

La pêche

Les métiers de la Pêche

Un sacerdoce, mais dans quel ordre ? Tradition, vocation, mondialisation, POP, quotas

Vincent Perrau
Groupama Transport

Si les cales d'un navire de commerce se remplissent dans un port, celles d'un navire de pêche ne se remplissent qu'en mer car pour accomplir sa mission le navire doit rester en mer, au risque de devoir se battre avec elle et ce n'est qu'après une lutte trop souvent inégale que ces marins hors du commun peuvent espérer rentrer à bon port.

Des métiers dangereux

Les métiers de la pêche, qu'il s'agisse d'industriels, d'artisans, de côtiers ou de hauturiers, font partie de ces métiers reconnus comme les plus dangereux du monde, des métiers où l'on *se mouille* au propre comme au figuré et que seuls des hommes robustes, courageux et passionnés peuvent pratiquer.

Le prix de cette passion : un nombre d'accidents qui dépasse de loin celui recensé dans des métiers réputés risqués comme par exemple, les métiers du bâtiment. En effet, le taux de décès dans les métiers de la pêche peut atteindre selon les années 2 pour mille soit quatre fois plus que dans le bâtiment où ce taux est de l'ordre de 0,5 pour mille.

Les accidents du travail maritime en 1999 ont été recensés par la commission d'hygiène et de prévention des accidents du travail des gens de mer. **Les chiffres sont éloquentes : 4 727 accidents dont 3 207 pour le seul métier de la pêche soit 68 % du nombre total d'accidents recensés en France dans le domaine maritime.** En mer ce pourcentage d'accidents à la pêche est porté à 76 %. Les risques sont différents selon le type de pêche pratiqué, la taille du navire ou la zone de pêche. Les chalutiers sont les plus exposés et totalisent 58 % des accidents recensés.

Le travail sur le pont d'un navire de pêche n'est pas une partie de plaisir, sans comparaison avec une partie de pêche au gros sous le soleil de Méditerranée : il faut se relever plusieurs fois dans la nuit après chaque trait (passages de chalut sur le fond), être opérationnel sur le pont en deux minutes par des températures hivernales qui flirtent souvent avec le zéro pour ramener un chalut de plusieurs tonnes, qui se balance au gré des creux, le corps en équilibre, proie facile pour une mer sans pitié.

Le progrès aidant, l'effort de rentabilité pour faire face aux investissements (exemple d'un chalutier) se traduit par la mise à l'eau de trains de pêche *presque* par n'importe quel temps. Ainsi, les progrès techniques peuvent dans certains cas augmenter paradoxalement la dangerosité du métier pour en assurer la rentabilité. Paradoxe d'autant plus vrai dans le contexte d'une flotte vieillissante.

Les nombreux naufrages témoignent de la difficulté de ce métier et du mérite de ces marins. **En France de 1990 à 2000 ce sont plus de deux cents navires qui ont été recensés**

en perte totale. Les causes sont diverses, échouements, collisions avec d'autres navires, incendies et concernent tous types de navires et non seulement la pêche. La pêche connaît d'autres risques qui lui sont propres, les croches d'engins de pêche sur le fond, les abordages de nuit par des navires de commerce cent à mille fois plus lourd, sans oublier les engins de guerre pris dans les mailles du chalut, comme les mines et autres torpilles vestiges de la dernière guerre qui resurgissent du passé et peuvent exploser à tout moment causant blessures ou perte du navire.

Des métiers sous contraintes

D'autres facteurs compliquent la tâche des armateurs, réglementation et mondialisation que l'on peut résumer en un seul mot **quota**.

1) Quotas sur les navires : chaque pays européen doit respecter les programmes d'orientation pluriannuelle (POP) et s'engage ainsi à réduire sa flotte de pêche en incitant la mise à la casse et en limitant les constructions neuves. Ces mesures contribuent naturellement à une réduction et un vieillissement de la flotte. La flotte de pêche française est ainsi passée en dix ans de plus de dix milles navires à moins de six mille.

2) Quotas sur les prises : La réglementation européenne impose à chaque pays membre des quotas par espèce négociés en fonction des totaux admissibles de capture (TAC). La vocation de cette réglementation est de gérer au mieux l'équilibre de la ressource, autrement dit le stock. Cependant les pêcheurs souffrent d'inégalité dans ces attributions de quotas, les uns sont lésés vis-à-vis d'autres pays membres qui adoptent des politiques économiques différentes, les autres sont tributaires d'analyses scientifiques sans appel sur des ressources aléatoires alors qu'ils observent en mer des situations contradictoires avec abondance de poissons soumis à des quotas très limités.

Ce monde de traditions, de valeurs humaines que l'on aimerait retrouver plus souvent dans le monde du travail doit donc faire face à un monde complexe, réglementé qui bien souvent n'a pas la reconnaissance du ventre !

Notre alimentation provient en effet de plus en plus de la mer, il faut bien évidemment surveiller la ressource mais ne devons-nous pas tout d'abord être solidaires de ces hommes qui au péril de leur vie nous apportent la diversité alimentaire dont nous avons plus que jamais besoin aujourd'hui face à la crise que nous connaissons avec les autres ressources animales.

Le système des quotas ne constitue malheureusement pas la seule contrainte économique supportée par la filière Pêche et il ne faut pas oublier :

- Les variations des coûts structurels (gazole, entretien, divers consommables)
- Les circuits de distribution (CCI, mareyeurs, transporteurs, marchés d'intérêt national, grande distribution, poissonniers)
- Les contraintes sanitaires (lourds investissements)
- La loi du marché (l'offre et la demande, fonction notamment des conditions météorologiques).

Ces dernières contraintes font apparaître des prix payés aux pêcheurs très bas comparés aux prix payés par les consommateurs. En tout état de cause la pêche reste une activité de *chasse* donc saisonnière dans un système économique qui privilégie le principe des flux tendus.

Par ailleurs, les professionnels de la pêche font des efforts considérables pour apporter aux consommateurs des produits de qualité : traçabilité, lourds investissements pour une plus grande diversité des espèces et une meilleure qualité des produits, raccourcissement des délais entre sortie de l'eau du poisson et mise sur l'égal.

La France dispose d'une flotte de pêche expérimentée qui pêche dans la plupart des mers et océans du monde (Atlantique, Méditerranée, mer du Nord, Pacifique, Océan Indien...) et il est nécessaire que l'ensemble des acteurs ainsi que les pouvoirs publics notamment les Affaires maritimes s'investissent davantage dans la recherche de l'amélioration des conditions de travail, la limitation des réglementations, la sécurité et la formation des équipages afin que cette activité perdure dans les meilleures conditions possibles.

Malgré la tempête qui sévit aujourd'hui dans le monde de l'assurance, et les conséquences qui en découlent pour l'ensemble de nos clients armateurs, les compagnies d'assurance spécialisées sont solidaires du monde de la pêche et ont comme *Groupama Transport* un rôle à jouer, notamment en accompagnant les armateurs dans des démarches de suivi technique et de prévention, mais aussi en étant à leur écoute pour répondre aujourd'hui à leurs besoins et imaginer avec eux ceux de demain.

