

## Pêche illicite dans le Pacifique central et le Pacifique Sud<sup>1</sup>

Francisco Blaha<sup>2</sup>

*Les navires en action de pêche illicite, dénommés « blue boats », ont récemment défrayé la chronique, plusieurs d'entre eux ayant été signalés dans les eaux nationales de Palau, des États fédérés de Micronésie, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, et même plus au sud, en Australie et en Nouvelle-Calédonie. La marine nationale française a détecté des navires en action illicite par deux fois en 2016 et à plusieurs reprises en janvier 2017, aboutissant à l'interception des membres d'équipage ou au déroutement des navires concernés. S'il est vrai que la plupart des « blue boats » viennent du Viet Nam, l'histoire ne s'arrête pas là.*



Exemple classique de « blue boat » rempli de fûts en plastique dans lesquels sont stockés des produits de la mer salés (photo : Forces armées de la Nouvelle-Calédonie).

La plupart des bateaux arraisonnés comptent certes des citoyens vietnamiens à leur bord et nombre d'entre eux appareillent dans des ports vietnamiens, mais M. Vu Duyen Hai, chef de la délégation vietnamienne auprès de la Commission des pêches du Pacifique occidental et central, émet des doutes quant à la responsabilité du Viet Nam dans cette affaire.

« Certains pays nous ont informés que des navires vietnamiens faisaient route vers des pays tels que Palau ou la Micronésie pour y pratiquer le braconnage, mais le Viet Nam n'a pas la certitude qu'il s'agit bien de navires vietnamiens. »<sup>3</sup>

Le chef de délégation convient que certains navires de pêche s'aventurent au-delà de la limite des 200 milles marins constituant la zone économique exclusive (ZEE) du pays, mais, explique-t-il, ils « suivent le poisson », sachant que la plupart d'entre eux ne disposent pas des appareils requis pour déterminer s'ils sont entrés par erreur dans la ZEE d'un autre pays.

Il indique également que le gouvernement vietnamien s'est emparé de la question et procède à des contrôles des navires de

pêche locaux, mais « parfois, les navires de pêche appareillent, éteignent leurs instruments de communication et les autorités ne peuvent plus les localiser. C'est devenu un problème. Les autorités luttent contre cette pratique et imposent d'ailleurs des sanctions très lourdes, dont le retrait à vie des permis de pêche »<sup>3</sup>.

Et c'est peut-être le point le plus révélateur : ces pêcheurs quittent le Viet Nam pour de très longues campagnes en mer, avec l'intention de pêcher de manière illicite, et, de toute évidence, le risque de perdre leur permis de pêche n'a aucun effet dissuasif.

Ils effectuent cette longue traversée en sachant parfaitement que, même s'ils pourraient se voir interdits de retour, le jeu en vaut la chandelle.

Les autorités des États fédérés de Micronésie ont estimé à environ 300 millions de dongs (quelque 12 000 dollars américains) le prix d'achat d'un petit bateau pouvant accueillir entre 10 et 13 membres d'équipage. Chaque petit bateau transporte 25 000 litres de carburant au départ du Viet Nam et retourne au port quand la jauge affiche environ 10 000 à 15 000 litres.

<sup>1</sup> Adapté du blog de Francisco Blaha : <http://www.franciscoblaha.info/blog/>

<sup>2</sup> Independent Fisheries Consultant, [franciscoblaha@mac.com](mailto:franciscoblaha@mac.com)

<sup>3</sup> Source : <https://www.facebook.com/groups/VanuatuNews.vu/permalink/1226168907477229/>

Les grands « blue boats », qui peuvent loger entre 16 et 17 membres d'équipage, coûtent environ 600 millions de dongs (24 000 dollars américains) et peuvent embarquer près de 35 000 litres de carburant. Le retour au port se fait lorsque leurs réserves passent sous la barre des 15 000 litres.

Le prix du diesel n'a connu que des variations négligeables au Viet Nam au cours des derniers mois. Le 5 septembre 2016, le prix du diesel s'affichait à 0,50 dollar américain le litre. À ce tarif, il faut environ 12 500 dollars américains pour ravitailler en carburant un gros navire effectuant une traversée au long cours, qui s'étend normalement sur deux à trois mois, les membres d'équipage emportant suffisamment de provisions pour se nourrir pendant tout le voyage.

Mais il est un autre scénario qu'il faut à l'évidence envisager : un réseau logistique relie ces bateaux à une flottille de transporteurs, qui réceptionnent les captures et ravitaillent en carburant les navires de pêche, leur permettant de prolonger leur séjour en mer sur des périodes très longues et d'atteindre des destinations aussi éloignées que la Nouvelle-Calédonie. Si une flottille de transporteurs est de la partie, les « blues boats » sont forcément tous équipés de radios et de GPS.

