

GT Pêcheries traditionnelles

CC SUD – 29 avril 2021

Modernisation des navires

Défis réglementaires et technologiques :
Présentation de l'étude « JAUGE SKIL FAUT »

Jérôme Jourdain

Union des Armateurs à la Pêche de France



UNION DES ARMATEURS À LA PÊCHE DE FRANCE



Contexte

- Réforme de la PCP de 1992 a introduit des mécanismes d'**encadrement de l'effort de pêche** : limitations de la jauge (GT) et de la puissance motrice (kW) des navires de l'UE.
- Un **plafond GT/kW par Etat membre**, accompagné d'objectifs de réduction, déclinés par segment de flotte.
- Un fort ressenti de la part des professionnels de la pêche que ces capacités des navires sont **mal adaptées aux enjeux économiques et techniques** qui se posent pour la construction des navires d'aujourd'hui :
 - jauge nouveau navire >> navire remplacé
 - moyenne d'âge des navires UE : 25 ans
 - se traduit dès l'origine par une baisse de rentabilité économique du projet

Etude « *JAUGE SKIL FAUT* »

*(calcular lo que necesita / o
que é necessário)*

- **Initier une réflexion sur la gestion des capacités de pêche qui est en vigueur dans l'UE** : la nécessité d'augmenter la jauge pour la sécurité/confort ou technologies nouvelles n'est pas une motivation à laquelle la PCP fait droit.
- Profession dépourvue d'éléments objectifs et précis
- **Qualifier et quantifier** la difficulté systématiquement avancée par les professionnels de l'existence d'augmentation des besoins en jauge par l'évolution des normes

Etude « *JAUGE SKIL FAUT* » Méthode



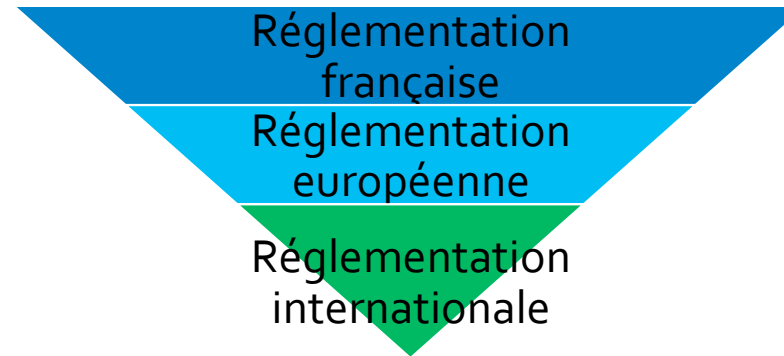
Version la plus ancienne
Année 90



Version intermédiaire
Année 2000



Version la plus récente



Echelle d'impact des évolutions réglementaires sur l'évolution de la jauge						
Diminue la jauge		Augmente la jauge				
-2	-1	1	2	3	4	5
Forte diminution	Diminution	Très léger	Léger	Moyen	Fort	Très fort

Etude « JAUGE SKIL FAUT » Méthode

Règlementations nationales :

- *Générale (stabilité, pollution, habitabilité, etc.) ;*
- *Spécifiques aux navires de pêche*
- *Equipement, sécurité et divers*

Règlementations européennes :

- *Directive 89/391/CEE (amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail)*
- *Directives 92/29/CEE (prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord)*
- *Directive 93/103/CEE (prescription minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche)*

PCP :

- *Plan d'orientation pluriannuel*
- *Directives relative au stockage des rejets (obligation de débarquement)*
- *Caractéristiques des navires de pêche (2017/1130)*

Règlementations internationales (OMI et OIT) :

Conventions : LOAD LINE, COLREG, MARPOL, TONNAGE London Convention, OIT 188, OIT 126...

Recommandations : TORREMOLINOS, Recueil des règles de sécurité pour les navires de pêche, Directives facultatives pour la conception navire de pêche, Mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche <12m

Etude « *JAUGE
SKIL FAUT* »
Méthode

- *Application des réglementations à des navires type, représentatifs de la flotte de pêche française :*

Catégorie de longueur réglementaire	<12m	12m<L<24m			L>24m	
Type de navire	Chalutier de fond coquiller	Senneur Danois	Fileyeur	Chalutier	Chalutier Surgélateur	Thonier Senneur
Longueur hors tout	11.7 m	21.9 m	18.15 m	21.9 m	54.55m	78.33m
Largeur hors membre	4.7 m	7.30 m	6.95 m	6.64 m	13.0 m	14.7 m
Jauge	21.3 UMS	117.7 UMS	125.2 UMS	132.0 UMS	1491 UMS	2130 UMS
Capacité de cale	14 m ³	36 m ³	25 m ³	62 m ³	600 m ³	1300 m ³
Puissance Propulsive	140 kW	382 kW	335 kW	434 kW	2250 kW	3091 kW

Etude « JAUGE SKIL FAUT »

