

TE VEA TAUTAI

LA LETTRE DE LA PÊCHE

N°14
DECEMBRE 2003

DOSSIER : LE BATIMENT DE MAREYAGE EXPORT FRAIS

LA SÉCURITÉ EN MER

LE THONIER DE 15M

Le Président du Gouvernement m'a récemment confié le secteur de la Pêche, de l'Industrie, des Petites et Moyennes Entreprises.

Je voudrais, à l'occasion de cette première intervention, adresser mes salutations à tous les acteurs de cet important secteur économique qu'est la Pêche et les activités liées à la mer en général : je veux parler des pêcheurs lagonaires, côtiers, et hauturiers, des aquaculteurs, des mareyeurs, des transformateurs, des transporteurs, des chantiers navals, des services techniques et établissements publics de formation. Je souhaite qu'ensemble, nous unissions nos énergies pour faire encore progresser ce secteur, afin d'offrir des emplois à nos enfants.

Dès ma nomination, j'ai engagé le dialogue avec les représentants des diverses organisations professionnelles, ainsi qu'avec les hommes et les femmes qui oeuvrent dans le secteur. Je les ai écoutés et continuerai à les écouter sans parti pris, en toute objectivité. Chaque secteur d'activité dans le domaine de la Pêche doit pouvoir vivre de son métier. Les intervenants de la filière doivent se concerter, discuter. Ceci est vital, car on ne pourra aller de l'avant si un des acteurs de la filière se considère lésé ou ignoré.

Depuis quelques mois, la pêche hauturière est confrontée à une baisse de productivité. Ce problème que nous espérons conjoncturel met en relief la nécessité d'accroître nos efforts pour apporter aux pêcheurs hauturiers tout l'appui logistique et les informations scientifiques pratiques, afin qu'ils puissent plus aisément repérer la ressource. Je compte sur ce point, avec les services techniques et les pêcheurs eux-mêmes, définir une stratégie globale pour éviter les problèmes constatés en 2003, mais aussi étendre les zones de pêche, afin d'atteindre les objectifs de 30 000 tonnes de poissons en 2008. Il faudra à cet effet poursuivre la constitution de la flotte locale de palangiers qui, à compter de 2004 bénéficiera, pour les nouveaux thoniers, d'une défiscalisation globale d'environ 60% découlant de la loi Girardin et de la loi Flosse. La volonté du Gouvernement est qu'en contrepartie d'une défiscalisation renforcée, les nouvelles unités de pêche destinent l'essentiel de leur production à l'exportation, moteur de la croissance du secteur de la pêche hauturière.

Un intervenant important de la filière est le mareyeur. Depuis des années, les sociétés de mareyage ont peu à peu développé leurs entreprises et établi des circuits de commercialisation, notamment vers l'exportation. Le Ministère poursuivra le dialogue engagé avec la profession.

Un autre élément essentiel, le premier de la filière pêche est constitué par les hommes qui composent les équipages des navires de pêche. Ces équipages doivent recevoir la meilleure formation pour les tâches auxquelles ils sont destinés. L'Institut de Formation Maritime - Pêche et Commerce est un maillon important avec les formations qu'il dispense. La CCISM, par le biais du CEFOR, avec son unité « Pêche » du Fare Tautai, dispense également une formation spécifique. Le Ministère de la Pêche fera le nécessaire pour accroître rapidement et dès 2004, le nombre de professionnels formés.

Il sera également nécessaire de définir rapidement le statut du pêcheur, ainsi que les conditions de son accès à la protection sociale. Le pêcheur doit bénéficier comme tous les travailleurs Polynésiens, de la protection sociale. Restent à définir les conditions d'accès. Je réunirai à cette fin toutes les personnes concernées afin que soient reprises les négociations sur ce sujet. Bien évidemment, je n'oublie pas les pêcheurs côtiers et lagonaires, les aquaculteurs et les autres professions associées. Je m'engage à entamer le dialogue nécessaire pour trouver des solutions à leurs préoccupations.

A l'aube de l'année 2004, je saisis l'occasion pour vous adresser tous mes vœux de bonheur et de santé à vous ainsi qu'à ceux qui vous sont chers.

Joyeux Noël et Bonne Année.



M^{me} Patricia Grand, Ministre de la Pêche, de l'Industrie et des petites et moyennes entreprises.

Te faatae atu nei au i te tapao no tou nei aroha i te taatoaraa o te mau taata o te rohi nei i roto i teie ohipa faufaaroa e te taimaha toa ra, oia hoi te ohipa ravaai i roto i tona rauraa.
Ua farerei aena vau i te hoe pae o outou e e farerei a tatou no te tuapaparaa i te mau fifi o ta outou e farerei nei. E imi amui tatou i te mau ravea e tia ia faaohipahia no te tatararaa i taua mau fifi ra.
Te fa maira i te hoe matahiti api e no reira, te faatae atu nei au i te tapao o to'u aroha ia outou na e to outou na mau utuafare. la riro te matahiti 2004 ei matahiti oaoa e matahiti manuiaraa no ta outou mau opuaraa.

la oaoa i teie Noera e ia maitai i teie Matahiti Api.
Te faaterehau no te ohipa ravaai.



GOUVERNEMENT DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE LA PÊCHE, DE L'INDUSTRIE
ET DES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES



Service de la Pêche

PIHA RAVA'AI

B.P. 20 - 98713 PAPEETE
TÉL. (689) 50 25 50
TÉLÉCOPIE : (689) 43 49 79
Email : spe@pêche.gouv.pf



Haura Marine "poti Marara" 20 pieds



Renseignements

Tel. 43 33 55 - Fax. 45 09 10 - E.mail. cowanvta@mail.pf
Fare Ute - Lot 5 zone Sud du port - B.P. 9265 Motu Uta

Poe-ma insurances

te paruru o te ta'ata tautaimai 'ahuru matahiti i teie nei



Assurances maritimes et Défiscalisation

*98 % des Armateurs à la Pêche
nous ont déjà fait confiance*

Fare Ute, face Marina - BP 4652 - 98713 Papeete

Tél. : 50 26 50 - fax : 45 00 97

E-mail : chgeorge@poema.pf

FURUNO® LEADER MONDIAL DE LA NAVIGATION ELECTRONIQUE

GPS - VHF
BLU-Radar
Pilote-Gonio
Sondeur
Balise
de détresse
Balise
de pêche

Toute
l'électronique
marine pour
la pêche
le commerce
la plaisance



THALES

INDUSTRIAL SERVICES

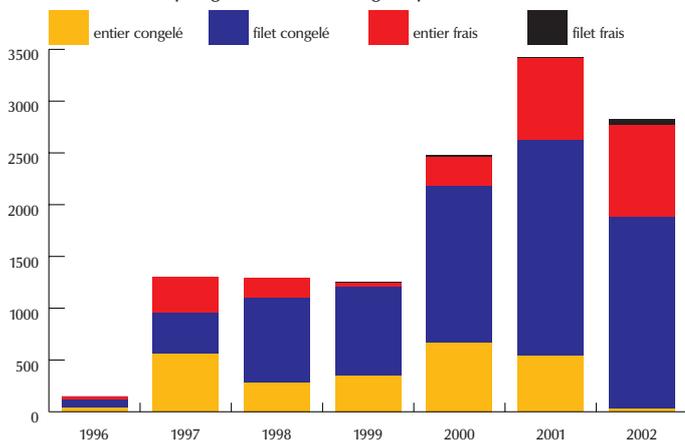
Tél : 42 59 62

Fax : 41 34 56

LE BATIMENT DE MAREYAGE EXPORT FRAIS

Les tonnages indiqués sont en équivalent poisson-entier (epe), ce qui permet de comparer directement les quantités pêchées aux quantités exportées.

