



LA PÊCHE DANS LA MANCHE

10 PROPOSITIONS POUR RENOUER AVEC LE
STATUT DE GRANDE NATION MARITIME



AVANT-PROPOS

Du Land's End en Cornouailles à Calais, en passant par le cap de la Hague ou bien encore l'Île de Wight, se déploie un territoire maritime singulier de part et d'autre duquel Britanniques et Français se considèrent avec prudence voire méfiance. Si la mer de la Manche, ou English Channel, a toujours été un problème partagé, elle a longtemps fait office de zone paisible en comparaison avec les tensions à l'œuvre dans d'autres espaces du monde – mer de Chine ou mer Noire en tête. Le Brexit est venu rebattre les cartes, en ravivant des conflictualités alors relativement sous contrôle dans le cadre du pacte communautaire.

La particularité de cette mer étroite – 33 kilomètres de la Shakespeare Beach du port de Douvres au cap Gris-Nez du Pas-de-Calais – réside dans l'accumulation des difficultés de nature diverse dont elle est le réceptacle. Il y a l'enjeu migratoire, bien sûr. 28 000 personnes ont tenté de rejoindre les rives de l'Angleterre en 2021, soit trois fois plus que l'année précédente. Il y a l'enjeu du transport maritime, ensuite. Depuis plusieurs mois, est pointé du doigt le dumping social pratiqué par certains transporteurs sur le trafic transmanche. C'est le cas de la compagnie anglaise, P&O Ferries, qui avait choqué les professionnels du secteur en remplaçant 800 marins sous contrat britannique par des navigants non européens.

Et il y a l'enjeu de la pêche, enfin. Peut-être le plus explosif compte tenu de sa charge symbolique. Surtout, il est lui aussi multi-vectorel. Cet enjeu se décline tout à la fois au travers de la question des licences pour accéder aux ressources halieutiques, de l'énergie via l'implantation d'éoliennes susceptibles de réduire des zones d'activité ou bien encore des techniques de pêche avec le haro porté sur la senne danoise.

Face à ces difficultés en Manche, le bateau France tangue. Il nous appartient de l'aider à tenir son cap, celui d'une grande nation maritime, en consolidant l'unité de la filière pêche française, en construisant une feuille de route pour moderniser sa flotte et en posant les termes d'une équité juridique et fiscale

pour ne plus accabler l'effort de pêche national. En creux se joue autant la souveraineté alimentaire de notre pays que l'avenir de marins et d'équipes passionnés par la mer, espace de rigueur et de liberté selon la formule consacrée de Victor Hugo.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	2
SOMMAIRE	4
LA MANCHE, CONTEXTE ET ENJEUX D'UNE PÊCHE SOUS TENSION	5
UN VIRAGE POST-BREXIT AMORCÉ PÉNIBLEMENT	5
« LES POISSONS SONT AU ROYAUME-UNI, LE MARCHÉ EST EN EUROPE »	8
UNE GESTION DURABLE DES RESSOURCES HALIEUTIQUES À PRÉSERVER	10
TROIS VOIES POUR SOUTENIR LA PÊCHE FRANÇAISE DANS LA MANCHE	13
PORTER LA VOIX D'UNE FILIÈRE PÊCHE UNIE, PEU IMPORTENT LES TECHNIQUES ET LES TAILLES DE NAVIRES	13
PENSER UN PLAN DE MODERNISATION DE NOTRE FLOTTE	16
POSER LES TERMES D'UNE ÉQUITÉ LÉGALE ET FISCALE POUR NE PAS ACCABLER L'EFFORT DE PÊCHE NATIONAL	18
MIEUX VALORISER LA FILIÈRE PÊCHE	21
CONCLUSION	23

LA MANCHE, CONTEXTE ET ENJEUX D'UNE PÊCHE SOUS TENSION

UN VIRAGE POST-BREXIT AMORCÉ PÉNIBLEMENT

L'accord de commerce et de coopération, conclu le 24 décembre 2020, a fait basculer l'Union européenne et le Royaume-Uni dans une nouvelle ère de relations bilatérales. Cet accord a eu le mérite d'éloigner le spectre d'un « no deal », dont la conséquence aurait été la perte pure et simple d'un accès aux eaux britanniques, situation inacceptable pour une filière pêche qui représente encore 13 270 emplois de marins embarqués en France d'après FranceAgriMer. Mais les pêcheurs français ont souffert et souffrent encore d'une mise en œuvre jugée défailante de l'accord, selon les termes mêmes du rapport sénatorial présenté le 15 décembre 2021 par Alain Cadec.

La pêche a en effet cristallisé à elle seule nombre de tensions existantes au moment des négociations et de leur application ultérieure. Ce poids est moins lié à la contribution réelle de la pêche dans les économies nationales (0,03 % du PIB britannique en 2014 contre 0,32 % à la fin des années 40) qu'à une dimension socioculturelle et historique intimement ancrée dans la vie des territoires littoraux. En amont du Brexit, il convient de rappeler que 92 % des pêcheurs britanniques s'étaient prononcés en faveur d'une sortie du Royaume-Uni du cadre communautaire. Déjà, le sujet de la pêche préfigurait l'adoption de positions dures de part et d'autre de la Manche avant même le début des négociations.

