonge à 14/15 pieds (4,50 m). En 1978, s'amorce une nouvelle évolution : l'embarcation atteint 18/19 pieds (5,50 à 5,80 m) et sa forme se modifie. Le profil en V de la quille s'accroît pour lui donner un comportement plus marin et la proue se relève pour lui permettre de plus facilement déjauger. Ces changements se justifient par une réorientation de la pêche vers la daurade coryphène, capturée en haute mer au terme d'une course poursuivie et vendue à des prix rémunérateurs aux hôtels et supermarchés qui la destinent à une clientèle de touristes et d'expatriés. Une réglementation adaptée autorise aujourd'hui les poti marara à s'éloigner à 15 milles des côtes, pour peu qu'ils aient subi des tests d'insubmersibilité.

On se trouve, en définitive, devant deux types d'embarcations, l'une adaptée à la pêche au poisson volant dans le lagon ou près du récif, l'autre capable d'affronter une mer formée et d'y pêcher le coryphène aussi bien que la bonite ou le thon. L'évolution ne semble pas close. Depuis 1984, des pêcheurs préoccupés de rentabiliser leur activité s'orientent vers une embarcation intermédiaire de 16/17 pieds (5 m environ) mue par un moteur de 50 ch et pouvant pratiquer une pêche polyvalente. En 1986, cette tendance semble remise en question.

(2) Le terme tahitien de poti désigne les bateaux autres que les pirogues et celui de marara les poissons de la famille des Exocoetidae. Les autres bateaux à moteur hors bord ou poti matini tapiri sont couramment appelés speedboats.

chantier aluminium labbé

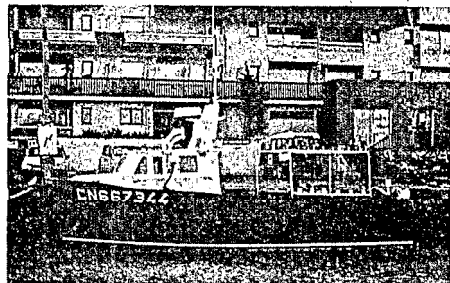
(châtiers aluminium de Normandie)

CONSTRUCTIONS NAVALES

Pêche et Servitude jusqu'à 20 mètres

coque nue ou bateau fini

Rue de l'Entre-Deux Rochers
Donville-les-Bains 50350
GRANVILLE Tél. 33.90.77.34.



Débarlant 12 mètres

tion par une nouvelle baisse du prix du carburant et une extension de la politique d'aide menée en la matière.

