

Problèmes spécifiques liés à la création d'une base de pêche et conserverie dans une zone isolée

par Jacques MARCILLE
Directeur de la Société P.T. Multi-Transpêche Indonésie

La présentation de la base de pêche de Biak en Indonésie et des problèmes principaux qui y sont rencontrés permet d'appréhender les problèmes spécifiques liés à la création et au fonctionnement d'une base de pêche intégrée (de la pêche à la conserve) dans une zone géographique isolée.

En faisant cette présentation nous ne développerons donc pas les aspects généraux et pourtant essentiels qui ont été pris en compte bien évidemment lors du choix du pays d'implantation tels que le code des investissements, la stabilité politique, les conditions du contrôle des changes, la disponibilité de main d'œuvre, etc., mais plutôt les problèmes particuliers liés à l'isolement de l'implantation: problèmes d'infrastructure, de transport, de maintenance.

La base de P.T. MTI est située sur la côte Sud de l'île de Biak en Irian Jaya, province située le plus à l'Est de l'Indonésie sur l'île de Nouvelle Guinée. Cette province d'environ 600 000 km² est peuplée de 3 millions d'habitants en majorité de race papoue. Une population non papoue originaire de Java, des Moluques ou des Cébèbes principalement, y est en constant accroissement favorisée par la politique de transmigration de Jakarta.

Pour se faire une idée des distances, il est utile d'indiquer que l'archipel indonésien qui comprend plus de 30 000 îles s'étend sur 5 100 km d'Est en Ouest soit à peu près une distance équivalente à Diégo Suarez-Le Caire ou Paris-Dakar. Biak est situé à 3 500 km de Jakarta, le principal centre économique, situé à l'Ouest de Java, et à un peu moins de 3 000 km de Surabaya, autre ville industrielle et port important situé dans l'Est de Java.

La base de MTI est localisée à 5 km de Biak, la principale ville de l'île, et à 10 km de l'aéroport. L'île est peuplée d'environ 70 000 habitants dont la moitié habitent la ville et les villages environnants. Garnison militaire et petit centre administratif Biak ne possède une activité industrielle que depuis peu avec l'implantation de P.T. MTI en 1982-1983 et celle plus récente de P.T. Wapoga une importante fabrique de contreplaqué et de bois de sciage.

D'abord société de pêche exclusivement, MTI a construit une conserverie fin 1987 qui est opérationnelle depuis juin 1988.

La base comprend:

- une flottille de quatre canneurs congélateurs de 100 mt de capacité chacun (ce sont les anciens canneurs seychellois),
- trois senneurs océaniques de 54 m dont deux ont une capacité de 430 mt, le troisième de 540 mt,

- une conserverie moderne et un atelier d'emboutissage de boîtes de conserve,
- des installations à terre comprenant :
 - une jetée,
 - une chambre froide de 1 000 mt de capacité,
 - une centrale électrique,
 - un magasin pièces détachées,
 - un atelier mécanique,
 - un atelier menuiserie,
 - un atelier d'électronique,
 - un local pour l'administration,
 - un magasin à sel,
 - un magasin à vivres,
 - une cantine pour le personnel expatrié.
- une « mess » et des maisons pour le personnel d'encadrement
- une infirmerie

Le personnel employé comprend un peu plus de 1 000 personnes :

- 200 personnes embarquées sur les navires (dont 30 Français sur les trois senneurs, par bordée de 6 ou 7)
- 600 personnes pour la conserverie (2 shifts)
- 140 personnes pour les services techniques, administratifs et généraux (gardiennage, chambre froide, etc.)
- 120 journaliers (dockers).

Le personnel d'encadrement local (hors navires) comprend 23 personnes :

- 1 directeur administratif,
- 1 directeur conserverie,
- 1 responsable financier plus 6 cadres d'administration,
- 7 cadres techniques base,
- 7 ingénieurs ou contremaîtres pour la conserverie.

Le personnel expatrié (hors marins) comprend 4 personnes :

- 1 responsable maintenance base,
- 1 responsable maintenance navires,
- 1 électronicien,
- 1 directeur.

La société pêche environ 13 500 mt de thon par an; 4 500 mt ont été utilisées par la conserverie en 1989 permettant une production de 10 millions de boîtes et 130 containers exportés. Le chiffre d'affaires total pêche plus conserverie avoisinant 12 M USD.

1. Problèmes liés à l'infrastructure

Bien qu'il existe à Biak un port avec wharf en eau profonde, il ne pouvait être question d'utiliser le port public, faute de terrain libre à proximité. 17 hectares de « brousse » ont donc été aménagés en bordure de mer dans une zone relativement bien abritée par un récif corallier situé au large. Les premières constructions ont donc été la jetée (30 m en T, béton armé sur pieux) avec sa rampe inclinée et la chambre froide (entièrement préfabriquée puis remontée) ainsi qu'une centrale électrique (3 x 215 KVA), un puits pour la fourniture d'eau douce (refroidissement moteurs, compresseurs, condensateurs) et un réservoir de fuel de 110 m³.