Concrètement, l'accord du 24 décembre 2020 s'est soldé sur une trajectoire de réduction de 25 % des quotas européens dans les eaux britanniques, en valeur, à horizon juin 2026. 25 % de quotas en moins, c'est autant de chiffre d'affaires perdu pour les entreprises de pêche françaises qui dépendent des eaux

britanniques. Cette trajectoire fait office de pis-aller, dans la mesure où les négociateurs britanniques exigeaient encore 60 % de réduction de ces quotas quelques jours avant la conclusion de l'accord. Mais le bât blesse vis-à-vis de cet horizon de juin 2026 : aucune visibilité au-delà, ce qui compromet la capacité de nos patrons-pêcheurs et de nos armements à se projeter vers l'avenir et à bâtir leurs stratégies d'investissement en toute confiance.

Par la suite, la défaillance de la mise en œuvre de l'accord s'est illustrée sur deux fronts. Le premier est celui des îles anglo-normandes, où sont majoritairement pêchés des crustacés, sur fond de remise en cause des accords de la baie de Granville. Ces accords, signés en juillet 2000 entre la France et le Royaume-Uni, avaient mis fin à une longue série de différends s'agissant des droits de pêche à proximité des îles dépendantes de la Couronne britannique. Or, l'accord du 24 décembre 2020 est venu annuler et remplacer tout arrangement existant, rouvrant par la même occasion la boîte de Pandore. Si Guernesey a adopté une attitude « plutôt constructive », d'après le rapport d'Alain Cadec, cela n'a pas été le cas de Jersey, rétive dans l'octroi de licences aux pêcheurs français. Ce territoire au statut particulier s'est ainsi inscrit au cœur d'un conflit qui n'a cessé de s'envenimer au cours de l'année 2021, avec l'envoi de deux patrouilleurs par Downing Street au large de ses côtes. La France n'a pas été en reste, ayant menacé de couper le courant aux îles anglo-normandes. Un chalutier britannique a même été purement et simplement dérouté par la gendarmerie maritime française. Autant dire que ce climat de tensions franco-britannique a atteint des niveaux rarement égalés depuis 1973 et l'adhésion du Royaume-Uni au projet européen.

Le second front a été celui des 6-12 milles britanniques. En effet, si les Britanniques ont donné une suite positive dès janvier 2021 à 100 % des licences relatives à leur zone économique exclusive (ZEE, jusqu'à 200 milles marins), la situation a été bien plus heurtée s'agissant de leurs eaux territoriales (jusqu'à 12 milles). Un an après la conclusion de l'accord, le ratio d'obtention de licences s'établissait seulement à 80 % pour la France dans les 6-12 milles britanniques. Cela s'explique par un sectionnement des négociations entre les ZEE et les

bandes côtières. En effet, le Royaume-Uni dispose d'intérêts importants dans la ZEE des pays de l'Union européenne, alors qu'il dépend peu de leurs 6-12 milles. De quoi être moins enclins à se montrer prompts et coopératifs sur ce volet spécifique. Un regroupement des négociations aurait probablement permis d'éviter une telle crise.

La bataille diplomatico-commerciale entre Paris et Londres a trouvé son dénouement en octobre dernier. Sur les 1 100 licences demandées par les pêcheurs français (ZEE et 6-12 milles inclus), 1 054 ont été octroyées. Leurs titulaires peuvent ainsi continuer à pêcher dans les eaux britanniques, comme avant le Brexit. Cette réalité ne doit pas occulter les dizaines de pêcheurs et navires restés sur le carreau, pour lesquels un plan de sortie de flotte a été proposé. Autrement dit, l'argent public permet de concourir à la destruction d'une partie de notre flotte faute d'un carton plein diplomatique, au lieu d'être investi dans la modernisation et la diversification de nos navires.

En filigrane, cet épisode est symptomatique d'une perte d'influence française au niveau européen. Malgré les alertes lancées par le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMM), le suivi de la Commission européenne n'a pas été à la hauteur afin de faire respecter les dispositions de l'accord du 24 décembre 2020. Des critères nouveaux, de taille ou de puissance des navires en plus des antériorités de pêche, sont apparus sans que certains professionnels n'en aient été avisés au préalable. De telles mesures d'application n'auraient pas dû relever du seul apanage du Royaume-Uni mais faire l'objet de négociations entre les parties au traité. Le fait est que, malgré les courriers du Premier ministre Jean Castex, le Commissaire européen à l'environnement, à l'océan et à la pêche Virginijus Sinkevičius n'a pas suffisamment pesé pour défendre les droits des pêcheurs communautaires en Manche

« LES POISSONS SONT AU ROYAUME-UNI, LE MARCHÉ EST EN EUROPE »

La situation politique explosive qui se déploie en Manche s'explique, pour partie, par des relations de dépendance asymétriques entre le Royaume-Uni et les membres de l'Union européenne. En effet, la pêche européenne dans les eaux britanniques est huit fois plus importante en volume que la pêche britannique dans les eaux européennes, d'après le rapport déposé en juin 2020 par les députés Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont. En valeur, la première est près de cinq fois plus importante que la seconde. Si l'on considère le cas spécifiquement français, ce sont environ 171 millions d'euros de chiffre d'affaires et 2 566 emplois directs qui sont concernés par une activité de pêche dans les eaux britanniques sur la période 2011-2015.

