



DE L'URGENCE DE RENOUVELER LES NAVIRES POUR SAUVER LA PÊCHE FRANÇAISE

Daniel FASQUELLE

Député du Pas-de-Calais

Vice-président de la commission des affaires économiques

Maire du Touquet-Paris-Plage

Juin 2011

Sommaire

AVANT-PROPOS.....	1
INTRODUCTION.....	5
PARTIE I	
UNE FLOTTE DE PÊCHE VIEILLISSANTE ET DE PLUS EN PLUS INADAPTÉE.....	9
1 UNE FLOTTE DE PÊCHE VIEILLISSANTE.....	10
1.1 25 ans de moyenne d'âge.....	11
1.2 Très peu de constructions nouvelles.....	13
1.3 Des navires transformés « désoptimisés ».....	14
1.4 Des navires neufs sans les avantages d'un navire innovant.....	14
2 DES NAVIRES PEU SÛRS ET DES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL À BORD DÉGRADÉES.....	16
2.1 Un secteur d'activité très accidentogène.....	16
2.2 Une dégradation des conditions de travail et de vie à bord des navires.....	17
3 DES NAVIRES DE PLUS EN PLUS COÛTEUX EN FONCTIONNEMENT.....	18
3.1 Des navires gros consommateurs d'énergie.....	18
3.2 Le coût de la maintenance et de l'entretien des vieux navires.....	19
4 UNE FLOTTE INADAPTÉE POUR RÉPONDRE AUX NOUVELLES EXIGENCES DE LA PÊCHE.....	21
4.1 Les exigences du marché : la qualité des produits.....	21
4.2 Les nouvelles exigences réglementaires de la PCP.....	23
4.2.1 Les rejets.....	23
4.2.2 Les embarquements d'observateurs.....	25
4.3 L'exigence de la diversification et de la pluriactivité.....	26
4.3.1 La valorisation des co-produits et des sous-produits de la pêche.....	26
4.3.2 L'activité de pêche-tourisme.....	28
4.3.3 Les activités halio-environnementales.....	29
5 LE VIEILLISSEMENT DE LA FLOTTE DE PÊCHE ENTRAÎNE UN MANQUE D'ATTRACTIVITÉ DU SECTEUR.....	32
5.1 La diminution du nombre de marins pêcheurs.....	32
5.2 Les difficultés de recrutement des jeunes.....	37
5.3 Le recours à la main-d'œuvre étrangère.....	40
6 LE VIEILLISSEMENT DE LA FLOTTE ET LA SURPÊCHE OU LES EFFETS PERVERS DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE RENOUELEMENT DES NAVIRES.....	42
6.1 Des mesures de gestion menant à la surpêche.....	42
6.1.1 La nécessité de pouvoir renouveler la flotte de pêche pour diminuer la pression de pêche dans certaines bandes côtières.....	43
6.2 L'obligation de pêcher plus pour rentabiliser l'exploitation des navires vieillissants.....	44
PARTIE II	
LES PRINCIPAUX FREINS ÉCONOMIQUES ET TECHNIQUES AU RENOUELEMENT DE LA FLOTTE DE PÊCHE.....	46
1 UN AVENIR ÉCONOMIQUE TROP INCERTAIN POUR POUVOIR INVESTIR À LONG TERME DANS UN NAVIRE NEUF.....	47

1.1	<i>L'évolution par à-coups et à la hausse du prix du carburant.....</i>	47
1.2	<i>Les TAC et quotas : la remise en question, chaque année de la capacité de pêche de l'entreprise.....</i>	50
2	LE COÛT DE PLUS EN PLUS ÉLEVÉ DES NAVIRES DE PÊCHE	52
2.1	<i>Le marché convoité des navires d'occasion.....</i>	52
2.2	<i>Le coût d'acquisition d'un nouveau navire : un investissement sans cesse plus important</i>	52
2.1.	<i>Un marché trop étroit pour pouvoir amortir les coûts fixes de recherche-développement et de fabrication.....</i>	53
3	LA DISPARITION PROGRESSIVE DES SOUTIENS FINANCIERS AU RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE PÊCHE.....	55
3.1	<i>La fin des aides à la construction des navires.....</i>	55
3.1.1	<i>La PCP de 2002 : le renouvellement 1 pour 1 sans aide.....</i>	55
3.1.2	<i>La fin des aides publiques au 1er janvier 2005.....</i>	55
3.2	<i>Vers la fin des aides à la modernisation ?.....</i>	56
3.2.1	<i>Les aides du fonds européen pour la pêche (FEP) à la transformation et à la modernisation.....</i>	56
3.2.2	<i>Vers la fin des aides à la modernisation ?.....</i>	58
4	LE MANQUE DE LIBERTÉ DANS LA CONCEPTION DE NOUVEAUX NAVIRES.....	59
4.1	<i>La contrainte de la jauge et ses effets néfastes en termes de sécurité, de conditions de travail et de consommation d'énergie.....</i>	59
4.1.1	<i>La complexité du calcul de la jauge.....</i>	59
4.1.2	<i>Les conséquences négatives du calcul actuel de la jauge sur la forme et l'aménagement général du navire.....</i>	61
4.1.3	<i>Les conséquences négatives du calcul actuel de la jauge sur la sécurité et les conditions de travail et de vie à bord.....</i>	62
4.1.4	<i>La jauge comme mesure de la capacité de pêche : une approche erronée.....</i>	62
4.2	<i>Les effets de seuil liés à la réglementation aggravent les effets néfastes des contraintes de jauge.....</i>	63
4.2.1	<i>La réglementation.....</i>	63
4.2.2	<i>Les effets de seuils inhérents aux cotisations au régime de sécurité sociale des marins et des gens de mer.....</i>	64
5	DES RÈGLES TROP CONTRAIGNANTES ENCADRANT LE RENOUVELLEMENT DE L'OUTIL.....	66
5.1	<i>Les politiques structurelles européennes : la volonté de réduire l'effort de pêche en diminuant le nombre de navires et ses effets pervers.....</i>	66
5.1.1	<i>La Politique Commune de la Pêche et les Plans d'Orientation Pluriannuels.....</i>	66
5.1.2	<i>La mise en place des Plans de Sortie de Flotte (PSF) en France</i>	67
5.1.3	<i>Le bilan des Plans d'Orientation Pluriannuels (POP).....</i>	69
5.2	<i>L'évolution du système des Permis de Mise en Exploitation (PME) : un obstacle presque infranchissable à la création de navires neufs par les nouveaux marins-pêcheurs.....</i>	71
5.2.1	<i>Le système des PME : une gestion collective de la pénurie.....</i>	71
5.2.2	<i>Les PME flottants : une aggravation des effets négatifs du système en place.....</i>	74
5.2.3	<i>La « financiarisation » des kilowatts et des UMS, barrière à l'entrée dans la profession pour les jeunes marins-pêcheurs.....</i>	75
5.2.4	<i>La question de l'intégration des navires armés en conchyliculture / petite pêche (CPP) dans le fichier flotte communautaire.....</i>	75
6	LA DÉGRADATION DE L'IMAGE DE LA PÊCHE COMME FREIN À L'INVESTISSEMENT.....	77

PARTIE III	
DE L'URGENCE DE CRÉER DES CONDITIONS FAVORABLES À LA MODERNISATION ET AU RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE PÊCHE.....	79
1 DE L'URGENCE DE FACILITER LE FINANCEMENT DE NOUVEAUX NAVIRES DE PÊCHE.....	80
<i>1.1 Favoriser une plus grande mobilisation des investissements à l'intérieur de la filière.....</i>	<i>80</i>
1.1.1 L'implication de la grande distribution au travers de « France filière pêche ».....	80
1.1.2 Les sociétés locales d'investissement regroupant des acteurs économiques locaux et régionaux.....	80
1.1.3 Les armements coopératifs.....	82
<i>1.2 Mobiliser les financements privés hors de la filière.....</i>	<i>82</i>
1.2.1 Les aides et les financements apportés au chef d'entreprise à la pêche.....	83
1.2.2 Les aides et les financements apportés à l'entreprise de pêche.....	84
1.2.3 Les fonds de garantie.....	86
<i>1.3 De l'utilité de prendre en compte, à travers des financements publics, les surcoûts du navire de pêche durable.....</i>	<i>87</i>
1.3.1 Faire face aux surcoûts liés aux adaptations rendues nécessaires par la réglementation communautaire.....	87
1.3.2 Permettre l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail et de vie.....	88
1.3.3 Soutenir l'intégration d'innovations en matière d'économie d'énergie.....	88
1.3.4 Accompagner la reconversion des marins vers d'autres pêcheries et techniques de pêche.....	89
2 DE L'URGENCE DE FAIRE ÉVOLUER LA RÉGLEMENTATION POUR PERMETTRE L'ÉMERGENCE DU NAVIRE DE PÊCHE DU FUTUR.....	90
<i>2.1 Distinguer la jauge « poisson » de la jauge « sécurité et conditions de vie et de travail ».....</i>	<i>90</i>
<i>2.2 Revoir la gestion des Permis de Mise en Exploitation (PME).....</i>	<i>91</i>
2.2.1 Les critiques les plus souvent formulées par les armements et les pistes d'amélioration possibles.....	91
2.2.2 Le projet de modification du « décret PME ».....	93
<i>2.3 Les autres adaptations réglementaires nécessaires.....</i>	<i>94</i>
2.3.1 Modifier la réglementation pour permettre l'intégration des innovations.....	94
2.3.2 Harmoniser la classification de la navigation maritime à la pêche et les catégories de navigation des navires de pêche.....	96
2.3.3 Réexaminer les effets de seuil générés par la réglementation.....	97
3 FORMER LES HOMMES AU NAVIRE DE PÊCHE DU FUTUR.....	100
<i>3.1 Des hommes mieux formés.....</i>	<i>100</i>
3.1.1 La transmission des savoir-faire et la formation aux nouvelles technologies.....	100
a) Conforter les établissements maritimes dans leurs missions de formation initiale et de formation continue.....	100
b) La formation au développement durable, aux nouveaux métiers et à l'émergence de nouvelles technologies.....	103
<i>3.2 Des entreprises plus performantes.....</i>	<i>104</i>
3.2.1 Clarifier le statut de l'entreprise de pêche.....	104
a) Conforter le caractère commercial de l'activité de pêche.....	104
b) Encourager le passage des entreprises de pêche en société de pêche artisanale.....	108
3.2.2 Accompagner la création et la gestion de l'entreprise.....	109

a) Favoriser la comptabilité analytique.....	109
b) Favoriser les couveuses d'entreprises.....	110
3.2.3 Faciliter la transmission des entreprises.....	112
a) La transmission des entreprises participe au maintien du tissu économique.....	112
b) Le parrainage permet d'optimiser la transmission des entreprises.....	113
c) Les aménagements fiscaux facilitent la transmission des entreprises.....	114
4 ADAPTER LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES AU NAVIRE DE PÊCHE DU FUTUR ET STIMULER LA FILIÈRE NAVALE.....	117
4.1 <i>Adapter les infrastructures portuaires au navire de pêche du futur.....</i>	<i>117</i>
4.1.1 Tenir compte des spécificités de ces nouveaux navires.....	117
4.1.2 Garantir la valorisation des produits de la pêche.....	118
4.2 <i>Stimuler la filière navale.....</i>	<i>120</i>
4.3 <i>Prendre en compte les navires en fin de vie.....</i>	<i>121</i>
5 COORDONNER, STIMULER ET FINANCER LA RECHERCHE ET L'INNOVATION SUR LE NAVIRE DE PÊCHE DU FUTUR.....	124
5.1 <i>Coordonner les différents projets et initiatives au niveau national en renforçant le rôle du CORICAN.....</i>	<i>124</i>
5.2 <i>Stimuler la recherche et l'innovation par la construction de navires-démonstrateurs.....</i>	<i>126</i>
5.3 <i>Financer la recherche et l'innovation par le Grand Emprunt.....</i>	<i>126</i>
5.4 <i>Mieux faire connaître les aides à l'innovation.....</i>	<i>127</i>
5.4.1 Le crédit d'impôt recherche.....	127
5.4.2 Oséo.....	128

PARTIE IV

QUEL NAVIRE POUR DEMAIN ?..... 131

1 LES SOLUTIONS À COURT TERME.....	132
1.1 <i>Les nouveaux comportements pour économiser le carburant.....</i>	<i>132</i>
1.2 <i>La diffusion des économètres et leur perfectionnement.....</i>	<i>133</i>
1.3 <i>L'assiette du navire, le bulbe et l'entretien de la coque.....</i>	<i>133</i>
1.3.1 L'assiette du navire : le projet Optitrim.....	133
1.3.2 Le projet Bulbe.....	134
1.3.3 La peinture sur la coque.....	134
1.4 <i>Les techniques et les engins de pêche.....</i>	<i>134</i>
1.4.1 Itis – De nouvelles méthodes de capture pour une pêche ciblée.....	135
1.4.2 Optipêche – « Trier sur le fond, pas sur le pont ».....	135
1.4.3 Hydropêche – Étude numérique et expérimentale de l'hydrodynamique des engins de pêche.....	135
1.4.4 Effichalut – Mieux pêcher pour moins consommer de carburant.....	136
2 LES SOLUTIONS À MOYEN ET LONG TERME.....	137
2.1 <i>La propulsion et les nouvelles motorisations.....</i>	<i>137</i>
2.1.1 Grand Lague – Propulsion mixte voile-moteur pour les navires de pêche et le cabotage.....	137
2.1.2 Halieukyte.....	137
2.1.3 Optipropulseur.....	137
2.1.4 Shyper – Système hydrogène pour une pêche écologiquement responsable.....	138
2.1.5 Le projet de moteur hybride thermique / électrique porté par « France Pêche Durable & Responsable ».....	139

2.1.6 Les autres solutions.....	139
2.2 <i>Les nouveaux carburants</i>	140
2.2.1 Itsasoia – Itinéraire Technique de Substitution Agricole pour la Sauvegarde de l'Océan par l'Artisanat.....	140
2.2.2 Agrogasoil – Valorisation de sous-produits de pêche et agroalimentaires pour la production d'huile et de biocarburant.....	140
2.3 <i>La conception et l'optimisation des carènes</i>	141
2.3.1 Optiperf – Optimisation des performances hydrodynamiques des navires de pêche.....	141
2.3.2 Monocat.....	141
2.3.3 Optnav – Optimisation des performances hydrodynamiques des navires pour améliorer leurs performances et réduire leurs consommations énergétiques.....	141
2.3.4 Les projets d'initiative purement privés.....	142
2.4 <i>Les projets de navire du futur</i>	142
2.4.1 Les projets retenus par la DPMA.....	142
a) Cochise – Nouveau Concept de Chalutier Intégré, Sûr et Efficace.....	142
b) NS3 – le navire de pêche de demain.....	143
2.4.2 Les recommandations du Grenelle de la Mer et l'installation du CORICAN.....	143
2.4.3 Les Appels à Manifestation d'Intérêt (AMI) dans le cadre du grand emprunt.....	146
CONCLUSION	149
1 REVOIR LA POLITIQUE DES TAC ET LES QUOTAS.....	150
1.1 <i>Mettre en place des quotas pluriannuels pour plus de visibilité</i>	150
1.2 <i>Faire reposer la politique des TAC et quotas sur des bases scientifiques incontestables</i>	151
2 MIEUX VALORISER LA RESSOURCE.....	154
2.1 <i>Valoriser les espèces et rechercher la qualité</i>	154
2.2 <i>Affirmer le rôle de la pêche dans l'alimentation et la gastronomie</i>	157
3 EMPLOI ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : L'EUROPE DE LA PÊCHE EST À LA CROISÉE DES CHEMINS.....	157
3.1 <i>Vers l'instauration de quotas individuels transférables ?</i>	158
3.2 <i>Préserver le modèle de la pêche artisanale</i>	160
3.3 <i>La filière pêche, identité du littoral</i>	164
ANNEXES	167
Annexe 1 : Lettre de mission	168
Annexe 2 : Principaux sigles utilisés	170
Annexe 3 : Liste des personnes rencontrées	173

AVANT-PROPOS

Il existe une passion des marins pêcheurs pour leur métier et un attachement viscéral à leur outil de travail. S'intéresser au navire, c'est envoyer un signal très fort au monde de la pêche à un moment clé où l'avenir de cette activité ancestrale se joue.

C'est pourquoi, je tiens à remercier tout particulièrement Monsieur le Premier Ministre François FILLON et Monsieur le Ministre chargé de la pêche Bruno LE MAIRE pour la confiance qu'ils m'ont témoignée en me chargeant de cette mission sur le renouvellement des navires de pêche français.

Pour mener à bien ma mission, j'ai souhaité rencontrer les acteurs de la filière pêche française, mes collègues députés dans leurs circonscriptions littorales, les services de l'Etat, les collectivités territoriales, les chantiers navals, les institutions bancaires, les organismes de recherche et enfin plusieurs personnalités reconnues du monde de la pêche. Ces auditions ont été complétées par des visites sur le terrain en métropole et en outre-mer, qui se sont révélées extrêmement instructives.

Au terme de ce travail, je souhaite remercier très chaleureusement toutes celles et ceux qui, tout au long de cette mission, ont accepté de me rencontrer, m'ont accueilli et ont bien voulu m'accorder de leur temps. J'ai été sensible à la façon dont tous mes interlocuteurs ont répondu à mes sollicitations et interrogations. Qu'ils soient remerciés pour leur disponibilité et la très grande sincérité avec laquelle ils ont clairement exprimé leurs témoignages, leurs analyses, leurs attentes, mais aussi leurs espoirs et parfois leur désespoir, me permettant ainsi de mieux mesurer les difficultés qu'ils rencontrent.

Ils m'ont également éclairé de leurs conseils et apporté les renseignements utiles dont j'avais besoin pour aller au fond des choses. Les échanges et les entretiens que nous avons eus sur les finalités de ma mission ainsi que leurs contributions appropriées et judicieuses, ont constitué la matière principale de mes informations et nourri l'essentiel de mes propositions. L'étude d'une abondante documentation a également contribué à me forger des convictions dont ce rapport est le reflet.

Je tiens aussi à remercier celles et ceux qui en organisant ces auditions nombreuses, ont apporté une précieuse contribution au bon déroulement de la mission.

Je remercie également Madame Françoise DOULIAZEL, Directrice adjointe de l'Institut Maritime de Prévention et Monsieur Bruno ROUMEGOU, Directeur adjoint délégué de la direction interrégionale de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest, chargé de mission temporaire auprès de l'Inspection Générale des Affaires Maritimes, qui m'ont assisté pendant toute la mission avec une disponibilité, une compétence et une expérience qui m'ont été d'un grand secours.

J'espère avoir restitué fidèlement les préoccupations majeures des acteurs de la filière pêche française. J'ai souhaité également apporter ici ma contribution personnelle au débat sur le renouvellement des navires de pêche et le navire du futur.

Je n'ai pas la prétention d'apporter les réponses à toutes les questions. J'espère seulement que, par les diagnostics qu'il pose et les propositions qu'il contient, ce rapport attirera l'attention sur un sujet primordial et, jusqu'à présent, insuffisamment traité.

Mon souhait est qu'interviennent désormais et au plus vite les décisions politiques utiles. Place à l'action pour permettre le renouvellement des navires de pêche et sauver la pêche française et européenne, atout majeur du développement économique de nos territoires littoraux, métropolitains et ultra-marins et partie intégrante du patrimoine que nous devons léguer à nos enfants.

INTRODUCTION

1 La pêche française est en danger : il y a urgence à intervenir

Le vieillissement de la flotte de pêche, son non-renouvellement, les difficultés économiques et le manque d'attractivité qui s'en suivent sont très inquiétants. Après avoir protégé, à juste titre, la ressource, la Commission européenne et la France doivent se mobiliser pour sauver la pêche et les pêcheurs français et européens. Si l'on ne prend pas des mesures fortes, très vite, c'est tout un pan de la vie économique et sociale du littoral qui va, à coup sûr, disparaître et avec lui des traditions, un savoir-faire et des emplois directs et indirects qu'il sera difficile de retrouver. Le navire est l'élément central d'une chaîne qui peut se casser définitivement faute d'avoir pris les bonnes mesures à temps.

2 Des points de blocage économiques, mais aussi techniques

Pour permettre le renouvellement de la flotte de pêche, il faut que les marins pêcheurs aient la capacité financière à investir dans leurs nouveaux navires ! Pour ce faire, il faut donner plus de visibilité aux entreprises et trouver de nouvelles formules de financement. Mais les obstacles sont aussi techniques. La réglementation, en particulier sur la jauge, conçue pour les navires de commerce et transposée à la pêche est aujourd'hui complètement inadaptée. Il est essentiel que les choses évoluent très vite sur ce plan également, si l'on veut favoriser l'innovation en termes de sécurité, de conditions de vie à bord et de consommation de carburant.

3 Navires neufs et préservation de la ressource : un nouveau regard est indispensable

La situation actuelle est en grande partie provoquée par la Politique Commune de la Pêche qui, au nom de la préservation de la ressource, a voulu limiter l'effort de pêche en multipliant les obstacles au renouvellement de la flotte. Le résultat est décrit dans ce rapport : il ne se construit presque plus de navires neufs. Quant aux trop rares nouveaux navires, ils ne peuvent bénéficier, le plus souvent, des avantages que l'on pourrait pourtant attendre d'un bâtiment récemment construit. Ce faisant, l'augmentation du prix du carburant ne peut être compensée par des navires plus économes, ce qui conduit les pêcheurs, pour sauver leurs entreprises, à la surpêche que Bruxelles prétend pourtant vouloir éviter. L'impossibilité de construire des nouveaux navires empêche également un redéploiement nécessaire de la flotte au large pour, sur certaines parties du littoral, en particulier outre-mer, soulager la bande côtière. De nouveau, le résultat est le contraire de celui qui est recherché. Au regard des nouveaux objectifs que Bruxelles semble vouloir assigner à la pêche (rejets à ramener au port, embarquement d'observateurs à bord ...), il est urgent également d'encourager et non plus de freiner le renouvellement des navires. C'est même l'une des conditions essentielles d'une politique commune de la pêche réellement soucieuse du développement durable dans ses dimensions économiques, sociales et environnementales.

4 Il y a aussi urgence à agir en matière de sécurité et de condition de vie et de travail des marins pêcheurs

Les navires de pêche d'aujourd'hui sont vieux et obsolètes. Un grand nombre de ces navires a été transformé, remettant parfois en cause leur navigabilité et leur sécurité.

Ils peuvent représenter un danger pour les équipages, la navigation maritime et le milieu marin.

Par ailleurs, ces navires ne garantissent plus de bonnes conditions de vie et de travail pour les pêcheurs.

Le navire, lieu de travail, mais aussi de vie, doit répondre aux attentes de la profession et doit s'adapter au monde d'aujourd'hui.

Un navire neuf, sûr et confortable est un gage essentiel d'attractivité auprès des jeunes candidats au métier de marin pêcheur.

5 Une politique volontariste est indispensable

Le marché des navires de pêche est un marché très étroit, ce qui empêche les baisses de coût liées à la production en série. De même, l'amortissement des frais de recherche sur un grand nombre d'exemplaires produit est presque impossible. On peut ajouter que beaucoup d'entreprises reposent encore sur le modèle de la pêche artisanale, ce qui fait que la marche à franchir pour acheter un navire neuf est très haute. Si des solutions doivent être trouvées par les pêcheurs eux-mêmes, l'intervention des pouvoirs publics pour aider la recherche, pour adapter l'enseignement et la formation professionnelle maritimes aux nouvelles technologies et pour soutenir la construction des navires neufs, ne serait-ce que pour supporter les surcoûts liés aux nouvelles techniques et aux nouveaux objectifs de la PCP, est indispensable. A cet égard, il faut saluer les initiatives prises par la France depuis 2008 qui stimulent la réflexion sur le navire de pêche du futur comme on le verra dans la dernière partie du rapport.

6 Un premier rapport parlementaire entièrement consacré au renouvellement de la flotte de pêche.

La question du renouvellement de la flotte de pêche a rarement été abordée, pour ne pas dire jamais, comme thème central d'un rapport parlementaire consacré à la pêche. C'est pourquoi, il était important de commencer par un diagnostic précis de la situation. Le constat est accablant, notre flotte de pêche est vieillissante et de plus en plus inadaptée (Partie 1). Ce faisant, il était important de comprendre les raisons pour lesquelles nous sommes arrivés à une pareille situation. Les nombreuses auditions auxquelles nous avons procédé ainsi que nos lectures nous ont permis d'identifier des freins à la fois économiques et techniques (Partie 2). Fort logiquement, le rapport se poursuit en avançant un certain nombre de propositions concrètes afin de créer, et c'est urgent, des conditions favorables à la modernisation et au renouvellement de la flotte de pêche (Partie 3). Pour montrer que la pêche française continue d'aller de l'avant malgré les difficultés et que le navire du futur pourrait devenir rapidement réalité, les projets à court et moyen terme dont la mission a eu connaissance sont regroupés dans la dernière partie du rapport (Partie 4).

PARTIE I
UNE FLOTTE DE PÊCHE
VIEILLISSANTE ET DE PLUS EN PLUS
INADAPTÉE

La flotte de pêche vieillit. Il ne se construit presque plus de navires neufs. Cette situation, très préoccupante est lourde de conséquences en matière de sécurité, de conditions de vie à bord, de performances économiques et de consommation d'énergie. C'est l'avenir même de la pêche française qui est aujourd'hui en danger.

1 Une flotte de pêche vieillissante

Au 31 décembre 2010, la flotte de pêche française comprend 7 255 navires, dont 4 749 en métropole et 2 506 dans les départements d'outre-mer (DOM).

Répartition des navires par longueur en 2010

	Moins de 12 mètres	Plus de 12 mètres
Métropole	3 765	984
DOM	2 424	82
Total	6 189	1 066

Source : Fleet Register On the Net – Commission européenne – février 2011

La flotte de pêche nationale se compose à 83 % de navires de moins de 12 mètres. Les navires de plus de 12 mètres constituent seulement 3 % de la flotte d'outre-mer. Les régions d'immatriculation les plus importantes sont la Bretagne (19 %) et la Martinique (15 %).

Le nombre de navires est en baisse constante. Il a diminué de 27 % entre 1995 et 2009 en France métropolitaine.

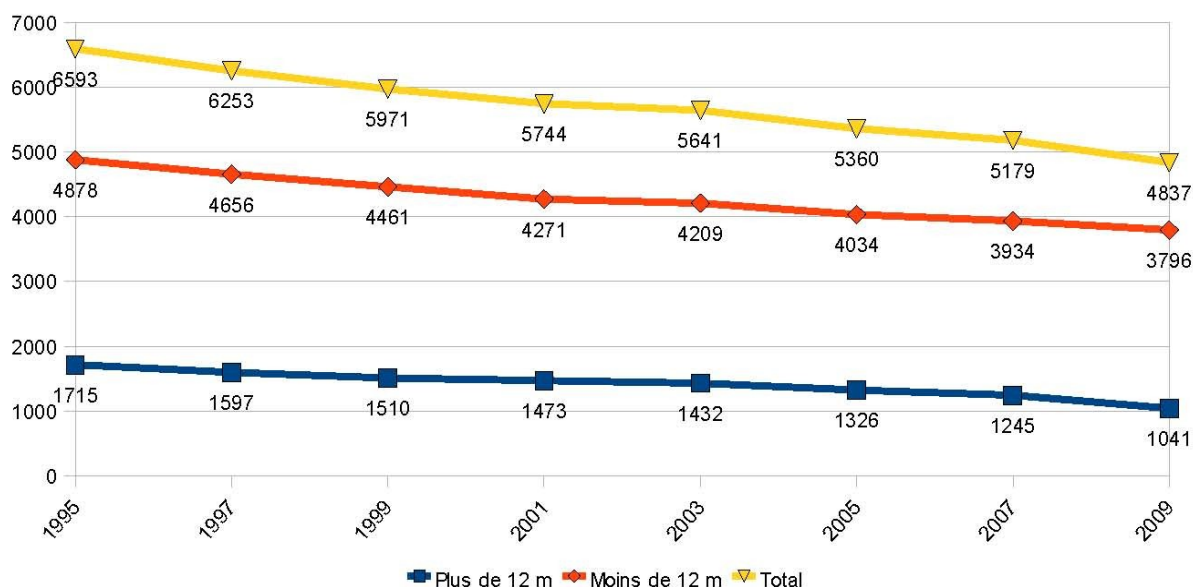
La baisse atteint plus de 40 % pour les navires de plus de 12 mètres qui représentent, en 2009, seulement 20 % du nombre total de ces navires.

Évolution de la flotte de pêche française métropolitaine de 1995 à 2009

	Plus de 12 m	Moins de 12 m	Total
1995	1715	4878	6593
1996	1680	4795	6475
1997	1597	4656	6253
1998	1535	4583	6118
1999	1510	4461	5971
2000	1503	4380	5883
2001	1473	4271	5744
2002	1454	4256	5710
2003	1432	4209	5641
2004	1342	4069	5411
2005	1326	4034	5360
2006	1265	3967	5232
2007	1245	3934	5179
2008	1130	3856	4986
2009	1041	3796	4837

Source : Ifremer

Évolution de la flotte de pêche française métropolitaine de 1995 à 2009



Source : Ifremer

1.1 25 ans de moyenne d'âge

La moyenne d'âge des navires de métropole est de 25 ans en 2010. Seuls 30 % des navires de la flotte ont moins de 20 ans.

La flotte la plus jeune (- de 20 ans) se trouve dans le « quartier » d'Arcachon (117 navires). La flotte de pêche la plus âgée (+ de 20 ans) est exploitée au Havre avec près de 90 % des 26 navires ayant plus de 20 ans.

La moyenne d'âge des navires la plus importante (37 ans) est à Toulon qui compte 219 navires, dont 88 navires âgés de plus de 40 ans.

La moyenne d'âge la moins élevée (16 ans) est à Audierne qui compte 43 navires, dont 16 âgés de moins de 10 ans.

Sur les 462 navires de plus de 40 ans, plus de 60 % se trouvent dans le Sud de la France (Toulon, Nice, Sète, Port-Vendres, Marseille, Martigues, Bastia).

La moyenne d'âge des navires des départements d'outre-mer est de 13,5 ans en 2010. 76 % des navires ont moins de 20 ans.

45 % de cette flotte se trouvent en Martinique et 38 % en Guadeloupe.

Les navires les plus récents sont exploités en Guadeloupe avec 86 % de navires de moins de 20 ans et 48 % de moins de 10 ans.

Age moyen des navires français en 2010

Age	< 10 ans	11 à 20 ans	21 à 30 ans	31 à 40 ans	> 40 ans	TOTAL
Métropole	784	685	1855	963	462	4 749
DOM	1013	906	483	82	22	2 506

Source : Direction des Affaires Maritimes

A titre comparatif, l'âge moyen de la flotte de pêche de l'Union européenne à 25 Etats est de 22,8 ans. 69 % des navires ont moins de 30 ans, mais 6,5 % ont plus de 50 ans. La Belgique est le seul Etat membre qui ne possède aucun navire de plus de 50 ans.

