

« ÉOLE », le nouveau thonier polyvalent à voile mis à l'eau aujourd'hui à Lorient

LE PARI DES PÊCHES DOUCES !

OF 24/04/1981

Energie douce pour des pêches en douceur. Aujourd'hui, à Lorient, doit être lancé le nouveau thonier à voile « Éole », premier d'une série de trois avec le « Cadoudal » et l'« Erispoë », fruits d'une gestation longue de plus de 2 ans en Bretagne-Sud et première européenne.

Simple mise à l'eau technique, sans ruban ni discours... Pourtant, l'événement peut constituer l'amorce d'un changement de cap.

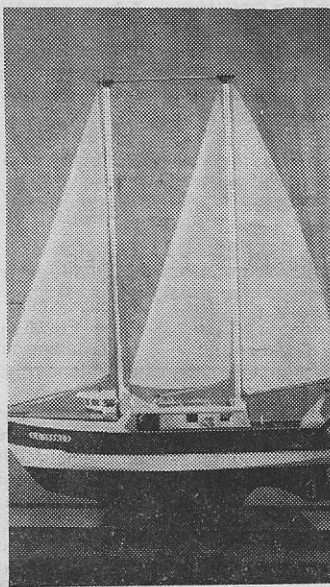
A travers la démarche des trois patrons

pêcheurs morbihannais qui ont fait le pas, Joël Jouannic, Léon Lucas et Jacques Clément, c'est un peu l'utopie qui devient réalité. En effet, après quelques hésitations et la recherche de garanties du côté d'une puissance motrice suffisante qui fait de leur bateau en réalité des thoniers polyvalents à propulsion mixte — 202 m² de voilure et 170 cv — ces patrons et leurs équipages, six hommes, seront les premiers dans les pêches d'Europe à ouvrir la voie aux réelles économie en énergie, à

partir de bateaux spécialement conçus pour cela.

Leur démarche est donc à contre-courant de la course à la super-puissance. Face à la hausse vertigineuse des prix du carburant, l'avenir de l'économie poissonnière n'est-il pas lié à la réduction des dépenses de carburant ? De plus, en corollaire, le nouveau type de goélette de 19,30 m en acier pratique les pêches dites douces : lignes à thon blanc, palangres, filets maillants. Le chalutage, laboureur des fonds, est exclu.

Faut-il d'ailleurs y voir le symbole de la mutation ? Ce sont les chantiers lorientais de La Perrière, constructeurs il y a près de vingt ans du premier chalutier français hauturier à pêche arrière (le « Paris-Bretagne » en 1962), qui mettent à l'eau, aujourd'hui, le premier bateau spécialement conçu pour allier l'économie d'énergie et une exploitation plus équilibrée des ressources par un calendrier des pêches saisonnières.



« Utopie de doux rêveur en mal d'écologie marine ou sagesse de réaliste soucieux d'un équilibre des pêches à travers des formes d'exploitation modulées, respectant le capital halieutique ? » Nous posions cette question ici, en juillet 79, lorsque l'un des pères du projet, Francis Pahun, avec l'appui du C.E.L.I.B., sortait le projet. Aujourd'hui, la réponse prend corps. Elle mérite d'être saluée. Mais comment vont travailler ces

Un bateau mixte

Né du crayon d'Hervé Gloux, le conservateur du musée de la pêche de Concarneau — qui regrette un peu de voir son prototype alourdi — le nouveau navire, dont les plans d'exécution sont dus au Bigouden, René Le Denic, a été réalisé sous l'égide de la Société bretonne d'études et de réalisations navales (S.B.E.R.N.), gérée par M. Jacquemin. Le navire est, en fait, la synthèse de plusieurs projets : un voilier de pêche (qui aurait dû, hors saison, se reconverter au charter) et un polyvalent utilisant l'énergie complémentaire du vent.

« Il a fallu redessiner le bateau, explique Hervé Gloux. La puissance a été sérieusement augmentée. La partie du pont couvert supprimée, et l'idée première du moteur à l'avant avec transmission hydraulique a été abandonnée ».

Ceci n'a pas permis de placer le poste d'équipage à l'arrière, un aspect peut-être regrettable compte tenu du nécessaire volume de cales à poissons. En bref, il ne s'agit donc plus d'un voilier, mais d'un bateau mixte de pêche, à la silhouette pourtant élégante et d'un très fort coefficient de redressement en stabilité. « Par force 8, avec tout dessus, promet Hervé Gloux, il n'y aura pas d'eau sur le pont pour ce bateau qui bénéficie tout de même des qualités d'un voilier. Pour le travail à bord, cette stabilité plus appuyée sera la bienvenue pour les hommes ».

Virer de bord sans intervention de l'équipage

Carène fine à double bouchain et bien lestée (7 t.), surface de pont (découvert) assez spacieuse avec coursive et plage arrière totalisant 50 m², timonerie à l'avant regroupant les commandes — hydrauliques — de réglage des

mât de 15 m et étais équipés d'enrouleurs. Tout est conçu pour virer de bord sans intervention de l'équipage de la voilure.

« Une seule manette, résume Hervé Gloux, et de la timonerie, le patron pourra réduire sa surface de voilure ». En pêche, le bateau travaillera avec son foc (52 m²) et sa grand-voile (50 m²) ou ses deux focs. En route, le foc pourra être remplacé par un génôis de 104 m²... Un plan de voilure étudié donc pour simplifier le travail des hommes et jouer l'a-tout du vent, spécialement dans la « course au thon ».

