

(404)

Mission IRFED - LIBAN

N° 129

الجمهورية اللبنانية

مكتب وزير الدولة لشؤون التنمية الإدارية
مركز مشاريع ودراسات القطاع العام

République Libanaise
Bureau du Ministre d'Etat pour la Réforme Administrative
Centre des Projets et des Etudes sur le Secteur Public
(C.P.E.S.P.)

ESQUISSE D'UN PROGRAMME POUR

LES PECHEES MARITIMES

- I Justification
- II Objectifs
- III Actions pour la pêche côtière
- IV Actions pour la pêche mi-hauturière
- V Actions pour la pêche hauturière
- VI Actions pour la grande pêche
- VII Les installations portuaires
- VIII Statuts et encadrement des pêcheurs
- IX Bienfait économique
- X Emploi
- XI Conclusions et récapitulation des opérations

Annexe N° 1 Note de M. Furnestin, directeur de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (Paris)

Annexe N° 2 Indications de M. l'Administrateur Général Porte

Annexe N° 3 Estimation des coûts de l'opération

Annexe N° 4 Prix des navires de pêche fabriqués en France

L.J.L.
Le 4 Juillet 1962

I - JUSTIFICATION

D'après MM. Malek BASBOUS et Ismat BOULOS, il y aurait au Liban, quelque 3253 pêcheurs pour 968 barques. Les apports seraient d'environ 2320 tonnes. Aussi bien le Liban importe-t-il du poisson étranger (environ 1700 tonnes de poisson frais de mer en 1960 sans tenir compte du poisson de conserve et plus de 100 tonnes de crustacés)

Il recourt par ailleurs à des chalutiers grecs pour l'approvisionnement de l'agglomération de Beyrouth. Il y a là une anomalie d'autant plus inexplicable que beaucoup de libanais ont l'esprit d'entreprise et qu'il est très important pour le Liban de réduire ses importations.

Plusieurs experts en pêches maritimes ou intérieures ont fourni des rapports assez concordants.

Rapport au Gouvernement du Liban sur la Pêche, par Jean Gaudillière, FAO, 1958

Report to the Government of Lebanon on the Development of Inland Fisheries, par J.A. Timmermans, FAO, 1958

Lettre du 11 Avril 1960 à Monsieur le Directeur Général de l'Agriculture, par M. E.H. Dahlgren

Interim Report about Lebanese Fisheries, par Tsutomu Toda (Japonais), 1961 (1)

Le rapport très précis de M. Gaudillière est particulièrement important et les orientations qu'il contient sont fondamentales. Il faut aussi tenir le plus grand compte des indications de M. Dahlgren.

Il ne me semble pas qu'il y ait lieu de faire encore appel à de nouveaux experts d'études préliminaires. Il doit s'agir désormais de la mise en oeuvre d'un programme précis de réalisations (2)

(1) On dispose en plus du document :

The present state of knowledge on fisheries resources in the Mediterranean -Biology Branch, FAO, 1956

(2) La Caisse Centrale de Crédit Coopératif (Paris) est disposée à mettre à la disposition du Liban, à titre gracieux, l'un de ses inspecteurs spécialisé en la matière.

II - OBJECTIFS

A supposer une consommation moyenne annuelle de 11 kilos de poisson par habitant, l'objectif à se proposer pour 1973 serait d'environ 25.000 tonnes, soit 23.000 tonnes pour les pêches maritimes et 2.000 tonnes pour l'élevage et la pêche intérieures (1).

Ceci suppose une série coordonnée d'opérations portant

- 1°) sur la pêche côtière
- 2°) sur une pêche mi-hauturière à créer
- 3°) sur la pêche hauturière à créer
- 4°) éventuellement sur une expérience de grande pêche
- 5°) sur les installations portuaires
- 6°) sur les pêches et l'élevage intérieur

Il faut en plus prévoir

- 7°) Un statut et l'encadrement des pêcheurs.

Le Service des Pêches du Ministère de l'Agriculture a procédé à des études intéressantes et rédigé pour le Fonds Spécial des Nations Unies un "five year program for the improvement of the Lebanese Fisheries". Malgré la qualité de ce projet, nous nous permettons d'examiner le problème d'une façon qui, après une longue expérience en la matière, élargit l'opération à ses dimensions totales. (2)

(1) Cet objectif peut sans doute être largement dépassé.

Signalons l'expérience qui vient d'être faite sur le littoral français méditerranéen. 14.000 tonnes de sardines ont été débarquées dépassant la production sardinière du littoral atlantique français. Une grande partie de ces apports a été achetée par les conserveries de l'Atlantique.

