



## **Note des membres du Comité de Pilotage Étude « JAUGE SKIL FAUT »**

La réforme de 1992 de la Politique Commune de la Pêche (PCP) a introduit des mécanismes cherchant à indirectement limiter l'effort de pêche des flottes communautaires pour remédier au déséquilibre qui existait alors d'évidence, entre l'effort qu'elles déployaient et celui que pouvaient supporter les biomasses de poissons disponibles.

Des critères de réduction des capacités de pêche qu'il était possible de mettre en œuvre, s'appuyant sur des limitations de la jauge et de la puissance propulsive des navires communautaires, ont ainsi été adoptées dans le cadre de ce qui s'est appelé des Plans d'Orientation Pluriannuels (POP). Chaque État membre de la Communauté, à l'époque, s'est vu fixé des objectifs de réduction de la puissance (kW) et de la jauge (UMS) de sa flotte de pêche, déclinés par segments de flotte différents.

Même si les Plans d'Orientation Pluriannuels ont maintenant disparu, le principe général reste que chaque État membre ne peut pas augmenter le volume général de sa flotte de pêche (ni sa puissance globale) au-delà de ce qui était son niveau de la fin 2002, pour rester schématique, et la mesure de ce volume n'a pas évolué depuis 25 ans.

La nécessité d'augmenter la jauge pour des besoins de recherche d'une meilleure rentabilité, d'un meilleur confort des équipages, ou pour adopter des architectures ou des technologies minimisant les impacts environnementaux, n'est notamment pas une motivation à laquelle la PCP fait droit.

Les raisons en sont sans doute, la crainte des institutions européennes de se voir reprocher une espèce d'irresponsabilité environnementale (en dépit d'un état des ressources halieutiques exploitées par les navires communautaires qui devrait de moins en moins la nourrir), mais également la difficulté certaine de déterminer ce qu'il serait légitime d'autoriser dans le cadre d'une politique publique européenne devant assurer l'équité en dépit de la diversité des métiers des flottilles européennes, et des types de navires les pratiquant.

Les conséquences en sont que les mesures d'encadrement de la jauge se traduisent in fine, pour tous les armateurs européens qui souhaitent renouveler leurs navires, par une difficulté de construire un navire neuf d'une jauge supérieure à celle de leur(s) navire(s) précédent(s), alors que les navires existants sont anciens (moyenne d'âge 28 ans) et que leurs volumes

ont été définis au regard d'architectures dorénavant datées ; et ce même si ces mesures d'encadrement contraignent les armements plus ou moins fortement selon leur État membre de pavillon (chacun de ceux-ci les a en effet gérées et les gèrent de manière différente, avec plus ou moins d'habileté et de conscience de ce que seront ses besoins futurs ..), et à l'évidence contraignent plus les armements français que les autres.

En France, l'impossibilité d'augmenter la jauge globale de la flotte, apparente le parcours administratif d'une entreprise de pêche qui cherche à obtenir l'autorisation individuelle de construire un navire neuf adapté aux sujétions auxquelles il doit répondre, à un très long parcours du combattant.

Face à ces constats, l'Union des Armateurs à la Pêche de France (UAPF) a jugé qu'il était urgent d'initier une réflexion sur la gestion des capacités de pêche qui est en vigueur dans l'Union européenne. Afin d'amorcer cette réflexion, l'étude cherche à modestement qualifier et quantifier la difficulté systématiquement avancée par les professionnels, de l'existence d'augmentations de jauge qui seraient rendues nécessaires par le jeu de la simple évolution des réglementations (françaises, européennes et internationales) concernant la sécurité des navires, la navigation ou le travail à bord.

Afin de permettre cette réflexion, France Filière Pêche a accepté de nous accorder une subvention pour mener à bien une analyse de l'impact des évolutions des réglementations maritimes sur le volume des navires de pêche et donc sur leur jauge (projet JAUGE SKIL FAUT), qui a été techniquement réalisée par le bureau MAURIC, sous la gouverne d'un Comité de pilotage ouvert à toute personne du secteur de la production trouvant un intérêt à y participer.

Les conclusions de l'étude sont que les évolutions des réglementations qui ont été analysées, ont une influence en général limitée sur la jauge même si elle n'est pas toujours insignifiante, et une influence très différente selon les classes de longueurs des navires (les influences les plus fortes ayant été identifiées pour, d'une part les navires de moins de 12 mètres, et d'autre part pour ceux de bien plus de 25 mètres).

Accessoirement, l'étude suggère qu'une partie de l'impact des évolutions réglementaires sur la jauge provient, en France, de choix qui ont été pris lors de la transposition nationale des directives européennes et réglementations internationales (qui sont les seules normes que l'Union européenne a à connaître lorsqu'il s'agit de définir une politique publique européenne).