Un effort d'encadrement

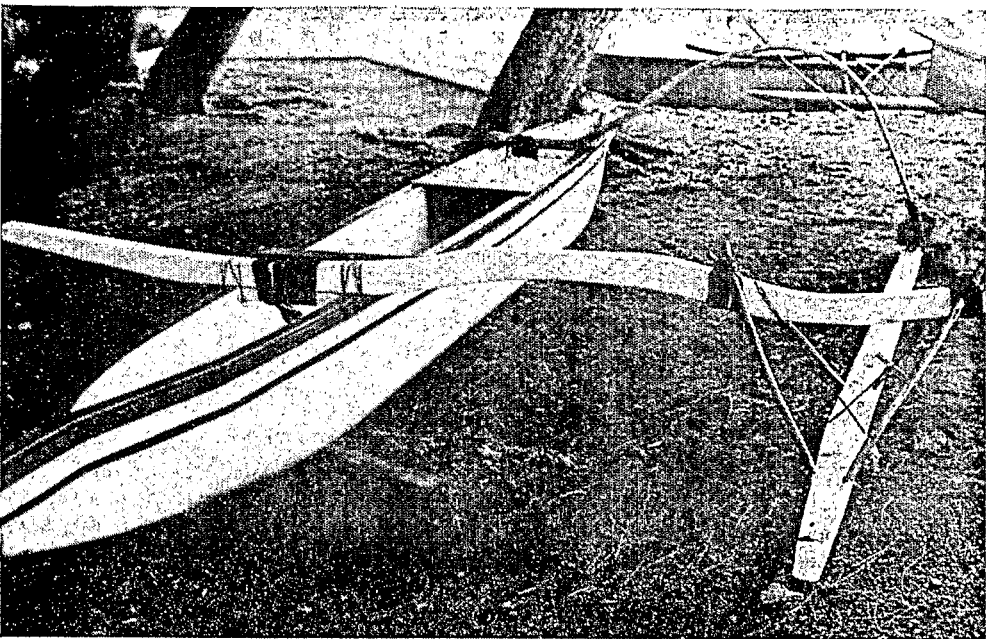
Depuis longtemps, en effet, les responsables administratifs s'efforcent d'orienter l'évolution de la pêche par une politique de soutien appropriée. Dans les années 60 et dans la première moitié des années 70, ils se préoccupent surtout de promouvoir une pêche industrielle à base de techniques et de méthodes plus productives. Ils prônent pour cela la construction de navires expérimentaux de taille moyenne, susceptibles d'entraîner une industrialisation progressive de la pêche artisanale « dont les moyens et le développement attendu sont modestes » (Le Noan, 1968). A la suite d'une mission effectuée en 1959 (Castel-Angot), le Fides suggère l'étude d'un navire expérimental qui serait construit et acheté en métropole et, après essais sur le terrain, reproduit dans les chantiers territoriaux. Deux ans plus tard, une nouvelle mission (Angot-Moal) précise la conception générale de ce

navire qui aurait une douzaine de mètres de long, un moteur de 90 à 100 ch, une vitesse de 9 nœuds et une autonomie de 10 jours. Armé par quatre hommes et aménagé pour la pêche à la ligne ou palangre flottante, il aurait une coque à bouchain vif, un tableau arrière carré et 12 m³ de cales à poissons isolées pour pouvoir servir de viviers. Ce projet ne voit pas le jour, probablement en raison du coût et de l'incertitude que représente la construction d'une unité nouvelle expédiée par cargo en Polynésie pour y être testée.

En 1968, une étude sur le développement de la pêche préconise au nouveau la construction d'un navire expérimental long, cette fois, de 17,50 m et jaugeant 40 tonnaux, doté d'un moteur de 160 ch et d'une cale réfrigérée de 30 m³, il pourrait être armé par dix hommes d'équipage. Sa fonction serait de procéder à des essais comparatifs de plusieurs techniques de pêche, de prospecter les stocks de poissons et de suivre leur évolution et leurs migrations, d'assister les pêcheurs et d'assurer la police générale des pêches (Le Noan, 1968). Cette recommandation n'est pas davantage



Un poti marara « traditionnel »



Pirogue taillée destinée à la pêche au chinchard (Ature)

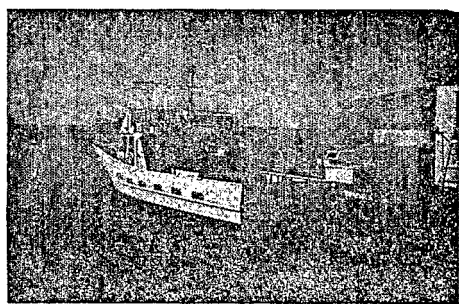
suivie d'effets mais débouche sur des tentatives de diversification de la pêche au large et la construction d'embarcations adaptée à cet objectif. En 1969, le chantier Eugène Van Bastolaer lance un sampan hawaïen de 16 m et 20 tonnes destiné aux pêches à l'appât vivant, à la longue ligne et au leurre tahitien. L'année suivante, le chantier Paul Horley construit un bonitier en acier de 19 tx et de 13 m de long qui est armé pour la pêche à la palangre mais s'échoue quelques mois plus tard sur un récif. En 1972, sont transformés pour la pêche à l'appât vivant un autre bonitier et un sampan japonais de 18 m de long et de 20 tonnes avec un moteur de 300 ch.

