

LA PÊCHE EN FRANCE

Replacer la pêche au cœur d'une
ambition maritime renouvelée

Geoffroy DHELLEMMES

LES NOTES STRATÉGIQUES



Adressées aux acteurs économiques, institutionnels et politiques mais aussi à un public averti, les Notes Stratégiques de l'Institut Choiseul ont vocation à analyser et éclairer les principaux débats économiques, sociaux et politiques sous le prisme des ruptures géopolitiques et géoéconomiques à l'œuvre dans le monde contemporain.

INSTITUT CHOISEUL



LA PÊCHE EN FRANCE

Replacer la pêche au cœur
d'une ambition maritime renouvelée



Geoffroy DHELLEMES

Directeur général de France Pélagique

À propos de l'auteur :

Geoffroy Dhellemmes dirige France Pélagique, une entreprise familiale française spécialisée dans la pêche d'espèces de poissons de haute mer et leader de la pêche aux petits pélagiques en France. Avec l'ensemble des équipes, il s'est fixé pour objectif d'imaginer la société de pêche du XXI^e siècle, à la fois performante et respectueuse de son environnement.

Il a rejoint France Pélagique après un parcours au sein d'Imerys, où il a occupé plusieurs fonctions à responsabilités croissantes dans des pays tels que l'Afrique du Sud, l'Égypte et le Brésil.

Né en 1983, Geoffroy Dhellemmes est un ancien élève de l'École Supérieure des Sciences Commerciales d'Angers (ESSCA) et de l'Université du Missouri-St. Louis (UMSL). Il est un ancien auditeur civil du Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM) (2022-2023).

À propos de France Pélagique :

France Pélagique, fondée en 1988, est une entreprise familiale française spécialisée dans la pêche des espèces de poissons de pleine mer (maquereau, hareng, chinchard et merlan bleu). Filiale du groupe Cornelis Vrolijk, cet armement à la pêche gère depuis son siège parisien deux navires de grande taille immatriculés à Fécamp et Concarneau. L'entreprise, portée par la passion de ses marins pêcheurs, est leader de la pêche pélagique en France avec 25 millions d'euros de chiffre d'affaires.

À terre comme en mer, France Pélagique rassemble une centaine de collaborateurs, de nationalité française pour la plupart. L'innovation technologique s'inscrit au cœur de son ADN, afin de relever le défi de la durabilité des ressources et de ses métiers. L'entreprise est aujourd'hui dirigée par Geoffroy Dhellemmes, représentant de la quatrième génération d'armateurs dans la famille.

CONTEXTE

Un horizon français naturellement maritime

La mer est l'avenir de la Terre, comme espace de communication, de production, de recherche et d'exercice des leviers de puissance. Rappelons que 70 % de la surface du globe est recouverte par les océans et que 60 % de l'humanité vit à moins de cent kilomètres des côtes. Pour la France en particulier, l'horizon est à bien des égards maritime – elle qui est « le seul pays du monde sur lequel le soleil ne se couche jamais ».

Outre un territoire métropolitain ouvert à trois façades (Atlantique, mer du Nord, Méditerranée), le domaine maritime de la France s'étend sur pas moins de 11 millions de kilomètres carrés avec des littoraux présents sur tous les océans. Les Outre-Mer, caractérisés par leur richesse et leur diversité, lui confèrent la deuxième zone économique exclusive au monde et 20 000 kilomètres de côtes.

Cette exposition maritime de la France est un formidable gisement de croissance et d'emplois. Selon les *Données de l'économie maritime française en 2021* de l'Ifremer, l'économie bleue représente 1,5 % du PIB national, soit une valeur ajoutée de 43,3 milliards d'euros. De nombreux secteurs concourent à cette richesse, tourisme en tête suivi des services pétroliers ou gaziers, du transport maritime, de la construction de navires et des produits de la mer.

Espace d'opportunités, la mer est en miroir un enjeu de contrôle. Contrôle à des fins de sécurité d'abord, avec une présence de la puissance publique dont la coordination d'une grande multiplicité d'acteurs est facilitée par le secrétariat général de la mer – lui-même placé sous l'autorité de la Première ministre. Contrôle à des fins de durabilité et de moindre impact environnemental ensuite, à l'heure où s'additionnent réchauffement climatique et acidification des océans.

Un destin maritime jamais totalement assumé et abouti

Ce destin maritime ne se concrétise pas pleinement dans les choix politiques, culturels et d'aménagement de la France. Un rapport sénatorial de février 2022 consacré aux Outre-Mer fait état d'une

« méconnaissance partagée et profondément enracinée ». Les rapporteurs citent l'historien Fernand Braudel, qui évoque deux France – l'une maritime, vivante, souple et l'autre continentale, terrienne, conservatrice. « Et c'est cette seconde France qui a eu régulièrement dans les mains le pouvoir politique. »

La France n'est plus une grande puissance maritime depuis le XIX^e siècle, l'étendue de sa zone économique exclusive ne pouvant combler la faible maritimisation de sa population et de ses dirigeants politico-économiques. L'Académicien de marine Christian Buchet souligne une sinistrose dans notre rapport à la mer. Lorsqu'il interroge ses étudiants et leur demande de citer une bataille navale, reviennent toujours les défaites de Trafalgar et Aboukir plutôt que les victoires du cap Lizard ou de la baie de Chesapeake : « nous avons une très belle histoire maritime, mais c'est comme si nous n'en avions pas conscience ».

Preuve de cette ambivalence, la France s'est dotée en 2017 d'une stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) sur une période de six ans mais son bilan a été jugé « globalement décevant » par le Sénat. Ont été critiquées une déclinaison territoriale restée partielle et une orientation rendue illisible par la multiplication de documents stratégiques (stratégie nationale biodiversité 2030, stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte, etc.). Une nouvelle SNML est en cours d'élaboration pour la période 2023-2029, avec l'espoir d'enfin libérer le plein potentiel maritime de notre pays – à condition de ne pas le restreindre aux seuls sujets de la planification écologique et énergétique – et avec la volonté d'impliquer des publics plus éloignés (scolaires, étudiants, habitants, etc.).

Mais la plus grande déception demeure la faible représentation de la mer dans l'architecture gouvernementale. Après à peine deux années d'existence, le ministère de la mer a été supprimé en mai 2022 consécutivement à la réélection du président Emmanuel Macron. Il s'agit pourtant d'une demande de longue date du secteur, relayée par la députée Annaïg Le Meur dans un rapport d'octobre 2019. Le remplacement de ce ministère de plein exercice par un secrétariat d'État, certes directement rattaché à Matignon, ne saurait traduire l'ambition qu'il nous appartient de porter collectivement. En somme, la France est incontestablement une puissance maritime qui s'ignore, ce que traduit le nomadisme et l'éclatement de sa représentation ministérielle.

La pêche française : une longue histoire mais un déclin

La pêche française, c'est avant tout l'histoire d'une fierté nationale qui s'est construite au fil des siècles. Les cas les plus emblématiques sont ceux des Terre-Neuvas et des « Islandais », ces marins aventuriers qui ont fait les grandes heures de la pêche morutière. Cette histoire, initiée au XVI^e siècle, s'est poursuivie tout le long de cinq siècles d'épopées marines depuis les ports de Bordeaux, Fécamp, Granville ou Saint-Malo jusqu'aux eaux glacées du Canada et de l'Islande. Ils étaient alors les symboles d'un secteur économique important, structurant pour de nombreuses familles et villes côtières, célébrés en héros à leur retour des longues campagnes de pêche.

L'après-seconde guerre mondiale est venu rebattre les cartes de la représentation de la pêche dans l'imaginaire national, avec une perception dégradée du métier de pêcheur. Le premier choc pétrolier de 1973 a ouvert la voie à des tensions récurrentes autour du prix du gasoil, alors que la mondialisation des économies a introduit dans le panier des consommateurs français des produits extra-communautaires à des prix décourageant toute concurrence nationale. Le tout dans un contexte d'attention renforcée à l'égard de la protection de la ressource et d'instauration des plans de sortie de flotte, dans la lignée du plan Mellick de 1991, réduisant progressivement la capacité de pêche des navires français.

Le nombre de pêcheurs a ainsi été divisé par sept depuis la fin de la guerre. Mais, au-delà de toute considération démographique, c'est une mise à distance des pêcheurs vis-à-vis de la société qui est à regretter. L'incendie du palais du Parlement de Bretagne survenu en 1994, lors de la crise d'une partie des marins-pêcheurs bretons, a marqué les esprits et instillé dans l'opinion un sentiment de défiance à l'égard de la profession. D'autres événements se sont succédés, à l'instar de l'encerclement du Rainbow Warrior II (Greenpeace) par une vingtaine de thoniers marseillais en 2006.

Même si certains de nos armements à la pêche exportent à l'international, il en résulte que 70 % des produits de la mer consommés par les Françaises et les Français sont aujourd'hui importés de l'étranger. De sorte qu'une journée de la dépendance au poisson est calculée par l'ONG Aquaculture Stewardship Council (ASC). En 2022,

c'était symboliquement à partir du lundi 2 mai que la France avait épuisé l'équivalent de sa production annuelle et ne consommait plus que des poissons venant hors de ses frontières.