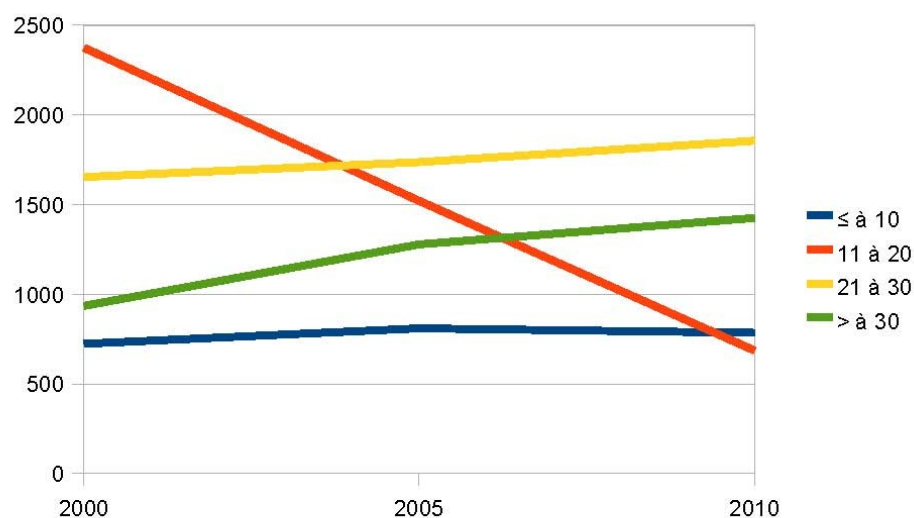
La flotte des nouveaux Etats membres est sensiblement plus jeune que celle des pays de l'Union européenne à 15 (moyenne de 18,5 ans contre 23,1 ans). L'âge moyen des flottes des pays du Nord est de 21,6 ans contre 23,2 ans dans les pays du Sud.

On note un vieillissement constant de la flotte depuis 20 ans

En 1991, la moyenne d'âge des navires était de 15 ans. Elle est de 25 ans en 2010 soit un vieillissement de la flotte de 6 mois en moyenne chaque année.

Répartition de la flotte métropolitaine par âge entre 2000 et 2010

	2000	2005	2010
≤ à 10	723	810	784
11 à 20	2374	1520	685
21 à 30	1654	1736	1855
> à 30	935	1277	1425
TOTAL	5686	5343	4749



Source : Fleet Register On the Net – Commission européenne

On note une baisse très nette du nombre de navires de 11 à 20 ans entre 2000 et 2010 et une augmentation du nombre de navires âgés de plus de 20 ans.

1.2 Très peu de constructions nouvelles

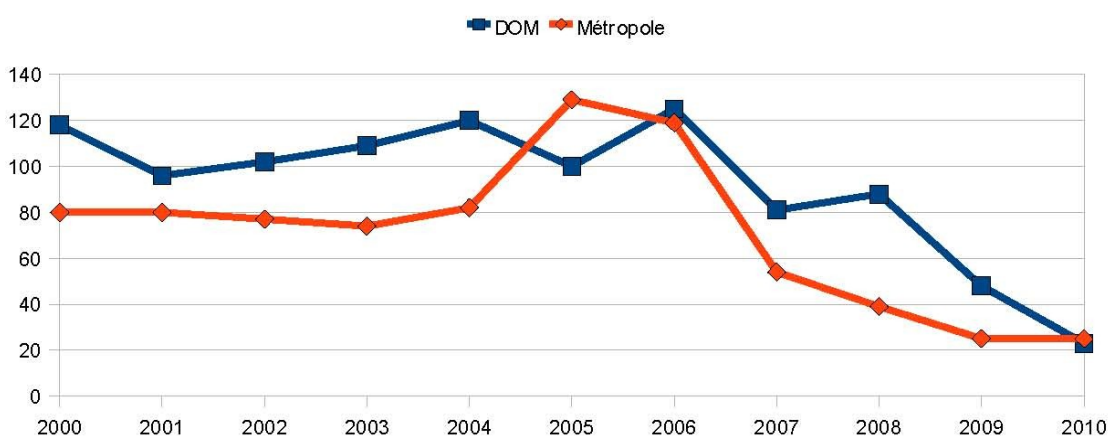
Entre 2000 et 2010, on constate une baisse très nette des constructions de navire. 55 % de ces nouveaux navires ont été construits pour les départements d'outre-mer et 90 % sont des navires de moins de 12 mètres. Seulement 191 navires de plus de 12 mètres ont été construits durant cette période.

Nombre de constructions de navires de pêche de 2000 à 2010

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
DOM	118	96	102	109	120	100	125	81	88	48	23
Métropole	80	80	77	74	82	129	119	54	39	25	25
Total	198	176	179	183	202	229	244	135	127	73	48
Inf. ou égal à 12	170	149	154	168	178	200	217	129	124	67	47
supérieur à 12	28	27	25	15	24	29	27	6	3	6	1

Source: Fleet Register On the Net – Commission européenne

Constructions 2000-2010



Source : Fleet Register On the Net – Commission européenne

On peut expliquer le pic de 2005 et 2006 par les constructions des derniers navires « aidés » et une chute très nette ensuite du fait de la fin des aides.

1.3 Des navires transformés « désoptimisés »

Faute de construire des navires neufs, les navires existants sont transformés, sans bénéficier des améliorations de la sécurité et des conditions de travail et de vie issues des progrès technologiques réalisés depuis leur construction. Les navires restant en flotte subissent des modifications et des changements d'exploitation récurrents, des mises en place d'engins de pêche plus encombrants qui réduisent encore les espaces de travail. Il s'y ajoute un alourdissement (10 à 15 % pour un navire d'une quinzaine d'années) résultant de leur simple vieillissement et ceci même en l'absence de modification significative.

Comme le précise M. Georges TOURET, président de l'Institut Maritime de Prévention (IMP) dans son rapport sur le « renouvellement de la flotte de pêche en navires sobres, sûrs et sains », l'alourdissement des navires résulte de l'accumulation au fil des années des équipements supplémentaires, des remotorisations, des rechanges et des couches de peinture, de l'absorption d'eau par les isolations ou parfois même par les coques.

Tout ceci met en cause les données initiales d'habitabilité, de stabilité et de franc-bord, et entraîne un accroissement proportionnel de la consommation d'énergie en route. Il faut préciser que la stabilité et le franc-bord ne sont remis en cause que dans le cas de modifications majeures du flotteur.

Les projets de modernisation et de transformation sont des projets contraints par certaines caractéristiques du navire existant : stabilité, structure, espaces disponibles. Ils laissent beaucoup moins de marges de manœuvre qu'une construction neuve ce qui, selon les limites imposées par les caractéristiques du navire existant, conduisent le plus souvent l'armateur et le concepteur à faire des choix d'aménagement nécessaires en terme d'exploitation et de rentabilité, mais néfastes pour la sécurité et les conditions de travail et de vie des marins.

D'une manière générale, les modernisations et les transformations entraînent une « désoptimisation » des navires existants dans la mesure où l'installation d'équipements plus performants et/ou le changement de leurs modes d'exploitation est susceptible de se faire au détriment de la sécurité du navire dans son ensemble et des conditions de travail et de vie à bord.

1.4 Des navires neufs sans les avantages d'un navire innovant

Les trop rares navires construits ne bénéficient pas autant qu'il serait souhaitable des améliorations et des innovations possibles sur un navire neuf.

Tous les témoignages provenant des bureaux d'études et des chantiers navals, ainsi que des armateurs et pêcheurs, confirment que les contraintes tendant à limiter la capacité de pêche de la flotte, et tout particulièrement la limitation de la jauge des navires, obèrent la mise en service de navires performants et adaptés.

Lors du processus de conception d'un navire le promoteur de ce navire, et le chantier à qui il passe commande, sont obsédés par le souci de contenir leur projet dans l'enveloppe de jauge, de puissance et de longueur, à laquelle ils ont droit.

Contraints de comprimer tous les espaces non directement productifs, les navires deviennent compacts, trop courts, ce qui aboutit à des effets pervers tels que :

- un franc-bord et une stabilité réduits ;
- des caractéristiques hydrodynamiques entraînant une consommation excessive de carburant en route ;
- des conditions de travail et de vie à bord détériorées par le manque d'espace ;
- une « inadaptabilité » aux nouvelles obligations résultant, notamment de la réglementation communautaire.

Par ailleurs, les coûts prohibitifs de la construction aujourd'hui, empêchent l'armateur souvent contraint par une enveloppe financière et un plan de financement très serrés à faire des choix en matière d'équipement.

Un navire de 12 mètres coûte aujourd'hui environ 700 000 € et un de 24 mètres autour de 3 M€.

Les professionnels de la pêche parlent d'une augmentation d'environ 40 % depuis les constructions de 2004, réalisées avant la fin des aides publiques.

Dans une enveloppe financière serrée, les arbitrages à faire sont, dans la majeure partie des cas, défavorables à l'amélioration des conditions de vie et à l'introduction d'innovations.

Il est parfois navrant de constater que les projets de construction actuels n'intègrent aucune innovation, même aujourd'hui évidente, telle que l'installation d'économètre à bord pour mesurer la consommation en carburant en temps réel.

C'est le cas d'un patron du Guilvinec qui, après avoir perdu son navire, fait construire un navire de 14,90 mètres pour un coût de 892 000 €. Il profite de cette opportunité de construction pour intégrer certains aménagements (table de tri), mais il réalise le strict minimum, car les coûts sont trop élevés. Il n'installera donc pas d'économètre, alors que les économies d'énergie restent actuellement la préoccupation majeure dans un contexte de prix du carburant élevé.

2 Des navires peu sûrs et des conditions de vie et de travail à bord dégradées

Les freins à la construction, mis en place par l'Union européenne, ont conduit à maintenir en activité des navires anciens et obligeant, dans le même temps, les armateurs à transformer ou moderniser leurs navires pour faire face à de nouvelles obligations réglementaires ou encore aux nouvelles exigences du marché (qualité, nouvelles espèces cibles...).

Malgré les importants efforts de prévention réalisés au cours des dernières années, et en dépit de la réduction du nombre des navires et des marins-pêcheurs et des durées d'exposition au risque, les statistiques d'accidents du travail restent exceptionnellement élevées, et il n'y a guère de raison pour qu'il en aille autrement si l'outil de travail demeure globalement vétuste.

2.1 Un secteur d'activité très accidentogène

En 2008, le Service de santé des gens de mer de la Direction des affaires maritimes a recensé 1348 accidents du travail maritime (ATM) en France métropolitaine. 1 marin sur 9 est donc victime chaque année d'un accident du travail.

**Nombre d'accidents du travail maritime en France métropolitaine
en 2008**

Secteur d'activité	Effectif (en ETP*)	Nombre d'ATM		Ratio ** (pour 1000 ETP)
		Avec et sans arrêt	Avec arrêt	
Tous secteurs	18 508 530	-	703 976	38
BTP	1 617 702	-	129 190	80
Pêche en France (Métropole)	11 933	1 348	1 096	92

* ETP : Équivalent Temps Plein

** Ratio : (ATM avec arrêt/Effectif en ETP) x1000

Source : Direction des Affaires Maritimes

La pêche est le secteur d'activité le plus accidentogène en France après le secteur du bâtiment-travaux publics.

Selon les statistiques de l'Institut Maritime de Prévention (IMP) établies sur la base du questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime (QCATM), sur les 1110 ATM étudiés en 2009, la moitié a eu lieu lorsque le navire était en pêche.

C'est la petite pêche qui concentre le plus d'accidents avec près de 40 % des ATM déclarés.

Il est également important de signaler qu'au moment du sinistre, les conditions de navigation étaient bonnes dans près de 54 % des cas.

L'occupation du blessé au moment de l'accident concerne pour 23 % le travail et la manutention des captures et dans 17 % des cas, le virage du train de pêche.

Les conséquences de l'accident sont principalement des fractures, luxations et des atteintes musculaires.

Ces sont les mains et les doigts qui sont le plus souvent touchés. Viennent ensuite dans 18 % des cas les membres inférieurs.

2.2 Une dégradation des conditions de travail et de vie à bord des navires

Les navires « désoptimisés » représentent donc des dangers au regard de la sécurité, des conditions de travail et de vie à bord des navires de pêche. La modernisation des navires par l'installation d'équipements plus performants et changeant parfois leur mode d'exploitation se fait souvent au détriment des conditions de sécurité et de travail. Les mauvaises conditions de stabilité et le manque d'aménagement des espaces de travail peuvent parfois être des facteurs de sinistres.

Ainsi, les navires vieux ne sont parfois même pas équipés du minimum de confort (toilettes) et sont souvent inadaptés pour des marées supérieures à 24 heures.

La question de la dégradation de la sécurité et des conditions de vie et de travail, inhérente au vieillissement des navires, pose également le problème de l'attractivité du métier de marin pêcheur. Comment faire venir aujourd'hui des jeunes sur ces navires inadaptés et inconfortables ?

3 Des navires de plus en plus coûteux en fonctionnement

3.1 Des navires gros consommateurs d'énergie

Conçus à une époque où l'énergie était encore à bas prix, les navires de pêche français sont aujourd'hui majoritairement « énergivores ». En excluant les navires de plus de 40 mètres qui représentent 1 % de la flotte nationale et 15 % de la puissance motrice embarquée ainsi que les navires exerçant leur activité en dehors des zones de pêche communautaires, la consommation totale de la pêche maritime française est estimée à 300 000 tonnes d'hydrocarbures par an. La pêche maritime française est donc très fortement dépendante du gazole.

La consommation en carburant des navires de pêche varie selon leur taille, leur activité, leurs caractéristiques et leur type d'engin de pêche. De manière générale, on constate que les pêches aux arts traînants (chalut, drague) sont beaucoup plus consommatrices de carburant que celles aux engins dormants (filet, casier, palangre, ligne). Selon une étude de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), les navires de moins de 12 mètres pêchant aux arts dormants consomment en moyenne 13 000 litres de gazole par an, les chalutiers de 12 à 24 mètres 231 307 litres de gazole par an et les chalutiers de 24 à 40 mètres, 552 000 litres de gazole par an, soit un rapport au sein du même secteur de 1 à 42.

Les chalutiers, notamment les chalutiers de fond, dotés de fortes puissances motrices, sont en fait les plus gros consommateurs de carburant. Leur consommation est estimée entre 1 200 litres et 1 500 litres de gazole par jour. Elle dépend aux deux tiers du train de pêche (60 % pour le chalut, les bourrelets et les flotteurs, 30 % pour les panneaux et 10 % pour les funes) et pour un tiers du navire (route sur les lieux de pêche, propulsion de la carène pendant les opérations de chalutage, production de froid et auxiliaires). Les chalutiers hauturiers de 20 mètres effectuant des marées de 15 jours consomment environ 25 000 litres de gazole par marée, soit, en raisonnant en terme d'énergie 250 MWh (mégawattheures) par marée. La flotte des navires de plus de 12 mètres pratiquant des arts traînants contribue à elle seule à 75 % de la consommation totale de gazole.

Les chalutiers de fond consomment en moyenne environ une tonne de gazole pour pêcher et ramener au port une tonne de poisson. On doit cependant prendre en compte non pas seulement le rendement du volume de carburant à la tonne de poisson pêchée, mais également la valeur marchande des espèces prélevées. Cette moyenne cache donc une très grande disparité en fonction des espèces pêchées.

Les chalutiers sont de ce fait les navires de pêche les plus fortement exposés aux augmentations des cours du gazole. Ce segment est plus particulièrement touché, notamment sur la façade Atlantique où 35 % des navires des régions concernées pratiquent ce métier et contribuent à environ 60 % de la valeur des apports. La question de la hausse des carburants impacte donc en tout premier lieu, les navires armés en pêche au large.

3.2 *Le coût de la maintenance et de l'entretien des vieux navires*

L'âge du navire a des répercussions importantes sur ses conditions d'exploitation.

Le vieux navire est moins sécurisé, moins confortable, moins productif et également plus polluant et plus consommateur d'énergie. L'alourdissement du navire de 10 à 15 % pour un navire d'une quinzaine d'années, résultant de son simple vieillissement, peut entraîner un accroissement proportionnel de la consommation d'énergie en route. Posséder un navire âgé n'est pas sans conséquence.

Plus un navire vieillit, plus il coûte cher en entretien (entretien courant, mécanique, carénage, électricité, peinture, etc.) afin de répondre aux critères de sécurité minimum requis par la réglementation en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer, d'habitabilité à bord et de prévention de la pollution.

Les frais d'entretien des navires anciens entraînent également une baisse du chiffre d'affaires à la suite des arrêts techniques engendrés par les pannes et des frais d'assurance supplémentaires par rapport à un navire plus récent. L'impact du vieillissement de la flotte de pêche sur les coûts d'exploitation, dont en premier lieu la dépense en énergie, est donc direct et démontré.

La moindre productivité des navires anciens et leurs frais d'entretien ont également souvent un impact important sur l'excédent brut d'exploitation (EBE) dégradée.

**Comparaison des dépenses annuelles d'entretien
des navires selon leur âge**
(étude portant sur 12 chalutiers de fond de 8,22 m à 24,95 m
de 21,58 UMS à 226,96 UMS et de 66 kW à 589 kW)

Poste de dépense	Chalutiers de moins de 5 ans	Chalutiers de plus de 20 ans	Chalutiers de moins de 5 ans	Chalutiers de plus de 20 ans
	Année 2008	Année 2008	Année 2009	Année 2009
Mécanique	23 056,77	38 458,16	19 811,93	29 254,32
Forge	10 128,2	18 944,27	11 890,67	17 129,03
Charpente	368,2	810,25	103,77	948,87
Électricité	4 049,48	5 522,36	7 079,07	3 530,79
Appareils	1 437,91	1 998,3	1 432,21	4 636,25
Peinture	942,44	5 829,58	4 392,1	5 879,8
Frigo	3 783,24	1 520,93	4 016,74	3 922,06
Divers	5 241,23	5 112,79	4 844,53	5 476,54
Total	49 007,47	78 196,58	5 3571, 02	70 777,66

Source : Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest (juin 2011)

**Comparaison des charges annuelles des navires
selon leur âge**
(étude portant sur 12 chalutiers de fond de 8,22 m à 24,95 m
de 21,58 UMS à 226,96 UMS et de 66 kW à 589 kW)

	Chalutiers de moins de 5 ans		Chalutiers de plus de 20 ans	
	Année 2008	Année 2009	Année 2008	Année 2009
Ventes Brutes	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %
Entretien mécanique	3,50 %	3,50 %	6,37 %	4,99 %
Entretien forge	1,54 %	2,10 %	3,14 %	2,92 %
Total Entretien	7,44 %	9,52 %	13,22 %	12,34 %
Carburant (gazole)	34,04 %	23,92 %	34,59 %	27,33 %
Engins de pêche	5,27 %	6,94 %	5,90 %	6,90 %

Source : Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest (juin 2011)

Les études conduites par l'Association du Grand Littoral Atlantique (AGLIA) ont permis d'évaluer les principaux postes de charges, rapportés aux chiffres d'affaires des navires. La main d'œuvre représente une part de 28 % à 42 %, l'entretien de 5 % à 10 %. Ces études démontrent également des différences importantes du poids du carburant selon les métiers, ce qui dans un contexte d'augmentation des cours du gazole, confirme la forte exposition des chalutiers.

**Structures des charges par segment de métier
sur la façade atlantique (année 2008)**

% du chiffre d'affaires	Chalutiers de fond 8 m à 16 m	Chalutiers de fond 16 m à 19 m	Chalutiers de fond 22 m à 25 m	Fileyeurs de 8 m à 12 m-	Fileyeurs de 16 m à 25 m
Carburant	17 %	25 %	29 %	9 %	7 %
Engins de pêche	3 %	4 %	4 %	8 %	6 %
Entretien réparation	6 %	7 %	10 %	7 %	5 %
Salaires	33 %	31 %	26 %	38 %	36 %
Charges sociales	4 %	3 %	2 %	4 %	4 %
autres coûts d'exploitation	22 %	23 %	21 %	17 %	28 %
EBE	15 %	8 %	8 %	18 %	14 %

Source : Association du Grand Littoral Atlantique (AGLIA)

4 Une flotte inadaptée pour répondre aux nouvelles exigences de la pêche

4.1 Les exigences du marché : la qualité des produits

La production de la flotte française en 2009 est estimée à 434 000 tonnes et se compose pour les trois quarts de captures effectuées en Atlantique-Nord-Est, moins de 10 % en Méditerranée et un cinquième en eaux tropicales de l'Atlantique et de l'Océan Indien.

La quantité de produits de la mer débarqués sous criée a baissé de 2000 à 2010, passant de 285 000 tonnes à 205 000 tonnes. On estime à 23 % le volume de produits pêchés et vendus hors halles à marée en France. Hormis la lotte, la coquille Saint-Jacques, le bar et le Saint-Pierre, toutes les espèces ont été touchées par cette baisse de production. Suite à la baisse tant des prix (en euro constant) que des volumes, le chiffre d'affaires global de la pêche française a diminué très significativement au cours des dix dernières années.

En 2000, le chiffre d'affaires global (ventes déclarées sous halle à marée) s'est élevé à 762 millions d'euros (prix moyen de 2,67 euros/kilo) et en 2010, il n'était plus que de 606 millions d'euros (prix moyen de 2,96 euros/kilo). Hormis quelques espèces, le prix moyen du poisson débarqué sous criée a plutôt baissé en euros constants durant cette période. Les plus fortes baisses ont concerné le bar, la coquille Saint-Jacques, le merlan, la sardine et surtout le merlu. En fait, on constate une progression moyenne de 2000 à 2007, puis une chute ensuite, surtout en 2009.

La consommation de produits de la pêche et de l'aquaculture a par ailleurs régulièrement augmenté depuis 1998, passant de 28,6 kg/habitant à 34,7 kg/habitant en 2009. La France occupe dans l'Union européenne, le 3ème rang après l'Espagne et le Portugal. En 2009, les produits de la pêche représentent 72 % de la consommation de produits aquatiques et les produits de l'aquaculture 28 %. En fait, cette répartition entre produits de la pêche et produits de l'aquaculture n'a pas évolué depuis 1998. En ce qui concerne les seuls poissons, l'aquaculture couvre 16 % des poissons concernés.

L'augmentation de la consommation de produits aquatiques en France a été essentiellement alimentée par des importations de produits de la pêche puisque la part de l'offre française a diminué. Les importations françaises sont en forte hausse et concernent les produits transformés (congelé). Les principales espèces importées sont le saumon, les crevettes et les poissons blancs destinés en partie à l'industrie de transformation. Au cours des dix dernières années sont apparues des importations de poissons d'eau douce (perche du Nil, pangas, tilapia). S'agissant des exportations françaises, celles-ci sont relativement stables en volume depuis une dizaine d'années et en légère croissance en valeur, du fait de la hausse du prix moyen des produits à l'exportation. L'Union européenne est le premier marché des produits français avec 75 % d'exportations françaises intracommunautaires. Les produits congelés représentent une part importante des exportations en volume, mais les produits frais sont majoritaires en valeur, avec notamment des ventes de poissons fins à haute valeur ajoutée en Espagne et en Italie.

Une des pistes pour pérenniser l'activité de pêche et favoriser un ancrage territorial est à chercher dans une meilleure valorisation des produits de la pêche. Les marins pêcheurs, au-delà des difficultés propres à l'action de pêche, doivent en effet s'efforcer de débarquer des produits de la mer de qualité et les valoriser au mieux en répondant au maximum aux besoins du marché.

Ainsi que l'a souligné le Député de Vendée Louis GUEDON dans son rapport de mars 2011 sur la compétitivité de la filière pêche française, *« le produit de la pêche française doit appartenir à une niche sélectionnée, mettant en évidence les productions de nos marins, assurant la promotion d'un produit apprécié, dont la réputation méritée doit être inattaquable et se situer ainsi au-dessus des nouvelles protéines d'origine aquatique, d'importation massive, qui constituent les nouvelles protéines de substitution à meilleur marché »*.

Cette démarche de qualité s'impose à la pêche française par l'évolution de l'origine des produits présentés aux consommateurs. Il y a quelques décennies, la totalité du poisson consommé en France était débarquée par des navires français dans les ports français, mais aujourd'hui, plus de 80 % de ce poisson sont importés et moins de 20 % seulement sont débarqués par des navires de pêche français. Par ailleurs, le poisson sauvage doit désormais « cohabiter » sur les étales avec le poisson d'élevage qui représente plus du quart de la consommation nationale de poisson, que son origine soit française (production annuelle d'environ 50 000 tonnes) ou étrangère (environ 2 millions de tonnes importées chaque année).

Dans ce contexte, le traitement du poisson à bord et son utilisation en aval doivent être une préoccupation permanente de la profession. L'émergence de nouveaux débouchés et de nouveaux marchés est étroitement liée à la capacité d'innovation et à l'effort de recherche et de développement en la matière, dans le cadre d'une approche qui doit s'appuyer prioritairement sur les produits de la pêche française.

La mise en marché de produits de qualité est essentielle pour l'ensemble de la filière parce qu'elle présente aux consommateurs des caractéristiques spécifiques (qualité, fraîcheur, diversité, etc.) pouvant justifier une augmentation du prix au détail des poissons de qualité pêchés par des navires français. Cette provenance française de qualité sera prochainement consacrée par la création d'une marque collective gérée par l'association France Filière Pêche.

Pour atteindre ces objectifs de qualité des produits mis sur le marché, les navires de pêche réclament des espaces et des aménagements supplémentaires, notamment des plans de travail adaptés. Ces espaces doivent permettre à l'équipage d'apporter un plus grand soin au poisson dans toutes les étapes de son traitement à bord du navire : triage par espèce et taille (calibrage), meilleur traitement des produits (lavage, éviscération), amélioration des opérations de mise en caisse, soin apporté à la préservation du poisson (réfrigération, conditionnement sous atmosphère modifiée), amélioration de sa présentation.

Le navire de pêche mieux équipé, permettrait ainsi pour certaines productions, des conditionnements de produits dans des emballages directement commercialisables garantissant leur intégrité jusque sur l'étal, selon un cahier des charges strict, si possible collectif, piloté par une organisation de producteurs, sur demande de mareyeurs dont la mission est de répondre à une demande de la distribution.

Cette amélioration qualitative dans la chaîne de traitement du poisson doit normalement générer de la valeur ajoutée permettant d'espérer, au final, une augmentation des revenus pour les membres de l'équipage. Mais cette amélioration souhaitée de la qualité du produit et de sa valorisation ne pourra être effective qu'avec la création d'espaces supplémentaires à bord.

4.2 Les nouvelles exigences réglementaires de la PCP

4.2.1 Les rejets

La pratique actuelle des marins pêcheurs consiste à rejeter à l'eau les poissons qui ne sont pas ciblés, les juvéniles ou encore les poissons qui ne sont plus viables.

Les rejets français sont estimés à 60 000 tonnes par an.

Un document de travail sur la réforme de la Politique Commune de la Pêche inquiète actuellement les professionnels français de la pêche. Il prévoit notamment d'obliger les marins pêcheurs à conserver à bord toutes les captures, à les enregistrer, les ramener et les débarquer au port, sauf lorsqu'elles sont utilisées comme appâts vivants. Certains pays en dehors de l'Union européenne comme la Norvège ou l'Islande, sont déjà passés à une politique du « zéro rejet ». En France, le Grenelle de la mer en 2009 avait travaillé sur l'objectif d'une baisse de 50 % de ces prises à l'horizon 2012.

La Commission européenne veut désormais, dans le cadre de la réforme de la Politique Commune de la Pêche, interdire les rejets en mer perçus par la Commission européenne comme un gaspillage des ressources naturelles.

Aux dires de la Commission, chaque année, de grandes quantités de poissons seraient rejetées dans les eaux communautaires. Ces captures non désirées et les rejets de pêche qui s'en suivent impacteraient la biodiversité et réduiraient la productivité future de la mer.

L'idée de la Commission européenne serait d'adopter une « approche graduelle », en élargissant la liste des espèces concernées d'année en année. L'obligation s'appliquerait à partir du 1^{er} janvier 2014 au maquereau, hareng, chinchard, merlan bleu, sarsotin, argentine, sardinelle, capelan, thon rouge, espadon, thon blanc, thon obèse et autres grands pélagiques.

À partir du 1^{er} janvier 2015, cette obligation serait ensuite élargie à d'autres espèces : églefin, merlan, cardine, baudroie, plie, lingue, lieu noir, lieu jaune, limande sole, turbot, barbue, lingue espagnole, sabre noir, grenadier, empereur, flétan du Groenland, brosmes, sébastes et tous les stocks démersaux de Méditerranée.

Pendant la mise en œuvre de cette obligation, d'autres pêcheries seraient évaluées sous l'angle de leurs taux de rejet et les instances communautaires étendraient à terme cette obligation à d'autres stocks, ainsi d'autres types de pêcheries seraient concernées, notamment celles qui utilisent le chalut à perche et celles qui capturent et rejettent le cabillaud.

La Commission européenne pourrait également envisager la fixation de normes en matière de prises accessoires maximales acceptables et des mesures d'accompagnement comme des incitations pour une meilleure sélectivité de l'engin de pêche, la fermeture de zones de pêche, l'obligation de changer de zone lorsqu'on y trouve des concentrations excessives de juvéniles, etc.

Le contrôle du respect de cette réglementation par les marins pêcheurs pourrait se faire par l'installation à bord des navires de pêche de caméras de surveillance.

Les chefs d'entreprise à la pêche et les représentants de la profession que nous avons rencontrés à l'occasion de la mission ont tous insisté sur l'absurdité de la question des rejets, notamment leur retour systématique au port.

Cette idée de ramener à quai toute la pêche peut se comprendre pour une pêche ciblée « monospécifique », si cela peut contribuer à mettre fin à certains gaspillages des ressources halieutiques, mais pour des pêches « multispécifiques » comme en France, cette mesure est difficilement applicable.

Il s'avère par ailleurs que cette réglementation ne peut pas être mise en œuvre, sans une approche différenciée d'une pêcherie à l'autre, car il serait stupide d'introduire en bloc, par principe, des interdictions de rejets concernant toutes les espèces, si cela ne se justifie pas.

En effet, la capacité de résistance et de survie d'un poisson pêché et sorti de l'eau est variable selon l'espèce concernée et les conditions de sa capture, notamment selon l'engin de pêche employé. Dans ces conditions, il serait paradoxal de ramener au port un poisson sous taille encore vivant au moment de sa capture, alors qu'il pourrait survivre en étant immédiatement remis à l'eau (cas des soles et autres poissons plats). Cette remarque est également valable, toutes espèces confondues, pour les poissons « grainés » prêts à se reproduire.

Une application stricte, voire doctrinaire, de cette interdiction serait donc en contradiction avec le souci de développement durable des ressources halieutiques.

