

ORIGINAL: ANGLAIS

COMMISSION DU PACIFIQUE SUD

GROUPE DE TRAVAIL ICLARM-CPS SUR LES PETITES EMBARCATIONS

(Nouméa, Nouvelle-Calédonie, 27 - 28 octobre 1975)

LE MODELE DE PETITE EMBARCATION CONCU PAR L'ICLARM

par

S. Ritterbush
Coordonnateur de projet
ICLARM*
Honolulu (Hawaï)

1. Au cours des 10 dernières années, une grande variété d'embarcations ont été introduites dans le Pacifique, avec des fortunes diverses, pour le développement de la pêche. Le modèle le plus connu est sans doute le "doris Oregon" utilisé à titre expérimental aux Samoa américaines, aux îles Gilbert et Ellice et à Ponape. Présentés tous comme la solution idéale au problème de la pêche à l'extérieur du récif, ils n'ont pas toujours donné les résultats escomptés. Les problèmes de conception variaient en général d'un archipel à l'autre. Des bateaux qui étaient à la portée d'un territoire (les Samoa américaines, par exemple) dépassaient les possibilités financières du reste de la région. D'autres modèles consommaient trop de carburant pour atteindre les vitesses de croisière requises, ou étaient si mal construits qu'ils ne duraient pas assez pour pouvoir être amortis dans des délais raisonnables ; d'autres encore, conçus à l'origine pour les conditions propres à la côte nord-ouest des Etats-Unis ou à la Nouvelle-Zélande, se prêtaient mal, dans le Pacifique Sud, aux besoins d'une industrie de la pêche encore embryonnaire.

2. Les membres du groupe d'étude de l'ICLARM conviennent dans l'ensemble qu'il n'existe pas un modèle unique et parfait de petite embarcation répondant aux besoins de tout le Pacifique. Les bateaux doivent être adaptés, d'une part aux caractéristiques locales de la mer et de la pêche et d'autre part, aux possibilités financières de la population autochtone. De plus, il existe trois formes distinctes de pêche qui exigent des modèles d'embarcation différents ; la pêche dans les lagons des atolls, la pêche récifale et côtière, et la pêche pélagique au large.

3. Eu égard au prix élevé du carburant, dont rien n'annonce la baisse à brève échéance, il faut, dans la conception des petites embarcations, tenir compte en premier lieu de la consommation. Afin de la réduire au minimum, de même que les frais d'exploitations connexes, il importe de diminuer la force motrice par rapport à celle qui caractérise habituellement les embarcations utilisées pour la petite pêche (le doris des Samoa américaines, par exemple, est muni d'un moteur Volvo-Penta de 135 CV à transmission en Z et le doris de Ponape d'un moteur Ford de 155 CV).

*Centre international pour la gestion des ressources aquatiques vivantes.

4. Cette réduction de la force motrice nécessitera certaines transformations radicales dans la conception des bateaux. Le doris est un modèle large, à bouchain vif et à fond plat. Il est lourd et a besoin pour déjauger d'une force motrice élevée.
 5. Le modèle ICLARM répond à un critère essentiel : la coque doit être facile à entraîner et pouvoir atteindre les vitesses requises pour la pêche à la cuiller moyennant une consommation d'énergie minimale. Pour la pêche à la ligne en lagon et à l'extérieur du récif, des vitesses atteignant 10 milles à l'heure peuvent être nécessaires pour un passage rapide, tandis que pour la pêche à la cuiller elles doivent atteindre jusqu'à 13 ou 14 milles à l'heure.
 6. Le bateau de l'ICLARM a été conçu pour la petite pêche en lagon et à l'extérieur du récif. La coque a 20 pieds de long et 7 pieds de large au milieu. La source d'énergie est laissée au choix de l'utilisateur, mais un moteur diesel ou à essence, (ce dernier étant facile à convertir pour fonctionner au kérosène) est particulièrement recommandé. On doit pouvoir imprimer à la coque des vitesses de déjaugage de 12 à 14 milles/heure en utilisant l'un de ces deux types de moteur, d'une puissance de l'ordre de 30 CV. Le bateau est muni d'encorbellements pour que l'intérieur en reste sec lorsqu'il est exposé au clapot qui caractérise tout le Pacifique Sud. La quille s'aplatit vers l'arrière, ce qui permet d'échouer facilement la coque. La réduction du tirant d'eau a aussi l'avantage de faciliter l'entrée et la sortie dans les zones récifales. L'arbre porte-hélice est protégé. Le bateau a été conçu de façon à pouvoir être construit en un point central et expédié ensuite sur d'autres archipels, les coques s'emboîtant les unes dans les autres. Le coût estimatif est de l'ordre de 2.500 dollars des Etats-Unis, moteur compris.
 7. La Briggsand Stratton Motor Corporation a fait don, pour les besoins du projet, d'un moteur à essence de 16 CV à refroidissement à air. Un prototype construit à Hawaï cet été a été mis à l'essai, et les résultats seront présentés à Nouméa en octobre au Groupe de travail sur les petites embarcations. Les essais effectués dans des conditions normales d'exploitation, ont été contrôlés assez étroitement pour permettre une analyse détaillée du rendement opérationnel.
-