DU NOUVEAU DANS LA FLOTTILLE PALANGRIÈRE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE

par Steve Beverly,
chargé du développement
de la pêche,
CPS, Nouméa (Nouvelle-Calédonie)

Dans le domaine de la pêche à la palangre, la Nouvelle-Calédonie a longtemps été un géant dormant. En 1983, sa flottille de palangriers se limitait à un seul palangrier qui débarquait une soixantaine de tonnes de poisson. En 1999, elle était passée à treize unités qui débarquaient annuellement quelque 1 800 tonnes de thons et autres espèces.

Contrairement à certains États et territoires océaniens, la Nouvelle-Calédonie a laissé sous-utilisées la ressource exploitable et l'infrastructure logistique disponible. Les prises des espèces pouvant être capturées à la palangre pourraient s'élever jusqu'à 10 000 tonnes sans que la ressource s'en trouve surexploitée. En fait, en 1962, quarante bateaux de la flottille palangrière japonaise, qui opéraient à proximité de la Nouvelle-Calédonie, ont débarqué plus de 11 000 tonnes de poissons, toutes espèces confondues.

La Nouvelle-Calédonie a une ZEE de 1 740 000 km^2, qui est limitrophe de celles de l'Australie, des Îles Salomon et de Vanuatu (figure 1). Sa ZEE est aussi limitée au sud-est et au sud-ouest par de vastes zones d'eaux internationales. La superficie totale de la Nouvelle-Calédonie est de 19 103 km^2 et sa population était estimée, à la fin du premier semestre 2000, à 212 700 habitants.

L'expansion d'une pêcherie palangrière locale orientée vers l'exportation de poisson frais dépend du développement du tourisme et, donc, de l'existence de vols réguliers à destination du Japon et d'ailleurs. Hormis les jetées et les ports, la composante la plus importante de l'infrastructure de la pêche commerciale à la palangre dans le Pacifique est l'espace disponible dans les avions pour la livraison de poisson frais aux principaux marchés—Japon, États-Unis d'Amérique et Europe.

La Nouvelle-Calédonie est équipée de jetées et de ports bien aménagés, son secteur du tourisme est en essor et plusieurs vols la relient chaque semaine au Japon, cinq vers Tokyo et deux vers Osaka, offrant une capacité moyenne de fret d'environ 60 tonnes.

À la fin 2001, cette composante de l'infrastructure locale était sous-utilisée par la filière pêche. Jusqu'à présent, ce ne sont ni la faible abondance des stocks de poissons ni le manque de capacité de fret qui ont limité le développement de la flottille palangrière locale. Simplement, ce développement n'a pas eu lieu.

Par opposition à la Nouvelle-Calédonie, les Îles Fidji et l'Australie à l'ouest ont des pêcheries palangrières florissantes. Les Îles Fidji, qui ont débuté modestement au début des années 90 avec seulement une poignée de navires qui débarquaient moins de 100 tonnes, disposent actuellement d'une flottille de plus de 100 unités qui débarquent environ 10 000 tonnes de thons et d'autres espèces par an. La plus grande partie des prises des Îles Fidji est destinée aux marchés japonais et américain ainsi qu'aux conserveries des Îles Fidji et des Samoa américaines. Les navires immatriculés aux Îles Fidji ont commencé à essaimer dans la région en pêchant dans la ZEE de Vanuatu aux termes d'accords de pêche conclus avec ce pays.