Par ailleurs, si la Commission européenne met en place un dispositif consistant à déduire les rejets des quotas de pêche attribués, cette mesure pourrait difficilement s'insérer dans les mécanismes de suivi de la gestion des antériorités de pêche et des droits à produire.

En l'état actuel de la flotte de pêche française, on peut également émettre des doutes, au regard de l'importance des tonnages potentiels que représentent toutes les espèces concernées par cette interdiction de rejet, sur les capacités actuelles des navires de pêche à les prendre en charge, compte tenu de leurs espaces contraints.

On peut aussi s'interroger sur la faisabilité du dispositif sans une altération des comptes d'exploitation des navires et donc de leur rentabilité.

Ramener à terre massivement et indifféremment toutes les espèces halieutiques, sans aucun tri préalable, y compris celles à faible valeur marchande, n'est pas économiquement acceptable pour les entreprises de pêche françaises, sauf à bénéficier de mesures compensatoires. Il est en effet évident que si cette mesure devait être mise en œuvre, il faudrait au préalable, et rapidement, compte tenu des calendriers annoncés, construire de nouveaux navires plus grands avec des capacités de stockage suffisantes. Ceci impliquerait nécessairement une révision en profondeur de la réglementation communautaire relative à l'encadrement par la jauge des capacités de pêche des navires. Dans ces conditions, il faudrait également réexaminer la question de l'interdiction du financement sur fonds publics de la construction de navires de pêche neufs.

Il paraît donc tout à fait inapproprié d'interdire les rejets de manière radicale et sur un très court terme, cette question devant s'inscrire sur le long terme et en relation étroite avec les marins pêcheurs et les scientifiques. La Commission européenne serait donc bien inspirée de procéder à une sérieuse « évaluation d'impact » pour estimer au préalable les différentes causes et les différentes mesures nécessaires à l'éradication des rejets.

4.2.2 Les embarquements d'observateurs

Divers règlements communautaires (CE n° 2347/2002 du Conseil du 16 décembre 2002 modifié ; CE n° 812/2004 du Conseil du 26 avril 2004 modifié ; CE n° 643/2007 du Conseil du 11 juin 2007 modifié ; CE n° 199/2008 du Conseil du 25 février 2008 modifié) prévoient la mise en place de programmes d'observation à la mer afin de collecter des données scientifiques relatives aux ressources halieutiques. Ces programmes d'observation visent à estimer de façon indépendante les taux de captures accidentelles ou les captures d'espèces commerciales visées dans les différents règlements. Ils doivent se fonder sur des plans d'échantillonnage déterminant la répartition adéquate des observateurs entre les flottes, les zones de pêche et les périodes de pêche. Ces plans d'échantillonnage fixent également les taux de couverture des programmes d'observation à la mer imposés par les règlements communautaires.

Il convient de souligner que la réglementation communautaire est, sous certains aspects, plus exigeante que la réglementation française s'agissant des conditions de travail et de vie des observateurs à bord des navires de pêche.

Le règlement (CE) n° 973/2001 du Conseil du 14 mai 2001 modifié, prévoyant des mesures techniques de conservation pour certains stocks de grands migrateurs stipule en effet dans son article 3 que, d'une part, le capitaine d'un navire désigné pour accueillir des observateurs à bord doit prendre toutes les dispositions raisonnables pour faciliter l'arrivée et le départ des observateurs et que, d'autre part, pendant leur séjour à bord, les observateurs désignés doivent disposer d'un logement et d'installations de travail appropriées.

Dans ce contexte, avec la mise en place des plans communautaires de reconstitution des stocks portant sur des espèces sans cesse plus nombreuses (thon rouge de l'Atlantique Est, thon rouge de Méditerranée, cabillaud, sole Manche Ouest, sole Golfe de Gascogne, langoustine, hareng, merlu austral, merlu du Nord, etc.) il semble évident que les observateurs seront aussi plus nombreux à embarquer et qu'ils devront bénéficier de conditions de vie et de travail à bord satisfaisantes, sans aucune disparité de traitement avec les marins pêcheurs. Or, tous les navires de pêche français ne sont pas en mesure de remplir ces conditions, pour différentes raisons tenant à la vétusté de certains locaux de vie ou encore à l'absence d'espaces dédiés à leur hébergement et au travail de recherche et d'observation. Sur cette question de l'embarquement des observateurs, on ne peut que constater les contradictions de la réglementation communautaire qui, d'un côté, prévoit la mise en place de programmes d'observation à la mer et demande que les observateurs puissent bénéficier d'un logement et des installations de travail appropriées, et, de l'autre, persiste à refuser toute augmentation de la jauge des navires qui pourrait pourtant permettre l'embarquement de ces observateurs dans des conditions satisfaisantes.

4.3 *L'exigence de la diversification et de la pluriactivité*

4.3.1 La valorisation des co-produits et des sous-produits de la pêche

Une voie originale pour pérenniser l'activité de la pêche nationale s'inscrit dans la lutte contre le gaspillage des ressources naturelles et appelle une meilleure valorisation des co-produits et des sous-produits de la pêche française. On estime en effet à 50 % environ la proportion du poisson pêché effectivement consommée comme aliment. Les 50 % restant constituent des co-produits et sous-produits de la pêche.

La pêche française génère chaque année près de 150 000 tonnes de co-produits et de sous-produits dont environ 45 % sont issus de poissons pélagiques ou poissons bleus (thon, hareng, maquereau, sardine, anchois) et 20 % de poissons benthiques ou poissons blancs (cabillaud, églefin, grenadier, lieu jaune, lieu noir, lingue, merlan, merlu, sébaste).

Les co-produits proviennent de poissons, crustacés ou céphalopodes destinés à la consommation humaine directe ou après transformation par des transformateurs de l'industrie agroalimentaire (IAA) (joues de lotte, langues de cabillaud, foies, laitances, têtes et arêtes de poisson). Ces co-produits contiennent notamment des protéines à haute valeur nutritive, des acides gras insaturés (Oméga 3) et des vitamines bénéfiques pour l'organisme. Les produits dérivés de ces co-produits qui représentent de faibles tonnages (environ 7 000 tonnes par an, soit 4 % des 150 000 tonnes de produits dérivés annuelles) sont essentiellement destinés à des marchés de valorisations de niche à forte valeur ajoutée (agroalimentaire, diététique, cosmétique, médecine...). Ce sont des produits finis commercialisés avec les exigences sanitaires habituelles.

Les sous-produits sont des poissons, crustacés, céphalopodes ou parties de ces organismes marins non destinés à l'alimentation humaine (viscères, chutes de filetage, poissons non aptes à la consommation humaine), mais récupérables et utilisés après traitement. Ces sous-produits font l'objet d'une valorisation de masse pour 96 % (environ 143 000 tonnes par an) à destination du secteur de l'agriculture (compost-engrais, minéraux...), de celui de l'énergie/industries (biodiésel/biogaz, colle de poisson, graisses industrielles...) et surtout le secteur de l'alimentation animale (farines de poisson, huiles de poisson...) dont 23 % pour le « petfood » ou l'aquaculture. Ces sous-produits dégagent toutefois une valeur ajoutée relativement faible et détournent la matière première de valorisations de niches beaucoup plus intéressantes.

Actuellement, il est d'usage de rejeter par dessus-bord, au fur et à mesure des opérations de pêche, les déchets d'éviscération ou de découpe quand le poisson est préparé à bord. Ces déchets sont rejetés en pleine mer, en raison de leur valeur commerciale trop faible, de leur caractère hautement périssable, mais aussi pour ne pas encombrer les cales des navires de pêche.

En revanche, lorsque les co-produits et les sous-produits sont conservés à bord du navire, les pêcheurs doivent prendre les mesures adéquates afin « *d'entreposer et manipuler les déchets et les substances dangereuses de façon à éviter toute contamination* » dans les conditions fixées par le règlement (CE) n ° 852/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifié, relatif à l'hygiène des denrées alimentaires.

Par ailleurs, « *lorsque les poissons sont étêtés et/ou éviscérés à bord, ces opérations doivent être effectuées de manière hygiénique et dès que possible après la capture, et les produits doivent être lavés immédiatement et abondamment. Dans ce cas, les viscères et les parties pouvant constituer un danger pour la santé publique doivent être retirés au plus vite et être conservés à l'écart des produits destinés à la consommation humaine* » ainsi que l'impose le règlement (CE) n ° 853/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifié, fixant les règles spécifiques d'hygiène applicables aux denrées alimentaires d'origine animale.

En application de ces textes du « Paquet Hygiène », les co-produits et sous-produits doivent par conséquent être traités de façon hygiénique et ne pas constituer une source de contamination directe ou indirecte pour les produits de la pêche et pour l'homme. Ils doivent être retirés aussi vite que possible des zones de travail du poisson et des zones où se trouvent les produits de la pêche, de façon à éviter qu'ils ne s'accumulent et ne soient à l'origine de contaminations croisées. Ils sont à cet effet triés puis stockés au froid dans les cales du navire, avant d'être débarqués au port.

La gestion, la collecte et l'entreposage des co-produits et des sous-produits à bord des navires nécessitent par conséquent des espaces et des volumes suffisants pour que ces opérations puissent être réalisées dans de bonnes conditions.

La valorisation des co-produits et des sous-produits de la pêche française se heurte à un certain nombre de freins, notamment la connaissance du marché, la maîtrise des approvisionnements (localisation, tonnages) et de leur qualité (tonnages incomplets, nature et composition en espèces souvent indéterminées).

Dans le cadre du développement durable, la réglementation européenne semble par ailleurs progressivement évoluer vers une interdiction totale pour les navires de pêche de rejeter les coproduits, viscères, poissons hors taille et autres poissons non commercialisables, ces co-produits et sous-produits de la pêche devant être stockés et souvent transformés à bord. Cette question recoupe donc très directement celle concernant la fin des rejets en mer, voulue par la réforme de la Politique Commune de la Pêche. En faisant obligation aux marins pêcheurs de ramener au port tous les tonnages de poissons pêchés, y compris les prises accessoires et les espèces sous taille, il faut en effet s'attendre à une augmentation des quantités de co-produits et de sous-produits à traiter à bord. Sans un renouvellement de la flotte de pêche française avec des navires pourvus de capacités de stockage adaptées à ces nouvelles contraintes réglementaires, il ne sera possible de collecter, traiter puis stocker simultanément à bord, dans des conditions d'hygiène et sanitaires irréprochables, toutes les espèces de poissons pêchés ainsi que les co-produits et sous-produits générés par cette activité de pêche.

Dans ce contexte, on peut s'interroger sur les conditions de mise en œuvre à bord des navires de pêche, des dispositions du règlement (CE) n ° 1069/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifié, établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux et produits dérivés non destinés à la consommation humaine et abrogeant le règlement (CE) n ° 1774/2002 (règlement relatif aux sous-produits animaux). Ce nouveau règlement applicable depuis le 4 mars 2011 doit en effet permettre une meilleure transparence et une sécurité accrue de la filière « sous produits animaux » en termes d'agrément et d'enregistrement des entreprises de pêche, de traçabilité des produits de la pêche, de maîtrise sanitaire et de contrôle, mais également de responsabilité du producteur.

4.3.2 L'activité de pêche-tourisme

La pratique de l'activité de pêche-tourisme (« pescatourisme ») consiste à accueillir des touristes en qualité de passagers sur des navires de pêche afin de leur faire découvrir le métier. C'est une des options de diversification offrant un fort potentiel pour les régions côtières, attirant un afflux touristique important.

L'activité de « pescatourisme » permet de faire face aux difficultés rencontrées par le secteur de la pêche, en diversifiant des revenus de nature à pérenniser la pêche maritime et encourage l'implication des femmes dans le secteur de la pêche. Elle est aussi un moyen de communication du secteur de la pêche vers une ouverture du métier au grand public, mais aussi à destination des jeunes pour susciter de nouvelles vocations et elle facilite également la valorisation du patrimoine marin. L'activité de pêche-tourisme, ne constitue pas pour autant une activité touristique indépendante, mais bien une source de diversification, un complément en termes de chiffre d'affaires pour des navires et des entreprises de pêche professionnelle, eu égard notamment à la saisonnalité de la pêche.

L'activité de pêche-tourisme a été lancée en Italie il y a une vingtaine d'années, puis en Espagne, en Norvège et en Irlande.

Malgré quelques expérimentations conduites en France à partir de 2007 dans les Pays de la Loire, en Bretagne, en Aquitaine, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ou encore en Corse, il est manifeste que la réglementation communautaire et nationale en vigueur n'est pas adaptée à cette activité récente et qu'elle ne permet pas son développement. L'un des engagements du Grenelle de la Mer est pourtant de permettre le développement de l'activité de pêche-tourisme.

Au niveau national, bien que promu par la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 modifiée, d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines, le régime juridique des activités de pêche maritime ou du navire de pêche n'est pas adapté aux enjeux de la diversification de l'économie des régions du littoral.

Le principe de l'embarquement occasionnel de passagers a été énoncé par l'article 32 de cette loi qui prévoit que « *l'embarquement de passagers à bord des navires armés à la pêche est notamment subordonné à la souscription d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'armateur, du capitaine, celle des membres de l'équipage ainsi que des personnes occasionnellement admises sur le navire pour y exercer une activité d'accompagnement et au respect des règles de sécurité définies par l'autorité administrative* ». Toutefois, cette diversification des activités du secteur de la pêche maritime n'est pas prise en considération par l'ordonnance n° 2010-462 du 6 mai 2010 créant un livre IX du code rural relatif à la pêche maritime et à l'aquaculture marine (nouveau code rural et de la pêche maritime).

Le régime fiscal français est également inadapté à la pratique d'activités de diversification de la pêche maritime. Contrairement au secteur de l'agriculture où les exploitants agricoles pluriactifs bénéficient pour leurs activités connexes du même régime fiscal que les entreprises agricoles et, par conséquent, des mêmes avantages fiscaux (exonération de la TVA, de la taxe professionnelle), aucun aménagement satisfaisant du régime fiscal n'est prévu pour tenir compte des spécificités des activités de pêche-tourisme exercées par les pêcheurs pluriactifs.

Dans l'agriculture, le régime social agricole a été modifié en 1990 pour permettre à un exploitant exerçant simultanément une activité non salariée non agricole et une activité non salariée agricole de rester affilié au régime de l'activité principale. Par contre, le législateur n'a pas prévu pour le pêcheur pluriactif, de dispositions particulières au rattachement du régime de l'activité connexe à l'activité de pêche. L'interprétation de la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 susvisée permettrait néanmoins de rattacher les activités de pêche-tourisme aux activités principales de pêche, mais une clarification juridique de cette question s'avère nécessaire.

Au niveau de l'Union européenne, les activités de diversification pour le secteur de la pêche, à l'exemple de la pêche-tourisme, sont considérées au sein de la Politique Commune de la Pêche, comme étant l'un des axes forts du Fonds Européen pour la Pêche (FEP).

Le règlement (CE) n° 1198-2006 du Conseil du 27 juillet 2006 relatif au Fonds européen pour la pêche (FEP) prévoit en effet dans son axe prioritaire 1 « mesures en faveur de l'adaptation de la flotte de pêche communautaire » que le FEP peut contribuer au financement de mesures socio-économiques proposées par les Etats membres en faveur des pêcheurs affectés par l'évolution des activités de pêche et qui concernent la diversification des activités en vue de promouvoir des emplois multiples pour les pêcheurs.

Pour autant, l'intérêt d'une mise en œuvre de la diversification des activités de type pêche-tourisme et de son financement au niveau communautaire est forcément obéré par les contraintes dimensionnelles des navires de pêche.

Accueillir à bord de ces navires, en général des navires de petite taille évoluant en zone côtière, des passagers en leur assurant la sécurité, le confort et l'habitabilité nécessite avant tout des espaces plus importants. Or, l'augmentation de ces espaces n'étant pas possible en raison de la contrainte communautaire de la jauge, les activités de pêche-tourisme ne rencontrent pas en France le succès espéré.

Cette contrainte de jauge voulue par l'Union européenne qui reste dissuasive à l'égard de promoteurs éventuels est de fait en interaction avec le traitement que réservent les services du Ministère français chargé de la mer à l'activité de pêche-tourisme. Dans ce contexte communautaire, il apparaît en effet que ces services restent prudents face au développement des activités de pêche-tourisme, en raison du caractère dangereux de l'activité de pêche et du risque de voir se développer sur le littoral certaines formes de travail illégal. Cette contrainte de jauge n'encourage donc pas la Direction des affaires maritimes à faire évoluer la réglementation nationale dans un sens favorable à cette activité.

4.3.3 Les activités halio-environnementales

Les mesures halio-environnementales sont des mesures destinées à développer une pêche durable, prenant à la fois en compte les enjeux environnementaux, sociaux et économiques. Elles s'apparentent aux Mesures Agro-Environnementales (MAE) mises en place en agriculture.

Les contrats bleus, créés et mis en place par l'Etat en 2008 dans le cadre du « Plan Barnier pour une pêche durable et responsable » s'inscrivent dans ce dispositif. Ils doivent en effet répondre à des engagements plus contraignants que ceux qu'imposent la réglementation et les pratiques des pêcheurs. Dans le cadre des contrats bleus, les navires adhérents sont indemnisés en contrepartie du respect de leur engagement à pratiquer une pêche plus respectueuse de la

ressource halieutique et de l'environnement. Les pêcheurs de la société coopérative Armor Glaz et du Fonds pour le Développement Durable de la Pêche (F2DP) ont largement participé à la mise en place de ce succès du dispositif des contrats bleus.

Les mesures figurant dans les contrats bleus peuvent porter sur trois thèmes.

Le premier concerne le partenariat entre les pêcheurs et les scientifiques pour les observations à la mer. Il peut s'agir de campagnes de recueil de données par les pêcheurs eux-mêmes à bord de leur navire (« auto-échantillonnage »), tant pour les captures commerciales que pour les captures accidentelles (cétacés, oiseaux marins). Ce partenariat peut concerner la surveillance de zones protégées dans le but de constituer un recueil de données exploitables et exploitées par d'autres organismes scientifiques ou encore, l'enregistrement de données océanographiques, y compris le contrôle de la présence d'espèces exogènes. Les pêcheurs peuvent aussi participer à des pêches scientifiques en mettant à disposition un navire ou leurs captures pour des campagnes scientifiques faisant l'objet d'un partenariat précis, entre l'organisme de recherche et l'opérateur local.

Le dispositif des contrats bleus peut aussi concerner la maîtrise de l'effort de pêche.

La mesure consiste en des modes de pêche particulièrement respectueux de la ressource, plus contraignants que ce qu'impose la réglementation en vigueur, favorisant la réduction des rejets (tailles minimales de capture, maillages, utilisation d'engins sélectifs spécifiques), etc. Il s'agit notamment de mesures de sélectivité permettant d'augmenter la taille des espèces ciblées, et ce, quel que soit le métier, l'objectif principal étant d'accroître la proportion d'individus matures dans la population ciblée, en laissant les jeunes individus grandir et se reproduire au moins une fois avant d'être capturés, mais également de limiter l'effort de pêche. Cette mesure aurait pour effet de réduire les captures de poissons ou de crustacés ciblés par les engins de pêche.

Les contrats bleus comportent aussi un volet environnement marin. Il consiste à faire nettoyer la mer en ramassant des engins de pêche perdus, pour lutter contre la « pêche fantôme », et à ramasser des déchets trouvés en mer, afin de limiter les impacts indirects de la pêche sur l'environnement marin.

Parmi ces activités halio-environnementales, une des plus emblématiques est l'embarquement d'experts à bord des navires, dans le cadre d'un rapprochement des points de vue entre les scientifiques et les pêcheurs, souhaité par la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche.

Une gestion durable des ressources halieutiques n'est en effet possible que si les diagnostics sur l'état des stocks et des écosystèmes sont partagés en amont entre scientifiques et marins pêcheurs. Les marins pêcheurs, les « sentinelles de la mer », qui vivent de l'exploitation des ressources, ont en effet intérêt à devenir les acteurs du suivi scientifique de l'évolution des stocks en aidant à la collecte des données à bord des navires de pêche ou en y contribuant eux-mêmes. En retour, les scientifiques doivent porter à leur connaissance les résultats de leurs observations et leurs conclusions. Dans ce contexte, les observations en mer réalisées dans le cadre des programmes « Recopesca » et « Obsmer » et financées par l'Union européenne et le Ministère chargé de la pêche (Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture) sont un maillon indispensable d'une gestion responsable des pêches permettant de concilier l'activité économique avec la préservation de la ressource pour les générations futures.

Les navires de pêche peuvent ainsi tenir lieu de plates-formes de recherche lorsque les observations scientifiques doivent se faire en mer. De telles activités peuvent inclure la collecte et l'analyse d'échantillons de poissons vivants, les expériences sur des spécimens vivants, ou encore les observations d'espèces (mammifères, oiseaux, etc.). Les observateurs peuvent provenir du monde scientifique, mais aussi de bureaux d'études ou du monde associatif travaillant sur des thématiques liées à l'environnement marin, à l'activité de pêche, etc. A l'occasion de ce type d'embarquements, les observateurs ne sont pas considérés comme des passagers, mais comme du « personnel spécial » (toute personne qui est employée ou occupée à bord en raison des fonctions spéciales du navire ou des activités spéciales exercées à bord). Pour le chef d'entreprise à la pêche, l'accueil d'un observateur à bord de son navire, le temps d'une marée, est volontaire et bénévole même si plusieurs règlements nécessitent désormais une certaine couverture des pêcheries françaises par des observateurs embarqués.

L'embarquement d'un observateur est toutefois soumis à certaines conditions préalables imposées par l'Etat, notamment l'annotation sur le permis de navigation du navire, par les services de la Direction interrégionale de la mer (centre de sécurité des navires) du nombre maximum de membres de personnel spécial (avec des restrictions éventuelles sur la durée des marées et les périodes en fonction de la saison), la mise à jour du Document Unique de Prévention (DUP) en inscrivant les risques de cette nouvelle activité en matière de sécurité et de santé au travail et de prendre les dispositions visant à améliorer le niveau de protection des marins et des personnes embarquées. Le chef d'entreprise à la pêche doit aussi mettre à disposition des passagers des vêtements de travail à flottabilité intégrée (VFI), et souscrire un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile, celle du capitaine, celle des membres de l'équipage ainsi que des personnes occasionnellement admises sur le navire pour y exercer une activité d'accompagnement. Il doit également informer les personnels spéciaux sur les consignes de sécurité au moment de l'embarquement et transmettre à l'administration maritime locale le formulaire de déclaration d'embarquement.

Le développement des activités halio-environnementales se heurte cependant à un certain nombre de contraintes et principalement, au manque d'espace disponible à bord des navires de pêche. S'agissant de la collecte des déchets en mer ou sur l'estran, par exemple, les petits navires ont une capacité de stockage fortement limitée. Leur collecte en mer nécessite pourtant d'avoir de la place à bord des navires pour les stocker, car plus le navire sera important, plus cette activité sera performante. Le ramassage des déchets demande également beaucoup de main-d'œuvre pour les remonter et les stocker à bord en toute sécurité et pour les décharger. La collecte des déchets peut donc nuire à la sécurité des personnes embarquées en cas de réduction de place sur le navire ou encore de remontée de déchets toxiques.

S'agissant de la participation des pêcheurs au suivi du milieu marin, il s'avère que les demandes en la matière émanent, souvent de manière ponctuelle, d'organismes (laboratoires de recherches, universités, etc.) pour lesquels certains navires ne présentent pas nécessairement tous les pré-requis leur permettant de répondre de manière satisfaisante aux exigences de protocoles scientifiques, notamment en ce qui concerne les espaces de travail. En règle générale, l'espace sur les navires est adapté aux besoins opérationnels de la pêche et l'accueil de personnes supplémentaires à bord peut poser quelques difficultés, mais suivant l'objet de l'embarquement, le travail de l'expert peut inversement affecter le travail de l'équipage.

5 Le vieillissement de la flotte de pêche entraîne un manque d'attractivité du secteur

5.1 La diminution du nombre de marins pêcheurs

Le marché du travail de la pêche maritime est un espace social protégé, régi par des règles particulières de recrutement et de mobilité, où la qualification professionnelle et la relation entre les titres de formation professionnelle, l'ancienneté et le poste de travail jouent un rôle central.

L'effectif total de marins à la pêche en activité en 2009 était de 23 722, selon les chiffres publiés par le Fonds d'Assurance Formation de la pêche et cultures marines (FAF), qui s'appuie sur les données de la direction des affaires maritimes. En 2008, ils étaient 24 887 marins pêcheurs. Le secteur a donc perdu 4,7 % de ses effectifs soit 1 165 marins.

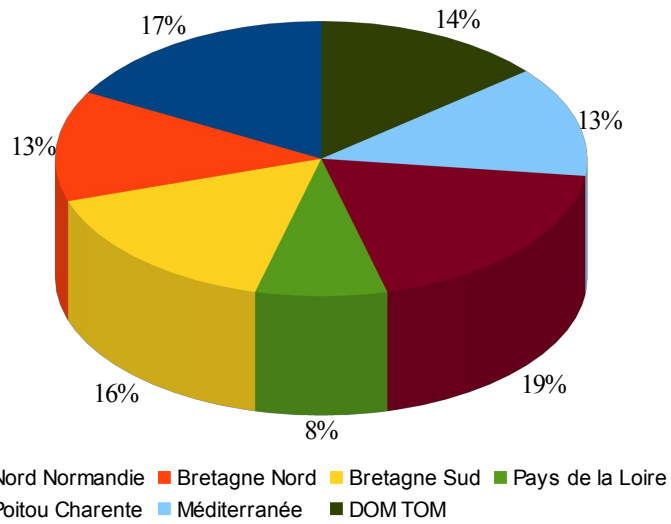
Ces chiffres font également apparaître que la région des Pays de la Loire connaît la baisse la plus forte (-11,6 %) suivie par l'Aquitaine (-8,4 %). La région Bretagne perd aussi des marins, mais de façon moindre. Elle reste la première région de France pour la pêche avec près de 6 700 marins, soit plus de 28 % des effectifs. Elle a perdu 214 marins par rapport à 2008, soit une baisse de 3,2 %, en dessous de la moyenne nationale. Pour les régions méditerranéennes, la baisse est du même niveau que la moyenne nationale (-4,5 %). Globalement, c'est la petite pêche et la pêche côtière qui perdent le plus de marins pêcheurs.

La répartition du nombre de marins par région du navire et par genre de navigation en 2009

Région	Cultures Marines	Conchyliculture Petite Pêche	Petite Pêche	Pêche Côtière	Pêche au Large	Grande Pêche	Total général	Répartition par région	Évolution 2008-2009
Nord-Pas-de-Calais-Picardie	43		491	386	201	76	1 197	5,0 %	-34
Haute-Normandie			315	303		104	722	3,0 %	-22
Basse-Normandie	357	143	897	627	124		2 148	9,1 %	-100
Bretagne	1 050	353	2 416	678	1 546	653	6 696	28,2 %	-214
Pays de la Loire	182	289	557	333	403		1 764	7,4 %	-204
Poitou-Charentes	925	619	454	249	170		2 417	10,2 %	-89
Aquitaine	144	454	392	235	816	45	2 096	8,8 %	-176
Languedoc-Roussillon	73	324	1 215	14	216		1 842	7,8 %	-115
Provence-Alpes-Côte d'Azur	14	115	942	35	51	43	1 200	5,1 %	-44
Corse	9	7	310				326	1,4 %	7
DOM-TOM	4		2 407	300	353	260	3 324	14,0 %	-72
TOTAL GÉNÉRAL	2 801	2 304	10 396	3 160	3 880	1 181	23 722	100,0 %	- 1 165
Répartition par genre de navigation	11,8 %	9,7 %	43,8 %	13,3 %	16,4 %	5,0 %	100 %		
Rappel 2008		5 263	10 719	3 731	3 971	1 203	24 887		
Évolution 2008-2009		3,00 %	-3,0 %	-15,30 %	-2,30 %	-1,80 %	-4,7 %		

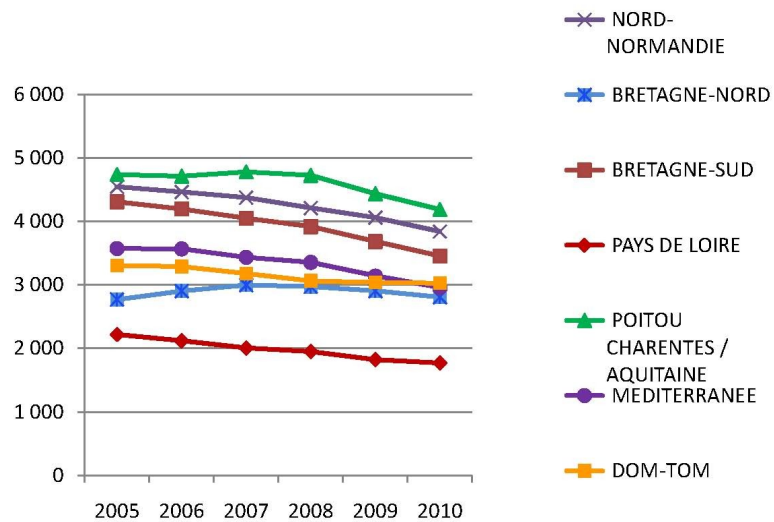
Source : FAF Pêche et Cultures marines

Effectifs des marins à la pêche par région en 2010



Source : Direction des Affaires Maritimes

Évolution par région des effectifs de la pêche de 2005 à 2010



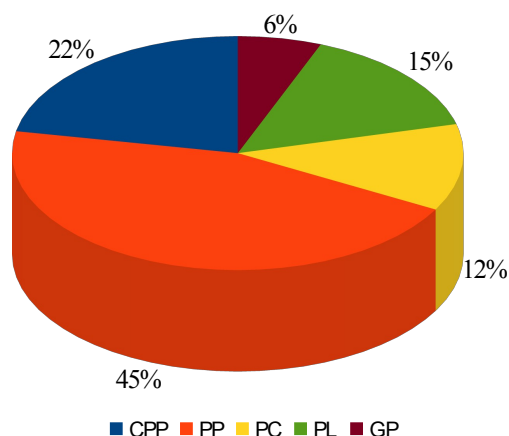
Source : Direction des Affaires Maritimes

S'agissant des fonctions exercées à bord, 46 % des marins naviguent comme matelot ou homme d'équipage et 54 %, soit 12 823 marins occupent une fonction de commandement, pont, machine ou autre service. Les marins occupant une fonction de commandement au pont représentent 30 % des effectifs, mais 40 % en petite pêche, qui comprend proportionnellement peu d'hommes d'équipage, et 22 % à 23 % en pêche côtière et pêche au large. En petite pêche et en conchyliculture-petite pêche, les marins ont souvent la double qualification « pont-machine ».