La région des Hauts-de-France est en première ligne (67 % des navires de la région ayant travaillé dans les eaux britanniques en 2018), suivie de la Normandie (26 %) et de la Bretagne (15 %). La perte sèche de chiffre d'affaires, associée à la réduction de 25 % de quotas décidée dans le cadre de l'accord du Brexit, accable ainsi certains territoires littoraux déjà affectés lourdement par des phénomènes de désindustrialisation. D'après le même rapport de 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 ».

Inversement, la pêche britannique dans les eaux européennes est plus résiduelle, sans être totalement anecdotique. En effet, 17 % des débarquements britanniques viennent, en valeur, des eaux communautaires. Mais les enjeux de capture des Britanniques se jouent principalement dans les eaux irlandaises, islandaises, hollandaises, danoises ou bien encore norvégiennes. À titre d'exemple, dans ce tableau d'ensemble, seul 0,9 % des débarques à l'étranger effectuées par la flotte britannique l'est dans des ports français.

En matière de pêche, la France intéresse le Royaume-Uni essentiellement au regard du marché qu'elle représente. Elle se classe en tête des États destinataires des exportations britanniques de produits de la mer (79 000 tonnes en 2018), devant les Pays-Bas (64 000 tonnes) et l'Irlande (52 000 tonnes). Les principales espèces concernées sont le saumon, le cabillaud, le lieu noir, le maquereau, les crabes, les crevettes ainsi que les coquillages. En particulier, les pêcheurs anglais qui vivent de la vente de mollusques ou de crustacés à destination de pays membres de l'Union européenne sont dépendants, pour des raisons de fraîcheur, de la rapidité de leur mise sur le marché. Aussi des procédures de douane et de contrôle trop alourdies entraînent-elles des conséquences immédiates pour les professionnels de la mer britannique – pour la plupart pêcheurs artisans dotés de bateaux de moins de 10 mètres.

Ces imbrications croisées permettent de mettre en exergue la complexité de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne sur un plan économique. Pis encore, à ce tableau initial doit s'ajouter en Manche une problématique de cohabitation des usages entre activités de natures diverses voire contradictoires. La multiplication de parcs éoliens en mer tend à réduire les zones d'activité de pêche. Dans le cas de la Baie de Seine, qui accueille le gisement de coquilles Saint-Jacques le plus important d'Europe, pas moins de cinq parcs d'éoliennes devraient occuper l'espace maritime, de Barfleur à Dieppe en passant par Courseulles-sur-Mer et Fécamp. Les professionnels du secteur s'inquiètent des perturbations induites pour la récolte de ce qui constitue localement « l'or blanc ». La coquille représente plus de 50 % du chiffre d'affaires de la pêche sur le territoire.

Sans compter, enfin, la problématique de hausse des coûts des matières premières dont celui du carburant. Un chalutier en consomme près de 10 000 litres par semaine : dans la plupart des cas, chaque augmentation a une incidence directe sur les salaires des marins. Une aide de 25 centimes par litre de gazole a été octroyée par l'État et prolongée jusqu'au 1er février 2023. Essentiel, ce soutien n'est cependant pas éternel. Brexit, cohabitation des usages et inflation : tel est le contexte économique tendu de la Manche, dans lequel les pêcheurs français entendent naviguer malgré les vents contraires et leurs inquiétudes légitimes.

UNE GESTION DURABLE DES RESSOURCES HALIEUTIQUES À PRÉSERVER

D'un point de vue environnemental, le Brexit exclut le Royaume-Uni de la politique commune des pêches (PCP) qui encadre strictement les pratiques des professionnels de la mer issus de l'Union européenne. Créée en 1983, cette PCP vise à garantir une gestion durable des ressources et est l'une des politiques les plus intégrées de l'Union européenne, aux côtés de la politique agricole commune (PAC). Elle introduit le concept de rendement maximal durable d'exploitation (RMD), afin d'établir la quantité maximale d'individus pouvant être prélevés sans altérer la capacité d'un stock donné à se reproduire. Deux instances scientifiques, le Conseil international pour l'exploitation de la mer (CIEM) et le Comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP), formulent alors des avis à la Commission européenne, qui propose au Conseil des ministres des totaux admissibles de captures (TAC) renouvelés chaque année par voie de règlement. Ces TAC sont enfin répartis entre les États membres sous la forme de quotas, en respectant des clés de répartition et un principe de stabilité relative.

À condition de respecter des critères de transparence et d'objectivité (article 17 de la PCP), les États sont libres de répartir leurs quotas nationaux selon la méthode de leur choix. En France, la gestion des quotas relève pour l'essentiel des organisations de producteurs (OP), qui les ventilent entre leurs armements adhérents. C'est principalement un critère d'antériorité qui prévaut, en tenant compte des captures enregistrées en 2001, 2002 et 2003. Les armements sont tenus de respecter strictement les quotas qui leur sont affectés. Dans les faits, de nombreux contrôles sont effectués en tout point de la chaîne – au port, à bord et à la débarque – pour en surveiller la stricte observance. En outre, les armements doivent se conformer à une obligation de débarquement (OD), visant à interdire le rejet en mer de captures non désirées.