La flottille palangrière d'Australie de l'Est a connu elle aussi une croissance rapide. Avant 1995, elle ne comptait que quelques bateaux qui capturaient une trentaine de tonnes de poisson par an. À l'heure actuelle, la flottille basée à Mooloolaba, dans le Queensland, compte plus de 125 navires qui débarquent chaque année plus de 2 000 tonnes d'espadons, dont la plus grande partie est exportée vers les États-Unis d'Amérique. Les palangriers de Mooloolaba ciblent l'espadon dans les eaux territoriales australiennes et dans les eaux internationales qui jouxtent la

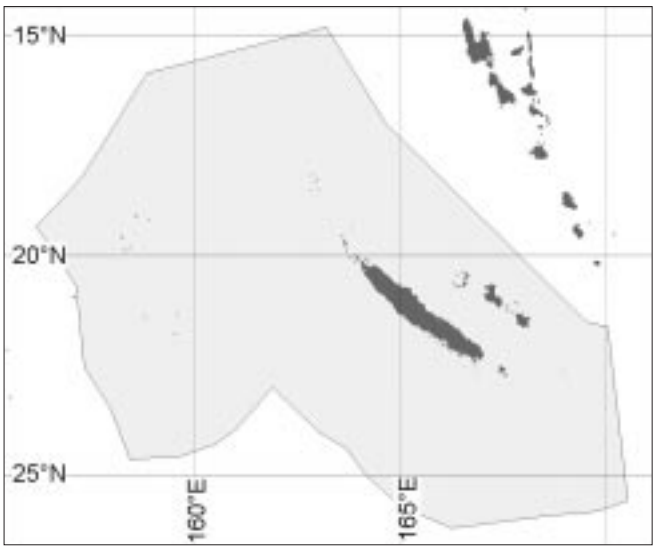

Figure 1 : La ZEE de la Nouvelle-Calédonie

ZEE de la Nouvelle-Calédonie. Depuis peu, on observe en Nouvelle-Calédonie que la flottille palangrière locale est peut-être sur le point de connaître la même croissance en flèche que celle qu'ont connue les flottilles fidjienne et australienne.

Les treize bateaux immatriculés en Nouvelle-Calédonie qui opéraient en 1999 dans les eaux territoriales de ce pays appartenaient tous à la même compagnie, Navimon, dont le siège est implanté à Nouméa. En 2001, Navimon a vendu un de ses navires et en a perdu un autre qui s'est drossé sur le récif, ce qui a ramené sa flottille à onze unités. Navimon était la seule société de pêche de Nouvelle-Calédonie en activité à la fin des années 90 puisque ses deux prédécesseurs, Megu Caledonia et Calédonie Toho, avaient mis fin à leurs activités.

Toutefois, quatre nouvelles sociétés ont vu le jour en 2001 et d'autres encore sont en gestation. À la fin de 2001, la flottille était passée à dix-huit navires. La flottille palangrière locale pourrait compter jusqu'à quarante unités d'ici à la fin de 2002 et le poids total des prises, thons et espadons inclus, pourrait avoisiner 6 000 tonnes. Les prises annuelles des palangriers pourraient atteindre, voire dépasser, 10 000 tonnes, toutes espèces confondues.

Présentons ces quatre nouvelles sociétés de pêche à la palangre :

- Albacore, qui a reçu livraison d'un bateau en 2001 et en attend deux autres en 2002;

- les Pêcheries de Nouvelle-Calédonie, qui comptaient six unités en 2001, dix unités début 2002, et dont l'usine de transformation à Koumac a été terminée en 2001;

- Pescana, qui devrait posséder huit bateaux en 2002 et dont l'usine de transformation, située sur le quai de pêche, à Nouméa, a été terminée début 2002; et

- Sodefish, qui devait recevoir début 2002 un bateau construit à Fidji et dont l'usine de transformation située au quai de pêche a été terminée en 2001.

La société Albacore a commandé au chantier d'Allan Barnett Fishing Co., basé en Tasmanie (Australie), un nouveau palangrier capable de congeler à bord le germon destiné aux conserveries et de stocker du thon obèse et de l'albacore frais de qualité sashimi destinés au marché japonais.

