

## L'Irlande et la redécouverte de la mer

### Gildas BOREL

Membre associé

Géolittomer-Nantes LETG UMR 6554-CNRS

Centre Ifremer de Brest – B.P. 70

29280 - PLOUZANÉ

Résumé : État insulaire largement exposé aux houles de l'Atlantique Nord, l'Irlande, paradoxalement, n'offre que fort peu l'image d'une nation maritime. Ce pays bénéficie pourtant d'un riche héritage en la matière, souvent méconnu. En outre, il effectue un retour spectaculaire dans le domaine des activités halieutiques, dans un contexte européen pourtant peu propice au développement de la pêche.

Mots-clés : Pêche. Irlande. Patrimoine maritime.

Abstract : Ireland is an insular state exposed to the swell of the North Atlantic Ocean. But this country doesn't get the image of maritime nation. Nevertheless, Ireland profits by a rich sea tradition. Ireland becomes an important sea fishing state, in the frame of restrained european context.

Key words : Fishing. Ireland. Sea Heritage.

"L'imaginaire irlandais" était le titre d'une série d'expositions et de conférences qui se sont tenues en France, il y a quelques années. En effet, il n'est guère d'autre pays européen qui puisse se targuer de susciter autant de mythes en France, et particulièrement en Bretagne où l'Irlande pourrait se voir qualifiée "d'espace rêvé". Si les légendes celtes et une histoire mouvementée participent à ce phénomène, les paysages de l'Ouest irlandais y contribuent également. Les hautes falaises de Moher ou des îles d'Aran, les pentes vertigineuses d'Achill Island, les échancrures profondes des côtes des comtés de Cork et de Kerry, les pointes et îlots déchiquetés, souvent estompés par une atmosphère brumeuse, constituent un décor grandiose propre aux rêveries. Cependant, la mer, élément fondamental dans cette ambiance, n'est souvent perçue que comme un décor.

### I - LA MER IGNORÉE

Le cinéma irlandais est très révélateur de ce phénomène. Dans un des fleurons du patrimoine cinématographique consacré à l'homme d'Aran ("Man of Aran"), où le cinéaste Robert Flaherty filme avec passion l'Océan, celui-ci apparaît comme un univers terrifiant ; dans une des scènes les plus marquantes, des hommes qui s'y sont aventurés sont rejetés sur le rivage par la violence des éléments. Ailleurs, la mer est souvent perçue comme une frontière, vers la mort, l'au-delà où s'achèvent des drames ("the Field") ou, au contraire, où l'on peut retrouver un être disparu ("le cheval qui venait de la mer"). Plus prosaïquement, elle constitue un obstacle à franchir pour aller vers une des nombreuses petites îles irlandaises et n'apparaît que le temps d'une traversée. Qui plus est, dans nombre de films historiques ou politiques, où les voyages en Grande-Bretagne occupent une fonction importante, sa présence se devine plus qu'elle ne se manifeste. Ainsi sont mis en scène des personnages qui franchissent des portiques et nulle image n'indique qu'ils conduisent à l'un des nombreux car-ferries qui traversent la mer d'Irlande. Le mouvement de ces navires, pourtant révélateur d'une activité maritime intense, est-il si banal qu'il ne vaut pas la peine d'être montré ?

On peut s'interroger encore sur cette absence de la mer, lorsque des ouvrages consacrés à l'économie de l'Irlande l'ignorent totalement, que ce soit au niveau des activités halieutiques ou du transport maritime. Dans ces mêmes études, une large place est accordée à l'agriculture, thème que l'on retrouve largement dans la littérature irlandaise où la vie maritime est également rarement présente. Le monde rural ou la vie urbaine de Dublin semblent davantage mobiliser l'attention des écrivains et des réalisateurs.

