La Pêche Maritime, no 1339, février 1990

Le « Poti Marara » ou le succès d'une embarcation de pêche adaptée

Fonds Documentaire IRD
010022872

Gilles Blanchet * et Gildas Borel **

La croissance rapide et la modernisation de l'agglomération de Papeete, qui compte aujourd'hui plus de 60% de la population de la Polynésie Française, ont entrainé une augmentation de la consommation de produits de la mer et une surexploitation grandissante des ressources lagonaires de Tahiti. L'accroissement parallèle 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. A présent, les circonstances sont moins favorables et il est de plus en plus difficile de répercuter le renchérissement des coûts de production sur des prix de vente déjà élevés. Les pêcheurs sont plus nombreux et la concurrence 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 écouler leurs captures au meilleur prix.

1 - L'évolution des embarcations et la recherche d'un bateau polyvalent

a) l'évolution des embarcations de pêche

Ces données forment la toile de fond de la construction navale qui, comme la pêche, reste de caractère artisanal. Une centaine de personnes sont à la tête d'une activité commerciale de construction et la production annuelle s'élève à un millier d'unités destinées à la pêche, au transport ou à la navigation de plaisance. La moitié est formée d'embarcations en bois ou en contreplaqué qui sont fabriquées en zone rurale par de petits constructeurs individuels non spécialisés. Ce sont le plus souvent des pirogues conçues pour pêcher dans les eaux lagonaires ou à proximité du récif-barrière. Conformément à la tradition, elles sont creusées dans des bois locaux comme le uru (arbre à pain), le vi (manguier), le mara *(Nauclea forsteri)* ou le purau *(Hibiscus tiliaceus)*. Peu à peu, elles tendent à faire place à des pirogues en contreplaqué légères, maniables et bon marché qui permettent d'aller plus vite et plus loin avec un petit moteur hors-bord qui pallie leur moindre hydrodynamisme.

L'autre moitié se compose d'embarcations rapides qui ont remplacé dans les années 60 les pirogues à voile de haute mer et qui, comme elles, sont conçues pour pêcher en dehors des eaux lagonaires. Dotées de moteurs horsbord, elles sont presque toutes construites en zone urbaine par une vingtaine de constructeurs professionnels. Les plus âgés restent fidèles au bois et au contreplaqué tandis que les plus jeunes commencent à expérimenter de nouveaux matériaux comme l'aluminium et le polyester.

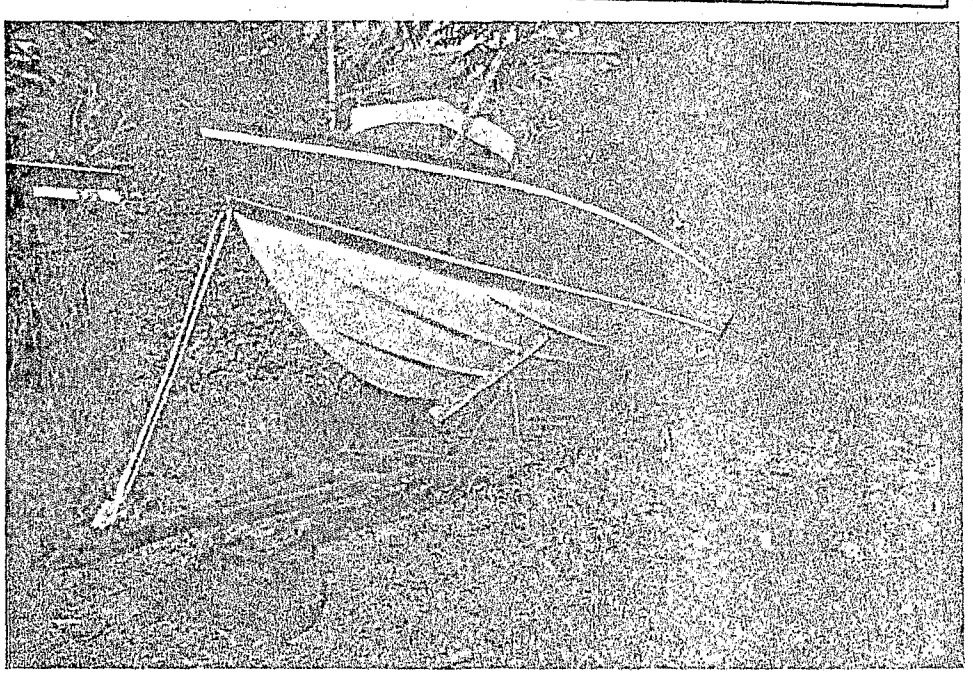
Qualifiées de « speedboats », les plus petites de ces embarcations dérivent de modèles utilisés pour la plaisance aux Etats-Unis dans les années 50. Longues de 4 à 5m, profilées à l'avant et rectangulaires à l'arrière, elles sont généralement semi-pontées et pourvues de membrures en pin recouvertes de contreplaqué. Elles ont des dimensions et des caractéristiques qui varient au gré de leurs propriétaires et selon l'usage auquel elles sont destinées et les moteurs qui les équipent ont une puissance qui s'étage habituellement de 20 à 50 CV.