Le *Yellowfin* (figures 2 et 3) est le premier des trois palangriers en acier de 20 mètres, qui sera exploité par la société Albacore d'ici à la fin de 2002. Ce bateau a commencé à pêcher fin 2001 et il a obtenu, d'après le capitaine Soane Mataila, des résultats prometteurs jusqu'à présent. Le *Yellowfin* est un bateau de 20 mètres de longueur hors tout, de 7 mètres de largeur et de 3 mètres de tirant d'eau. Il contient trois cales disposant d'un système de réfrigération de l'eau de mer d'une capacité de 5 tonnes cha-

Figures 2 et 3: Le* Yellowfin *[Photos : Steve Beverly]

cune, d'un congélateur à air pulsé de 2 tonnes, d'un congélateur de stockage temporaire de 30 tonnes et de deux congélateurs d'appâts de 2 tonnes. Son moteur principal est un Caterpillar 3406 de 470 cv.

Une autre société de pêche à la palangre, originaire de Tahiti, s'est récemment implantée en Nouvelle-Calédonie. Son président, Claude Favy, a aussi débuté sa carrière dans la pêche à la palangre, à Tahiti. Claude et son partenaire, Michel Friederich, ingénieurs en hydraulique, travaillaient sur un projet hydroélectrique à Tahiti. Ce projet impliquait entre autres l'importation de France d'énormes tuyaux en acier. Claude et Michel ont imaginé un moyen de faire fabriquer à Tahiti ces tuyaux et ont économisé des millions de francs CFP, ne serait-ce qu'en fret. Avec l'argent gagné de cette entreprise, ils ont acheté toute une flottille de palangriers à une compagnie qui traversait des difficultés financières et ont créé la compagnie des Clippers du Pacifique Sud. À la fin des années 90, vu la pléthore de bateaux de pêche à Tahiti, ils ont décidé de déplacer leur flottille vers la Nouvelle-Calédonie. Les premiers bateaux sont arrivés à Koumac, en Province Nord, en mars 2001. Ensuite, les bateaux ont commencé à arriver par deux en provenance de Q-West Boat Builders, un chantier naval néo-zélandais situé à Wanganui, à qui il avait été demandé de porter la longueur de ces bateaux de 16 à 19 mètres et de les réarmer complètement.

Figure 4 (en haut) : Le* Karaavha 8 *prend le large pour une nouvelle marée
Figure 5 (en bas) : Débarquement de la cargaison de poisson du* Karaavha 3 *à Koumac [Photos : Steve Beverly]

La nouvelle société, qui a pour raison sociale Pêcheries de Nouvelle-Calédonie (PNC), est une entreprise à participation mixte dont les actionnaires sont Claude et Michel, la Sofinor (groupe minier chargé de l'exploitation du nickel en Province Nord) et le gouvernement de la Province Nord. Le *Karaavha 10*, l'une des deux premières unités de PNC arrivées en 2001, est unique en ce sens qu'il est construit en fibre de verre et équipé d'un système de pêche à la palangre Lindgren-Pitman (États-Unis d'Amérique). Tous les autres *Karaavhas* (figures 4 et 5) sont de même conception, mais ils ont une coque en aluminium et sont équipés d'enrouleurs et d'éjecteurs de ligne Bopp (France).

Chaque bateau peut mouiller jusqu'à 2 000 hameçons par jour et réaliser huit poses par sortie. Les cales peuvent contenir jusqu'à 10 tonnes de poissons sous glace. Les PNC disposent sur la jetée d'une machine à glace qui peut fabriquer 10 tonnes par jour de glace en paillettes et chaque bateau sera prochainement équipé de sa propre machine à glace.

Outre la flottille de palangriers, PNC exploite une usine de transformation située tout à côté de la marina de Pandop, à Koumac (figure 6), où la flottille est basée. Les PNC ont égale-

