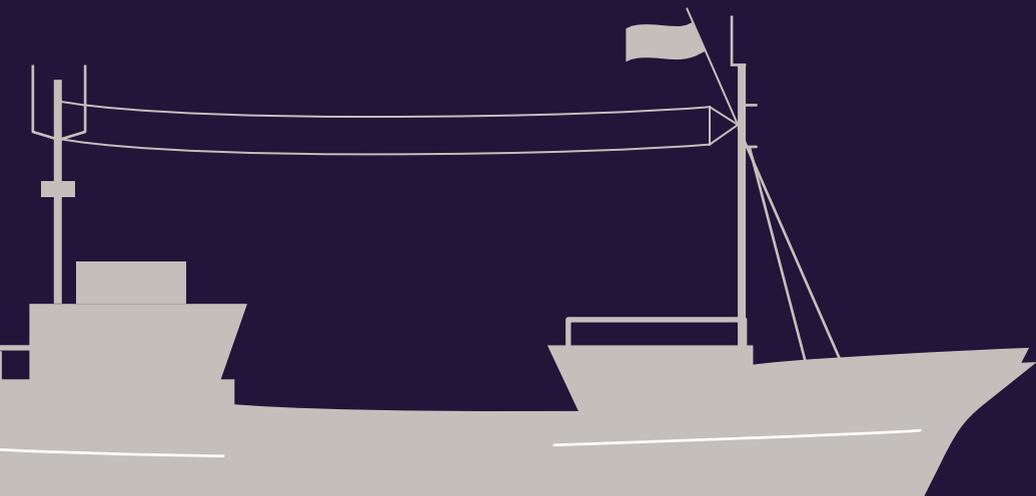


GUIDE PRATIQUE D'INTRODUCTION AU SCS POUR :

LA PÊCHE À LA CANNE



SOMMAIRE

- 04. Aperçu opérationnel : pêche au thon à la canne
- 04. Comment les thoniers canneurs capturent le poisson
- 06. Comment reconnaître un thonier canneur
- 08. Description de l'opération de pêche
- 10. La canne à pêche et l'équipement associé
- 12. Suivi de la position des thoniers canneurs
- 14. Inspections de canneurs — ce qu'il faut rechercher

GLOSSAIRE DES TERMES

°C	Degré Celsius
AIS	Système d'identification automatique (Automatic Identification System)
DCP	Dispositif de concentration de poissons
EMR	Eau de mer réfrigérée
GPS	Système de positionnement mondial (Global Positioning System)
OMI (IMO)	Organisation maritime internationale (International Maritime Organisation)
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
PINN	Pêche illégale, non déclarée et non réglementée
SCS	Suivi, contrôle et surveillance
TJB	Tonnage de jauge brute
VMS (SSN)	Système de surveillance de navires (Vessel Monitoring System)



Ce Guide pratique d'introduction au SCS a été produit par Trygg Mat Tracking (TMT) en coopération avec l'International MCS Network (IMCSN). Il est destiné à être utilisé comme un outil de formation pour présenter les types de navires et d'engins de pêche industrielle internationaux les plus répandus, afin de renforcer les connaissances du personnel travaillant dans toutes les administrations (pêches, ports, garde côtière, marine, affaires maritimes, etc.) pouvant être amenées à jouer un rôle opérationnel dans le suivi, le contrôle et la surveillance des pêches (SCS), ainsi que pour une utilisation par toutes autres parties prenantes intéressées.

Bien que ce guide soit un outil autonome axé sur la pêche à la canne, il a été développé dans le cadre d'une série de guides d'introduction similaires portant sur d'autres méthodes de pêche industrielle et opérations connexes répandues, ainsi que de documents complémentaires portant sur les considérations relatives à l'inspection des navires de pêche.

Nous encourageons l'utilisation, la reproduction et la diffusion des supports figurant dans cette publication. Il est autorisé de copier, télécharger et imprimer ces supports à des fins d'étude, de recherche et d'enseignement privés, ou afin qu'ils soient utilisés dans des produits ou des services non commerciaux, à condition que Trygg Mat Tracking et l'International MCS Network soient dûment cités comme en étant les sources et les détenteurs du droit d'auteur.

Toutes les demandes de traduction et de reproduction doivent être envoyées à info@tm-tracking.org et mcs.network@imcsnet.org

Cette publication doit être citée comme suit : Trygg Mat Tracking et IMCS Network (2021) **GUIDE PRATIQUE D'INTRODUCTION AU SCS POUR : LA PÊCHE À LA CANNE**. Oslo, Norvège.