Sorti de l'Union européenne, le Royaume-Uni n'est plus tenu d'appliquer ces règles de gestion. Le Brexit représente dans cette perspective un risque pour

l'exploitation durable des ressources halieutiques, bien qu'une déclaration commune de janvier 2020 établisse que « les parties devraient coopérer au niveau bilatéral et international pour assurer une pêche à des niveaux durables, favoriser la conservation des ressources et promouvoir un milieu marin propre, sain et productif ». Ce danger est réel dans la mesure où, avant même le Brexit, les TAC britanniques étaient d'en moyenne 17 % supérieurs aux avis scientifiques. Ceci représentait le deuxième stock de TAC excédentaires par rapport aux recommandations européennes fondées sur la science, après celui du Danemark. Traditionnellement, les TAC fixés avec des pays tiers (Islande, Norvège, Îles Féroé, Russie et désormais Royaume-Uni) constituent un casse-tête pour l'Union européenne. En témoignent les décisions, plusieurs années de suite, des Îles Féroé et de la Norvège d'augmenter unilatéralement leurs quotas de pêche pour le maquereau Atlantique Nord-Est. Ces décisions, en plus de ruiner les efforts de gestion durable des stocks halieutiques que l'urgence environnementale exige, fragilisent la position de nos armements communautaires. Tout doit être mis en œuvre pour que le Royaume-Uni, troisième pays en volume de captures après l'Espagne et le Danemark (mais devant la France) lorsqu'il était encore membre de l'Union européenne, ne suive pas une telle inclinaison.

Par ailleurs, la limitation de l'activité des pêcheurs européens dans les eaux britanniques, induite par le Brexit, est un non-sens écologique. C'est en effet méconnaître les cycles de migration de certaines espèces, qui peuvent naître loin des côtes anglaises ou écossaises avant de s'y installer une fois parvenues à l'âge adulte. C'est le cas du hareng, qui suit ce schéma de la mer du Nord jusqu'au sud des Îles Shetland. À cet égard, une parfaite coopération entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne est indispensable pour continuer de permettre les captures dans des zones peuplées de poissons adultes plutôt que juvéniles.

Il importe ici de souligner les progrès considérables accomplis par la communauté européenne par le truchement de la PCP. Le rapport parlementaire d'Alain Cadec pointe le fait que, « après des années de surpêche, 60 % de la ressource est maintenant gérée durablement dans les eaux européennes, contre 15 % il y a vingt ans ». Les eaux communautaires comptent certainement parmi les

plus surveillées et contrôlées au monde. Cette réalité doit être martelée, alors que des voix et des associations, légitimement inquiètes du réchauffement climatique, tendent à diaboliser l'effort de pêche européen. Certaines techniques de pêche sont, à ce titre, régulièrement visées par des organisations non gouvernementales. Ce fut le cas de la pêche électrique, interdite depuis le 1er juillet 2021. Au tour désormais de la senne danoise de défrayer la chronique. D'abord en mai 2021, avec le refus d'un gentlemen's agreement préparé depuis 2019 par les comités des pêches de Normandie et des Hauts-de-France. En septembre 2022 ensuite, avec le rejet d'un amendement à Bruxelles qui aurait permis à la France d'interdire aux senneurs néerlandais et belges d'opérer dans ses eaux territoriales. La technique de pêche, qui vise à déposer un filet en forme d'entonnoir dans les fonds marins, divise les professionnels en raison de sa grande efficacité. Dans la Manche, on dénombre une soixantaine de bateaux pratiquant cette pêche à haute intensité à proximité des côtes françaises. Un compromis pourrait être trouvé prochainement entre pêcheurs français, belges, anglais et néerlandais pour apporter un zeste de sérénité – bienvenu ! – en mer de la Manche.

TROIS VOIES POUR SOUTENIR LA PÊCHE FRANÇAISE DANS LA MANCHE

PORTER LA VOIX D'UNE FILIÈRE PÊCHE UNIE, PEU IMPORTANT LES TECHNIQUES ET LES TAILLES DE NAVIRES

La désunion du secteur de la pêche française constitue sa plus grande faiblesse. Porter remède à cette fragilité doit se situer au cœur de nos priorités collectives, en portant la conviction selon laquelle la pêche française est belle parce qu'elle est plurielle. L'opposition entre pêcheurs artisans et industriels doit pouvoir être dépassée, afin de faire rayonner la France dans la compétition tant européenne que mondiale.

Il existe, en effet, une forme de schizophrénie française, déchirée par une double injonction contradictoire. Au premier regard, les prises de parole publiques se multiplient pour appeler à la réindustrialisation du pays, la crise sanitaire et la guerre en Ukraine ayant, tour à tour, mis en exergue l'extrême dépendance de la France en matière industrielle. Dans son programme de campagne pour sa réélection, le président Emmanuel Macron a fait de la réindustrialisation l'un de ses six piliers pour parvenir à « une France créative et productive ». Divers dispositifs, déployés par Bpifrance ou dans le cadre de Choose France, convergent en ce sens. L'initiative « Territoires d'industrie », lancée par le Premier ministre le 22 novembre 2018, en est une autre illustration à l'échelle locale.