ment une petite usine de transformation au Quai des Scientifiques, à Nouméa, pour la vente et la distribution sur le marché local. L'usine de Pandop a été terminée en 2001. Elle est bien aménagée et a reçu la certification HACCP mais elle attend encore de recevoir l'agrément de l'Union européenne pour l'exportation de ses produits vers les pays de l'Union. L'usine est équipée d'un local de réception des prises, d'une salle de réfrigération, d'une salle de découpe, d'une salle de conditionnement et d'une chambre froide pour entreposer les cartons de poisson, ainsi que d'un vaste espace administratif d'où sont gérées la flottille et l'usine. À leur arrivée, tous les poissons sont soit suspendus sur des portiques en acier (figure 7) soit mis sous glace et entreposés sur des palettes dans la salle de réfrigération jusqu'à ce qu'une décision soit prise quant à leur destination. Quant aux germons, on leur retire queue et nageoires, on les nettoie avant de les mettre sous glace et de les conditionner. Ils sont ensuite transportés en camion vers Nouméa où ils sont congelés et entreposés dans des conteneurs pour être expédiés vers l'une des conserveries de Pago Pago.

Les thons obèses et les albacores de qualité sashimi sont pesés et sélectionnés avant d'être placés dans des cartons étanches en vue de leur transport vers le Japon, ou ils sont mis sous glace si le conditionnement doit intervenir le jour suivant. Les espèces accessoires, telles que le saumon des dieux, le mahi-mahi et le thazard, peuvent être découpées à l'usine de Koumac ou expédiées vers une autre usine des PNC à Nouméa, où elles sont traitées pour être vendues sur le marché local. Tout ce poisson est acheminé vers Nouméa dans des camions réfrigérés appartenant à une société de transport privée. Le fait que la flottille ait Koumac comme port d'attache a ceci d'avantageux qu'elle est ainsi plus proche de certaines des meilleures zones de pêche. Son inconvénient est que l'usine de transformation se trouve à

Figure 6 (en haut) : Une partie de la flottille des Pêcheries de Nouvelle-Calédonie à Koumac
Figure 7 (au milieu) : Le traitement du germon à l'usine des Pêcheries de Nouvelle-Calédonie à Koumac
Figure 8 (en bas) : La nouvelle usine de transformation de Pescana au Quai de pêche, à Nouville [Photos : Steve Beverly]

quatre heures de route de l'aéroport international de Tontouta, porte de l'accès au marché japonais.

Pescana est une autre nouvelle coentreprise qui opère en Nouvelle-Calédonie mais qui accueille cette fois des intérêts étrangers. Elle est le fruit de l'union des forces de Sun Fish, société néo-zélandaise établie de longue date, et d'une compagnie de navigation néo-calédonienne, la Sofrana. Pescana dispose à Nouville d'une nouvelle usine de transformation (figure 8) située à côté de celle de Navimon. D'après son directeur, Bernard Nazaire, le plan de Pescana est d'avoir une flottille d'au moins huit palangriers opérationnelle dans le courant de 2002. Pescana prévoit aussi de transformer le poisson pour d'autres opérateurs indépendants.

L'usine de transformation du poisson frais Pescana à Nouville est ce qui se fait de mieux en la matière. Tout le poisson quitte les bateaux amarrés au Quai de pêche dans de la saumure et emballé dans des caisses isothermes. Une fois pesé et sélectionné, soit le poisson est traité comme du poisson frais destiné à l'exportation et conditionné dans des cartons étanches, soit il subit une transformation plus poussée pour être vendu sur le marché local.

Pescana a recruté un classificateur de poisson professionnel d'Australie, John Streets. John a été formé au Japon et formera à son tour un homologue local au cours des trois prochaines années. La salle de conditionnement est équipée d'une machine destinée à fabriquer du liquide réfrigérant (figure 9), capable de produire chaque jour des milliers d'unités d'un kilo de ce liquide, contenu dans des poches de polyéthylène scellées et parfaitement étanches.

L'usine sera conforme à toutes les normes HACCP et à celles de l'Union européenne applicables aux usines de conditionnement pour l'exportation.

En outre, Pescana a installé une machine à fabriquer de la glace en paillettes (figure 10) d'un rendement de 25 tonnes par jour et équipée d'un système d'évacuation à vis qui permet de livrer directement la glace dans des cales à poisson des palangriers. C'est une première à Nouméa. Pescana fournira non seulement de la glace aux bateaux de sa propre flottille mais elle la vendra également à d'autres bateaux de pêche.