(2) Le P. Lebret, Directeur de la Mission IRFED- LIBAN a été l'un des principaux artisans de la transformation des pêches françaises (1929-1945) et du statut qui les régit actuellement. Il a étudié les pêcheries et le marché du poisson dans l'Europe côtière et dans quelques autres pays.

III ACTIONS POUR LA PECHE COTIERE

ACTION N° 1: SUPPRESSION DU DYNAMITAGE

Le dynamitage est effectué soit par des pêcheurs, soit par des civils non pêcheurs, soit par des militaires.

Il semble que le personnel de surveillance est assez facile à acheter.

Il faut

- 1°) des gardes maritimes jurés, étroitement contrôlés, avec des sanctions graves en cas de faute (Un projet du Service des Forêts et des Pêches en prévoit 20, ce qui semble un nombre très suffisant);
- 2°) que les organisations locales (syndicats, communautés, coopératives) exercent elles-mêmes une police sévère, à sanctions immédiates;
- 3°) des sanctions rapides tellement graves que le délinquant n'ait plus envie de recommencer.

Importance 1

Urgence 1

ACTION N° 2: AMELIORATION DES ENGINES ET DES BARQUES

Il est clair qu'avec les barques et les engins actuels, la pêche côtière ne peut que vivoter. Des améliorations de détails doivent être entreprises, mais tous les experts considèrent qu'il faut passer progressivement à des barques plus importantes et suffisamment pontées pour augmenter la tenue à la mer et faciliter le travail.

Il est difficile de déterminer a priori les types de bateaux à envisager selon les pêches à pratiquer (grands filets fixes, palangres de grands fonds, seines tournantes).

Ni les pêcheurs, ni le capital privé n'engageront les expériences préliminaires. Il importe donc que ce soit le service des pêches qui procède à ces expériences, soit en se procurant des bateaux déjà existant ailleurs, soit en faisant construire divers prototypes.

VI ACTION POUR LA GRANDE PECHE

Quand nous parlons de grande pêche, nous entendons la pêche par de grandes unités frigorifiques opérant dans l'Atlantique (au large de la Mauritanie) ou dans la Mer Rouge et son prolongement dans l'Océan Indien (1)

Il semble que l'Etat n'a pas à intervenir ici directement, sinon en incitant des armateurs libanais éventuels à procéder aux études préliminaires et à la fondation de sociétés.

Cependant, si cet armement se dégageait, l'Etat devrait prendre à sa charge les installations portuaires nécessaires (quai d'avitaillement et de déchargement, frigorifiques).

A première vue, le port de Tripoli semble devoir être préféré à cause de son grand plan d'eau et de son développement de quais, actuellement trop peu utilisés.

IMPORTANCE ?

URGENCE 3

ETUDE 1°) Dès que l'on disposera d'un prototype de pêche hauturière équipé pour les expériences et la recherche, lui faire effectuer un voyage au delà du Canal de Suez pour déterminer si cette zone est assez poissonneuse et quels genres de navires et d'engins conviendraient à son exploitation.

Les conditions de pêche en Atlantique sont très connues.

2°) Mettre à l'étude l'adaptation du port de Tripoli à la grande pêche.

(1) Il faudrait savoir avec précision quelles restrictions à l'utilisation de la Mer Rouge peuvent être apportées par le Gouvernement égyptien.

La pêche envisageable exige, à cause des très hautes températures, que le poisson soit congelé à coeur sitôt la capture.

En résumé, il faut envisager partout de petites améliorations, mais l'effort important est à faire à Tyr, Tripoli, Saïda, le fond du 1er bassin étant cependant aménagé et utilisé à Beyrouth pour la pêche hauturière.

Un plan d'ensemble précis doit être mis à l'étude et son établissement confié à des spécialistes des petits et moyens ports de pêche, plutôt semble-t-il qu'aux Travaux Publics peu spécialisés en la matière.

VIII STATUT ET ENCADREMENT DES PECHEURS

Il est à prévoir que la petite pêche proprement littorale verra quelque peu baisser ses effectifs, mais que cela sera largement compensé par l'emploi sur la nouvelle flotille côtière, mi-hauturière et hauturière.

Le succès du plan des pêches exige une organisation générale des pêches qui doit comporter

- 1° Des organisations professionnelles (1)
- 2° une institution de crédit maritime
- 3° un conseil technique et une administration spécialisée
- 4° une organisation de sécurité sociale

(1) Il serait désirable que les organisations de pêcheurs désignent chacune un représentant, l'organisation des armateurs un représentant, l'organisation des constructeurs de bateaux un représentant, l'organisation des mareyeurs un représentant pour constituer un comité central des pêches maritimes, consultatif près des services des pêches pour que tous les intérêts en présence contribuent à élaborer un programme dynamique d'évolution.