Pourtant, les vœux pro-industrie ainsi formulés peinent à se concrétiser dans le champ spécifique de la pêche. Au contraire, l'industrie de la pêche ne cesse de s'attirer en France les foudres de deux oppositions. Celle des pêcheurs artisans, d'une part, qui l'accusent d'accaparer des ressources à leur détriment. Et celle des associations environnementales, d'autre part, qui font des chalutiers de grande taille les pilliers de l'océan. Ces oppositions se manifestent à l'occasion de séquences médiatiques parfois conduites conjointement, à l'instar des funérailles de la pêche artisanale co-organisées par Bloom, LIFE, la plateforme Petite Pêche et Pleine Mer en 2020 à Concarneau. Plus récemment, Sea Shepherd a initié l'opération « Ocean killers » (janvier 2022), tandis que Bloom a lancé un compte Twitter « TrawlWatch » dédié au suivi des navires de pêche industrielle (décembre 2022).

Il apparaît dangereux d'opposer un modèle à un autre, celui de la pêche artisanale à une autre plus industrielle. La députée Annaïg Le Meur, dans un rapport enregistré en octobre 2019, lance cette alerte en écrivant que « la spécificité française de la flottille française est donc d'allier pêche artisanale et pêche hauturière, petits métiers et grande pêche, fileyeur-caseyeur de douze mètres et chalutier surgélateur de 80 mètres ». Aux yeux de la parlementaire, « cette diversité constitue une richesse pour le secteur français de la pêche et doit être préservée ».

En effet, chacun de ces deux modèles répond à des attentes et à des problématiques de marché différentes. Celui de la pêche artisanale est structurant pour la vitalité et l'animation de nos littoraux, en plus de répondre à une aspiration forte des consommateurs en matière de circuit court et de produits ultra-qualitatifs. Celui de la pêche industrielle a, pour sa part, le mérite de rendre viable l'exploitation de ressources de plus faible valeur ajoutée (chinchard, merlan bleu, petits pélagiques, etc.), dont la biomasse est jugée substantielle par les avis scientifiques et dont l'équilibre économique se trouve en jouant sur les volumes. Ce modèle permet de viser des marchés à l'export (Afrique, Asie, Europe de l'Est, etc.) destinés à la consommation humaine. De fait, la pêche industrielle représente un levier pour contribuer positivement à la balance commerciale

française, dont le déficit record (entre 150 et 200 milliards d'euros en 2022 d'après la sénatrice Florence Blatrix-Contat) devrait être érigé au rang de priorité stratégique nationale. En outre, les chalutiers de grande taille sont plus facilement contrôlables par l'administration centrale et, potentiellement, plus économes grâce à l'embarquement de technologies innovantes mais gourmandes en espace.

En d'autres termes, **il semble plus que jamais essentiel d'imaginer une pêche française du XXI^e siècle capable de miser sur ses deux composantes, artisanale et industrielle, de façon complémentaire et non concurrentielle.** Les campagnes de dénigrement systématiques à l'encontre des uns ou des autres, parfois fondées sur des arguments inexacts voire sur de franches contre-vérités, n'ont pour seul résultat que l'affaiblissement de la capacité de la France à opposer une voix collective et solidaire aux concurrences extérieures. Des synergies entre ces modèles sont possibles et il est urgent d'œuvrer en ce sens. Dans son rapport, la députée Annaïg Le Meur cite notamment l'exemple de la Scapak, un armement à la pêche de Lorient au sein duquel se sont associés la Scapêche et l'Armement de la pêche artisanale de Keroman (Apak).

Proposition 1 – Mettre en place une commission « Réconciliation »

À cette fin, une commission « Réconciliation » pourrait être instituée et placée sous l'égide du Secrétariat d'État chargé de la Mer. Un tel espace de dialogue fait aujourd'hui défaut. Il pourrait servir d'enceinte privilégiée, en considérant de front l'existence d'un malaise entre deux modèles qui ne se comprennent pas suffisamment. La France gagnerait à ce qu'ils fassent jeu commun, face au défi du Brexit et aux dynamiques de compétition à l'œuvre spécifiquement en Manche.

PENSER UN PLAN DE MODERNISATION DE NOTRE FLOTTE

Annick Girardin, alors ministre de la Mer, avait annoncé dès novembre 2021 un plan de sortie de flotte pour les navires qui n'obtiendraient pas de licence dans les eaux britanniques. Il s'agit d'une indemnisation des pêcheurs en contrepartie de la destruction de leur bateau, sur la base du volontariat. Présentée en plein bras de fer avec Londres, cette annonce a été reçue par les professionnels du secteur comme un aveu de capitulation du gouvernement français. L'annonce de ce plan, à hauteur de 40 à 60 millions d'euros, a évidemment surpris autant qu'elle a déçu. Déjà, il était prévu qu'un tel plan soit financé grâce à la réserve d'ajustement au Brexit, censée compenser les conséquences de l'application de l'accord du 24 décembre 2020 et non dédommager la non-application de l'accord. Ce détournement de l'objet initial de cette réserve a été sévèrement jugé par le sénateur Alain Cadec dans son rapport parlementaire : « au lieu d'aider les pêcheurs à surmonter la diminution de 25 % de quotas dans les eaux britanniques d'ici juin 2026, en application de l'accord, la réserve servirait à détruire les bateaux auxquels le Royaume-Uni n'a pas octroyé de licence, en violation de l'accord ».