Les Irlandais, comme tant d'autres insulaires, tourneraient-ils le dos à la mer ? N'ont-ils pas d'histoire maritime ? Un homme a répondu à ces questions : John de Courcy Ireland, est une des chevilles ouvrières du "Maritime Institute of Ireland", organisme créé en 1941 pour promouvoir les activités maritimes du pays, et le fondateur de la "Irish Commission on Maritime History". Il est l'auteur des rares ouvrages consacrés à la vie maritime que l'on peut trouver dans les librairies de Dublin, Cork ou Galway. L'un d'eux est consacré à une histoire des pêches maritimes irlandaises, un autre au patrimoine maritime (de Courcy Ireland, 1981). Profondément attaché à son pays, il n'en est pas moins sévère avec les pères de l'indépendance de l'Irlande qui, selon lui, en ont ignoré le potentiel et l'héritage maritime.

Les ouvrages de John de Courcy Ireland, comme *the Irish Curragh Folk* de Richard Mac Cullagh, révèlent l'existence d'une riche histoire maritime, qui est aussi très ancienne. Les *currachs*, célèbres canots en peau tendue sur une armature en bois, ont favorisé le peuplement de l'Irlande, et l'accès aux îlots tout proches ; les plus grandes unités ont permis de s'aventurer jusqu'en Islande, voire au Groenland. Par la suite, la présence anglaise semble, à cet égard comme dans d'autres, avoir eu une influence très ambiguë. Il est indéniable que la puissance occupante a entravé tout développement d'une flotte de guerre ou de commerce international. Cependant, si l'Irlande n'a pas été présente dans les grandes aventures maritimes des derniers siècles, nombre de ses habitants y ont participé, à bord de navires britanniques mais également sous les couleurs d'autres flottes européennes. Explorateurs, ingénieurs hydrographes, officiers, matelots ont servi dans différentes marines et deux émigrants irlandais ont même occupé la fonction de ministre de la marine en France...

## II - UNE LONGUE RECONQUÊTE DE L'ESPACE HALIEUTIQUE

La présence britannique a longtemps négligé, voire découragé, le développement d'activités halieutiques. Cependant, la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup> siècle ont été caractérisés par un changement radical en la matière, qui a induit un véritable essor des pêcheries irlandaises. En effet, durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les autorités influencées par le libéralisme ambiant ne sont pas véritablement intervenues dans le secteur. Mais, entre 1850 et 1860, sans doute à la suite de la Grande Famine, plusieurs articles et avis d'experts s'interrogent sur la faible importance des pêcheries irlandaises, alors que des flottilles venues de Cornouaille britannique ou d'Écosse exploitent les stocks de harengs dans les eaux environnantes. Les observateurs de l'époque constatent de grosses différences en matière de navires et surtout de techniques. Tandis que leurs collègues britanniques emploient des filets, les pêcheurs irlandais n'utilisent que des lignes, la principale raison tient à la faiblesse des investissements. Durant les années suivantes, des voix (journalistes et avocats de Dublin, officiers de la marine britannique) s'élèvent pour demander l'appui du gouvernement de Londres. Si des efforts commencent à être entrepris, il est encore souligné en 1885, la faiblesse des investissements dans le domaine des infrastructures portuaires en comparaison de pays de population du même ordre, comme la Belgique qui bénéficie de sommes dix fois plus importantes et les Pays-Bas où les montants versés sont vingt fois plus élevés qu'en Irlande.

Cependant quelques initiatives sont prises en la matière comme celle d'une baronne anglaise qui, dans les années 1880-1885, soutient financièrement des projets de développement dans le comté de Cork (prêts à l'acquisition de bateaux et de filets, création de la première école de pêche). Quelques années plus tard, la Société Royale de Dublin organise une étude du potentiel de pêche sur la côte ouest irlandaise, avec la participation du gouvernement. Ensuite, la même organisation favorise la création

d'un laboratoire de biologie marine et la surveillance des pêches. Ces efforts permettent l'essor des activités halieutiques au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les captures de harengs augmentent et d'autres pêcheries sont créées (maquereau, espèces démersales).