Les essais se poursuivent les années suivantes. En 1975, le Service territorial de la pêche et le CNEXO s'associent pour mener en commun pendant cinq ans des campagnes d'expérimentation visant à évaluer les possibilités d'une pêcherie industrielle à l'appât vivant. Ils se procurent et mettent en service en 1976 un navire de 25 m de long, le *Tainui*, tandis qu'une entreprise privée locale, la Société de Commercialisation et d'Exploitation du Poisson (SCEP), affrète pendant quelques mois le *Sasayama-Maru*, un bateau japonais de 45 m de long avec un équipage de la même nationalité. La même année, la mission économique « Renaissance » recommande de lier le développement d'une flottille à l'appât vivant à celui de la construction navale et propose, dès qu'aura été démontrée la rentabilité de ce type de pêche, de regrouper les trois principaux chantiers tahitiens pour réaliser des bateaux de 22 m. Cette recommandation aboutit à un programme de construction d'un superbonitier expérimental et, en 1978, il est décidé de mettre en chantier deux bateaux différents, l'un en bois, l'autre en métal. Seule la réalisation du prototype en acier devient effective. Elle entraîne la création d'un groupement d'intérêt économique, les Chantiers navals d'Océanie (CNO), qui réunit le chantier Ellacott pour la construction, la société Marine Corail pour l'accastillage et la SOPOM pour la propulsion et l'installation électrique. Inauguré en

1981, le superbonitier a 16,20 m de long, jauge 27 tx et est propulsé par un moteur Baudouin de 450 ch; il possède une cale à poissons réfrigérée de 20 m³, deux viviers de 2 m³ et doit être arimé par un équipage de cinq hommes. Classés en catégorie « haute mer », il peut s'éloigner à 100 nautiques des côtes et son autonomie est d'une semaine. Mais, après des avatars survenus lors de son élaboration qui en grèvent le prix de revient, son expérimentation ne rencontre pas le succès escompté. A des problèmes de moteur et de circuit de congélation, s'ajoutent la réticence des pêcheurs à sortir plusieurs jours de suite en mer et celle des consommateurs à acheter un produit congelé. Les mises au point et les ajustements nécessaires se trouvent freinés par une gestion bureaucratique, lente et pesante. Toutes ces difficultés conduisent à surseoir au lancement de nouvelles unités et à mettre au premier plan un projet élaboré en 1973 de petits bateaux polyvalents d'une douzaine de mètres de long, utilisables dans les archipels.

Un programme de bonitiers en polyester

Un programme de bonitiers en polyester renforcé, appelés à remplacer au moins partiellement les bonitiers traditionnels en bois, voit ainsi le jour en 1984. Sa coordination est assurée par l'Etablissement pour la Valorisa-



Le superbonitier

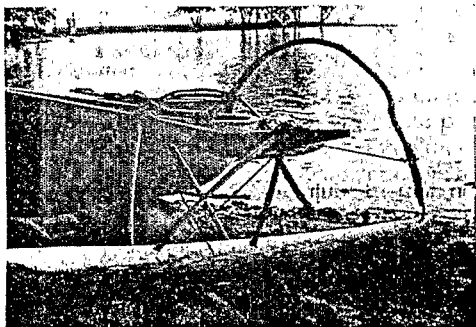
tion des Activités Aquacoles et Maritimes (EVAAM) et sa réalisation est confiée au chantier SAMM Pacifique Polyester qui doit en construire une première tranche de cinq unités dans le cadre du IX^{ème} Plan. Après des tâtonnements et des modifications qui en relèvent le coût, un premier exemplaire de 13,30 m est mis à l'eau en août 1985. Muni d'un moteur Baudouin de 306 ch, il est équipé pour pêcher à la traîne, au filet, à la ligne profonde et à l'appât vivant et dispose d'une chambre froide de 6 m³ qui lui permet de rester quelques jours en mer. Comme les unités qui lui font suite, il a pour handicaps une certaine lourdeur et un manque relatif de puissance. L'avenir du programme dépendra probablement de la façon dont il sera possible d'y remédier.

