

La pêche

Libres propos sur la pêche maritime

Georges Turret

Administrateur général (cr) des affaires maritimes

Directeur du bureau enquêtes-accidents/mer (BEAmer)

Qu'importe que le casier soit bleu ou vert, l'important est que le homard y entre.¹

La politique commune des pêches (PCP) est en pleine discussion. Le débat, au-delà des outrances verbales que toute question essentielle peut susciter, est d'une grande qualité. Il est évident que la ressource halieutique est menacée et qu'il faut aller la chercher, assez souvent, plus loin, plus profond avec des engins sans cesse plus perfectionnés en termes de productivité mais aussi de sélectivité. Il est vrai que l'évaluation de cette dégradation de la ressource est difficile à faire, on ne compte sûrement pas les poissons comme on compte les moutons et que de ce fait, les opinions des uns ne rencontrent pas forcément les constats des autres. Il doit y avoir encore des progrès à faire dans cette évaluation. Il est certain que l'animation économique qu'apporte la pêche maritime aux côtes européennes mérite d'être préservée, et qu'en ces périodes de basses eaux de l'emploi, on ne peut que se préoccuper de la disparition de tel ou tel bassin d'emploi. Je n'ai sur toutes ces choses savantes qu'un œil intéressé de consommateur, et de citoyen. Il n'en est pas moins vrai qu'un certain nombre de propositions retiennent mon attention au regard de mon expérience professionnelle, celle d'un modeste observateur de la sinistralité maritime, position qui est la mienne depuis maintenant un lustre.

L'âge des navires

Une bonne part des événements de mer dont le BEAmer a eu à connaître depuis sa mise en place concernait des navires anciens, et cette ancienneté interférait avec les facteurs déterminants du sinistre. **Continuer à exploiter un navire ancien est en soi, même s'il est bien entretenu, une prise de risque.** Tout le monde pense, bien sûr, au vieillissement de la coque et de la structure. Les bois se dégradent, les tôles se corrodent avec des chancres perforants non décelés par les mesures d'épaisseurs, les pieds de cloison perdent de leur étanchéité, etc. Il existe toute une série de sinistres engendré par ce vieillissement qu'on pourrait qualifier de naturel. Mais il existe aussi des coques de plus de 30 ans d'âge en très bon état qu'elles soient en bois ou en acier. Le vieillissement n'est pas, à tous les coups un facteur déterminant des sinistres. En fait l'âge du navire de pêche, plus que pour n'importe quel autre type de navire, se manifeste sur le plan de son adaptation aux changements du monde. Le navire, avec l'âge, devient progressivement inadapté à ses missions, aux équipements qu'il peut recevoir, à des normes nouvelles en matière de sécurité et/ou de conditions de travail.

Il est courant de dire d'un bâtiment de combat qu'il s'agit d'un système d'armes dans lequel chaque élément est interactif. Le navire de commerce, le bateau de pêche sont, eux aussi, des systèmes composés de nombreux éléments interactifs et concourant à la réalisation d'une mission déterminée. Dans le secteur des pêches maritimes, les dernières décennies ont été marquées par des évolutions sans précédent. Il faut bien constater que les zones de pêche ont changé ; on pêche des espèces plus ciblées qui sont conditionnées à bord dans des conditions sans cesse plus sophistiquées ; on exploite à partir de bases

¹ Adaptation bigoudène du célèbre proverbe chinois : « Qu'importe que le chat soit blanc ou noir, l'important est qu'il attrape les souris. »

avancées et embarquant moins de glace ; on change de techniques de pêche. Des chalutiers deviennent fileyeurs, des caseyeurs sont convertis en dragueurs, et vice-versa, en fonction des nécessités du marché et de la zone. **Le secteur de la pêche maritime est tout sauf conservateur et la créativité technologique est sûrement un de ses traits caractéristiques.** Ceci étant dit, au nom de la protection de la ressource, les professionnels concernés doivent faire cette adaptation à matériel naval constant. Toutes choses étant égales par ailleurs, c'est comme si on demandait le traitement d'un trafic roulier important avec des cargos conventionnels... **Quelles qu'en soient au fond les raisons, il faut bien constater que la flotte n'a pas été suffisamment renouvelée en regard des évolutions des missions imparties.** Le plus souvent, elle a été adaptée au prix d'approximations techniques voire d'impasses sécuritaires. Ce n'est pas qu'il n'existe pas de transformations réussies. Il existe aussi des navires neufs ratés, mais dans l'ensemble il faut bien reconnaître qu'à mission nouvelle, il faut souvent un navire nouveau. Dès lors cependant que pour une raison ou une autre (le marché des frets dans le secteur pétrolier entre 1980 et 1995 par exemple ou la PCP actuelle dans le secteur de la pêche), le renouvellement de la flotte n'est pas régulier et que, pour nombre de segments de flotte, l'horizon est celui de l'extinction quantitative, l'adaptation progressive ne se fait pas. Certes la PCP est plus une série de choix (quotas, totaux autorisés de capture (TAC), mesure de l'effort de pêche (EdP), réduction de la flotte), qu'une mesure univoque et en ce qui me concerne je ne suis compétent que pour apprécier l'une d'entre elles : l'action sur la taille de la flotte. Force est de constater qu'elle a des effets pervers. **Sauf à faire une impasse sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, il faut globalement renouveler la flotte à un rythme normal.** Encore faut-il que ce renouvellement se fasse de façon rationnelle sur la base de critères moins sommaires que ceux qui prévalent actuellement.