L'accession de l'Irlande à l'indépendance et la formation d'un gouvernement national ouvrent une nouvelle ère en 1923. Mais, parmi les pères de l'indépendance, un seul, Arthur Griffith, qui décède prématurément, avait véritablement une sensibilité maritime et l'ambition de développer le secteur des pêches. La politique du jeune gouvernement est alors très isolationniste, encourage le développement de l'agriculture, mais ignore les activités maritimes, de commerce ou de pêche. Dans ce domaine, un ministère est créé dès 1922 mais ne semble pas avoir disposé de réel pouvoir, et si les activités halieutiques se voient reconnues dans un département en 1924, elles sont associées aux industries rurales.

Au cours des années suivantes, les réformes administratives témoignent toujours de la faible reconnaissance du secteur des pêches, avec parfois même des reculs. La pêche est successivement intégrée dans les ministères "terres et pêches" en 1928, "agriculture" en 1932, puis de nouveau "terres" en 1957. Les mesures introduites pour favoriser les activités halieutiques sous administration britannique sont supprimées. La marine marchande subit la même infortune ; en effet, dans les premières années postérieures à l'indépendance, plusieurs compagnies de navigation irlandaises disparaissent. Il s'agit moins de volonté de sabotage "*que d'une ignorance et d'une indifférence*" qui conduit à ce constat : "*le nationalisme irlandais a tourné le dos à la mer*" (De Courcy Ireland, 1982).

Malgré la mise sur pied d'une association des pêcheurs irlandais en 1925 et une intervention du parti travailliste en faveur de la création d'une véritable industrie nationale, le secteur des pêches végète quand il ne régresse pas. Cela est dû au manque d'intérêt des pouvoirs publics, aggravé par une diminution de la ressource de harengs et l'effondrement des marchés allemands et américains, à la suite de la crise de 1929. Même après une hausse des cours pendant la Seconde Guerre mondiale, les captures de harengs en 1940-1941 restent inférieures à 4 000 tonnes, alors qu'à la fin des années vingt, elles atteignaient 10 000 tonnes. À la même époque, la production totale des pêches irlandaises ne dépasse pas 11 000 tonnes. Les 1 815 pêcheurs à temps plein de 1936, ne sont plus que 1 463 en 1938 et les effectifs antérieurs ne sont retrouvés qu'en 1944-1945.

La Seconde Guerre mondiale marque en effet un tournant, comme en témoigne l'essor de la production qui monte à 23 000 tonnes en 1945. La création de l'Institut Maritime d'Irlande en 1941 et la publication de plusieurs articles en faveur du développement des pêches, dans les revues émanant de cet institut, constituent les prémisses d'un mouvement de reconnaissance des activités maritimes.

C'est dans la décennie cinquante que ces efforts commencent à porter leurs fruits. En 1952, un nouvel acte des pêches crée un organisme d'État de promotion des produits de la mer, qui est aujourd'hui le fer de lance de la pêche irlandaise : le BIM (Bord Iascaight Mhara). À cette époque, il n'a encore qu'un rôle modeste, et reste subordonné à la division halieutique du département de l'agriculture et des pêches. Durant cette même année 1952, le contrôle des prix est supprimé et sont inaugurées des infrastructures portuaires telles qu'un quai en béton à Killybegs, le grand port de pêche du pays. La production ne décolle toutefois pas vraiment et les débarquements sont encore inférieurs à 13 000 tonnes en 1954. Cependant, la flottille se développe et dans les années suivantes, les captures augmentent et dépassent 15 000 tonnes et une valeur d'un million de livres irlandaises en 1956.

Le mouvement est lancé et se poursuit dans les années soixante, appuyé sans relâche par l'Institut Maritime qui rappelle régulièrement au public le potentiel halieutique de l'Irlande. En 1960, la capacité de la flotte a doublé par rapport au début des années cinquante. Divers événements témoignent de ce renouveau comme la réforme du BIM de 1962 qui renforce ses compétences, à la fois dans le domaine de l'exportation des produits de la mer et en matière de développement du secteur. La même année, un livre blanc du ministère des terres annonce une réorganisation complète du système des prêts à la pêche. En 1964 fleurissent des projets d'entreprises conjointes pour développer la pêche en eau profonde au large, tandis qu'est édité le premier numéro d'une des grandes

revues de la pêche professionnelle irlandaise : *The Irish skipper*. Tandis que le département des pêches est de nouveau affecté à l'agriculture, l'Institut maritime demande la création d'une division spécifique aux activités maritimes.