Ce déclassement est indigne d'une nation qui prétend au statut de puissance maritime et qui, plus généralement, cherche les voies d'une meilleure souveraineté et autonomie stratégique dans tous les domaines économiques. Le secteur a plus que jamais besoin d'une vision stratégique, tant la pêche est un outil indispensable à la souveraineté alimentaire et au rayonnement de la France partout où un navire bat son pavillon. La définition d'une approche stratégique et souveraine du maritime doit de nouveau reposer sur une réflexion complète sur la place qu'occupe la pêche et les enjeux de cette réalité. Cette réflexion comporte un enjeu de civilisation et de société puisque, face à la multiplication de critiques portant sur l'existence même d'une certaine pêche, les pêcheurs exténués sont en droit de se demander : peut-on encore se nourrir de poisson ?

CHAPITRE 1

LA PÊCHE FRANÇAISE, À LA CONFLUENCE D'ENJEUX MULTIPLES ET DE NÉCESSAIRES TRANSITIONS

01

1. Un enjeu de société, de culture et de mode de consommation

La pêche est centrale dans notre société, et pourtant nous en méconnaissions collectivement la réalité. La pêche, d'abord, n'est pas uniforme puisque nombreuses sont les techniques utilisées par les marins. Deux grandes familles peuvent être citées, à savoir les engins passifs et les engins actifs. Les premiers sont « dormants », c'est-à-dire qu'ils ne bougent pas et que c'est le mouvement des poissons qui conduit à leur capture. Les seconds, au contraire, sont mobiles. Chaque engin a été développé pour répondre aux enjeux de capture propres à chaque espèce et aux droits de pêche dont dispose la France. Toutes les espèces ne peuvent être capturées par le truchement d'une même technique. Les engins de pêche présentent des caractéristiques différentes, avec systématiquement des avantages et des inconvénients.

Parmi les engins passifs, se trouvent en premier lieu les casiers et les nasses. Ce sont des pièges constitués d'une structure rigide recouverte d'un filet et d'une ouverture (« la goulotte »), déployés sur le fond marin avant d'être remontés à bord. Un appât est inséré à l'intérieur, pour attirer notamment des crustacés comme les homards ou les crabes. La pêche à la palangre, quant à elle, consiste à disposer de longues lignes – posées sur le fond ou flottantes – sur lesquelles sont fixés à intervalles réguliers des hameçons avec appâts pour attirer les espèces ciblées. Pour ce qui est de la pêche à la ligne, elle permet de capturer un seul poisson à la fois avec ce même principe d'hameçon muni d'un appât.

Autre engin passif, le filet maillant est un filet suspendu à la verticale dans l'eau. Il piège le poisson au niveau des ouïes, ne retenant que les plus gros d'entre eux. Le filet maillant peut être « calé » dès lors qu'il est retenu par un ancrage sur le fond, ou « dérivant » dans le cas contraire.

Parmi les engins actifs, nous pouvons citer la drague. Les dragues sont formées de structures rigides qui, tirées sur le fond, permettent de capturer des coquilles Saint-Jacques, des huîtres ou des palourdes. Le chalutage de fond, quant à lui, recourt à un chalut conique tracté par un ou deux bateaux (on parle alors de chalutage « en bœuf ») et capture des espèces de poissons vivant à proximité du fond. Le chalut pélagique procède de la même logique, à la différence qu'il n'entre pas en contact avec les fonds marins et ne cible que les espèces situées au

milieu de la colonne d'eau. La senne, enfin, a pour principe d'encercler un banc de poissons à l'aide de filets rectangulaires ou circulaires qui se referment comme une bourse à partir du fond.

Cette diversité des techniques témoigne de la grande richesse des pratiques de pêche. Elle répond d'abord à des enjeux de zone de pêche, la capture de poissons au-delà des 20 milles marins exigeant des bateaux de composition et de taille adaptées. Les enjeux portent également sur la diversité des espèces ciblées. Il existe des espèces de petits pélagiques, comme le hareng, la sardine, l'anchois et le maquereau, ou bien encore de grands pélagiques comme le thon qui évoluent au milieu de la colonne d'eau et généralement en bancs concentrés. Les espèces démersales, à l'instar de la dorade, du merlu, du merlan ou de la morue, vivent à proximité du fond où elles trouvent leur nourriture. Les espèces benthiques enfin, comme la raie, la sole ou la baudroie, vivent fixées au sol ou rasant le fond.

La capturabilité de chacune de ces espèces est définie par des caractéristiques propres de saisonnalité (de juin à décembre/janvier pour le hareng), de zone et de difficulté de capture (le maquereau par exemple est plus « simple » à capturer que le chinchard). Leur capture est en outre tributaire des possibilités de pêche attribuées individuellement – elles-mêmes dépendantes des droits détenus par la France, des autorisations accordées aux armements et de l'accès aux eaux où se trouve la ressource.

Il nous semble utile de rappeler ces quelques éléments concrets sur ce qu'est la pêche au quotidien. La méconnaissance de cette réalité, et des manières dont la pêche se pratique, contraste avec la place occupée par les produits de la mer en France. En effet, les Français font partie des plus grands consommateurs de l'Union européenne avec une moyenne de 32,56 kilogrammes de produits de la pêche et de l'aquaculture consommés par an, selon l'Observatoire européen des marchés des produits de la pêche et de l'aquaculture (Eumofa, édition 2022) – un chiffre en progrès de 16,7 % sur 20 ans. Seuls le Portugal (57,67), l'Espagne (44,21) et le Danemark (35,17) en consomment davantage. La moyenne européenne est, quant à elle, de 23,28 kilogrammes par an et par habitant seulement (12,81 pour l'Allemagne).

En volume, la France se classe au troisième rang des pays consommateurs de l'Union européenne, derrière l'Espagne et l'Italie.

Ces trois pays représentent près de 80 % du volume et de la valeur totale des produits frais de la pêche et de l'aquaculture consommés dans l'Union européenne. En France, ce volume a augmenté de 4,8 % entre 2020 et 2021 pour atteindre 221 414 tonnes. Un argument phare tire la consommation de produits de la mer vers le haut : celui des bienfaits du poisson en matière de santé, source privilégiée en acides gras oméga-3 comme le confirme l'Anses. Est également louée la très faible empreinte carbone des poissons au regard des autres sources de protéines animales consommées en France.

Seules deux espèces dominent la consommation française – le saumon et le cabillaud, tandis que la consommation est bien plus diversifiée en Espagne et en Italie (saumon, merlu, sardine, cabillaud et dorade en Espagne ; dorade, saumon, espadon, bar et poulpe en Italie). Ceci implique un enjeu de diversification de notre consommation en produits de la mer et donc de redécouvrir certaines espèces délaissées, afin d'installer de nouvelles habitudes d'achat et de limiter la pression sur des ressources sursollicitées.

Toute une filière française dépend de cette consommation d'ensemble. En 2019, la France est le quatrième producteur de produits de la mer de l'Union européenne, derrière l'Espagne, le Danemark et le Royaume-Uni selon FranceAgriMer. Cette capacité de production repose sur une flotte de plus de 7 600 navires – en métropole et dans les Outre-mer – et plus de 13 700 emplois de marins pêcheurs embarqués dont 6 140 dans la petite pêche.

Pour autant, la France importe encore plus des deux tiers des produits de la mer consommés par sa population. Cette situation interroge, à l'heure où les crises multiples (pandémie, guerre en Ukraine, inflation) exigent davantage de résilience et une transition alimentaire marquée par plus de sobriété et de proximité des zones de production. Il est en cela essentiel pour la France de se doter de moyens de production suffisants et répondant aux plus hautes exigences en matière de consommation énergétique.

2. Le défi de la préservation de l'environnement et de la ressource halieutique

Les émissions de gaz à effet de serre d'origine anthropique et le bouleversement climatique induit entraînent un triple effet sur les océans : leur réchauffement, leur acidification et la diminution de leur teneur en oxygène. Ce triple phénomène a été mis en exergue en 2019 par le Giec dans son rapport spécial sur l'océan et la cryosphère, qui établit que ce changement « affecte les organismes marins à de multiples niveaux trophiques, impactant la pêche avec des implications pour la production alimentaire et les communautés humaines ».

Dans les faits, les océans se sont réchauffés de 0,7 °C en moyenne au niveau mondial depuis 1960. La fréquence des vagues de chaleur marines a elle doublé depuis 1982. Une augmentation de leur intensité est également observée. Ce réchauffement a des conséquences sur la quantité d'oxygène disponible dans les océans, alors qu'une température plus élevée limite le brassage vertical de la colonne d'eau, et donc l'approvisionnement en oxygène de ses différentes couches. Cette diminution en oxygène dissous serait de l'ordre de 2 % depuis 1960. En outre, l'acidité des océans a augmenté de 30 % entre 1751 et 2004, sous l'effet de l'absorption par les océans du dioxyde de carbone émis par les activités humaines.