Une plus grande uniformité caractérise les bateaux de taille supérieure appelés « bonitiers » et destinés à la pêche à la bonite. Longs d'une dizaine de mètres, ils constituent depuis les années 50 une véritable flottille qui capture les thonidés au large des côtes en utilisant la technique traditionnelle de la canne munie d'un leurre en nacre ou en matière synthétique. Construits en bois et montés par un équipage de 3 ou 4 hommes, ils effectuent des sorties journalières et ne s'éloignent guère à plus de 60 milles de leur point d'attache, le port de Papeete, le plus souvent. Au début des années 80, leur ancienneté moyenne est de 8 ans et leur puissance motrice de 225 CV. Mais, malgré des coûts de construction et de fonctionnement de plus en plus élevés, leurs dimensions continuent de s'accroître et la puissance de leurs moteurs a franchi le cap des 300 CV.

b) La quête d'un bateau polyvalent

Les autorités administratives s'efforcent de leur côté d'orienter l'évolution de la pêche par une politique de soutien appropriée. Elles se préoccupent depuis longtemps de promouvoir une pêche industrielle à base de méthodes et de techniques plus productives. Dans ce

Fonds Documentaire IRD
Cote : B*22872 Ex : unique



Avant de *poti marara (Photo G. Borel).*

* Economiste, ORSTOM/CNRS(UA 904)
National Centre for Development Studies, Australian National University, GPO Box 4, Canberra, ACT 2601 Australia
** Géographe, CNRS(UA 904)/Université de Nantes

NUM .122872
DA .20001013
POLE .3
INV1 .F 010022872
COTE1 .F B010022872/1
NIVBIB .3
AUS ./Blanchet, Gilles; Borel, G.
TITORS .Le "Poti Marara" ou le succès d'une embarcation de pêche adaptée
DP .1990/02
PAGE .p. 119-122
JT .La Pêche Maritime (FRA)
NUMER .1339
MODAC .RECUP BAS
NOMIND .lalouer ?
QUISAISI.perrot
FINENREG.y

but, elles prônent la construction de navires de taille moyenne susceptibles d'entraîner une industrialisation progressive de la pêche artisanale.

Dès 1961, une mission d'experts suggère la construction d'un navire d'une douzaine de mètres de long, armé pour la pêche à la palangre flottante et équipé de viviers. Doté d'un moteur de 100 CV, il serait conçu pour un équipage de 4 hommes et aurait une autonomie en mer d'une dizaine de jours. Ce projet ne voit pas le jour mais, en 1968, une nouvelle étude préconise la construction d'un navire expérimental long, cette fois, de 17,5m, équipé d'un moteur de 160 CV et armé pour 10 hommes d'équipage. Sa fonction serait à la fois d'expérimenter différentes techniques de pêche et d'évaluer les stocks de poissons disponibles. Cette recommandation n'est pas non plus suivie d'effet mais débouche sur des tentatives de diversification de la pêche au large. Avec le soutien des autorités territoriales est lancé en 1969 un sampan hawaien de 16m destiné à pêcher à l'appât vivant, à la longue ligne et au leurre tahitien. L'année suivante, est mis à l'eau un bonitier en acier de 13m de long, armé pour la pêche à la palangre. En 1972, sans plus de succès, sont transformés pour la pêche à l'appât vivant un autre bonitier et un sampan japonais de 18m de long, équipé d'un moteur de 300 CV.