Toutes les images sont protégées par le droit d'auteur comme indiqué sur chaque image individuelle. Les images contenues dans cette publication sont uniquement destinées à illustrer les opérations de pêche et ne sont pas destinées à indiquer ou suggérer que des activités de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) ont eu lieu ou étaient de quelque manière que ce soit associées à ces images, sauf indication explicite.

Contenu technique : Francisco Blaha (www.franciscoblaha.info), Duncan Copeland (TMT), Stig Fjellberg (TMT)
Vérification technique : Mark Young (IMCS Network), Hugh Walton (Pacific Islands Forum Fisheries Agency)



APERÇU OPÉRATIONNEL : PÊCHE AU THON À LA CANNE

Les méthodes de pêche au thon à la canne sont utilisées dans les eaux tropicales pour capturer le thon. Les bancs de thons sont ciblés en attirant les poissons à l'aide d'appâts vivants qui sont jetés à l'eau par le navire de capture. La méthode de capture est très ciblée et entraîne de faibles prises accessoires ; de plus, la capture est souvent un produit à forte valeur marchande. Les navires qui utilisent des cannes à pêche peuvent opérer à la fois dans les eaux côtières et en haute mer.

COMMENT LES THONNIERS CANNEURS CAPTURENT LE POISSON

Comme son nom l'indique, la pêche à la canne implique l'utilisation de cannes à pêche et de lignes avec des hameçons. Cette méthode est généralement utilisée pour capturer des thons, mais aussi parfois d'autres espèces de grands pélagiques, toujours un poisson à la fois. Il s'agit d'une méthode de pêche très sélective entraînant de très faibles niveaux de prises accessoires. Cette méthode ne capture généralement que l'espèce cible.

Les canneurs recherchent activement des bancs de poissons. Lorsqu'un banc est localisé, des petits poissons-appâts sont relâchés depuis le navire et la surface de la mer est aspergée d'eau, ce qui donne l'effet d'un banc de poissons. Cela déclenche une frénésie alimentaire parmi les thons. Les cannes à pêche sont généralement manipulées manuellement par les équipages, mais elles sont également parfois automatisées. Les cannes utilisent des hameçons sans ardilhon introduits au sein du banc de poissons. Une fois qu'un poisson est accroché, il est hissé par-dessus l'épaule du pêcheur sur le pont du bateau où il est ensuite transformé pour en maintenir la qualité.



COMMENT RECONNAÎTRE UN THONIER CANNEUR

Les canneurs sont des navires dont la taille varie entre 10 et 45 m de long. Il existe trois principaux types de canneurs, généralement connus sous le nom de japonais (ou indonésien), américain et maldivien.

L'équipe de pêche a besoin d'un espace suffisamment grand pour pouvoir se tenir les uns à côté des autres et disposer de suffisamment de place pour manier les cannes. Pour permettre cela, les bateaux de pêche à la canne japonais/indonésiens disposent d'une longue proue. Pour simplifier le halage des prises, ces bateaux ont également un faible franc-bord (c'est-à-dire que leurs côtés sont d'une faible hauteur au-dessus de l'eau). La plupart des membres d'équipage pêchent depuis les bastingages autour de la proue (avant) du bateau, cependant dans certains navires de type japonais, un certain nombre de membres d'équipage peuvent également se positionner sur la poupe (à l'arrière). Sur les navires de type américain, l'équipage pêche depuis des plates-formes situées autour de la poupe du bateau, sur des supports d'équipage spéciaux s'étendant à l'extérieur du navire au-dessus de l'eau. Sur les navires de type Maldives, tous les pêcheurs se tiennent sur un pont découvert situé à l'arrière. Les navires de type japonais/indonésien et maldivien se mettent généralement à la dérive pendant que l'opération de capture est en cours, tandis que les navires de type américain avanceront à vitesse réduite.



Japonais



Indonésien



Maldives



Américain



DESCRIPTION DE L'OPÉRATION DE PÊCHE

CIBLAGE DES CAPTURES ET DÉPLOIEMENT DES ENJINS

Les canneurs recherchent activement des bancs de thons. Bien qu'il existe plusieurs configurations de navires, une fois qu'un banc de poissons est localisé, il existe des caractéristiques communes à toutes les pêcheries à la canne dans le monde.

