

SCIENCE ET PÊCHE

BULLETIN D'INFORMATION ET DE DOCUMENTATION
DE

L'INSTITUT SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DES PÊCHES MARITIMES
59, Avenue Raymond - Poincaré, PARIS (16^e)

N° 48

- PUBLICATION MENSUELLE -

JUIN 1957

SÉRIE B. BIOLOGIE ET PÊCHE

LA LANGOUSTE VERTE

Sa pêche par les Douarnenistes

Quelques chiffres nous permettront de situer la part de la pêche à la langouste verte dans l'activité générale du port.

En 1955 : 361 tonnes de langoustes vertes ont été débarquées à Douarnenez, représentant une valeur de 265 millions de francs; soit plus de 2% en poids et plus de 16% en valeur des produits de la mer commercialisés dans ce port.

Si l'on s'en tient uniquement à la valeur du produit débarqué, on voit que la langouste verte occupe une place honorable avec 16% du total, la quatrième derrière les thons 27%, le poisson de palangre 23%, le maquereau de dérive 19%.

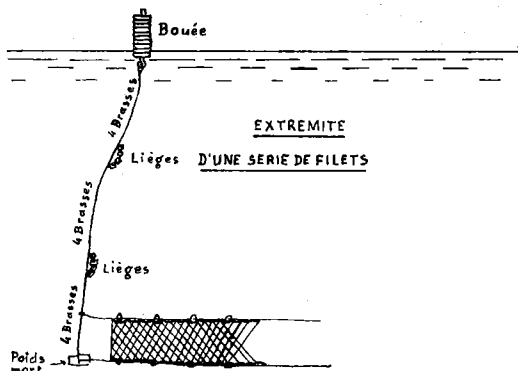
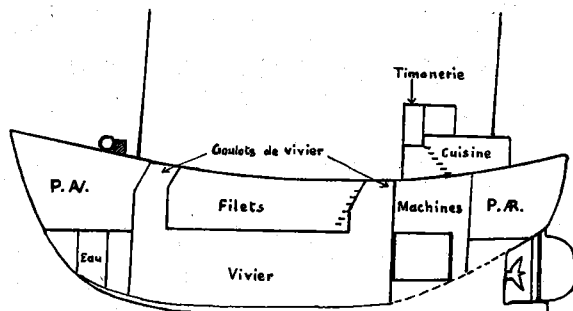
Lieux et époques de pêche

Les unités douarnenistes prospectent principalement la côte de Mauritanie sur une zone s'étendant du Rio de Oro au Cap Blanc.

La pêche se pratique toute l'année avec une période plus favorable qui se situe entre mars et septembre. En effet, la moyenne des apports par unité pour les 12 mois de l'année varie entre 7 et 15 tonnes. Les valeurs les plus faibles se rapportant aux mois de janvier, février, mars et avril. Ces résultats qui sont fortement influencés par la durée de la pêche deviennent plus significatifs si l'on tient compte de la plus grande vitesse de rotation entre mai et octobre. En 1955, il y a eu 22 ventes pour ces 6 mois de l'année contre 9 pour les 6 autres mois.

Types de bateaux employés

Treize unités composent actuellement la flottille "Mauritanienne" du port. Toutes ces unités présentent sensiblement les mêmes caractéristiques dont voici quelques données (fig. 1) :



Jauge 240 tonneaux pour une longueur de 30 m et une largeur de 8 m. Elles sont équipées d'un moteur de 270 à 350 CV leur permettant une vitesse de croisière de 8 noeuds. Il leur faut ainsi une dizaine de jours pour atteindre les lieux de pêche.

Signalons qu'avec une consommation moyenne de 100 litres à l'heure ces unités possèdent une autonomie de route de 16 jours.

Il existe également 2 ou 3 moteurs auxiliaires de 15 CV qui servent :

- à la production de courant pendant l'arrêt
- au fonctionnement d'un treuil.

Enfin, pour terminer ce bref inventaire de l'équipement, mentionnons :

- 2 annexes équipées d'un moteur de 15 CV
- 1 ou 2 postes de radio.