Le plan de développement de la filière Pêche prévoit en fin 2006, une production de 30.000 tonnes de poisson dont 8.000 tonnes seront absorbées par le marché local et 22.000 tonnes qui devront être exportées pour un chiffre d'affaires estimé à 6 milliards FCFP. La production de la flottille côtière professionnelle, de l'ordre de 3.000 tonnes, est incluse dans ces 30.000 tonnes. La répartition des quantités à exporter est estimée à raison de 7.000 tonnes pour le frais et 15.000 tonnes pour le congelé. En décembre 1999, un premier bâtiment destiné exclusivement au mareyage export congelé était mis en service et se justifiait par la montée en puissance à partir de 1997 du produit «longe congelée» par rapport au poisson «entier congelé». D'une superficie de 400 m², ce bâtiment permet, en respectant les normes européennes et américaines, d'emballer les longues débarquées en vrac des thoniers congélateurs (bateaux-usines) à -20°C et éventuellement de les stocker avant leur empotage en conteneurs frigorifiques.



Evolution des exports par type de produits en poids (epe) entre 1996 et 2002

PARALLÈLEMENT, il s'est avéré nécessaire de pouvoir traiter le poisson frais destiné à l'export selon les normes sanitaires les plus strictes. Effectivement, à partir de l'année 2000, on assistait à une reprise très nette des exports de poisson frais culminant à près de 900 tonnes en 2002.

Le bâtiment de mareyage dédié aux exportateurs de produits frais dont la construction a été initiée en 2000 a été inauguré le 18 juillet 2003. Le coût global de construction avec les équipements s'est élevé à 670 millions FCP avec une prise en charge à 85,3 % par le Fonds pour la Reconversion Économique de la Polynésie française (FREPF) et 14,7 % sur fonds propres de la Polynésie française. La gestion de ce bâtiment a été confiée à la CCISM qui est liée au Territoire par une convention d'affermage. Ce bâtiment est situé à proximité immédiate du nouveau quai de débarquement, à l'ouest du Port de Pêche. Avec une emprise au sol de 2.270 m², le bâtiment est constitué de 2 niveaux : (voir plan pages 6 et 7)

- au rez-de-chaussée : les 6 ateliers de mareyage, les 2 salles de vente et la déchetterie.
- à l'étage : des bureaux destinés en priorité aux différents opérateurs de la filière pêche (mareyeurs, armateurs, service vétérinaire, laboratoire d'analyse, formateurs, cabinets-conseils, etc.).

Parallèlement à la construction des bâtiments de mareyage export (frais et congelé), il a été nécessaire de réaliser un réseau d'assainissement collectif pour récupérer les eaux usées de l'ensemble des bâtiments du Port de pêche. Les travaux ont commencé en octobre 2001 pour s'achever à la fin de l'année 2002. Il comprend un réseau de collecte à terre de 180 m de long reliant les trois bâtiments, une station de traitement des eaux usées de 54 m² fonctionnant par tamisage et un émissaire en mer composé d'une canalisation de 950 m de long débouchant derrière la digue, sur la pente externe du récif, par 25 m de fond. Les travaux ont coûté 89,4 millions FCFP qui ont été financés à 50,3 % par le FREPF, 21,1 % par la Polynésie française et 28,6 % par le Port autonome de Papeete.

La marche en avant

Le principe de fonctionnement est ce que l'on appelle la « marche en avant » des produits depuis leur entrée dans le bâtiment jusqu'à leur sortie. Le poisson ne doit pas

repasser 2 fois au même endroit. Ainsi, il n'y a qu'une seule voie d'entrée du poisson dans le bâtiment qui se situe devant l'aire réservée aux débarquements (façade ouest). Le poisson est ensuite acheminé, selon les cas, soit dans la salle de vente à la criée, soit dans la seconde salle de vente (en direct) qui peut aussi être utilisée comme salle de conditionnement intermédiaire, soit directement dans les ateliers de mareyage. En cas de vente à la criée, le poisson peut ensuite prendre 3 voies :

1. transiter par la salle de conditionnement intermédiaire
2. être transféré directement dans les ateliers de mareyage
3. sortir du bâtiment par une voie directe si le poisson est destiné au marché local.

Après traitement du poisson dans les ateliers de mareyage, les produits sont emballés et stockés dans les chambres froides intégrées avant d'être transférés à l'aéroport de Fa'a'a. Les déchets solides produits par les ateliers de mareyage sont stockés dans des bacs dans une salle réfrigérée située à l'opposé de la voie d'entrée des produits, puis sont évacués périodiquement vers l'extérieur.

Un règlement intérieur décrit en détail les conditions d'accès au bâtiment, d'utilisation du matériel, des bonnes pratiques d'hygiène, des débarquements, des pesées, des ventes, du circuit des déchets et de la glace auquel toute personne doit s'y conformer et donc le connaître au préalable. Pour donner quelques exemples qui contrastent fortement avec l'organisation qui étaient en vigueur dans l'ancien bâtiment, dorénavant :

- toute personne circulant à l'intérieur du bâtiment doit être muni d'un badge d'identification permettant de vérifier la régularité de sa présence
- toute personne doit être munie d'une tenue vestimentaire adéquate (bottes blanches, blouse, bonnet et gants en cas de manipulation du poisson)
- les élévateurs travaillant à l'extérieur ne peuvent pénétrer dans le bâtiment – les élévateurs intérieurs ont des pneus blancs et ne peuvent franchir les limites du bâtiment, etc.

Ce règlement intérieur peut évidemment être modifié pour tenir compte de nouvelles contraintes ou d'allègements éventuels.

Qualité alimentaire

Le département « qualité alimentaire et vétérinaire » du Service du Développement rural contrôle la qualité du poisson avant tout export. Ce contrôle peut véritablement s'exprimer dans ce bâtiment dans la mesure où sa construction a dû respecter un cahier des charges très contraignant et que les règles de bonnes pratiques d'hygiène y sont appliquées. La situation sanitaire s'est donc très logiquement améliorée par rapport aux structures d'export antérieures. Côté pêcheurs, la situation sanitaire actuelle est très bonne puisque les contrôles effectués ne décèlent pratiquement plus de problèmes sérieux au niveau de la qualité du poisson et/ou de l'état sanitaire des navires. Il faut savoir que tout navire susceptible de proposer du poisson à l'export doit remplir une fiche de bonnes pratiques d'hygiène remise à l'exportateur, permettant de contrôler le niveau de qualité des produits et une certaine traçabilité. Pour tous les produits, la température du poisson est contrôlée et un examen organoleptique est effectué. En cas de doute, des analyses sont pratiquées. Pour les longues de poisson, il est procédé par ailleurs à un contrôle micro-biologique qui, s'il s'avère satisfaisant plusieurs fois de suite, permet de diminuer la fréquence des contrôles. Enfin, un contrôle du taux de mercure est effectué sur certaines espèces telles que les poissons à rostre (marlins, espadon) et le requin mako. Un contrôle du cadmium est également exigé pour l'exportation de l'espadon vers l'Union européenne. Du côté du poisson destiné au marché local, la situation sanitaire a aussi évolué favorablement. Ainsi, le temps où les camionnettes venaient au port de pêche charger leur poisson à même la benne avec ou sans protection contre le soleil et avec ou sans moyen réfrigérant, est pratiquement révolu ; le poisson est désormais transporté dans de bonnes conditions, sans rupture de la chaîne du froid et dans le respect de la santé des consommateurs.

Ua fa'a'ohipa hia te fare ho'ora'a i'a ha'ato'eto'e i te va'a'e tiurai 2003. Fa'ati'a hia atu ai te feia ho'o ia tapiho'o i ta ratou mau i'a i te fenua Marite e i Europa, ma te fa'atura atu i te mau fa'aturera'a i fa'ahopo hia no te pae o te 'e'a. Ho'e noa uputa no te fa'ahaerera'a i te i'a i roto i teie fare. E fa'ahaere hia atu te i'a i roto i te piha ho'ora'a e aore ra i roto i te mau piha i fa'ata'a hia no te ta'afata. Iriti hia mai te mau afata i'a mai roto mai i te piha ha'ato'eto'e, e uta hia atu ai i te taura'a manureva na roto i te pere'o'o ha'ato'eto'e.