Une fois les bancs de thons localisés, le navire s'en rapproche à vitesse réduite, car l'objectif est d'intercepter un banc en mouvement et de l'amener à se nourrir à côté du bateau et non de lui passer dessus. Les poissons sont ensuite attirés et maintenus près du navire en jetant des appâts vivants par-dessus bord (technique communément appelée « appâtage »).

De l'eau est également aspergée à la surface de la mer. Cela contribue en outre à attirer les thons, car l'effet des gouttes d'eau tombant sur la surface de la mer imite un banc de poissons-appâts. Cela procure également le double avantage de camoufler l'ombre du navire et de l'équipage à la vue des poissons.

La combinaison d'appâtage et de projection d'eau vise à déclencher une frénésie alimentaire parmi le banc de thons, au cours de laquelle les thons mordent sur tout ce qui passe à leur portée dans l'eau. Les cannes sont ensuite utilisées pour immerger des hameçons au sein du banc de thons tandis qu'il se nourrit. Ceux-ci peuvent être appâtés soit avec de vrais appâts, soit avec des leurres artificiels qui utilisent des plumes pour dissimuler les hameçons. Lorsque le thon est « chaud » (très désireux de mordre à l'appât), l'appât peut ne pas être nécessaire, car le poisson mordra aux hameçons nus.



©Trygg Mat Tracking

Canneur au port avec DCP visibles à l'avant du navire.

La canne, qui est généralement composée de bambou ou de fibre de verre, peut mesurer de 2 à 10 mètres de long. Des hameçons de différentes tailles sont utilisés, et ils sont toujours dénués d'ardillon afin de faciliter à la fois l'appâtage et le retrait des poissons capturés. Une fois qu'un poisson a mordu à l'hameçon, il est hissé par-dessus l'épaule du pêcheur sur le pont du bateau. Un équipage bien entraîné sera capable de maintenir une action constante, mettant les hameçons à l'eau, hissant le poisson hors de l'eau et sur le pont, avant de remettre les hameçons à l'eau, le tout à un rythme soutenu.

Selon la taille du navire, l'équipage peut compter plus de 30 membres — ceci est un avantage supplémentaire associé à cette méthode de pêche, car elle crée de l'emploi. Un équipage nombreux est nécessaire, car le temps de pêche peut être limité, et le nombre de cannes utilisées doit donc être maximisé. Généralement, chaque canne est manipulée par un membre d'équipage distinct. Cependant, si des poissons plus gros et plus lourds sont ciblés, deux, trois ou même quatre cannes peuvent être reliées à un seul hameçon. Pour permettre de maintenir l'emprise sur la canne, on utilise généralement un « repose-canne » constitué de toile, de cuir ou de vieux pneus en caoutchouc. Dans tous les cas, une coopération étroite de l'équipage est nécessaire pour débarquer le poisson.

En plus des cannes manipulées manuellement, certains navires utilisent des cannes à pêche automatisées montées sur rail qui sont actionnées hydrauliquement et électriquement. Les cannes en fibre de verre sont actionnées mécaniquement, relevant les poissons accrochés et les déposant sur le pont avant de décrocher l'hameçon et de le remettre à l'eau.

APPÂTS POUR LA PÊCHE À LA CANNE

Les appâts utilisés par les canneurs sont généralement des petits poissons pélagiques. Ceux-ci sont conservés à bord des bateaux de pêche dans des réservoirs d'eau salée spéciaux qui font circuler l'eau en permanence pour maintenir l'appât en vie. L'appât est généralement prélevé directement par les canneurs en amont de l'opération de pêche, souvent à l'aide de sennes coulissantes de petite taille et d'épuisettes, la plupart du temps de nuit et avec des lampes pour attirer l'appât. Alternativement, les appâts peuvent être procurés à terre ou via un transbordement en mer depuis un fournisseur externe.

CONSERVATION DU POISSON

Une fois que la prise est à bord, elle doit être conservée pour en maintenir la qualité et la valeur. Dans la majorité des canneurs, les prises sont généralement refroidies entières dans de l'eau de mer réfrigérée (EMR) sans saigner, retirer les branchies ou éviscérer les poissons. À bord de navires de plus grande taille, le poisson peut être congelé en saumure. Certains petits bateaux transportent de la glace dans leurs cales à poisson.

