

POUR DES NAVIRES DE PÊCHE PLUS SÛRS ET PLUS ÉCONOMIQUES CAR LIBÉRÉS DES CONTRAINTES DIMENSIONNELLES

Georges TOURET, président de l'Institut maritime de prévention

Henri PINON, ingénieur-consultant en sécurité maritime

À la demande de M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et des pêches, nous avons respectivement animé et rapporté les travaux d'un groupe restreint chargé de formuler des propositions destinées à réduire durablement les risques encourus par les marins-pêcheurs dans l'exercice de leur activité professionnelle. Le présent document présente une brève synthèse du diagnostic établi et des actions recommandées et qui sont plus largement développés dans le rapport remis au Ministre.

Le vieillissement de la flotte et ses conséquences

La moyenne d'âge de la flotte de pêche s'est accrue en France de 15,4 ans en 1991, à 24 ans en 2008, soit un vieillissement de 6 mois chaque année. La même tendance s'observe en Europe, à un degré parfois moindre, mais néanmoins préoccupant. L'impact du vieillissement de la flotte sur la sécurité et les conditions de travail, ainsi que sur les coûts d'exploitation, dont en premier lieu la dépense en énergie, est direct et démontré.

Faute de construire des navires neufs, on transforme les navires existants, sans bénéficier des améliorations de la sécurité et des conditions de travail et de vie issus des progrès technologiques réalisées depuis leur construction. Les navires restant en flotte subissent des modifications et des changements d'exploitation récurrents, des mises en place d'engins de pêches plus encombrants qui réduisent encore les espaces de travail. Il s'y ajoute un alourdissement, (10 à 15% pour un navire d'une quinzaine d'années) résultant de leur simple vieillissement et ceci même en l'absence de modification significative. Tout ceci met en cause les données initiales d'habitabilité, de stabilité et de franc-bord, et entraîne un accroissement proportionnel de la consommation d'énergie en route.

Il faut constater que, malgré les importants efforts de prévention réalisés au cours des dernières années, et en dépit de la réduction du nombre des navires et des marins-pêcheurs et des durées d'exposition au risque, les statistiques d'accidents du travail restent exceptionnellement élevées, et il n'y a guère de raison pour qu'il en aille autrement si l'outil de travail demeure globalement vétuste.

L'incertitude qui pèse sur l'avenir de la ressource halieutique, et qui a conduit l'Union européenne et ses États-membres à mettre en œuvre une politique active de réduction des capacités de pêche, contribue largement à expliquer une perte certaine de l'attractivité de l'investissement dans un navire neuf. Le nécessaire renouvellement de la flotte ne s'est donc pas fait, en dépit des vagues de retraits et des quelques nouveaux navires entrés en flotte.

Il existe pourtant un large consensus sur le fait qu'une pêche maritime, d'une capacité adaptée à l'évolution de la ressource, doit exister en Europe, et fournir des produits de la

mer à une demande prête à en payer le prix. Il existe également un large potentiel d'amélioration des conditions de travail des pêcheurs et de réduction des coûts énergétiques, à condition que les navires qui seront construits à l'avenir cessent d'être contraints et entravés dans leurs caractéristiques et leurs performances par des mesures dont l'efficacité n'est pas démontrée.

Des navires neufs soumis à des contraintes excessives, inutiles et dangereuses

Les trop rares navires récemment construits ne bénéficient pas autant qu'il serait nécessaire des améliorations qu'on pourrait attendre de navires neufs et modernes. Tous les témoignages provenant des concepteurs et des constructeurs de navires de pêche, et de leurs clients armateurs et pêcheurs, confirment que les contraintes tendant à limiter la capacité de pêche de la flotte, et tout particulièrement la limitation de la jauge brute des navires, obèrent la mise en service de navires performants et adaptés.

La jauge brute est une grandeur représentative du volume total des espaces fermés à bord du navire. Sa limitation incite fortement à comprimer indistinctement les volumes de tous les espaces, ceux qui ont une relation avec la quantité de prises possible, comme par exemple le volume des cales à poisson, mais aussi tous les autres : espaces de manœuvre des trains de pêche, espaces de travail des captures, compartiments des machines, soutes, volumes de flottabilité, passerelle, ballasts, bulbes, qui tous contribuent à la performance nautique, à la sécurité et au confort, sans avoir un impact évident sur la capacité de pêche.