Parallèlement et sans appui extérieur, le poti marara s'est adapté aux nécessités d'une pêche polyvalente pratiquée à l'extérieur du lagon. Il concurrence désormais le bonitier avec une capacité de prise analogue, un coût de construction dix fois moins élevé et des frais de fonctionnement réduits. Exemple d'évolution spontanée réussie dans le domaine artisanal, il devrait voir son succès se confirmer, avec l'appui officiel dont il bénéficie désormais.

Dans le domaine de la pêche lagonaire, se développent aussi depuis quelques années des embarcations moins spécialisées et moins sophistiquées, appropriées à une pêche de loisir et à des activités de détente en eaux calmes. Ce sont de petits canots de lagon en polyester, ou en aluminium qui ne demandent qu'un entretien minime. D'abord importés, puis montés ou fabriqués sur place, ils tendent à déborder leur clientèle originelle de plaisanciers, fonctionnaires et touristes. De nombreux autochtones s'en portent acquéreurs. Ce sont, en majorité, des Chinois ou des Demis qui vont pêcher pendant leurs moments de liberté dans le lagon mais des pêcheurs attirés commentent à leur emboîter le pas. Une évolution similaire se dessine dans le domaine des pirogues où quelques constructeurs se sont lancés dans la fabrication de modèles en fibre de verre pour le tourisme ou la compétition, et font face à une demande croissante de pêcheurs polynésiens. Il est probable que cette tendance s'amplifie dans les années à venir.

L'évolution des embarcations va ainsi de pair avec celle des matériaux entrant dans leur fabrication et les pêcheurs manifestent un intérêt croissant pour le polyester et l'aluminium, jusqu'ici destinés surtout à la plaisance. La création de prototypes de poti marara en aluminium et la réalisation de plusieurs moules de speedboats et bonitiers en polyester illustrent la situation de transition qui prévaut actuellement.

Les orientations de la pêche se répercutent elles-mêmes sur les embarcations utilisées et leurs caractéristiques. On assiste au déclin progressif des pirogues traditionnelles qui s'explique moins par la raréfaction des troncs d'arbre et la disparition d'un savoir-faire hérité que par la concurrence des pirogues en contreplaqué et des speedboats qui, avec l'adjonction d'un moteur hors bord, s'avèrent plus efficaces et plus aptes à sortir du lagon. On assiste parallèlement à l'essoufflement du bo-



Détail de la fixation d'un flotteur

nitier classique qui, sur le plan technique, est adapté à sa fonction mais, sur le plan financier, voit sa rentabilité s'altérer. Son taux de prise diminue régulièrement et son coût de fonctionnement augmente avec la raréfaction des ressources près des côtes et le renforcement de la concurrence qui poussent à en accroître la puissance alors que les coûts de sa fabrication et de son fonctionnement augmentent encore plus vite.

Depuis une dizaine d'années également, l'aide accordée par les autorités de tutelle ne se borne plus à encourager le développement d'une pêche hauturière de caractère industriel. La mise en place d'une réglementation appropriée et de fonds spécialisés comme le Fonds spécial d'investissement pour le développement de la pêche (FSIDEP) s'efforce parallèlement de promouvoir la pêche artisanale. L'attitude pragmatique d'encouragement de la pêche en pot marara qui se fait jour depuis 1983 en est un des aspects. Il reste à souhaiter que l'assistance accrue sur laquelle elle débouche n'en brise pas le dynamisme.

Photos Gilles Blanchet

Références bibliographiques

BLANCHET (G.), BOREL (G.) et PAOAAFAITE (J.) — Petite construction navale et pêche artisanale en Polynésie française (à paraître).

LE NOAN (J.), 1967 — Etude générale de la pêche en Polynésie française et des possibilités de son développement. Paris, SCET/COOP, tome 1 : 107 p. tome 2 : 92 p.