1°) LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES

Un organisme professionnel est indispensable par localité de pêcheur. On peut se demander s'il ne faudrait pas préférer à la formule syndicale une formule renouvelée des communautés de pêcheurs, appelées encore prud'homies sur le littoral méditerranéen français. Il est probable que cette institution remonte à une très ancienne tradition méditerranéenne.

Les principes en sont l'adhésion obligatoire, le pouvoir de réglementer la pêche côtière, le pouvoir de juger et d'infliger des sanctions.

La communauté peut posséder et établir des services communs.

Le fait que ces communautés ont traversé les siècles et même la révolution française montre que l'on pourrait s'en inspirer tout au moins pour définir un statut des syndicats, coopératives et organisations de crédit.

Il y aurait lieu d'envoyer M. Boulos en mission à Marseille pour étudier de près ce problème à la Direction de l'Inscription Maritime et dans quelques quartiers du littoral. (1)

2°) UNE INSTITUTION DE CREDIT MARITIME

Il est difficile d'imaginer que la rénovation des pêches maritimes libanaises puisse s'accomplir sans l'institution d'un organisme central de crédit maritime aidant et coordonnant des caisses locales.

L'amélioration de la pêche proprement côtière serait ainsi grandement facilitée, en particulier en ce qui concerne le remplacement progressif d'une partie des barques actuelles par des bateaux pontés plus marins.

Les pêches mi-hauturière et hauturière devraient bénéficier largement du crédit maritime. Il serait indiqué d'aller étudier à Saint-Jean-de-Luz (Basses Pyrénées) le merveilleux essor qu'y ont pris les pêches grâce au crédit maritime soutenu par la Caisse Centrale de Crédit Coopératif, dont le rôle au Liban pourrait être assumé par la Banque Nationale de Développement.

(1) M. Forte, directeur, est très disposé à aider le Liban pour cette étude.

3°) UN CONSEIL TECHNIQUE ET UNE ADMINISTRATION SPECIALISEE

Les problèmes de la mer et de la pêche sont si spéciaux qu'il est indispensable d'encadrer les pêcheurs, les armateurs et le commerce du poisson par des techniciens compétents, ayant reçu une formation adaptée. Il ne s'agirait pas de cadres analogues aux administrateurs français de l'Inscription maritime encore chargés de fonctions militaires, mais de véritables ingénieurs des pêches capables par ailleurs d'assurer un minimum de fonctions administratives.

La formation de ces ingénieurs comporterait à la base une formation d'ingénieur du type classique, suivie de stages circulants d'une année environ dans un certain nombre de ports de pêche du littoral méditerranéen avec, si possible, l'embarquement pendant un mois sur un navire océanographique adapté à la recherche pour les pêches.

La côte serait divisée en circonscriptions de pêche (1) et un ingénieur des pêches serait placé dans chacune d'elles, soit à Tripoli, (Batroun), Beyrouth, Saïda et Sour.

Les ingénieurs de pêches auraient autorité sur les gardes-côtes maritimes. Ils seraient les conseillers permanents des pêcheurs, des armateurs et des mareyeurs dans tous les domaines et travailleraient en liaison continue du service central des pêches dont ils dépendraient.

Le service central des pêches comporterait un chef de service et un adjoint ayant reçu une spécialisation suffisante en tout ce qui concerne la pêche, plus un laboratoire de recherche appliquée d'abord modeste mais qui pourrait être élargi par la suite.

Comme cela se fait dans beaucoup de pays, ce service peut être rattaché au ministère de l'agriculture. Cependant il pourra apparaître que la constitution d'un office serait plus indiquée.

On peut même émettre l'hypothèse d'un organisme central commun à la marine marchande et à la pêche. En effet, il serait normal que certains pêcheurs puissent aussi naviguer sur les navires battant pavillon libanais, l'alternance pêche-navigation au commerce assurant au personnel officier et marin une meilleure formation et l'école de navigation en projet devenant une école de navigation et des pêches.

(1) correspondant aux "quartiers" français

4°) UNE ORGANISATION DE SECURITE SOCIALE

Pour maintenir les fils de pêcheurs dans le métier des pères et augmenter les emplois dans la pêche du fait de la création de pêches plus au large, en même temps que pour les raisons qui justifient la sécurité sociale pour les autres catégories de travailleurs, comme pour les raisons de risques plus grands dans le métier de la mer, il y a lieu d'envisager l'extension de la sécurité sociale à tous les pêcheurs ressortissant à la pêche artisanale ou à la pêche industrielle.