Trois ans plus tard, le Service territorial de la pêche et le Centre National d'Exploitation des Océans (CNEXO) s'associent pour expérimenter les possibilités d'une pêche industrielle à l'appât vivant et se procurent à cette fin un navire de 25m de long. Dans la même optique, est entamé en 1978 un programme de construction de bonitiers expérimentaux de 16m de long propulsés par des moteurs de 450 CV. Armés par des équipages de 5 hommes, ils doivent pouvoir s'éloigner à 100 nautiques des côtes et rester en mer pendant une semaine. Les difficultés rencontrées dans la mise au point et la mise en service du premier de ces « superbonitiers » conduisent en 1984 à y substituer un nouveau programme de bonitiers en polyester renforcé de caractère polyvalent, appelés à remplacer, au moins partiellement, les bonitiers traditionnels en bois dont la rentabilité est de moins en moins grande. Après des tâtonnements et des modifications qui en relèvent le coût, un premier exemplaire de 13m30 de long est mis à l'eau en 1985. Muni d'un moteur de 306 CV, il est équipé pour pêcher à la traîne, au filet : à la ligne profonde et à l'appât vivant. Mais, du fait notamment de son prix, de sa lourdeur et d'un manque relatif de puissance, il ne rencontre pas le succès escompté et le programme doit être finalement suspendu.

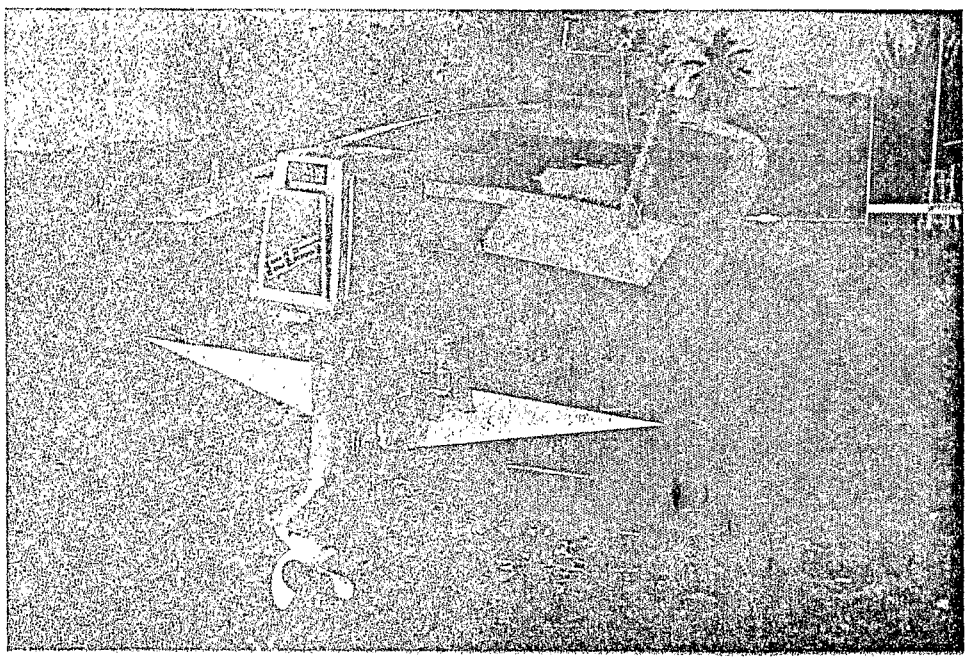
2 - Le succès grandissant du « Poti Marara »

Alors que les efforts officiels de mise au point et de diffusion d'un bateau polyvalent, susceptible de relancer les activités de pêche, connaissent des déboires et sont finalement voués à l'échec, est apparu sur le devant de la scène locale le « poti marara », un bateau mis au point par les pêcheurs eux-mêmes, sans soutien extérieur, qui s'est peu à peu adapté aux impératifs d'une pêche polyvalente.