La proportion « officiers/hommes d'équipage » est variable selon le genre de navigation. En pêche au large, pêche côtière et grande pêche, la part d'hommes d'équipage est plus forte qu'en cultures marines et en petite pêche.

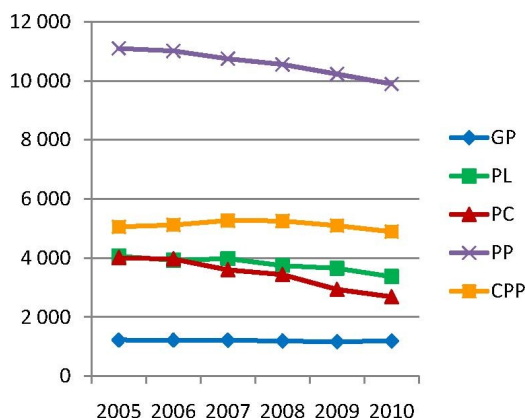
Les évolutions touchent de façon assez homogène les différents genres de navigation à la pêche (conchyliculture petite pêche ; petite pêche ; pêche côtière ; pêche au large ; grande pêche) avec un mouvement à la baisse plus accentué pour la petite pêche et la pêche côtière. Cette dernière voit son poids relatif passer de 15 % à 12 % des effectifs embarqués à la pêche.

Effectifs des marins à la pêche par genre de navigation en 2010



Source : Direction des Affaires Maritimes

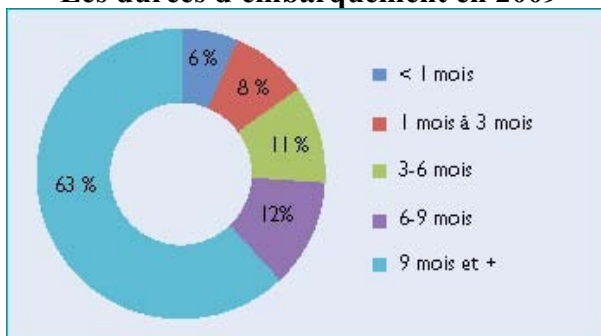
Évolution par genre de navigation des effectifs de la pêche de 2005 à 2010



Source : Direction des Affaires Maritimes

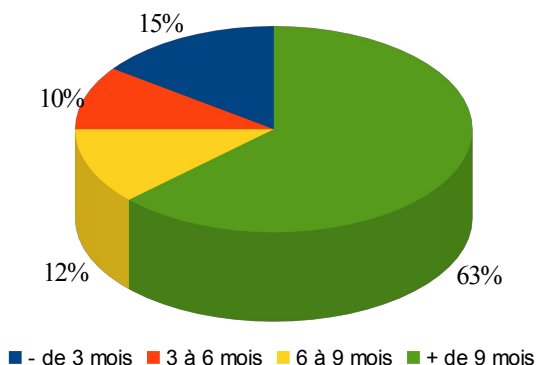
Les trois quarts des marins ont un temps d'activité supérieure à 6 mois, et près des deux tiers naviguent plus de 9 mois (1 % de plus qu'en 2008). C'est en pêche au large que la part des marins naviguant moins de trois mois est la plus élevée (19 % contre 14 % en moyenne). La part des embarquements de moins d'un mois (contrats saisonniers) est limitée (moins de 6 % du total). Les marins de la conchyliculture-petite pêche connaissent des durées d'embarquement supérieures à 9 mois plus fréquentes que les autres genres de navigation.

Les durées d'embarquement en 2009



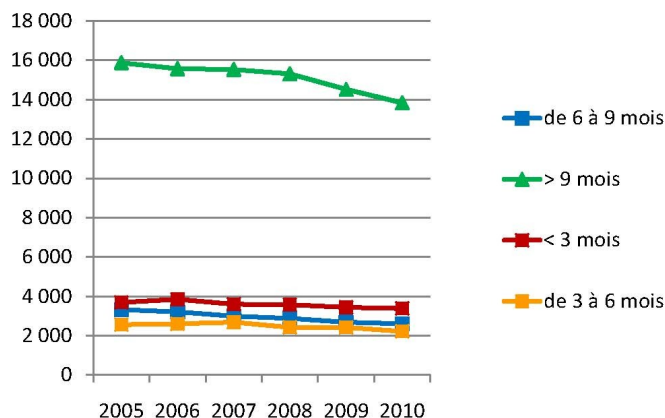
Source : FAF Pêche et Cultures Marines

Effectifs des marins à la pêche par durée d'embarquement en 2010



Source : Direction des Affaires Maritimes

Évolution par durée d'embarquement des effectifs de la pêche de 2005 à 2010



Source : Direction des Affaires Maritimes

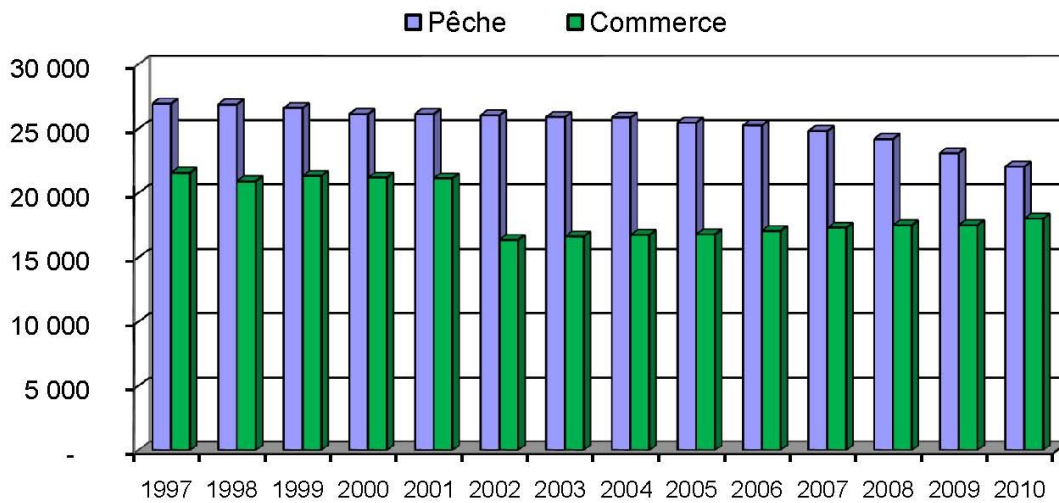
Sur les 23 722 marins pêcheurs en activité, seulement 15 000 sont considérés comme embarquant de manière continue. Les effectifs du secteur ont diminué en moyenne de 5 % par an ces dernières années, mais malgré cette baisse de l'emploi, liée en grande partie à la réduction de la flotte, 30 % des entreprises de pêche déclarent être régulièrement confrontées à des difficultés de recrutement, et près de 10 % affirment ne pas réussir à embaucher. Ces difficultés, si elles ne semblent pas plus importantes que dans d'autres secteurs d'activité, peuvent cependant avoir des conséquences plus graves en ce sens que les navires qui s'ils ne peuvent pas atteindre l'effectif minimal réglementaire ne sont pas autorisés à prendre la mer.

Les difficultés de recrutement paraissent donc avant tout liées aux départs précoces et de plus en plus nombreux du secteur. Les nouveaux arrivants viennent pour l'essentiel pallier les départs en cours de vie active, dans un secteur où la rotation des personnels est élevée puisqu'elle est de l'ordre de 10 %. Faire une carrière courte est en effet non seulement un phénomène habituel dans la profession depuis 35 ans, mais il s'est amplifié depuis la crise de la pêche de 1993-1994. Ainsi, les deux tiers de marins ayant débuté leur carrière en 1995 ont aujourd'hui quitté la profession, dont bon nombre après seulement quelques mois d'activité.

Les raisons de ces abandons et du raccourcissement des carrières sont multiples suivant les catégories de marins. Mais en toile de fond, on retrouve de manière prégnante les conditions de vie à bord (absence de confort et promiscuité), les conditions de travail difficiles et dangereuses en raison notamment de la vétusté grandissante des navires, la pénibilité au travail (horaires de jour comme de nuit et rythme de travail soutenu, évolution dans un milieu bruyant, toujours en mouvement, travail dans le vent et l'humidité, les conditions climatiques, etc.), des temps de sorties à la mer (marées) jugés trop longs et l'éloignement familial, voire l'absence de vie de famille. Les niveaux de rémunération, pourtant nettement supérieurs en moyenne à ce que les marins pourraient trouver à terre à niveau de qualification comparable, notamment sur les façades maritimes de la Manche et de l'Atlantique (actuellement de l'ordre de 3 000 euros/mois pour un matelot) ne suffisent plus à compenser la pénibilité du métier.

La diminution du nombre de candidats à la carrière de marin pêcheur conduit à la délivrance par l'administration maritime de dérogations et de dispenses de formation professionnelle maritime temporaires, préalablement aux embarquements. Elles permettent, en cas de manque de personnel, de compléter des équipages avec des marins n'ayant pas nécessairement tous les brevets de formation requis. 1 100 à 1 200 décisions de dérogations ont été prises en 2008 et en 2009 et concernent 550 marins et 400 navires. Les dérogations les plus nombreuses concernent la pêche au large, celle-ci représentant 60 % du total des marins dérogataires. Les dérogations sont motivées pour 95 % d'entre elles par un défaut de titre et pour moins de 5 % par un défaut de temps réglementaire de navigation. 40 % des dérogataires naviguent en Bretagne et près de 20 % dans les départements d'outre-mer. La Bretagne représente 54 % des navires faisant l'objet d'une décision de dérogation, la région Antilles-Guyane 17 %.

Déclin à la pêche, croissance faible au commerce de 1997 à 2010



Depuis 2005, la pêche a perdu 3 400 marins (-13,4 %) et le commerce a gagné 1 230 emplois (+ 7,3 %).

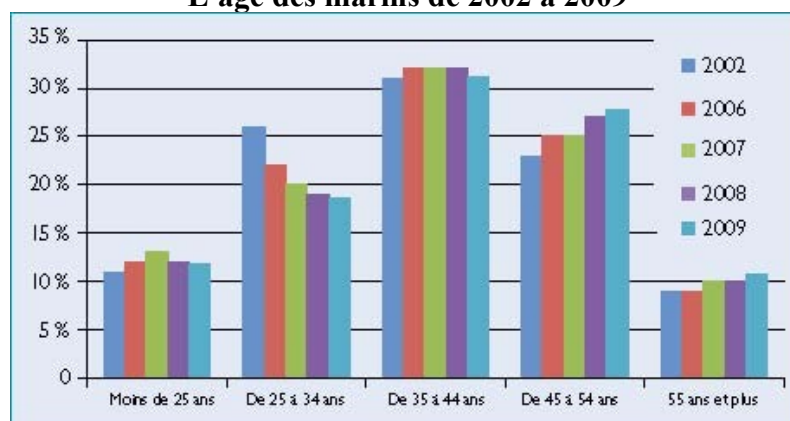
Source : Direction des Affaires Maritimes

5.2 Les difficultés de recrutement des jeunes

Depuis 2002, la tendance se confirme : la pêche a du mal à attirer et à recruter des jeunes de moins de 25 ans, sortant de formation initiale, ce qui risque à terme de poser des problèmes. Les jeunes ne représentent que 12 % de l'effectif global. Les marins vieillissent et si la moyenne d'âge est de 40 ans, le nombre des 45-54 ans augmente régulièrement. La pyramide des âges montre un affaissement du nombre de marins dans les tranches autour de 30-35 ans, qui s'explique sans doute par les sorties de la profession après quelques années.

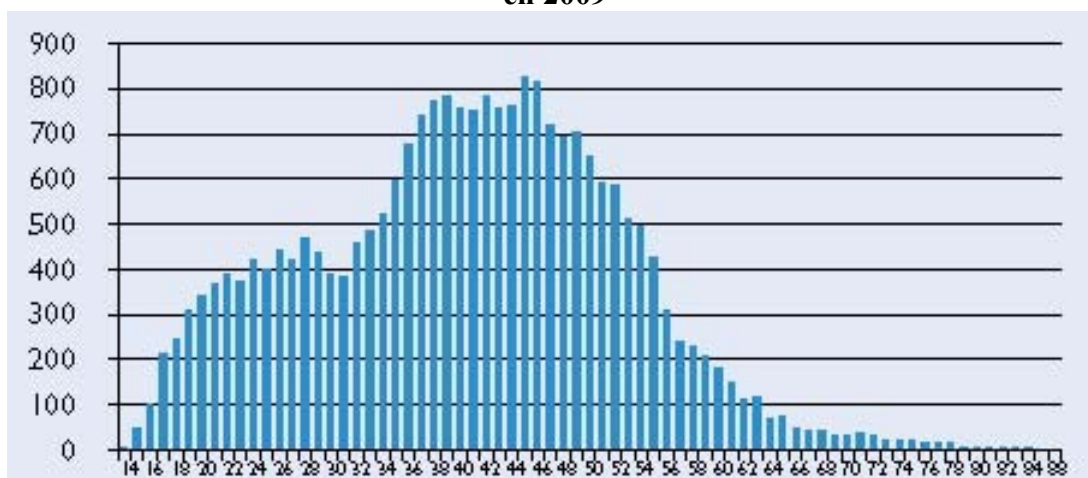
La pêche côtière présente la pyramide la plus jeune (19 % des moins de 25 ans). La petite pêche a une population plus âgée que la moyenne. La grande pêche emploie peu de jeunes de moins de 25 ans et peu de marins de 55 ans. La pêche au large est assez similaire à la grande pêche, avec cependant plus de jeunes de moins de 25 ans et un tiers de marins qui ont entre 35 et 44 ans. La grande pêche n'emploie que 6 % de jeunes de moins de 25 ans.

L'âge des marins de 2002 à 2009



Source : FAF Pêche et Cultures Marines

L'âge détaillé des marins en 2009



Source : FAF Pêche et Cultures Marines

Les âges moyens selon les genres de navigation en 2009

TR ÂGE	CM	CPP	PP	PC	PL	GP	Total général
< 25 ans	14 %	10 %	11 %	19 %	10 %	6 %	12 %
25-34 ans	20 %	17 %	18 %	22 %	18 %	19 %	18 %
35-44 ans	31 %	32 %	29 %	32 %	34 %	37 %	31 %
45-54 ans	26 %	30 %	27 %	22 %	31 %	34 %	28 %
55 et plus	9 %	11 %	15 %	5 %	7 %	4 %	11 %
TOTAL GÉNÉRAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Âge moyen	39,2	41,2	41,7	36,8	40,1	40,6	40,4

Source : FAF Pêche et Cultures Marines

Les « nouveaux entrants », ceux qui arrivent en cours de carrière et qui permettent de compenser les difficultés de recrutement ont été 1 178 marins, soit 46 % des entrées totales, inscrits pour la première fois en 2009 dans le fichier de la Direction des affaires maritimes. Ces marins viennent essentiellement de la pêche (46 %), de la navigation au commerce (40 %) ou de la plaisance. Les nouveaux entrants constituent environ 5 % de l'effectif global des marins à la pêche, ce qui est censé permettre un renouvellement des générations sur la base d'activité d'une durée moyenne de 20 ans dans le secteur de la pêche.

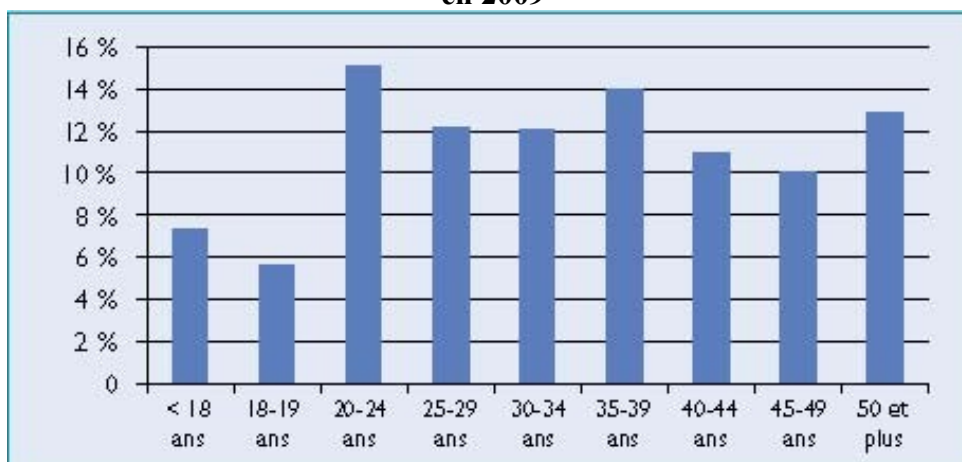
L'âge des entrants dans le secteur de la pêche maritime est très diversifié : un entrant sur 5 a moins de 20 ans, un entrant sur 4 a entre 20 et 29 ans, un entrant sur 4 a entre 30 et 39 ans et un sur 3 a plus de 40 ans.

Répartition des nouveaux entrants par genre de navigation en 2009

GENRES DE NAVIGATION	Nombre de marins	%
<i>Cultures Marines et CPP</i>	219	9 %
<i>Petite Pêche</i>	498	20 %
<i>Pêche Côtière</i>	198	8 %
<i>Pêche au Large</i>	369	14 %
<i>Grande Pêche</i>	49	2 %
<i>Raisance</i>	219	9 %
<i>Commerce</i>	971	38 %
<i>Non déterminé</i>	27	1 %
TOTAL GÉNÉRAL	2 550	100 %

Source:FAF Pêche et Cultures Marines

Répartition par tranche d'âge des nouveaux entrants en 2009



Source : FAF Pêche et Cultures Marines

La pêche maritime ne suscite plus beaucoup de vocations. La vocation est fortement mise à mal par les conditions de travail et de vie que doivent affronter les marins pêcheurs. Les jeunes semblent de moins en moins nombreux à souhaiter se former au métier, mais de plus en plus à le quitter après seulement quelques années d'activité.

L'appel à la vocation et la transmission générationnelle de la passion de la mer renvoient désormais à des images du passé, et lorsque vocation il y a, elle se révèle de courte durée, ne résistant que rarement à l'épreuve de la réalité.

Il y a là une des explications majeures aux « évaporations » observées après les formations dispensées dans les lycées professionnels maritimes, après les premiers embarquements qui constituent souvent la véritable découverte du métier en situation, ou après quelques années d'activité lorsque la vie de famille, notamment avec l'arrivée des premiers enfants, devient incompatible avec les fortes contraintes liées aux embarquements.

De plus, l'image du secteur marqué par le déclin, les crises économiques récurrentes, les difficultés croissantes d'installation comme patron artisan et la multiplication des contrôles de l'activité, notamment dans le cadre de la Politique Commune de la Pêche, jouent négativement aussi bien à l'entrée que sur le maintien dans la profession. Le problème du secteur est donc autant de garder et de fidéliser les jeunes que de les maintenir, notamment sur les navires armés en pêche au large.

Une enquête récente réalisée par le cabinet d'études nxa de La Rochelle auprès de 343 jeunes collégiens et lycéens bretons (de la classe de 4^{ème} à la classe de 1^{ère}) et rendue publique en février 2011 avec le soutien du Conseil régional de Bretagne et de l'Académie de Rennes, a d'ailleurs démontré que si les trois quarts des jeunes bretons interrogés considèrent la mer comme le premier atout de la région, ils sont très peu nombreux (1 %) à l'envisager comme un support d'activités économiques. Si la mer attire encore une large majorité de jeunes, c'est surtout pour les loisirs. En revanche, la pêche maritime présente, à leurs yeux, une image dévalorisante. Ils y voient un métier répétitif avec des conditions de vie difficiles, des conditions de travail rudes et peu attractives, des salaires fluctuants et peu sécurisés, mais également un métier masculin et d'expérience qui se transmet « d'homme en homme ». Pour ces jeunes en âge de rentrer dans les lycées professionnels maritimes, on devient marin par nécessité, mais pas par passion et 73 % d'entre eux jugent les métiers de la mer peu ou pas attirants, la grande majorité considérant que la mer demeure un milieu dangereux.

5.3 Le recours à la main-d'œuvre étrangère

Cette diminution du nombre de candidats à la carrière de marin pêcheur vient progressivement modifier les règles d'accès marché du travail à la pêche afin de l'ouvrir à d'autres catégories de publics. L'appel à des marins étrangers en fait partie.

Les marins étrangers embarqués sur les navires de pêche français étaient au nombre de 1 906 en 2009, selon les chiffres publiés par le Fonds d'Assurance Formation de la pêche et cultures marines qui s'appuie sur les données de la Direction des affaires maritimes. 1 265 étaient des marins étrangers communautaires, pour la plupart espagnols et portugais et 641 étaient des marins non communautaires.

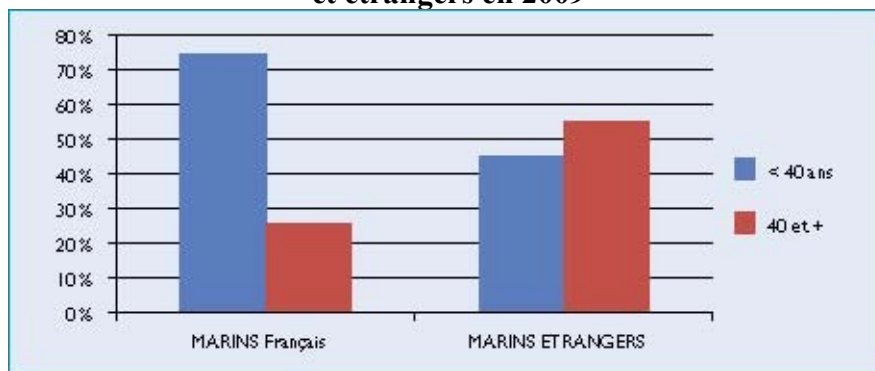
Sur les 1 178 marins pêcheurs « nouveaux entrants » en 2009, 332 soit 28 % étaient des marins pêcheurs étrangers, majoritairement des espagnols et de portugais.

La différence d'âge est importante selon la nationalité des marins nouveaux entrants. Les marins étrangers sont très majoritairement des personnes de plus de 40 ans.

Rappelons que les marins étrangers embarqués sur les navires de pêche battant pavillon français bénéficient du même régime juridique que leurs homologues français s'agissant de l'application du droit social (contrat de travail, rémunération, protection sociale, etc.).

Contrairement à d'autres Etats de l'Union européenne (Espagne et Royaume-Uni, notamment), la France n'introduit aucune forme de disparité de traitement entre ressortissants français, communautaires ou ressortissants de pays tiers et ne pratique pas de « dumping social ». Les pratiques de ces Etats portent atteinte au jeu de la concurrence à l'échelle européenne.

Différence d'âge entre les nouveaux marins français et étrangers en 2009



Source : FAF Pêche et Cultures Marines

6 Le vieillissement de la flotte et la surpêche ou les effets pervers de la politique européenne en matière de renouvellement des navires

6.1 Des mesures de gestion menant à la surpêche

La pêche européenne est marquée ces dernières années par une crise économique en lien avec une diminution des ressources marines. La nécessité de préserver et d'exploiter durablement les ressources marines apparaît désormais comme un enjeu majeur de la PCP et les Etats membres de l'Union européenne se sont engagés en 2002, lors du sommet mondial pour le développement durable à Johannesburg, à la restauration des pêcheries à leur Rendement Maximal Durable (RMD).

La réglementation communautaire de la pêche repose sur un postulat, celui qui consiste à énoncer que pour protéger la ressource halieutique et inscrire les activités de pêche dans un développement durable, il faut, d'une part, réduire de manière drastique les capacités de pêche par une politique sévère de la jauge et de la puissance motrice des navires, et d'autre part interdire tout financement public communautaire ou national pour la construction de nouveaux navires, de certains équipements de pêche et à terme pour la modernisation des navires vieillissants.

Ce dogme communautaire est lui-même générateur d'effets pervers et il conduit, de manière paradoxale, à une situation contraire à celle initialement recherchée en terme de gestion durable de la ressource halieutique. Le constat aujourd'hui, c'est la surexploitation des ressources en zone côtière.

Dans ce contexte, le chef d'entreprise d'un navire en situation fragilisée, voire dégradée du fait de son âge ne prendra pas le risque de l'exploiter dans des conditions qui ne seraient pas acceptables au regard de la sécurité et des conditions de travail à bord. De toute façon, s'il ne fait pas ce choix d'une exploitation raisonnable, cela lui sera imposé par les services de la direction interrégionale de la mer (centre de sécurité des navires), en charge du contrôle de la sécurité des navires. Le renouvellement annuel du titre de sécurité des navires de pêche, notamment du permis de navigation, est en effet conditionné par sa conformité aux réglementations internationales et nationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité des navires et à la prévention de la pollution (Conventions internationales de l'Organisation Maritime Internationale-OMI ; loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 modifiée et décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié ; arrêté ministériel du 23 novembre 1987 modifié, et ses divisions).

Autrement dit, en vieillissant, tous les navires ne sont plus techniquement aptes à affronter en toute sécurité les mers plus agitées du large, et pour ne pas prendre de risque inutile, les professionnels ont tendance de ce fait à se replier en zone côtière pour y exercer leur activité de pêche.

Ce redéploiement des navires sur la bande côtière correspond également, pour les chefs d'entreprise, à la recherche de la meilleure rentabilité possible de leur outil de travail en essayant de réduire au maximum, notamment lorsque les moteurs sont anciens, le poids du poste des combustibles dans les comptes d'exploitation des navires.

6.1.1 La nécessité de pouvoir renouveler la flotte de pêche pour diminuer la pression de pêche dans certaines bandes côtières

Zone d'interface entre la terre et la mer, la zone côtière définie comme la bande des 12 milles, est très convoitée et l'exploitation des ressources et des espaces n'a cessé de s'y développer au cours des quarante dernières années.

Milieu riche au plan biologique, la zone côtière est un écosystème particulier, qui assure une fonction clé dans les processus déterminant le renouvellement de ressources vivantes exploitées sur place, plus au large ou en milieu continental. De nombreuses espèces d'intérêt commercial y passent toute leur vie, viennent s'y reproduire ou y trouvent des conditions favorables à leur croissance. La bande côtière est traditionnellement une zone de frayères et de nurseries propice au développement des juvéniles.

Afin de réduire leur coût de production, les navires des zones du large viennent désormais pêcher en zone côtière et grossir ainsi les effectifs des 600 navires armés en pêche côtière et des 4 000 navires en petite pêche qui y travaillent. Ils rentrent alors en concurrence avec ces navires, parfois plus petits, ce qui a pour effet l'augmentation générale de la pression de pêche sur cette zone, le déséquilibre des pêcheries, sans compter les problèmes de cohabitation entre métiers, ces zones étant actuellement saturées de navires et d'engins de pêche, notamment d'engins dormants. Rappelons également que l'exploitation des ressources halieutiques de la bande côtière ne se limite pas à la seule pêche professionnelle. En effet, les activités de la pêche de loisir représentent une autre forme d'utilisation économiquement reconnue et constituent des sources potentielles de conflits d'usage avec les marins pêcheurs.

Dans le même temps, la pêche en zone côtière est en interaction avec d'autres segments de la pêche qui sont en compétition directe pour des ressources partagées entre la côte et le large, la pêche en zone côtière pouvant avoir également un impact négatif sur les pêcheries de juvéniles et donc ultérieurement, sur le niveau des débarquements potentiels, etc..

La question des espaces disponibles propices aux activités de pêche dans la bande côtière se pose avec d'autant plus d'acuité que ces espaces sont convoités par d'autres activités maritimes aux intérêts souvent contradictoires (aquaculture, transports maritimes, loisirs nautiques, extractions de granulats marins, pose de câbles sous-marins, rejets de dragage, etc.) et qu'ils pourraient se fermer progressivement aux activités de pêche au gré de la création des aires marines protégées (AMP) ou d'espaces réservés aux énergies marines renouvelables (EMR) (champs d'éoliennes, énergie houlomotrice, etc.).

La zone côtière étant le siège de concurrences accrues et de conflits en matière d'espace, une approche intégrée des activités maritimes s'impose pour prendre en considération tous les éléments potentiellement perturbateurs, même si la multiplicité des acteurs empêche parfois de trouver facilement des compromis entre les différents intérêts et l'impératif de préservation des écosystèmes. La gestion intégrée des zones côtières (GIZC), en tant qu'outil de gouvernance des espaces et des ressources, doit normalement prendre en compte, simultanément, les enjeux maritimes et terrestres, naturels, économiques et sociaux de la zone littorale définie comme territoire cohérent de réflexion et d'action. De son côté, la directive cadre Stratégie pour le milieu marin (DCSMM), directive européenne du Parlement et du Conseil prise le 17 juin 2008, avec son approche fondée sur les écosystèmes, vise le bon état écologique du milieu marin et l'amélioration de l'état de conservation de la biodiversité marine.

Les interdictions de pêche prononcées en Martinique et en Guadeloupe, du fait de la pollution des eaux de la frange littorale par le chlordécone, est la parfaite illustration d'une situation subie par les armateurs à la pêche. Les navires sont par conséquent dans l'obligation d'exercer leurs activités de pêche plus au large, et l'étroitesse de la Zone Economique Exclusive (ZEE) de ces deux régions françaises justifierait la signature d'accords avec des Etats insulaires voisins, notamment la Dominique et Sainte-Lucie, pour leur permettre l'accès à leurs zones de pêche.

Il est donc désormais urgent de permettre aux navires de pêche de pouvoir regagner le large afin de mieux répartir l'effort de pêche sur l'ensemble des eaux, et de soulager avant tout la zone côtière. Pour cela, il faut créer les conditions favorables à ce redéploiement et permettre la construction de navires plus importants et plus sûrs et mieux adaptés aux nouvelles exigences de la réglementation communautaire, permettant par ailleurs une diversification de leurs activités. Pour certains armements, comme aux Antilles, c'est une question de survie à très court terme.

6.2 L'obligation de pêcher plus pour rentabiliser l'exploitation des navires vieillissants

À défaut de pouvoir renouveler leurs navires, les chefs d'entreprise sont dans l'obligation de les moderniser et d'apporter une attention toute particulière à leur entretien, mais également de les équiper d'engins de pêche plus performants.

Pêcher plus, c'est donc plus de jours passés en mer pour le navire (environ 220 jours/an pour un navire en pêche au large) et par voie de conséquence, une accélération de l'usure du navire déjà ancien, et donc plus de dépenses pour son entretien et l'achat de carburant. Pêcher plus c'est également s'équiper d'instruments de pêche plus performants, en multiplier le nombre (notamment les engins dormants), ce qui n'est pas sans conséquence sur les comptes d'exploitation des navires et les risques de conflits d'usages dans la bande côtière. Pêcher plus, ce sont potentiellement des conditions de travail détériorées à bord et donc une moindre attractivité du métier auprès des jeunes générations.