En France, les gens de mer ont bénéficié de la sécurité sociale bien avant que cela soit accordé aux autres professions. Le particularisme des gens de mer exige que certains risques soient davantage couverts que pour les autres professions. Il semble donc que le régime de sécurité sociale à appliquer aux pêcheurs doive être adapté à cette situation spéciale.

IX BIENFAIT ECONOMIQUE

Il est bien difficile de déterminer à priori quelle sera la rentabilité de l'opération totale "Pêches maritimes et industries de la pêche" recommandée ici. Cependant quelques indications sont possibles.

1°) L'organisation des pêcheurs permettra, par la création d'un label de qualité, le maintien de prix rémunérateurs pour le poisson garanti frais.

La suppression du dynamitage et l'emploi du feu immergé et d'engins plus puissants assureront une croissance considérable des apports de telle sorte que le gain des pêcheurs, actuellement très excessivement bas, pourra être beaucoup plus élevé.

2°) L'organisation rationnelle du marché du poisson, permettant de réduire beaucoup les frais de conservation et de distribution, exige un certain volume d'apports qu'il faudrait atteindre rapidement.

3°) L'absorption de plus de poisson par la population locale, qui aime le poisson, sera très augmentée dès que la distribution de poisson en excellent état sera assurée de façon régulière dans l'intérieur.

La croissance du chiffre total de population, l'élévation escomptée du pouvoir d'achat des populations, le développement important du tourisme, ouvriront au poisson des débouchés nouveaux.

4°) Les apports suffisants de poisson frais permettront de réduire presque à zéro les importations actuellement trop importantes. La conserverie permettra la substitution de produits nationaux aux produits actuellement achetés à l'étranger et, si la qualité est suffisante, de présenter au marché du Moyen Orient des produits concurrentiels.

X EMPLOI

Maintien à la petite pêche côtière de 3200 pêcheurs (chiffre actuel) à condition de supprimer le dynamitage.

A supposer 100 unités de pêche mi-hauturière ayant un maximum de 8 hommes d'équipage, on peut envisager la création de 500 emplois à la mer et l'un nombre supérieur d'emplois à terre (construction, réparation des moteurs, marcyage, conserverie éventuelle)

Il est cependant à prévoir que l'introduction de la pêche mi-hauturière diminuera quelque peu le nombre de bateaux de petite pêche côtière.

La pêche hauturière, à supposer un maximum de 50 bateaux en 10 ans, emploiera dans les 500 travailleurs.

La grande pêche est encore trop hypothétique pour que l'on fasse quelque pronostic.

Ce n'est donc pas du côté de l'emploi direct que l'on peut compter beaucoup sur les pêches maritimes pour éponger l'excédent de population.

Mais il faut penser que l'augmentation des apports, la nécessité de l'avitaillement, l'entretien et les réparations motivent une augmentation du personnel travaillant à terre dans l'industrie des pêches, surtout si la nature et le volume des apports permettent, comme il est probable, l'établissement d'une conserverie importante. Des milliers d'emplois peuvent être considérés comme probables.

Il faut tenir compte aussi de l'importance d'une flotille de pêche modernisée pour l'élévation générale du niveau technique. Enfin, pour autant que le Liban entend utiliser ses droits d'embarquement de nationaux sur les navires de transport battant pavillon libanais, l'appoint de pêcheurs et de fils de pêcheurs doit jouer un rôle majeur en regard de cette orientation.

XI CONCLUSIONS

Le plan des pêches exige une option gouvernementale couvrant la totalité du problème des pêches maritimes en posant dans l'ordre logique les séries d'opérations devant assurer le succès.

Le plan proposé ne contredit pas le plan élaboré par le service des pêches, mais il insiste sur les urgences et il élargit et précise l'éventail des opérations à envisager.

Son innovation la plus importante est la préférence des prototypes recevant un matériel d'expérience et de recherche. Cette solution nous paraît plus réaliste que la concentration de l'effort sur un navire océanographique strictement dit. Il nous semblerait en plus très nécessaire que le Liban, s'associant pour cela à quelques autres pays, insiste près des organismes internationaux pour que la FAO dispose d'un navire océanographique pour les pêches méditerranéennes, ce navire étant mis au service des pays demandeurs. Si compétents en effet que soient les experts de la FAO, ils doivent travailler à terre ou se contenter de quelques sorties en mer effectuées dans de mauvaises conditions pour la recherche ou pour les expériences. Il apparaît indispensable qu'ils puissent être munis de moyens de recherche leur permettant de formuler des diagnostics complets absolument sûrs et des orientations à mettre immédiatement en application.