Biak étant le principal port de dispatching de fuel pour l'Irian Jaya, le problème de l'approvisionnement en fuel des navires ne se pose pas (il existe un wharf pétrolier). Cette possibilité d'approvisionnement est d'ailleurs une des raisons essentielles dans le choix de Biak comme base de pêche.

Une installation électrique indépendante est toujours nécessaire dans une implantation de ce type afin de pallier aux coupures fréquentes des installations publiques et dans le cas particulier à l'insuffisance de la puissance installée. Depuis juillet 1989 une ligne directe (et prioritaire) a été installée avec la centrale publique et la base n'utilise ses

propres générateurs depuis mars 1990, qu'en cas de panne.

De même pour l'approvisionnement en eau douce, puits et pompes ont du être installés dès le début. Avec la conserverie, la demande tant en qualité qu'en quantité a beaucoup augmenté et une station de déminéralisation par résines échangeuses d'ions a été mise en place. L'eau de puits étant très saline, les quantités de régénérant (acide chlorhydrique et soude) deviennent cependant trop importantes. Un procédé par osmose ou vapo-compression aurait vraisemblablement été compétitif compte tenu de l'éloignement de Biak des sources de matière première (problème de transport d'acide et des produits dangereux). Pour pallier ces inconvénients, la conserverie a un double circuit d'eau, eau non traitée pour usages courants, eau déminéralisée pour la chaudière, et un système de collecte des eaux de pluie. Une eau légèrement moins chlorée, de la ville, est disponible depuis peu et permet des régénérations de résines moins fréquentes.

La déminéralisation de l'eau douce reste un problème important à Biak (l'île est un plateau corallien surélevé au sol poreux) comme dans beaucoup de conserveries implantées loin des villes. Analyses et études préliminaires doivent être faites sur ce point particulier de façon très approfondie avant l'installation d'une base en zone isolée.

2. Problèmes d'approvisionnement

Les principaux appros de la base de pêche et la conserverie de MTI doivent être importés et donc transportés. Pour des raisons de coût évidentes, le matériel lourd ou dangereux ne peut venir que par voie maritime, exemple : sel, huiles industrielles (pour moteur, compresseurs, hydraulique), ammoniac, oxygène, acétylène, câble du coulisse de senne, balles de filets (pour la pêche); huile alimentaire, fers à boîte, cartons, acide chlorhydrique et soude, bouteilles de gaz (pour la conserverie)

Un système de commandes prévisionnelles doit être mis en place pour éviter de graves ruptures de stocks. A Biak, la plupart des appros provient de Jakarta et Surabaya, certain de Singapour, de Thaïland ou du Japon. Il est aisé d'imaginer les problèmes que cela pose et la difficulté de suivre et savoir, à un instant donné, où se trouvent les fournitures urgentes dont on a besoin. Dates de départ des cargos imprécises, déchargement intempestifs dans un port non prévu et qui se trouve à quelques milliers de kilomètres sur une autre île perdue, rejets à la

mer de produits dangereux du fait d'un feu à bord etc toutes choses qui se sont déjà produites.

Le petit matériel et les pièces de rechange moins lourdes sont généralement transportés par avion (hercules et avions cargos ou réguliers). Biak est bien desservi par des vols quotidiens de Jakarta, trois vols par semaine : Los Angeles-Bali via Biak et un vol cargo par semaine. Reste que la place sur les vols réguliers est parfois limitée. D'une façon générale on y arrive mais là encore il faut savoir prévoir. Le principal problème réside lors des ruptures de charge (ie. à Ujung Pandang où la totalité du fret d'un airbus ne peut toujours entrer dans les soutes d'un DC 9).

Les délais de livraison et les problèmes de transport rendent nécessaire la constitution de stocks et donc le financement de ces stocks (working capital important). Le coût des stocks et les risques liés aux ruptures d'approvisionnement sont bien évidemment plus élevés dans une base isolée que dans des centres urbains plus importants ou mieux desservis par voie maritime.

3. Problèmes de transport à l'exportation

Les marchandises expédiées au départ du Biak sont principalement les thons congelés transportés par cargos frigorifiques (vers la Thaïlande pour le

listao et vers le Japon principalement pour l'albacore) les conserves de thons envoyées par containers sur Singapour avant d'être réexpédiées sur l'Europe

(Royaume-Uni, Hamburg, Anvers, Rotterdam) la farine de poisson vendue à Surabaya et les matériaux divers réenvoyés sur Jakarta ou Surabaya (bouteilles d'ammoniac vides, bouteilles de gaz, oxygène ou acétylène à remplir, alternateur à rebobiner, etc.