Résultats

Catégorie de longueur réglementaire	<12m	12m<L<24m						L>24m								
Type de navire	Chalutier	Senneur danois 21m			Fileyeur 18m			Chalutier 22m			Chalutier surgélateur			Thonier-Senneur		

Type d'impact	m3	N/Q	N/A	m3	N/Q	N/A	m3	N/Q	N/A	m3	N/Q	N/A	m3	N/Q	N/A	m3	N/Q	N/A
Division 211 [2]	0.0	2	0	10.0	0	0	7.0	0	0	10.0	0	0	180.0	0	0	200	0	0
Division 213 [3]	0.1	4	4	0.4	0	12	0.3	0	12	0.4	0	12	9.2	1	7	9.9	1	7
Division 215 [4]	2.5	0	7	8.1	0	6	6.5	0	7	5.5	0	6	18.1	0	4	8.2	0	4
Division 218 [5]	0.0	0	6	0.0	0	6	0.0	0	6	0.0	0	6	7.0	0	0	11.0	0	0
Division 226 [6]	0	0	0	0.7	0	3	0.7	2	0	0.7	1	0	0	0	0	0	0	0
Division 227 [7]	28.1	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Division 228 [8]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	240.3	0	2	255.9	0	2

Jauge Initiale	21.3	117.7	125.2	132	1491	2130
Jauge après application réglementation	26.9	122.8	129	136.4	1620	2269
Écart (en %)	+26%	+4%	+3%	+3%	+9%	+7%

Etude « JAUGE SKIL FAUT »

Résultats

- Les évolutions réglementations à l'échelle communautaire ont une **influence en général limitée sur la jauge**, même si elle n'est pas toujours insignifiante, différenciée par **classe de longueurs de navires** (<12 m et >>25 m)
- *Majeure partie des évolutions réglementaires ayant un impact positif sur la jauge des navires de pêche trouve sa source dans la transposition nationale des directives européennes et réglementations internationales*
- Ces résultats :
 - Constituent un enseignement important pour **orienter la définition de propositions de réforme du mécanisme européen d'encadrement de la jauge**
 - Démontrent que le besoin réside dans des nécessités qui sont **d'un autre ordre**

Etude « *JAUGE SKIL FAUT* »

Conclusions

- **Toutefois la demande des armateurs reste insatisfaite :**
 - Rappel : étude avait pour but de qualifier et quantifier les incidences sur les besoins en jauge, des évolutions des réglementations imposées aux navires depuis 25 ans = réglementations obligatoires, directes et individuelles (exit OD) ;
 - Ne tient pas compte les réglementations à venir ;
 - Ne quantifie pas les besoins de jauge qui résultent d'une modification globale de l'architecture du navire rendue nécessaire par une nécessité particulière (hors des capacités de pêche) ;
 - N'anticipe pas les mise en œuvre de nouvelles technologies (GNL, hydrogène, etc.)
 - Ne tient pas compte d'une meilleure efficacité/rentabilité ou de l'offre d'un meilleur confort de vie à bord au-delà de ce qui est obligatoire.

Perspectives

A court terme :

- Réserve sur l'idée qui serait de demander des dérogations qui pourraient être accordées au cas par cas sur justification d'une modification des normes entre les anciens et les nouveaux navires :
 - Risque de perte de fongibilité actuelle des capacités
 - Devenir de la jauge supplémentaire qui serait accordée – à supposer que le gain ne soit pas marginal – quand le navire qui en bénéficiera sera lui-même remplacé ?

Perspectives

Pour le futur et à l'échelle de l'UE : 2 choix :

- 1^{er} choix : identifier un volume défini différemment qui contraindrait la « vraie » capacité de pêche :
 - Comment organiser le changement de référentiel ?
 - Comment identifier un volume commun à tous les navires ?
 - S'engager dans une segmentation fine des flottilles nationales ?
- 2nd choix : abandon de tout mécanisme précis d'encadrement de la jauge ?

Perspectives

Engager la réflexion c'est maintenant ...

- Pour le renouvellement des navires...
- Pour l'attractivité du métier vers les jeunes générations ...
- Les attentes des consommateurs...
- La maîtrise de l'impact environnemental...
- L'arrivée des nouvelles énergies c'est :
 - Maintenant pour l'hybridation (diesel/électrique)
 - Avant 5 ans pour le GNL
 - D'ici 10 ans pour l'hydrogène

Avis 146 du CC Sud

Le besoin d'une adaptation de l'encadrement ne doit pas conduire à penser qu'il existe une volonté d'un « laissé aller » général

Le but n'est pas de rechercher des subventions à la construction de navires, mais de permettre un renouvellement équitable de la flotte

Faire face aux enjeux d'avenir :

- adaptation au changement climatique (ex. tempêtes)
- contribution à la transition énergétique
- contribution à la souveraineté alimentaire de la communauté UE (ex. Farm To Fork)



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Email address : jj@uapf.org