Ces bouleversements perturbent le cycle de vie des poissons. Selon l'Ifremer, cela se traduit par une perte de 5 % de la productivité halieutique à l'échelle mondiale par degré de réchauffement. Cette perte pourrait atteindre 20 % d'ici 2100. Les effets combinés de l'augmentation de la température et de la baisse de l'oxygène dissous entraînent des situations d'hypoxie ou d'anoxie (absence totale d'oxygène) pour la faune marine. Les poissons à forte capacité natatoire peuvent changer de zone, tandis que les espèces fixées ou à faible mobilité – comme les coquillages – ne peuvent échapper à l'épuisement du stock d'oxygène disponible.

Des changements importants sont déjà observés dans la répartition des espèces de poissons, chacune recherchant des conditions (température, oxygène, acidité, etc.) qui leur sont propres. Dans ce contexte, se produit une « tropicalisation » et l'apparition d'espèces d'eaux chaudes sur le littoral méditerranéen (barracudas et balistes). Le rouget barbet et l'anchois ont pour leur part une présence accrue

en Atlantique nord et dans la Manche. Les espèces préférant les eaux froides migrent vers le nord : le merlu et le maquereau sont désormais pêchés autour de l'Islande et en mer de Norvège. Ce changement dans la distribution spatiale des poissons revêt aussi une dimension verticale, avec certains poissons davantage présents dans les eaux profondes qu'auparavant – à l'image de la plie en mer du Nord.

Outre les déplacements induits, les changements conjoints de température, d'oxygène et d'acidité (pH) impliquent des changements physiologiques, avec des répercussions sur la reproduction et la croissance. En effet, les cycles de température synchronisent la ponte d'un grand nombre d'espèces : les variations de chaleur sont ainsi synonymes de décalages, avec des pontes plus précoces observées chez la sole, limitant le taux de survie à la naissance. D'autre part, une diminution des tailles de certaines espèces, comme le hareng et le sprat, a été observée en mer du Nord, en lien avec une baisse des ressources en nourriture (zooplancton). C'est également le cas pour l'anchois et la sardine dans le golfe de Gascogne et en Méditerranée. Les poissons s'épuisent à chercher une nourriture moins abondante et deviennent ainsi de plus en plus petits.

En conséquence, les pêcheurs sont contraints d'adapter leurs techniques et leurs zones de chasse, si tant est que leurs quotas et les accès aux eaux des États tiers le leur permettent – notamment depuis que le Royaume-Uni n'est plus un État membre de l'Union européenne. Certains doivent se rendre vers des eaux plus éloignées, car plus froides et plus profondes, ce qui augmente leur consommation d'énergie et le temps passé en mer. Injustement présentés comme des « fossoyeurs de l'océan », les pêcheurs français sont au contraire extrêmement sensibles au fait climatique et à la préservation de la ressource – ne serait-ce que pour assurer la pérennité de leur métier. Pas de pêche sans poisson : l'ensemble de la profession en a pleinement conscience.

En sus du changement climatique, la pêche d'une fraction de la biomasse à des fins de consommation humaine a naturellement un impact sur « l'état » des stocks de poissons. Non régulée et non réglementée, la pêche peut conduire à la fragilisation de certaines espèces, dont les ressources ne sont pas illimitées. C'est pourquoi une politique commune de la pêche (PCP) a été instituée en 1983 à l'échelle européenne. Ce cadre est le plus intégré de l'Union européenne, davantage encore que la politique agricole commune (PAC).

Cette PCP vise à garantir une gestion durable des ressources, en introduisant un rendement maximal durable d'exploitation (RMD) qui établit la quantité maximale d'individus pouvant être prélevés sans affecter le processus de reproduction d'un stock donné. Pour cela, la Commission européenne s'appuie sur les organes scientifiques que sont le Conseil international pour l'exploitation de la mer (CIEM) et le Comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP). Des totaux admissibles de captures (TAC), définis à l'échelle européenne, sont ensuite déclinés sous la forme de quotas entre chaque État membre – suivant le principe de stabilité relative. Les États répartissent alors leurs quotas nationaux entre leurs différents armements, généralement sur un critère d'antériorité.

Ce système fait de la pêche européenne l'une des plus vertueuses au monde, si ce n'est la plus vertueuse. Le sénateur Alain Cadec estime, dans un rapport parlementaire de décembre 2021, que « l'espace maritime de l'Union européenne est parmi les plus surveillés au monde ». Les quotas ont permis le renouvellement massif de certains stocks qui étaient en situation de surpêche il y a plusieurs années. « 60 % de la ressource est maintenant gérée durablement dans les eaux européennes, contre 15 % il y a vingt ans », précise Alain Cadec. Le retour spectaculaire du thon rouge en Méditerranée et dans l'est de l'Atlantique en est une illustration marquante. Cette situation doit être une source de fierté collective et une invitation à défendre la singularité de notre modèle de pêche, en le faisant rayonner à l'international, alors que la lutte contre les actions de pêche illicites et illégales doit être un engagement de tous les instants.

Il n'y a pas de fatalité et la profession est mobilisée pour déployer une pêche moderne, à la fois performante et respectueuse de son environnement. Le déploiement d'innovations technologiques permet d'aller dans le sens d'une plus grande sélectivité des captures et de limitation des prises accessoires. C'est le cas des *pingers*, un équipement acoustique qui émet des impulsions sonores pour repousser les cétacés hors des zones où ils risquent d'être pris dans un chalut. La conception même des chaluts est revue, en les dotant de trappes d'échappement ou en agrandissant leurs mailles pour ne retenir que les espèces et les tailles ciblées. Aux contrôles, déjà fréquents, doivent s'ajouter des caméras embarquées pour s'assurer que les bateaux de pêche observent strictement l'obligation dite de débarquement, qui a pour but de mettre un terme aux rejets en mer de captures non désirées.

L'accumulation et l'accélération des décisions environnementales, tant européennes que nationales, mettent le secteur de la pêche sous une pression constante. C'est un enjeu d'équilibre à définir entre une situation environnementale à préserver et la reconnaissance d'une souveraineté alimentaire. Il faut pour cela conserver à l'esprit qu'il n'est pas toujours possible de changer de méthodes de pêche en gardant des niveaux de production équivalents. Il n'est par exemple pas évident de considérer que l'on pourrait capturer les mêmes tonnages de cabillaud arctique ou de maquereau en ne pratiquant que la pêche à la palangre, à la ligne ou au filet. D'autant plus que des changements de méthodes peuvent entraîner des impacts environnementaux nouveaux non anticipés.

3. Un contexte défavorable à une filière qui manque d'unité

Si l'accord de commerce et de coopération, signé le 24 décembre 2020, a eu le mérite d'éviter un scénario du « no deal », il fait des pêcheurs français et européens les grands perdants du Brexit. En emportant une trajectoire de réduction de 25 % des quotas européens dans les eaux britanniques à horizon juin 2026, cet accord représente un manque à gagner substantiel pour les professionnels du secteur. Pire, aucune visibilité n'est aujourd'hui donnée au-delà de cette échéance de 2026. Ce flou est délétère pour les pêcheurs et les armateurs, qui ne peuvent sereinement se projeter vers l'avenir et investir.

Plusieurs chiffres relayés par les députés Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont, dans un rapport de juin 2020, permettent de comprendre en quoi ce virage post-Brexit pose problème, alors que les pêcheurs français et européens sont fortement dépendants des eaux britanniques. De fait, le volume de la pêche européenne dans les eaux britanniques est huit fois plus important que l'inverse. Dans le cas spécifique de la France, 171 millions d'euros de chiffre d'affaires et plus de 2 500 emplois sont concernés.

Ainsi, 67 % des navires de la région Hauts-de-France ont travaillé dans les eaux britanniques en 2018. Cette statistique est de 26 % pour la Normandie et de 15 % pour la Bretagne. D'après Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont, « les ports français les plus concernés sont ceux de Boulogne-sur-Mer, Cherbourg, Roscoff et Saint-Malo qui ont débarqué respectivement 44 %, 50 %, 47 % et 25 % de leurs captures en provenance des eaux britanniques en 2018 ». Une situation délicate

pour des territoires déjà marqués par ailleurs par des problématiques de fragilisation du tissu industriel.

La pêche britannique dans les eaux européennes, sans être négligeable, est loin des niveaux de dépendance de la France mentionnés ci-dessus, ce qui complexifie la conduite des négociations à venir pour définir les règles au-delà de 2026. Il s'agit d'un défi de taille, alors que les futures négociations ne pourront pas être croisées avec des secteurs pouvant servir de « monnaie d'échange » autres que celui de la pêche, comme ce fut le cas pour parvenir à l'accord de 2020. Un grand point d'attention doit être porté sur l'équipe de négociation qui sera mise en place du côté de l'Union européenne.

La question de l'octroi des licences par le Royaume-Uni dans ses 6-12 milles a cristallisé toutes les tensions. Le ratio d'obtention de ces licences par les pêcheurs français s'établissait seulement à 80 %, un an après la signature de l'accord. Une intense bataille diplomatique et commerciale a alors agité Paris et Londres. L'annonce, en novembre 2021, d'un plan de sortie de flotte pour les navires qui n'obtiendraient pas leur licence a été perçue comme un aveu de capitulation.