C'est en fait un cercle vicieux, car une augmentation de l'effort de pêche implique une augmentation des coûts d'exploitation. Les pêcheurs doivent capturer plus de ressources halieutiques pour pouvoir rentabiliser leurs investissements, mais lorsqu'ils atteignent le rendement maximum que leur offrent leurs moyens de pêche, ils doivent pêcher plus, par conséquent, les coûts d'exploitation augmentent et les marges de profit diminuent. Dans ces conditions, les navires ne pratiquent plus la pêche pour faire du profit, mais pour survivre. Dans la mesure où il n'est pas toujours possible de répercuter l'augmentation des coûts d'exploitation sur le consommateur, les chefs d'entreprise sont dans l'obligation de trouver des gisements d'économie comme les carénages « maison », notamment pour les petits navires ou encore l'utilisation prolongée des filets, qui perdent alors de leur efficacité.

PARTIE II
LES PRINCIPAUX FREINS
ÉCONOMIQUES ET TECHNIQUES AU
RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE
PÊCHE

Le diagnostic étant posé, il faut maintenant dégager et analyser les raisons qui ont conduit à la situation que nous connaissons aujourd'hui. On verra dans les développements qui suivent que ce n'est pas un, mais plusieurs facteurs qui, s'additionnant les uns aux autres, ont conduit à paralyser la construction de navires neufs en France et en Europe.

1 Un avenir économique trop incertain pour pouvoir investir à long terme dans un navire neuf

Les variations incessantes du prix du carburant avec, dans le temps, une tendance haussière qui ne se dément pas, ajoutées à l'annualisation des quotas font qu'il est de plus en plus difficile de se lancer dans l'aventure du navire neuf. Les marins pêcheurs que nous avons rencontrés ont tous dénoncé un manque de visibilité pour leur entreprise qui les rend réticents à acheter un navire neuf. De plus en plus souvent, la rentabilité n'est atteinte que lorsque le navire utilisé est amorti.

1.1 L'évolution par à-coups et à la hausse du prix du carburant

Le poste carburant représente pour les entreprises françaises de pêche maritime, au plan national, un coût annuel total d'environ 90 millions d'euros (hors taxe) avec un gazole à 0,30 euro par litre, 150 millions d'euros avec un gazole à 0,50 euro et 195 millions d'euros avec un gazole à 0,65 euro. Ainsi que l'a démontré le Député Louis GUEDON dans son rapport de mars 2011 sur la compétitivité de la filière pêche française, le surcoût global supporté par les entreprises de pêche, lorsque le gazole passe de 0,30 euro/litre à 0,65 euro/litre, s'élève à plus de 100 millions d'euros, soit le 1/5 du chiffre d'affaires global de la pêche débarquée sous criée (540 millions d'euros en 2009).

La part du carburant dans le chiffre d'affaires est un indicateur de la dépendance énergétique des navires. Cette dépendance est très nette à la lecture de leurs comptes d'exploitation. Pour les navires pratiquant les arts traînants, cela peut parfois correspondre à plus de 30 % du chiffre d'affaires, alors que cette dépendance au carburant est bien moins importante pour les navires pratiquant les arts dormants, de l'ordre de 5 %. Plus un navire vieillit, plus il consomme de carburant et plus la facture énergétique est élevée.

Comparaison des dépenses annuelles de carburant (gazole) des navires selon leur âge (étude portant sur 12 chalutiers de fond de 8,22 m à 24,95 m de 21,58 UMS à 226,96 UMS et de 66 kW à 589 kW)

	Chalutier de moins de 5 ans (année 2008)	Chalutier de plus de 20 ans (année 2008)	Chalutier de moins de 5 ans (année 2009)	Chalutier de plus de 20 ans (année 2009)
Coût du carburant (en euro)	208 696,35	224 454,95	135 485,22	160 343,31
Pourcentage du chiffre d'affaires	34,04 %	34,59 %	23,92 %	27,33 %

Source : Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest (juin 2011)

La rentabilité économique des entreprises de pêche est compromise lorsque le prix des carburants augmente brutalement. Les augmentations paraissant d'autant plus fortes à la pêche que le coût du carburant dans ce secteur en France n'est pas soumis aux taxes sur les produits pétroliers, les pêcheurs professionnels bénéficiant en la matière de l'exonération totale de la Taxe Intérieure de consommation sur les Produits Pétroliers (TIPP) et de la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA). Ainsi, toute augmentation sur le brut se répercute directement sur la pêche.

La moindre hausse du prix des carburants est lourde de conséquences, car elle agit immédiatement sur le niveau des salaires des marins. Les frais de carburant s'imputent en effet sur la rémunération des équipages, compte tenu du système de rémunération à la part propre à ce secteur d'activité qui assure un intéressement direct des marins pêcheurs salariés embarqués aux profits de leur unité de production, mais les expose directement en cas de baisse de la rentabilité.

Évolution mensuelle du prix du carburant en Bretagne (prix au litre) (année 2010)

2010	Finistère	Morbihan	Ille-et-Vilaine	Côtes-d'Armor
janvier	0,44	0,48	0,48	0,46
février	0,44	0,52	0,47	0,5
mars	0,48	0,48	0,5	0,49
avril	0,51	0,48	0,54	0,5
mai	0,51	0,46	0,54	0,53
juin	0,52	0,52	0,54	0,53
juillet	0,51	0,49	0,52	0,51
août	0,49	0,49	0,52	0,51
septembre	0,51	0,5	0,53	0,52
octobre	0,51	0,52	0,54	0,53
novembre	0,51	0,5	0,54	0,53
décembre	0,56	0,56	0,58	0,57

Source : Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique – Manche Ouest (janvier 2011)

Le prix du gazole a considérablement augmenté depuis la fin des années 90. De janvier 2004 à janvier 2008, ce prix est passé de 26 centimes d'euros le litre à 58 centimes soit une augmentation de 120 %. Durant la crise de 2005-2006, la France, par l'intermédiaire du FPAP (fond de prévention des aléas à la pêche), a décidé d'aider le secteur en subventionnant indirectement l'achat de carburant, mais cette aide a été considérée comme une aide d'Etat et donc incompatible avec les règles européennes.

En 2008, le prix moyen du carburant avait doublé en trois ans, pour atteindre parfois les 0,80 centime par litre sur certains ports et même les dépasser (0,84 euro à l'île d'Yeu en juin 2008 et 0,85 euro à Capbreton en juillet 2008), ce qui avait débouché sur une crise énergétique sans précédent. Tous les segments de la flotte de pêche avaient été touchés par cette augmentation brutale des cours, et plus particulièrement les chalutiers. Une étude réalisée par l'Association du Grand Littoral Atlantique (AGLIA) - Université de Nantes en décembre 2008, sur 187 chalutiers de fond d'une longueur de 8 à 28 mètres, démontrait que la flotte chalutière française consommait entre 3 et 6 litres de gazole, selon les navires, pour générer 10 euros de chiffre d'affaires.

En 2008, le gouvernement dans le cadre du Plan pour une Pêche Durable et Responsable (PPDR) avait mis en place des mesures d'aide d'urgence en faveur des entreprises de pêche. Cette aide a été versée dans le cadre du dispositif relatif aux aides de minimis, sauf pour les entreprises engagées dans un Plan de Sauvetage et de Restructuration (PSR).

Évolution mensuelle du prix du carburant en 2011 en Bretagne et en Pays de la Loire (prix au litre) (année 2011)

2011	Loire Atlantique	Morbihan	Ille et Vilaine	Côte d'Armor	Vendée	Finistère
janvier	0,59	0,58	0,61	0,58	0,6	0,58
février	0,62	0,62	0,64	0,61	0,64	0,6
mars	0,65	0,66	0,68	0,66	0,68	0,65
avril	0,69	0,67	0,68	0,68	0,7	0,66
mai	0,67	0,63	0,65	0,66	0,68	0,62

Source: Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique-Manche Ouest (juin 2011)

Les navires qui connaissent des difficultés liées au carburant sont ceux dont le coût du carburant est supérieur à 30 % du chiffre d'affaires (Réseau d'Information et de Conseil en Eco Pêche-RICEP 2008). Or, depuis la fin de l'année 2010, les prix du carburant sont à nouveau à la hausse dépassant depuis février 2011 les 0,60 euro/litre, ce seuil est atteint et dépassé en moyenne par les chalutiers de plus de 16 mètres et presque atteint par ceux de 12 à 16 mètres.

Les chiffres de la consommation moyenne de gazole, par métiers, recensés par la Coopération maritime, pour l'année 2005, sont en effet explicites :

Consommation moyenne de gazole par métier (année 2005)

Métier	Consommation (litres) par kilo de poisson pêché
Bolinche	0,15
Drague	0,79
Filet maillant fixe	0,97
Casier	1,03
Trémail	1,10
Palangre	1,11
Chalut de fond	2,04
Ligne	2,15
Chalut bœuf pélagique	2,19
Chalut pélagique	2,89

Source : Coopération Maritime Conseils & Services

Les écarts, selon les métiers, sont significatifs : 0,15 litre/kg de poisson pêché pour un navire bolincheur, à 2,89 litres/kg de poisson pêché pour un chalutier pélagique. En coût par kilogramme de poisson, on passe, pour un prix de 0,60 euro le litre de gazole, de 0,90 euro pour un bolincheur à 1,73 euro pour un chalutier pélagique.

L'augmentation du prix du carburant constaté début 2011 est toutefois moins durement ressentie qu'en 2008 par le secteur de la pêche. A cela plusieurs raisons : le prix du carburant est à ce jour encore inférieur à son niveau le plus élevé de 2008, les tonnages de pêche débarqués sont satisfaisants notamment concernant des espèces phares à forte valeur marchande (langoustine, lotte...), les cours des produits de la mer qui ont remonté en 2010 sont actuellement stables et de bon niveau, la consommation nationale en produits de la mer est satisfaisante, les importations françaises sont moins élevées et la demande en produits de la mer est forte dans un contexte international particulier (drame du Japon, quotas des Etats-Unis sur la raie, etc.). Ce contexte favorable est conforté par les tout premiers effets positifs des économies d'énergie réalisées à bord des navires.

1.2 Les TAC et quotas : la remise en question, chaque année de la capacité de pêche de l'entreprise

Les TAC et quotas sont des autorisations de pêche.

Sur la base d'avis scientifiques, les TAC sont définis dans une zone de pêche et pour une espèce donnée. Ils correspondent au maximum des captures pouvant être réalisé pendant l'année par les pêcheurs de l'Union européenne.

Toutes les espèces ne sont pas concernées par ce mode de gestion.

Les TAC sont ensuite répartis en quotas entre les États membres selon une clé de répartition définie en fonction de facteurs comme les antériorités de pêche et suivant le principe de la stabilité relative défini en 1983 (clé de répartition immuable permettant d'allouer aux États membres un pourcentage fixe des possibilités de pêche de chaque espèce gérée selon ce système).

Les modes de gestion des quotas varient d'un État à l'autre selon le principe de subsidiarité. Ils peuvent être :

- groupés au niveau national ;
- réparti en sous-quotas et attribué à des organisations, des associations de producteurs ou des entreprises ;
- directement à des navires ou des groupements de navires ;
- ils peuvent parfois être loués, achetés ou échangés (quotas individuels transférables (QIT)).

En France, les quotas sont répartis entre organisations de producteurs (OP) ou directement aux navires ou groupements de navires lorsqu'ils ne sont pas adhérents d'une OP.

Les États membres sont libres d'allouer les possibilités de captures à leurs navires et peuvent échanger celles dont ils sont titulaires.

La notion de TAC pluriannuel apparaît avec la réforme de la PCP en 2002. Ce TAC vise à offrir aux pêcheurs plus de visibilité à moyen terme sur leur activité économique. Ce concept, largement défendu par la France lors des négociations sur 2002, n'est encore que trop peu utilisé. C'est très regrettable, car le caractère annuel des TAC ne permet pas aux chefs d'entreprise de se projeter dans l'avenir et d'établir une véritable stratégie d'entreprise. Ce

manque de visibilité ne leur permet pas, en outre, de se lancer dans des projets de construction de navire neuf, et aux banques de les soutenir.

La notion de TAC pluriannuel apparaît avec la réforme de la PCP en 2002. Ce TAC vise à offrir aux pêcheurs plus de visibilité à moyen terme sur leur activité économique. Ce concept, largement défendu par la France lors des négociations sur 2002, n'est encore que trop peu utilisé. C'est très regrettable, car le caractère annuel des TAC ne permet pas aux chefs d'entreprise de se projeter dans l'avenir et d'établir une véritable stratégie d'entreprise. Ce manque de visibilité ne leur permet pas, en outre, de se lancer dans des projets de construction de navire neuf, et aux banques de les soutenir.

2 Le coût de plus en plus élevé des navires de pêche

2.1 Le marché convoité des navires d'occasion

Les différents plans de sortie de flotte mis en place en France ont abouti à un surenchérissement artificiel du prix des navires d'occasion.

En effet, faute de pouvoir construire de nouveaux navires, les navires existants ayant échappé au déchargement ont été vendus à des prix parfois équivalents à celui d'un navire neuf. Le marché de l'occasion était alors devenu une clé d'accès à l'outil de production auquel sont associés des droits de pêche conférant alors au navire une valeur accrue.

Entre 1992 et 2008, la diminution de l'offre potentielle en navires a eu une influence marquée sur le marché des navires d'occasion. En effet, pour une même demande de navires d'occasion, cette offre réduite a entraîné une augmentation des nombres de navires échangés par an et une augmentation des prix.

Le marché d'occasion permet également l'accès à l'installation pour les plus jeunes marins pêcheurs. Ainsi, l'étude menée par O. GUYADER, M. JEZEQUEL, F. DAURES et O. THEBAUD du département d'économie maritime d'Ifremer et du GdR AMURE, sur la « structure et évolution du marché et des prix des navires d'occasion » montre que sur la période 1992-2003, en Bretagne, 62 % des achats de navires d'occasion correspondaient à l'installation de nouveaux armateurs à la pêche. Cette étude met également en avant que la valeur moyenne des transactions de navires sur la façade atlantique s'élevait à 100 000 € par navire en 1994 contre 240 000 € en 2000 alors que l'âge moyen des navires concernés était passé de 16 ans à plus de 21 ans. Il est important de noter également que des navires aux caractéristiques techniques identiques avaient des prix différents s'ils permettaient l'accès à certaines pêcheries.

L'évolution du prix du navire était également largement déterminée par la situation économique des flottilles. Cette question est toujours d'actualité.

Selon le rapport de la mission parlementaire de Mme Hélène TANGUY de juin 2006 sur les pêches maritimes françaises, la valeur d'un navire d'occasion serait d'ailleurs majorée de 30 à 50 %, en fonction des droits de pêche qui lui sont associés.

2.2 Le coût d'acquisition d'un nouveau navire : un investissement sans cesse plus important

Dans un secteur fortement capitalistique, l'accès à la propriété est très difficile, particulièrement pour une jeune entreprise en première installation.

Sans fonds propres, étant donné le niveau d'investissement requis, ce type de projet n'apparaît pas viable et surtout ne sera pas accepté par les banques déjà frileuses face à un secteur manquant de visibilité.

Le tableau ci-dessous met en avant le besoin important en fonds propres, de 100 à 1 500 K€ selon l'investissement, que devra apporter le professionnel pour acquérir son outil de travail.

En l'absence d'aides publiques, il est donc difficile de monter un tel projet seul, ce qui remet en cause le modèle économique actuel.

La faisabilité financière suivante a été calculée par un organisme bancaire intervenant fréquemment dans le secteur :

Catégorie de navires	CA théorique	EBE* moyen	Emprunt maxi	Coût du navire
Hauturier neuf poissons	850 K€	150 K€	1100 K€/15 ans 200 K€/7 ans	2500 K€
Hauturier occasion poissons	850 K€	100 K€	600 K€/10 ans	800 K€
Hauturier neuf langoustinier	750 K€	130 K€	800 K€/15 ans 200 K€/7 ans	2500 K€
Hauturier occasion langoustinier	750 K€	80 K€	500 K€/10 ans	600 K€
Autre	550 K€	70 K€	400 K€/10 ans	500 K€

Source : Crédit Mutuel de Bretagne

* L'EBE correspond à l'excédent qui restera dans l'entreprise après règlement des salaires et de l'ensemble des charges d'exploitation de l'armement. Cet EBE doit permettre de rembourser les emprunts (capital et intérêts) tout en dégageant une marge de sécurité suffisante (20 %) pour permettre le renouvellement du matériel et faire face aux imprévus.

2.1. Un marché trop étroit pour pouvoir amortir les coûts fixes de recherche-développement et de fabrication

Le peu de constructions constaté depuis 2005 ne permet pas d'établir des prix compétitifs sur le marché des matériaux de construction, en matière de motorisation ou encore, plus globalement, sur les coûts de la construction des navires et des équipements de pêche.

En effet, les commandes groupées peuvent permettre de négocier des prix plus attractifs et surtout de bénéficier de la mutualisation des coûts liés à la construction.

Ce type de projet peut être porté par des associations, des armements ou parfois par des chantiers navals. Certains d'entre eux ont vu le jour dans les années précédant la fin des aides publiques à la pêche en 2005.

On peut citer comme exemple, le projet entrepris par l'association Pesca Cornouaille, association créée en 1994 par des professionnels de la filière suite à la crise de 1993-1994 sur la base du Comité de survie de la pêche constitué à l'époque. L'objectif de l'association était de relancer la filière.

Pesca Cornouaille regroupe une quarantaine d'adhérents en Cornouaille et en Bretagne : les 4 Comités Locaux des Pêches Maritimes et Elevages Marins (CLPMEM), des armements, le Comité Régional des Pêches Maritimes et Elevages Marins de Bretagne, une organisation de producteurs, des entreprises de mareyage, de transformation, des groupements de gestion, un bureau d'architecture navale, des chantiers navals, des équipementiers, des coopératives d'avitaillement, la CCI Quimper Cornouaille, les banques maritimes et des collectivités locales.

Entre 2003 et 2006, l'association a mené une opération de renouvellement de la flotte qui a permis la construction de 15 navires en série pour la petite pêche et la pêche côtière dans le cadre du plan de modernisation de la flotte de pêche française annoncé en juin 2003.

À la demande de la filière (patrons-pêcheurs, groupements de gestion, banques, représentants des Affaires Maritimes et membres de Pesca Cornouaille), Pesca Cornouaille a mis en place une démarche collective de demande des Permis de Mise en Exploitation, en renouvellement et première installation et de construction de navires en série : chalutiers langoustiniers de 14,90 mètres et ligneurs de 8,40 mètres.

Pour accompagner les patrons-pêcheurs, l'association a engagé un cabinet d'architecte naval, qui a guidé les professionnels dans la définition et la construction des navires « génériques » c'est-à-dire un navire raisonnable en taille et en prix, dont la construction en série a permis la réduction des coûts et un remboursement du navire sans augmentation de l'effort de pêche sur la ressource.

Ce cabinet a assuré la maîtrise d'œuvre des constructions : suivis des 15 constructions (8 chalutiers et 7 ligneurs) et réception des navires avec les patrons-pêcheurs, pour garantir l'effet série et le respect des délais.

Dans ce cas précis, la construction en série a permis la mutualisation des coûts de construction, des investissements en matière de recherche et développement, mais également l'accompagnement des projets.

Toutefois, ce type de projets peut se heurter aux différentes contraintes évoquées plus haut dans le rapport, notamment, en terme de capacités.

C'est le cas pour le projet porté par le Groupement des Pêcheurs Artisans Lorientais (GPAL) qui visait la construction d'une dizaine de navires neufs.

C'est la mutualisation des coûts fixes et la prise en charge collective des investissements en matière de recherche et développement qui devaient permettre d'aboutir à la construction de navires innovants, économes en énergie et adaptés aux nouvelles obligations réglementaires imposées par l'Europe. Or, cette initiative s'est heurtée à l'insuffisance des UMS et kW détenus par les porteurs de projets de construction.

L'enveloppe nationale n'étant, a priori, pas suffisante, pour permettre à ces projets de constructions d'aboutir, ces derniers ramenés à trois au lieu des dix prévus au départ ne sont pas encore définitivement validés. En effet, le projet initial portant sur une mutualisation des coûts pour dix, ramenée à trois, ne répond plus à la même enveloppe budgétaire.

Une autre initiative est portée par le chantier naval Forbin en Guadeloupe. Ce chantier propose un navire de série, dont le moule est construit sur ses fonds propres, et qui permettrait d'avoir un navire à moindre coût pour les pêcheurs guadeloupéens.

Il faut toutefois rappeler que, contrairement à la flottille guadeloupéenne, relativement homogène, la flotte métropolitaine est très diverse et la notion de « navire de série » ne pourra donc pas convenir à tous les patrons. Par ailleurs, et comme l'a rappelé un certain nombre de chantiers navals, les demandes parfois très précises et spécifiques des patrons de pêche, rendent difficile, dans certains endroits, l'émergence de navires en série.

3 La disparition progressive des soutiens financiers au renouvellement de la flotte de pêche

La construction d'un navire neuf est difficile, voire impossible, dans certains cas, sans aides publiques.

Jusqu'en 2005, ces aides étaient autorisées. Elles pesaient parfois jusqu'à 40 % dans le financement d'un navire neuf.

Avant le 1er janvier 2005, le plan de financement pour l'acquisition d'un navire se présentait, en général, de la manière suivante :

- Union européenne : 10 %
- Etat : 10 %
- Région : 15 %
- Département : 5 %

La banque exigeait 10 % d'autofinancement et le complément était couvert par l'emprunt.

Le remboursement d'un navire était alors envisageable sur une douzaine d'années.

Mais la fin des aides publiques décidée par Bruxelles est venue remettre en cause ce dispositif, rendant très compliqué l'achat d'un navire neuf.

3.1 La fin des aides à la construction des navires

3.1.1 La PCP de 2002 : le renouvellement 1 pour 1 sans aide

En 2002, la Commission européenne a mis en place une nouvelle politique de la flotte : toute création de capacité nouvelle doit être compensée par le retrait, sans aide financière, d'une capacité au moins équivalente. Cette approche est assortie de nouvelles règles régissant l'octroi d'aide pour la flotte.

Les aides publiques à la construction sont supprimées à compter du 1er janvier 2005. Les aides à la modernisation ne sont maintenues au-delà de cette date que si les investissements ne se traduisent pas par des augmentations de capacité de pêche.

Un renouvellement à l'identique en puissance et en jauge est autorisé pour tout navire construit d'une jauge inférieure ou égale à 100 GT (UMS) tandis que, pour les navires compris entre 100 et 400 GT (UMS), la capacité sortie de flotte doit être supérieure ou égale à 1,35 fois la capacité construite.

3.1.2 La fin des aides publiques au 1er janvier 2005

Afin de mobiliser au mieux tant les crédits disponibles (nationaux et communautaires) que mettre à profit le délai de deux ans qui était octroyé par la Commission avant la fin des aides, la France a lancé, en 2003, un plan de modernisation de la flotte de pêche. Il avait comme objectifs :

- le renouvellement et la modernisation des navires en confortant les investissements visant à améliorer la sécurité des navires, les conditions de travail et de vie à bord, et la valorisation des captures, ces opérations de construction et de modernisation devant préserver l'équilibre des flottilles, la diversité de leur métier et leur répartition équilibrée sur l'ensemble du littoral.
L'autorisation de constructions de navires neufs était soumise au respect d'un ratio de remplacement des navires sortant. Ce ratio dépendait de l'existence ou non d'aides publiques à la construction et du tonnage du navire considéré.
- L'amélioration de la viabilité économique des pêcheries ; ce plan offrait à tous les propriétaires qui le souhaitaient des aides majorées à la sortie de flotte et des barèmes spécifiques à ceux qui exploitaient des stocks pour lesquels les disponibilités françaises de quotas étaient les plus faibles (cabillaud, merlu, baudroie, langoustine et sole).

La fin des aides à la construction et les mesures financières annoncées dans le plan de modernisation de la flotte de pêche ont provoqué un afflux de commandes auprès des chantiers navals. Selon les chiffres du Ministère chargé de la pêche :

- 188 navires ont cessé définitivement leur activité ;
- 312 constructions neuves ont été autorisées ;
- 84 projets de modernisation des navires ont porté sur la sécurité et les conditions de travail à bord et la qualité des produits pêchés (refonte du pont, amélioration des cabines d'équipage).

Cela correspondait à une modernisation de 10 % de la capacité totale de la flotte et 7 % des navires.

3.2 Vers la fin des aides à la modernisation ?

3.2.1 Les aides du fonds européen pour la pêche (FEP) à la transformation et à la modernisation

Le FEP est l'instrument financier mis en place par l'Union européenne pour la période 2007-2013. Un de ses principaux axes d'intervention vise à « *soutenir les grands objectifs de la politique commune de la pêche (PCP), en particulier ceux qui ont été fixés dans le cadre de la réforme de 2002. Il s'agit notamment d'assurer l'exploitation durable des ressources de pêche et d'instaurer un équilibre stable entre ces ressources et la capacité de la flotte de pêche communautaire* ».

La Commission européenne précise que « *comme convenu dans le cadre de la réforme de la PCP, les aides au renouvellement de la flotte, qui contribuaient à la surcapacité, ont été supprimées en décembre 2004. Des fonds resteront affectés au retrait permanent de navires de pêche, avec une prime plus attractive que celle proposée actuellement. Une aide sera octroyée pour le remplacement des moteurs sous réserve d'une réduction de leur capacité, de même que pour le renforcement des conditions de sécurité et d'hygiène à bord* ».

Les aides publiques à la modernisation des navires ne sont autorisées qu'à condition qu'elles n'aient pas pour effet d'augmenter le tonnage ni la capacité de capture des navires. Dans le cadre du FEP, la restructuration va au-delà de la simple notion de réduction de la flotte. Elle comprend d'autres mesures telles que des compensations ou des primes en cas d'arrêt temporaire ou définitif des activités de pêche ainsi qu'un large éventail de mesures de nature économique et sociale.

Une aide à la modernisation des navires de pêche peut être accordée aux navires d'au moins cinq ans à des fins d'amélioration de la sécurité, de la qualité du produit ou des conditions de travail, d'adoption de techniques de pêche plus sélectives ou d'équipement des navires d'un VMS (système de surveillance des navires). Quand la modernisation a pour but l'amélioration de la sécurité, de la qualité du produit ou des conditions de travail, une augmentation du tonnage est admise, mais uniquement pour les améliorations portant sur la superstructure du navire (au-dessus du pont principal). Cette modernisation ne peut toutefois pas augmenter la capacité de capture du navire.

La Commission européenne a également adopté une proposition modifiant certaines règles de la PCP de manière à étendre les aides publiques existantes pour l'amélioration de la sécurité, de l'hygiène, des conditions de travail, de la qualité des produits et du rendement énergétique à bord des navires de pêche. Le FEP autorise l'octroi d'une aide pour le remplacement d'anciens par de nouveaux moteurs moins puissants. Elle autorise également la création d'une « banque d'UMS » afin de promouvoir de meilleures conditions de sécurité et d'hygiène. Cette banque doit permettre la réaffectation de 4 % du tonnage retiré moyennant des aides publiques à d'autres navires quel que soit leur âge afin de couvrir des travaux particuliers de modernisation au-dessus ou en dessous du pont. Il s'agit, pour la France de la « réserve d'UMS de sécurité » gérée directement par la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture.

Le plan stratégique national français qui sert de cadre aux actions sélectionnées pour un financement au titre du FEP indique, dans son chapitre réservé aux objectifs et aux priorités concernant la gestion et l'ajustement de la flotte :

- d'une part, que l'un des objectifs recherchés est de « ne pas créer de renchérissement du marché des navires d'occasion »,
- et, d'autre part, qu'une de ses priorités est de « concentrer préférentiellement les mesures d'aide à la sortie de flotte aux pêcheries faisant l'objet d'un encadrement spécifique des moyens de production (licences, PPS ou plafond kW-UMS) ».

Concernant la modernisation de la flotte, l'objectif est de :

- maintenir la compétitivité de la flotte et limiter les effets de son vieillissement en favorisant les investissements à capacité de pêche constante ;
- augmenter la sélectivité ;
- diminuer la dépendance énergétique ;
- améliorer la sécurité ;
- développer les investissements favorisant la qualité des produits et l'hygiène à bord.

Une des priorités est le soutien aux investissements à bord améliorant les conditions de travail, la qualité et la traçabilité des produits.

Plusieurs professionnels rencontrés au cours de la mission ont souligné que le coût des modernisations et transformations de navires anciens était parfois plus élevé que le serait le coût de construction d'un navire neuf. Mais la différence est que ces projets sont aidés...

3.2.2 Vers la fin des aides à la modernisation ?

Récemment, la Commission européenne a décidé d'interrompre les versements des crédits FEP concernant l'investissement à bord des navires de pêche et la sélectivité. Elle estime que les équipements de détection des captures (sonars et sondeurs notamment) ne sont pas éligibles.

La réforme de la PCP de 2012 apportera certainement des modifications dans la politique structurelle de la Commission européenne.

Le FEP ou un autre dispositif sera mis en place afin d'accompagner les mutations de la filière souhaitées par la Commission européenne. Il n'est pas exclu que ces aides à la modernisation disparaissent également, à l'instar des aides à la construction.

4 Le manque de liberté dans la conception de nouveaux navires

Réglementation technique, effets de seuil dans la longueur des navires liée à certaines contraintes sociales ou à la réglementation en matière de sécurité des navires ou encore contrainte dimensionnelle liée à la jauge, élément de mesure du navire, sont autant de freins dans les projets de construction de nouveaux navires dans un contexte déjà très contraint.

4.1 La contrainte de la jauge et ses effets néfastes en termes de sécurité, de conditions de travail et de consommation d'énergie

La jauge brute est une grandeur représentative du volume total des espaces fermés à bord du navire. Sa limitation incite fortement à comprimer indistinctement les volumes de tous les espaces, ceux qui ont une relation avec la quantité de prises possible, comme par exemple le volume des cales à poisson, mais aussi tous les autres : espaces de manœuvre des trains de pêche, espaces de travail des captures, compartiments des machines, soutes, volumes de flottabilité, passerelle, ballasts, bulbes, qui tous contribuent à la performance nautique, à la sécurité et au confort, sans avoir un impact évident sur la capacité de pêche.

Aux limitations de jauge se superposent les limitations de longueur évoquées plus haut : le mode de calcul de la jauge engendre, de son côté, un important effet de seuil au niveau d'une longueur de 15 mètres, et des dispositions nationales françaises introduisent un autre effet de seuil au voisinage d'une longueur de 12 mètres. De l'effet combiné de ces deux facteurs de restriction dimensionnelle, il résulte que les navires construits au cours des dernières années présentent en général des défauts majeurs (navires en forme de « boîte à chaussures »).

4.1.1 La complexité du calcul de la jauge

En France, le jaugeage des navires de pêche est réalisé par le service de la jauge de l'administration des douanes selon une méthode imposée par l'Union européenne pour supprimer d'éventuelles différences entre les Etats membres et faciliter ainsi le suivi des flottes.