Nous joignons à cette étude une note rédigée sur notre demande par M. Furnestin, directeur de l'Office Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, à Paris.

La mise en oeuvre du plan exigera entre 5 et 10 ans. La convention de notation des urgences est la suivante:

- 1 Opération à entreprendre immédiatement
- 2 Opération à prévoir pour 1963 - 1964
- 3 Opération ultérieure.

RECAPITULATION DES OPERATIONS (1)

	<u>URGENCE</u>
Protection des espèces	
action antilynchage	1
réglementation des engins	2
Voyage d'études pour déterminer les bateaux et engins les mieux adaptés	1
Choix des ports de base pour la rénovation des pêches	1 - 2
Choix des prototypes	2
Etude pour l'équipement des prototypes	2
Achat des prototypes	2
Etude pour l'amélioration des petits ports	1
Etude pour l'adaptation des ports de Tripoli, Saïda, Sour à la pêche mi-hauturière	2
Etude pour l'adaptation des ports de Tripoli, Beyrouth, Saïda, Sour à la pêche hauturière	2
Etude pour les installations à terre, correspondantes (avitaillement, halles, réfrigération)	2
Formation de 4 ingénieurs des pêches	1
Organisation du service des pêches (administration, recherche, encadrement, police)	2
Etude du marché intérieur du poisson et de ses possibilités d'extension, ainsi que des possibilités de marché extérieur dans le Moyen-Orient	2
Etude de la chaîne du froid	2
Etude des conditions de création d'usines de conserve	2

(1) Les coûts estimés seront ajoutés ultérieurement, en
liaison avec M. Doulos

Etablissement du statut des pêcheurs	2 - 3
Création du crédit maritime pour la pêche	2 - 3
Amélioration des petits ports	2
Adaptation des ports de Tripoli, Saïla, Sour, Beyrouth à la pêche mi-hauturière et hauturière	3
Etude des possibilités de pêche au delà du Canal de Suez	3
Laboratoire élémentaire	2 - 3
Action près d'entrepreneurs libanais pour les encourager à l'armement pour la pêche hauturière (et éventuellement la grande pêche)	2 3
Action près d'entrepreneurs libanais (dès que l'on sera assuré que les apports seraient suffisants) pour les décider à fonder des usines de conserves	2 - 3
Etude pour un plan de la conserverie en liaison avec la conserverie des fruits et légumes	2 - 3

OPERATIONS LIEES

Fondation d'une école de navigation pour le personnel pont, mécanique et froid

Organisation du marché du poisson

Création de la chaîne du froid

Fondation d'usines de conserves

ANNEXE N° 1

NOTE DE M. FURNESTIN
Directeur de l'Office Scientifique
et Technique des Pêches Maritimes
(Paris)

9 Juin 1962

BATEAUX DE PÊCHE ET DE RECHERCHE POUR LE LIBAN

I - L'organisation sociale des pêcheurs libanais, la nature des côtes et des eaux de leur pays, ses ressources marines, doivent incliner à développer la pêche sur le seul plan artisanal.

La pêche artisanale n'est d'ailleurs pas une forme d'activité élémentaire, elle est, dans bien des cas, plus apte que la grande pêche à se développer et à profiter des perfectionnements techniques.

La condition d'une bonne exploitation d'un bateau artisanal réside dans le fait qu'il doit être utilisé sinon toute l'année, du moins pendant presque toute l'année. Il sera ainsi conduit à partager son temps entre deux activités dont chacune, suivant le lieu ou l'année, pourra être considérée comme essentielle ou secondaire.

Ce bateau se livrera à la pêche des espèces pélagiques (poisson bleu: sardine, sardinelle, anchois, maquereau, etc..) durant la saison de leur passage dans les eaux voisines du Liban. Sa méthode sera la pêche au filet tournant et coulissant, avec utilisation du lamparo (lampes immergeables ou non). Ce sera donc un senneur.

Il complètera sa pêche pendant le reste de l'année par le chalutage ou la pose de palangres et de nasses. Ce sera donc aussi un chalutier.

Les fonds de la Méditerranée orientale sur lesquels il travaillera étant généralement difficiles et d'une profondeur pouvant excéder 300/400 m, notamment pour la pêche aux crevettes, il sera doté d'un moteur et d'un treuil suffisamment puissants.

Enfin, sa cale à poisson, étant donné le climat, sera isotherme, (au voisinage de 0°).