D'une façon générale, la fixation, pour des raisons autres que la navigabilité d'un navire, de critères encadrant son architecture est potentiellement génératrice d'effets pervers. Après tout, faire du MARPOL avec des pétroliers pré-MARPOL n'a pas eu que des effets positifs (confer ERIKA). **Reconstruire un navire nouveau en encadrant dans les limites anciennes du navire qu'il remplace en termes de jauge ou de puissance installée, sachant qu'entre temps les termes de référence en matière de jauge ont changé et que les missions ne sont plus les mêmes, peut avoir un côté irréaliste.** On connaît l'exemple d'un chalutier transformé en fileyeur victime d'une perte totale et que son armateur a été autorisé à remplacer par une unité neuve à construire dans la même enveloppe de jauge et de puissance : on a de ce fait reconstruit un fileyeur moderne dans les paramètres de coque et de machine d'un chalutier conçu il y a 35 ans...

Reconstruire la flotte

L'engagement d'un vaste mouvement de reconstruction de la flotte européenne de pêche aurait, pour autant qu'elle s'inscrive dans le cadre d'un prélèvement raisonnable et surtout raisonné sur des bases admises par tous, une série d'avantages supplémentaires en termes de sauvegarde de la vie humaine en mer et de sécurité des navires et de la navigation.

Les navires pourraient se conformer, sans contorsions, aux nouvelles normes en matière de sécurité et de conditions de travail et de vie à bord. En la matière la réglementation a fait énormément de progrès et elle s'est considérablement homogénéisée. Le principe ancien qui veut que la réglementation de sécurité applicable à un navire soit, sauf travaux de refonte importants, celle qui prévalait au moment de son neuvage, a atteint ses limites. Elle n'est à l'évidence plus adaptée à la rapidité des évolutions. Appliquer des normes nouvelles à des navires neufs est quand même moins problématique qu'à des navires anciens. On le voit bien en ce qui concerne le statut des ponts couverts aménagés sur des navires qui n'en étaient pas à l'origine équipés. Ou que dire de l'installation de chaluts jumeaux sur des navires initialement conçus pour un chalutage latéral et déjà approximativement dotés de portiques pour la pêche arrière avec un chalut simple ? Or un grand nombre de travaux d'adaptation ne sont que des pis-aller auxquels se résolvent les professionnels de la pêche faute de pouvoir commander du neuf.

La situation actuelle conduit par simple effet de raréfaction à une croissance exorbitante du prix des navires d'occasion. Dans le secteur de la petite pêche côtière, on peut voir des navires (de moins de 12 m) de 20 ans être revendus pour une valeur proche de la moitié de ce que coûterait un navire neuf de même taille (longueur, jauge, puissance) mais bien plus performant. Ces navires sont achetés par des jeunes entrant dans la profession et on constate donc leur endettement excessif pour l'acquisition d'un bien dont la durée de vie est bien plus limitée que celle de son équivalent neuf. Ceci va forcément se traduire par une tentation de prise de risque avec la recherche d'apports à forte valeur ajoutée, même si le navire n'y est pas adapté. **Faute de pouvoir traduire les coûts dans les prix de marché, il est clair que**

plus un navire est cher (à puissance de prélèvement identique), plus son exploitant sera tenté par des prises de risque. Ceci vaut aussi pour les navires neufs. On peut se demander dans ces conditions s'il est bien judicieux de programmer la disparition de toutes les aides à la modernisation du matériel naval. En toute logique, c'est précisément le contraire qu'il faudrait faire au regard d'impératifs de sécurité. Le retard pris est tel qu'un coup de pouce serait sûrement nécessaire. Dès lors que la croissance de la flotte et surtout de sa capacité de prélèvement sur la ressource est bloquée ne serait ce que par les mécanismes des quotas/TAC/EdP, on ne voit pas très bien ce qui empêcherait les États membres de contribuer de la façon dont ils l'entendent au développement d'une flotte plus sûre.

En fait, pour l'observateur extérieur, la PCP est plus dépendante de ses moyens que de ses objectifs. Il est plus facile de compter les bateaux que de dénombrer les poissons. Il est plus facile de contrôler leurs actes de nationalité que de surveiller les zones où la pêche pourrait être interdite. Un certain nombre d'indices conduisent cependant l'observateur extérieur à espérer d'un infléchissement positif de la situation. Les objectifs sont clairs et admis par tous : prélever moins pour assurer le maintien durable d'une ressource (dont la mesure est sûrement à améliorer). **Que l'on prélève moins avec des navires onéreux et anciens et dont la sécurité peut être sujette à caution ou avec des navires récents et à priori plus sûrs, cela revient au même.** S'il faut que le homard de la nouvelle PCP rentre dans le casier de la contrainte environnementale autant le faire avec la boîte d'une flotte renouvelée.