LE BATIMENT DE MAREYAGE EXPORT

Déchargement du poisson

Les navires déchargent leur poisson en priorité au quai situé devant l'entrée du bâtiment de mareyage export (BME). Les techniques varient selon les navires : les poissons sont sortis individuellement des cales ou alors en grappe à l'aide de la grue du navire. Ils sont rangés par espèce sur des palettes ou dans des bacs en fonction de leur taille. Les bacs concernent généralement les poissons d'environ 1 m de long (germon, petits thons jaunes, petits thons obèses) tandis que les palettes accueillent les plus grandes prises. Lorsqu'il y a vente à la criée, le débarquement s'effectue obligatoirement de nuit dans la mesure où la vente intervient à 6 heures du matin. Hors ventes en criée, les déchargements sont actuellement autorisés entre 18h et 10h.



Déchargement du poisson sur le quai devant l'entrée du bâtiment

Pesée

Avant de pénétrer dans le BME, les poissons sont obligatoirement pesés ; individuellement lorsqu'il s'agit des grosses pièces ou collectivement (en bac) lorsqu'il s'agit du germon ou de poissons de taille modeste (petits thons jaunes, petits thons obèses, papio). Lorsque les poissons sont destinés à la vente en direct, la méthode de pesée dépendra des tarifs proposés ; ainsi, si le prix d'achat varie en fonction du poids du poisson, les poissons seront pesés individuellement et inversement les poissons pourront être pesés en groupe s'il n'y a pas de tarification différentielle en fonction du poids. Le BME dispose de 2 balances électroniques qui délivrent après chaque pesée les tickets de pesée. Chaque ticket de pesée comporte les informations suivantes : date et heure, acheteur, navire, espèce, nombre et poids. Les élevateurs extérieurs ne peuvent dépasser la zone des balances ; ce sont les élevateurs intérieurs, qui se distinguent par des pneus blancs, ou alors des trans-palettes internes, qui transfèrent les poissons pesés vers les différentes salles du BME. Actuellement, des pesées sont également effectuées à l'ancien bâtiment de mareyage pour les ventes en direct.



Pesée d'un bac de thons blancs

Vente à la criée

Actuellement, la vente s'effectue à 6 h du matin, les jours de semaine uniquement. La salle de vente est réfrigérée à la température de 7°C durant toute la période de présence de poisson. Les poissons sont entreposés sur des palettes ou dans des bacs. En règle générale, les poissons peuvent être présentés tels quels à la vente ; en revanche pour les mahimahi et thazard, il est préconisé de les recouvrir d'une couche de glace paillette car il s'agit de poissons qui ont tendance à monter plus vite en température que les thons et marlins. Le système de vente du poisson adopté jusqu'à ce jour au MIT consiste en des enchères ascendantes, c'est à dire que le prix de départ est un prix plancher proposé par le pêcheur sur lequel les acheteurs surenchérissent ; le plus offrant remportant la vente. S'il n'y a aucune enchère sur le prix de base, le pêcheur a la possibilité de proposer un autre tarif ou de ne pas vendre son poisson. Il ne s'agit donc pas de véritable « vente à la criée » où le crieur crie véritablement et à une cadence effrénée comme c'est le cas dans certains pays. Une autre possibilité, à l'étude, serait de pratiquer des enchères descendantes : le crieur débiterait la vente à un prix plafond puis annoncerait régulièrement des prix inférieurs ; le premier acheteur acceptant le prix proposé emporterait le lot. Pour pouvoir acheter, les grossistes doivent obtenir l'agrément préalable du fermier ; une liste des acheteurs agréés est affichée à l'entrée de la criée et mise constamment à jour. Un délai maximum de 8 jours est fixé pour le règlement des pêcheurs par les acheteurs ainsi que pour le règlement des redevances dues par les usagers au fermier.



Vente à la criée à 6h00 du matin

Vente en direct

Les pêcheurs ont la possibilité de vendre leurs produits directement aux mareyeurs qui sont installés dans le bâtiment mareyage export. Dans ce cas, les produits doivent être obligatoirement pesés à l'un des 2 points de pesée du port de pêche puis soit transiter par la salle de vente n° 2 ou alors aller directement dans les ateliers de mareyage. La vente s'effectue de gré à gré entre acheteurs et pêcheurs. Cette salle de vente est utilisable entre 18h et 8h, les jours de semaine uniquement.

Transfert de poisson

Une fois la vente terminée, le poisson peut être acheminé vers les ateliers de mareyage au moyen d'un transpalette ou d'un élévateur. En cas de besoin, l'une des salles de vente sert à stocker des grands bacs à saumure dans lesquels le poisson peut être conservé dans les meilleures conditions avant de rejoindre les ateliers.



Mahi Mahi recouverts de glace pendant la vente

Travail dans les ateliers

Une salle de mareyage comprend un atelier où le poisson est manipulé et une chambre froide où les poissons sont conservés avant d'être transférés vers l'aéroport. Actuellement, 2 types de produits sont exportés : le poisson entier et le filet de poisson, chacun avec ses variantes. Le poisson entier a déjà en fait été débarrassé de ses viscères et de ses ouïes à bord du navire de pêche ; le travail consiste donc essentiellement à affiner le travail de nettoyage, et éventuellement à les étêter et à leur retirer les nageoires ; le travail de sélection des poissons par rapport à leur qualité intrinsèque ayant déjà été effectué en amont. Pour obtenir les filets par contre, un travail supplémentaire doit être effectué aboutissant à créer d'autres déchets tels que la peau, les arêtes, les flancs (ou lames) et éventuellement la chair noire (muscle noir de poisson). Les cartons sont ensuite transportés vers l'aéroport par camion frigorifique. Le bâtiment de mareyage export frais comporte 2 types d'atelier : 2 ateliers de 300 m² attribués aux sociétés Mekathon et Tahiti Island Fish, et 4 ateliers de 150 m² attribués aux sociétés Tahitian Fisheries Company, Tahiti Fish Export, Tahiti Nui Fish et Vinivini. Le montant des loyers est fixé actuellement à 700 F/m².



Vue générale d'un atelier de 300m²

Déchets

Les ateliers de mareyage produisent des déchets issus du travail sur le poisson ; on estime qu'ils représentent 45% du poids des poissons débarqués lors de leur mise en filets. Les déchets sont mis en bacs et acheminés dans un tunnel réfrigéré réservé à cet effet. Les bacs doivent être évacués du tunnel chaque jour dans la mesure où la durée de stockage ne peut excéder 12 heures. Actuellement, ces déchets sont rejetés en mer à quelques milles nautiques des côtes et leur évacuation est facturée aux mareyeurs. D'ici quelques mois, ces déchets serviront à la fabrication de compost organique, avec le double avantage de diminuer les charges des mareyeurs et de mettre sur le marché local un nouveau type de compost. D'autres voies plus valorisantes sont envisagées à terme tels que les engrais foliaires, la pulpe de poisson ou encore l'huile des yeux de thon.

Deux questions à 3 mareyeurs du bâtiment export

Qu'est-ce qui a changé depuis que vous êtes installés dans le nouveau bâtiment mareyage export ?