Comme détaillée dans le rapport Ergospace de l'IMP, la méthode de calcul de la jauge varie pour les navires de moins et de plus de 15 mètres :

- Pour les navires de pêche de plus de 15 mètres, le jaugeage des navires se fait conformément à la Convention de Londres de 1969 qui crée la notion d'UMS (Universal Measurement System) en remplacement des tonneaux qui correspondaient à 2,83 m³. Cette Convention, entrée en application en 1982, n'a été prévue et n'est applicable qu'aux navires dont la longueur est égale ou supérieure à 25 mètres et vise les navires de commerce. Dans le secteur de la marine marchande, la jauge est le paramètre qui sert de base à l'application de barèmes de taxations fiscales, portuaires, de pilotage, d'assurance et qui permet de délimiter les seuils de prérogatives liés aux titres de formation professionnelle des officiers.

Selon cette méthode de calcul, tous les espaces fermés entrent dans le calcul de la jauge. Elle permet d'obtenir une appréciation forfaitaire du volume réel de la coque, superstructures comprises.

Par contre, les espaces ouverts ne sont pas pris en compte ce qui, à bord des navires de pêche, laisse des marges de manœuvre pour un nombre réduit d'espaces dont le caractère ouvert ou fermé peut varier. Le pont de pêche des chalutiers pêche arrière à pont couvert en est probablement l'exemple le plus caricatural.

Ainsi, comme développé dans le rapport Ergospace, le positionnement des pieds de portique peut impliquer la prise en compte d'espaces du pont de pêche dans les UMS ou pas.

Par ailleurs, pour les plus de 15 mètres, la comptabilisation des espaces sur le pont de pêche est assez subtile. En fonction des ouvertures que l'on y met, de l'écartement du pied de portique, de l'éloignement du portique par rapport au tableau arrière, le constructeur naval doit, pour répondre aux objectifs du client au point de vue de la future exploitation du navire, trouver un compromis pour ne pas prendre inutilement des UMS pour la position des cloisons.

Il faut donc parfois faire œuvre d'imagination. La partie couverte d'un pont de pêche peut être considérée comme ouverte si la distance entre les pieds de portique est supérieure à 90 % de la largeur du navire à ce niveau. Dans ce cas, le volume situé sous la moitié de la longueur du pont couvert n'entre pas dans la jauge. Pour gagner la totalité du volume couvert, il est ensuite possible de pratiquer des ouvertures dans les cloisons latérales du pont de pêche. Si elles mesurent 0,75 mètre de haut et ont une surface suffisante, le pont de pêche est alors complètement ouvert. Ce n'est pas très indiqué en terme de protection de l'équipage et des équipements contre les intempéries, mais cela permet de gagner de la jauge.

Sur un fileyeur, un taud-abri construit avec une bâche est un espace ouvert. Par contre, s'il est construit en dur, il devient un espace fermé qui entre dans le calcul de la jauge.

- Pour les navires de moins de 15 mètres, la Convention de Londres ne s'applique pas. Le calcul de la jauge s'appuie sur une méthode simplifiée qui intègre la longueur, la largeur et le creux du navire. Cette méthode laisse de côté les superstructures.

Une étude réalisée par l'IMP avec le concours d'un service des douanes chargé du jaugeage permet de mettre en avant les écarts entre les différentes formules, calcul suivant la convention de Londres et calcul simplifié :

	LHT (m)	Jauge Calcul complet (UMS)	Jauge Calcul simplifié (UMS)	Écart (%)
Chalutier pêche arrière sans pont supérieur	16,00	43,61	40,01	- 8
Chalutier pêche arrière avec pont supérieur	15,25	66,81	44,24	- 34
Fileyeur avec cabane en dur	16,10	79,23	45,99	- 42
Bolincheur sans superstructure	17,00	66,86	63,61	- 5

Source : Institut Maritime de Prévention

Pour des navires très légèrement supérieurs à 15 mètres avec superstructures, les deux méthodes de calcul donnent des résultats très différents qui peuvent atteindre près de 40 %. Réciproquement, ce résultat signifie qu'un armateur qui dispose d'un nombre réduit d'UMS, autour de 40 par exemple, car il possède un vieux chalutier pêche arrière de 16 mètres sans pont couvert, sera obligé de faire construire un navire neuf inférieur à 15 mètres pour bénéficier du mode de calcul de la jauge simplifié et avantageux, même si le travail à bord et le confort de l'équipage doivent souffrir de cette réduction de la longueur.

Ces contraintes de jauge posent donc de grosses difficultés dans la réalisation d'un projet de construction de navire. Suivant les limites imposées par le PME, l'armateur, porteur du projet et le chantier naval se retrouvent parfois dans des situations ubuesques, car cette limite de jauge peut avoir des conséquences importantes sur, d'une part la forme et l'aménagement général et d'autre part sur la sécurité et les conditions de travail et de vie.

4.1.2 Les conséquences négatives du calcul actuel de la jauge sur la forme et l'aménagement général du navire

Comme évoqué par un chantier naval, dans le cadre d'une enquête réalisée par le LESAM (Laboratoire d'Ergonomie et de Sécurité des Affaires Maritimes de l'Université de Bretagne Sud) pour l'étude Ergospace, « *les navires doivent être larges pour répondre aux exigences d'équipement. Les navires sont plus courts, on rogne sur le pont de pêche et les aménagements (carré moins spacieux, cabines au minimum du règlement...). Ce sont des bouchons sur l'eau ; cela ne va pas dans le sens de la sécurité, du confort à bord pour travailler et pour vivre.*

S'il n'y avait pas les contraintes administratives, les clients feraient des navires plus grands ; il manque toujours un mètre ou deux ; limiter la taille des bateaux est une contrainte forte, cela ne va pas dans le sens de la sécurité ».

Certains aménagements et positionnements de matériel peuvent également avoir une incidence dans le calcul. Ainsi, pour le projet d'un patron de pêche afin de gagner ou ne pas perdre des UMS, le plan d'ensemble du futur navire intègre deux différences par rapport à des navires de référence de même longueur, mais dont la jauge est un peu supérieure :

- les treuils de funes sont sur le pont de pêche arrière ;
- le bulbe est dans la masse. Il est constitué d'une tôle centrale couverte par deux tôles légèrement bombées. Il ne prend que 0,5 UMS contre 3 ou 4 dans le cas d'un « vrai » bulbe contenant un volume d'air. Ce dernier permet de réduire la résistance à l'eau et de diminuer la consommation de gazole. Bien que plus cher, le promoteur en question l'aurait peut-être fait construire sur son navire neuf s'il avait eu les UMS suffisants.

Ce dernier point montre les conséquences possibles de la limite de jauge sur la consommation de gazole, que l'on vise plutôt à réduire dans le contexte actuel.

4.1.3 Les conséquences négatives du calcul actuel de la jauge sur la sécurité et les conditions de travail et de vie à bord

La jauge est avant tout faite « pour pêcher », les projets de construction ne tiennent donc pas toujours compte de l'amélioration des conditions de travail et de vie à bord, car souvent une jauge trop réduite signifie des arbitrages qui seront toujours en faveur des espaces et équipements de travail, au détriment du confort de vie.

Par ailleurs, la jauge du nouveau navire est déterminée par les caractéristiques de l'ancien navire et l'obligation de renouveler à l'identique.

Autre exemple, dans le cas d'un projet porté par un armateur, ce dernier aurait voulu avoir plus d'UMS pour augmenter non pas la longueur, mais la largeur de son navire. Un navire un peu plus large (de 20 à 40 centimètres) aurait permis de gagner de la place dans les locaux de vie, en particulier dans le carré/cuisine tribord avant, mais également dans les espaces de travail, par exemple sur le pont de pêche bâbord, à côté des parcs à filets, où l'espace de circulation est très étroit ce qui gêne l'accès au poste de mouillage des ancres et des pavillons.

Dans ce cas précis, il n'était pas question pour l'armateur de réduire la taille des parcs à filets pour augmenter l'espace de circulation latéral.

Dans le cadre de la lutte contre le bruit, qui fait également l'objet de directives au niveau communautaire, les aménagements proposés par les bureaux d'étude et les chantiers navals comme par exemple le découplage et l'isolation des cloisons des locaux de vie entraîneraient, à jauge constante, une réduction des volumes habitables.

L'influence de la méthode de calcul simplifiée et avantageuse sous la barre des 15 mètres de longueur peut avoir une incidence sur les projets de construction. Dans le cas d'un porteur de projet de construction d'un chalutier de 14,90 mètres, la longueur du navire a très clairement été bloquée à 15 mètres pour bénéficier de la méthode de calcul de la jauge simplifiée. La logique de conception est dans ce cas d'abord basée sur la longueur. La largeur découle ensuite de cette longueur et de la jauge accordée. En faisant un navire inférieur à 15 mètres, on a paradoxalement plus de jauge que pour un navire légèrement plus long. En revanche, cette limitation de longueur peut avoir des conséquences sur la sécurité et les conditions de travail et de vie. Dans le cas du porteur de projet, s'il avait pu, il aurait fait construire un navire de 15,80 m de long. L'armateur précise qu'avec un mètre de plus, le travail aurait été plus facile, surtout dans la cale (cf. stockage des caisses en bas et pas sur le pont principal ; amélioration des conditions de travail du calier) et un mètre de coque en plus n'aurait pas coûté beaucoup plus cher.

4.1.4 La jauge comme mesure de la capacité de pêche : une approche erronée

Historiquement, la jauge des navires a toujours représenté la mesure de leur capacité marchande ce qui, au début des années 1980, a naturellement conduit les décideurs européens à la considérer comme un bon indicateur de la capacité de pêche d'une flottille en général et d'un navire en particulier.

Cette pertinence est loin d'être démontrée, mais, à cette époque, dans une situation d'urgence, la jauge constituait probablement, avec la puissance motrice, un des paramètres les plus

accessibles pour évaluer les flottes et les adapter à la ressource disponible.

La limitation totale de la jauge des flottes s'est traduite par une limitation de la jauge unitaire des constructions neuves qui existe encore. Pourtant, aujourd'hui, avec l'importance prise par les droits de pêche, ce mode de contrôle supposé de la capacité de pêche des navires neufs ne trouve plus de réelle justification.

La jauge, quel que soit son mode de calcul, n'a jamais été prévue pour évaluer une capacité de pêche. On peut donc s'interroger sur la pertinence du choix de la jauge comme indicateur de la capacité de pêche.

La limitation de jauge devait encadrer le nombre et la longueur des engins de pêche transportés par un navire. Cependant, dans certains cas on note que cela peut produire l'effet inverse.

Dans le cas d'un nouveau fileyeur mesurant 11,97 mètres de long par 5,00 mètres de large, avec une jauge de 19,71 UMS, ce dernier peut transporter 600 filets à soles (30 km) alors que le navire qu'il a remplacé mesurait 11,98 mètres de long par 4,56 mètres de large, jaugeait 19,74 UMS, mais ne pouvait embarquer que 300 filets à soles (15 km).

La jauge et la puissance motrice n'ont, dans ce cas précis, pas permis de réduire significativement les capacités de pêche du fait des progrès techniques et des travaux des bureaux d'études sur les aménagements réalisés en parallèle.

La Commission européenne a estimé que la Politique Commune de la Pêche est un échec, n'ayant pas été capable de gérer les stocks de manière durable, d'éviter la surcapacité de la flotte et d'assurer une meilleure rentabilité économique du secteur. Le progrès technique est plus rapide que les réductions de capacité.

4.2 Les effets de seuil liés à la réglementation aggravent les effets néfastes des contraintes de jauge

On constate plusieurs effets de seuils dans la longueur des navires liée à la réglementation ou aux obligations sociales.

4.2.1 La réglementation

Les textes qui fondent l'action du Ministère chargé de la mer dans le domaine de la sécurité maritime sont pour l'essentiel les conventions internationales de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), et au plan national, la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

La réglementation technique concernant la sécurité des navires de pêche relève de trois divisions annexée à l'arrêté ministériel du 27 décembre 1987 modifié, relatif à la sécurité des navires (division 226 à 228).

Ces trois divisions créent deux seuils potentiels au-delà desquels les exigences en matière de sécurité des navires augmentent sensiblement :

- la longueur de 12 mètres hors tout ;
- la longueur de 24 mètres (convention de Torremolinos) qui correspond à une longueur hors tout un peu supérieure à 25 mètres.

L'étude Ergospace de l'Institut Maritime de Prévention démontre que le seuil des 24 mètres ne semble pas avoir d'influence pour l'armateur dans la détermination de la longueur de son futur navire.

En revanche, pour les navires d'une longueur de 12 mètres hors tout, il existe un seuil très marqué, où l'incidence de la réglementation concernant la sécurité des navires ne peut pas être écartée.

Indépendamment des effets de seuil, la réglementation concernant la sécurité des navires a des conséquences sur l'aménagement des navires qui peuvent entrer en conflit avec les conditions de travail et de vie des marins à bord. En effet, certains matériels ou aménagements peuvent parfois être préjudiciables à la stabilité du navire.

4.2.2 Les effets de seuils inhérents aux cotisations au régime de sécurité sociale des marins et des gens de mer

À la pêche, les cotisations sociales pour la retraite (CRM, Caisse de Retraite des Marins) et la sécurité sociale pour les accidents et les maladies d'origine professionnelle ou non (CGP Caisse Générale de Prévoyance) varient selon les critères suivants (barèmes de cotisation fixés par et décret n ° 2008-338 du 14 avril 2008 et développés dans la circulaire ENIM du 12 juin 2008 en pourcentage du salaire forfaitaire de la catégorie du marin) :

Exemple de cotisations sociales au régime de l'ENIM

Navigation à la pêche et aux cultures marines	Cotisations CRM + CGP marin	Cotisations CRM + CGP armateur (avant 2008)	Cotisations CRM + CGP armateur (depuis 2008)
Navire inférieur ou égal à 12 mètres armé à la pêche au large, pêche côtière, petite pêche sur lequel les propriétaires sont embarqués :			
propriétaire embarqué	12,10 %	7,15 %	4 %
autres marins	12,10 %	8,45 %	4 %
Utilisant un engin de pêche remorqué :			
Navire inférieur ou égal à 12 mètres sans propriétaire embarqué	12,10 %	17,60 %	4,40 %
Navire supérieur à 12 mètres avec ou sans propriétaire embarqué	12,10 %	17,60 %	4,40 %
Navire utilisant des arts dormants	12,10 %	17,60 %	8,80 %

Source : Établissement National des Invalides de la Marine

Pour les services de tous les marins accomplis sur navire d'une longueur inférieure ou égale à douze mètres, armé à la pêche au large, à la pêche côtière ou à la petite pêche et sur lequel le marin propriétaire est embarqué : un nouveau taux harmonisé de contribution patronale de 2 %, applicable à la CRM et à la CGP, a été retenu ; il remplace les taux antérieurs de 1,60 % (CRM), de 5,55 % (CGP marin propriétaire embarqué) et de 6,85 % (CGP autre membre d'équipage).

Pour les services de tous les marins accomplis sur navire utilisant un engin de pêche remorqué, sans que le propriétaire soit embarqué et indépendamment de la longueur du navire : un nouveau taux harmonisé de contribution patronale de 2,20 %, applicable à la CRM et à la CGP, a été retenu ; il remplace les taux antérieurs de 9,80 % (CRM) et de 7,80 % (CGP). L'appréciation de la technique de pêche est tirée de la nomenclature utilisée dans le cadre de la réglementation communautaire et de la situation actuelle observée par navire (éléments figurant sur la licence de pêche délivrée et, en particulier, du premier engin de pêche qui y est inscrit).

Pour les services de tous les marins accomplis sur navire pratiquant une activité de pêche n'entrant pas dans les cas prévus aux points 1 et 2 (utilisation d'arts dormants) : un nouveau taux harmonisé de contribution patronale de 4,40 %, applicable à la CRM et à la CGP, a été retenu ; il remplace les taux antérieurs de 9,80 % (CRM) et de 7,80 % (CGP).

Cet effet de seuil engendré par un barème favorable au moins de 12 mètres pouvait être, avant 2008, pour l'armateur, un critère dans son choix de la longueur de son futur navire. Il l'est moins aujourd'hui, mais combiné avec d'autres paramètres tels que les règles associées à la délivrance de certaines autorisations de pêche (PPS, licences, etc.), ce peut être un facteur expliquant en partie le seuil de longueur constaté à 12 mètres dans les constructions neuves.

5 Des règles trop contraignantes encadrant le renouvellement de l'outil

5.1 Les politiques structurelles européennes : la volonté de réduire l'effort de pêche en diminuant le nombre de navires et ses effets pervers

5.1.1 La Politique Commune de la Pêche et les Plans d'Orientation Pluriannuels

L'« Europe bleue » a réduit progressivement la possibilité de construire des navires en imposant, dans un premier temps, une politique drastique de réduction de la flotte de pêche communautaire et en interdisant, dans un second temps, toute aide publique à la construction de navires de pêche. Parallèlement, en France, des mesures spécifiques ont été mises en place afin d'appliquer, au niveau national, cette politique rigoureuse en matière de gestion de la flotte.

La Commission européenne a adopté des mesures de restructuration de la flotte de pêche communautaire suivant un double objectif :

- adapter l'effort de pêche des flottes communautaires à l'état de la ressource,
- maintenir une flotte moderne, compétitive et capable d'approvisionner le marché communautaire.

Des objectifs ont été fixés pour la flotte de chaque Etat membre en termes de capacité de pêche (tonnage du navire et puissance du moteur) et d'effort de pêche (calculé en multipliant la capacité par le nombre de jours passés en mer).

Quatre programmes d'orientation pluriannuels ont été mis en place sur la période 1983-2002. Sur la base de grandes lignes arrêtées par la Commission européenne, chaque Etat membre devait concevoir des programmes d'évolution de sa flotte sur quatre ou cinq années. La Communauté européenne allouait des subventions (PIC PESCA, IFOP à partir de 1993) à chaque Etat afin d'atteindre l'objectif de son programme d'orientation pluriannuel (POP).

L'instrument financier d'orientation de la pêche (IFOP) a été mis en place pour aider à la restructuration du secteur. Il avait pour mission de contribuer à atteindre l'équilibre entre les ressources du secteur de la pêche et leur exploitation. Il visait également à renforcer la compétitivité du secteur et le développement des zones qui en dépendent. Deux programmes ont été mis en place sur les périodes 1994-1999 et 2000-2006.

Pour amortir les effets les plus négatifs de la restructuration sur les régions dépendantes de la pêche, des aides ont été prévues afin de mettre un terme à certaines activités de pêche par la mise au rebut des navires ou par leur reconversion dans d'autres secteurs. Des aides ont également été mises à disposition pour la modernisation des navires, en ce qui concernait par exemple l'amélioration de la sécurité à bord. Certains autres projets éligibles à des financements visaient à améliorer la sélectivité des techniques de pêche, à promouvoir l'utilisation de techniques de pêche plus respectueuses de l'environnement et à améliorer les conditions d'hygiène et la conservation des poissons à bord des navires.

Au cours de cette période, une aide a également été introduite pour réduire effectivement la flotte, au travers, notamment, de la démolition de navires.

Concernant la modernisation de la flotte de pêche, le principe général d'allocation de l'aide était que le financement public ne devait pas contribuer à accroître la capacité de pêche. Jusqu'à la fin de l'année 2004, l'aide de l'IFOP pouvait être accordée au cofinancement de la construction de navires de pêche.

5.1.2 La mise en place des Plans de Sortie de Flotte (PSF) en France

Alors que les objectifs du POP I avaient pu être atteints par l'évolution naturelle de la flotte, les premières années du POP II (1987-1991) ont été caractérisées, en France, par une forte augmentation des capacités due notamment à une bonne rentabilité des exploitations de pêche et à une politique de soutien financier incitative.

Fin 1990, constatant que les objectifs fixés n'étaient pas atteints, la Commission européenne a décidé de ne plus intervenir pour aider à la construction des navires de pêche et a interdit aux investisseurs français de recourir aux aides publiques.

Ces mesures coercitives ont conduit la France à mettre en place en mars 1991 un premier plan de sortie de flotte : le plan Mellick.

Ce plan de restructuration (mars 1991-mars 1992) avait comme objectif une réduction de 10 % de la puissance globale de la flotte. Il touchera 973 navires soit 82 225 kilowatts correspondant à 1 400 emplois de marins embarqués.

Les objectifs du POP II ont été respectés grâce à ce plan.

En dépit des progrès accomplis, la Commission européenne a décidé, à la fin de cette période, une approche plus rigoureuse dans la réduction de la capacité de la flotte. En 1992, elle a dressé un nouveau cadre pour le POP, dit de troisième génération. Ce programme prévoyait un encadrement de la flotte de pêche sous une forme analytique suivant les différentes flottilles communautaires. La flotte était alors divisée en « segments », correspondant à une taille de navire et à un métier pratiqué (par exemple : le segment des chalutiers de plus de 25 mètres).

La Commission européenne a alors demandé à la France une réduction de 140 000 kW de la puissance totale de sa flotte de pêche avec une déclinaison par segment.

Afin de sortir le nombre de kilowatts prévu dans le cadre du POP III dit de troisième génération, la France a mis en œuvre des programmes annuels de sortie de flotte de 20 000 kW. À l'été 1996, elle a lancé un plan de sortie de flotte devant aboutir à une réduction de 30 000 kW afin de respecter les objectifs communautaires.

Les objectifs n'étant pas atteints à l'aube du POP IV (1997-2002), les aides publiques à la construction ont été suspendues en 1997.

Pour solder le retard accumulé au titre du POP III et atteindre l'objectif intermédiaire du POP IV fixé au 31 décembre 1998, un plan de sortie de flotte d'envergure est mis en place en mars 1998.

Les efforts fournis pour respecter progressivement les objectifs annuels fixés par le POP se sont poursuivis avec la mise en place d'un deuxième plan de sortie de flotte en 1999 puis l'ouverture d'un troisième en 2000, ciblé cette fois sur les segments qui n'étaient pas à jour de leurs objectifs annuels.

Ces plans ont permis à la fois de combler le retard sur le POP III et de respecter la première échéance du POP IV. Fin 2000, ce résultat a conduit la Commission européenne à autoriser, en France, la reprise des constructions neuves avec aides, suspendues depuis le début 1997. Grâce à une interprétation plus souple du règlement IFOP, les aides à la construction ou la modernisation pouvaient alors être accordées, même en cas d'augmentation de puissance, uniquement dans les segments qui avaient atteint les objectifs de réduction et si les objectifs globaux du POP étaient eux-mêmes respectés.

Les plans de sorties de flotte ont évolué avec le temps et leur financement également. Les règles concernant la destination du navire sorti de flotte se sont progressivement durcies.

Au sens du règlement (CE) n° 2792/99 du 17 décembre 1999 définissant les modalités et conditions des actions structurelles dans le secteur de la pêche modifié par le règlement (CE) n° 2369/2002 du 20 décembre 2002, on entendait par arrêt définitif des activités de pêche :

- la démolition du navire ;
- jusqu'au 31 décembre 2004, le transfert définitif vers un pays tiers, après accord des autorités compétentes du pays concerné, pour autant que soient remplis plusieurs critères, tel que l'existence d'un accord de pêche entre la Communauté européenne et le pays tiers vers lequel le navire est transféré ;
- la réaffectation définitive du navire à des fins non lucratives autres que la pêche.

Aujourd'hui, le navire sortant de flotte doit être détruit, la prime n'étant versée au propriétaire que sur présentation du certificat de destruction ou d'innavigabilité du navire. Par ailleurs, il faut noter que la destruction du navire est à la charge du propriétaire.

À chaque mise en place d'un plan de sortie de flotte est joint un barème applicable au montant des aides publiques versées pour l'arrêt définitif du navire.

Ce barème est souvent plus favorable aux navires jeunes qu'aux navires plus anciens. Prenons à titre d'exemple le barème indexé à une circulaire « plan de sortie de flotte » récente de la DPMA et basé sur l'annexe IV, tableau 1 du règlement (CE) n° 272/1999 modifié.

Exemple de barème applicable au montant des aides publiques versé pour l'arrêt définitif d'un navire

Tonnage des navires en UMS	Montant de l'aide en euros	
	Part variable	part fixe
Inférieur à 10	11 000 €/UMS	2 000 €
De 10 à moins de 25	5 000 €/UMS	62 000 €
De 25 à moins de 100	4 200 €/UMS	82 000 €
De 100 à moins de 300	2 700 €/UMS	232 000 €
De 300 à moins de 500	2 200 €/UMS	382 000 €
500 et plus	1 200 €/UMS	882 000 €

Source : Direction des Pêches Maritime et Aquaculture

Certaines réfections sont prévues au regard de l'âge du navire. Ainsi, les aides publiques à l'arrêt définitif versées aux bénéficiaires ne peuvent excéder les montants suivants pour les primes à la démolition :

- navires de 10 à 15 ans : barème du tableau ;
- navires de 16 à 29 ans : barème du tableau diminué de 1,5 % par année au-dessus de 15 ans ;
- navires de 30 ans ou plus : barème du tableau diminué de 22,5 %.

Même s'il paraît logique de facturer plus cher l'UMS d'un navire jeune, les montants d'aide publique proposés incitent fortement à sortir de flotte les navires les plus jeunes.

Ainsi les nombreux plans de sorties de flotte ont souvent abouti au déchirage de navires récents contribuant ainsi au vieillissement d'une flotte déjà âgée.

Les plans de sortie flotte perdurent malgré la disparition des programmes d'orientation pluriannuels.

Régulièrement mis en œuvre dans le cadre de restructuration de pêcheries (Méditerranée) ou pour faire face aux décisions de la Commission européenne (thon rouge), les plans de sortie de flotte sont toujours accompagnés financièrement par le Fonds Européen pour la Pêche.

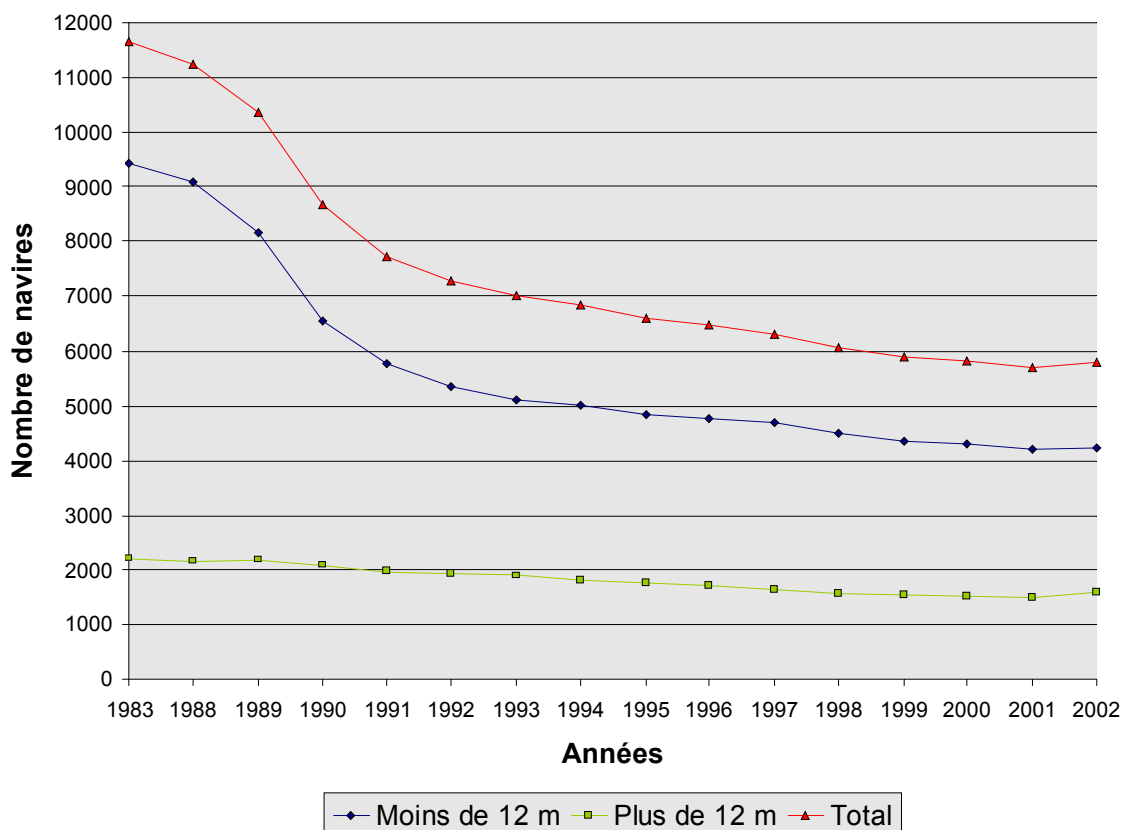
On peut citer parmi les plans de sortie de flotte récemment mis en œuvre, celui concernant les navires pêchant au chalut en Méditerranée et qui bénéficie d'une enveloppe de 5 M€ (circulaire DPMA du 6 avril 2011).

On peut regretter que les aides publiques versées aux professionnels dans le cadre des plans de sortie de flotte n'aient pas été réinjectées dans la filière pêche. En effet, l'utilisation de ces aides étant totalement libre et non soumise à conditions particulières, cela a malheureusement conduit un grand nombre de professionnels à placer les aides versées vers d'autres secteurs d'activités étrangers à celui de la pêche et amené certains pêcheurs à quitter définitivement le milieu de la pêche.

5.1.3 Le bilan des Plans d'Orientation Pluriannuels (POP)

La flotte de pêche métropolitaine est passée de 11 660 navires en 1983 à 5 805 navires en 2002 soit une baisse de la moitié du nombre de navires. Cette baisse se concentre principalement sur les navires de moins de 12 mètres (- 55 %). Elle touche moins les navires de plus de 12 mètres (- 29 %).

Évolution de la flotte française en nombre d'unités sur la période 1983 à 2002



Sources : OFIMER / FranceAgriMer, Ifremer

Sur cette période, la diminution du nombre de navires n'a engendré qu'une baisse limitée de la puissance totale de la flotte, d'environ 18 %. Cette évolution est due à l'entrée en flotte de navires certes moins nombreux, mais toujours plus puissants. Entre 1983 et 1990, on assiste même à une augmentation de la puissance motrice totale de près de 5 %. Si la flotte des moins de 12 mètres baisse de près de 31 % durant cette période, celle des plus de 12 mètres reste elle à un niveau presque stable (- 5 %), cela correspondant à une période de prospérité, surtout entre 1987 et 1990, et de bonne rentabilité des exploitations.

La baisse de capacité la plus importante est intervenue entre 1992 et 2002 (- 14 %). Elle était due aux mesures très contraignantes, prises en application des POP III et IV, qui ont abouti à une réduction de la puissance proche de 180 000 kW.

Le bilan dressé par la France dans son mémorandum présenté en septembre 2000 dans le cadre de sa contribution à la réflexion sur la réforme de la Politique Commune de la Pêche était très critique. Alors qu'à l'origine les POP constituaient un complément aux différents instruments du volet ressource de la PCP, la France a en effet considéré qu'ils avaient peu à peu supplanté les outils (quotas, licences...) qu'ils avaient seulement pour but de renforcer. Ils n'avaient en effet pas pu contrôler l'augmentation de l'efficacité réelle de capture de la flotte communautaire, que ce soit pour les arts dormants ou les arts traînants, compte tenu de l'accélération des progrès technologiques.