On peut souligner le parallèle entre cette redécouverte de la mer et la fin de la politique protectionniste du gouvernement irlandais qui n'a pas eu les effets escomptés en raison notamment de l'étroitesse du marché local. En 1966 est signé un accord de libre-échange anglo-irlandais. Cette politique et l'essor des pêcheries favorisent les exportations de produits de la mer, qui de 0,82 million de livres irlandaises en 1963, passent à 1,5 million en 1967 et à 3 millions en 1969. En 1970 les débarquements nationaux atteignent 54 000 tonnes, soit environ 3 fois et demi les chiffres de 1955.

La décennie soixante-dix est marquée par l'ouverture croissante de l'économie avec l'adhésion, en 1973, à la Communauté européenne. En 1975, malgré une baisse du tonnage par rapport à l'année précédente (75 000 tonnes au lieu de 85 000 tonnes) la valeur de ces débarquements dépasse les 10 millions de livres irlandaises ; le montant des exportations s'élève à 13,7 millions de livres. Le nombre de pêcheurs professionnels avoisine alors 2 000, auxquels il faut ajouter 3 900 occasionnels. L'entrée dans la CEE suscite généralement des réactions d'hostilité. La crainte de la surpêche de harengs par les navires français et néerlandais en constitue le principal motif. Certains redoutent de voir l'essor de la jeune flotte irlandaise bridé, inquiétude accrue avec l'arrivée en 1974 de gros navires industriels soviétiques, roumains, bulgares. Longtemps constituée uniquement de petites unités, la flotte irlandaise aligne en 1976 une quinzaine d'unités de plus de 16 mètres (dont cinq de plus de 25 mètres) qui peuvent désormais gagner les zones fréquentées par les navires étrangers.

Les incertitudes de la politique commune des pêches (PCP) alimentent cette inquiétude. Les pêcheurs irlandais demandent une zone de 50 milles à l'intérieur des 200 milles de la zone communautaire nouvellement créée. Malgré le rejet de leur demande, l'adhésion à la CEE offre aussi des avantages, comme l'accès aux aides communautaires telles que les prix de retrait ou la garantie de prêts par le FEOGA. En dépit des craintes exprimées, l'essor de la pêche nationale se poursuit. La production avoisine 100 000 tonnes pour une valeur de 18,7 millions de livres (à laquelle il faut rajouter celles des exportations qui approchent 28 millions de livres). Deux ans plus tard, en 1980, les débarquements atteignent 145 000 tonnes pour une valeur de 35,6 millions de livres irlandaises. On recense alors 3 400 pêcheurs à temps plein et 5 300 occasionnels. On doit aussi souligner que la seconde moitié de la décennie soixante-dix est marquée par l'émergence de l'aquaculture irlandaise avec les premiers élevages de moules et de saumon.

Durant les années quatre-vingt, l'essor du secteur de la pêche se poursuit. En 1985, selon Eurostat, les quantités capturées dépassent 215 000 tonnes pour décroître légèrement en 1989, après un pic à 230 000-240 000 tonnes en 1987-1988. En 1985, Killybegs domine nettement les autres ports irlandais avec plus de 38 % du tonnage débarqué, en quasi-totalité des petits pélagiques qui constituent alors près de la moitié des captures nationales. La crainte du déferlement des flottes ibériques, lorsque l'Espagne et le Portugal intègrent la CEE, amènent les Irlandais à demander (et obtenir) une zone protégée de l'action de ces grandes nations halieutiques ; c'est la création de "l'Irish box", un espace maritime qui s'étend bien au-delà des 12 milles des eaux côtières irlandaises dans les eaux communautaires et dont l'accès est interdit aux navires espagnols pendant dix ans (du 1<sup>er</sup> janvier 1986 au 31 décembre 1995).

