

# JAUGE' SKIL' FAUT Projet

Même si les Plans d'Orientation Pluriannuels (POP) ont maintenant disparu, le principe général reste que chaque État membre ne peut pas augmenter le volume général de sa flotte de pêche au-delà de ce qu'était son niveau fin 2002. Les mesures [...]

**Thématique** : Gouvernance et outils de gestion, Valorisation des produits, commercialisation | **Localisation** : Autre | **Filière** : Pêche

 **Projet : Terminé**

 **Porteurs du projet** : Union des Armateurs de la Pêche Française (UAPF),

 **Financeurs** : France Filière Pêche (FFP),

## Contexte

Même si les Plans d'Orientation Pluriannuels (POP) ont maintenant disparu, le principe général reste que chaque État membre ne peut pas augmenter le volume général de sa flotte de pêche au-delà de ce qu'était son niveau fin 2002. Les mesures de ce volume n'ont pas évolué par ailleurs depuis 25 ans.

Les contraintes d'encadrement de la jauge globale de chacune des flottes nationales des États membres de l'Union, contraignent individuellement les armements (plus ou moins fortement selon les

États membres de leur pavillon) qui souhaitent renouveler leur navire, car elles se traduisent par une difficulté de construire un navire neuf d'une jauge supérieure à celle de leur(s) navire(s) précédent(s), sachant que les navires existants dans presque tous les États membres sont souvent anciens (moyenne d'âge 28 ans) et leur architecture datée.

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 et des technologies minimisant les impacts environnementaux, n'est pas en effet une motivation à laquelle la PCP fait actuellement droit.

En France plus particulièrement, la limitation de la jauge apparente à un parcours du combattant, le parcours administratif d'une entreprise de pêche qui souhaite obtenir l'autorisation de construire un navire neuf adapté aux sujétions (économiques, environnementales, sociétales) auxquelles on lui demande par ailleurs que le navire réponde, et souvent hypothèque a priori la rentabilité économique possible de son projet (cf. le surcoût lié à l'obligation d'acheter au préalable de vieux navires pour en « récupérer » les UMS) alors même que la rentabilité des navires de pêche constatée en France se situe déjà en deçà de celles constatées sous d'autres pavillons européens.

Même si les volumes de poissons pêchés sont encadrés par des quotas, dorénavant de captures, ni le

Parlement européen surtout, ni la Commission européenne, ni le Conseil des ministres de l'Union, ne portent de revendications pour desserrer la contrainte de jauge qui obère le renouvellement des flottes actuelles par des navires modernes, car l'idée répandue est que tout relâchement de cette contrainte conduirait à accroître la capacité de captures des flottes.

La profession est aujourd'hui dépourvue d'éléments objectifs et précis pour commencer à élaborer des propositions qui convaintraient ces institutions du contraire. Enfin les professionnels mettent souvent en avant pour critiquer l'encadrement existant des jauges, le fait que l'évolution des normes réglementaires les empêche de construire des navires neufs d'un volume identique à celui des navires qu'ils doivent remplacer ; mais aucun élément objectif n'existe pour savoir si, norme par norme, cette conviction peut être étayée, et si des besoins nés de la seule évolution normative sont identifiables et chiffrables (avant même de réfléchir au moyen de les chiffrer puis de traduire le moyen de les satisfaire en termes de modalités de politique publique à mettre en œuvre à l'échelle européenne).

Ce projet a été proposé à FFP dans l'objectif mener à bien cette analyse de l'impact des évolutions des réglementations maritimes sur le volume des navires de pêche et donc sur leur jauge, 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.

## Objectifs

✓ Analyser l'impact des évolutions des réglementations maritimes sur le volume des navires de pêche et donc sur leur jauge

## Actions

Face à ces constats, l'UAPF a pensé qu'il était urgent d'initier une réflexion sur la gestion des capacités de pêche qui est de rigueur dans l'Union européenne, en cherchant pour débiter à déjà 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.

## Résultats

L'impact de la limitation de la jauge sur la possibilité technique de réaliser des projets de navires neufs adaptés était jusqu'à présent avancé par nombre d'autorités et de professionnels de la pêche, sans pour autant être précisément quantifié par des faits objectifs permettant d'associer à chaque évolution réglementaire un impact sur les différentiels de volumes qu'il était nécessaire de mettre en œuvre.

L'étude achevée permet aujourd'hui de dresser un premier bilan de l'impact des réglementations et de leur évolution au cours des 25 dernières années sur la jauge des navires de pêche.

Les résultats de l'analyse ne confirment pas que les évolutions normatives sont la principale source des difficultés rencontrées pour renouveler les navires à l'identique ; ils éviteront cependant de s'enfermer dans des arguments qui ne résisteraient pas à l'analyse, lorsqu'il s'agira d'asseoir des propositions de refonte du système d'encadrement des capacités instauré par la PCP, refonte dont la nécessité est bien réelle pour pouvoir construire des navires neufs économiquement efficaces, confortables, et sobres d'un point de vue environnemental ; ces résultats indiquent en effet que les évolutions des réglementations maritimes (OMI, OIT et réglementations dérivées) ont en général eu une influence limitée, même si elle n'est pas toujours négligeable, sur les besoins de jauge, et qu'elles ont par ailleurs eu une influence différenciée selon les classes de longueurs de navires.

JAUGE SKIL FAUT avait eu pour principal objectif de qualifier et de quantifier autant que faire se peut les impacts des évolutions réglementaires maritimes françaises, européennes et internationales (OMI, OIT et réglementations dérivées) imposées aux navires de pêche depuis 25 ans sur leur volume et donc sur leur jauge.

Outre le fait qu'elle ne prend donc pas en compte des réglementations qui n'ont pas encore valeur d'obligation et des évolutions réglementaires probables mais non encore actées, l'analyse réalisée n'avait pas vocation à chiffrer des choix d'entreprises faits dans un objectif de recherche d'une meilleure rentabilité et efficacité des navires, de recherche d'un moindre impact environnemental, ou d'offrir d'un meilleur confort de vie à bord du navire, qui vont au-delà de la contrainte normative actuelle.

En ce sens JAUGE SKIL FAUT ne contredit pas le fait qu'un besoin réel et légitime existe de lever la contrainte de l'encadrement précis des jauges que la PCP rend obligatoire. Si l'étude n'avait pas en tant que telle pour but de formuler pas des recommandations en matière de politique publique de gestion des capacités de pêche de la flotte européenne, elle permet cependant d'écarter probablement déjà « l'argument normatif » pour élaborer des propositions visant à reformer le système européen actuel de gestion de ces capacités ; sachant que son utilité peut sans doute dorénavant être plus facilement mise en doute depuis que l'interdiction des rejets des espèces faisant l'objet de limites de captures (ou de tailles minimum en Méditerranée) a été instaurée et finira bien par s'appliquer complètement un jour.