

THE MOTORISATION OF FISHING CRAFT AT VIET-NAM

by

Tran Van Tri

Chief of Water Resources Exploitation Service,
Direction of Fisheries, Saigon, Vietnam

ABSTRACT

This communication alludes to some difficulties met during the first trials of the motorization of fishing craft and shows how difficulties are finally overcome. Fishermen are now much interested to mechanize their boats, and by way of guiding them to choose the motor suitable for their boat, the author makes available to fishermen, a list of engines ranging from 6 h.p. to 120 h.p. with the corresponding specifications of wooden boats.

INTRODUCTION

Le riz et le poisson sont, pour les Vietnamiens, la base de leur nourriture quotidienne. Ils se privent facilement de viande pendant plusieurs mois de l'année, mais ne peuvent pas se passer du poisson, denrée qui entre dans leur alimentation sous différentes formes : frais, sec, salé, sauce, pâte conservée avec du sel etc... Etant ichthyophages, les Vietnamiens se sont livrés avec ardeur à la pêche depuis des temps très anciens et sont favorisés d'autre part par les conditions géographiques du pays : plus de 2.000 km. de côtes, réseau très serré de rivières, canaux etc...

En dehors des pêcheurs de métier qui font de la pêche le moyen principal de leur subsistance, on peut dire aussi qu'au Vietnam chaque paysan, quelque soit son métier, est doublé d'un pêcheur. L'agriculteur, le fermier, l'ouvrier... vivant à la campagne, le long de la côte ou à la bordure des rivières, possèdent toujours quelques petits engins de pêche dont ils se servent en dehors de leurs occupations principales.

Les statistiques d'avant guerre enregistraient une population pêcheur d'environ 500.000 habitants sur 25 millions de la population totale du pays et une quantité de barques de pêche s'élevant jusqu'à 37.000 unités. Ces chiffres témoignent de façon éloquente l'intérêt, même l'instinct, du peuple vietnamien à l'exploitation des ressources naturelles aquatiques.

Bien qu'importante, l'industrie de la pêche, jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, était malheureusement oubliée, pendant que les autres branches d'activité économique du pays avaient reçu beaucoup de soins de

la part du Gouvernement. Les pêcheurs sont laissés à leurs propres et traditionnels moyens devant la Nature parfois peu hospitalière, et se sont légués de père en fils des techniques inchangées depuis des siècles. De petites modifications sont apportées par quelques pêcheurs régionaux pour rendre leur équipement propre aux conditions climatologiques locales; mais il n'existe pratiquement pas de changement notable en ce qui concerne la technique fondamentale.

Il en est de même pour les barques de pêche. Avant 1953, date de la création de la Direction des Pêches au Vietnam aucune barque de pêche n'est motorisée. La rame et la voile sont les seuls moyens de propulsion utilisés. Cet état de chose fait perdre un temps incalculable et diminue beaucoup la possibilité de production des pêcheurs.

LES PREMIERS ESSAIS DE MOTORISATION

Vers le début de l'année 1956, grâce à "l'Aide Economique Américaine", la Direction des Pêches a importé 20 moteurs marins Diesel de 8 à 12 cv., de marque japonaise, pour essayer de lancer le mouvement de la motorisation des barques de pêche. Nous nous doutons pourtant de la collaboration immédiate et sans réserve des pêcheurs qui sont souvent, comme dans tous les pays, fidèlement attachés à leurs vieilles méthodes et ennemis du modernisme. Mais pour les encourager dans la nouvelle voie, nous leur réservons des conditions d'achat bien avantageuses :

a/-Seuls les pêcheurs de métier sont considérés comme les premiers ayants-droits. Les mareyeurs-ramasseurs de poissons, les transporteurs ou revendeurs des produits de

pêche par voie maritime ou fluviale, ravitaillant les petites localités peu accessibles par voie routière, ne sont classés respectivement qu'en deuxième et troisième priorité.

b/-Le prix des moteurs cédés aux pêcheurs équivaut à la moitié de leur valeur à l'importation. L'autre moitié est considérée comme un prime d'encouragement que le Gouvernement accorde aux premiers acheteurs.

Le paiement n'est pas obligatoirement comptant. L'acheteur peut demander à payer en quatre termes trimestriels.

Malgré ces avantages, beaucoup de pêcheurs hésitaient encore, invoquant des prétextes les plus divers tels que : le moteur alourdira la barque et gênera les opérations de pêche, le bruit du moteur effraie et chasse les poissons, celui qui possède une barque motorisée n'est pas admis à travailler dans la même zone que ses collègues à cause du bruit du moteur etc ... D'autres pêcheurs, sans être convaincus des avantages possibles des moteurs, mais intéressés par le prix relativement bas proposé par la Direction des Pêches, demandent à les acheter avec l'intention de les revendre par la suite, cherchant à réaliser ainsi quelques petits bénéfices immédiats.