La première moitié des années quatre-vingt-dix est caractérisée par une nouvelle phase de croissance avec des apports qui frôlent les 290 000 tonnes en 1994 et dépassent 300 000 tonnes en 1995 (Eurostat). Si l'on considère la production totale des pêches (c'est-à-dire en y ajoutant les captures débarquées dans les ports étrangers) les chiffres sont de plus de 290 000 tonnes en 1990 et 363 000 tonnes en 1994 ; l'année 1995 est une année exceptionnelle avec un pic de 465 000 tonnes qui ne sera plus atteint par la suite (en 1996-1998 les données sont comprises entre 370 000 et 405 000 tonnes). Les petits pélagiques représentent toujours le gros du tonnage, les poissons démersaux, les crustacés et les mollusques constituant les autres composantes des captures. Le total de la valeur de la production

halieutique durant l'année 1998 se monte à 115 millions de livres irlandaises (soit 146 millions d'euros).

### III - UNE FLOTTE EN PLEIN ESSOR

Au 1<sup>er</sup> janvier 1997, la flotte de pêche irlandaise reste dominée en nombre par les petites unités (850 embarcations de moins de 10 mètres sur un total de 1 400). Cependant, elle compte plus de 280 unités de plus de 15 mètres dont une cinquantaine de plus de 24 mètres. En effet, la dernière décennie du XX<sup>e</sup> siècle a essentiellement été caractérisée par l'entrée en flotte de très grandes unités : les chalutiers pélagiques géants similaires à leurs homologues néerlandais et allemands. Déjà à la fin des années quatre-vingt, l'arrivée à Killybegs du "Veronica", dépassant les 90 mètres de long, annonçait l'entrée dans la cour des grandes nations de pêche européennes. Détruit par un incendie en 1992, il sera remplacé par une unité du même nom de 106 mètres de long au début de 1995, destiné à capturer les maquereaux, harengs, chinchards et merlans bleus.

À la fin de l'été 2000, lorsque dans le même port, viendra s'amarrer "l'Atlantic Dawn", un sommet semble atteint. La flotte irlandaise peut s'enorgueillir d'accueillir en son sein, le plus grand navire de pêche du monde avec une longueur qui frôle les 145 mètres !

*Le Marine Times*, mensuel de la pêche irlandaise édité à Killybegs, a publié une édition spéciale pour célébrer l'événement. L'histoire, relatée sur fond d'épopée, amène à s'interroger sur le critère un moment retenu pour définir la pêche artisanale : celui du patron embarqué ! Car Kevin Mc Hugh le patron est également le propriétaire, même si de grandes banques irlandaises et britanniques sont associées au projet.

L'aventure halieutique de Kevin Mc Hugh, originaire d'Achill Island, sur cette côte sauvage et désolée du comté de Mayo, commence dans l'enfance sur un *curragh* d'un voisin, à bord duquel il pêche à la ligne. Quelques années plus tard, il est mousse sur une unité de pêche côtière avant de concrétiser sa vocation par un apprentissage dans une école de pêche. À peine sorti de l'adolescence, il est embarqué sur un bateau islandais. À son retour en Irlande il acquiert à 21 ans une petite unité basée à Howth près de Dublin. En 1977, il achète un sennet de près de 27 mètres de long, qui est une des plus importantes de son époque en Irlande. Ce bateau est revendu trois ans plus tard pour lui permettre d'acquérir ce qui est alors la plus grande unité irlandaise "l'Antartic", un chalutier de plus de 40 mètres de long. C'est encore lui qui sera le propriétaire des deux "Veronica" évoqués précédemment et c'est la revente du dernier du nom qui lui permettra d'acquérir cette unité.