En parallèle, des mécanismes d'accompagnement ont été mis en place, à l'instar de la mission confiée en janvier 2022 à Philippe de Lambert des Granges pour venir au soutien des pêcheurs impactés par le Brexit. Finalement, en octobre 2022, 1 054 des 1 100 licences demandées par les pêcheurs français ont été accordées. Les dizaines de pêcheurs et de navires restés sans licence ne doivent cependant pas être les grands oubliés de ce qui a été présenté comme une victoire diplomatique.

Dans ce cadre, il est urgent de clarifier le positionnement politique de l'Union européenne vis-à-vis des autres États côtiers. Aucun mandat clair n'est pour le moment affiché pour définir les modalités de négociation, y compris dans la formalisation des accords actuels avec les pays tiers (Norvège, Îles Féroé). Il est à craindre que les Britanniques parviennent à imposer leur vision du secteur, comme en témoignent de nombreuses publications récentes sur les plans de gestion « pêche », si l'Union européenne ne prend pas les devants.

Les négociations avec les États côtiers hors Royaume-Uni sont tout aussi difficiles. Jusqu'au Brexit, des clés de répartition permettaient de ventiler entre pays riverains de l'Atlantique nord-est (Union

européenne, Norvège, Îles Féroé, Islande et Groënland) les totaux admissibles de captures portant sur plusieurs espèces. Par exemple, la clé de répartition relative au maquereau, à l'œuvre de 2014 à 2020, n'a pas résisté à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Aucun accord n'a pu alors être trouvé pour établir une nouvelle clé de répartition, la Norvège revendiquant une part plus importante.

Cette situation instable a été aggravée par des décisions unilatérales d'augmentation des possibilités de pêche prises par la Norvège, les Îles Féroé et l'Islande. Ce fut le cas en mai 2021, la Norvège décidant de manière unilatérale d'augmenter de 55 % sa part du stock de maquereau partagé, puis également en 2022 et 2023. Si, en décembre dernier, les pays riverains de l'Atlantique nord-est sont parvenus à un accord relatif à la pêche du maquereau, celui-ci revêt une forme d'hypocrisie : l'Union européenne, la Norvège, le Royaume-Uni, les Îles Féroé, l'Islande et le Groënland ont convenu de fixer le total admissible de captures à un niveau conforme aux recommandations scientifiques du CIEM, mais sans en proposer une répartition entre États.

Cet imbroglio a des impacts sur les armements à la pêche français et européens. D'une part, de telles augmentations unilatérales contribuent à la mise sous pression de la biomasse. En 2021, le TAC conseillé par les scientifiques du CIEM a ainsi été dépassé de 42 % en ce qui concerne le maquereau, en raison de décisions unilatérales prises par certains États côtiers (Norvège, Îles Féroé, Islande). Il peut en résulter la perte de certains labels, tels que la certification MSC (suspendue depuis mars 2019 pour toutes les pêcheries de maquereau de l'Atlantique nord-est), et une baisse mécanique des quotas – soit un manque à gagner net pour les armements concernés. Pour le maquereau, cette baisse a été de 8 % en 2021, 7 % en 2022 et 2 % en 2023. Elle devrait être de 5 % en 2024.

D'autre part, aux yeux de l'opinion publique et de certaines ONG, la dégradation de la ressource sera indûment imputée aux armements qui pourtant respectent strictement les quotas établis sur avis scientifique, contrairement à certains États côtiers qui les outrepassent. Une position ferme de l'Union européenne doit être tenue sur ces différents tableaux (Brexit, États côtiers) au risque de fragiliser lourdement le secteur de la pêche. L'inaction sur ces sujets du commissaire européen à l'environnement, à l'océan et à la pêche, Virginijus Sinkevičius, a été pointée du doigt par Alain Cadec.

Le secteur de la pêche souffre également d'un éclatement à l'échelle nationale. Dans le cadre de la consultation citoyenne « Marin pêcheur : un métier d'avenir ? », 85 % des répondants ont jugé la gouvernance française du secteur inefficace. 91 % d'entre eux la trouvent complexe, voire très complexe.

Cette représentation nationale se compose d'abord de comités des pêches, articulés autour d'un comité national (le CNPMEM), de douze comités régionaux de métropole et d'Outre-mer (CRPME) et de treize comités départementaux ou interdépartementaux (CDPME ou CIDPME). À ceux-ci s'ajoutent des organisations de producteurs (les OP), chargées de répartir les quotas nationaux entre leurs armements adhérents. Il existe quatorze OP, elles-mêmes représentées par deux fédérations (Fedopa et Anop). Ces instances coexistent avec des syndicats, à l'instar du syndicat patronal de l'UAPF qui compte 80 entreprises et 145 navires adhérents. Enfin, France Filière Pêche complète le paysage, en tant qu'association à caractère interprofessionnel créée en 2010 pour organiser sur le long terme la commercialisation des produits de la mer. Sans compter la grande pluralité d'acteurs administratifs et réglementaires qui s'additionnent aux niveaux national et européen.

Cet éclatement est symptomatique de profondes tensions qui traversent le secteur. En effet, une frontière artificielle est dressée entre pêche artisanale et pêche industrielle, les plus grands armements étant perçus comme des concurrents déloyaux à l'égard des plus petits. Ces rivalités doivent absolument être dépassées, afin de faire front commun face à des enjeux qui exigent cette unité. C'est le cas des négociations commerciales mais aussi de la cohabitation des usages, dans un contexte où la mer devient convoitée par de nouveaux acteurs – tels que les opérateurs d'éoliennes offshore. La pêche française tire sa richesse de sa pluralité.

CHAPITRE 2

LA PÊCHE FRANÇAISE MENACÉE DANS SA PÉRENNITÉ ET SA COMPÉTITIVITÉ

02

1. De fortes menaces réglementaires malgré l'expression d'un soutien de la part des responsables politiques

Le plan d'action pour la protection des mammifères marins mis en place par l'État en 2019, complété de mesures supplémentaires en 2022 sur injonction de la Commission européenne, a permis d'initier un travail collectif réunissant administrations, scientifiques, ONG et professionnels de la pêche.

Malgré cela, le secteur de la pêche est l'objet de nombreuses menaces réglementaires, que ce soit au niveau national ou communautaire. À l'échelle de la France, l'exemple le plus marquant et le plus récent est celui d'une décision du Conseil d'État rendue en mars 2023. Saisie par trois associations environnementales, la plus haute juridiction administrative a ordonné au gouvernement de fermer des zones de pêche dans le golfe de Gascogne sur certaines périodes, dans le but de limiter les captures accidentelles de dauphins et de marsouins communs.

Cette décision a suscité la stupeur et l'incompréhension d'un secteur mobilisé depuis plus de cinq ans pour mettre en œuvre des solutions d'évitement et assurer la protection des cétacés. Cela prend notamment la forme de dispositifs de dissuasion acoustique : un *pinger* « répulsif » fixé à la coque des navires ou aux filets, une balise acoustique « informative » sur les filets, ainsi que des réflecteurs acoustiques sur les filets droits pour augmenter leur visibilité. En janvier 2023, dans le golfe de Gascogne, plus de 200 navires devaient s'équiper de l'un de ces dispositifs. En plus des dispositifs d'effarouchement, une centaine de navires devaient également être équipés de caméras pour contrôler les captures.

La décision du Conseil d'État signe une marque de défiance inutile au plus haut niveau à l'égard de toute une profession. Cette exaspération est alors portée par le président du CNPMM, dans une lettre ouverte adressée au président de la République le 21 mars 2023.

Olivier Le Nézet dénonce dans ce courrier une autre menace réglementaire, émanant cette fois-ci de Bruxelles. Il s'agit d'une proposition faite fin février par la Commission européenne d'interdire d'ici 2030 les engins mobiles de fond (dragues comprises) dans les aires marines protégées (AMP), dans le cadre de son plan pour une

pêche résiliente. Une telle interdiction conduirait à la disparition d'un tiers de la flotte et de 4 350 emplois de marins-pêcheurs. En effet, le CNPMEM précise dans un communiqué que « les engins de fond produisent la moitié de la pêche française, soit près de 204 000 tonnes pour une valeur d'environ 500 millions d'euros ».

En conséquence, le CNPMEM a appelé fin mars à deux journées « filière morte », invitant les pêcheurs à laisser leur bateau à quai pour aller manifester. « La coupe est pleine et il nous faut redonner un avenir à tous les acteurs de notre filière car aujourd'hui l'horizon est sombre », indique le CNPMEM.

À cette occasion, la filière a pu compter sur le soutien du Secrétaire d'État en charge de la mer Hervé Berville. Opposé publiquement au plan de la Commission européenne, Hervé Berville a pu obtenir début avril la confirmation que celle-ci n'allait finalement pas interdire le chalutage de fond dans les AMP. Une bonne nouvelle qui n'entame pas la vigilance des professionnels de la pêche.

Ces derniers ont fait sonner la corne de leur navire le 9 mai 2023, pour rappeler que l'accumulation de ces menaces réglementaires est de nature à asphyxier tout un secteur. Un secteur qui peut pourtant être fier des progrès considérables réalisés ces vingt dernières années, puisque près de 100 % des débarquements des stocks gérés par l'Union européenne sont durables. Les émissions de gaz à effet de serre ont d'autre part été réduites de 40 % alors que 28 % de la flotte de pêche a disparu sur la même période.