Quoi qu'il en soit, ces navires de facture très rudimentaire ont une valeur insuffisante pour que le risque de saisie ait un quelconque effet dissuasif. Si l'on ajoute à cela l'énorme surcapacité de la flottille de pêche et les aides publiques que le gouvernement vietnamien octroie pour la construction de nouveaux bateaux<sup>5</sup>, il n'y a rien d'étonnant à ce que la pêche illicite itinérante soit si répandue.

Que l'on examine les politiques d'aide publique à la pêche précédemment adoptées par les autorités vietnamiennes ou celles actuellement en vigueur, les subventions octroyées entre autres pour l'achat de carburant, le renouvellement des navires, leur mise à niveau et les investissements dans l'infrastructure compensent le coût de la perte d'un navire, lorsque celui-ci est intercepté.

Les pêcheries à accès libre – mode d'accès que l'on peut assimiler à une absence de gestion – ont suscité des problèmes de surpêche et de surcapacité des flottilles. La surexploitation des ressources et la surcapacité de pêche incitent les navires à mettre le cap sur des côtes plus éloignées et productives, même si la pêche n'y est pas autorisée.

D'après les chiffres officiels, la flottille de pêche hauturière du Viet Nam compte environ 20 000 unités de pêche, fabriquées pour la plupart en bois. La majorité des bateaux sont équipés de moteurs de camion de seconde main et, parmi eux, on estime que 6 675 sont alimentés par un moteur de 90 chevaux ou plus (chiffre qui reste toutefois à confirmer).

Ces bateaux, peu coûteux à l'achat et à l'exploitation, ne sont « prétendument » immatriculés nulle part. Ainsi, lorsqu'ils sont appréhendés par un pays, il appartient à l'État intercepteur de décider quoi en faire. En général, les navires interceptés alors qu'ils se trouvent et pêchent illégalement dans les eaux d'un autre pays sont saisis et brûlés. Certains pays les font même exploser dans le cadre d'opérations spectaculaires. Or, si

couler, brûler ou faire exploser un navire en action illicite offre à la presse et au reste du monde des images saisissantes, cela n'empêche guère les « blue boats » de poursuivre leurs activités de pêche illicite dans les océans de la planète. Leur ballet ne s'arrête jamais, car, pour faire simple, la perte d'un bateau ne constitue pas une sanction suffisamment dissuasive.

En tout état de cause, deux organisations sont en principe chargées du suivi, du contrôle et de la surveillance de l'espace maritime du Viet Nam<sup>6</sup> : l'Inspection des pêches maritimes et la Police maritime nationale. La Police maritime est l'équivalent des garde-côtes vietnamiens : elle assure la protection des pêcheurs locaux et leur vient en aide en cas de besoin (elle ne remplit pas réellement de mission de suivi, contrôle et surveillance). L'Inspection des pêches maritimes relève de la Direction des pêches. Elle comprend 92 patrouilleurs, dont seulement huit sont équipés de moteurs suffisamment puissants (500 à 600 chevaux) pour contrôler les navires quittant la ZEE, un chiffre trop faible pour couvrir efficacement tout l'espace maritime national.

Du côté des pays victimes de braconnage, l'impact financier est lourd en cas d'interception des bateaux, mais l'impact sur les moyens d'existence locaux l'est tout autant lorsque les navires ne sont pas détectés.

Les pêcheurs en action illicite pillent les récifs avec efficacité, braconnant en deçà de la limite des 12 milles. Ils pêchent ainsi le poisson ciblé par les populations du littoral, s'affranchissant de toute forme de réglementation ou de gestion, ce qui interfère directement avec les moyens d'existence des Océaniens résidant dans les atolls reculés. Les inspections des cales réalisées à bord des bateaux saisis ont montré que la bêche-de-mer (holothurie) et les poissons de récif constituaient le gros des prises. Produit très coté sur les marchés asiatiques, la bêche-de-mer est probablement la principale cible des braconniers, puisqu'elle leur assure un retour sur investissement attractif.

Sur le plan pratique, il est très difficile d'appréhender les pêcheurs en action illicite, car leurs bateaux ne sont pas équipés de transpondeur permettant le suivi par satellite des navires et sont par ailleurs de petite taille et fabriqués essentiellement en bois, ce qui les rend quasiment invisibles au radar. En outre, la plupart des pays océaniques ne disposent pas de moyens aériens ou n'ont pas le budget pour envoyer des avions sur zone afin de rechercher les braconniers, sans oublier le fait que le rayon d'action des avions est limité. L'Agence des pêches du Forum (FFA), dont le mandat s'étend quasi exclusivement aux thons du large, s'est attelée à l'analyse de différentes solutions technologiques de surveillance par satellite, dont l'utilisation pourrait se justifier, malgré leur coût élevé, si elles livrent des données et renseignements utiles aux pays membres de la FFA sur l'activité de pêche illicite. La FFA a constitué un groupe de travail composé des pays les plus touchés afin de déterminer la voie à suivre.