L'histoire de Kevin Mc Hugh est à l'image de la pêche irlandaise qui estimait avoir une revanche à prendre sur un passé marqué par de nombreuses occasions perdues. Elle symbolise le long combat de passionnés du monde maritime pour participer à l'exploitation de ressources si proches et si longtemps laissées aux autres... Aujourd'hui "l'Atlantic Dawn" a ravi aux chalutiers pélagiques géants des pêches industrielles néerlandaises et allemandes, le titre de la plus grande unité du monde. Il les a rejoints dans les eaux poissonneuses de Mauritanie, où les pêcheurs artisans sur leurs pirogues auraient bien du mal à croire que son propriétaire a commencé à pêcher sur un *curragh* !

Cette fierté retrouvée explique le soutien du ministre irlandais des pêches à ce projet, soutien qui ne va pas sans poser quelques problèmes face aux contraintes de la Politique Commune des Pêches (PCP). Au moment de la rédaction de cet article (novembre 2001) la presse spécialisée s'est fait l'écho des mises en demeure de la Commission pour régulariser la situation de l'entrée en flotte de ce navire, qui semble avoir peu respecté les plans de limitation des flottilles.

Le renouvellement de la flotte de pêche irlandaise n'a pas concerné que ces unités géantes. Elles ont été rejointes par de nouveaux chalutiers pélagiques, de dimensions certes non négligeables comme "l'Atlantic Challenge" de 60 mètres de long et "l'Atlantean" de 58 mètres de long qui ont également rejoint Killybegs, respectivement en janvier et en juin 2000.

Parallèlement à cet effort, a été entrepris un programme de renouvellement de la flotte chalutière démersale, opération engagée sur une période de trois ans (de 1998 à 2000) avec quatre grands axes. Le principal est constitué par l'entrée en flotte de nouvelles unités subventionnées à hauteur de 20 % par l'UE et par l'État irlandais. Mais sont également prévus la modernisation d'autres unités – également supportée par les aides communautaires – et l'achat de bateaux d'occasion qui, eux, ne peuvent bénéficier de subventions. Enfin, un dernier volet est consacré à la sécurité en mer et s'il est le moins coûteux, il bénéficie en proportion de la plus importante contribution des aides nationales et communautaires (à hauteur de 50 %).

Le coût total de ce programme est de 70 millions de livres irlandaises (soit près de 89 millions d'euros) dont 12,3 millions de livres irlandaises (15,7 millions d'euros) de subventions communautaires et nationales. Il concerne le lancement d'une trentaine d'unités dont une vingtaine de plus de 15 mètres de long (parmi lesquels deux dépassent les 35 mètres). Cette initiative a eu des retombées concrètes comme en témoigne l'entrée en flotte de nombreuses unités en 2000, relatées à chaque fois dans le *Marine Times*.

On peut ainsi citer deux chalutiers à perche de 25 mètres de long (construits en Bretagne) basés respectivement à Union Hall (comté de Cork) et à Castledownbere (Kerry), qui accueille une autre unité de 28 mètres de long en juillet de la même année, auxquels s'ajoute un caseyeur de 23 mètres à Burtonport, le tout pour le seul mois de mars 2000. On peut également encore mentionner l'arrivée à Dingle d'un chalutier de 34 mètres de long en mai 2000 et d'un autre de 25 mètres en juillet de la même année, celle d'un palangrier de 25 mètres (premier du genre dans la flotte irlandaise) à Galway ou encore celle d'un chalutier de 40 mètres de long à Waterford en juin. On peut aussi noter les deux chalutiers de 28 mètres de long livrés respectivement aux îles d'Aran en juillet et à Clogherhead en octobre. L'aide gouvernementale peut être évaluée par ces deux exemples ; sur un total de 2,2 millions de livres irlandaises (2,8 millions d'euros) elle se monte à environ 0,6 million de livres (près de 0,8 million d'euros). On ne compte pas dans cette liste, les unités complètement rénovées.

La flotte irlandaise ne se limite pas à de grandes unités. Comme le rappellent les quelque 850 unités de moins de 10 mètres, la petite pêche est très active. Elle est, par exemple, très importante dans le secteur des crustacés, notamment celui des tourteaux dont la production avoisinait les 6 000 tonnes en 1997.