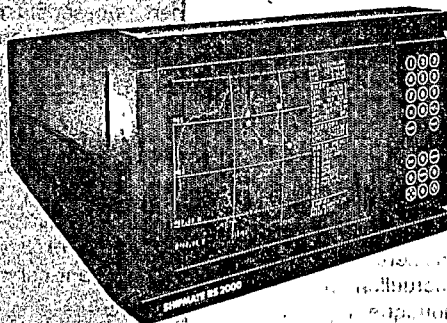
MOAL (R.A.), 1972 — Problèmes posés par le développement des pêches en Polynésie française. Papeete, SETIL/SCET, 60 p.

Rapports annuels du Service de la pêche et de l'EVAAM.

Secrétariat d'Etat aux DOM/TOM, 1976 — Rapport de la mission économique Polynésie. Paris, 129 p. et annexes (inédit). 1979 — Rapport préparatoire au colloque sur le développement des ressources de la mer dans les territoires français du Pacifique. Paris, 133 p.

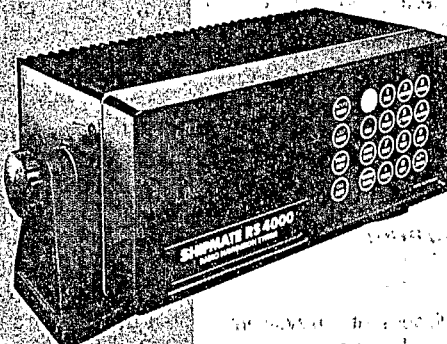
UGOLINI (B.), ROBERT (R.) et MAURI (M.), 1983 — Approche économique de la pêche bonitière en Polynésie française. Papeete, ORERO, document n° 5.

LE BON POINT POUR AVOIR LA PÊCHE



RS 2000

Traceur de route vidéo couleur, conçu pour être connecté au récepteur de navigation hyperbolique DECCA SHIPMATE RS 4000 C. Peut être interface avec tous les appareils de radio-navigation : Loran - Toran - etc. Permet une représentation graphique de la côte sur un écran vidéo couleur, visualise le déplacement du bateau, permet de tracer des routes, des marques de navigation et de stocker toutes ces informations qui peuvent être reproduites à tout instant.



RS 4000 C

Récepteur de navigation hyperbolique version professionnelle, d'une précision de 50 à 400 m. Calcule votre position toutes les 10 secondes. Garde en mémoire, pendant 10 ans, grâce à une pile au lithium, 200 points intermédiaires sur 9 routes préalablement programmées, en fonction de vos navigations.

SHIPMATE

SD MARINE

17-25, rue Barian
78500 SARTROUVILLE
Tél. (1) 39 14 68 33
Télex 698347 SDMELEC

BON A DÉCOUPER : Je désire recevoir, sans engagement de ma part, une documentation gratuite.

Nom _____

Adresse _____

Ville _____ Code postal _____

Port d'attache _____

LA PÊCHE MARITIME

190, boulevard Haussmann 75008 Paris
Tél. : (1) 45 63 11 55 (15 lignes)

Télex administration :

NAVIMAR 290131

Adresse télégraphique :

Navimar TT-CCP Paris 1557.04

Le numéro : France, DOM-TOM,

Zone franc : 95 F;

Autres pays : 110 F

EDITEUR

Les Editions maritimes

RC Paris B 572 038 511

N° Sirene 572 038 511 00018

Présidents d'honneur : Christian et Olga MOREUX

DIRECTION

Président-directeur général :

Serge MARPAUD

Vice-président :

Pierre PELLETIER

Directeurs généraux :

Pierre BONNEFONT, Jean GUÉNEAU

Secrétaire général :

Jean-Claude LUCAS

RÉDACTION

Télécopieur : (1) 42 89 08 72

Télex Rédaction :

Jomarma 641544

Rédacteur en chef :

Alain-Yves PERROT

Secrétaire général de la rédaction :

Bernard LAVAGNE

Chef de publicité : Norbert KAUFFMANN

PROMOTION

Diffusion-abonnement :