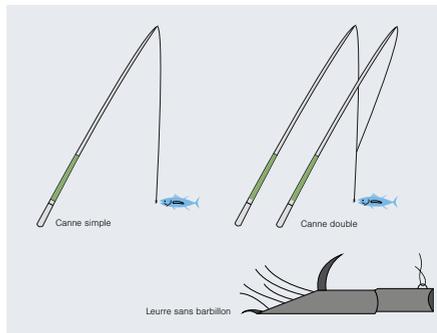
LA CANNE À PÊCHE ET L'ÉQUIPEMENT ASSOCIÉ

DISPOSITIF DE PÊCHE

L'équipement de pont est minimal sur un canneur. L'engin est composé d'une canne en bambou ou en fibre de verre, d'une longueur de ligne et d'un hameçon (généralement appâté) sans ardiffon. Les plus gros poissons sont pêchés à l'aide d'un dispositif de pêche à la canne double (ou plus), géré par plusieurs pêcheurs.

Un des aspects les plus importants est la répartition de l'équipage, assis ou debout à l'avant, à l'arrière, à bâbord et à tribord. Lorsque les poissons sont accrochés, ils sont hissés par-dessus l'épaule du pêcheur sur le pont.

Le pont lui-même est dégagé et propre afin que les poissons puissent « glisser » vers la zone de stockage, parfois à l'aide de goulottes.



DISPOSITIONS DE STOCKAGE DES CAPTURES

Les canneurs sont équipés de viviers pour contenir des appâts vivants ainsi que de systèmes de projection d'eau qui peuvent être utilisés pour attirer les poissons en imitant l'activité qu'un banc d'appâts produit lorsqu'il brise la surface de la mer.

Les plus gros navires peuvent disposer de cales réfrigérées et utiliser de l'EMR ou de la saumure congelée, ce qui leur permet de conserver le poisson et de rester en mer plus longtemps.



DISPOSITIFS DE CONCENTRATION DE POISSONS (DCP)

Les DCP sont des objets flottants, naturels ou artificiels, qui sont utilisés par certaines opérations de pêche à la canne (et d'autres méthodes de pêche) pour attirer les bancs de thon et les rendre plus faciles à capturer. Il existe deux grands types de DCP : ceux qui sont ancrés en place et ceux qui ne sont pas attachés et sont libres de dériver à la surface de l'océan. Les DCP utilisés par la pêche industrielle comprendront un transpondeur associé à un sonar et un GPS, qui transmet sa position au navire de pêche ainsi que la quantité de poissons présente sous le DCP (dans ce cas, le DCP peut prendre le nom de DCP électronique ou e-DCP).



APPÂTAGE

Lorsqu'un banc est repéré, des appâts vivants sont jetés par-dessus bord et de l'eau est aspergée depuis des tuyaux disposés autour du navire afin d'imiter l'activité d'un petit banc de poissons.

FAIBLES PRISES ACCESSOIRES

En termes généraux, l'incidence des prises accessoires dans les opérations de pêche à la canne est la plus faible de toutes les méthodes de pêche pélagique. Très peu d'interactions ont été documentées à travers le monde avec des espèces protégées telles que les requins, les mammifères marins et les oiseaux. Lorsque des poissons trop petits ou indésirables sont capturés, le fait que les hameçons ne comportent pas d'ardillon permet de relâcher la tension de la ligne et de désengager facilement l'hameçon ; toutefois si un poisson de ce type se retrouve sur le pont, il peut être remis à l'eau presque instantanément. En tant que telle, la pêche à la canne est considérée comme le type de pêche au thon le plus sélectif et au plus faible impact, justifiant ainsi un prix de marché plus élevé.

SUIVI DE LA POSITION DES THONIERS CANNEURS (AIS ET VMS)