Les hésitations des pêcheurs constituent de légers obstacles de début mais finalement les moteurs sont vite vendus et après 6 mois d'essai, ces cas de défaillance ne sont plus que de "faibles ombres" rapidement effacées par les résultats concrets et économiques qu'apporte le moteur au propriétaire de la barque. Les paiements à bons termes et même par anticipation des 20 premiers moteurs, les nombreuses demandes d'achat de nouveaux moteurs sans cesse reçues à la Direction des Pêches témoignent largement l'intérêt que portent maintenant les pêcheurs à cette question.

AIDE GOUVERNEMENTALE AUX PECHEURS

L'esprit empirique et la réticence des pêcheurs à ce propos, peuvent donc être considérés comme déjà vaincus, nous passons maintenant au stade d'extension, de guide et d'aide aux pêcheurs. L'aide gouvernementale peut être dans ses grandes lignes, divisée en 2 parties :

1. — Aide technique
2. — Aide financière

1. AIDE TECHNIQUE

a/-Choix des moteurs ad-hoc à chaque barque de pêche. - La propagande ou l'octroi des primes d'encouragement pour donner l'élan à la motorisation des barques n'est plus nécessaire. Le pêcheur a maintenant besoin plutôt d'un guide lui permettant de choisir un moteur ad-hoc à chaque barque de pêche, car laissé à ses propres initiatives, le pêcheur, par ignorance ou par amour-propre, a très souvent choisi un moteur qui ne convient pas à sa barque. Son choix, basé sur les expériences des quelques barques motorisées de son village est fort possible sujet à des erreurs, car ces barques étaient elles-aussi motorisées au plus grand hasard.

D'autres pêcheurs ont tendance à chercher un moteur plus grand qu'il ne le faudrait, espérant qu'un grand moteur peut faire de la vitesse et en conséquence lui rapporter davantage. Au retour de chaque pêche, il existe en effet une sorte de course entre les barques d'une même région vers le port d'attache pour mieux vendre leurs poissons dont les premiers mis en vente au marché ont toujours un prix meilleur que ceux qui viennent plus tard. Il est vrai qu'avec un moteur puissant, le pêcheur aura plus de chance de rentrer en tête de file mais il est aussi vrai que, pour augmenter de quelque peu la vitesse, il aurait besoin d'un moteur bien plus puissant qu'il ne le faut et que l'opération lui reviendra cher avec le prix d'achat du moteur, ses frais d'installation d'entretien et de fonctionnement. Il oublie aussi que la rapidité d'une embarcation est conditionnée par la solidité de sa coque, et que l'excès de vitesse ne fait que nuire aux barques en bois par suite des violentes secousses subies.

Des fois l'amour-propre du pêcheur qui veut que sa barque motorisée ne soit jamais battue par aucune autre barque à voile, trouve sa place non moins importante dans ce jeu.

Pour mettre un terme à cette conception erronée de certains pêcheurs et pour les guider dans le choix d'un moteur dont la puissance est propre au tonnage de leurs barques, la Direction des Pêches du Vietnam, avec l'aide du technicien japonais Mr. K. KATAYAMA, a établi la liste ci-dessous donnant les dimensions, le jaugeage de chaque catégorie de barque avec la force motrice des moteurs marins Diesel correspondant :

POUR MOTEURS MARINS DIESEL IN-BORD (Type Japonais)

Force motrice	Dimensions en mètres			Tonnage brut en tonne métrique	Tonnage de déplacement	Vitesse noeudheure
	Long. entre perpend	Largeur	Profondeur			
6 cv.	6,00 - 7,50	1,40 - 1,70	0,61 - 0,75	1,500 - 2,000	1,250 - 2,400	6,2 - 5,3
8 —	7,20 - 8,70	1,60 - 1,98	0,71 - 0,86	1,750 - 3,150	2,000 - 3,720	6,5 - 5,6
11 —	8,00 - 9,11	1,80 - 2,10	0,79 - 0,99	2,400 - 3,600	2,880 - 4,320	7,2 - 6,5
15	8,80 - 10,10	1,98 - 2,30	0,86 - 1,00	3,150 - 4,800	3,750 - 5,760	7,3 - 6,7
16	9,00 - 10,30	2,04 - 2,34	0,89 - 1,00	3,42 - 5,15	4,800 - 6,200	7,6 - 6,9
22	9,90 - 11,30	2,24 - 2,57	0,89 - 1,12	4,400 - 6,800	5,200 - 8,100	7,8 - 7,1
30	10,9 - 12,50	2,57 - 2,84	1,07 - 1,20	6,00 - 9,00	8,900 - 13,600	7,9 - 7,00
45	12,35 - 14,10	2,80 - 3,21	1,21 - 1,31	8,000 - 13,200	1,800 - 19,500	8,0 - 7,4
60	13,50 - 15,50	3,07 - 3,52	1,33 - 1,52	11,500 - 17,300	17,00 - 25,60	8,4 - 7,6
75 —	14,00 - 16,00	3,18 - 3,64	1,48 - 1,70	13,800 - 20,700	20,700 - 31,000	8,8 - 7,9
90 —	15,00 - 17,00	3,41 - 3,86	1,59 - 1,80	17,00 - 24,00	25,500 - 34,00	9,1 - 8,2
120 —	16,50 - 19,00	3,75 - 4,32	1,75 - 2,10	23,100 - 36,800	41,500 - 66,200	9,0 - 8,8
Pour Moteur Essence Hors-Bord (Type motogodille)						
6 cv.	4,90 - 5,50	1,10 - 1,20	0,49 - 0,55	0,69 - 0,95	1,085 - 1,160	8,9 - 7,9
10 cv.	5,50 - 6,10	1,20 - 1,40	0,55 - 0,61	0,95 - 1,35	1,160 - 1,610	10,5 - 9,20