II - Ce chalutier-senseur, quel que soit son tonnage, pourra utiliser sans difficulté d'autres moyens de capture (palangres, nasses, traîne et même pêche du thon à l'appât vivant, s'il est doté d'un vivier).

Pour tenir compte de la diversité des moyens financiers des pêcheurs (ou armateurs) et de celle des installations portuaires, ce chalutier-senseur, au Liban, pourrait être représenté par deux types de taille et de puissance différentes:

- 1) un bateau de 12 à 14 m (hors tout)
- 2) un bateau de 16 à 18 m (hors tout)

Pour chacun de ces types, la pêche à la senne conduit à avoir une plage arrière dégagée. Il est également souhaitable que le chalutage se fasse par l'arrière, de la manière en usage sur les bateaux méditerranéens (Marseille, Sète, ports italiens...), c'est-à-dire avec rouleau ou potences arrières.

Le treuil de pêche sera un treuil servant à la fois au chalutage et à la manoeuvre du filet tournant. Ce type d'engin existe et n'entraîne pas de difficultés mécaniques majeures.

A) BATEAU DE 12 A 14 METRES

- moteur rapide, d'une puissance minimum de 80 CV (120 à 130 CV son souhaitables),
- hélice à pas réglable (si possible),
- groupe auxiliaire de 5 CV,
- cale réfrigérée (0° à 2°)
- sondeur US pour la détection des bancs de poissons et les fonds (indispensable pour les deux genres de pêche)
- un power-block sera l'élément complémentaire du sennage, pour le levage du filet (il économise la peine des hommes, supprime 2 postes de matelot et rend plus rapide la remontée du cerco),
- logement pour un équipage de 4 à 6 hommes.

Ce type de petit bateau gagnerait à être construit en bois, moins cher que l'acier.

B) BATEAU DE 16 A 18 METRES

- moteur rapide, 200 à 250 CV avec inverseur-réducteur,
- hélice à pas réglable,
- groupe auxiliaire de 5 CV,
- cale réfrigérée à (0° + 2°),
- sondeur identique à celui du précédent,
- power-block.

Ce navire doit pouvoir chaluter très facilement jusqu'à 650 m. et tirer une senne à sardine de 250 m, voire une senne à thon.

J'incline à penser que ce navire doit être en bois, comme le précédent, la construction en fer, plus chère, ne représentant un réel intérêt que pour des bâtiments de plus fort tonnage.

Son équipage peut être de 6 à 8 hommes.

Il doit pouvoir fréquenter facilement les fonds de la Grande Syrte et même ceux de la petite Syrte et croiser pour la pêche pélagique loin au large des côtes d'Asie mineure.

Pour lui permettre la pêche du thon à l'appât vivant, prévoir la possibilité de l'équiper d'un vivier de 8 à 10 m³. Mais il ne semble pas souhaitable, du moins pour le début, d'aller jusque là.

Les deux types précités pourraient être facilement et rapidement construits dans les chantiers français de Méditerranée (Sète, Arles, Marseille, etc...). Leur prix de revient serait de l'ordre de 150.000 NF pour le premier, de 250.000 NF pour le second (ces chiffres ne sont donnés qu'à titre d'indication).

Mais si l'on veut procéder à une expérience préalable moins coûteuse, il doit être possible de trouver en France (Méditerranée) ou en Italie, de bonnes occasions répondant d'assez près à leurs caractéristiques.

III - Si le Liban désire avoir un navire qui soit en même temps bateau de pêche expérimentale et navire de recherche, c'est le bateau de 16 à 18 m. qui convient.

Il aura son équipement normal de pêche: chalutage arrière et senne avec tous les appareils de levage, de détection, etc...

Il lui suffira d'aménager un local pris sur la cale et les logements, en laboratoire de 2,50 x 2,50 m. tout au plus.

- Un sondeur ultra-sonore et une loupe à poisson serviront à l'étude du relief sous-marin et à l'observation des bancs de poisson.

- Une ou plusieurs tragues utilisant les funes de chalut et le treuil permettront les prélèvements de sédiment.

- Un petit treuil hydraulique avec 400 à 1000 m de câble fin sera utilisé pour les prélèvements de plancton et d'eau de mer. Ces prélèvements seront faits comme partout ailleurs avec les filets à plancton de modèle classique et des bouteilles à renversement type Knudsen ou Mécaboliier avec thermomètres Richter ou Negretti et Zamba.

Une partie de la cale servira de réserve pour le matériel d'étude et la boiserie.

Ce petit navire devrait aussi disposer d'un vivier (voir plus haut) utile pour l'observation des espèces vivantes et pouvant éventuellement servir à alimenter un aquarium à terre.