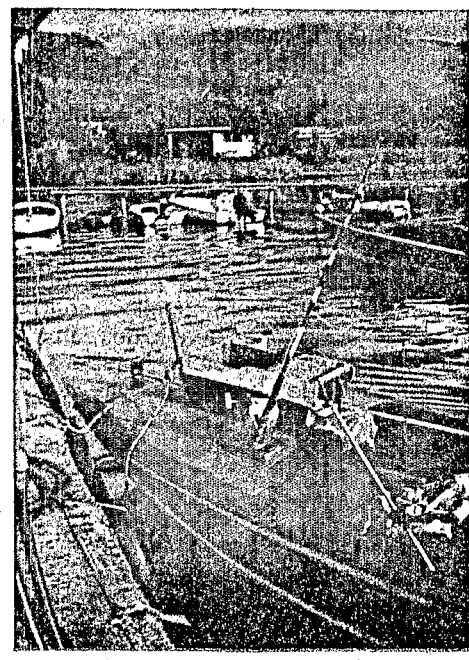
Le « poti marara » est une version particulière du « speedboat » qui a été élaborée dans les Iles du Vent pour la pêche au *marara* (poisson volant). Il s'agit d'une embarcation qui se caractérise à la fois par sa maniabilité et l'installation à l'avant d'un kiosque où se tient le conducteur. La pêche au *marara* se pratique de nuit dans le lagon et à proximité du récif. Le pêcheur manoeuvre d'une main et, de l'autre, tient une épuisette qui lui sert à capturer au vol les poissons. Pour les voir et les attirer, il porte sur la tête un casque à l'avant duquel est fixée une puissante lampe-torche qui est alimentée par un petit groupe électrogène placé à l'intérieur du bateau. Les premiers exemplaires ont fait leur apparition dans les années 50. Ils sont propulsés par des moteurs de moins de 10 CV et montés par deux personnes, le conducteur et un pêcheur armé d'une épuisette. 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 de long (4m environ) à fond presque plat, dotée d'un moteur de 10/15 CV et d'un poste de commande à l'avant. La raréfaction des prises dans le lagon, l'aiguillon 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 CV à la fin des années 60 à 60/85 CV dix ans plus tard et la coque s'allonge pour atteindre 14/15 pieds (4m50).

En 1978, s'amorce une nouvelle évolution l'embarcation atteint 18/19 pieds (5m50/5m80) et sa forme se modifie. Le profil en V de la quille s'accentue de manière à lui conférer un comportement plus marin et la proue se relève pour lui permettre de facilement déjauger. Ces changements s'expliquent par une réorientation de la pêche vers le *mahi mahi* (daurade coryphène), capturé au harpon au terme d'une course poursuite en haute mer et ensuite vendu à des prix rémunérateurs aux hôtels et supermarchés qui le destinent à une clientèle de touristes et d'expatriés.

On se trouve désormais en face de deux types d'embarcation, l'un d'une longueur de 14/15 pieds adapté à la pêche au poisson volant dans le lagon, l'autre de 17/18 pieds capable d'affronter



Arrière de *poti marara (Photo G. Borel).*



Poste de commande de *poti marara* *(Photo G. Borel).*

Test d'insubmersibilité de *poti marara* (Photo G. Borel).

une mer formée. L'évolution ne semble pas achevée. En 1984, conformément aux orientations officielles en matière de pêche et face au renchérissement du prix du carburant, les pêcheurs s'orientent vers une embarcation intermédiaire de 16/17 pieds (5m environ) mue par un moteur de 50/55 CV qui permet de pêcher aussi bien le *marara* que le *mahi mahi,* la bonite ou le vivaneau. Mais cet infléchissement est de courte durée et les aides obtenues à partir de 1986 conduisent à un regain de puissance. Les moteurs se situent actuellement dans une fourchette de 85 à 100 CV et les embarcations sont de plus en plus employées de façon polyvalente pour pêcher la daurade coryphène, la bonite et le thon, accessoirement le poisson volant et le vivaneau.