N.B. — Le bois de "Sao" (*Shorea cochinchinensis*) étant généralement utilisé pour la fabrication des barques de pêche au Vietnam

b/-**Installation des moteurs.** - L'installation des moteurs dans la barque attire également notre attention particulière, car l'efficacité du moteur, sa vie, celle des passagers et des équipages en dépendent pour une très large part.

Au Vietnam si la flotte de pêche ne commence à être dotée de moteurs que pendant ces dernières années, les services des transports fluviaux ont connu le moteur depuis assez longtemps mais les seuls artisans chargés de l'installation de ces moteurs sur les barques de transport sont les mécaniciens et menuisiers régionaux qui font le travail d'abord à tâtons, puis par habitude. Une enquête, faite sur 30

barques motorisées dans une région se trouvant à 250 Km de Saigon, révèle que dans son ensemble, l'installation des moteurs ne laisse pas beaucoup à désirer, seuls quelques détails ont besoin d'être améliorés.

Pour mieux le faire à l'avenir, la Direction des Pêches se propose d'envoyer, à la demande des intéressés, un technicien dans tous les centres de pêche, accomplir tout le travail d'installation pratique du moteur à la barque. Le technicien sera entouré, pendant toute la durée de son travail, de menuisiers et de mécaniciens de la place; il se charge de leur montrer comment il faut choisir un moteur et comment l'installer convenablement. Ceux-là, qui ont déjà une notion générale sur moteurs et leur installation, peuvent de visus apprendre et corriger les erreurs qu'ils ont, dans le passé, commises par ignorance.

Ce que nous cherchons c'est qu'après son départ le technicien laisse dans chaque centre de pêche, au moins quelques hommes capables d'installer et d'entretenir des barques motorisées.

c/Utilisation et entretien des moteurs. -

Un cours itinérant pour l'utilisation et l'entretien des moteurs est organisé à l'intention des pêcheurs dans les centres de pêche. La durée prévue pour chaque cours est de 30 jours à l'issue duquel les élèves, ayant passé avec succès un test, obtiennent un certificat de capacité qui leur donne priorité à tout achat éventuel des moteurs marins cédés par la Direction des Pêches.

d/-Essai de motorisation des barques en bambou. - Les pêcheurs, surtout ceux de la côte orientale du Vietnam, utilisent un très grand nombre de barques de petit tonnage (3 à 5 T.) dont le fond, à partir de la ligne de flottaison, est en bambou tressé. Ce type de barque légère est commode pour l'usage de la voile et de la rame et surtout commode pour être poussée sur les plages de sable au mauvais temps ou au moment de réparation mais n'est pas du tout adaptée à la motorisation.

Toutefois une firme japonaise vient de mettre au point un genre de moteur Diesel de faible puissance à piston horizontal, qui, d'après les experts, pourra bien être utilisé sur les barques en bambou tressé. La Direction des Pêches du Vietnam a fait une commande de quelques unités et procédera à des essais sur les barques légères dans le courant de l'année 1959.

2. AIDE FINANCIERE

Avec leurs statuts approuvés par le Gouvernement qui leur consent en plus des prêts prélevés sur le "Crédit de Pêche" les coopératives réunissent ainsi des conditions de garantie suffisante de paiement leur permettant d'acheter par termes des équipements de pêche. Quelques maisons importatrices ont déjà signalé leur accord de vente par termes les moteurs marins dont les conditions seront ultérieurement fixées avec les coopératives et suivant chaque cas spécifique. Le Conseil d'Administration des Coopératives sera le seul signataire responsable vis-à-vis du vendeur en ce qui concerne le paiement des moteurs qu'il revend aux pêcheurs.