



6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient  
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu  
www.cc-sud.eu

## **Modernisation des navires de pêche pour améliorer les conditions de travail à bord**

### **Introduction**

La flotte de pêche communautaire se compose d'une grande variété de navires en termes de dimensions, de finalité et d'ancienneté. Les caractéristiques du navire ont bien entendu un impact sur les conditions de travail et la sécurité de l'équipage.

La Politique commune de la pêche (PCP) définit la « capacité de pêche » d'un navire comme suit : l'expression « capacité de pêche » désigne la jauge d'un navire exprimée en tonnage brut (GT, Gross Tonnage) et sa puissance exprimée en kilowatts (kW), telles que définies aux articles 4 et 5 du Règlement du Conseil (CEE) n° 2930/86.

La PCP indique par ailleurs que « les États membres devraient adopter des mesures spécifiques afin d'adapter le nombre de navires de pêche de l'Union aux ressources disponibles, sur la base de leurs évaluations concernant l'équilibre entre les capacités de pêche de leurs flottes et les possibilités de pêche dont ils disposent » et que « la PCP devrait contribuer à améliorer les conditions de travail et la sécurité des opérateurs du secteur de la pêche. »

### **Impact du tonnage brut et de la propulsion sur les conditions de travail et la sécurité**

Le calcul du tonnage brut d'un chalutier doit prendre en compte tous les volumes (y compris les conteneurs à poissons, les installations de tri et de congélation des poissons, les cabines de l'équipage, etc.).

Afin de maximiser les profits, la priorité des propriétaires du navire est de maximiser la capacité de pêche sans dépasser les plafonds en matière de tonnage brut. La limitation du tonnage brut a par conséquent un impact négatif sur la sécurité et le confort, puisqu'elle pénalise les initiatives visant à





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient  
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu  
www.cc-sud.eu

améliorer la sécurité, le confort et la qualité des aménagements des navires, les mètres cubes supplémentaires impliqués entrant en concurrence avec le volume des cales à poissons, de la salle des machines ou des réservoirs à carburant.

La modernisation des navires, qui peut s'avérer bénéfique pour l'équipage, notamment avec la réduction des vibrations, des émissions, des nuisances sonores et, en principe, un gain d'espace à bord et un renforcement de la sécurité, se voit ainsi freinée par le plafonnement du tonnage brut.

Si un lien direct entre la puissance de propulsion et la capacité de pêche d'un navire peut être démontré dans certains cas, la puissance est fortement corrélée à la sécurité du navire de pêche, en particulier par mauvais temps.

### **Le confort à bord des navires de pêche**

La nécessité d'améliorer le confort à bord des navires (espaces communs plus vastes, cabines pour 2 personnes au lieu de 4 ou 6, installations sanitaires plus nombreuses et de meilleure qualité) est une exigence que les syndicats formulent depuis longtemps. Elle a été renforcée par l'adoption de la Convention n° 188 de l'OIT sur le travail dans la pêche et a également été identifiée comme l'une des conditions nécessaires pour attirer des jeunes en plus grand nombre dans ce secteur, en particulier sur les navires de pêche lointaine.

Les plafonds actuels laissent peu de latitude pour améliorer les espaces d'hébergement.

### **Obligation de débarquement et conditions de travail à bord**

La possibilité de moderniser les navires est par ailleurs influencée par la mise en œuvre de l'obligation de débarquement. Au regard de cette obligation, il n'est désormais plus possible de rejeter en mer les captures non désirées de poissons. Autrement dit, il convient de prévoir à bord du chalutier les





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient  
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu  
www.cc-sud.eu

aménagements nécessaires pour stocker et (éventuellement) traiter les captures non désirées.

En outre, le navire devra multiplier les trajets entre les zones de pêche et les ports de déchargement avant de retourner vers les eaux de pêche, et consommer ainsi plus de carburant. D'où la nécessité de se doter de réservoirs à carburant de plus grande capacité pour éviter de devoir se ravitailler à chaque opération de déchargement.

Et ce, bien entendu, conformément aux plafonds imposés par la réglementation en vigueur, ce qui réduit d'autant les possibilités de moderniser le navire au bénéfice de l'équipage.

L'obligation de débarquement s'accompagne par ailleurs d'effets sur les heures de travail et les revenus des pêcheurs.

## Conclusions

Pour les raisons exposées ci-avant, relever le plafond fixé pour le tonnage brut ou adopter de nouvelles méthodes de calcul permettrait de gagner en flexibilité pour améliorer les conditions de vie et de travail à bord tout en préservant la durabilité des ressources.

Néanmoins, même avec les règles actuelles, les propriétaires des navires doivent s'efforcer de moderniser leurs chalutiers pour améliorer les conditions de travail de leurs équipages. De telles améliorations sont possibles sur un grand nombre de navires, en particulier les plus anciens, tout en respectant les plafonds de tonnage brut en vigueur.

Il en va de la santé et de la sécurité à bord, mais aussi de l'obligation d'améliorer les conditions d'un métier qui compte toujours parmi les plus dangereux.