Dernièrement, un amendement présenté à l'occasion des débats – entre parlementaires européens – relatifs au règlement sur la restauration de la nature prévoyait une interdiction de pêche, pour les navires de plus de 25 mètres, à moins de 12 milles marins des lignes de base. Un autre, rejeté également, visait à interdire le recours au chalutage de fond, aux engins traînants, au dragage et aux engins de fond dans les zones maritimes protégées, les zones faisant l'objet de mesures de restauration et les zones restaurées. L'ensemble de ces dispositions ne dessinent qu'un horizon, celui de la disparition du métier de pêcheur, plutôt que de le concilier avec les plus hauts standards environnementaux actuels.

Si la préservation des écosystèmes marins est indispensable à la durabilité des pêcheries, le regroupement dans un même portefeuille de commissaire européen des sujets « environnement », « océans » et « pêche » ne respecte pas l'équilibre entre les trois piliers du développement durable (environnement, économie, social). En effet, la priorité du mandat de l'actuel commissaire à l'environnement a principalement été la mise en œuvre de la stratégie biodiversité de l'Union européenne à horizon 2030, au détriment de la stratégie « de la ferme à la fourchette ». En témoigne le récent plan d'action intitulé « protéger et restaurer les écosystèmes marins pour une pêche durable résiliente », qui a aussi été l'une des sources de la mobilisation « filière morte » en France et dans d'autres États membres.

Le soutien des pouvoirs publics est donc indispensable face à cette succession de coups portés au secteur de la pêche. Par le passé, l'État s'est montré présent. Ce fut le cas lors de l'explosion des prix du gazole, avec une aide de 20 centimes par litre prolongée jusqu'en décembre 2023. La première annonce du président de la République au dernier Salon de l'agriculture a d'ailleurs porté sur cette aide. Pour rappel, un chalutier d'une vingtaine de mètres consomme près de 10 000 litres de gazole par semaine. Cette dépendance aux prix du gazole se répercute souvent directement sur la paie des marins.

Une autre inquiétude a porté en début d'année sur la réforme des retraites initiée par le gouvernement. Le régime des marins, le plus vieux de France (400 ans), permet un départ à la retraite à 55 ans, en raison de la pénibilité et des spécificités de la profession. Dans un courrier conjoint, Olivier Dussopt et Hervé Berville ont indiqué en février 2023 que « le régime des marins à travers l'Enim ne serait pas impacté par la réforme », même si un rapport de la Cour des comptes s'est depuis inquiété de sa pérennité en l'état.

Ces éléments de réassurance sont essentiels à l'égard d'un secteur qui se sent fréquemment et injustement pointé du doigt. Mais ils doivent être complétés d'une communication active de nature à redonner au métier de marin-pêcheur tout son sens et lui garantir un avenir, alors que se multiplient les vents contraires.

2. Une pression devenue insoutenable de la part d'ONG qui se trompent de combat

La pression de certaines ONG environnementales à l'encontre du secteur de la pêche n'est pas nouvelle. L'une de leurs premières victoires, consécutive à l'action de terrain de Greenpeace, remonte à l'interdiction des filets maillants dérivants au début des années 2000. L'ONG déplorait à l'échelon mondial la mort « d'un million de dauphins, requins, cachalots et autres espèces » du fait de cette technique. Depuis cette date, les militants écologistes sont devenus – au même titre que les politiques, les scientifiques et les pêcheurs – des acteurs incontournables des négociations sur la pêche.

De multiples combats ont alors été menés, conduisant à l'interdiction du chalutage profond au-dessous de 800 mètres en 2016, à celle de la pêche électrique à compter du 1^{er} juillet 2021 et aux réflexions en cours sur la senne démersale. Cette dernière consiste en un déploiement en mer d'un filet en entonnoir de plusieurs centaines de mètres. Elle est jugée « ultra-efficace » et engendre des conflits de cohabitation, dans un contexte où d'autres engins de pêche connaissent des difficultés structurelles. De surcroît, il lui est reproché de causer des dégâts sur les fonds marins et d'entraîner la capture de poissons non ciblés. Un temps dans le viseur de Bruxelles, un trilogue s'est finalement conclu, en septembre 2022, par le rejet d'un amendement de l'eurodéputée Caroline Roose qui cherchait à l'interdire dans la Manche.

D'autres combats visent notamment le chalutage de fond et les chalutiers de grande taille (embarquant à leur bord une usine de surgélation). Face à un activisme soutenu sur les réseaux sociaux et au recours à des techniques de lobbying avancées par ces ONG, la crainte est d'en venir à une logique jusqu'au-boutiste dont la vraie vocation serait la disparition pure et simple du métier de pêcheur. Le président du CNPMEM le regrette : « je constate que nous sommes entrés dans une nouvelle société, celle du gouvernement des ONG et des associations de défense de l'environnement radicalisées ».

La radicalisation des discours est visible, à l'heure où seules les actions « coup de poing » permettent d'émerger dans le débat public. Engagée de longue date dans la défense des cétacés, l'association Sea Shepherd France est entrée en dissidence et prend ses distances avec son propre réseau Sea Shepherd Global depuis le début de l'année. La présidente

de Sea Shepherd France, Lamya Essemlali, regrette que la branche américaine « [ait] voulu changer le curseur et faire des partenariats avec les gouvernements une priorité ». Tirillée au niveau mondial entre pragmatisme et radicalisme, Sea Shepherd est appelée à emprunter cette seconde voie dans le cas de la France.

Autre ONG particulièrement active sur ces sujets, Bloom a lancé en mars 2023 son opération « Trawl Watch ». Celle-ci vise à « traquer » les chalutiers de grande taille sur le modèle du compte « L'avion de Bernard », quand bien même leur position est déjà accessible grâce à des outils comme Vessel Finder. Ces navires sont présentés comme des « engins destructeurs », qui « pillent les eaux françaises ». Cette « criminalisation » de la pêche dite industrielle n'est pas acceptable et jette l'opprobre sur des milliers de professionnels – en France et en Europe – passionnés et fiers de leur métier. Sans être convaincus par le dispositif, certains navires installent des caméras à leur bord dans une logique de transparence face à la virulence des attaques qui leur sont adressées.

En creux, c'est notre rapport à la consommation même de ressources halieutiques qui est questionné par ces ONG. Le 4 juin 2023, sur le plateau d'Arte, la fondatrice de Bloom, Claire Nouvian, l'énonce : « nous sommes dans des niveaux de consommation qui ne sont pas durables – on doit réduire notre consommation de protéines animales ».

Ces ONG s'appuient sur des mécanismes de communication performants, eux-mêmes relayés par des influenceurs de premier plan. Les chalutiers-usines sont ainsi décrits comme des « monstres des mers » dans une chronique diffusée sur France Inter en décembre 2022, à une heure de grande écoute. En réponse, la communauté « pêche » peine à structurer sa communication, ne serait-ce qu'en raison de ses divisions internes. La frustration accumulée s'exprime parfois de façon entièrement condamnable, en témoigne la trentaine de pêcheurs du Guilvinec qui se sont rendus au domicile de Lamya Essemlali.

Au mieux, reste aux armements à la pêche le levier de la transparence. Cela passe par l'embarquement de journalistes pour rendre compte de la réalité de leurs activités, sans enjolivement ni sensationnalisme à charge. Cette réalité n'est bien sûr pas exempte de reproches – la pêche demeure une action de capture du vivant – mais ne mérite pas pour autant d'être caricaturée. Les armements à la pêche peuvent

également être amenés à diffuser du contenu pédagogique, sous forme de vidéos ou de fiches thématiques, mais dont l'audience est limitée. Le combat des ONG n'est peut-être pas mené de façon appropriée, de nombreux marins-pêcheurs et armateurs ayant à cœur d'être dans une logique d'amélioration permanente et de dialogue. Une politique de main tendue, dans un sens comme dans l'autre, serait la bienvenue.

La conviction des professionnels du secteur est que, malgré ces attaques répétées de la part d'associations, l'opinion publique est globalement favorable aux pêcheurs. Ils jouent un rôle structurant pour de nombreuses économies littorales, dans des logiques souvent de transmission intergénérationnelle. Un rapport d'Ipsos, réalisé en 2012, mettait en exergue l'attachement des Français au monde de la pêche : 89 % en avait une image positive. Il serait utile de disposer de données actualisées pour rendre compte de l'évolution de cet attachement.

Toujours est-il que les attaques successives obèrent la capacité du secteur à attirer les jeunes talents. Il ne s'agit évidemment pas de l'unique raison, mais les positions fermes des ONG contribuent à détourner les plus jeunes de nos chalutiers. Ceci malgré des niveaux de rémunération élevés, souvent méconnus (58 % des Français pensent qu'un marin-pêcheur gagne un salaire inférieur ou égal au SMIC d'après un sondage 2019 de France Filière Pêche). Le grand défi de la pêche du XXI^e siècle sera de faire émerger cette nouvelle génération de pêcheurs, soucieux de l'impact environnemental de leur métier et capables d'agir pour le rendre plus moderne et attractif. Les temps forts de communication, dans la lignée de l'opération #EntrepreneursDuVivant issue du plan de relance ou de la campagne « Jetez-vous à l'eau » portée par France Filière Pêche, sont indispensables pour faire connaître la réalité de la mer et de ses métiers.