Aux limitations de jauge se superposent des limitations de longueur : le mode de calcul de la jauge engendre un important effet de seuil au niveau d'une longueur de 15 m, et des dispositions nationales françaises introduisent un autre effet de seuil au voisinage d'une longueur de 12 m. De l'effet combiné de ces deux facteurs de restriction dimensionnelle, il résulte que les navires construits au cours des dernières années présentent en général des défauts majeurs et des caractéristiques inadéquates.

Lors du processus de conception d'un navire le promoteur de ce navire, et le chantier à qui il passe commande, sont obsédés par le souci de contenir leur projet dans l'enveloppe de jauge, et souvent également de longueur, à laquelle ils ont droit. Contraints à comprimer tous les espaces non directement productifs, ils donnent au navire des formes compactes et trop courtes, avec les graves effets négatifs suivants :

- **un franc-bord et une stabilité réduits au minimum réglementaire au neuvage, et qui pourront donc devenir rapidement insuffisants ;**
- **des caractéristiques hydrodynamiques médiocres, entraînant une consommation excessive de carburant en route ;**
- **des conditions de travail et de vie à bord détériorées par le manque d'espace et par le fait que de nombreux espaces sont laissés ouverts afin de ne pas être décomptés dans le calcul de la jauge ;**
- **une capacité insuffisante d'adaptabilité du navire aux évolutions futures de la ressource et des données économiques et réglementaires.**

La jauge est-elle efficace aux fins de limitation de la capacité de pêche ?

La capacité de pêche d'un navire neuf, à jauge inchangée, est inévitablement très supérieure à celle des navires anciens. Les domaines de progrès sont multiples, notamment en matière d'amélioration des capacités de détection et de localisation du poisson, d'accroissement de l'autonomie, de capacité de conservation, de rapidité de déploiement du

matériel de pêche. Il en est résulté que, malgré la drastique réduction nominale de la flotte, sa capacité réelle n'a pas vraiment diminué depuis la mise en œuvre des plans successifs.

Le constat qu'il faut donc faire est celui de l'incapacité de la jauge à représenter la puissance de pêche des navires d'aujourd'hui. La maîtrise de l'effort de pêche qu'est censée apporter le maintien des flottes nationales dans une enveloppe limitée de jauge brute est illusoire, et purement formelle. Cette limitation de jauge, associée dans la politique de l'Union européenne à la limitation des puissances, laquelle reste difficile à contrôler, n'empêche pas la capacité des flottes de pêche de demeurer très supérieure aux possibilités de pêche déterminées dans le cadre de la PCP. Les contraintes de jauge brute qui pèsent sur la qualité et la sécurité des navires construits apparaissent donc sans pertinence par rapport à leur objet.

Serait-il possible de construire de meilleurs navires ?

Les professionnels de la conception et de la construction des navires de pêche, consultés au titre de notre mission, sont convaincus qu'il est possible de concevoir et de construire des navires de pêche de capacités halieutiques équivalentes à celles de navires récemment construits (navires dits iso-pêche), mais nettement plus sûrs et plus performants dans les domaines de la sécurité du navire, de l'ergonomie et de la sécurité du travail, de l'habitabilité et de la qualité de vie à bord, des coûts, notamment énergétiques, et enfin de la polyvalence et de la capacité d'adaptation au changement, à condition d'être affranchis des contraintes dimensionnelles imposées par les différentes politiques et réglementations. Cette faisabilité a été vérifiée par une simulation, qui a consisté à dessiner et calculer des navires « non contraints » de capacités de pêche identiques à celles de navires récemment mis en service, pour des navires représentatifs de larges fractions de la flotte française.

	1. Chalutier 12 m		2. Chalutier 15 m		3. Chalutier ≈ 100 G T		4. Chalutier 24 m	
	A	B	A	B	A	B	A	B
Longueur L ht (m)	11,3	14,0	14,9	17,0	17,5	21,5	24,9	30,0
Largeur B (m)	5,25	5,25	5,65	6,20	6,60	6,76	7,80	8,50
Rapport L/B	2,17	2,69	2,66	2,74	2,65	3,15	3,19	3,53
Jauge brut e GT	23	31	40	80	100	139	190	280
Puissance (kW)	260	205	330	250	440	320	660	660
Vitesse (nds)	8	8	10	10	10	10	10,5	10,5
Résistance (kN)	31	24	39,2	29,2	30,2	20,5	36,1	32,4