ANNEXE N° 2

IRFED - PARIS, Consultation permanente

Conversation de M. l'ingénieur LAFEUILLE avec
M. Forte, Directeur de l'Inscription Maritime
pour le littoral français de Méditerranée
29 Mai 1962

1° - Evolution des pêches sur le littoral méditerranéen
et types de bateaux

Jusqu'en 1960 inclusivement, la pêche industrielle à la sardine était réservée à l'Atlantique. Les ports de pêche de Bretagne et Boulogne approvisionnaient la côte méditerranéenne, où seule s'effectuait la petite pêche artisanale.

Depuis 1961, tout est changé. Cette année-là, la méditerranée a fourni 10.000 T. de sardines contre 13.000 T. pour la Bretagne, et les conserveries bretonnes sont venues s'approvisionner dans le midi par camion-frigo.

En 1962, la Méditerranée prévoit 13/14.000 T. de sardines. La semaine dernière, 140 T. de sardines ont été apportées le même jour à Sète. En conséquence, les conserveurs AMIEUX et DEBITERS viennent s'y installer. De plus, la capacité de consommation propre de l'arrière-pays, qui s'étend jusqu'à Grenoble, est importante. Les mareyeurs l'estiment à 40/50 T. par jour. Marseille s'affranchit donc de l'Atlantique.

Le quartier de Sète a été en 1961 le premier quartier sarlinier de France (5.000 T.) Un bateau a ramené jusqu'à 6 t. de sardines. Naturellement les prix de vente se sont effondrés par rapport à ceux de la pêche artisanale (150 à 200 Fr/kg contre 500 Fr). Mais il y a un tel accroissement du tonnage capturé que la nouvelle pêche est largement bénéficiaire.

Comment s'est produite cette évolution? C'est par l'utilisation systématique de la pêche au feu, au lamparo (grand filet tournant et coulissant). Le succès est tel que les pêcheurs y prennent goût et qu'on prévoit pour 1962 la transformation en lamparos des petits chalutiers en service. Plusieurs des bateaux actuels sont équipés en détecteurs de bancs.

Les bateaux sont de faible tonnage (15 tonneaux max., ordinairement de 10 à 15 tx). Le matériel lui-même est en pleine transformation. Deux bateaux avec tunnel, congélateurs et chambres réfrigérées, sont actuellement en construction (acier) à Camaret pour la Méditerranée, équipés en senne Sinctolle. Ils sont prévus pour venir décharger à Marseille après pêche de 20 t. Longueur 21 m. - Puissance: 250 Cv - Prix: 80 millions, équipement compris. M. FORTE estime que la construction acier est une erreur.

L'année 1962 va donc probablement voir un doublement des moyens de pêche.

2°- Ecoles de pêche du littoral méditerranéen

Il est exact qu'il n'y a pas l'école de pêche. L'apprentissage se fait traditionnellement le père en fils.

Deux écoles d'apprentissage existent à Sète et à Marseille (Roucas-Blanc, puis Pointe-Rouge) au bénéfice de la Marine du Commerce.

Elles ont actuellement 132 élèves qui, avec l'institution du concours d'entrée national, sont de toutes provenances (30 à 40 seulement sont de la région marseillaise). On envisage de créer ultérieurement une section de pêche dans ces deux écoles.

3°- Bateaux de recherche pour la pêche.

Il en existe deux en Méditerranée, exploités par l'Office des Pêches: un à Nice (Lutin), et un à Sète. Leur rôle est de guider la flotte de pêche sur les bancs. Leur zone d'action va jusqu'à 8 à 10 miles des côtes. Leurs équipages ont un minimum de salaire garanti sur la moyenne des pêches des autres bateaux. Ils font aussi les essais de matériels nouveaux (power block). Ils ne font pas la recherche à grande distance que peut faire la Thalassa. Ce dernier bateau a fait une campagne de reconnaissance des fonds méditerranéens, qui a mis en évidence que le relief sous-marin est constitué par une chaîne montagneuse reliant les Pyrénées aux Alpes. Il a reconnu des vallées très ouvertes sur le fond desquelles le chalut ramène entre autres du magnifique rouget et des crevettes géantes. Mais les pics sous-marins empêchent un chalutage général. Il faudrait un chalutage guidé en permanence par bateau océanographique. D'où l'intérêt d'avoir une Thalassa attachée à la Méditerranée.

- En ce qui concerne un bateau de recherche pour la pêche devant travailler pour le Liban, M. FORTE considère qu'il serait facile d'équiper un chalutier, aux frais de l'Etat, en appareillage et personnel scientifique. Il ne faut pas plus, mais il faut cela.