La pêche reste un secteur de production primaire, doté d'une politique commune plus intégrée encore que la politique agricole. Ces deux secteurs contribuent à la souveraineté alimentaire de l'Union européenne, la crise sanitaire de la Covid-19 et le conflit russo-ukrainien l'ayant particulièrement mis en exergue. Les besoins en termes de politiques sociale et économique du secteur de la pêche ne peuvent donc être occultés pour se concentrer exclusivement sur son volet environnemental.

3. Une infrastructure portuaire sous-investie et une flotte vieillissante

L'un des premiers obstacles au plein déploiement de la pêche française ne se situe pas en mer mais à terre. D'après les données de l'Eumofa en 2021, la France compte 35 criées gérant les débarquements dans une soixantaine de ports. Les criées n'ont pas de fonctionnement centralisé, contrairement à d'autres pays, ce qui gagnerait à être amélioré. Trois des ports français concentrent 20 à 25 % du total des premières ventes en volume et en valeur, à savoir Lorient (62 millions d'euros), Le Guilvinec (61 millions d'euros) et Boulogne-sur-Mer (57 millions d'euros). En volume, Boulogne-sur-Mer (23 000 tonnes) devance Lorient (16 000) et Le Guilvinec (14 000).

Les ports de pêche français sont de taille bien inférieure à ceux de certains voisins européens, notamment espagnols et néerlandais. En Espagne, les ports de Vigo, de La Corogne et de Burela enregistrent respectivement 49 000, 34 000 et 25 000 tonnes pour une valeur de 178, 88 et 89 millions d'euros – bien au-delà des trois champions français. La comparaison est sensiblement la même avec les trois principales places de pêche néerlandaises. IJmuiden, Scheveningen et Urk comptabilisent chacun 84 000, 45 000 et 11 000 tonnes vendues en criée pour une valeur de 99, 56 et 44 millions d'euros. Les raisons géographiques, et notamment l'émiettement du littoral français, ne peuvent pas tout expliquer.

Le fait est que les ports de pêche français sont inadaptés à certaines pratiques de pêche. Les efforts d'investissement consentis par nombre d'entre eux sont encore insuffisants pour concurrencer certaines autres places portuaires européennes. Les navires de pêche de grande taille peuvent être contraints de débarquer ailleurs qu'en France, en raison d'infrastructures sous-dimensionnées, de l'absence des entrepôts frigorifiques suffisants et de connexion avec certaines routes commerciales d'envergure (comme c'est le cas à Rotterdam ou à Anvers). Les ports français ont beaucoup perdu en maintenance et en entreprises spécialisées, ce qui rend difficile la construction de bateaux de plus de 24 mètres sur le territoire national.

En outre, il coûte moins cher de débarquer en Écosse ou en Irlande et d'acheminer les captures par camion en France, pour des raisons de prix de carburant. Ceci encourage les armateurs à stationner leurs

bateaux en base avancée (par exemple au Danemark), quitte à y transporter leurs équipages en bus.

Le caractère stratégique des ports de pêche doit être réaffirmé à l'échelle nationale, afin de sécuriser certains circuits d'approvisionnement dans un contexte post-Covid et de résurgence de la guerre en Europe. Cette dimension « pêche » doit pouvoir être pleinement intégrée dans la stratégie nationale portuaire (SNP) qui fixe les ambitions de la France sur la période 2025-2050.

En mer, se pose également la question du vieillissement de la flotte. Ce sujet est ancien, puisque Daniel Fasquelle publiait dès 2011 en tant que député un rapport nommé « De l'urgence de renouveler les navires pour sauver la pêche française ». Selon l'Iframer, l'âge moyen des navires métropolitains aurait évolué de 16 ans en 1985 à 30 ans en 2019. Lors de la publication du rapport de Daniel Fasquelle, cet âge moyen était alors de 25 ans. Il est aujourd'hui de 31 ans. La situation serait plus marquée en Méditerranée (33 ans) que sur les façades de l'ouest du pays (27 ans). Dans les Outre-Mer, cette moyenne d'âge est de 20 ans.

Les conséquences de ce vieillissement sont multiples. La première est l'aggravation des risques d'accident, pour un secteur dont le taux d'accident du travail à suite létale est très élevé (7,24 pour 10 000 marins-pêcheurs en 2019, contre 0,37 pour l'ensemble des secteurs d'activités en France, selon le bilan établi par le ministère de la mer). Les accidents mortels sont, par exemple, cinq fois plus fréquents que dans le secteur du BTP. Au-delà des accidents en tant que tels, ce sont les conditions de travail et le confort à bord que ce vieillissement dégrade, ce qui devient un enjeu majeur d'attractivité pour les futurs marins.

Une autre conséquence est économique. Ces navires ont été conçus à l'ère de l'énergie peu chère et sont très consommateurs en gazole, ce qui représente un poste de dépense critique – encore plus en cas de forte volatilité des prix du carburant. De même, ils s'accompagnent de coûts de maintenance élevés, notamment pour les mettre en conformité avec les nouvelles réglementations et normes adoptées au fil des années.

CHAPITRE 3

TROIS DÉFIS ET DES PROPOSITIONS POUR FAIRE ADVENIR UNE PÊCHE CONQUÉRANTE ET DURABLE, SOCLE DE SOUVERAINETÉ POUR LA FRANCE

03

1. Œuvrer à l'unité de la filière et à son rayonnement

La plus grande faiblesse de la pêche française réside dans sa désunion. Cette fragilité doit être résorbée si le secteur aspire à peser dans la compétition européenne et internationale. L'opposition entre pêche industrielle et pêche artisanale est représentative de ces tensions, entre autres facteurs de division. Elles doivent être dépassées, pour œuvrer collectivement à l'émergence d'une pêche à la hauteur des enjeux du XXI^e siècle. Cette opposition procède d'une schizophrénie française, avec d'un côté la promotion d'une réindustrialisation du pays, et de l'autre la conviction que « Small is Beautiful ».

En septembre 2020, le baptême du Scombrus – navire de 80 mètres de long doté d'une usine à son bord – a été marqué par de vives protestations émanant notamment des associations Pleine Mer et Bloom. Celles-ci ont organisé à cette occasion les « Funérailles de la pêche artisanale ». Cette séquence est symbolique de deux mondes qui ne communiquent plus, alors qu'ils sont chacun constitutifs de la diversité de la flotte de pêche française. L'entrée de tels nouveaux navires dans la flotte française, à la pointe des dernières technologies et construits sans subvention publique, devrait au contraire être encouragée au regard des investissements massifs qu'ils représentent (jusqu'à plusieurs dizaines de millions d'euros).

Ce caractère polyvalent de la pêche française est d'ailleurs loué par la députée Annaïg Le Meur, qui y voit une richesse à préserver. Selon elle, « la spécificité de la flottille française est d'allier pêche artisanale et pêche hauturière, petits métiers et grande pêche, fileyeur-caseyeur de douze mètres et chalutier surgélateur de 80 mètres ».

Ces deux modèles répondent à des attentes et à des problématiques qui leur sont propres. La pêche artisanale est essentielle à la vie des littoraux français, en plus de s'inscrire dans une logique de circuit court qui refaçonne pour le mieux nos habitudes de consommation. Elle permet de proposer des produits de grande qualité, disponibles sur les étals de nos marchés ou à la carte de nos meilleurs restaurants.

La pêche industrielle, pour sa part, a la capacité de développer des modèles économiques pour des espèces à moindre valeur ajoutée telles que les petits pélagiques. Son fonctionnement, fondé sur le volume, peut être durable dès lors que la biomasse est suffisamment

dense pour y effectuer des prélèvements. Elle permet également à la pêche française d'exister hors du territoire, en commercialisant des espèces non prisées par les consommateurs nationaux. On peut citer l'exemple du chinchard, méconnu en France et très apprécié au Portugal. Il en va de même pour le merlan bleu, non commercialisé en France mais grandement apprécié en Afrique de l'Ouest pour son apport nutritionnel. C'est un moyen de contribuer positivement à la balance commerciale du pays, qui a atteint un déficit record de 164 milliards d'euros en 2022, en complément des exportations réalisées par la pêche artisanale (exemple des céphalopodes vers les marchés du sud ou du lieu noir vers l'Allemagne).

La pêche française du XXI^e siècle doit pouvoir marcher sur ses deux jambes, en misant sur les avantages de l'une comme de l'autre. Pour cela, des synergies doivent être pensées.