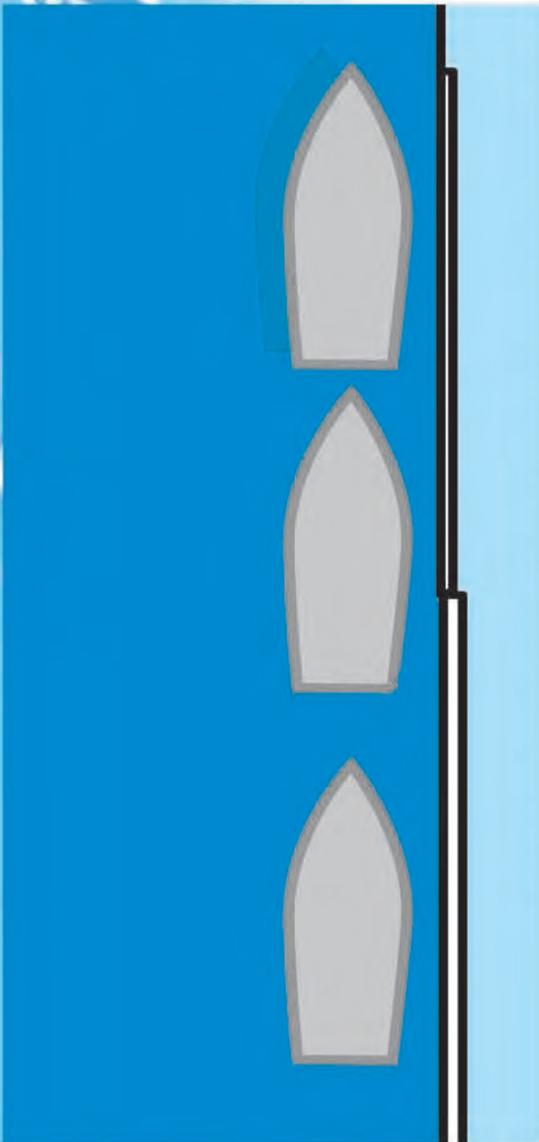
- **Yann (Mékathon) :** "Les conditions de travail sont excellentes, ce qui va nous permettre de s'affiner dans notre métier, pouvoir travailler sur les marchés européens et transformer davantage le produit au niveau de la longe surtout. Maintenant on travaille réellement la propreté. On a des capacités de stockage qui sont plus importantes, ce qui nous permettra de faire plus de volume. Enfin, les conditions de travail sont plus favorables au développement de notre entreprise."
- **Jean-Louis (Tahiti Island Fish) :** "C'est une très grosse avancée. On ne fait que de l'export, on ne fait pas du tout de mareyage local dans ce bâtiment. Pour nous, l'important est qu'on a beaucoup plus d'espace pour travailler, on peut évoluer vraiment tranquillement, en respectant la marche en avant et le plan HACCP alors qu'auparavant c'était difficile quand même sur le plan de l'export."
- **Taute (Tahiti Nui Fish) :** "Disons qu'avec ces nouveaux locaux, on est capable de fournir du poisson de meilleure qualité parce qu'on a un outil de travail très performant au niveau de l'hygiène. Le résultat se ressent dans la fraîcheur du poisson, dans la chaîne du froid. Le territoire a mis à notre disposition un outil vraiment performant qui va nous permettre ensuite d'attaquer pratiquement tous les marchés possibles."

Quelques problèmes subsistent ?

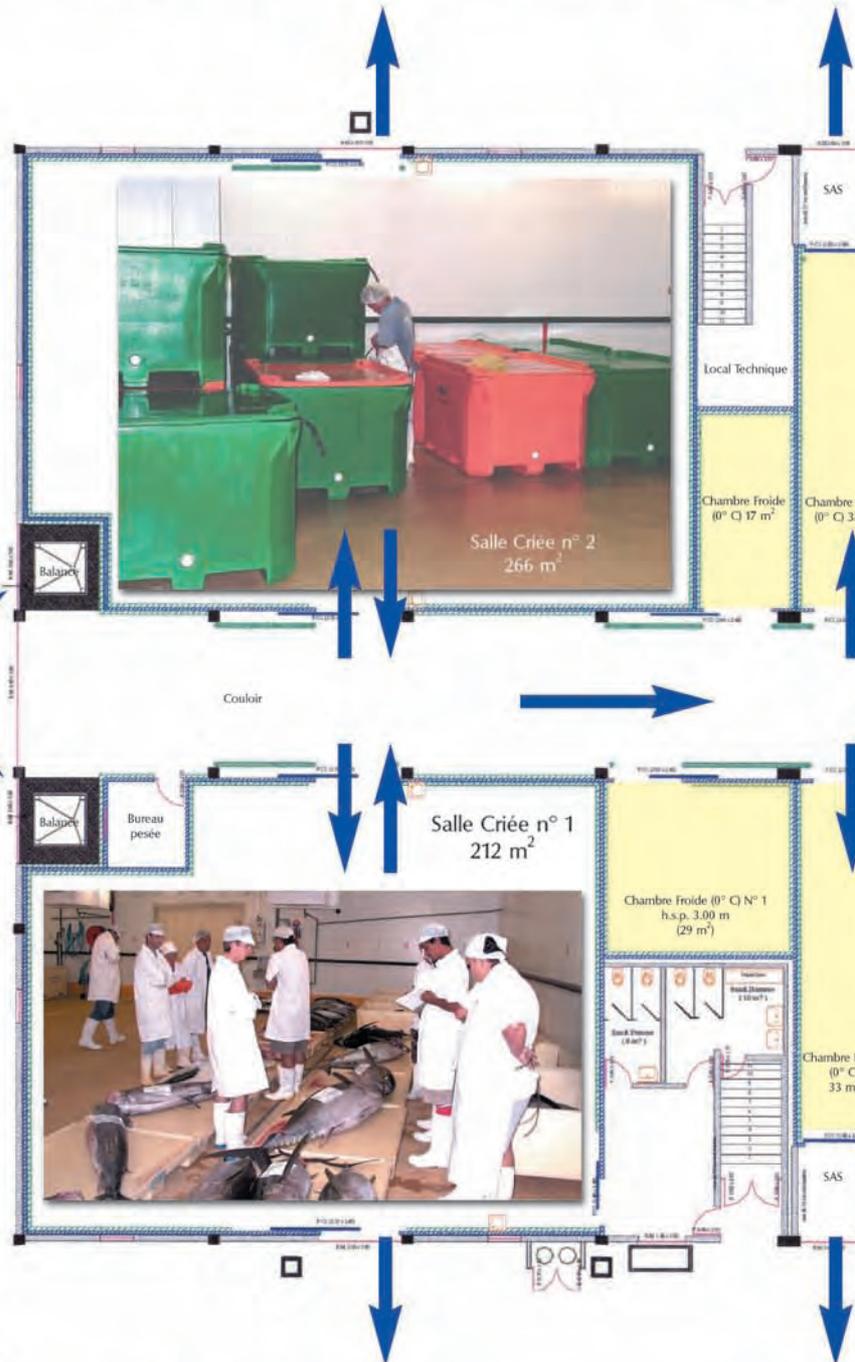
- **Yann (Mékathon) :** "Il faut encore qu'on arrive à bien se coordonner avec les services vétérinaires, il y a des choses qui me paraissent encore un peu lourdes au niveau de la manipulation du poisson parce qu'il faut changer au moins 2 ou 3 fois de bac avant d'avoir le produit dans ton local. Pour la pesée du poisson, si tu es tout seul c'est rapide, tu perds moins de temps qu'avant, mais dès qu'on est plus de 2 mareyeurs, ça devient très laborieux."
- **Jean-Louis (Tahiti Island Fish) :** "Il y a encore quelques petits points à améliorer au niveau de l'organisation avec la CCISM. Essentiellement au niveau des débarquements, aujourd'hui on met 2 fois plus de temps pour débarquer qu'auparavant ; le système des pesées est beaucoup trop lent. A chaque fois, il faut peser pièce par pièce ! La solution serait de fermer l'enceinte au niveau du débarquement ; chacun s'occuperait de ses débarquements comme c'était avant et là ça irait très vite."
- **Taute (Tahiti Nui Fish) :** "Il subsiste quelques défauts au niveau de la construction des ateliers mais la CCISM est prête à prendre en charge les réparations. Sinon, l'hygiène nous a imposé une manière de travailler qui fait qu'on fait double travail dans la manipulation du poisson. C'est sûr qu'il y a des points qu'on pourrait améliorer, par exemple mettre le quai aux normes européennes aussi pour pouvoir accéder avec nos bacs jusqu'au flanc du bateau, ce qui réduira le temps de manipulation du poisson."

E faito hia te i'a hou a tu'u hia atu ai i roto i te piha ho'ora'a. E ha'amata te ho'ora'a i te hora 6 i te po'ipo'i. Te ta'ata ho'o, te ta'ata rava'ai te ta'ata rave ohipa o te matete e te mau ta'ta e parau fa'ati'a ta ratou, o te fa'ari'i hia i te taima ho'ora'a. Te fa'a'ohipa hia nei e 6 piha e te mau totaiete utara'a i'a. I roto i te piha vaira'a mea hiopo'a maitai hia te i'a hou ta'afata hia ai. E iriti hia mai te mau afata i'a mai roto mai te mau piha vaira'a e fa'haere hia atu ai i te taura'a manureva na roto i te pere'o'o ha'ato'to'e. Te fa'aru'e hia nei te mau toea rau o te i'a i te ateara'a i roto i te moana, ua ineine tetahi mau fa'anahora'a no te taperaa i te mau toea i'a no te ha'amaita'ira'a i te repo i te mau ava'e i muri nei.