Catherine WADDINGTON

assistée de

Denise BEGUE

PUBLICITE

HAUSSMANN REGIE PUBLICITE

190, boulevard Haussmann, 75008 Paris

Tél. : (1) 45 63 11 55 Télex : NAVIMAR 290131F

Directeur :

Alain GIRARD

assisté de

Guy DESSOMMES

Annette ROY, Gaëlle LE VERNY

Marc PRIVE, Jean PATRIN

REGIES

Grande-Bretagne :

Media Network Europe, Alain-Charles House

27 Wilfred St, Londres SW1E6PR

Tel : 018 28 61 07 - Telex : 297166 ACPLTOG

Télécopie : (1) 821 70 45

RFA-Suisse :

Haus International Consultants

Gotenstrasse 2, 6238 Frankfurt-Hofheim

Tel : (06192) 8083 - Telex : 6192939 HIC

Pays scandinaves :

Global Media Services, Dronning Olas Vej 20

Copenhague F (Danemark)

Tel : (45) 1 34 70 70 - Telex : 19476 Global DK

Portugal :

Publma-Publicidade, Alameda St

Antonio dos Capuchos 6/3C, 1100 Lisbonne

Tel : 41 418 57 35 89 - Telex : 42910

PHOTOCOMPOSITION - MONTAGE

Sofindit

190, boulevard Haussmann, 75008 Paris

Tous droits de reproduction, même partielle,

par quelque procédé que ce soit,

réservés pour tous pays.

Copyright by Editions maritimes Paris 1987.

sommaire

ACTUALITE DES PECHEES EN FRANCE

Salon international des produits de la mer de Douarnenez	250
Le nouveau régime des aides à la pêche	252
L'exploitation de la ressource à l'ordre du jour de la réunion d'avril du CCPM	253
Flotte de pêche : le nombre de bateaux continuera de diminuer d'ici à 1991	254
Le Crédit maritime veut devenir un instrument moderne et compétitif dans la banque de demain	255
Naufrage du chalutier concarnois <i>La Jonque</i> : cinq disparus	265
Le 16 septembre, le cinquième Salon international de Nantes s'ouvrira sur la filière pêche	269

COMMERCIALISATION

Situation et tendances du marché des produits de la mer, sur le MIN de Rungis	270
---	-----

AUTRES ACTIVITES DE PECHE ET LEUR ENVIRONNEMENT

Cultures marines : l'aquaculture en Amérique latine	272
---	-----

ACTIVITES DE PECHE A L'ETRANGER

Danemark : les exportations en 1986, + 11 % en valeur	275
Espagne : mécontentement après la répartition des quotas dans l'Atlantique Nord-Ouest	276
Gabon : les Etats du golfe de Guinée veulent réduire les importations	277
Angola : accord de pêche avec la CEE	278
Seychelles : nouveau crédit américain pour le développement de la pêche	279

ETUDES

Transports routiers des produits de la mer, par S. de Nançay	280
Mutation de la pêche industrielle et marché du thon au Japon en 1986, par F. Dpoumenge	291
Le bruit à bord des navires de pêche — Incidence sur la santé des équipages et les performances de pêche, par C. Bercy et B. Bordeaux	299
Panorama des embarcations de pêche en Polynésie française, par G. Blanchet	307
L'aquaculture canadienne : une activité en plein essor	312

NOUVEAUTES TECHNIQUES

KHD regroupe ses forces en France dans le domaine des moteurs diesel	315
Dispositif d'alimentation automatique pour machine à calibrer les huîtres	317
Le groupe STAL renforce sa position sur le marché du froid international	318

BIBLIOGRAPHIE

	320
--	-----

Ce numéro comprend un encart de quatre pages au profit de l'Annuaire de la marée et de l'aquaculture et de l'Annuaire de l'armement à la pêche intercalé entre la couverture et les cahiers de texte.

ORSTOM Fonds Documentaire

N° 23838, ex 1

Cote : B 9 M