Pour le congelé les prévisions de cargos sont faites en tenant compte des stocks flottants et des prévisions de pêche souvent hasardeuses, des stocks en chambre froide et des besoins de la conserverie. Les contacts se font avec les sociétés de trading qui achètent le poisson et réservent l'emplacement à bord des cargos frigorifiques. Les contacts permanents, par téléphone ou télex, sont maintenus avec les représentants de ces sociétés à Tokyo, Bangkok, Singapour ou Jakarta. La flottille MTI est trop petite pour qu'il y ait comme aux Seychelles ou à Abidjan un ou plusieurs cargos frigorifiques en rade de façon permanente. Le tampon de la chambre froide est donc indispensable. Malgré tout, ces prévisions restent un exercice difficile du fait de l'irrégularité des pêches à la senne.

Pour l'exportation des conserves, le principal problème de Biak réside dans le fait que le port public n'est pas équipé de grues permettant de soulever

les containers. Les palants ou grues des navires venant à Biak sont limités à 10-15 mt alors qu'un container plein standard de 20 pieds pèse une vingtaine de tonnes. Depuis la fin 1989, la conserverie du Biak produit 42 000 cartons de 48 boîtes par mois, soit l'équivalent de 26 containers qu'il est hors de question d'expédier autrement qu'en containers. Le remplissage de ceux-ci doit donc être effectué directement dans les cales des cargos au port public sous la responsabilité et la surveillance directe du personnel MTI. Principaux problèmes liés à ce type de manutention : pas de chargement possible quand il pleut, nécessité de surveillance accrue, temps de chargement long, etc. Il est aussi impossible d'exporter au fur et à mesure de la production comme dans les grands centres puisque la venue des cargos ne peut avoir lieu que si le volume à transporter est suffisant. D'où nécessité de stocker d'importants volumes de produits finis et donc de financer ces stocks. Une solution plus satisfaisante avec porte containers ayant des moyens de levage autonomes est à l'étude et deviendra possible après la montée en production de l'usine à 70 mt/jour pour 38-40 mt/jour à présent.

4. Problèmes techniques et de maintenance

Un armement basé en zone urbaine ou dans un pays développé peut en général faire appel à de nombreux sous-traitants spécialisés dans le froid, la mécanique générale, la tôlerie, l'électricité, l'électronique et la radio, sans oublier l'approvisionnement en vivres par les shipchangers. Rien de tout cela bien évidemment à Biak d'où la nécessité de créer un atelier mécanique, former les équipes de soudeurs, des mécaniciens et donc avoir le personnel technique d'encadrement nécessaire. Des travaux simples comme le rebobinage des moteurs électriques ne pouvaient être faits à Biak lors de l'implantation de la base. Ce travail est fait désormais par un petit atelier indépendant.

Les sept navires de MTI ayant été construits en France, moteurs et compresseurs de froid sont assez bien standardisés et permettent de maintenir un stock minimum de pièces détachées.

A noter que ces différentes marques ne sont pas représentées en Indonésie. Les pièces de rechange sont donc commandées en général à Singapour.

Pour la partie électrique, des Sociétés françaises, comme Merlin Gerin et Télémécanique, sont très bien représentées en Indonésie et dans tout le Sud-Est asiatique; il n'y a donc pas de problème majeur.

Les carénages sont effectués de façon satisfaisante pour la flottille des canneurs. Il existe un petit dock à Manokwari et un à Sorong à respectivement 14 et 48 heures de route. L'absence de matériaux sur place oblige cependant à importer peinture et zinc de Surabaya. Les carénages doivent donc être prévus à l'avance. Tous les travaux sur moteurs et pont se font à flot à la base, de préférence aux périodes de pleine lune, pour réduire les pertes de production.

Pour les senneurs les grandes révisions ont eu lieu à Singapour et les carénages chaque 18 mois à Surabaya. Les travaux y sont cependant très lents et les montées sur dock souvent repoussées entraînent des pertes de temps et donc de production de plusieurs semaines, sans compter le temps de trajet aller-retour d'environ 10 jours.

La maintenance des filets de senne ne peut se faire à Biak faute de terre-plein bord à quai disponible. Les travaux importants sont faits à Guam (5 jours de route) par la Société Casamar. A noter que les filets utilisés pour le Pacifique sont de conception beaucoup plus légère qu'en Atlantique ou Océan Indien (fil plus fin tant pour la nappe principale que pour la poche), du fait de leur profondeur très grande (280 m de chute) pour un poids total maintenu à environ 40 mt.