En août 2001, le chargé du développement de la pêche de la CPS, Steve Beverly, s'est rendu à Lami (Îles Fidji), au chantier naval d'Alloy Fabricators, en compagnie du propriétaire de la Sodefish et du capitaine qui commandera le nouveau bateau de pêche en cours de construction pour la Sodefish (voir la Lettre d'information sur les pêches n° 98).

Le *Warren* (figures 11 et 12), qui est maintenant achevé, vient d'être convoyé à Nouméa. Son propriétaire, Pita Mourin, et le capitaine, Stéphane Gil, ont indiqué que le trajet depuis Fidji avait permis de mettre à l'épreuve le bateau. Ils ont fait face à des vents de 45 nœuds et des creux de 8 mètres au cours de ce voyage de cinq jours. D'après Pita et

Figure 9 (en haut) : La machine à fabriquer du gel réfrigérant appartenant à Pescana
Figure 10 (en bas) : La machine de Pescana qui peut fabriquer 25 tonnes par jour de glace en paillettes [Photos : Steve Beverly]

***Figures 11 et 12 : Le* Warren**

[Photos : Steve Beverly]

Stéphane, le *Warren* s'est très bien comporté. Le *Warren*, du nom de son concepteur Warren Ellcot, originaire de Tahiti, a 18,78 mètres de longueur, 5,80 mètres de largeur et 2,2 mètres de tirant d'eau. Il est propulsé par un moteur diesel Cummins de 380 cv. L'électronique de bord comporte notamment un système informatisé MaxSea.

Le progiciel comprend un traceur de route assorti de cartes faisant apparaître les courbes bathymétriques en 3D et un récepteur qui peut télécharger des informations météorologiques et océanographiques. L'engin de pêche est composé d'un enrouleur Smart Reel et d'un éjecteur fabriqué à Fidji par Seamech Hydraulics. Tout le poisson est réfrigéré sur le pont, dans une cuve de saumure réfrigérante avant d'être entreposé sous glace dans la cale à poisson.

Même si le *Warren* est son premier bateau, Pita Mourin n'est pas un nouveau venu dans le monde de la pêche en Nouvelle-Calédonie. Il est le propriétaire du *Thalassa*, palangrier de pêche au fond de 12 mètres qui est un des meilleurs pêcheurs de vivaneaux depuis Nouméa. Sa femme, Maggy Maillet, et lui-même ont une stalle au marché de poisson à Port-Moselle, à Nouméa, où ils vendent tous leurs vivaneaux et d'autres espèces. Ils sont également propriétaires d'une nouvelle usine de transformation, située au Quai de pêche, qui est en conformité avec les normes HACCP et les règles de l'Union européenne, ce qui leur permettra d'exporter prochainement du poisson frais et des produits de la mer vers des marchés étrangers. Pour ce qui est de l'avenir, Pita a notamment l'intention de commander d'autres bateaux du type du *Warren*, mais plus longs de 4 ou 5 mètres.

De nouveaux navires sont en cours de construction et il sera très intéressant de voir comment la pêche palangrière évoluera en Nouvelle-Calédonie en 2002. Tous les nouveaux acteurs de cette filière mettront à profit les expériences des pionniers dans le domaine et devraient bien s'en tirer. La ressource et l'infrastructure sont au rendez-vous. La seule chose qui manque, ce sont des capitaines et des mécaniciens qualifiés pour composer les équipages de cette flottille en pleine expansion, mais l'École des métiers de la mer s'emploie à résoudre ce problème. Non seulement le développement de la pêche palangrière attirera des investisseurs et des devises en Nouvelle-Calédonie mais encore il créera de nouveaux emplois pour la population locale à mesure qu'un plus grand nombre de gens seront formés et acquerront de l'expérience. L'avenir se présente sous les meilleurs auspices pour la flottille locale de pêche palangrière en Nouvelle-Calédonie.