Schématisés, les aménagements intérieurs sont les suivants :

- à l'avant

Le poste avant avec 8 ou 10 couchettes

- à l'arrière

Le poste arrière avec 4 ou 5 couchettes

La salle des machines

La cuisine

Le poste de pilotage et 2 cabines-annexes : pour le capitaine et pour le quart.

Vivier

Le vivier occupe près de la moitié de la longueur du navire. Il est légèrement déporté sur l'avant et prévu pour 30 tonnes de langoustes. Le vivier est en communication avec la mer par l'intermédiaire de 2000 trous environ de 4 cm de diamètre.

Il comporte essentiellement un couloir central de part et d'autre duquel sont réparties des étagères.

L'étanchéité du vivier est assurée par du ciment appliqué sur du grillage. D'autre part, à tous les voyages un badigeon au lait de chaux est effectué sur toutes les surfaces du vivier y compris les étagères. Le vivier est accessible du pont par deux ouvertures dites "goulots de vivier" où viennent aboutir des puits étanches partant du plafond du vivier.

Chaque trou d'alimentation est muni d'un bouchon. Les bouchons sont utilisés dans le port quand il est nécessaire de maintenir le vivier à sec. Ils permettent aussi une fois en place de se dégager plus rapidement pendant les faibles marées.

Equipage

Les membres d'équipage sont en nombre variable selon les disponibilités et selon les circonstances. Cependant l'équipage moyen pour ces unités est de 12 hommes. A savoir :

- 1 capitaine
- 1 mécanicien
- 1 mousse s'occupant en premier lieu de la cuisine
- 9 hommes.

Le mécanicien et le mousse ayant des fonctions bien définies, il reste 10 hommes affectés aux opérations de pêche proprement dites.

Matériel de pêche

Le matériel de pêche est constitué par des filets à mailles de 18 cm de côté se réduisant à 15,5 après tannage. Chaque filet long de 18 brasses, profond d'une brasse comprend une aussière liée (34 lièges environ) et une corde basse de 18 fils assez fortement lestée (67, 68 plombs de 35 g). Coût du filet : 3.800 à 4.000 francs, s'il est entièrement monté nylon.

Chaque homme emporte un assez grand nombre de filets : 120 à 150. La campagne de pêche est longue et il faut compter avec les pertes accidentelles. D'autre part, les filets s'abîment plus rapidement sous les climats chauds.

La pêche

Le bateau est mouillé au large. La pêche s'effectue par des profondeurs de 2 à 12 brasses sur des fonds rocheux ou sablonneux. Une température de 16 à 18° semble favorable. Chaque homme d'équipage fournit un filet pour la confection de série ou "train" (un train = 10 filets pour 10 hommes à la pêche).

A l'extrémité de chaque série se trouve un poids de 5 Kg environ. Ce poids est relié à une bouée par un orin de 12 brasses liéé toutes les 4 brasses. La bouée est constituée par une quinzaine de lièges axés sur une tige.

Une annexe peut transporter une quinzaine de séries de 10 filets. A chacune des annexes sont affectés 5 hommes. Un tour s'établit entre ces derniers, sachant qu'il faut 3 hommes pour mouiller les filets et 4 hommes pour les retirer.

Le mouillage a lieu dans l'après-midi, les filets sont retirés le lendemain dès l'aube.

La durée de ces opérations dépend évidemment du nombre de séries qui seront utilisées.

Il faut compter en moyenne 2 heures pour mouiller une dizaine de séries et 4 heures pour les retirer.

Visites du vivier

Ces visites ont lieu dès que le chargement de langoustes a commencé. Cependant ces visites deviennent journalières dès que le chargement est suffisamment important (10 tonnes environ).

Le plongeur effectuant la visite est muni d'un équipement du type "Narguilé". L'alimentation en air est assurée par un tuyau de caoutchouc branché sur les bouteilles d'air de lancement du moteur.

Le détendeur est réglé à 5 Kg.