Elles sont en tout cas possibles : illustration nous est donnée par la Scapak, un armement à la pêche lorienais fruit d'une association entre la Scapêche et l'Armement de la pêche artisanale de Keroman (Apak). D'autres collaborations peuvent être imaginées en partenariat avec les lycées maritimes, par le truchement de stages obligatoires à effectuer à la fois en milieu artisanal et industriel pour les futurs marins-pêcheurs. Il est à noter que la différence entre pêches industrielle et artisanale est parfois ténue. Elle tient juridiquement au fait que l'armateur soit embarqué et n'est pas liée à la taille du navire. L'Apak est ainsi un armement coopératif assimilé à une pêche artisanale, alors qu'il exerce le même métier que les 24 mètres de la Scapêche. L'absence d'une définition partagée est source de confusion, par exemple entre pêche artisanale et pêche côtière. Le schéma « un patron-pêcheur, un bateau » reste une vision singulièrement française de ce qu'est la pêche artisanale.

Une structure de réconciliation doit être mise en place, sous l'égide du Secrétariat d'État en charge de la mer ou du CNPMM, pour rapprocher l'ensemble des acteurs et faire front uni face aux multiples difficultés. Il est nécessaire de pouvoir se retrouver sur des projets structurants, tels que la mise en place de labels garants d'une pêche durable et responsable (exemple de l'écolabel « pêche durable »).

De vrais atouts sont à faire valoir par la filière, et elle doit s'y employer de façon solidaire. La pêche française dispose de nombreux arguments

qui s’ancrent dans les grands enjeux actuels et futurs. C’est le cas de la faible empreinte carbone nécessaire pour produire une tonne de poisson, en comparaison d’un steak de bœuf, ainsi que la préservation d’un réel ascenseur social au sein des bateaux – avec des métiers « passion » à l’heure où la question du sens est omniprésente. Ce sont des sujets de communication et de pédagogie qui doivent être traités d’une voix unique et forte, en mettant l’accent sur la formation et l’attractivité.

2. Moderniser la flotte française pour répondre aux besoins de transformation du secteur, au service d’une pêche durable

Le secteur de la pêche fait partie de la solution pour atténuer les effets du changement climatique, en fournissant l’une des protéines animales les plus saines tout en ayant une empreinte carbone des plus faibles. C’est pourquoi, il s’agit d’un secteur stratégique à défendre et à moderniser.

La modernisation de la flotte est une nécessité au regard de son vieillissement avancé. Celle-ci exige une mobilisation de tous les acteurs de la filière, avec la possible mise en place d’un guichet unique à destination des armateurs. Cette modernisation doit être l’occasion d’opérer la transition énergétique des navires de pêche, dans la lignée de la feuille de route de la décarbonation de la filière maritime présentée, en janvier 2023, sous le double pilotage de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l’aquaculture (DGAMPA) et du Cluster maritime français (CMF).

Cette ambition est aussi portée directement par Hervé Berville, au travers des Jeudis de l’innovation maritime lancés en février 2023. Cet espace d’échanges est indispensable pour relever un triple défi : le défi environnemental de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le défi technologique d’intégration d’énergies alternatives et le défi industriel de la mise à l’échelle.

Il n’y a en réalité pas de solution unique. Le gaz naturel liquéfié (GNL) est une option idéale à court terme, mais la demande galopante devrait à terme occasionner des tensions sur le marché et des risques d’approvisionnement. Il est peu probable que celui-ci reste aussi peu cher à horizon de cinq ans. L’hydrogène et l’ammoniac offrent des perspectives intéressantes, mais leurs normes de sécurité et leur coût posent aujourd’hui question. Il importe pour les armateurs de regarder

les dynamiques portuaires afin de faire les bons choix. L'hydrogène peut être une solution viable s'il est produit à proximité du port d'attache, son transport faisant exploser son coût. Son faible pouvoir calorifique et le volume qu'il nécessite pour être stocké constituent autant d'obstacles supplémentaires sur lesquels travailler. Le méthanol et le biométhanol sont aussi des options à considérer.

Une décarbonisation complète du secteur nécessitera des sources d'énergie à zéro émission, la modernisation des navires, l'amélioration de la conception et de la composition des engins de pêche ainsi que l'analyse des compromis en matière de consommation d'énergie par unité de débarquement. Cela implique un calendrier réaliste dans lequel les développements technologiques, logistiques et législatifs vont de pair. La transition énergétique est un défi non seulement d'un point de vue technologique, mais aussi d'un point de vue financier. Il est essentiel de disposer d'un soutien institutionnel et d'un financement ciblé pour atteindre ces objectifs.

Un simple changement de moteur n'est ni suffisant ni réalisable sur des navires aussi vieux que ceux de la flotte française. La mise en place d'un plan de renouvellement de la flotte de l'Union européenne est nécessaire, pour permettre d'achever la transition vers une pêche durable. Jusqu'à ce que de nouvelles technologies de propulsion soient commercialement disponibles et que le cadre législatif permette leur installation et leur utilisation, l'Union européenne ne devrait pas introduire de taxes sur le carburant utilisé pour les opérations de pêche.

Dans une même logique, un patron de pêche revendeur est taxé à 30 % sur la plus-value et laisse son repreneur « se débrouiller » avec son outil de travail. Cette fiscalité pourrait évoluer, en fléchissant cette taxe vers le repreneur pour qu'il modernise le navire nouvellement acquis – sous réserve, par exemple, que le vendeur accompagne le repreneur pendant cinq ans. Un tel dispositif concourrait à la modernisation de la flotte, tout en installant un système de compagnonnage qui fait défaut dans la filière.

Des freins réglementaires sont à lever. L'encadrement par la capacité (volume du navire – ou jauge – et sa puissance) est à revoir. Il s'agit d'une disposition de la PCP qui date de 1992, à l'époque pertinente mais qui empêche aujourd'hui le remplacement d'un navire par un autre qui dépasserait cette jauge brute et sa puissance motrice, dans le but de limiter l'effort de pêche.

Alors que la majorité des stocks exploités en Atlantique nord-est sont encadrés par des quotas et des mesures techniques, cette règle pose problème pour trois raisons. D'abord, elle sous-entend que la capacité de capture d'un navire est liée à sa taille, ce qui n'est pas pertinent lorsque celui-ci ne cible que des espèces sous quotas, ces quotas limitant strictement la quantité que peut pêcher un navire – peu importe sa taille.

Ensuite, la jauge brute empêche les armateurs de mettre à disposition de leurs équipages des navires plus spacieux pour améliorer leur confort et leur sécurité, sans avoir à puiser dans les espaces de travail ou de stockage du poisson. Il s'agit en ce sens d'une règle anti-sociale, qui obère également la féminisation du secteur. En effet, la présence de femmes à bord suppose de pouvoir offrir aux équipages des cabines, des douches et des toilettes séparées, ce qui nécessite évidemment de l'espace. C'est aussi un facteur limitant pour l'accueil de stagiaires ou d'observateurs en mer.

Enfin, la règle de la jauge brute est un frein à l'adoption de modes de propulsion plus économes mais qui occupent davantage d'espace, le stockage de GNL étant plus volumineux que celui du gazole, de même que l'hydrogène.

Une alternative pertinente pourrait être de considérer une jauge nette qui ne renverrait qu'aux espaces relatifs à l'effort de pêche, en distinguant une jauge « pêchante » des espaces utilisés uniquement pour le confort et la sécurité des équipages. D'autres indicateurs de ce type sont déjà utilisés par des États non-membres de l'Union européenne. Ils devraient pouvoir servir d'inspiration, afin de moderniser nos navires plutôt que de les détruire à force de plans de sortie de flotte. Chaque destruction de navire, non remplacé, est une « hypothèque sur l'avenir » selon les termes d'Alain Cadec.

Plus radicalement, il peut être proposé l'abandon de tout mécanisme précis d'encadrement de la jauge et de la puissance – qui n'existe que dans l'Union européenne. La mise en œuvre complète de l'obligation de débarquement doit conduire à s'interroger sur la pertinence du maintien d'un garde-fou destiné à empêcher le déploiement d'efforts de pêche excessifs. Pour les espèces qui ne sont pas sous quotas, des mécanismes sont à trouver.

3. Assurer des conditions réglementaires et fiscales favorables au développement de la pêche française

La pêche est un secteur singulier, mais ses professionnels ne doivent pas être les perdants de dispositions réglementaires ou fiscales qui ne leur seraient pas favorables. Au niveau national, un alignement des régimes fiscaux entre les navires de commerce sous pavillon RIF (Registre international français) et les navires de pêche est nécessaire pour capter les talents de demain.

En effet, les marins embarqués sur des navires de commerce bénéficient d'une défiscalisation à hauteur de 100 % de l'impôt sur le revenu. Pour les marins-pêcheurs, cette exonération est de 60 % au-delà d'une rémunération de référence pour la pêche au large ou la grande pêche et de 40 % pour les autres. Cette réalité constitue une concurrence déloyale, à laquelle s'ajoute des rythmes de travail plus attractifs pour les navires de commerce (six mois en mer, six mois à terre).

Les avantages du RIF vont au-delà de l'impôt sur le revenu des marins. Le système de catégorisation est favorable aux marins au commerce, ce qui leur permet de « cotiser » davantage pour leur retraite. En outre, il existe dans le cadre du RIF une exonération totale des cotisations sociales et une fiscalité avantageuse pour les entreprises qui réalisent des bénéfices – celles-ci sont imposées selon une taxe au tonnage et non selon l'impôt sur les sociétés. Fondamentalement, ce sont les lignes directrices sur les aides d'État européennes qui interdisent à la pêche non pas d'être immatriculée au RIF, mais de bénéficier de ses principaux avantages.