3 - La signification et la portée de ce succès

a) une évolution spontanée

On ne peut être que frappé par le contraste entre le caractère aléatoire et onéreux des démarches entreprises par l'administration pour promouvoir un bateau de pêche polyvalent et le caractère adapté et peu coûteux de celles effectuées par les pêcheurs dans la même direction. Par étapes successives et sans appui extérieur, le *poti marara* s'est plié aux exigences d'une pêche polyvalente pratiquée à l'extérieur du lagon. Exemple d'évolution spontanée réussie dans le domaine artisanal, il s'est peu à peu hissé au premier plan et concurrence désormais le bonitier avec une capacité de prise analogue, un coût de construction dix fois moins élevé (27.500 F contre 275.000 F en 1985) et des frais de fonctionnement réduits

Les raisons de cette réussite apparaissent assez simples. Le *poti marara* comme le speedboat est une embarcation de petite taille simple à construire et facile à modifier. Si, aujourd'hui, un pêcheur-constructeur d'Arue est devenu une référence obligée en la matière, cela est dû principalement à son habileté professionnelle et à un bon rapport qualité/prix de ses bateaux. La moitié des *poti marara* immatriculés au Service de la navigation et des Affaires Maritimes en 1986 portent sa griffe avec un modèle de base qui a une longueur de 5m40, une profondeur de 1m10 et une largeur légèrement inférieure à 2m. Mais le rôle des usagers reste primordial car chacun souhaite une version adaptée à ses besoins personnels. Par delà une même apparence, chaque embarcation diffère dans les détails, les dimensions, la place prévue pour le moteur hors-bord ou un profil de coque plus ou moins planante. C'est probablement l'une des raisons pour lesquelles, à côté du modèle d'origine assez court et à la quille peu marquée, capable de virer sur place mais peu apte à sortir du lagon, a pu se développer un modèle plus long, plus rapide, plus stable et à la forme en Y accentuée.

Les bateaux polyvalents que s'efforce de mettre en place l'administration procèdent en même temps d'une logique différente. Il s'agit moins d'ajuster la construction d'une embarcation à l'usage qui en est fait que d' introduire une plus grande rationalité dans les activités de pêche et, à cette fin, de développer une embarcation permettant d'atteindre ces objectifs. Techniquement, le bonitier est une réussite et il a fait ses preuves depuis plus de 40 ans mais son évolution et son utilisation ne sont plus adaptées aux contraintes actuelles (éloignement des ressources, renforcement de la concurrence et renchérissement des coûts). En introduisant un nouveau bateau, l'administration doit résoudre un problème moins technique qu'humain dans la mesure où il s'agit surtout de modifier les comportements des pêcheurs en les incitant à modifier leur façon de vivre et de travailler et à rester plusieurs jours de suite en mer.

Dans une large mesure, cette évolution est recherchée sans véritable concertation et sans l'accord des principaux intéressés. Sa mise en oeuvre est freinée par une gestion de caractère bureaucratique, lente et pesante, qui n'est pas toujours cohérente avec les autres mesures prises pour encourager la pêche. Comme le remarquait un rapport d'expert en 1972, en même temps qu'était recherché un bateau polyvalent capable de se substituer au bonitier traditionnel, les facilités financières accordées aux petits armateurs locaux concourraient au développement et au renforcement de la flotte bonitière. Une telle politique n'a pas seulement encouragé la course à la puissance et un équipement parfois anarchique des armateurs mais s'est accompagnée d'une baisse de productivité accentuée des embarcations. D'une certaine manière, la politique de soutien qui s'échelonne aujourd'hui de l'aide au carburant à l'acquisition de matériel de pêche et de sécurité joue dans le même sens. L'octroi des aides est lui-même subordonné au respect de règles qui s'étendent au fur et à mesure que l'action des pouvoirs publics se renforce et développe un corset de contraintes éloigné des réalités locales.

