



La pêche est considérée comme le métier le plus dangereux du monde : ainsi, d'après des chiffres de l'Organisation internationale du travail (OIT) datant de 1999, la filière enregistrerait chaque année plus de 24 000 décès. Alors que les pays océaniques affichent des taux d'accidents maritimes parmi les plus élevés du monde, les services des pêches de la région sont pour la plupart peu impliqués dans le domaine de la sécurité. Si l'on ne dispose pas de données statistiques suffisantes pour pointer avec certitude les activités les plus risquées, on s'accorde généralement à reconnaître que c'est la pêche du thon à la traîne, pratiquée sur de petits bateaux munis de moteurs hors-bord, qui est responsable d'une bonne partie, voire même de la majorité des accidents.



Michel Blanc © SPC

Typique bateau de pêche à la traîne opérant à Tarawa, à Kiribati, pays où les taux d'accidents sont parmi les plus élevés du Pacifique.

Qu'est-ce que la sécurité en mer ?

La sécurité en mer, ou la sécurité à bord, désigne la capacité d'une embarcation à rejoindre son port d'origine (ou plus généralement son village ou son île) à l'issue d'un voyage ou d'une sortie. Un accident correspond à tout événement susceptible d'empêcher un bateau de regagner son port d'attache.

Coût des accidents maritimes impliquant les petits bateaux

Au-delà du traumatisme subi par les familles et les amis des accidentés de la mer, les organisations régionales ont entrepris d'analyser le coût financier de ces sinistres et notamment des opérations de recherche et de sauvetage (SAR). Sachant que la superficie de l'océan entourant les 22 États et Territoires insulaires océaniques est supérieure à 25 millions de kilomètres carrés et que plus de 50 000 petits bateaux de pêche évoluent dans les eaux côtières de ces îles, il est impossible de calculer le nombre exact des accidents qui surviennent chaque année. On connaît en revanche le coût d'exploitation horaire des patrouilleurs, des hélicoptères et des avions participant aux opérations SAR. Sur la base de ces données et d'une étude de cas réalisée pour la Nouvelle-Calédonie, la CPS estime que le coût annuel des opérations SAR menées dans la région est compris entre 5 et 8 millions de dollars des États-Unis. Quel que soit le montant précis, une chose est certaine : c'est une charge financière dont les pays océaniques pourraient très bien se passer !

Causes des accidents maritimes

De nombreuses études pointent du doigt l'erreur humaine dans les accidents maritimes. Malgré l'insuffisance des données disponibles, on sait que la plupart des accidents qui surviennent en Océanie sont dus aux causes suivantes : pannes mécaniques (mauvaise connaissance de la maintenance et de la réparation des moteurs hors-bord), perte du contact visuel avec l'île de départ, en particulier dans les atolls (compétences de navigation insuffisantes), pannes de carburant (négligence) et mauvais temps (embarcation inadaptée et non vérification du bulletin météo avant le départ). Le chargement excessif des petits bateaux, provoquant leur chavirage, constitue également un problème de sécurité maritime récurrent en Océanie.



© NFA

Surcharge d'une petite embarcation de transport en Papouasie-Nouvelle-Guinée.

Cette fiche fait partie d'une série de fiches pédagogiques réalisée par la Communauté du Pacifique (CPS) afin d'aider les enseignants à intégrer aux programmes scolaires les sujets relatifs à la pêche.

Les fiches doivent être utilisées conjointement avec le Guide à l'usage des enseignants, qui propose un certain nombre d'activités et d'exercices destinés aux élèves. Tous les termes suivis d'un astérisque (*) sont définis dans le glossaire figurant dans le Guide.



Pacific
Community
Communauté
du Pacifique



Projet cofinancé par
l'Union européenne

**Record du monde de survie en mer ?**

Le 18 novembre 1991, trois pêcheurs du village de Nikunau, à Kiribati, s'embarquent pour une banale sortie de pêche. Seuls deux d'entre eux finiront par reposer le pied sur la terre ferme, au Samoa, le 11 mai 1992, soit près de 6 mois plus tard ! Les deux hommes ont survécu en buvant de l'eau de pluie et en se nourrissant des requins attrapés au moyen de cordages depuis leur embarcation à la dérive. De mémoire d'homme, jamais personne n'avait dérivé aussi longtemps dans le Pacifique, et peut-être même sur aucun autre océan de la planète. À leur retour, les deux survivants sont accueillis en héros, alors que leur odyssee maritime est le résultat de leur propre négligence : ils sont tombés en panne d'essence. Le bilan est lourd : un mort et des milliers de dollars dépensés à rechercher en vain leur minuscule esquif dans l'océan.

**Fait inquiétant**

Dans la plupart des pays océaniques, les accidents maritimes mettant en cause les petites embarcations ne sont pas recensés de manière systématique, de sorte qu'il est impossible d'appréhender la portée exacte du problème et de mettre en œuvre des mesures adaptées à la situation de chaque pays. Tout programme national de promotion de la sécurité des petites embarcations doit prévoir la mise en place d'un système de collecte et d'analyse en continu des données relatives aux accidents.

De l'importance d'une bonne préparation

Chez les utilisateurs de petits bateaux, et notamment chez les pêcheurs, la culture de la sécurité est peu développée. Pour y remédier, la CPS a publié des supports de sensibilisation ciblés, incluant deux listes de vérification (jointes au présent guide) : « Cinq minutes qui peuvent vous sauver la vie » et une liste des équipements de sécurité recommandés à bord des petites embarcations. Avant toute sortie en mer, il est essentiel de suivre les conseils suivants :

**Prenez connaissance des prévisions météo :****Informez quelqu'un de confiance de votre destination et de l'heure à laquelle vous prévoyez de rentrer****Assurez-vous du bon fonctionnement de votre moteur****Vérifiez la présence à bord de tous les équipements de sécurité**