5. Conclusion

Rien n'est impossible, sans doute, mais tout est plus complexe dans une base isolée (un liste des principaux besoins d'un thonier en escale est donnée en annexe ainsi que les principales questions à résoudre dans le cas d'une conserverie) Outre les problèmes de maintenance et de transport, des difficultés sont rencontrées à chaque instant, relatives :

- à l'approvisionnement en vivres,
- aux rotations d'équipage,
- aux soins et secours en cas d'accident ou maladie,
- aux communications (téléx, fax, délais de courrier),
- aux prestations de service (consignation, transit, contrôle sanitaire, laboratoires, services portuaires, banques),

- aux formalités consulaires pour les mouvements d'équipage,
- problèmes licences pêche,
- problème marketing.

Si ces difficultés ne sont pas toutes dues spécifiquement à l'isolement de l'entreprise, les résoudre dans une base isolée est sans aucun doute un exercice plus complexe. Il va sans dire qu'en Indonésie, et hors de la capitale, la seule langue de communication est l'indonésien et qu'il est hors de question d'envisager de traiter localement nombre de questions (problèmes avec le personnel, le syndicat, les services administratifs locaux, les taxes, etc.) autrement que dans cette langue.

ANNEXE 1

BESOINS D'UN THONIER POUR SES ESCALES ET QUESTIONS À RÉSOUDRE LORS DU CHOIX D'IMPLANTATION D'UNE BASE DE PÊCHE.

Déchargement ou transbordement

- rade abritée avec corp morts ou ducs d'Albe,
- houle et mauvais temps,
- quai accessible pour navires pêche/cargos frigo,
- pluviométrie,
- disponibilité main-d'œuvre.

Avitaillement

- gazole (prix, quantité disponible, etc.),
- eau,
- sel – production locale ou import – délais livraison, coût,
- huiles moteurs (hydraulique – marques représentées, coût),
- réfrigérants (NH₃, fréon) – prix, quantités disponibles.

Entretien – Réparation

- atelier mécanique,
- entretien – rebobinage,
- spécialiste en électronique,
- possibilité achat petit matériel (outils, visserie, tôle, etc.).

Entretien de filet

- disponibilité d'un terre-plein (power-block).

Vivres

- possibilité achat vivres frais,
- importation sous douane.

Rotation équipage

- vols, formalité douanière, immigration, problèmes correspondances,
- coût des transports,
- soins et secours en cas accident/maladie :
 - hôpital,
 - relation aérienne avec hôpitaux spécialisés (ex : grands brûlés),
 - pharmacies,
 - conditions sanitaires locales (paludisme, maladies vénériennes),
- communications :
 - possibilité utiliser BLU à quai,
 - téléx – téléphone – fax,
 - délais courrier,
 - DHL/LTA,
 - liaisons cargos et fret aérien.

Prestations services

- consignation, shipchandler,
- assurances, société classification (BKI – Lloyds – Inspection canot sauvetage),
- services portuaires (certificats radio, seaworthiness, IOPP, water pollution, permis opération),
- contrôle sanitaire (certificat qualité),
- transports locaux,
- banque (transferts internationaux, lettres de crédit, etc.).

Distractions à terre

- bar, restaurants, boîtes de nuit (avec hôtesse peu farouches !).

ANNEXE II

BESOINS PLUS SPÉCIFIQUES À UNE CONSERVERIE ET QUESTIONS À RÉSOUDRE (LISTE NON EXHAUSTIVE).

Implantation

- terrain suffisant,
- proximité quai déchargement thon/chambre froide,
- ressources en eau douce/traitement :
 - qualité (dureté, PH, salinité, etc.),
 - quantité,
 - source (nappe phréatique, ville, pluie, etc.)
 - coût.

Main-d'œuvre

- qualification,
- main-d'œuvre féminine,
- proximité des villages,
- transport au lieu de travail,
- législation,
- coût.

Sources des appros/coût

- huile soja/tournesol/riz,
- cartons,
- produits chimiques/produits d'entretien,

- approvisionnement en boîtes vides/formatage ou emboutissage – qualité métal (tinplate, TFS, vernis),
- étiquettes (imprimerie locale, import, délais).

Entretien – Réparation

- mécanique/électricité/électronique,
- achat petit matériel,
- blanchissage,
- société nettoyage/dératisation.

Services portuaires

- conteneurisation,
- transport lieu production/port,
- consignataire,
- fréquences des liaisons cargos,
- coût de transport.

Autres services

- contrôle sanitaire (certificat qualité),
- société surveillance (certificat poids – détaxation ingrédients importés, etc.),
- banques (négociation L/C).