b) un encadrement croissant

A partir de 1977, les bonitiers ont été soumis à une législation qui rend leur immatriculation obligatoire et les soumet à des normes de construction et à des règles de navigation et mesures de sécurité précises. La réglementation de l'activité de la pêche en *poti marara* date seulement de 1986 et présente la particularité d'avoir été mise en oeuvre à l'instigation des intéressés. A partir du moment où ils ont commencé à étendre leur champ d'action et à sortir du lagon,

Construction et localisation des « poti marara » (1985/1986)

Construction (1985)			Localisation (1986)	
Constructeurs Qualité	Nombre	Unités produites	Localisation	Nombre
Professionnels...	9	55	Iles du Vent.....	210
Amateurs.....	5	15	Iles sous le Vent.....	70
Ensemble.....	14	70	Autres archipels.....	10
			Ensemble.....	290

ils se sont trouvés, en effet, en infraction avec une législation qui ne les autorisait pas à s'éloigner à plus de 5 milles des côtes et ne les faisait pas bénéficier comme les pêcheurs de bonites d'une assistance technique et financière (primes à la construction, prix réduits en matière d'équipement, ristournes sur le prix du carburant).

C'est une des raisons pour lesquelles s'est constitué en 1982 le syndicat des pêcheurs lagonaires et côtiers dont l'action a débouché sur l'institutionnalisation progressive des activités des *poti marara*. A condition d' être immatriculés et de satisfaire à certaines normes de sécurité, ils peuvent désormais s'éloigner jusqu'à 15 milles des côtes simultanément, les pêcheurs peuvent bénéficier eux aussi d'aides qui vont d'une remise de prix de 30 centimes par litre de carburant à la prise en charge de la moitié du prix de la coque, du matériel de sécurité obligatoire et du premier équipement de pêche

Cet état de choses a engendré une certaine acrimonie chez les pêcheurs de bonites qui ne se sont plus seulement trouvés en concurrence entre eux mais avec des pêcheurs qui ont des embarcations plus rapides et des coûts moindres pour des capacités de prises voisines. Des conflits de voisinage ont éclaté à proximité des dispositifs de concentration des poissons (DCP) installés autour de Tahiti comme sur les champs de pêche plus éloignés. Les bonitiers ont coutume de manoeuvrer avec circonspection pour arriver au milieu des bancs qu'ils tentent de capturer. Les *poti marara*, plus mobiles, n'hésitent pas à foncer au milieu des concentrations de poissons et se livrent à des embrayages et débrayages successifs qui risquent de provoquer leur dispersion. Peu à peu, un *modus vivendi* s'est instauré entre les uns et les autres, priorité étant donnée aux bonitiers pour les bonites cependant qu'un partage de principe tend à réserver les DCP les plus proches des côtes aux *poti marara* et les autres aux bonitiers.

Avec l'appui officiel dont ils bénéficient désormais, les *poti marara* devraient voir leur succès se confirmer dans les années à venir. L'encouragement dont ils font l'objet alors que leur développement antérieur s'est opéré de façon empirique est l'indice d'une politique plus pragmatique et mieux adaptée aux problèmes locaux. Mais le système d'aide et de règlementation mis en place ne doit pas en brider le dynamisme et placer ce type de pêche, à son tour, dans une position d'assistanat. Il devrait plutôt être le prélude à une concertation effective et, à partir d'une meilleure connaissance des mentalités et comportements, déboucher sur une évaluation plus cohérente et plus réaliste de la pêche et des activités qui lui sont liées.

Note : 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 sont appelés *poti matini tapiri* et, plus couramment, speedboats.