5.2 L'évolution du système des Permis de Mise en Exploitation (PME) : un obstacle presque infranchissable à la création de navires neufs par les nouveaux marins-pêcheurs

Pour accompagner la politique communautaire, la France a mis en place le régime des PME auquel sont soumis tous les navires de pêche professionnelle en activité immatriculés en métropole ou dans un département d'outre-mer. Il s'agit d'une autorisation administrative dont la vocation est de contrôler la capacité de pêche de la flotte française et constitue un droit d'entrée.

5.2.1 Le système des PME : une gestion collective de la pénurie

Le Permis de Mise en Exploitation a été instauré par décision n° 1-88 du 22 septembre 1988 par le Comité Central des Pêches Maritimes (CCPM), cette instance professionnelle créée par une ordonnance du 14 août 1945 ayant ensuite été remplacée à partir de 1992 par le Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CNPMEM). Les PME étaient alors délivrés par le CCPM et le recours au CCPM plutôt qu'aux services de l'Etat avait été justifié par le fait que cette instance professionnelle avait le pouvoir de prendre des décisions en matière de limitation de l'effort de pêche, qu'il fallait impliquer les professionnels dans la décision pour que celle-ci soit mise en œuvre et que les délais de délivrance des PME par la profession étaient présumés plus courts que dans l'administration. Dans un rapport de septembre 1989 intitulé « Adéquation entre efforts de pêche et ressource : les actions publiques dans le secteur des pêches », l'Ifremer indiquait que ce choix résultait par ailleurs d'analyses précédentes d'un ensemble de mesures de limitation de l'effort de pêche parmi lesquelles on citera notamment, les quotas individuels transférables et les licences.

La capacité de la flotte de pêche française est aujourd'hui limitée par le règlement (CE) n° 1438/2003 de la Commission du 12 août 2003 établissant les modalités d'application de la politique communautaire en matière de flotte définie au chapitre III du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil. Ce règlement fixe un niveau de référence à ne pas dépasser pour la flotte française. Le respect de ce niveau est réalisé par l'Etat grâce à un encadrement des entrées en flotte et des augmentations de capacité.

Cet encadrement est mis en œuvre au travers du « permis de mise en exploitation » (PME) qui est l'autorisation administrative préalable obligatoire délivrée par l'autorité administrative avant toute nouvelle entrée en flotte ou toute modification de capacité.

Ce permis de mise en exploitation (PME) doit être délivré selon les modalités prévues par le décret n° 93-33 du 8 janvier 1993 modifié, relatif au permis de mise en exploitation des navires de pêche. Par ailleurs, l'article L 921-7 du Code rural et de la pêche maritime stipule que la mise en exploitation des navires est soumise à une autorisation préalable dite permis de mise en exploitation des navires de pêche professionnelle qui indique, s'il y a lieu, les zones d'exploitation autorisées.

La circulaire de la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture n° DPMA/SDRH/C2009-9627 du 20 octobre 2009 précise les conditions de validité du PME et de sa caducité pour ce qui concerne la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord et la façade Méditerranée. Les dispositions de cette circulaire sont applicables à l'ensemble des départements métropolitains.

La circulaire de la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture n° DPMA/SDRH/C2010-9634 du 11 octobre 2010 précise les conditions et modalités de l'entrée en flotte et de la modification de capacité des navires de pêche professionnelle pour ce qui concerne la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord et la façade Méditerranée. Ses dispositions s'appliquent à l'ensemble des départements de métropole.

Le PME est nécessaire en cas de :

- construction du navire ;
- armement à la pêche d'un navire antérieurement affecté à une autre activité (commerce, transport de passagers, plaisance ou conchyliculture petite pêche/PPP) ;
- importation du navire (Union européenne ou hors Union européenne) ;
- modification de la capacité de capture par augmentation de la jauge ou de la puissance ;
- réarmement à la pêche d'un navire qui a cessé d'être actif au fichier flotte.

Sur le document valant PME sont indiqués la longueur du navire, sa jauge et sa puissance, auxquels le propriétaire du navire devra strictement se conformer.

La circulaire DPMA du 11 octobre 2010 fixe les modalités de délivrance des PME en France métropolitaine.

Le dossier de demande de PME doit comporter notamment :

- les pièces attestant de la qualification professionnelle de l'exploitant du navire ;
- les caractéristiques techniques du navire en projet ;
- toutes pièces attestant de la viabilité économique de l'opération, dont une étude sur l'état de la ressource disponible et son évolution prévisible sur la base d'avis scientifique (la circulaire précise qu'une attention particulière sera portée aux projets portant sur des espèces soumises à un régime de limitation d'accès et/ou de possibilités de pêche) ;
- toutes pièces attestant du respect des mesures et possibilités des plans de gestion nationaux et/ou communautaires encadrants et réglementant certaines pêcheries (détention des autorisations de pêche, antériorité de capture).

Des conditions particulières doivent être remplies pour :

- les demandes de PME consécutives à des travaux (attestation relative à la puissance du moteur, attestation du chantier sur la jauge prévisionnelle...) ;
- les demandes de PME « en importation » (certificat de jauge international et attestation de jauge des douanes) ;
- les demandes de PME « un pour un » : le dossier doit comporter un ou des navires-donneurs d'une capacité au moins équivalente au projet présenté et actif au fichier

flotte ;

- les demandes de PME « de droit » : le dossier doit être dûment justifié et être déposé dans un délai d'un an à compter de la date d'évènement à l'origine de ce droit (destruction du navire ou remplacement d'un thonier congélateur).
- les demandes de PME « sécurité » : conformément à l'article 11 point 5 et 6 du règlement (CE) n ° 2371/2002 une demande de PME en augmentation du tonnage pour des raisons de sécurité dite « PME de sécurité » peut être déposé auprès de l'autorité administrative compétente :

Les conditions de validité d'une demande de PME « sécurité » au titre de l'article 11 Point 5 du règlement (CE) n ° 2371/2002 sont les suivantes :

- le navire a plus de cinq ans ;
- le navire fait plus de 15 mètres ;
- le navire n'a jamais eu d'augmentation sécurité ;
- un avis du Centre de sécurité des navires confirme que les travaux ont pour but d'améliorer la sécurité et les conditions de vie à bord (ce critère doit être apprécié en fonction des trois éléments suivants : travaux situés au-dessus du pont ; avis conforme du Centre de sécurité des navires constatant la non-augmentation de la capacité de capture).

Les conditions de validité d'une demande de PME de « sécurité » au titre de l'article 11 point 6 du règlement (CE) n ° 2371/2002 sont les suivantes :

- le navire n'est pas éligible au bénéfice de l'article 11 point 5 du R (CE) n° 2371/2002 ;
 - le navire n'a jamais eu d'augmentation sécurité ;
 - un avis du centre de sécurité confirme que les travaux ont pour but d'améliorer la sécurité à bord, les conditions de travail, l'hygiène et la qualité des produits (ce critère doit être apprécié en fonction des trois éléments suivants : travaux situés au-dessus du pont ; avis conforme du Centre de sécurité des navires constatant la non-augmentation de la capacité de capture) ;
 - la réserve nationale de tonnage « sécurité » le permet.
- Les demandes de PME avec aide publique (remotorisation) : la puissance du moteur remplacé doit être diminuée de 20 %.

Pour les navires de moins de 25 mètres, les PME sont délivrés par le préfet de la région du port d'immatriculation du navire après avis de la Commission régionale de programmation des pêches maritimes et de l'aquaculture marine (COREPAM) qui classe par ordre de priorité les différents projets.

Pour les navires de plus de 25 mètres, les PME sont délivrés par le Ministre chargé des pêches après consultation de l'organisation professionnelle représentative de la pêche industrielle.

Les PME sont délivrées selon la procédure suivante :

- préparation de l'arrêté PME par la collecte auprès des autorités administratives compétentes des différentes demandes de PME ;
- évaluation par le Ministre chargé de la pêche d'un contingent de capacité exprimé en puissance et en jauge par régions ;
- notification aux autorités administratives régionales des PME retenus au titre du contingent ;

- délivrance des décisions de PME ou de refus.

Du fait des obligations communautaires d'encadrement des capacités de pêche, ce système des PME sert, en définitive, à gérer collectivement la pénurie.

Actuellement, on peut regretter un manque de transparence dans la gestion de l'enveloppe de kilowatts et d'UMS au niveau national. En effet, la réserve actuelle n'est pas connue des professionnels de la pêche ni des Préfets de région (Directions interrégionales de la mer) et les demandes éventuelles sont laissées à l'appréciation de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture. Ainsi, récemment, plusieurs projets de construction portés par un groupement de gestion de Lorient ont été refusés, car ils nécessitaient une enveloppe importante de kilowatts supplémentaires qui, a priori, n'était pas disponible.

Il faut noter également que ce manque de transparence alimente artificiellement le marché du navire d'occasion.

A noter, enfin, que certains organismes bancaires rencontrés ont fait remarquer que les dossiers examinés en COREPAM n'intègrent pas suffisamment d'informations économiques et financières sur l'armement de nature à bien appréhender le projet d'entreprise. Les débats en COREPAM se concentrent trop sur les aspects techniques (UMS et kW) au détriment d'une expertise économique et financière du projet (projet de compte d'exploitation) et du profil professionnel du promoteur (expérience, brevets...).

De même, tout projet devrait faire l'objet d'une étude sur l'état disponible de la ressource et son évolution prévisible sur la base des avis scientifiques (circulaire du 11 octobre 2010).

5.2.2 Les PME flottants : une aggravation des effets négatifs du système en place

L'existence des « PME flottants » (PME délivrés et PME de droits potentiels), qui correspondent à une fraction significative du plafond des capacités de pêche que la France est autorisée à mettre en œuvre, rend difficile pour certains armements, la mise en place de toute gestion prévisionnelle des entrées en flotte.

Lorsqu'un PME est délivré, on ne sait pas s'il donnera lieu ou non à une entrée en flotte effective, et quand celle-ci se réalisera, du fait des délais inconnus de réalisation de l'entrée en flotte. Par ailleurs, dans certaines circonstances justifiées, les services de l'Etat peuvent décider de proroger sa validité. Les capacités de pêche correspondant aux « PME flottants » peuvent être en partie à l'origine d'un gel inutile de capacités d'investissement, puisque tous les investissements prévus ne se réaliseront pas. On ne peut pas écarter l'hypothèse que le volume de capacités représenté par ces « PME flottants » que certains qualifient de « PME de précaution », empêche inutilement des entrées en flotte temporaire qui pourraient être justifiées par l'existence de possibilités de pêche (quotas) temporairement inutilisées, ou la réalisation d'expérimentations.

5.2.3 La « financiarisation » des kilowatts et des UMS, barrière à l'entrée dans la profession pour les jeunes marins-pêcheurs

Le navire, le PME et les droits de pêche sont indissociables.

Le PME constitue une véritable barrière sur le marché. Il a aujourd'hui une véritable valeur patrimoniale. Sans lui, le navire ne vaut rien... On assiste donc à une véritable marchandisation rampante de ces autorisations et de fait à une « chasse au UMS et aux kW ».

Pour pouvoir construire un navire neuf, il faut d'abord sortir de flotte un navire en activité. C'est la règle du « 1 pour 1 ».

Or, l'enveloppe de kilowatts et de jauge (UMS) détenue par le navire existant ne correspond pas toujours, voire très rarement, à l'enveloppe nécessaire au futur projet.

Le plus souvent, le porteur du projet cherche à acquérir des kilowatts ou des UMS supplémentaires. Faute d'enveloppe nationale suffisante, l'administration octroie très peu de ces kilowatts directement sur demande de l'armateur. Ce dernier se retrouve donc dans une situation où :

- soit, il achète un ou deux autres navires pour acquérir les kilowatts et UMS dont il a besoin, on n'est donc plus dans la règle du « 1 pour 1 » ;
- soit il revoit son projet de manière à rentrer dans son enveloppe initiale.

Ce système pervers a conduit à une « financiarisation » des UMS et des kilowatts que l'on peut même aujourd'hui, aux dires de certains professionnels, acheter sur internet. Il arrive même que pour obtenir les UMS et kilowatts nécessaires à leurs projets, certains armateurs acceptent de « racheter les dettes fournisseurs du professionnel qui cède son navire.

Cette « financiarisation » des UMS et kW et le « rachat » éventuel des dettes fournisseurs, ajoutent au plan de financement du navire neuf une dépense supplémentaire et rend encore plus difficile l'acquisition d'un navire neuf par un jeune patron candidat à l'installation.

Au-delà du problème d'acquisition des kilowatts et des UMS, ce système aboutit également à entraver l'intégration d'innovations et de progrès techniques dans le projet subissant des contraintes dimensionnelles.

5.2.4 La question de l'intégration des navires armés en conchyliculture / petite pêche (CPP) dans le fichier flotte communautaire

L'intégration des navires armés en conchyliculture/petite pêche (CPP) dans le fichier flotte communautaire, navires qui devraient y figurer et dont le développement n'a jamais été contrôlé, fait également peser une lourde menace sur les flottes de pêche qui s'inscrivent déjà totalement dans la gestion communautaire des ressources et des capacités. Les navires CPP qui pratiquent actuellement une activité mixte de cultures marines et de petite pêche sont en effet armés avec un rôle d'équipage CPP et ne sont pas enregistrés en tant que navires de pêche professionnelle actifs dans le fichier flotte communautaire. Cet ensemble de navires représenterait plusieurs milliers de kilowatts.

La note de service de la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture DPMA/SDPM/N2006-9611 du 13 décembre 2006 prévoit que durant une période transitoire

de 5 ans à compter du 1^{er} janvier 2007, les navires armés en CPP seront reclassés, au fur et à mesure à l'échéance annuelle du rôle d'équipage, dans l'un ou l'autre des genres de navigation correspondant à leur activité, soit en « cultures marines » (CM), soit en « cultures marines petite pêche » (CMPP). Les rôles d'équipage des navires armés en CPP pourraient être cependant prorogés pour une durée d'un an jusqu'au 31 décembre 2012 inclus, date à laquelle la nouvelle réglementation rentrerait effectivement en vigueur.

La DPMA a notifié cette situation particulière à la Commission européenne, et lui a présentée une demande spécifique d'inscription de ces navires CPP dans le fichier flotte communautaire aux fins de prendre en compte ces situations particulières. A ce stade, il n'est pas possible d'affirmer que cette demande puisse être acceptée.

6 La dégradation de l'image de la pêche comme frein à l'investissement

Depuis plusieurs années déjà, la pêche est présentée, soit comme un secteur en déclin, soit comme une activité néfaste pour l'environnement.

Depuis la crise de 1993-1994 et l'incendie du Parlement de Bretagne à Rennes survenu concomitamment à une manifestation de pêcheurs, les différentes manifestations, blocages de raffineries ou encore de ports, les fiches de paye négatives montrées dans les médias... ont contribué à façonner une vision négative de la pêche et des pêcheurs. Les campagnes répétées des associations environnementales ont également joué un rôle non négligeable pour faire de la pêche un secteur à l'avenir incertain.

Cette image dévalorisée envoyée au grand public et qui perdure aujourd'hui ne facilite pas non plus les investissements privés. Ce secteur économique instable et avec peu de visibilité n'est pas, tant qu'il sera perçu ainsi, un secteur suffisamment sécurisé et donc attractif pour les investisseurs étrangers à la pêche.

Il faut donc soutenir les efforts du secteur lui-même qui cherche de plus en plus à promouvoir une filière dynamique dotée de professionnels responsables, pratiquant une pêche durable et solidaire dans un contexte économique difficile.

Le guide de gestion des bonnes pratiques mis en place par le Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CNP MEM) va dans le sens d'une meilleure communication autour, notamment, des actions menées par les professionnels en matière de gestion de la ressource. Le CNP MEM a également engagé récemment une véritable politique de communication, avec notamment le soutien d'un navigateur très médiatique.

PARTIE III
DE L'URGENCE DE CRÉER DES
CONDITIONS FAVORABLES À LA
MODERNISATION ET AU
RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE
PÊCHE

1 De l'urgence de faciliter le financement de nouveaux navires de pêche

L'apport de fonds privés provenant de l'intérieur ou de l'extérieur de la filière doit être recherché en priorité pour aider au financement de nouveaux navires.

Dans un secteur où on ne peut jouer l'effet de série pour baisser les coûts des navires innovants et où des surcoûts vont apparaître pour appliquer la nouvelle PCP, la question des financements publics est également posée.

Pour donner plus de visibilité aux entreprises et augmenter leur capacité d'investissement, la nécessité d'une nouvelle PCP et d'une meilleure valorisation des produits de la pêche s'impose également. Ces deux points, qui sont des éléments de contexte général, seront abordés à la conclusion du rapport.

1.1 Favoriser une plus grande mobilisation des investissements à l'intérieur de la filière

1.1.1 L'implication de la grande distribution au travers de « France filière pêche »

Les professionnels de la pêche ont créé un fonds interprofessionnel privé, principalement financé par les grandes enseignes de la distribution, qui permettra de mettre en place une marque collective distinguant les produits de la mer d'origine « France ».

Ce fonds a notamment pour vocation de soutenir la recherche d'économies d'énergie à bord des navires ainsi que le développement de la pêche durable. Il devrait fonctionner avec un budget prévisionnel d'environ 35 millions d'euros par an.

En matière d'économie d'énergie, trois types de mesures sont retenus :

- les diagnostics énergétiques ;
- la mise en œuvre de techniques innovantes ;
- l'expérimentation de techniques et de solutions nouvelles. Dans ce cadre, l'objectif est de soutenir les armements qui s'engagent dans des essais en mer et de mutualiser les moyens pour éviter des essais coûteux et trop risqués.

1.1.2 Les sociétés locales d'investissement regroupant des acteurs économiques locaux et régionaux

L'objectif, ici, est de faciliter l'accession de jeunes patrons à la propriété de navire dans le cadre d'une transmission progressive de la propriété et de l'accompagner dans son projet.

– *les associations pour la relance de la flottille*

Dans certains ports ou régions, des associations pour la relance de la flottille (ARF) ont été mises en place à l'initiative et sur financement du mareyage. L'objectif de ces associations est d'aider les patrons pêcheurs et armateurs à acquérir un navire pour maintenir le potentiel de production, assurer la continuité des activités du port et garantir l'emploi.

Ce type d'association existe dans le pays bigouden et a permis d'aider, par l'intermédiaire de prêts d'honneur, plusieurs patrons en mettant en place un système de copropriété avec option d'achat.

L'ARF du syndicat des mareyeurs du pays bigouden, créé en 1978, a aidé 73 navires au Guilvinec, 26 à Saint-Guérolé et 16 à Loctudy.

– *l'exemple de Pesca Cornouaille*

L'association Pesca Cornouaille a été créée en 1994 par des professionnels de la filière, suite à la crise de 1993, sur la base du Comité de survie de la pêche constitué à l'époque. L'objectif de l'association était de relancer la filière.

Pesca Cornouaille regroupe une quarantaine d'adhérents en Cornouaille et en Bretagne : les 4 Comités Locaux des Pêches Maritimes et Elevages Marins (CLPMEM), des armements, le Comité Régional des Pêches Maritimes et Elevages Marins de Bretagne, une organisation de producteurs, des entreprises de mareyage, de transformation, des groupements de gestion, un bureau d'architecture navale, des chantiers navals, des équipementiers, des coopératives d'avitaillement, la CCI Quimper Cornouaille, les banques du secteur maritime et des collectivités locales.

Entre 2003 et 2006, l'association a mené une opération de renouvellement de la flottille qui a permis la construction de 15 navires en série pour la petite pêche et la pêche côtière dans le cadre du plan de modernisation de la flotte de pêche française annoncé en juin 2003.

A la demande de la filière (patrons pêcheurs, groupements de gestion, banques, représentants et membres de Pesca Cornouaille), Pesca Cornouaille a mis en place une démarche collective de demande des Permis de Mise en Exploitation, pour le renouvellement, la première installation et la construction de navires en série, des chalutiers langoustiniers de 14.90 mètres et de ligneurs de 8.40 mètres.

Pour accompagner les patrons pêcheurs, l'association a engagé un cabinet d'architecte naval, qui a guidé les professionnels dans la définition et la construction des navires « génériques » c'est-à-dire de navires raisonnables en taille et en prix, dont la construction en série a permis la réduction des coûts et un remboursement des navires sans augmentation de l'effort de pêche sur la ressource. Ce cabinet a assuré la maîtrise d'œuvre des constructions, le suivi des 15 navires en construction (8 chalutiers et 7 ligneurs) et la réception des navires par les patrons pêcheurs, pour garantir l'effet série et le respect des délais.

– *les grappes d'entreprises*

Constituées et dirigées par des entreprises avec un fort ancrage territorial, les grappes d'entreprises associent entreprises, acteurs de la formation de la recherche et de l'innovation. Elles apportent des services concrets aux entreprises, en particulier pour les aider à asseoir leur stratégie sur les marchés et à améliorer leur compétitivité.

La politique de soutien à la dynamique des grappes d'entreprise a pour objectifs d'apporter un renouveau à la dynamique de réseau territorial en s'adressant à un tissu d'entreprises essentiel pour le maillage économique des territoires, mais dans un dispositif de soutien de dimension nationale.

Un appel à projets a été lancé en 2009 par la DATAR (Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attraction Régionale). 24 M€ ont été affectés en 2010 et 2011 pour soutenir les 126 projets retenus parmi lesquels le projet « pour une pêche durable de Bretagne ».

Ce projet vise à améliorer les excédents bruts d'exploitation (EBE) des entreprises de pêche à partir du marché en adaptant l'offre à la demande.

1.1.3 Les armements coopératifs

Les armements coopératifs sont des structures découlant des coopératives d'armement qui ont pour objet de contribuer au financement, à la construction et à l'exploitation des entreprises de pêche. Ils sont fortement ancrés territorialement et visent à faciliter pour les jeunes marins pêcheurs l'accès à la propriété de leur outil de travail.

Comme le décrit Annie GOUZIEN, sociologue du laboratoire d'économie et de sciences sociales de l'Université de Rennes, en 2006, dans une intervention lors du colloque « Rulescoop », ces coopératives d'armement peuvent prendre différentes formes : groupements de pêcheurs (comme le GPAL à Lorient), armement coopératif artisanal (comme en Vendée avec l'ACAV), coopératives artisanales (CAPAL à Loctudy), société d'armement coopératif... Les armements coopératifs étaient, à l'origine, des sociétés de « portage » dont la finalité était d'être une structure relais pour favoriser l'achat de navires en vue d'une accession à la propriété. Ils visaient donc à favoriser l'installation artisanale par un accompagnement dans le temps en copropriété.

Les coopératives ont ensuite cherché à préserver l'ancrage portuaire des flottilles en allant vers des sociétés mixtes d'accession à la propriété.

Les armements coopératifs, du fait de leurs ressources propres, sont en mesure d'acquérir de vieux navires en vue de constituer d'enveloppe de kW transformables ultérieurement en nouvelles constructions.

- *l'exemple de l'ACANOR*

L'Armement Coopératif Artisanal du Nord a permis depuis son origine (1971) la construction de plus de 50 unités de pêche artisanale. L'ACANOR a pour vocation de permettre et faciliter la construction d'unités de pêche artisanale neuves, lors d'une première installation, ou lors d'un renouvellement de la flottille artisanale. Agréé groupement de gestion de pêche artisanale, l'ACANOR a également pour mission de gérer les exploitations des navires de la flottille artisanale, de conseiller économiquement, financièrement, fiscalement et juridiquement, et de soutenir les artisans pêcheurs adhérents en cas de difficultés.

90 navires adhérents au groupement pour la tenue de leur comptabilité et la gestion de leur activité.

1.2 Mobiliser les financements privés hors de la filière

Pour démarrer son projet, le futur patron pêcheur a besoin d'être aidé et accompagné. Différents mécanismes de prêts d'honneur, de fonds de garantie permettent de sécuriser ce projet. La constitution de fonds propres peut également passer par des systèmes de défiscalisation qu'il est nécessaire d'adapter au secteur de la pêche.

1.2.1 Les aides et les financements apportés au chef d'entreprise à la pêche

- *les plateformes d'initiative*

Le réseau « France Initiative » regroupe 244 plateformes d'initiative qui sont des associations loi 1901.

Ces plateformes, régionales ou locales, ont pour mission d'aider gracieusement les créateurs et les repreneurs d'entreprises en leur accordant un prêt d'honneur sans intérêt et sans garantie et en les accompagnant après la création ou la reprise jusqu'à la réussite économique de leur projet.

Le montant du prêt d'honneur du projet et des besoins en fonds propres est en moyenne de 8 000 € pour une création, mais il peut aller parfois jusqu'à 25 000 € pour une reprise.

Ce prêt d'honneur a comme principal intérêt de faciliter l'obtention d'un prêt bancaire.

Une plateforme d'initiative thématique a récemment été mise en place au niveau national pour le secteur fluvial. « Fluvial initiative » propose des prêts d'honneur aux professionnels de la batellerie.

Il serait par conséquent pertinent de mettre en place une plateforme du même type pour la pêche qui pourrait être abondée, à l'instar de la plateforme pour le fluvial, par la Caisse des Dépôts et de Consignation, des organismes bancaires et des entreprises privées.

- *le dispositif OSEO*

Cet organisme propose, d'une part, des aides directes à l'innovation et a pour objectif, d'autre part, de faciliter l'accès au crédit bancaire et de renforcer la trésorerie et les capitaux.

Le prêt participatif d'amorçage permet de renforcer la structure financière de l'entreprise pour faciliter et préparer une première levée de fonds et permettre de finaliser le programme d'innovation de l'entreprise.

Le contrat de développement innovation est un prêt sans garantie ni caution personnelle qui est destiné à financer les investissements immatériels et les besoins en fonds de roulement liés à un programme d'innovation ou de modernisation.

Le contrat de développement participatif vise à renforcer les fonds propres de l'entreprise pour réaliser les projets de développement.

- *le dispositif NACRE*

Ce nouvel accompagnement pour la création d'entreprise est piloté par le Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé, dans le cadre d'un partenariat avec la Caisse des Dépôts et Consignation.

Il permet aux demandeurs d'emploi de créer ou de reprendre une entreprise en bénéficiant d'un accompagnement dans la durée, avant la création pour concrétiser le montage et le financement du projet et après, pour être guidés dans le démarrage et le développement de l'entreprise.

Le porteur de projet peut bénéficier d'un prêt à taux zéro NACRE obligatoirement couplé à un prêt bancaire et remboursable sur 5 ans.

- *Horizon pêche*

Ce dispositif mis en place par le Conseil régional de Bretagne avec l'aide de deux organismes bancaires agissant dans le secteur maritime (le Crédit Maritime Mutuel et le Crédit Mutuel de Bretagne) permet l'établissement de plans d'épargne pour les professionnels de la pêche

destinés à favoriser la constitution d'apports personnels pour l'installation artisanale.

1.2.2 Les aides et les financements apportés à l'entreprise de pêche

- *le dispositif ISF/PME issu de la loi n° 2007-1223 du 21 août 2007 en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat (loi TEPA)*

Les contribuables soumis à l'impôt de solidarité sur la fortune (patrimoine taxable supérieur à 800 000 €) peuvent bénéficier de réductions d'impôt s'ils investissent dans une petite ou moyenne entreprise.

Le redevable de l'impôt sur la fortune (ISF) peut ainsi déduire de son impôt 50 % des versements concernant des investissements directs ou indirects au capital des PME dans la limite de 45 000 €.

L'investissement peut être réalisé en tant que souscriptions au capital initial ou aux augmentations de capital des sociétés, en numéraire ou en nature.

Les actionnaires des sociétés de holding capables d'investir dans le dispositif sont, pour Bercy, limités à 50 actionnaires. L'expérience des investissements antérieurs montre que la majeure partie des sommes investies par chaque actionnaire est proche de 5 000 €. Il faudrait, compte tenu de l'insuffisance des sommes recueillies par ce système, et pour aboutir au capital nécessaire, faire appel à plusieurs holdings ce qui, à ce jour, n'est pas autorisé par la législation fiscale.

Pour être applicable à la pêche, ce dispositif nécessite un aménagement législatif qui a fait récemment l'objet d'un amendement au projet de loi de finances rectificative pour 2011.

- *les sofipêches*

Dans un secteur qui exige des capitaux importants, le mécanisme des Sofipêches, sociétés de financement agréées par le Ministre du Budget après avis du Ministre chargé de la pêche, favorisait la première installation en pêche artisanale, en permettant, par des incitations fiscales, l'appel à des capitaux extérieurs pour le financement de navires. Ainsi, les personnes physiques ou les sociétés souscrivant des parts de société de financement de navires de pêche (Sofipêche) bénéficiaient d'avantages fiscaux (déduction des revenus).

Les obligations pour le patron pêcheur souhaitant s'installer étaient les suivantes :

- être âgé de moins de 40 ans ;
- s'installer à titre individuel ou en société de pêche artisanale ;
- détenir plus de la moitié des parts de la copropriété ;
- devenir totalement propriétaire du navire dans un délai de 10 ans.

Pour les Sofipêches, les parts de copropriété devaient être conservées pendant au moins cinq ans à compter de la mise en exploitation du navire.

Avec ce dispositif instauré par la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines, l'Etat souhaitait favoriser le secteur de la pêche artisanale et permettre le renouvellement de la flotte en installant un dispositif d'incitation fiscale permettant à ces sociétés de collecter de l'épargne auprès des particuliers. Toutefois, aucun agrément n'est plus délivré aujourd'hui, les Sofipêches ayant été considérées comme « euro-incompatibles ».

- *Le fonds d'investissement de la région Bretagne*

Ce projet de fonds d'investissement élaboré par le Conseil régional de Bretagne avec l'aide de deux organismes bancaires repose sur l'idée :

- d'une part, d'un apport de fonds mixtes publics et privés qui seraient gérés par le privé selon des règles visant à établir une économie durable,
- d'autre part, des fonds publics rémunérés comme ceux du privé, avec un objectif de rémunération tenant compte de la mixité des fonds.

Ce fond proposerait des avances remboursables aux porteurs de projets de renouvellement de navires, constituées en société, condition sine qua non.

Le Conseil régional de Bretagne prône une approche mutualisée entre plusieurs navires anciens en activité.

Le projet devra répondre à un cahier des charges et notamment à des critères innovants en matière d'économie d'énergie, de sécurité ou encore de traitement et de conservation des captures.

Le Conseil régional de Bretagne espère avec ce fonds, qui sera géré par un gestionnaire privé et devrait démarrer en 2012, soutenir deux navires neufs par an.