Une harmonisation est aussi indispensable à l'échelle internationale. La concurrence déloyale subie par les coquillards normands vis-à-vis de leurs homologues britanniques l'illustre. Les professionnels français sont limités à des dates et à des heures bien précises pour pratiquer leur activité, dans un souci de préservation de cet « or blanc » du territoire. Les professionnels britanniques, de leur côté, peuvent pêcher avec moins de limitations.

Cette situation suscite la colère du président du comité régional des pêches de Normandie, qui regrette « un pillage organisé avec la complaisance et l'inertie de la Commission européenne, mais aussi de la France qui ne fait strictement rien pour arrêter cela ». La coquille

Saint-Jacques est pourtant une activité structurante, bien au-delà des seules côtes normandes. Dans les Côtes-d'Armor, elle fait vivre 225 bateaux et 470 emplois embarqués, pour un total de 12,5 millions d'euros de chiffre d'affaires généré dans les criées.

Enfin, une forme de pluri-annualité des quotas doit absolument être consacrée (au travers de plans de gestion à cinq ans), afin d'éviter des variations qui peuvent d'être de l'ordre de - 10, - 20 voire - 40 % d'une année à l'autre. Une baisse de quotas est autant de chiffre d'affaires en moins pour un armement à la pêche. Aucun autre secteur économique n'est autant dépendant de décisions réglementaires prises annuellement sur des avis scientifiques, avec des conséquences sociales parfois désastreuses. À ce jour, 35 espèces sont placées sous quotas dans les zones gérées par la Commission européenne.

Il ne s'agit pas de remettre en cause le système de quotas, qui a démontré toutes ses qualités pour préserver la biomasse. L'enjeu est d'apporter un supplément de visibilité aux armements à la pêche, pour pouvoir guider leurs stratégies d'investissements qui se comptent en centaines de milliers, voire millions d'euros. Le Marie-Lou, un chalutier lorientais de 21,90 mètres de long construit aux Pays-Bas et livré en 2019, a par exemple coûté 3,5 millions d'euros d'après Ouest France. Le coût du nouveau navire de campagne scientifique de l'Ifremer, long de 40 mètres, est de 30 millions d'euros. Ces montants d'investissement ne cessent d'augmenter depuis plus de vingt ans, au détriment des équilibres économiques des armements.

Cette préoccupation est prise en compte par la Commission européenne, qui a annoncé en juin 2023 prévoir certains quotas de pêche pluriannuels pour 2024. Mais cette pluri-annualité ne concernerait que les stocks de poissons relevant uniquement de l'Union européenne. Ce premier pas doit être prolongé pour, *in fine*, concerner également les poissons présents dans des eaux partagées.

CONCLUSION

La pêche concentre aujourd'hui les critiques et devient une nouvelle déclinaison du « agri-bashing ». Tout doit être mis en œuvre pour inverser cette tendance et faire du renouveau de la pêche la pointe avancée d'une ambition maritime française renouvelée et de la souveraineté alimentaire du pays. C'est à l'ensemble de la filière, du fileyeur de douze mètres aux plus grands navires hauturiers, en passant par le mareyeur, la poissonnerie et la grande distribution, qu'incombe la responsabilité d'imaginer la pêche du XXI^e siècle, à la fois compétitive et respectueuse de la ressource. L'un ne va pas sans l'autre. Il en va de la pérennité de notre métier, le même que nous pratiquons tous : celui de marin-pêcheur.

Pour y parvenir, trois propositions doivent être portées collectivement :

- › Simplifier drastiquement le millefeuille administratif de la filière et rassembler ses acteurs qui se caractérisent aujourd'hui par leur éclatement. Elle gagnerait à se structurer à l'image de ce qui existe pour la filière agricole. Les métiers d'agriculteur et de pêcheur ont de nombreux points communs, à commencer par une préoccupation partagée de la ressource dont ils dépendent.
- › Moderniser une flotte vieillissante. Des incitations financières sont indispensables en ce sens, de même qu'un assouplissement des mécanismes d'encadrement par la capacité (jauge et puissance).
- › Harmoniser le cadre fiscal et réglementaire propre à la pêche. La création d'un « RIF pêche » éviterait des situations de concurrence déloyale avec d'autres pans du secteur maritime, qui grèvent la capacité des armements à la pêche à attirer les talents nécessaires à leur développement et à assurer la pérennité de leur modèle financier.

Au cœur de ces problématiques se trouve celle de la formation. Le secteur n'a aucun avenir si elle n'est pas capable de transmettre le goût pour les métiers magnifiques qui le composent. Le fonctionnement des lycées maritimes doit être repensé, pour susciter un maximum de synergies les uns avec les autres. La majorité d'entre eux travaillent encore sur du diesel, alors que les besoins de demain portent sur le diesel-électrique, l'hybridation partielle ou encore le GNL : il est vital de combler cette distance entre les compétences acquises pendant la formation et la réalité du secteur.

C'est en réussissant ces transformations que la pêche restera et redeviendra un vecteur de la souveraineté maritime nationale, en s'inscrivant pleinement dans les objectifs de l'économie bleue portés par le gouvernement. Une mission gouvernementale a récemment été menée par le député Yannick Chenevard sur le concept de flotte stratégique : la pêche non mentionnée y aurait pourtant toute sa place, en tant qu'instrument privilégié de souveraineté et de résilience par temps de tempête.

TABLE DES MATIÈRES

Contexte	7
<i>Chapitre 1 : La pêche française, à la confluence d'enjeux multiples et de nécessaires transitions</i>	11
1. Un enjeu de société, de culture et de mode de consommation	12
2. Le défi de la préservation de l'environnement et de la ressource halieutique	15
3. Un contexte défavorable à une filière qui manque d'unité	18
<i>Chapitre 2 : La pêche française menacée dans sa pérennité et sa compétitivité</i>	23
1. De fortes menaces réglementaires malgré l'expression d'un soutien de la part des responsables politiques	24
2. Une pression devenue insoutenable de la part d'ONG qui se trompent de combat	27
3. Une infrastructure portuaire sous-investie et une flotte vieillissante	30
<i>Chapitre 3 : Trois défis et des propositions pour faire advenir une pêche conquérante et durable, socle de souveraineté pour la France</i>	33
1. Œuvrer à l'unité de la filière et à son rayonnement	34
2. Moderniser la flotte française pour répondre aux besoins de transformation du secteur, au service d'une pêche durable	36
3. Assurer des conditions réglementaires et fiscales favorables au développement de la pêche française	39
Conclusion	41

NOTES STRATÉGIQUES DE L'INSTITUT CHOISEUL

Nouvelle série

Le secteur privé et l'accueil collectif des jeunes enfants

Jean Spiri

IA : et si on se mettait au travail ? L'exemple du retail

Briac Piriou

Pour des entreprises françaises leaders de l'économie circulaire

Collectif

Arabie saoudite 2.0

Opportunités pour les entreprises françaises

Anne Gadel

Cap sur un leadership inclusif

Collectif

Au cœur du bien-vieillir.

Sensibiliser, dépister, prioriser face à l'urgence cardiovasculaire

Paul Gadel

Cap sur un leadership responsable

Collectif

Du télétravail à l'open travail.

Vers une organisation flexible et hybride

Christophe Harrigan

Préserver notre industrie de défense

François Mattens

Faire de la France une Solar Nation

Pascal Lorot

Repenser la souveraineté.

Briser la tragédie des horizons

Lorraine Tournyol du Clos

Quels leaders pour demain ?

Pascal Lorot

INSTITUT CHOISEUL

L'Institut Choiseul est un *think and do tank* indépendant, non partisan et à but non lucratif. Il se dédie au décryptage des grands enjeux économiques et à la fédération de la jeune génération économique.

Pour alimenter le débat public et incarner les dynamiques économiques en cours, l'Institut Choiseul produit des *Notes Stratégiques*, des études ponctuelles et des classements de jeunes leaders. Pour fédérer et animer ses communautés, il déploie des événements de haut-niveau mêlant networking convivial, témoignages d'experts et de praticiens et échanges sur des sujets de prospective, sur différents territoires et verticales économiques, en France, en Europe et en Afrique.

Au croisement de la communauté d'affaires et du cercle de réflexion, l'Institut Choiseul offre une plateforme aux décideurs économiques privés comme publics pour s'identifier mutuellement, se mettre en réseau, promouvoir leurs initiatives et réfléchir aux grandes tendances économiques de demain.

Institut Choiseul

12, rue Auber 75009 Paris, France

Tél. : +33 (0)1 53 34 09 93

Email : contact@choiseul.info

www.choiseul.info

www.choiseul-france.com



@instchoiseul



Institut Choiseul

Cette Note ne peut être vendue.

Dépôt légal : novembre 2023

ISBN : 978-2-4938-3913-8

Imprimé en France.

© Choiseul Associates 2023. Tous droits réservés.

INSTITUT
CHOISEUL



9 782493 839138