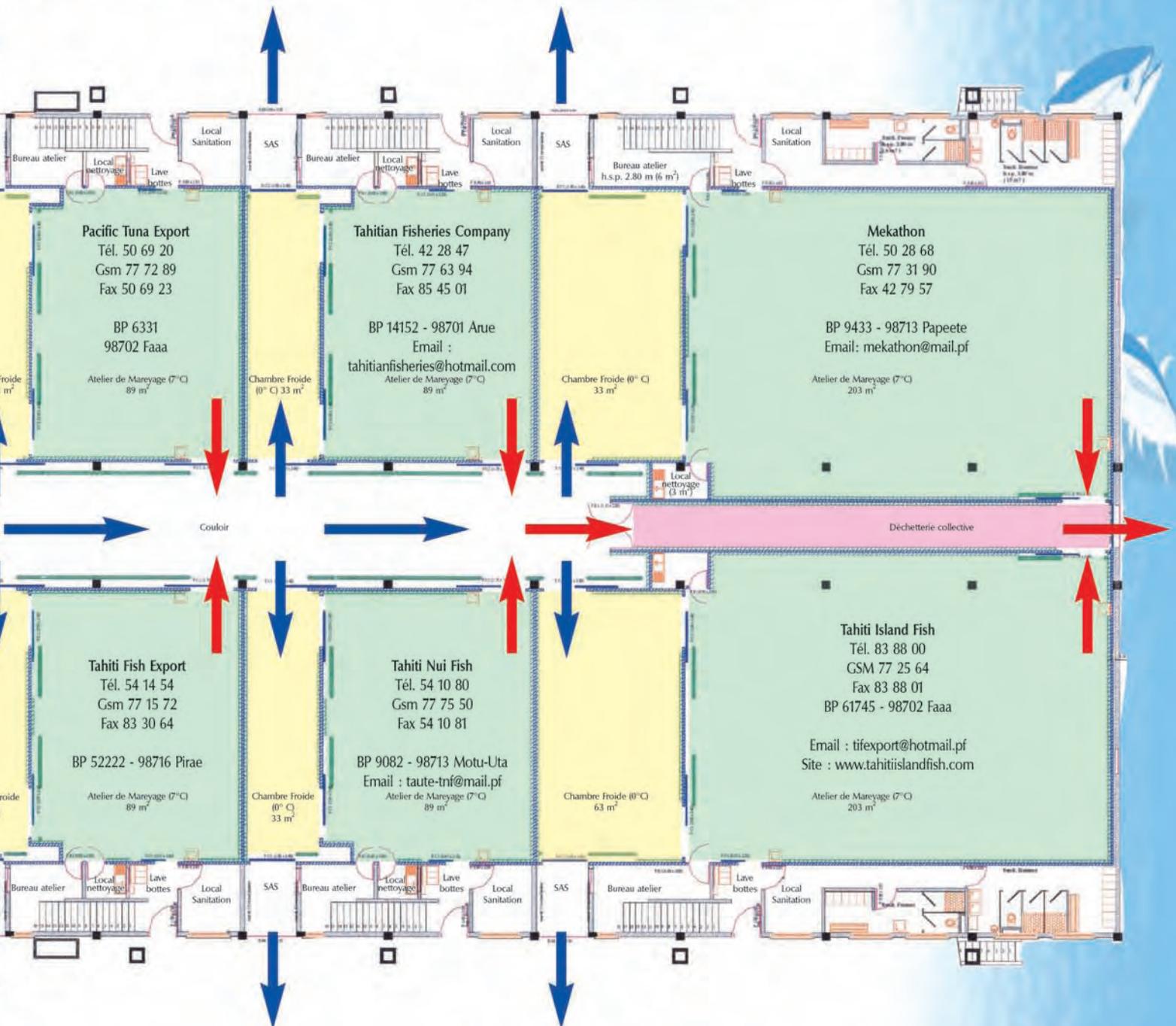
LE BATIMENT DE MAREYAGE EXPORT



Quai de débarquement n°2 • Accès réglementé



 trajet du poisson
 trajet des déchets



LA SECURITE EN MER



L'une des caractéristiques majeures de la Polynésie française est le très petit pourcentage de terres émergées dans un espace océanique très étalé (0,7 %) ; ce pourcentage chute encore de moitié lorsque la superficie de ces terres est rapportée à la zone de responsabilité des autorités françaises en matière de secours et de sauvetage en mer. Cette zone de responsabilité représente en effet quelque 10 millions de kilomètres carrés qu'il faut rapporter aux 4 167 kilomètres carrés de terres émergées. Cela revient à rapporter la taille d'un carré de 2 mètres de côté à celle d'un terrain de football de 120 mètres de long et de 90 mètres de large !

Dans ce contexte général, il importe de souligner que si la sécurité nautique commence par une prise en compte individuelle des dangers de la mer, l'État se doit en permanence de secourir et il y emploie tous les moyens dont il peut disposer.

Le centre de coordination du sauvetage maritime de Papeete la permanence de la coordination non seulement des différents services de l'Etat intervenant en mer, mais aussi de services du territoire – il faut penser à Mahina-Radio qui demeure dans ce domaine une institution indispensable –, mais également de tous les moyens nautiques, quels qu'ils soient, se trouvant en mer au moment du déclenchement de l'alerte.

L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER

UNE ORGANISATION INTERNATIONALE

Les principes actuels du dispositif mondial du sauvetage en mer reposent sur les conclusions d'une conférence internationale réunie en 1979 dans le grand port allemand de Hambourg. La convention de Hambourg fait obligation aux Etats côtiers de se doter de moyens de réception des alertes et d'intervention en mer adaptés au trafic. Elle a également fixé les grandes lignes des procédures d'action.

Depuis lors, les Etats se sont répartis toutes les mers et tous les océans du globe. Ils les ont découpés en « Régions de Recherche et de Sauvetage », et placé chacune d'elles sous la responsabilité d'un Etat chargé d'animer la coordination des opérations à partir d'un Centre de Coordination du Sauvetage Maritime (intitulé Maritime Rescue Coordination Center ou M.R.C.C. en terminologie anglo-saxonne).

La zone de responsabilité du M.R.C.C. PAPEETE englobe la quasi totalité de la zone économique exclusive de la Polynésie, mais aussi des eaux sous juridiction étrangère, comme Pitcairn. Cela montre que le sauvetage dépasse bien souvent les questions de souveraineté nationale, et privilégie la coopération entre les États. Les centres voisins,

avec lesquels nous entretenons des relations permanentes, sont situés à Wellington en Nouvelle-Zélande, et à Honolulu aux Hawaï.

L'ensemble de ce dispositif, nous le devons à l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.), organisation spécialisée des Nations-Unies, dont le siège est situé à Londres.

UNE ORGANISATION INTERMINISTÉRIELLE

Chaque Etat responsable d'une région de recherche et de sauvetage s'organise librement pour remplir sa mission. La France a choisi de s'appuyer sur un système original basé sur la coordination de l'action de l'Etat en mer.

En Polynésie, comme dans les autres DOM-TOM ou en métropole, aucun service public n'est exclusivement en charge du sauvetage en mer. Chacun poursuit sa mission propre (application des règlements fiscaux et sanitaires, lutte contre les stupéfiants, les armes et explosifs pour les douanes ; défense, protection des routes maritimes et hydrographie pour la marine nationale ; marine de commerce, pêche et plaisance pour les affaires maritimes ; maintien de l'ordre et police judiciaire pour la gendarmerie nationale ou maritime, etc.).

En revanche, le jour où survient une mission d'intérêt général, telle que le sauvetage en mer, l'ensemble des services, et même des navires privés dans certains cas, sont sollicités. La direction des opérations en Polynésie est alors confiée au commandant de la zone maritime Polynésie française qui agit sous l'autorité directe du haut-commissaire de la République.