Ce plan de sortie de flotte aura finalement été confirmé près d'un an plus tard, par le biais d'un arrêté publié en octobre 2022 au Journal officiel. Baptisé pudiquement « plan d'accompagnement individuel » (PAI), il concerne 128 pêcheurs de la Bretagne aux Hauts-de-France et représente bien une enveloppe d'environ 50 millions d'euros. Il est évidemment regrettable que l'issue trouvée à l'imbroglio diplomatique post-Brexit en Manche soit celle d'une amputation d'une partie de la capacité de production de la pêche française. Pire, selon Alain Cadec, la sortie de flotte d'un bateau est synonyme d'extinction de droits de pêche qui lui sont associés (principe d'antériorité), ce qui représente « une hypothèque sur l'avenir ». Les conséquences de cette mesure se feront ressentir sur plusieurs décennies. De telles pertes sèches ne sont pas acceptables pour un pays au statut de grande nation maritime.

L'enjeu véritable, au fond, n'est pas de détruire nos navires de pêche mais de les moderniser. Il doit s'agir, là aussi, d'une priorité nationale. Le fait est que la flotte française est dramatiquement vieillissante. Ce sujet n'est pas nouveau et Daniel Fasquelle, alors député, y avait consacré un rapport parlementaire dès juin 2011 (« De l'urgence de renouveler les navires pour sauver la pêche française »). D'après les données rapportées par la députée Annaïg Le Meur, l'âge moyen des navires en métropole a presque doublé en une trentaine d'années (16 ans d'âge moyen en 1985 contre 30 ans aujourd'hui).

Ce vieillissement n'est pas sans incidence sur la capacité des pêcheurs français à être efficaces et productifs en Manche, tandis que s'exerce une intense concurrence internationale. D'abord, il augmente les accidents. L'Institut national de la sécurité et de la santé au travail (INSSST) rappelle, de base, que les accidents mortels sont dix fois plus fréquents dans la pêche que dans les autres secteurs. Ensuite, c'est un facteur de dégradation des conditions de travail et de vie à bord, alors que tout l'enjeu du secteur est de parvenir à attirer les jeunes vers des métiers par nature passionnants. C'est tout le sens de la campagne « Jetez-vous à l'eau » conduite récemment par France Filière Pêche.

Proposition 2 – Penser le bateau du futur

Enfin, il est essentiel d'imaginer dès à présent le bateau du futur, notamment au travers d'innovations en matière de propulsion et de sélectivité des captures, afin d'inscrire pleinement la filière dans la démarche de transition écologique et environnementale que la société amorce dans son ensemble.

Mais, dans cette perspective de renouvellement de flotte, des freins réglementaires perdurent. Le plus évident est celui de la règle de la jauge brute (« Gross Tonnage »). Il s'agit d'une unité de mesure rendant compte du volume intérieur d'un navire. La PCP stipule à ce jour que la capacité de pêche des navires est déterminée par cette jauge brute, en plus de leur puissance de propulsion (kWh). Ces deux indicateurs sont plafonnés : autrement dit, un navire ne peut être remplacé par un autre qui les excèderait.

Proposition 3 – Faire évoluer la règle de la jauge brute

Trois critiques peuvent être opposées à cette mesure de la jauge brute. La première est que la capacité de pêche d'un navire n'est aucunement liée à sa taille lorsqu'il ne capture que des espèces soumises à quotas. Qu'il fasse 10 ou 50 mètres de long, il ne pourra jamais pêcher davantage que les limites qui lui sont imposées sur la base des recommandations scientifiques européennes. La seconde porte sur le caractère possiblement antisocial d'un tel indicateur. Un armateur ne peut augmenter la taille d'un navire pour améliorer les conditions de vie et de travail des marins-pêcheurs, sauf à sacrifier les espaces dédiés au stockage et au traitement des captures. La troisième critique concerne l'innovation énergétique. Si le secteur de la pêche veut prendre, par exemple, le chemin du gaz naturel liquéfié (GNL) ou de l'hydrogène vert parmi d'autres technologies disponibles, il doit opter pour des installations plus grandes en volume que celles existantes (stocker du GNL prend plus de place que le gazole). Là encore, cela suppose de réduire les espaces fonctionnellement prévus à l'activité de pêche en tant que telle, pour demeurer au global à jauge brute constante. Une bonne approche pourrait être de retenir une jauge nette, ne faisant référence qu'à l'espace de chargement effectif d'un navire. Certains États côtiers extérieurs à l'Union européenne ont déjà recours à d'autres indicateurs que celui du « Gross Tonnage ». Des alternatives à la jauge brute existent assurément et doivent être recherchées.

POSER LES TERMES D'UNE ÉQUITÉ LÉGALE ET FISCALE POUR NE PAS ACCABLER L'EFFORT DE PÊCHE NATIONAL

Proposition 4 – Harmoniser la fiscalité des marins-pêcheurs

Si la pêche est un secteur à part, au regard des multiples spécificités qui le traversent, il ne doit pas être le grand perdant de dispositions légales et fiscales inéquitables. Des harmonisations s'imposent, en premier lieu vis-à-vis des navires de commerce immatriculés au registre international français (RIF). Une distorsion existe, au moins pour deux raisons. D'une part, le rythme « six mois à mer, six mois

à terre » des navires de commerce est particulièrement attractif pour capter les jeunes talents. D'autre part, la défiscalisation à hauteur de 100 % de l'impôt sur le revenu pour les marins embarqués sur ces navires de commerce (versus une exonération de 60 % au-delà d'une rémunération de référence pour les marins pratiquant la pêche au large ou la grande pêche, et 40 % pour les autres) relève d'une concurrence déloyale à l'encontre des armateurs à la pêche. Une harmonisation de ces régimes, à hauteur des dispositions régissant la fiscalité des marins-pêcheurs, permettrait de rééquilibrer les capacités de recrutement des deux secteurs sans peser sur les finances de l'État.