Une corde de rappel permet de parer à toutes les défaillances.

La durée d'une plongée n'excède pas 30 minutes. La visite porte surtout sur le courant central. En effet, quand les langoustes sont blessées ou fatiguées, elles recherchent les eaux plus vives qu'elles trouvent dans le fond du bateau. Une autre raison peut également jouer; à savoir que les langoustes mortes ou simplement malades ne se maintiennent plus aussi aisément sur les étagères quand le bateau roule fortement. Les principales causes de mortalité sont, entre autres, les chocs subis par les crustacés quand la mer est forte. Le temps orageux est également néfaste.

Enfin, le vivier constitue quand même un milieu artificiel pour les langoustes, dont la résistance peut se trouver amoindrie par le changement des conditions de milieu au cours du voyage. Aussi, convient-il de ne pas aggraver ces conditions en abandonnant dans le vivier des sujets morts ou malades.

Durée d'une campagne

La campagne dure de 2 à 4 mois selon les résultats de la pêche.

Le vivier étant en communication constante avec l'eau de mer, il convient de craindre les eaux polluées et plus spécialement les eaux chargées de mazout telles les eaux portuaires.

Aussi, les "Mauritaniens" évitent-ils autant que possible, de relâcher dans un port une fois la pêche commencée. A cet effet, le bateau emporte une quantité suffisante de vivres et principalement une grande réserve d'eau douce (10 à 11 tonnes). De plus, les réserves possibles en carburant et un supplément de ravitaillement dans les ports de Casablanca ou de Las Palmas lors du voyage aller permettent en principe, d'effectuer le voyage de retour sans escale.

Malgré toutes ces précautions et la rigueur apportée à la visite des viviers, les pertes restent relativement élevées.

Aussi, une Société d'armement de Douarnenez va-t-elle lancer une nouvelle unité présentant les mêmes caractéristiques d'ensemble mais **pourvue** d'un équipement sensiblement différent.

En effet, le vivier est fortement réduit (10 tonnes). Le bateau ne conservera qu'une partie de la pêche en vivier. L'autre partie sera congelée et conservée en chambre froide, la congélation portant sur les queues de langoustes.

Dans ce but, sont prévus :

- un tunnel de congélation (- 30°)
- une chambre de stockage à - 18° d'une contenance de 20 tonnes.

Je signale à ce sujet qu'un bateau de Camaret possède déjà des installations similaires. L'expérience a montré que cette méthode n'était pas non plus irréprochable, puisque en effet à la suite d'une avarie des installations frigorifiques ce bateau dut rejeter plusieurs tonnes de queues congelées. Mais, ces accidents devraient être assez rares.

En conséquence, la formule paraît bonne à priori, à condition que les frigorifiques soient alimentés par des sujets frais et non par des produits n'ayant pu résister en vivier.

Avant de terminer, je tiens à remercier M. LE BERRE, contrôleur agréé pour l'aide qu'il a bien voulu nous accorder et M. Eugène TANGUY qui pratique cette pêche depuis plusieurs années déjà et dont les renseignements ont été très précieux pour ma documentation.

R. CHEVALIER

MARQUAGE DE MAQUEREAUX

Plus de 1500 maquereaux ont été marqués à bord du navire océanographique "Président-Théodore-Tissier" de la mi-mars à la mi-avril 1957, à l'entrée occidentale de la Manche (en particulier près de Trevoise Head, au banc Labadie et à Melville).

Les marques utilisées sont, pour la plupart, des plaquettes de celluloid agrafées sur le dos du poisson, et portant l'indicatif R.P. et un numéro.

Nous attirons l'attention des pêcheurs sur le grand intérêt qu'il y a à signaler les reprises, (date, position, taille du poisson, queue comprise) et nous leur demandons d'adresser les marques à l'Institut des Pêches maritimes, 59, avenue Raymond-Poincaré, Paris, ou de les remettre à l'Administrateur de l'Inscription maritime.

Une prime sera versée à tout pêcheur qui nous fera part de la capture d'un maquereau marqué.