COMMENT LES MANŒUVRES DES NAVIRES APPARAISSENT SUR LES TRACÉS VMS ET AIS

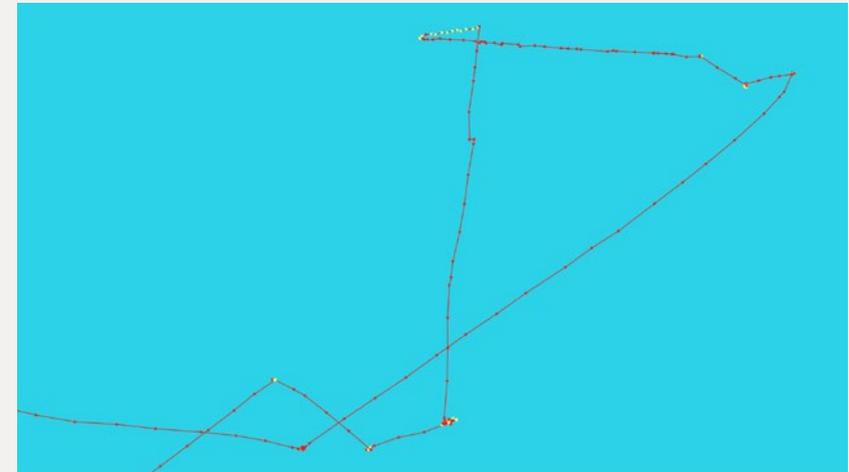
Il est parfois possible d'obtenir une indication claire du type d'engin utilisé par un navire de pêche spécifique, sur la base des modes de déplacement du navire, à partir de sources de surveillance à distance telles que l'AIS et le VMS ; cependant, cela varie considérablement selon les types d'engins, la durée de l'opération de pêche ainsi que la fréquence et la disponibilité (résolution temporelle/spatiale) des signaux de position. Cependant, en général, il est important de comprendre que les navires qui utilisent différents types d'engins présentent des modes de déplacement différents. Plus les opérations de pêche durent longtemps, plus il est probable que la méthode de pêche du navire sera identifiable en raison du nombre accru de transmissions de position du navire. Une caractéristique commune à toutes les opérations de pêche est qu'il y a toujours un arrêt ou une baisse de vitesse du navire à un moment donné.

Les opérations de pêche au thon à la canne et à grande échelle produisent dans l'ensemble des modes de déplacement distincts lorsqu'elles sont analysées à l'aide de l'AIS et/ou du VMS. L'opération de pêche principale est menée pendant la journée ; elle est identifiée par la dérive à faible vitesse d'un navire sur une période et une distance relativement courtes. Entre les opérations de capture, les canneurs se déplacent selon des modes de déplacement transitoires à la recherche de bancs de poissons ou entre différents DCP. La nuit, les canneurs pêchent parfois des appâts s'ils utilisent des lampes pour attirer les poissons-appâts.

Il est important de garder à l'esprit que même si un épisode de dérive par un canneur indique probablement une activité de pêche, cela peut également indiquer un certain nombre d'autres activités, notamment des arrêts pour maintenance, des transbordements ou des périodes de repos.

Lors de l'examen des tracés VMS ou AIS en vue d'identifier les canneurs et leurs opérations de pêche, les identifiants clés peuvent inclure :

- 1) Transits à des vitesses plus élevées et épisodes de dérive ou modes de déplacement à vitesse réduite pendant la journée.
- 2) Dérive ou transit pendant la nuit.
- 3) Tracés circulaires occasionnels sur de grands bancs de poissons.



Le tracé d'un canneur. Les lignes rouges représentent les trajets effectués à une vitesse plus élevée, indiquant que le navire recherche du poisson ou est en transit vers et depuis des DCP. Les points jaunes sur le tracé indiquent des périodes de déplacement à vitesse réduite ou des arrêts, lorsque le navire se prépare à pêcher et réalise l'opération de pêche proprement dite.

DURÉE DE LA CAMPAGNE

La durée d'une sortie de pêche pour un canneur dépend de nombreuses variables. Deux variables importantes sont la période pendant laquelle le navire peut fonctionner avec un seul chargement de carburant ou la quantité de nourriture nécessaire pour nourrir l'équipage entre les ravitaillements (son « autonomie ») ainsi que la taille et le type de cales à poisson congelé dont il dispose. Les canneurs qui conservent leurs prises en utilisant de la glace, de l'eau de mer réfrigérée (EMR) ou un mélange de glace et d'eau de mer sont limités à un maximum de 2 semaines d'exploitation avant de retourner au port. Les navires qui congèlent et refroidissent le poisson de manière stratégique peuvent congeler les premières semaines de captures puis conserver les captures des 2-3 dernières semaines de leur campagne de pêche dans de la glace ou de l'EMR. La durée de sortie des navires-congélateurs dépendra alors de la taille de la cale. La possibilité de ravitailler le carburant en mer, de transborder les prises et, de manière générale, de se réapprovisionner en mer prolongera également la durée de la campagne. Le dernier facteur important est bien sûr la capacité du navire à attraper du poisson !