Dans ce tableau, les colonnes repérées A décrivent une moyenne de navires récemment construits, et les colonnes B des navires iso-pêche conçus et étudiés en s'affranchissant des contraintes dimensionnelles, donc avec des valeurs de jauge et de longueur nettement accrues, mais en l'absence d'innovations technologiques autres qu'un dessin de carène raisonnablement optimisé. Les performances des navires B sont sensiblement supérieures :

- les résistances à l'avancement aux vitesses nominales de route sont réduites, entre les navires A et B, de 30 à 50% pour les navires 1 à 3, et de 11% pour le navire de 24 m, et les consommations de gasoil sont donc réduites en proportion ;
- les puissances installées sont sensiblement réduites pour les navires 1B, 2B et 3B, dans ces trois cas l'élément déterminant de la puissance nominale pour les navires A était le besoin de puissance en route, alors que pour les navires B c'est le besoin de puissance en action de pêche qui devient déterminant ;
- l'espace disponible procure une meilleure sécurité du navire, en termes de stabilité, franc-bord, insubmersibilité, permet de concevoir des postes de travail ergonomiques, laisse plus de place pour les opérations de manutention et de traitement des captures, pour des espaces de vie moins restreints, mieux situés et moins bruyants ;
- les espaces de travail couverts et les locaux vie assurent de meilleures conditions d'habitabilité et de sécurité ;
- la polyvalence et l'adaptabilité du navire aux changements qui ne manqueront pas de survenir pendant sa durée de vie sera possible grâce à des espaces suffisants — les plus évidents aujourd'hui sont la mise en œuvre de modes de pêche alternatifs au chalutage, la capacité à ramener à terre la totalité des prélèvements effectués en mer, et surtout la capacité à utiliser des combustibles alternatifs autres que le gasoil —.

Quelques recommandations

Le vieillissement des flottes de pêche pose des problèmes très difficiles à surmonter en matière de santé et sécurité au travail, de stabilité, d'entretien, de consommation et d'adaptation des navires. Il faut mettre en place une évolution structurelle permettant au secteur d'entamer une réelle reconversion énergétique, une amélioration de l'efficacité des équipements et surtout de lui permettre de se conformer aux normes de sécurité, de confort et d'ergonomie qui en garantissent l'attractivité. Les aspects "santé et sécurité au travail" et "consommation énergétique" sont étroitement imbriqués dans la mesure où ils dépendent des formes du navire, de sa longueur et des volumes intérieurs.

Le remplacement progressif de la majeure partie des navires anciens par des navires neufs, capables à la fois d'offrir de meilleures conditions de travail, une plus grande sécurité intrinsèque et des consommations réduites, est indispensable. Mais la reprise d'un fort mouvement de constructions neuves, dans un contexte marqué par une surcapacité chronique, est délicat à mettre en place. Il s'agira d'abord de créer les conditions de ce renouvellement et ensuite de profondément modifier les contraintes qui enserrant actuellement les constructions neuves.

La proposition qui pourrait être faite s'agissant de la jauge porte sur l'abandon progressif de toute référence la concernant dans l'encadrement de la pêche professionnelle, au regard des incohérences de son calcul et de son absence de corrélation effective avec l'effort de pêche. Cet abandon pourrait commencer par une simplification importante et emblématique : l'extension du bénéfice du mode de calcul européen de la jauge pour les navires de moins 15m aux navires d'une longueur comprise entre 15m (longueur hors tout) et 24m (longueur LL66).

Selon la même démarche, dont l'objectif devrait être de supprimer toute incitation à construire des navires trop courts, il conviendrait d'examiner à fins de révision tous les textes

nationaux qui s'y réfèrent et qui donnent un avantage aux navires les plus courts en termes de calcul de stabilité, de mesure de la jauge, de prélèvement sociaux, d'accès à la ressource.

Ces propositions laissent entière la question centrale de la mesure, sur le moyen et long terme, des capacités de pêche réelles. Il est évident que le dimensionnement des navires n'est en la matière que d'une utilité restreinte. Il faudrait en toute rigueur s'en tenir simplement, pour assurer la protection de la ressource, au contrôle des prélèvements, de la débarque et/ou de la commercialisation.