A l'échelon central, cette coordination entre les différents ministères (défense, finances, transport, agriculture et pêche, environnement, justice, culture, affaires étrangères ou outre-mer) est assurée directement par le Premier ministre qui se fait aider dans cette fonction par le secrétaire général de la mer, responsabilité actuellement assumée par monsieur Jean-René GARNIER.

La coordination de l'action de l'Etat en mer repose donc sur un principe de mise en commun des moyens opérationnels, qui permet d'agir sans moyen supplémentaire, et sur un principe d'unicité de commandement, gage d'efficacité.

LE SAUVETAGE EN MER EN POLYNESIE FRANÇAISE

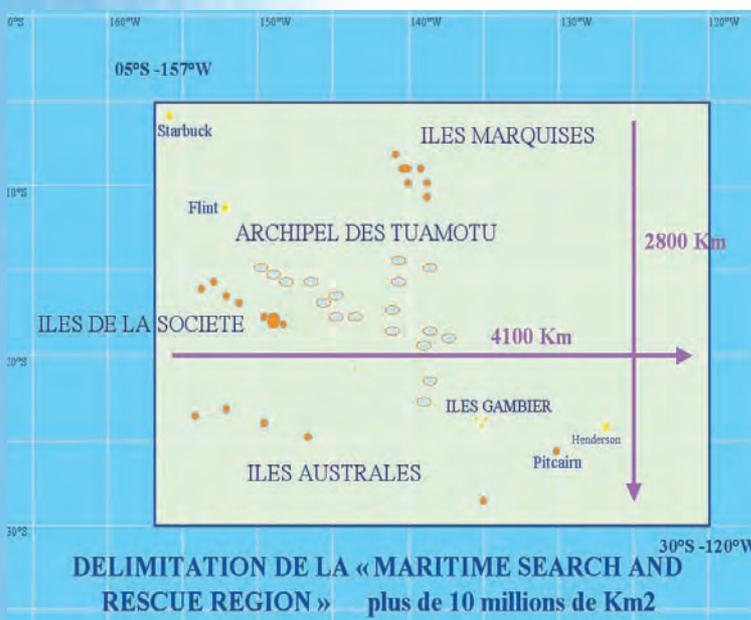
Le M.R.C.C. PAPEETE fonctionne au travers du Centre Opérationnel du Taaone, 24 heures sur 24 et 365 jours par an¹. Il assure la réception et le traitement des alertes sauvetage au profit de la chaîne de commandement de service public responsable du sauvetage en mer.

LA RÉCEPTION DES ALERTES

Compte tenu de la surface de la Polynésie française, l'Etat français ne s'est engagé auprès de l'organisation maritime internationale que sur une couverture dite A3 (qui ne concerne que l'obligation de traitement des alertes reçues par satellite). Bien sûr, elle intervient sur toute autre alerte, en particulier sur celles correspondant à la couverture HF ou VHF et qui sont retransmises au MRCC par l'intermédiaire de Mahina Radio. La création de zones VHF et HF de responsabilités en matière de sauvetage en mer est en cours de discussion avec le ministère français des Transports et de l'Équipement.

Les alertes en matière de sauvetage sont ainsi relayées vers le M.R.C.C. par différents canaux. Par l'intermédiaire par exemple de la station radio maritime de Mahina-radio lorsqu'un appel lui est directement adressé sur les ondes par le navigateur en difficulté, quand celui-ci est équipé d'une radio. Les navigateurs en situation de péril dotés d'une balise de détresse sont, quant à eux, repérés par satellite et identifiés par le centre de réception de Toulouse qui prévient immédiatement le M.R.C.C. PAPEETE. Ce sont aussi bien souvent les brigades de gendarmerie qui appellent, quand des familles, inquiètes de ne pas voir rentrer le poti marara, le bonitier ou le voilier, donnent l'alarme.

¹ - En métropole, cette fonction est assurée par les CROSS (Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage) qui dépendent du ministère de l'Équipement et des Transports.



UN ENJEU QUOTIDIEN

Pour le M.R.C.C., il est capital de disposer d'une information aussi précise que possible sur la description du navire et des déplacements que celui-ci avait prévu d'effectuer. Prévenir au plus tôt est également très important, quitte à s'apercevoir ensuite qu'on s'est inquiété sans raison.

LES RECHERCHES

Les recherches en mer sont souvent délicates à conduire. La rapidité de l'alerte et sa précision facilitent grandement les choses, surtout dans des zones aussi étendues qu'en Polynésie. Lorsque le contact radio avec le navire en difficulté peut être établi, ou lorsqu'il est possible de se fier au signal émis par une balise de détresse la partie est à moitié gagnée. Il arrive malheureusement parfois que le M.R.C.C soit destinataire d'appels de familles ou de proches au sujet de personnes parties en mer sans donner de destination ou dont le retour était attendu à la nuit tombée. Autant dire que les chances de localiser le navire dans ces circonstances sont très faibles. La dérive due au vent et au courant, l'imprécision sur le lieu de détresse, contribuent à étendre la zone de recherche sur des surfaces considérables, qui s'agrandissent au fil des heures alors que les capacités de recherches aériennes restent identiques.

Après vérification des éléments de l'alarme, et éventuellement enquête rapide auprès des ports ou des différents points de mouillage par les équipes de la gendarmerie nationale, les recherches sont lancées. Elles sont conduites en priorité par les avions de patrouille maritime de la flottille 25F, basés à Faa'a (les fameux GARDIAN), mais aussi par tout moyen nautique adapté, qu'il relève des douanes, de la gendarmerie, de la marine nationale ou de tout autre moyen disponible, catégorie dans laquelle entrent, bien évidemment, tous les pêcheurs professionnels en mer.

LE SAUVETAGE

En Polynésie, comme ailleurs, les pêcheurs, ou les navires de commerce déjà sollicités pour apporter leur concours pendant la phase de recherche, sont souvent ceux qui peuvent également porter assistance aux marins en détresse. Il faut saluer, même si cela est un devoir qui s'impose à tous, la spontanéité et l'efficacité de l'aide qui est apportée par tous ceux qui sont sollicités par le M.R.C.C. C'est la preuve d'une réelle solidarité et d'une forte cohésion entre usagers de la mer en Polynésie. Il y a là une grande source de satisfaction et de fierté pour tous.

ACTIVITE DU MRCC PAPEETE POUR L'ANNEE 2002

L'activité du M.R.C.C. PAPEETE a été marquée par une recrudescence des événements nautiques, avec plusieurs cas particulièrement marquants.

94 alertes ont été déclenchées pour l'année 2002, dont 54 se sont révélées être de fausses alertes, soit un total de 60 %. Ces fausses alertes sont inévitables. Elles sont le lot à payer d'une information rapide. Elles sont dues aussi à de nombreux déclenchements intempestifs de balises de détresse qui engendrent parfois des opérations de recherche inutiles.

Les alertes réelles, quant à elles, ont été au nombre de 40, soit une augmentation d'un tiers par rapport à 2001. Parmi elles, 19, environ la moitié, concernent des pêcheurs (poti marara notamment), 18 ont touché des plaisanciers, 1 un navire de commerce et 2 des navires à passagers. Il faut relever qu'un tiers des interventions sont liées à des pannes de moteur ou à des avaries mécaniques. On a pu constater également 9 échouements (en forte recrudescence) et 9 alertes liées à des personnes parties en mer et dont la position n'est plus reportée.

Ces échouements auraient pu, dans la majorité des cas, être facilement évités, une défaillance humaine se trouvant dans la plupart des cas à l'origine des ces accidents nautiques.

Ce ne sont au total pas moins de 335 personnes qui ont été impliquées dans ces affaires en 2002. A l'exception de 7 d'entre elles, décédées ou disparues en mer, toutes sont saines et sauvées.

QUE DIRE DE CES CHIFFRES ?

L'activité 2002 a été marquée, hélas, par trois événements nautiques majeurs, qui sont l'accident du Piper 34 le 23 mai entraînant la disparition de 5 personnes, le naufrage du Dory II le 13 août à l'occasion duquel les 28 naufragés ont tous pu être récupérés sains et saufs, enfin l'incendie du Wind Song le 1^{er} décembre 2002 avec, à son bord, 127 passagers et 92 membres d'équipage.