Parallèlement à ce développement de la flotte, l'Irlande n'a pas hésité à se donner les moyens de mieux connaître et surveiller son espace maritime. Des navires de recherche ont été lancés, dont le dernier en date est le "Celtic Voyager", unité polyvalente de plus de 31 mètres de long financé à hauteur de 75 % par le FEDER. Un nouveau bateau de plus de 60 mètres de long, le "Celtic Explorer", doit être livré en automne 2002 permettant à l'Irlande de disposer de deux importantes unités dont l'une permettra l'accès à des zones plus éloignées et de plus longs séjours à la mer. Pour contrôler la zone de pêche, les autorités disposent des quatre patrouilleurs de la marine et de deux avions (du type Casa 252) de surveillance maritime.

La redécouverte de la mer n'a pas seulement concerné la pêche ; comme sous d'autres cieux l'aquaculture a connu un important développement. Après la Norvège, puis l'Écosse, l'élevage des salmonidés a été développé en Irlande, même si avec 14 000 tonnes en 1997, cette activité est demeurée plus modeste que dans les deux autres grandes aires de production européennes. En 2001, les salmonidés sont encore les seules espèces de poisson concernées, mais des projets concernant le turbot sont à l'étude. Le reste de l'aquaculture irlandaise est essentiellement fondé sur les coquillages, surtout les moules dont les élevages sur filières sont concentrés dans les grandes baies profondes du Cork et du Kerry (baie de Bantry et de Kenmare), mais se trouvent également au Nord du Connemara et dans le sud-est du pays (comté de Waterford). Huîtres et palourdes complètent cette production, avec une nette domination de l'ostréiculture, activité encore récente en Irlande.

Les fonds structurels communautaires ont également joué un rôle dans ce développement tout comme l'initiative "Pesca" dont une des composantes concernait le développement d'activités alternatives à la pêche. Si certains pêcheurs se sont reconvertis dans le tourisme, beaucoup d'autres se sont lancés dans la culture de moules sur le fond ou dans le repeuplement de coquilles Saint-Jacques. Cette initiative "Pesca", comme les autres interventions réalisées dans le cadre des fonds structurels, a été conditionnée par une importante contrepartie nationale, que les autorités irlandaises n'ont jamais été avares à fournir. Le gouvernement a par ailleurs contribué au développement du secteur aquacole ; et "l'Aquaculture Licence Bill" de 1997 a favorisé l'exploitation de nouveaux sites.

Les Irlandais étant toujours peu consommateurs de produits de la mer, le gros de la production est exporté, suivant en cela une stratégie très ancienne. Mais dans ce domaine comme dans d'autres, le traditionnel débouché britannique a laissé la place aux autres pays de l'Union européenne (la France en particulier).

### **Conclusion : la mer retrouvée**

La longue marche de l'Irlande vers la mer a aujourd'hui porté ses fruits. Le chalutier géant "Atlantic Dawn" en est le symbole le plus visible. Il en montre peut-être aussi les limites. Le nombre de ces immenses navires de pêche pélagique s'est multiplié ces dernières années. S'ils n'ont parfois fait que remplacer d'autres unités (notamment les grands bateaux de la défunte Union soviétique et de ses satellites), leur développement semble compromis. La compétition de nouveaux venus dans le secteur risque de se faire sentir ; à l'image du Maroc, de plus en plus d'États côtiers souhaiteront exploiter eux-mêmes leurs ressources. Des voix s'élèvent déjà pour contester aux flottes communautaires l'accès à un pays comme la Mauritanie. D'autre part, si le problème de surexploitation des ressources de petits pélagiques n'a pas encore l'acuité des pêcheries démersales, des limites seront tôt ou tard atteintes.

En attendant l'Irlande a redécouvert la mer. On ne peut plus citer ce pays comme exemple de *"régions où le sens de la mer après s'être affirmé à une période ancienne a disparu à peu près totalement, parfois malgré des efforts récents comme en Irlande"* (Flatrès, 1996). La pêche et l'aquaculture dépendent désormais d'un ministère des ressources marines et naturelles et leurs productions respectives ont connu un fort développement. Un nouveau centre de recherche marine a vu le jour et les moyens navals en matière de recherche océanographique seront bientôt importants eu égard à la taille du pays.