Proposition 5 – Harmoniser l'encadrement des pratiques entre la France et le Royaume-Uni

L'équité s'entend aussi en un sens international. La pêcherie de la coquille Saint-Jacques en Manche-Est offre un bon exemple de situation de concurrence déloyale vécue par les pêcheurs français vis-à-vis de leurs homologues britanniques. La coquille est l'or blanc du territoire, en particulier en Baie de Seine qui représente l'un des gisements biologiques les plus riches au niveau mondial, entre Barfleur et Antifer. Or, dans une logique de préservation de la ressource, les pêcheurs à la coquille français ne peuvent pratiquer leur activité qu'à des dates et heures bien précises et en respectant un nombre de débarques maximal par jour et par semaine. Les coquillards britanniques, quant à eux, peuvent s'adonner à la pêche sept jours sur sept et sans quotas.

Naturellement, cette situation engendre de la frustration et le sentiment d'assister à « 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 », d'après les termes du président du Comité régional des pêches de Normandie Dimitri Rogoff. Le besoin qu'il exprime est simple et ne vise pas à empêcher les Anglais de pêcher, mais plutôt à cohabiter raisonnablement entre voisins : « l'objectif est que le règlement s'applique de la même manière à tous les pays ». La coquille peut représenter jusqu'à 85 voire 90 % de l'activité de certains bateaux français, pour les plus petits d'entre eux.

Être patron-pêcheur ou armateur, c'est enfin se heurter à une problématique tout à fait singulière dans l'intégralité du champ des activités économiques. L'activité de pêche se distingue de tout autre secteur en ce qu'elle est remise en question chaque année, pour les espèces soumises à droits de pêche, sur la base de critères dont les opérateurs économiques concernés n'ont substantiellement pas la maîtrise. Le site de l'Ifremer indique que « environ 35 espèces de crustacés, de poissons benthiques, démersaux, pélagiques et profonds sont actuellement sous quotas dans les zones gérées par la Commission européenne ». C'est-à-dire que le volume de chiffre d'affaires d'un patron-pêcheur ou d'un armateur qui pêche ces espèces dépend directement des quotas déterminés annuellement, sur la base des avis et décisions rendus à l'échelle européenne.

Proposition 6 – Introduire des quotas pluriannuels à la place des quotas annuels actuels

Les variations peuvent être très importantes d'une année à l'autre (- 10, - 20 voire - 40 %), ce qui obère la capacité des entreprises de pêche à se projeter vers l'avenir et donc à arbitrer en faveur d'investissements d'autant plus conséquents que les coûts de construction ne cessent de grimper. Pour un navire de 12 mètres, il fallait compter environ 1,8 million d'euros en 2015 contre 800 000 dix ans auparavant. Soit plus du double, et ces chiffres se sont encore alourdis à la faveur de la crise énergétique et de l'inflation actuelle. L'introduction de quotas pluriannuels permettrait d'apporter une visibilité supplémentaire aux professionnels du secteur et favoriserait, par ricochet, la modernisation d'une flotte française qui a déjà perdu 2 200 unités en vingt-cinq ans, d'après les chiffres de l'Ifremer (6 500 navires en 1995 contre 4 300 en 2019).

Proposition 7 – Penser le plus tôt possible l'après 2026

Mais le cœur de cette problématique de visibilité, en ce qui concerne la Manche, porte sur l'après 2026. À compter de cette échéance, le saut dans l'inconnu sera total puisque les Britanniques auront la possibilité de renégocier,

annuellement, les quotas attribués aux pêcheurs européens dans leurs eaux. Si les leçons de la crise des licences ne sont pas tirées, c'est l'ensemble de la filière qui risque d'en pâtir. Parmi les mesures proposées par le sénateur Alain Cadec afin d'anticiper ce saut dans l'inconnu, se trouvent l'imposition aux Britanniques d'un principe de pluriannualité des discussions ou bien encore de négociation croisée entre les quotas de pêche dans les 6-12 milles et dans les ZEE respectives. L'une et l'autre s'entendent, dès lors qu'elles sont susceptibles d'apporter ce supplément de stabilité à un secteur marqué par la houle des années qui passent sans jamais se ressembler.

MIEUX VALORISER LA FILIÈRE PÊCHE

Si la France veut renouer avec son statut de puissance maritime au sein de la Manche, il faudra mieux valoriser la filière pêche au sens large.

Proposition 8 – Mieux financer l'innovation

La recherche et développement est cruciale pour garantir un avenir serein à la filière pêche. L'évolution du type d'énergie pour la propulsion des navires sera notamment au cœur des problématiques du bateau du futur. Cependant, aujourd'hui, les montants alloués à la R&D en France sont trop volatiles, par exemple selon l'OCDE, ils ont été divisés par deux entre 2017 et 2018.