Références bibliographiques :
BLANCHET (G.), BORD (G.) & PAOAAFAITE (J), 1987. Petite construction navale et pêche artisanale en Polynésie française. Centre ORSTOM de Tahiti, Notes et Documents d'Océanographie no 34, 100 pages

La pêche en Mauritanie *

I. Données économiques générales

Superficie : 1 082 620 km2

Superficie du plateau continental (jusqu'à l'isobathe 200 m) : 34 000 km2

Superficie de la ZEE : 195 000 km2

Longueur des côtes : 720 km

Population (1986) : 1 947 000

PIB à la valeur d'acquisition (1985)1/ : 659 millions de dollars EU

PIB par habitant (1985)[1] : 356 dollars EU

PIB agricole (1985)[1] : 145 millions de dollars EU

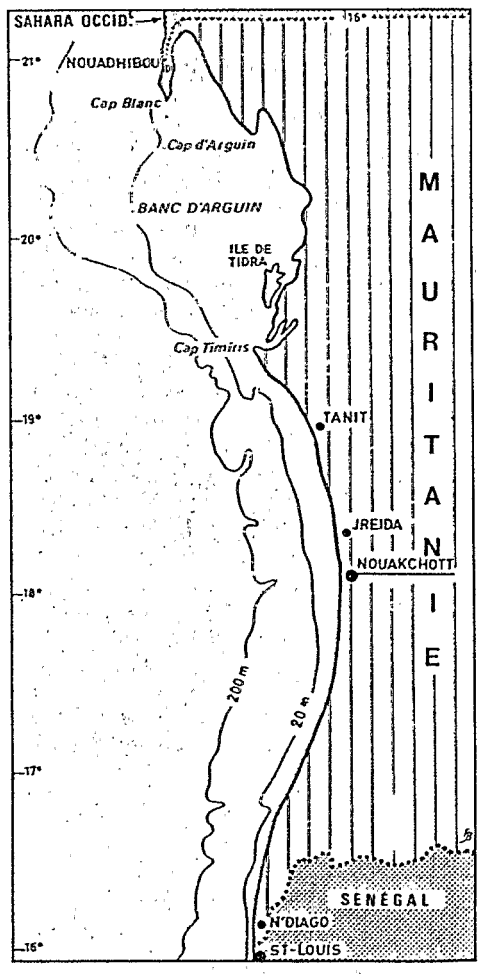
II. Données sur les pêches

Effectifs employés (1986) :

(i) Pêche artisanale : environ 2 000 personnes

(ii) Pêche industrielle : environ 3 600 marins dont la moitié sont des expatriés

(iii) Secteur secondaire : environ 1 900 personnes



Les côtes de Mauritanie (d'après carte SHOM, n° 2835).

. Echanges extérieurs (1986) :

– Valeur des importations : 0,3 million de dollars EU

– Valeur des exportations : 177,3 millions de dollars EU

III. Structure et caractéristiques

Pêche maritime

Les ressources halieutiques de la Mauritanie sont exploitées par deux types de flottilles : (i) une flottille artisanale composée d'environ 400 pirogues et (ii) une flottille semi-industrielle et industrielle nationale et étrangère.

La pêche artisanale s'articule autour de trois pôles principaux : Nouadhibou, les villages Imraguens et Nouakchott. Les opérations menées à partir de Nouadhibou s'effectuent dans la baie du Lévrier avec des pirogues ou des vedettes motorisées. Les prises sont vendues le plus généralement aux usines de transformation mais une faible partie alimente le marché local. Les langoustes vertes sont expédiées vivantes par avion vers le marché français. Les pêcheurs Imraguens exercent leurs activités autour du cap Timiris et du banc d'Arguin. Les bateaux utilisés sont de vieilles embarcations à voile de type canarien dont le nombre ne cesse de décroître. Les prises sont acheminées, après séchage, ou salage vers Nouadhibou ou Nouakchott. Les pêcheurs artisans de Nouakchott et du sud de la côte mauritanienne

* FAO. Profil de la pêche par pays, juillet 1988.

1/ Taux de change : $ EU 1,0 ouguiya 77,1

2/ Le volume et la valeur des exportations sont estimés. Les données officielles classent comme exportations toutes les quantités de poisson prises à l'intérieur de la ZEE mauritanienne, quel que soit le pavillon du navire