Jusqu'aux Açores

« On hésitera moins avec la voile e renfort, explique André Montfort, le responsable du groupement des pêcheurs étellois, qui soutient le programme des trois bateaux, « à aller prospecter le germon vers les Açores. La consommation de carburant sera sérieusement limitée ». Trois fois moins de fuel ? Bien sûr, tout dépendra du métier et du temps. Mais on restera très en-dessous du litre de carburant actuel pour un kilo de poisson pêché.

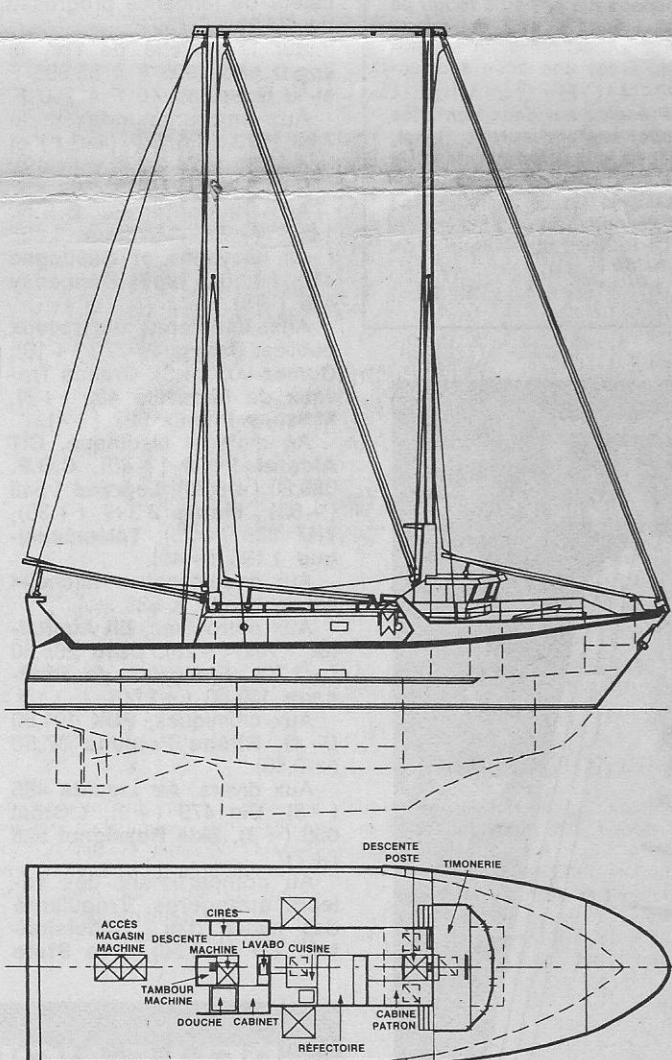
« C'est réellement l'option du bateau économique », souligne Aimé Montfort. Il devra travailler toute l'année en tenant compte des saisons pour les espèces

recherchées ». C'est ainsi que « Éole » va commencer par le thon blanc (au début juillet) pour pratiquer en hiver le filet maillant. Les deux autres bateaux armeront pour la palangre et le patron du second, Léon Lucas, s'interroge sur la mise en place d'un équipement automatisé de 20 000 hameçons pour cette pêche.

Pas de prime anti-gaspi...

Reste que l'automatisation poussée en manœuvres comme en pêche coûte cher. Finalement, le prix de chacune des nouvelles goélettes polyvalentes va approcher des 2,5 millions de francs. Or, le plan de financement initial se situait à 2 millions et les subventions restent calculées sur ce plafond, soit 12 % de la part de l'A.N.V.A.R., 10 % du département du Morbihan, 5 % de la région et 10 à 15 % (prime de jeune patron pour deux unités) de la marine marchande. Au total donc, 37 à 42 %, le reste étant à obtenir par emprunts 1 à 1,10 million — et par autofinancement. Sur ce chapitre, le plus étonnant c'est que l'Agence pour les économies d'énergie, en dépit des promesses, n'ait actuellement consenti aucun crédit. Un paradoxe pour les premiers bateaux des pêches douces anti-gaspi.

Roger COUGOT



Une voilure de 202 m² et 170 cv

Les thoniers-palangriers-polyvalents conçus sous l'égide de la SBERN (coques aux chantiers de La Perrière et voilure par Victor Tonnerre à Lorient) présentent les caractéristiques suivantes : longueur HT, 19,30 m ; à la flottaison, 17,10 m ; entre PP, 16,40 m ; largeur, 6 m ; creux, 2,50 m ; tirant d'eau, 3,20 m ; cale à poisson réfrigérée, 50 m³ ; carburant, 8 000 l ; moteur, 170 chevaux.

Le gréement avec deux mâts de 15 m reliés par un maroquin rigide est prévu pour 202 m² de toile : grand-voile, 50 m² ; foc, 52 m² ; voile d'étais, 48 m² ; génôis, 104 m².



« ... » vient d'être mis à l'eau. Il va bientôt recevoir ces deux mâts et ses 202 m² de voilure qui en de pêche pas comme les autres.