Pour « décevants » qu'ils pourront apparaître à ceux qui pensaient que les évolutions normatives suffiraient à justifier un desserrement des contraintes de jauge :

- Ces résultats constituent en eux-mêmes un enseignement important dans la perspective d'une définition de propositions de réforme du mécanisme européen d'encadrement de la jauge : il n'est sans doute pas utile de persévérer dans un argumentaire qui revendiquerait l'attribution à des projets individuels de construction, de volumes supplémentaires, justifiés et calculés objectivement au vu de normes devant s'appliquer à des bateaux à venir qui ne se seraient pas appliquées à ceux existants qu'ils remplacent ;

Au-delà un tel argumentaire aurait soulevé de toutes les manières la question du devenir des enveloppes individuelles de jauge supplémentaire attribuées, une fois venue le temps de remplacer les navires qui en auraient bénéficié ;

- Ces résultats indiquent parallèlement que l'origine du besoin incontestable de jauge supplémentaire auquel sont confrontées les entreprises de pêche qui investissent, ne se réside probablement pas majoritairement dans la nécessité de satisfaire à de nouvelles normes, mais réside essentiellement dans des nécessités qui sont d'un autre ordre ;

Il est nécessaire en effet de bien rappeler que l'étude qui a été conduite, avait pour principal objectif de qualifier et de quantifier, autant que faire se peut, les incidences sur le volume des navires et donc sur leur jauge, des évolutions des réglementations maritimes françaises, européennes et internationales (OMI) imposées aux navires de pêche depuis 25 ans ;

L'analyse réalisée s'est donc intéressée uniquement aux réglementations obligatoires et à leurs incidences directes et individuelles sur le calcul de la jauge des navires ; Outre le fait qu'elle n'intègre pas certaines réglementations à venir qui pourront, elles, avoir des impacts importants, surtout, elle ne quantifie pas les besoins de jauge qui résulte d'une modification globale de l'architecture du navire rendue nécessaire par une nécessité particulière qui ne porte que sur l'un des éléments de ce navire, elle n'anticipe pas la mise en œuvre de nouvelles technologies (GNL, hydrogène, etc.), elle ne tient pas compte enfin de la recherche d'une meilleure rentabilité ou d'une meilleure efficacité ou de l'offre nécessaire d'un meilleur de confort de vie à bord qui vont au-delà de la norme obligatoire actuelle.

Bien que la projet JAUG SKIL FAUT n'avait pas pour ambition de formuler des recommandations en matière de politique publique de gestion des capacités de pêche de la flotte européenne, son COFIL souhaite livrer quelques réflexions sur ce que pourraient être des orientations à préconiser pour faire évoluer le mécanisme de la gestion des capacités de pêche et alléger son emprise.

Pour le futur et l'échelle européenne, le COFIL estime qu'a priori seules deux voies d'évolution existent :

- La première s'appuie sur le constat avéré que la jauge, qui présente l'avantage d'être mesurée de manière universelle (quoique seulement pour les navires de pêche de plus de 24 mètres – au sens de la longueur réglementaire qui sert de référence pour les réglementations maritimes et qui n'est pas la longueur « hors tout » -), n'est pas une mesure de la « vraie » capacité de pêche, et sur l'idée « naturelle » qu'il serait plus approprié d'identifier un volume défini différemment, et qui contraindrait plus exactement la « vraie » capacité de pêche ;

Une telle orientation soulèverait cependant plusieurs difficultés techniques et politiques de mise en œuvre, dont il voit mal comment elles pourraient être levées :

- Celle de savoir comment organiser un changement légitime et équitable du référentiel de mesure, compte tenu de la diversité des types de navires et de leurs âges, et également compte tenu du fait qu'à l'échelle européenne la contrainte actuelle de jauge est définie par rapport au volume maximum global mais seulement potentiel des différentes flottilles nationales (i.e. qui ne correspond pas nécessairement au volume global des flottilles nationales effectivement actives) ;
- Celle d'identifier un volume commun à tous les types de navires qui serait représentatif de la capacité de pêche individuelle de tous les navires : Quel est le facteur ou le volume limitant la capacité de pêche qui peut être commun à un navire congélateur de 60 mètres, un chalutier de pêche fraîche de 24 mètres, un coquillard de 12 mètres, un tanker pélagique, un thonier senneur océanique etc.. ?
- De là certainement, celle pour approcher une réalité tangible, de devoir s'engager dans une re-segmentation fine des flottilles nationales par type de navires et métiers, qui conduirait à abandonner la fongibilité actuelle des jauges qui permet de remplacer un type de navire par un autre ; ce qui serait une manière peu agile d'aborder un futur incertain.

- La seconde, plus radicale, serait de défendre l'abandon de tout mécanisme précis d'encadrement de la jauge (et de la puissance) qui n'existe que dans l'Union européenne<sup>1</sup>;

Il est en effet possible de défendre que la mise en œuvre complète de l'obligation de débarquement, doit conduire à s'interroger sur la pertinence d'un maintien d'un garde-fou destiné à empêcher le déploiement d'efforts de pêche excessifs (celui-ci étant appelé à être limité par l'existence de véritables Totaux Admissibles de Captures et non plus seulement de Débarquements, au moins pour la pêche des espèces qui y sont soumises).

Pour mieux pouvoir répondre aux critiques d'une ouverture à un laissé aller général que ne manquera pas de susciter la défense de cette orientation, le COPIL suggère que les mécanismes d'encadrement des capacités susceptibles d'entrer en flotte qui existent dans certains pays tiers, notamment en Norvège, soient mieux documentés, car il semble que l'absence d'encadrement précis de la jauge et de la puissance globales des flottes, n'y est pas forcément synonyme d'abandon de tout *numerus clausus* pour les limiter.

---

<sup>1</sup> Pour mémoire, un seul autre exemple de mécanisme de contrôle précis des capacités entrées en flotte, existe au niveau mondial à notre connaissance : celui des thoniers senneurs océaniques qui s'engagent à respecter les règles de l'ISSF ; le faisant ils s'astreignent à sortir de flotte autant de « capacité commerciale » (le volume en m3 des cuves à saumure) qu'il en entre en flotte.