

VOILE EN PECHÉ

Projet

Le projet VoileEnPêche, soutenu financièrement par France Filière Pêche, s'inscrit dans une double tendance. La volonté de réduire l'impact environnemental de toute activité humaine est maintenant un acquis assez important. Dans la pêche artisanale, cela se traduit en particulier par [...]

Thématique : Innovation, Techniques de pêche ou de cultures marines | **Localisation** : Autre | **Filière** : Pêche

 **Projet : Terminé**

 **Porteurs du projet :** Avel Vor Technologie,

 **Financeurs :** Avel Vor Technologie, France Filière Pêche (FFP),

Contexte

Le projet VoileEnPêche, soutenu financièrement par France Filière Pêche, s'inscrit dans une double tendance.

La volonté de réduire l'impact environnemental de toute activité humaine est maintenant un acquis assez important. Dans la pêche artisanale, cela se traduit en particulier par la réduction de la consommation d'énergie fossile et par la réduction de l'émission de la pollution par des gaz nocifs et à effet de serre. Cette tendance s'est trouvée depuis confortée par la COP21.

La volonté d'améliorer notamment le confort et la sécurité à bord des bateaux de pêche, ce qui passe en particulier par la réduction du roulis qui affecte la plupart des monocoques.

Dans ce contexte, le projet VoileEnPêche se proposait de tester une voile auxiliaire antiroulis. Les tapeculs, qui remplissent à la fois le rôle de voile anti-roulis et d'aide au maintien du cap, étaient largement présents sur les bateaux de pêche français et le restent aujourd'hui encore dans d'autres pays européens. Leur disparition se traduit par une légère augmentation de la consommation des moteurs diesel.

L'ergonomie de l'automatisation a été largement améliorée : une telle voile ne constitue pas une tâche supplémentaire et est très facilement gérable par une personne non formée.

Un autre objectif était aussi de valider et de montrer l'intérêt d'une telle voile dans des conditions réelles de pêche. Du point de vue technique et logiciel, tout est terminé et a été validé à terre. Le bateau choisi, le Phoenix, chalutier malouin de 20,6 mètres, n'attend plus que l'autorisation de Centre de Sécurité des Navires, qui suit favorablement le projet et qui a énoncé un protocole à respecter, protocole qui est en cours de réalisation.

Objectifs

 Tester, valider et démontrer l'intérêt de l'utilisation d'une voile anti-roulis dans les activités de pêche.

Actions

Le déroulement a été un véritable parcours d'obstacle, pas du point de vue technique mais principalement celui des aspects humains.

Le choix du bateau à équiper a été réalisé conjointement par le Comité des Pêches de Saint Malo et Avel Vor technologie, avec des discussions systématiques avec les armements concernés. Le premier armement contacté, au début du projet, a donné son accord pour l'équipement d'un fileyeur, puis l'a retiré au bout d'un an, alors que tout le travail théorique avait été réalisé et que la fabrication concrète du gréement allait commencer.

Un deuxième armement a alors été approché et l'étude a été refaite : au lieu d'un foc à l'arrière, comme sur le premier bateau, le foc était placé à l'avant en fonction de la configuration. Mais l'armateur a fini par vendre le bateau concerné...

Finalement, un troisième armement a accepté l'installation d'un gréement anti-roulis, car son bateau, le Phoenix, "roule" beaucoup et a des redressements très brutaux.

Ces déboires traduisent en fait une sous-estimation importante de la position réelle des pêcheurs par rapport aux voiles. Il y a à la fois un intérêt réel pour une telle expérimentation, mais aussi des préjugés comme une sorte de retour en arrière, la nécessité d'avoir un équipage formé et éventuellement plus nombreux, le fait qu'il n'y ait aujourd'hui aucun bateau avec une voile auxiliaire automatisée... être le premier à introduire une telle innovation peut faire réfléchir.

Du point de vue technique, le projet s'est enrichi sur deux points, la simplification des automatismes et l'ergonomie de l'interface homme-machine. Pour les automatismes, une carte spéciale a été construite et permet des communications selon la norme NMEA 183 entre la passerelle et la voile. Quant à l'interface homme-machine, elle permet à l'utilisateur de faire correspondre à l'aide d'un joystick la position réelle de la voile et sa position préconisée. L'affichage de la position réelle de la voile est une nouveauté.

Résultats

Tous les éléments du gréement sont fabriqués ou achetés : le mât bipode et son enrouleur de foc électrique, le groupe hydraulique qui gère un vérin, le vérin avec son capteur de distance intégré, le système informatique qui doit être installé en passerelle ainsi que la carte de communication entre ce système et le vérin.

L'installation sera effectuée dès que les Affaires Maritimes auront donné leur feu vert, après avis du Centre de Sécurité des Navires. L'architecte du projet travaille avec l'organisme de contrôle pour le respect scrupuleux du protocole demandé par les Affaires Maritimes.

Beaucoup de personnes attendent les résultats concrets de l'expérimentation, résultats qui seront communiqués largement. Comme le Phoenix ne sera pas très disponible, Avel Vor Technologie s'est engagé à mettre son bateau laboratoire Grand Largue, ancien chalutier en bois de 16 mètres muni de trois fous auxiliaires, à la disposition du Comité des pêches de Saint Malo.

Des sorties en mer dans une configuration proche de celle du Phoenix, une communication bien étayée et les commentaires du patron et de l'équipage du Phoenix permettront à la profession de se faire un avis objectif sur les voiles auxiliaires automatisées.