Les acteurs économiques actuels se retrouvent dans l'incapacité d'effectuer des ruptures technologiques du fait des moyens alloués, comme le précisait les représentants de l'Union des armateurs à la pêche de France (UAPF) lors de leur audition par le sénat, « si l'on considère tout à la fois, l'immaturité des innovations technologiques qui concernent les changements de type d'énergie pour la propulsion des navires (qui se double en plus de difficultés pour les mettre en œuvre à bord des navires de pêche) et la faiblesse de l'investissement public en matière de recherche ou d'infrastructures dans ce domaine, les contraintes réglementaires auxquelles sont soumis les navires de pêche européens, les nécessités de rentabilité auxquelles ils doivent répondre, la mise en cause latente

de la légitimité même des activités de pêche commerciale, etc., les entreprises individuelles sont dans l'incapacité actuellement d'opter pour des innovations de rupture en matière de construction de navires ».

C'est pourquoi, les moyens en faveur de la politique de R&D doivent être stabilisés, renforcés, et davantage s'appuyer sur les acteurs existants comme l'INRH. L'Institut National de Recherche Halieutique (INRH) est un établissement public à caractère scientifique dédié à produire de la connaissance scientifique en matière halieutique, océanographique et environnementale.

Proposition 9 – Renforcer le rôle des lycées professionnels maritimes

Pour construire l'avenir sereinement, la filière pêche en France doit se doter d'une main d'œuvre qualifiée et en phase avec le marché du travail. A l'image des autres filières professionnelles, la filière maritime professionnelle est mal perçue par l'opinion publique et pas assez valorisée. De plus, les étudiants sont formés à une carrière souvent trop linéaire alors que le marché du travail dans le secteur maritime requiert maintenant des compétences susceptibles d'être mises en valeur dans d'autres secteurs.

Il est donc urgent de renforcer les moyens matériels et humains des lycées professionnels maritimes.

Proposition 10 – Mieux valoriser la consommation de poissons aujourd'hui méconnus

L'avenir de la pêche en France et notamment dans la Manche sera également synonyme d'une pêche responsable. La lutte durable contre la surpêche passera par une meilleure connaissance de poissons aujourd'hui méconnus, mais pourtant culinairement parlant, tout aussi onctueux que des poissons comme le saumon ou le cabillaud. Dans la continuité de campagnes de communication passées, il s'agit de valoriser la consommation de poissons dits « moches » tels que le chinchard, le mullet noir, la solette, la bonite, le tacaud ou le congre. Ils sont aujourd'hui dénigrés car ils ont des aspects physiques moins

flatteurs comme des yeux globuleux. Mais pourtant, ils possèdent une chair très goûteuse. Selon Ifremer, en 2018, 27% des espèces pêchées en France métropolitaine étaient sur-pêchées comme le bar ou le cabillaud. Cependant, il est important de noter qu'il s'agit d'une tendance à la baisse.

CONCLUSION

« Naviguer, c'est accepter les contraintes que l'on a choisies », écrit Éric Tabarly dans ses Mémoires du large. C'est cela, la mer, cette adjonction de la liberté et de la rigueur que l'on retrouve en tout point dans les métiers du maritime, que l'on soit marin, armateur ou collaborateur débarqué. Il est peu de secteurs qui convoquent à ce point l'idée de passion, de vocation et de transmission d'une génération à l'autre. Le sentiment de camaraderie l'emporte souvent à bord sur l'âpreté des manœuvres, c'est vrai. Et à terre, la satisfaction de concourir au rayonnement d'une grande nation maritime ainsi que, dans une certaine mesure, à la souveraineté alimentaire de la France tend à rendre plus acceptables les vicissitudes économiques de métiers traversés par toutes les crises et enjeux du XXI^e siècle, de la crise Covid à la guerre en Ukraine en passant par le Brexit. Mais cela ne suffit plus lorsque la France risque de ne plus tout à fait être la France, sans une ambition maritime affirmée, claire, visionnaire. Il est pour cela urgent d'agir en soutien des professionnels de la filière pêche, particulièrement exposés en Manche, et de procéder aux quelques ajustements qui leur permettront de maintenir, collectivement et solidairement, le bateau France à flot.



Le Millénaire est un groupe de réflexion spécialisé sur les questions de politiques publiques et travaillant à la refondation de la droite. Il est composé d'une trentaine de contributeurs de divers horizons — cadres du privé, du public, chercheurs, chefs d'entreprises — et chacun expert dans son domaine.

Président : William THAY

Secrétaire générale : Marion PARISSET

Secrétaire général adjoint à la stratégie : Emeric GUISSSET

Secrétaire général adjoint aux Études : Matthieu HOCQUE

Directeur des Études : Clément PERRIN

Communication : communication@lemillenaire.org

Presse : presse@lemillenaire.org

Et pour suivre toutes les actualités du Millénaire :

<http://lemillenaire.org>



Mentions légales : L'ensemble de ce rapport relève de la législation française et internationale sur le droit d'auteur et de la propriété intellectuelle. Tous les droits de la reproduction sont réservés à l'association « Le Millénaire », la reproduction de tout ou partie de ce rapport sur quelque support que ce soit est formellement interdite sauf autorisation expresse du Président de l'association.