La rémunération de l'équipage devrait être spécialement étudiée comme on l'a fait dans la région de Marseille.

CONCLUSION

Si c'est de la sarline que demande le marché poissonnier du Liban, nous suggérons de demander à M. FORTE de faire admettre quelques stagiaires libanais dans la flotte de pêche française du littoral méditerranéen pour étudier sur place les méthodes et les matériels qui ont permis d'obtenir les résultats rapportés.

ANNEXE N° 3

Indication approximative du coût en Ll. de l'opération "Pêches Maritimes"
(tous les chiffres devront être l'objet d'une recherche précise)

<u>Etablissement</u>	<u>Total pour</u>						
	<u>6 ans</u>	<u>1962</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>1966</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>
Etude hors du Liban pour bateaux et engins	30.000	25.000	5.000				
Etude pour ports	100.000	80.000	20.000				
Achat de prototypes pour côtières améliorées	100.000	50.000	50.000				
Achat d'un prototype de 12-14 mètres avec équipement de recherche	130.000		130.000				
Achat d'un prototype de 18 m. avec équipement de recherche	200.000		200.000				
Installations dans les petits ports	400.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	
Quais et installations dans les ports principaux	1.000.000		400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
Équipement d'un laboratoire élémentaire	100.000	80.000	20.000				
Formation de personnel	100.000	80.000	20.000				
Voitures (5)	<u>40.000</u>	8.000	32.000				
	<u>2.800.000</u>						2.800.000
<u>Fonctionnement</u>							
Personnel à terre	5,5 x 200.000	100.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Location, entretien des bâtiments	5,4 x 50.000	20.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Frais accessoires	6 x 25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Entretien des prototypes							<u>150.000</u>
Personnel embarqué							<u>1.520.000</u>
Avitaillement - Engins							4.520.000

Les dépenses pour installations portuaires ne sont avancées qu'en supposant un coût de 4.000 Ll. par mètre de quai (-3m + 2m), terre plein, halles, frigo compris. C'est probablement une estimation optimiste, ce qui portera à 5.000.000 Ll. l'estimation.

ANNEXE N° 4

République Libanaise
 Bureau du Ministre d'Etat pour la Réforme
 Centre des Projets et des Etudes sur le Secteur
 (C.P.E.S.P.)

Prix des navires de pêche fabriqués en France

Appellation	Longueur : hors tout	Largeur : tout pont	Caux (de quille à pont)	Cale	Puissance :	Divers	Prix
Chalutier-usine St Malo-Fécamp	75 m.	12 m.	9 m 30	800 m ³ dont 400 réfrigérés : à -2/-5°	2.150 CV	Préparation de filets et poissons en découpe pêche AR	4,2 Mo I
Chalutier Boulogne	51 m.	8m.60	4m 60	580 m ³ réfrigi- gérée 0°	1.200	Pêche latérale	1,92/2,1 Mo I
Chalutier Boulogne	36	8,20	4	165 m ³ réfrigi- gérée	750	Pêche AR potences oscillantes Mac Gregor	1,32 Mo I
Thonier congelateur La Rochelle - Lorient. Dieppe	31	8	4,20	?	600	Tunnel 2 m ³ à -40°. Conservation à -18/-25°. Pêche à l'appât vivant. Vivier 200m ³	1,02 Mo I
Chalutier ?	30	5,70	3,60	non réfrigérée : 100m ³	600 CV		600.000 LL.
La réfrigération de la cale coûterait 72.000 LL soit environ 720 LL. Par m ³ de cale. La congélation coûterait environ le double							
Thonier congelateur Concarneau	25	7,65	4,25	100 m ³	460	Bateau bois	600.000 LL.
Chalutier Concarneau	24	6,40	3,70	30/100 m ³		- d° -	28,2 Mo LL.
Pour les bateaux de longueur 18/30 m. se généraliseront très vite les bateaux à la fois chalutiers et semeurs prévus par le Plan de Relance de la pêche artisanale. Le concours d'études est lancé et sera jugé en Octobre 1962. Trois types de longueur H.T. 18 - 24 - 30 m.							
Chalutier-seigneur - d° -	18 m.	5,50	2,70	non réfrigérée	200	en bois	150.000
Le même avec cale réfrigérée et construction acier - d° -	30	"	"	"	"	Acier thonier à semme tournante	450.000/480.000 LL 600.000

Pour les bateaux de longueur inférieure, type pinasse de Guilvinac 15 m, on indique 90 à 120.000 LL pour ce type de bateau, ce qui recoupe le chiffre du Chantier Normand de Charbourg (M. Amiot).