INSPECTIONS DE CANNEURS — CE QU'IL FAUT RECHERCHER

Pour un aperçu des besoins généraux et des considérations relatives à l'inspection de tous les navires de pêche, veuillez consulter le *Guide pratique d'introduction au SCS pour l'inspection de navires de pêche industrielle*. Les considérations spécifiques relatives aux inspections des canneurs dans les ports et en mer sont les suivantes :

CONCERNANT LES CAPTURES

Dans la plupart des pêcheries à la canne, les conditions de délivrance des licences spécifient les espèces cibles et, dans certains cas, incluent également les tailles minimales afin de réduire les captures de juvéniles. L'inspection doit comprendre les cales de stockage afin de vérifier la composition par espèces et d'évaluer si les volumes constatés correspondent à ceux des journaux de bord/déclarations de capture, etc. Les autres conditions associées à la délivrance des licences doivent également être inspectées ; par exemple, si le navire est autorisé à pêcher à l'aide de DCP. Si ce n'est pas le cas, il est important d'inspecter la présence de DCP ou de transpondeurs à bord, ou de rechercher un récepteur pour transpondeur. Il est également important de déterminer le type d'engin autorisé du navire et si le navire est autorisé à utiliser des lampes pour capturer des appâts. Sinon, il est important d'inspecter l'engin à la recherche de lampes.

INDICATIONS DE TRANSBORDEMENT ILLÉGAL

Le transbordement est très réglementé dans la plupart des juridictions et associé à des conditions et autorisations qui se trouvent normalement dans les conditions de licence. Si le navire ne possède pas cette autorisation, et si l'analyse de proximité basée sur des données VMS/AIS dans le cadre de l'évaluation de la demande préalable d'entrée au port (DPEP) indique que le navire a passé du temps en mer à proximité d'un autre navire (généralement 4 heures et plus) à la faible vitesse requise pour le transbordement (généralement inférieure à 2 nœuds), la possibilité d'un transbordement illégal devrait alors être examinée dans le cadre d'une inspection. Dans ce cas, les journaux de bord, les fluctuations de température dans la cale à cargaison et les estimations des volumes et de la composition des captures dans les cales à poisson (par rapport à celles enregistrées dans les documents de bord) peuvent être utilisés pour déterminer si un transbordement non autorisé a eu lieu.

Pendant, il convient de tenir compte du fait que sur le plan opérationnel, il existe de nombreuses autres raisons valables pour lesquelles deux navires peuvent manœuvrer côte à côte, et ces raisons n'impliquent pas forcément qu'un transbordement a eu lieu (par exemple, un échange de nourriture, la fourniture d'un nouvel engin, une rotation d'équipage, la fourniture de pièces, d'huile, etc.).

CONDITIONS DE L'ÉQUIPAGE

Les équipages travaillant dans n'importe quel navire de pêche ont généralement des conditions de travail extrêmement difficiles. Les taux de blessures et de décès sont plus élevés dans la pêche que dans tout autre secteur. L'utilisation d'engins de pêche à la canne est la méthode de pêche la plus exigeante physiquement pour l'équipage, car le poisson est remonté manuellement à bord. Lorsqu'il n'est pas impliqué dans les rôles de pêche au cours des manœuvres de pêche actives, l'équipage est généralement impliqué dans des activités de maintenance et de nettoyage du pont. Les conditions de vie à bord des canneurs peuvent également être considérées comme difficiles, car ces navires transportent un nombre important de membres d'équipage par rapport à d'autres navires de même taille. Les navires ayant un pont découvert, il n'est pas rare de voir des équipages dormir sur le pont la nuit.

Les conditions de travail de l'équipage varieront considérablement en fonction des exigences de l'État du pavillon (et, de plus en plus, de l'État côtier), et il est important de comprendre que ce qui peut être considéré comme insuffisant selon les normes fixées par un pays peut être conforme selon les normes d'un autre pays. Néanmoins, tous les membres d'équipage devraient travailler dans des conditions raisonnables, et toute indication contraire devrait faire l'objet d'une enquête plus approfondie par les services nationaux chargés du droit du travail.

La collection « Guide pratique d'introduction au SCS » a été produite par Trygg Mat Tracking (TMT) en coopération avec l'International MCS Network (IMCSN).

Ces guides sont destinés à être utilisés comme des outils de formation pour présenter les types de navires, d'engins et d'opérations de pêche industrielle internationaux les plus répandus, afin de renforcer les connaissances du personnel travaillant dans toutes les administrations (pêches, ports, garde côtière, marine, affaires maritimes, etc.) pouvant être amenées à jouer un rôle opérationnel dans le suivi, le contrôle et la surveillance des pêches (SCS), ainsi que pour une utilisation par toutes autres parties prenantes intéressées.

Les guides sont disponibles au téléchargement sur:

www.tm-tracking.org/updates-and-resources et <https://imcsnet.org/documents/>.

Pour imprimer des copies en haute résolution, veuillez contacter info@tm-tracking.org pour obtenir le fichier d'impression.