Hormis ces trois cas qui restent par leur nature assez exceptionnels, ces chiffres restent relativement modestes si on les rapporte à l'immensité de la zone. Ils le sont un peu moins quand on les rapproche du nombre d'habitants de la Polynésie (environ 240 000 personnes). Cette situation révèle néanmoins une bonne connaissance de la mer et des risques qu'elle engendre par la population en Polynésie. A l'inverse, ils ne traduisent vraisemblablement qu'une partie des cas de sauvetage en mer, l'entraide mutuelle entre marins, si spontanée en Polynésie, restant de mise.

Ces chiffres traduisent toutefois trop de légèreté à la fois en matière d'entretien (ou simplement d'utilisation) des moteurs et dans l'appréciation faite de l'autonomie en carburant. Ils soulignent un trop faible équipement en moyens radio ou en balise de détresse pour les petits bateaux. Enfin ils marquent une vulnérabilité extrême des plaisanciers, surtout pour ceux qui sont de passage. Ils ne connaissent pas forcément quelqu'un dans les îles, ont une mauvaise connaissance des fonds marins et de l'approche des côtes ; ils ne mesurent pas forcément le risque météorologique.

En ce qui concerne les moyens d'intervention, les alertes traitées par le M.R.C.C. PAPEETE entraînent presque toujours une opération lourde et coûteuse. La mise en œuvre des avions de patrouille maritime est quasiment systématique.

Pour toutes ces raisons, il apparaît que les règles de prudence doivent encore être mieux connues et mieux appliquées par tous ceux qui prennent la mer.

QUE FAUT-IL RETENIR DE TOUT CELA ?

Le MRCC ne dispose pas de moyens propres et n'exerce qu'une responsabilité de coordination.

Cette fonction de sauvetage est une mission de service public distincte des missions à caractère militaires ; le MRCC n'est pas le COT ; le sauvetage en mer, ce n'est pas la Marine nationale ;

Le sauvetage des personnes est l'affaire de tous, sans exception.

Pensez à prévenir immédiatement le MRCC de toute situation de détresse en mer dont vous êtes le témoin.

C'est ensemble que nous parviendrons à rendre la mer plus sûre.

MRCC - Tél. : 46 24 32 / Fax : 42 39 15

Tetahi parau fa'aite na roto mai i te pu paruru ra'a no te pae moana no Porinetia Farani nei. I te matahiti 2002, 40 huru fifi moana tei tupu i'o tatou nei, 19 no roto mai i te ta'ata rava'ai poti marara, mai te ati i ro'a'a hia e teie ta'ata tai'a ra o Tauaea Raioaoa, o tei painu e 4 ava'e te maoro ra'a hou a iri atu i te pae fenua Rarotoa ma. Ha'api'i ana'e i te mau ture o te moana e a ha'apa'o maitai !

LE THONIER DE 15 M MODELE TNR

Le thonier de 15 m a été conçu pour la pêche en frais, pour des marées de l'ordre de la semaine. Les 8 unités existantes ont été construites à part égale par les chantiers Marinalu (Raiatea) et Techni Marine (Papeete) ; 2 ont été mises en service en 2002 et les 6 autres en 2003. Ils sont tous basés à Papeete.

Le thonier de 15 m est le « grand frère » du thonier de 13 m ; pour à peine 2 m de plus en longueur, il apporte une capacité double en poisson et un confort supérieur en mer. La durée effective d'une campagne dépend directement du rendement de pêche : en période « normale », le rendement est de l'ordre de 45-50 kg/100 hameçons posés et 4 à 5 lâchers sont suffisants pour remplir la cale, ce qui correspond entre 7 et 10 jours de mer, en fonction de l'éloignement de la zone de pêche. En période de faible rendement (20-30 kg/100 hameçons), ces navires doivent effectuer plus de lâchers mais le nombre maximal est limité par d'autres facteurs tels que la disponibilité en glace, en appâts et en eau.

Ces navires ont une autonomie en gazole qui leur permettrait de rester 2 semaines en mer mais, ne disposant pas de machine à glace autonome ni de congélateur à appâts, les marées dépassent rarement 10 jours.

D'une bonne rentabilité lorsque les rendements sont bons, ce navire montre ses limites en période de faible rendement dans la mesure où son autonomie de pêche l'empêche d'exploiter des zones plus lointaines, plus poissonneuses.

FICHE TECHNIQUE NAVIRE

Caractéristiques générales

Catégorie de navigation 2
6 couchettes
2 semaines d'autonomie en mer
vitesse de croisière : 8-9 nœuds

Caractéristiques moteur et froid

Moteur principal : 340 CV
Groupe électrogène : 24 kVa
Compresseur : 9.000 W
Cale à poissons :serpentin réfrigérant

Caractéristiques physiques

Matériau : aluminium
Longueur: 14,7 m
Largeur: 5,5 m
Creux : 2,2 m
Tirant d'eau : 1,8 m

Electronique :

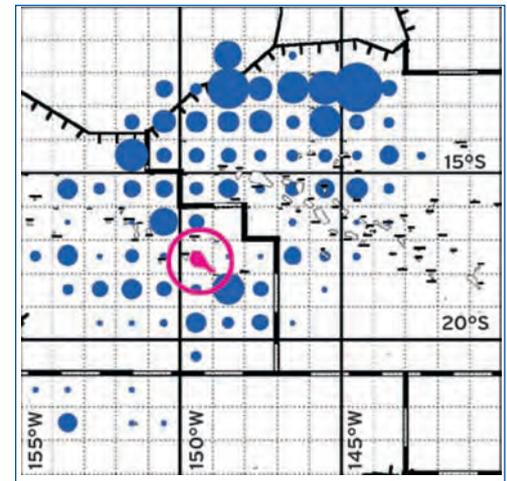
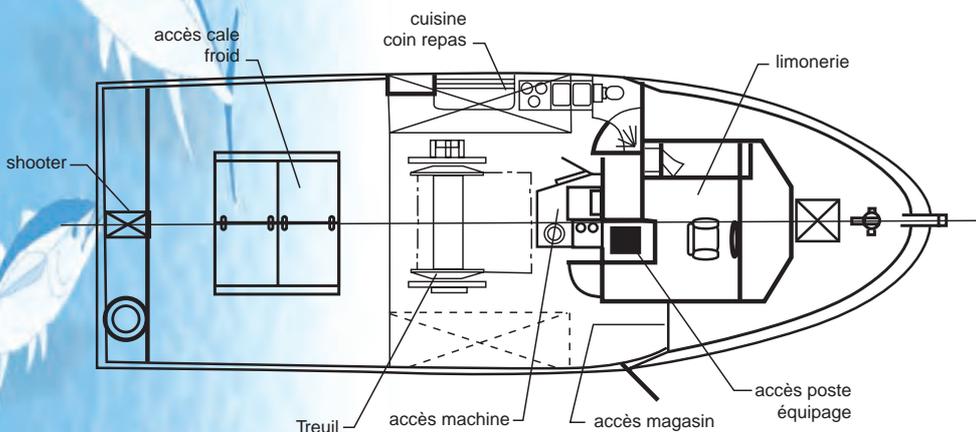
VHF, BLU, Radar 36 mN, Pilote automatique, GPS plotter, sondeur vidéo couleur, récepteur de veille, balise de détresse

Caractéristiques volumiques

Carburant : 8.000 litres
Eau douce : 1.000 litres
Cale à poisson :
22 m³ soit environ
400 pièces de poisson
ou encore 8 tonnes de poisson

Equipement-type pour la pêche

Treuil (spool) de capacité 37 mN (68 km en mono filament 4 mm)
Éjecteur de ligne (shooter)
4 balises radio-gonio
1.800 à 2.100 hameçons
3 bacs à avançons
d'environ 600-650 hameçons chacun
50 à 60 bouées de surface



Zone de pêche des thoniers de 15m en 2003



Un thonier de 15m à quai

E pahi auri «alu» rava'ai i'a ha'ato'eto'e 15 metera tona roa. 340 CV te puai ra'a o te matini, e nehenehe oia e tai'a i te maoro ra'a 15 mahana. 68 km te roara'a tana taura "nylon" ha'apainu, i nia i te faito 2000 matau i te ta'ia ra'a. 22 m³ te piha ha'ato'eto'e o te fa'ato'eto'e 400 i'a, i te faito 8 tane. E 8 pahi te rava'ai nei, 2 mai te matahiti 2002 e 6 mai tei matahiti 2003.

