

COMMISSION DU PACIFIQUE SUDNEUVIEME CONFERENCE TECHNIQUE REGIONALE DES PECHEES

(Nouméa, Nouvelle-Calédonie, 24 - 28 Janvier 1977)

EXPOSE NATIONAL - ILES WALLIS ET FUTUNALA PECHE A WALLIS ET FUTUNAI. GENERALITES

Les Iles Wallis et Futuna sont situées à un peu plus de 2.000 kilomètres au Nord-Est de Nouméa et à environ 300 kilomètres à l'Ouest des Samoa.

Bien que groupées pour des raisons administratives elles sont très différentes tant du point de vue des caractéristiques naturelles que de leur population.

Wallis est un archipel formé d'une île principale UVEA de 11 kilomètres sur 8 environ, entourée d'un assez vaste lagon circonscrit par un récif-barrière englobant une vingtaine d'îlots d'importance diverse.

D'origine volcanique Uvéa est peu accidentée et le sommet principal culmine à 150 mètres (mont Lulu).

La population d'environ 6.000 habitants de race polynésienne est originaire des Iles Tonga, il y a près de dix siècles.

La bordure côtière est assez fertile alors que le centre de l'île est formé d'une vaste savane semi-désertique, le Toafa, aux sols stériles et dégradés.

Les Iles de Futuna et Alofi se trouvent à environ 200 kilomètres dans le Sud-Ouest de Wallis, sans lagon, battues par la mer avec des fonds de plusieurs milliers de mètres à moins d'un kilomètre de la côte. Les hauteurs ont une altitude maximale de 850 mètres. Le Chef-Lieu de Futuna est Sigave.

L'île a environ 20 kilomètres de long sur 5 de large et sa population est de 3.500 habitants. Alofi séparée de Futuna par un passage d'environ 1 mille, est inhabitée et possède une forêt assez importante. Les gens de Futuna s'y rendent pour y faire des plantations et les entretenir.

La population de Futuna, également polynésienne, est probablement originaire des Iles Samoa.

Toutes les fles ont été pendant plus d'un siècle entièrement soumises à l'autorité des missions catholiques qui, tout en conservant certaines traditions, ont profondément modifié la société primitive. L'ancienne culture polynésienne a complètement disparu et aucune trace quelconque de l'ancienne société païenne ne subsiste plus.

En particulier les qualités traditionnelles de marins de polynésiens, leur espoir d'aventure ont disparu, l'Eglise ayant pris des mesures draconiennes à la fin du 19ème siècle pour mettre un terme aux voyages en pirogues de familles ou de clans entiers.

Les Wallisiens et Futuniens contraints d'abandonner leurs habitudes sont donc devenus presque exclusivement des terrains. Les grandes pêches collectives (TAO FAGA) ainsi que la plupart des anciennes techniques de pêche ont disparu.

Enfin à partir des années 50, l'émigration des hommes valides vers les mines de Nickel de Nouvelle-Calédonie (12.000 actuellement) et à partir de 59, l'irruption de la politique dans la vie de ces fles dont les 9.000 habitants sont représentés au Parlement par un député et un sénateur, ont achevé de bouleverser les structures sociales.

Sur le plan de la pêche, il ne subsistait en 1970, qu'un nombre réduit de pirogues traditionnelles pêchant occasionnellement dans le lagon (à la ligne, au filet, à la palangrote) sans jamais sortir du lagon comme cela se pratiquait autrefois.

La construction de ces embarcations devenait en outre de plus en plus onéreuse en raison des cadeaux obligatoires à faire à l'équipe de constructeurs : porcs, conserves, cartons de bière, argent, etc.

Lourdes (1 à 2 tonnes), d'entretien difficile elles ne remplissaient pas les conditions requises : légèreté, maniabilité, entretien facile, permettant des sorties courtes, en dehors des heures de travail pour ravitailler les familles en poissons, crustacés et coquillages.

Conscient de cet état de fait et désireux d'y remédier le Service de l'Economie rurale a mis en place dès fin 70, un chantier de construction de bateaux de pêche avec des gens du pays.

II. PERIODE DE 1971-1976

Une première équipe de sept charpentiers wallisiens a été formée, il s'agissait alors de choisir les types de bateaux : doris et skiffs à fond plat d'usage courant au Canada et à Terre-Neuve et sur la côte Est des Etats-Unis. Les plans proviennent de la Texas Dory Boat Plan Co., de Galveston.

Les types suivants ont été construits :

- Fisher Boy 15'
- Carolina 19'
- Surfmaster 23'
- Doris 23 et 27'

Tous ces bateaux, sauf les grands doris équipés de propulseurs hors bord, se sont révélés marins, économiques et bien adaptés à la petite pêche locale. La demande a été rapidement très forte et fin 1974, 80 unités ont été livrées.

Néanmoins, il n'était pas possible de se limiter au seul lagon, déjà dépeuplé par la pêche à la dynamite et aux poisons végétaux ; en outre le propulseur hors bord est un engin gourmand en essence et d'un entretien délicat et ne présente pas les garanties indispensables de sécurité au large dans des mains souvent inexpertes.

En 1974, il a été mis en chantier plusieurs doris de Saint-Pierre de 8 mètres équipés de moteurs intérieurs Volvo de 10 CV permettant une vitesse de 7 noeuds et demi.

En novembre 1974, deux doris ont été lancés, en 1975, quatre autres doris ont été mis en construction dont trois ont été terminés en 1976. Au cours de 1976, deux autres bateaux à moteur intérieur seront lancés et c'est un total de 115 embarcations diverses qui seront sorties du chantier de l'économie rurale y compris un type de pirogue de forme traditionnelle en contreplaqué marin sur membrures de kaori collé et mastiqué, cloué et vissé cuivre.

Les prix pratiqués sont bas :

Pirogue de 8 mètres ou Fisher Boy 15'	25.000 fr CFP
Carolina 19'	60.000 fr CFP
Sampan Express 19'	75.000 fr CFP
Surfmaster 23'	85.000 fr CFP

Ces prix comprennent la coque livrée, peinte à deux couches, fonds extérieur-intérieur peints avec des peintures spéciales (vigor bitume ou anti-fouling) complétée avec bancs latéraux, plancher, mais sans moteur ni cabine.

Deux sources de financement : le Budget Territorial et le Budget Fides. Les bateaux sont cédés à des conditions de crédits avantageux, et les réparations exécutées après six mois au prix coûtant des fournitures (contreplaqué, bois, clouterie et visserie de cuivre, colle, et mastic, peintures), la main d'oeuvre n'est pas comptée.

Une observation est cependant à faire ; l'entretien des embarcations par leurs propriétaires laisse à désirer et certains bateaux datant de deux ans, particulièrement mal tenus, sont hors service et irréparables.

III. PROJETS 1976 - 1977

La demande est toujours importante ; il est envisagé de faire chaque année de 10 à 15 embarcations sur Budget Territorial, et deux ou trois bateaux sur Fides, à moteur diesel intérieur pour la pêche hors du récif. Il reste à mettre en construction des caisses à glace isothermes pour la conservation des poissons à bord et peut-être la mise en place d'une machine de production de glace pour garnir les glacières à chaque sortie.

CONCLUSION (d'après M. Michon)

"Ainsi, tout en respectant la manière de vivre locale, sans bouleversement de caractère technocratique, nous aurons permis aux pêcheurs wallisiens et futuniens d'assurer en toute indépendance le ravitaillement de leurs villages en poissons frais et de reprendre les chemins de la mer, oubliés depuis si longtemps."

Cette note reproduit de larges extraits d'un rapport de M. MICHON du 13 janvier 1975.