Du pétrole offshore est exploité au sud de Cork et des projets existent au large du Donegal. De nouveaux car-ferries rapides franchissent la mer d'Irlande et deux compagnies (dont Irish Ferries) desservent Roscoff, en Bretagne. Par ailleurs comme dans cette région française, les traditions maritimes sont redécouvertes comme en témoignent la reconstruction de yoles de Bantou, la remise en état de *pokers*, voiliers en bois de Galway datant du XVII<sup>e</sup> siècle et le regain d'intérêt pour les *currachs*. Ces retrouvailles s'étendent au monde de la voile de plaisance et de course.

Une telle évolution a son importance dans l'intégration de l'Irlande dans "l'Arc Atlantique", dont la composante fondatrice la plus importante est océanique, comme son nom le suggère. L'histoire maritime irlandaise est caractérisée non seulement par l'importance d'une activité très ancienne de cabotage avec le continent mais aussi par les relations nées des activités de pêche. Certes, il s'agissait surtout jusqu'à une date récente de la présence de flottes étrangères dans les eaux irlandaises, présence qui perdure aujourd'hui. D'une manière générale, la cohabitation entre flottes de l'UE au large des côtes atlantiques a plus souvent constitué une source de conflits que de partenariats. Mais elle a également favorisé la multiplication des contacts entre pêcheurs, certes concurrents, mais confrontés de plus en plus à des problèmes similaires. On évoque souvent aujourd'hui le concept de régionalisation de la gestion des pêches, qui se concrétiserait par le partage de plus grandes responsabilités entre communautés riveraines d'un même espace marin. Les contacts, collaborations entre diverses organisations régionales, sont déjà bien réels et sont encouragés par l'UE. C'est

pourquoi, on peut partager l'opinion qu'étant donné les interdépendances entre différentes régions, le besoin de création d'accords et négociations semble devoir se pérenniser, quelle que soit l'évolution des régimes régionaux, nationaux ou supranationaux (Wise,1997).

La redécouverte des activités maritimes vient renforcer la sensibilité maritime des Irlandais qui ont trop souvent méconnu la mer qui les entourait. Elle correspond à une ouverture toujours plus grande de l'Irlande vers le reste de l'Europe. Il faut souhaiter, notamment pour les régions atlantiques du vieux continent, qu'elle s'oriente vers cet Arc Atlantique qu'il est plus que jamais nécessaire d'affirmer à la veille d'un élargissement vers l'est de l'Union européenne.

### **Bibliographie**

- BARRRY F. (dir.), 1999. *Understanding Ireland's economic growth*. London, Macmillan Press, 242 p.
- DE COURCY IRELAND J., 1981. *Ireland's Sea Fisheries : a history*. Dublin, The Glendale Press, 184 p.
- DE COURCY IRELAND J., 1992. *Ireland's maritime heritage*. Dublin, An Post, 56 p.
- FLATRES P., 1996. L'arc atlantique et le sens de la mer. In *La maritimité aujourd'hui*. Paris, L'Harmattan, pp. 69-75.
- MAC CULLAGH R., 1992. *The Irish Curragh Folk*. Dublin, Wolfhound Press, 192 p.
- Marine Institute, 2001. The RV Celtic Explorer - News frontiers in Irish Marine Research. In *Sea State : newsletter of the Irish Marine Institute*, pp. 6-9.
- Marine Times*. Éditions de janvier à décembre 2000.
- O'HAGAN J.W. (dir.), 1995. *The Economy of Ireland*. Dublin, Gill and Macmillan, 406 p.
- WISE M., 1997. The Atlantic Arc concept : a step towards more co-operation and less conflicts among European fishermen. In "Littoral 95", Nantes, *Cahiers Nantais*, n° 47-48, pp. 133-140.
- Site internet de la Commission Européenne ([www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int))