LA RECETTE : BLAFF DE POISSON

Ingrédients :

1 kg de thon blanc ou rouge (selon la préférence)
1 cuillère à café d'estragon (déshydraté, congelé ou frais)
3 cuillères à soupe d'huile d'olive
5 Citrons
2 Oignons
1 Piment
Poivre & Sel

Préparation :

Couper le thon en tranche épaisse (2 cm environ), les saler et poivrer, les réserver.
Couper les oignons en grosses lamelles, les réserver.

Porter à ébullition 1 litre d'eau dans laquelle on ajoutera les oignons découpés, l'estragon, le jus de 5 citrons, le piment, le sel, le poivre et l'huile d'olive.

Ensuite les tranches de thon. Laisser cuire pendant 7 à 10 mn.

Servir avec du riz chaud ou des pommes de terre vapeur accompagné d'une bonne mayonnaise maison. Le jus de cuisson est excellent et peut être consommé comme bouillon. Remerciements à Christine De Floris (pour la recette)



POLY NAVAL

*Construction navires aluminium
Mécanique marine
Chaudronnerie • Tôlerie • Tuyauterie*

TÉL. : 54 52 80
FAX : 41 35 00 - B.P. 9052 Motu Uta



NSI Nautisport Industries

CONSTRUCTIONS NAVALES et CHARPENTES METALLIQUES
PK 58 TAHITI - B.P 7305 - 98719 Taravao
Tél : (689) 54.76.30 - Fax : (689) 54.76.31
Email : nauticalu@mail.pf



MARINE CORAIL TAHITI

Ph : 42 82 22  Fax : 42 98 63

ÉLECTRONIQUE	GRÉEMENT CABLERIE	MOUILLAGE	CONTRÔLE DES RADEAUX DE SURVIE
ACCASTILLAGE BÂTEAUX À MOTEUR	SÉCURITÉ NAUTIQUE	ACCASTILLAGE VOILIER	CARÉNAGE QUINCAILLERIE
ÉLECTRICITÉ	AÉRATION	NAVIGATION	PLOMBERIE



Mahi Tuna
Valentine
La qualité, le choix, le service

Tél. : 45 39 22
Vini : 79 97 18



**TECHNI
Marine**

**CARÉNAGE ET
CONSTRUCTION NAVALE**

Tél. 43 02 22
Fax 43 02 21
BP 9436 - 98 715 Motu Uta
Email : technimarine@mail.pf




S.E.M.L. Tahiti Nui Rava'ai

Société d'Economie Mixte Locale

**Développement
de la pêche
semi-industrielle
en Polynésie
française**

B.P. 9595 - 98715 Papeete
Tahiti - Polynésie française

Tél. (689) 42 54 55 / 56
Fax. (689) 42 54 57

Email: courrier@tahitinui-ravaai.pf
Web: www.tahitinui-ravaai.pf

Chantier Naval du Pacifique Sud



TOUT TYPE DE TRAVAUX DE
TÔLERIE - CHAUDRONNERIE
TUYAUTERIE - SOUDURE

CONSTRUCTION
ET RÉPARATION
DE TOUT NAVIRE OU
BARGE EN ACIER
DE 15 À 35 M
DE LONG



REPRÉSENTANT LES CHANTIERS PIRIOU DE CONCARNEAU
Partenaire de la Société POLY-DIESEL (Agent Wartsila)

TEL. 50 52 70 / 50 63 90 - FAX 42 78 27 - B.P. 9054 PAPEETE
E-mail: cnps@mail.pf

GRAPHICART - 43 30 88 / POLY 36

POTI MARARA
DE 19' A 22'
MOTEUR AVEC EQUIPEMENT
STANDARD*

MERCURY
MerCruiser

120 DTI - 1,7L
PRIX PECHER

1 650 000F

POTI MARARA
DE 22' A 25'
MOTEUR AVEC EQUIPEMENT
STANDARD*

YANMAR

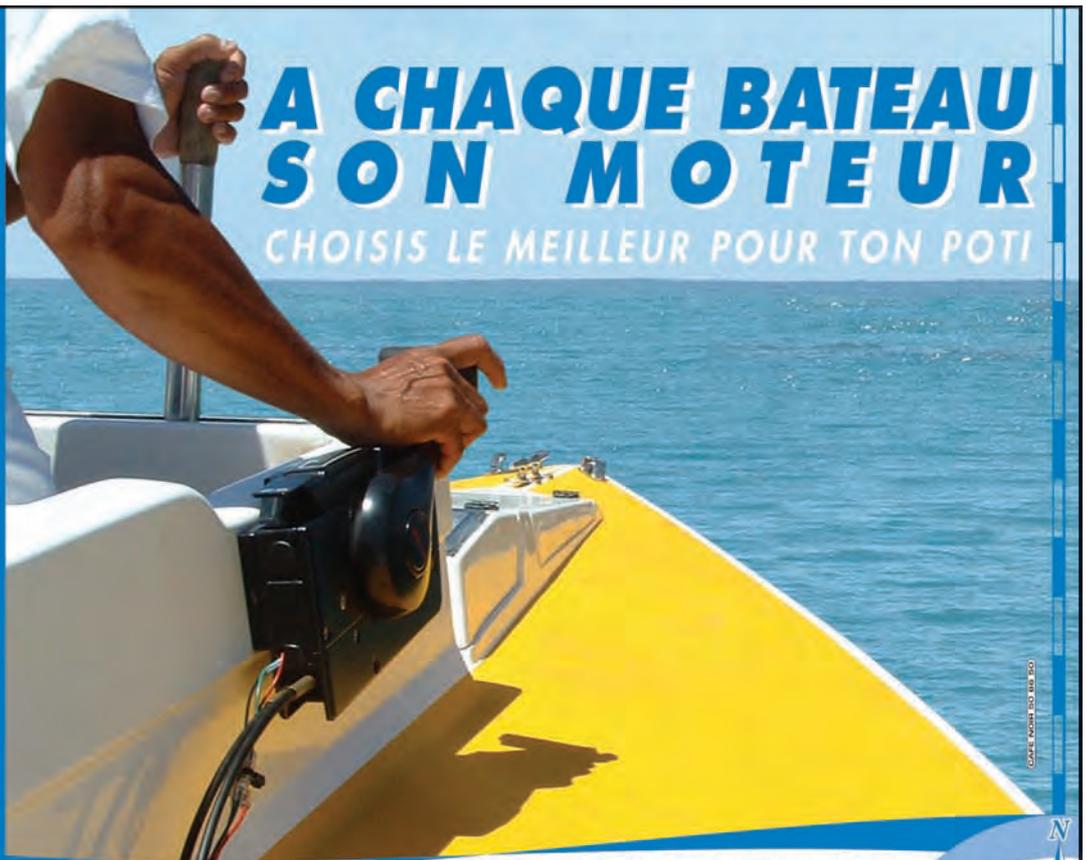
4 LHAM - 200CV
PRIX PECHER

2 700 000F

*POWER STEERING - HELICE-FILTRE
REMOTE CONTROL - FAISCEAUX

A CHAQUE BATEAU SON MOTEUR

CHOISIS LE MEILLEUR POUR TON POTI



MERCURY - TROPHY - BAYLINER - YANMAR

Zone de la Papeava - Fare Ute (derrière le siège Mobil) - BP 1605/ 98713 Papeete Tahiti
Tél.: 54 94 54 - Fax: 45 53 76 - Email : magasin.marine@sintunghing.pf

SIN TUNG HING
MARINE
LE CENTRE DE LA MER



GAFFE NOIRTE 50 565 570