Sur le plan diplomatique, lorsqu'un navire et son équipage sont appréhendés, le problème reste entier (ou pour reprendre les mots d'un ami concerné : « c'est là que les vrais problèmes commencent ! »). Il faut trouver un lieu pour immobiliser les navires (sachant que les places à quai sont rares en Océanie)

<sup>4</sup> Voir : [http://unep.ch/etb/areas/fisheries/country/projects/vietnam/final\\_summary\\_report\\_vietnam.pdf](http://unep.ch/etb/areas/fisheries/country/projects/vietnam/final_summary_report_vietnam.pdf)

<sup>5</sup> Voir : [https://www.wcpfc.int/system/files/PLI-VNM-03-%5BConsultancy-report-\(Y3\)-Vietnam-Tuna-Fishery-Profile-Nov2012%5D.pdf](https://www.wcpfc.int/system/files/PLI-VNM-03-%5BConsultancy-report-(Y3)-Vietnam-Tuna-Fishery-Profile-Nov2012%5D.pdf)

ou les laisser au mouillage, avec toutes les responsabilités que cela implique. Par ailleurs, on ne trouve généralement aucune trace documentaire à bord, qu'il s'agisse des titres de navigation maritime ou des pièces d'identité de l'équipage.

Souvent, les membres d'équipage ne parlent pas anglais (ou font comme si), le Viet Nam ne compte aucune représentation diplomatique en Océanie (hormis la Nouvelle-Zélande et l'Australie), les membres d'équipage voyagent sans visa, billet ou argent pour rentrer chez eux (et aucun vol ne relie directement le Pacifique au Viet Nam), et l'itinéraire de retour suppose généralement de transiter par les États-Unis ou l'Australie, connus pour leur intransigeance en matière de visas. Par conséquent, les membres d'équipage et les bateaux deviennent un fardeau et se retrouvent globalement coincés là, jusqu'à ce que quelqu'un, quelque part, se décide à agir (généralement aux frais de l'État intercepteur ou de l'Organisation internationale pour les migrations).

À l'instar d'autres navires appréhendés, les « blue boats » sont parfois neutralisés dans un port en activité, ce qui aggrave le problème, puisqu'ils bloquent alors une partie du port et posent un risque de pollution.

Certains pays prennent des mesures immédiates, en coulant le bateau incriminé lors de la poursuite (Papouasie-Nouvelle-Guinée, récemment) ou en y mettant le feu pour dissuader les autres contrevenants (Palau) ou s'assurer une couverture dans la presse. Toutefois, le pouvoir de dissuasion de ces mesures n'est que limité.

En réalité, les campagnes médiatiques n'ont de chances d'être efficaces qu'auprès de ceux qui ont accès à la presse. D'après mon expérience professionnelle au Viet Nam, nombre de ces pêcheurs sont issus de milieux très pauvres et n'ont pas accès aux médias, si bien que les messages relayés par la presse parviennent rarement jusqu'à eux.

Malheureusement, il n'existe pas de solution toute faite. En dernier ressort, la question relève de la compétence de l'État du pavillon. Le Viet Nam est donc responsable de ses bateaux pêchant illégalement dans les eaux d'autres pays. Dans l'idéal, et si l'on s'en tient au droit international en vigueur, des sanctions commerciales devraient être appliquées. Le Viet Nam est un gros exportateur de produits de la pêche et de l'aquaculture ; une structure tarifaire liée à l'efficacité des contrôles effectués par l'État du pavillon pour lutter contre la pêche illicite (et à des points de contrôle de conformité) devrait être mise en place. Ainsi, si un pays ne contrôle pas les navires battant son pavillon, les produits qu'il exporte se verront appliquer des tarifs supérieurs, jusqu'à résolution du problème. Si l'on ajoute à cela un « carton jaune » de l'Union européenne, qui se sert d'un mécanisme de contrôle des échanges commerciaux pour inciter les pays à combattre efficacement la pêche illicite, le Viet Nam sera peut-être plus enclin à en faire plus pour s'attaquer aux différents éléments de l'équation qui relèvent de sa compétence.



Saisie par la Marine française de fûts d'holothuries salées pêchées de manière illicite dans les eaux calédoniennes (photo : Forces armées de la Nouvelle-Calédonie [FANC]).