**Simulation d'un projet d'un petit armement en constitution
pouvant donner lieu à investissement
Simulation présentée par le Crédit Mutuel de Bretagne**

	NAVIRE ACTUEL	PROJET ACHAT NAVIRES				NOUVEAU NAVIRE
LONGUEUR	21,00m	20 m	20 m	20 m	24,00 m	22,00 m
AGE	1991	1990	1985	1985	1990	2012
PRIX	620 K€	530 K€	300 K€	300 K€	700 K€	2500 K€
C.A	750 K€	815 K€	700 K€	500 K€	875 K€	
GAS OIL	250 K€	196 K€	200 K€	150 K€	220 K€	
MATERIEL	35 K€	37 K€	30 K€	15 K€	37 K€	
ENTRETIEN	60 K€	66 K€	65 K€	60 K€	85 K€	
E.B.E	70 K€	100 K€	60 K€	60 K€	135 K€	150 K€
EMPRUNTS	420 K€/12	400 K€/10				2300 K€/15
	100 K€/7	100 K€/7	300 K€/7	300 K€/7	700 K€/10	200 K€/7
K + I	61 K€/an	68 K€/an	50 K€/an	50K€/an	90K€/an	250 K€/an
MARGE	10 K€	30 K€	10 K€	10 K€	50 K€	(100 K€)
AUTOFINANCEMENT						financé par les 5

Source : Crédit Mutuel de Bretagne

- *les dispositifs pour l'outre-mer*

Des mécanismes spécifiques devraient être encouragés en outre-mer.

La défiscalisation joue notamment un rôle important pour favoriser l'investissement dans la pêche et l'aquaculture dans les DOM. Mais, en l'état actuel de la réglementation européenne, depuis novembre 2007, elle ne peut plus être utilisée, dans les DOM, pour l'achat ou la construction de nouveaux navires.

Il conviendrait de mettre en place un nouveau dispositif de défiscalisation, afin d'inciter les investissements dans la pêche. Un mécanisme de type « loi Girardin » pourrait être étendu à ce secteur. Ce dispositif couvre l'acquisition d'un logement neuf situé en outre-mer, destiné à la location, permettant de bénéficier d'importantes réductions d'impôt. C'est, pour les particuliers, l'un des dispositifs les plus performants pour réduire sa fiscalité, en vigueur depuis 2003. L'engagement est de courte durée, car il est possible de revendre au bout de 5 ans, c'est-à-dire après avoir bénéficié des réductions d'impôt. Il concerne les contribuables dont l'imposition annuelle dépasse 8 000 € d'impôt.

Par ailleurs, il faut préciser que les prêts bonifiés, proposés aux entreprises d'outre-mer, par l'Agence Française de Développement (AFD), ne sont pas éligibles à la pêche, car ils sont considérés comme une aide d'Etat.

1.2.3 Les fonds de garantie

- *le fonds de garantie Oséo*

Outre l'octroi de prêts, cet organisme de soutien aux entreprises permet de garantir le risque pris par les partenaires bancaires et financiers dans un projet.

La garantie innovation facilite l'accès des petites et moyennes entreprises (PME) innovantes aux financements bancaires.

La garantie des fonds propres facilite la mise en relation entre les PME innovantes à la recherche de capitaux et les fonds d'investissement.

Avec l'intervention en garantie d'Oséo, la banque finance les entreprises TPE et PME dans les phases les plus risquées de leur vie et réduit significativement leur risque, en règle général de 40 à 70 %.

OSEO n'intervient pas pour assurer l'entrepreneur contre le risque de défaillance de son entreprise, mais il garantit les banques pour une partie de leur perte finale éventuelle sur des opérations de crédit identifiées. Il s'agit d'un partage de la perte finale avec la banque.

- *le fonds régional de garantie Bretagne - Oséo Région*

Le Conseil régional de Bretagne encourage les projets d'installation à la pêche via le fonds régional de garantie Bretagne, en partenariat avec Oséo Bretagne. Il a en effet comme objectif de faciliter le financement de l'achat d'un navire dans le cadre d'une première installation et de soutenir le maintien de la pêche hauturière.

Ce fond est un outil multi-secteurs permettant de mutualiser les risques. Il vise à garantir les prêts bancaires demandés par les professionnels dans le cas d'un projet d'acquisition de navire. Les bénéficiaires sont les pêcheurs en première installation qui doivent remplir certains critères au regard notamment de leurs capacités professionnelles du pêcheur, de la rentabilité du projet, des garanties d'accès aux ressources (licence, PPS, quotas...).

- *les fonds DOM*

L'Agence Française de Développement (AFD) peut octroyer sa garantie pour des opérations visant à favoriser la mobilisation des ressources locales. Les garanties permettent de diminuer, en le partageant, le risque pris par les banques dans les prêts qu'elles octroient, et d'encourager l'investissement et la création d'emplois.

Le fonds DOM garantit les opérations de crédit à moyen et long terme des entreprises privées d'outre-mer. Jusqu'à peu, ce dispositif ne pouvait bénéficier aux entreprises de pêche.

Le FOGAP, fonds de garantie « agriculture, pêche et bois » créé récemment, a été doté de 10 millions d'euros de crédits. Il vise à faciliter l'accès des professionnels des secteurs de l'agriculture, de la pêche, de l'aquaculture et de la filière bois au crédit bancaire.

1.3 De l'utilité de prendre en compte, à travers des financements publics, les surcoûts du navire de pêche durable

1.3.1 Faire face aux surcoûts liés aux adaptations rendues nécessaires par la réglementation communautaire

Réduction des niveaux de bruit, obligation éventuelle de ramener les rejets à terre, obligation d'embarquer des observateurs pour certaines campagnes de pêche... sont autant de réglementations communautaires qui se superposent sans pour autant dégager des moyens pour les satisfaire.

Aujourd'hui, sans aides publiques et avec les contraintes de jauge évoquées plus haut, il est quasiment impossible de répondre aux obligations fixées par la réglementation européenne.

Prenons pour exemple la question du bruit à bord des navires de pêche. La réglementation européenne, directive « bruit » 2003/10/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 février 2003 transcrite dans le décret n° 2006-1044 du 23 août 2006 relatif aux prescriptions de sécurité et de santé applicables en cas d'exposition aux risques dus au bruit des personnels employés à bord des navires, prévoit que les navires devront entreprendre les mesures nécessaires afin de se mettre à jour sur le niveau de bruit.

Dans le cas des navires actuels, de telles transformations auraient vraisemblablement un coût très élevé. De tels aménagements ne paraissent donc envisageables que sur un navire neuf, or ces modifications impliqueraient une révision complète de l'aménagement à bord (éloignement des cabines, du local moteur...) exigeant des UMS supplémentaires que l'armateur ne possède pas, dans la majorité des cas.

Cet exemple met en exergue l'absurdité de certaines règles qui empilées les unes aux autres laissent l'armateur dans une situation inextricable.

A la marge, certains aménagements peuvent être effectués, menaçant cependant la stabilité du navire et sa sécurité. Il est donc nécessaire de mettre en place des dispositifs de soutien financier permettant de répondre à ces différentes obligations.

Ainsi, un soutien public ciblé pourrait permettre de faire face aux surcoûts engendrés par la réglementation européenne.

1.3.2 Permettre l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail et de vie

Les différents leviers financiers évoqués plus haut restent faibles dans un projet d'acquisition qui nécessite des apports de fonds considérables.

Les soutiens publics permettraient, en apportant des fonds propres au porteur de projet de présenter aux banques un plan de financement équilibré.

Sans revenir intégralement sur les mesures arrêtées par la Commission européenne dans le cadre de la réforme de la politique commune de la pêche de 2002 qui prévoyait l'arrêt des aides publiques au 1er janvier 2005, il conviendrait d'apporter quelques modifications pour permettre le renouvellement des navires aujourd'hui âgés, peu sûrs et inconfortables.

Ainsi, un soutien public aux investissements liés à la sécurité et à l'aménagement des espaces pour améliorer les conditions de travail et de vie des marins doit être encouragé.

Les adaptations du navire aux contraintes d'aujourd'hui doivent impérativement être intégrées.

Il est donc nécessaire et urgent de permettre un soutien ciblé aux projets liés à la sécurité et à l'habitabilité à bord des navires.

1.3.3 Soutenir l'intégration d'innovations en matière d'économie d'énergie

Parmi les évolutions possibles dans un contexte réglementaire très contraint, on retrouve les différentes évolutions et innovations en matière d'économie d'énergie.

Comme nous l'avons déjà évoqué, la question de l'économie du carburant est une des principales préoccupations du patron pêcheur.

Là encore, il faut insister sur l'absurdité et l'incohérence de certaines règles.

Le coût du navire étant tel, l'armateur ne peut, le plus souvent, prendre en compte dans son projet les innovations disponibles au détriment parfois des nécessaires économies de carburant.

Or, ces économies permettraient au patron de pêche de diminuer ses dépenses d'énergie. A contrario, empêcher la possibilité pour l'armateur d'intégrer ces innovations, pousse à augmenter la pression sur la ressource halieutique pour la nécessaire rentabilité de son exploitation.

Ainsi, les nombreux freins peuvent avoir l'effet pervers d'inciter le patron de pêche à la surpêche.

Si nous voulons des navires économes en carburant et écologiques, il faut permettre aux porteurs de projet de procéder aux modifications nécessaires à bord de leur navire pour intégrer les innovations et favoriser l'intégration de ces dispositifs innovants dès la construction du navire.

Ainsi, suivant un cahier des charges ciblé respectant les obligations environnementales et visant à un équilibre économique, il est indispensable de soutenir financièrement :

- les projets de construction de navire intégrant des innovations sur la coque, l'aménagement du navire, le moteur... ;
- les projets de modification de navire intégrant des innovations en matière d'économie d'énergie (cahier des charges à définir) ;
- l'équipement des navires en économètres.

Ces transformations ou intégrations n'ont, en aucun cas comme objectif l'augmentation de la capacité de pêche, mais bien la nécessaire rentabilité économique de l'entreprise en jouant sur le volet « économie d'énergie ».

1.3.4 Accompagner la reconversion des marins vers d'autres pêcheries et techniques de pêche

Il est également indispensable de soutenir les professionnels souhaitant se reconvertir vers d'autres métiers et techniques de pêche.

Aujourd'hui, dans de nombreuses régions, la pression est très forte sur la bande côtière du fait, notamment, de l'impossibilité pour les navires, pour des raisons intrinsèques, d'aller pêcher plus loin pour diminuer la pression de pêche sur la ressource de cette zone.

En effet, dans certaines régions (Martinique, Guadeloupe, Guyane, Méditerranée) les professionnels, qui pratiquent, pour la majorité d'entre eux, une pêche artisanale, souhaitent pouvoir développer leur activité, aujourd'hui confrontée à des problèmes environnementaux (Chlordécone aux Antilles, pollutions en Méditerranée) et à une diminution de la ressource.

Pour pêcher autrement, les pêcheurs ont besoin de construire des navires neufs.

Il est donc indispensable pour ces professionnels de pouvoir bénéficier de soutiens publics dans l'acquisition de nouveaux outils de travail leur permettant de maintenir leur activité, souvent structurante au niveau local du fait de l'importance de la pêche dans la vie et le développement du littoral.

Par ailleurs, il est important de soutenir les professionnels souhaitant changer de métier (senne danoise, senne écossaise) ou encore de permettre à ces derniers de s'orienter vers l'utilisation d'autres engins de pêche afin de diversifier l'activité de pêche, dans un souci de gestion durable et de préservation de la ressource ainsi que d'économie de carburant.

2 De l'urgence de faire évoluer la réglementation pour permettre l'émergence du navire de pêche du futur

2.1 Distinguer la jauge « poisson » de la jauge « sécurité et conditions de vie et de travail »

Compte tenu des contraintes réglementaires évoquées plus haut et notamment la contrainte de jauge, la construction des navires intégrant des améliorations en matière de sécurité et de conditions de vie et de travail à bord est très compliquée, voire impossible.

Seuls des aménagements non significatifs peuvent être apportés aux nouveaux navires, les aménagements importants nécessitant, soit de prendre sur la partie « pêchante » du navire, soit de mobiliser des UMS supplémentaires.

Le navire étant avant tout l'outil de travail nécessaire au fonctionnement de l'entreprise, ces aménagements sont le parent pauvre des projets de construction.

Les travaux de recherche et développement, soutenus par le Ministère chargé de la pêche, montrent que l'évolution recherchée de l'architecture des navires portent principalement sur les volumes dédiés à l'optimisation de l'hydrodynamique, de la stabilité du navire, du traitement et de la conservation du poisson ainsi qu'aux conditions de travail et de vie à bord. Cela supposerait les aménagements suivants :

- la couverture des espaces de travail par des superstructures afin d'assurer un meilleur confort ;
- des zones de vie séparées des espaces de travail, optimisation notamment sur les plans thermiques et phoniques, en vue d'améliorer les conditions de repos de l'équipage ;
- le positionnement de ces locaux au dessus de la ligne de flottaison, pour améliorer la sécurité des marins en cas d'invasions ;
- une passerelle plus spacieuse permettant d'améliorer l'ergonomie et la visibilité sur le pont de travail et sur la mer ;
- le compartiment de la machine et des capacités dédiées au stockage et au traitement des combustibles, afin de rendre possibles des réductions des besoins énergétiques et émissions de CO₂ en cas d'utilisation de moteurs ou de combustibles alternatifs ;
- des volumes étanches contribuant à la stabilité statique ou dynamique (ballasts) ;
- les volumes, espaces, surface permettant la réorganisation des équipements (mécanisation des manutentions, suppression du travail à genoux...) ;
- les volumes tendant à améliorer les propriétés hydrodynamiques de la carène (bulbe d'étrave, dessins de carènes différents...) ;
- l'organisation de volumes ou cales contribuant à l'optimisation des conditions de stockage et de conservation du poisson (viviers, mise en caisse...).

Par ailleurs, ces aménagements doivent permettre d'embarquer des observateurs, et faciliter également l'accueil de passagers dans le cadre de l'activité de « Pescatourisme » ou encore de stocker les déchets et autres co-produits.

Il faut donc bien différencier les espaces dédiés à la capture de ceux dédiés à la sécurité, tels que définis à l'article 11 paragraphe 5 du règlement (CE) n ° 2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 modifié relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche.

La jauge « sécurité et conditions de travail »

Comme décrit plus haut, les mesures de restructuration de la flotte de pêche visaient jusqu'en 2002 la réduction de la flotte de pêche en puissance.

Cependant, au final, la réduction drastique du nombre de navires et la diminution plus mesurée de la puissance totale embarquée ne reflétaient pas, aux yeux de la Commission européenne l'évolution conjointe des capacités de capture en raison notamment des progrès techniques notamment en matière de détection et train de pêche.

Dans le cadre de la révision de la politique commune de la pêche en 2002, ces constats avaient conduit les responsables européens de la pêche à proposer de revoir la politique structurelle de l'Union européenne.

La jauge est alors devenue un autre élément de mesure, mais ayant un effet sur la capacité de pêche au détriment de la sécurité et des conditions de travail.

La règle de calcul de la jauge incluant les espaces de vie à bord doit être revue.

Sur la base de règles de calcul simples, à l'instar de celles pour les navires de moins de 15 mètres, qui seraient donc généralisées à l'ensemble des navires, il faudrait différencier la jauge « poisson » destinée à mesurer la capacité de capture, même s'il est admis que la jauge n'a pas été pensée à cette fin, et la jauge « sécurité et conditions de travail » qui prendrait en compte les espaces nécessaires au confort et à l'habitabilité à bord des navires et aux aspects sécurité.

En aucun cas les projets de constructions neuves ne doivent être bridés par des contraintes dimensionnelles injustifiées au plan nautique.

L'autorisation de renouveler un navire de pêche pourrait ainsi se faire à capacité de capture identique et avec l'octroi d'une jauge complémentaire au titre de l'amélioration de la sécurité à bord, des conditions de travail et d'hygiène, de l'impact environnemental et de la qualité des produits débarqués.

L'armateur pourrait alors soumettre à l'administration une comparaison, volume par volume, des composants de la jauge du navire projeté. Cet examen technique, effectué au cas par cas par l'administration et/ou par un expert reconnu, assurerait qu'il ne résulte aucun accroissement de la capacité de pêche du fait des volumes supplémentaires.

2.2 Revoir la gestion des Permis de Mise en Exploitation (PME)

2.2.1 Les critiques les plus souvent formulées par les armements et les pistes d'amélioration possibles

L'Union des Armateurs à la Pêche de France (UAPF) a fait valoir que les entreprises qui veulent mener à bien des projets d'investissements sont dans l'impossibilité de saisir des opportunités d'investissement intéressantes et parallèlement de vente, lorsque l'investissement final implique des augmentations nettes de capacités, alors que d'autres détiennent des « PME flottants » qu'ils n'utilisent pas. Ce constat pose plusieurs questions auxquelles les services de l'Etat devront apporter des réponses précises et des solutions concrètes : la première concerne

les modalités du contrôle de la durée de validité des PME par les services de l'Etat, la deuxième est relative à l'éventuelle réduction des capacités correspondant à des PME de précaution pour les affecter aux projets les plus certains, et la dernière a trait aux capacités supplémentaires de jauge qui pourraient être attribuées au titre de la sécurité des navires.

Les armements rencontrent également des difficultés pour procéder à des opérations de renouvellement de navire au titre du « un pour un », car elles impliquent souvent des augmentations de capacités, notamment pour des projets de remplacement de navires anciens par des navires neufs. Il leur est également parfois difficile d'anticiper les évolutions réglementaires de l'Union européenne, comme par exemple les interdictions de rejets.

Certains professionnels de la pêche font part de leur difficulté de mener à bien un projet d'investissement, notamment de construction, car lors du dépôt de la demande de PME, le projet ne peut pas être toujours parfaitement défini (délai d'exécution, identité de l'investisseur, caractéristiques finales du navire) et des armements soulignent par ailleurs l'impossibilité de fait de réaliser des opérations de « dépavillonnement » ou d'affrètement temporaire des navires.

Ils regrettent également les freins mis aux opérations de regroupement, voire de dégroupement, de capacités de capture qu'ils ont acquises auprès d'autres entreprises de pêche. Dans ces conditions, certains armements se demandent s'il faut adapter les modalités d'octroi des PME à la réalité et aux contraintes propres à chacun des projets pour mieux les sécuriser, du fait des incertitudes initiales qui existent lors des demandes (délais d'exécution, identité finale de l'investisseur, caractéristiques finales du navire). Les armements s'interrogent également sur la nature de leurs projets d'entrée en flotte de navires et si l'on doit toujours parler de projets individuels ou si la référence à des projets d'entreprise ne serait pas plus pertinente.

Certains armements critiquent par ailleurs les interdictions énoncées par la loi de procéder à des opérations de « rachat » de « PME papier », qui de toutes les façons se font « sous le manteau », car ce serait, selon eux, l'une des seules façons d'investir dans des capacités de pêche supplémentaires. La question est donc de savoir jusqu'où aller pour rendre les échanges de droit plus transparents et plus fluides et du degré d'implication des services de l'Etat dans ces transactions officieuses.

L'UAPF se demande par ailleurs, si une gestion prospective des entrées en flotte « par pêcherie » ne serait pas souhaitable. Dans l'affirmative, il conviendrait de savoir quelles seraient les « pêcheries » pertinentes et quelles seraient les bases sur lesquelles asseoir la définition des priorités que cette gestion appellerait. Il faudrait examiner si elles ne nécessiteraient pas, pour être mises en œuvre, une modification des procédures d'instruction et d'avis des demandes d'entrée en flotte, notamment la répartition des compétences pour les navires de plus de 25 mètres et ceux d'une longueur inférieure, entre le Ministre chargé de la pêche et le préfet de région.

Se pose également la question de l'articulation et de l'harmonisation entre la délivrance d'un PME et l'octroi des droits d'accès particuliers dont le navire aura besoin tels que, les PPS, licences nationales, licences pour la pêche dans des pays tiers, licences pour la pêche en haute mer accordées dans le cadre des Organisations régionales de pêche (ORP). Ce qui confère d'ailleurs de la « valeur », à un navire ce n'est pas tant d'être détenteur d'un PME, que d'être en possession de ces droits d'accès. Quelle utilité pourrait en effet avoir un armateur, d'un navire certes titulaire d'un PME, mais dépourvu de ces droits d'accès à la ressource

halieutique ?

Il a d'ailleurs été démontré qu'en France la valeur d'un navire d'occasion est majorée de 30 à 50 % en fonction des droits de pêche qui lui sont associés selon les estimations réalisées par la députée du Finistère Hélène TANGUY, dans son rapport de mission parlementaire de 2006 « Les pêches maritimes françaises : entre le défi du marché et le défi de l'aménagement du territoire ».

2.2.2 Le projet de modification du « décret PME »

Prenant en compte les critiques formulées, à la fois par les professionnels et les services de l'Etat, sur les conditions de gestion des PME, la DPMA a constitué en mai 2011 deux groupes de travail réunissant la profession (CNPMEM, UAPF, OP) et les services de l'Etat (DPMA, DIRM) ainsi que l'IMP, pour conduire les réflexions préalables à la modification de la réglementation en vigueur et portant respectivement sur « L'entrée en flotte/Licence communautaire » et « les autorisations de pêche ».

S'agissant plus particulièrement du groupe de travail relatif à l'entrée en flotte et à la licence communautaire, le premier point signalé porte sur l'élaboration et l'adoption d'un programme d'adaptation des capacités de captures de la flotte aux ressources halieutiques. Face au constat de pénurie des possibilités d'entrée en flotte, il est apparu nécessaire de définir les évolutions et les adaptations que la France souhaitait prendre pour ses flottilles de pêche. Cette définition est en effet nécessaire pour fixer au plan national les conditions de recevabilité et de « priorisation » des dossiers des chefs d'entreprise.

Contrairement au régime actuel de traitement des dossiers de demande de PME selon le critère de longueur (plus et moins de 25 mètres), il conviendrait de mettre en place une gestion tenant compte des particularités des flottilles de pêche dans un contexte d'évolution de la réglementation communautaire.

Il est également nécessaire de redéfinir et d'encadrer les procédures administratives et la consultation du secteur.

A partir des objectifs et des modalités de gestion, il conviendrait de déterminer une nouvelle organisation administrative pour l'instruction et la délivrance des PME en facilitant l'instruction des dossiers, en tendant à harmoniser les critères de recevabilité et de « priorisation », et en consultant le secteur professionnel.

A la demande d'autorisation d'entrée en flotte, il apparaît également nécessaire de prendre en compte le parcours professionnel du demandeur et de suivre, dans le temps, les changements intervenant dans sa situation professionnelle ou dans l'exploitation de son navire.

Cette suggestion a d'ailleurs été exprimée par plusieurs organismes bancaires qui souhaiteraient qu'une attention plus attentive soit portée sur le profil du candidat à l'acquisition du navire lors de l'étude des dossiers en COREPAM.

Par ailleurs, comme évoqué par certains armements, il conviendrait de réfléchir à la mise en place de PME collectifs au sein d'une même entreprise de pêche. La mutualisation interne de ces autorisations permettrait une optimisation des capacités des captures en terme de jauge et de kilowatts en cas d'arrêt temporaire d'un navire (arrêt technique, quota atteint...). Elle permettrait la mise en service de navires sans PME au sein d'un même armement.

Cette notion de regroupement existe déjà en matière de gestion administrative des navires (arrêté du 24 avril 1942 modifié sur les titres de navigation maritime et circulaire

n°45/4515/64-2/CRM/FNS du 10 octobre 1967 sur l'ouverture et la tenue des rôles d'équipage collectifs).

Il apparaît également nécessaire de rendre les échanges et acquisitions de PME dit « papier » plus transparents et organisés administrativement.

2.3 Les autres adaptations réglementaires nécessaires

2.3.1 Modifier la réglementation pour permettre l'intégration des innovations

Le secteur de la construction navale civile est soumis aux problématiques réglementaires, sécuritaires et de développement durable, pour ses activités de conception et de construction des navires. Ce secteur tend notamment à réduire ses impacts environnementaux, poussé par une réglementation contraignante croissante, tout en essayant de maintenir sa compétitivité avec des coûts de construction et d'exploitation qu'il cherche à maîtriser, sans faillir pour autant aux règles de sécurité et de sûreté maritimes.

Dans ce secteur de la construction navale, les clefs de l'innovation technologique reposent entre autres sur les nouvelles technologies appliquées à l'hydrodynamique, aux énergies embarquées ou produites à bord, les systèmes de propulsion et leurs sous-ensembles, l'utilisation de matériaux éco-compatibles et les méthodes de recyclage des composants. On constate cependant, s'agissant des activités de pêches maritimes, que les objectifs recherchés en terme de réduction de la consommation en énergies fossiles et des impacts environnementaux, d'amélioration de la productivité, de développement de la sécurité et de l'amélioration des conditions de travail à bord des navires se heurtent à certains obstacles technologiques, mais également réglementaires.

Certains obstacles réglementaires sont dus à des retards de la réglementation par rapport aux changements technologiques, en particulier si on est en présence de véritables ruptures technologiques. Il s'agit là d'un manque de capacité à anticiper les mutations et le progrès technique. Cette absence de réactivité du droit et ce décalage dans le temps, peut très rapidement déboucher sur des situations de vide juridique et donc d'attente. Cette situation, surtout si elle se prolonge, peut-être mal vécue par les chefs d'entreprise, car les innovations technologiques sont des impératifs pour améliorer la compétitivité de leur entreprise et assurer leur pérennité. D'un autre côté, il appartient également aux bureaux d'études, aux chantiers navals ou aux promoteurs de porter leur projet bien en amont auprès des instances de l'Etat qui sont en charge de cette réglementation, ce qui n'est pas toujours le cas.

Dans le cadre de la mission parlementaire, après avoir entendu successivement d'une part, les représentants des bureaux d'études et des chantiers et, d'autre part, ceux de l'Etat en charge de la réglementation, notamment les services de la Direction des affaires maritimes pour la sécurité des navires et ceux des douanes pour la réglementation de la jauge, force est de constater qu'il existe actuellement, sur certains sujets comme le navire du futur à la pêche ou encore l'utilisation de systèmes de piles à combustible embarquées appliqués aux navires de pêche (projet du chalutier SHyPER lancé le 1^{er} novembre 2009) un véritable déficit de communication entre les porteurs de projets et les services de l'Etat.

D'autres obstacles réglementaires sont dus à l'existence de normes juridiques tout à fait inadaptées au secteur de la pêche. Ces normes génèrent des effets pervers et les résultats obtenus par leur application sont parfois à l'opposé des objectifs recherchés. L'exemple le plus emblématique de cette « stupidité réglementaire » pour le secteur des pêches est bien évidemment celui de la jauge.

La jauge, ou plutôt la contrainte sur celle-ci a en effet été choisie par l'Union européenne, dans le cadre de la Politique Commune de la Pêche, comme mesure de l'effort de pêche. Cette contrainte ne permet pas la construction de navires de pêche plus économes en énergie, plus propres et plus sûrs. Elle est aussi un obstacle à la diversification et à la pluriactivité des navires de pêche (pêche-tourisme/pescatourisme, valorisation des éco et sous-produits de la pêche, missions scientifiques, etc.) et au respect des exigences communautaires actuelles (embarquements d'observateurs) et à venir (interdiction des rejets en mer).

S'agissant plus particulièrement de la pêche/tourisme, la contrainte de jauge voulue par l'Union européenne reste dissuasive à l'égard de cette activité et ses promoteurs éventuels ne rencontrent pas en France le succès espéré. L'augmentation des espaces à bord n'étant pas possible en raison de cette contrainte liée à la réglementation communautaire de la pêche, les services du Ministère français chargé de la mer à l'activité de pêche-tourisme, sous l'angle de la sécurité, restent également prudents face au développement des activités de pêche-tourisme, en raison du caractère dangereux de l'activité de pêche et du risque de voir se développer sur le littoral certaines formes de travail illégal. Cette contrainte de jauge communautaire n'encourage donc pas la Direction des affaires maritimes à faire évoluer la réglementation nationale dans un sens favorable à cette activité. L'analyse de la réglementation française en vigueur démontre en effet l'impossibilité de développer les activités de pêche-tourisme dans le cadre juridique actuel, ces activités n'étant pas prises en compte par le système normatif mis en place par les lois n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 modifiées, relatives aux titres de navigation maritime et n° 83-581 du 5 juillet 1983, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires, et la prévention des pollutions, ainsi que le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, et l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et son règlement annexé.

Le cadre actuel du « pescatourisme » s'inscrit par conséquent en France dans une logique d'expérimentation, sur la base de deux notes de la Direction des affaires maritimes de 2007, dont deux dispositions (transport interdit lorsque le navire est d'une longueur inférieure à 7 mètres et navigue au-delà de la 5^{ème} catégorie ; navire armé par un seul membre d'équipage et navigue au-delà de la 5^{ème} catégorie) ont été amendées lors de l'expérimentation qui a eu lieu au cours de la saison estivale de 2010. Une circulaire de la Direction des affaires maritimes du 7 juin 2011 prévoit qu'à niveau de sécurité constant, des autorisations peuvent être délivrées pour les navires d'une longueur inférieure à 7 mètres et naviguant au-delà de la 5^{ème} catégorie ou des navires armés par un seul membre d'équipage et naviguant au-delà de la 5^{ème} catégorie. Ces autorisations ne peuvent être délivrées que sur la base d'un dossier élaboré par l'armateur et explicitant l'ensemble des dispositions prises pour organiser l'activité de « pescatourisme » : conditions climatiques spécifiques, horaires, zones géographiques déterminées, qualifications professionnelles, dispositions particulières prises en cas d'homme à la mer, moyens de communication, analyse du risque, préparation des passagers avant l'embarquement, nombre et rapidité des moyens de secours... et pour lesquelles il est considéré que les situations encadrées s'effectuent à niveau de sécurité équivalent. L'avis du Centre de sécurité des navires compétent de la Direction interrégionale de la mer doit être sollicité sur le cadre dans lequel l'activité sera à effectuer. Dans ce contexte, le dispositif mis

en place en 2010 est reconduit à l'identique pour la saison estivale 2011 qui s'étend du 1^{er} juin 2011 au 1^{er} octobre 2011.

2.3.2 Harmoniser la classification de la navigation maritime à la pêche et les catégories de navigation des navires de pêche

L'arrêté ministériel du 24 avril 1942 modifié, relatif aux titres de navigation maritime subdivise la navigation de pêche en quatre catégories fondées sur la durée d'absence du navire de son port d'exploitation : petite pêche, pêche côtière, pêche au large et grande pêche. S'agissant de la grande pêche, s'y ajoute un critère de jauge du navire.

Ce classement est important en ce sens qu'il produit des effets directs sur les conditions d'exploitation du navire. La décision d'effectifs proposée par le chef d'entreprise à la pêche est en effet visée par l'administration maritime, préalablement à l'ouverture du rôle d'équipage du navire, après un examen d'un certain nombre de critères tels que les caractéristiques du navire, les zones de navigation prévues, des conditions météorologiques, le nombre de personnes embarquées, la qualification professionnelle des membres de l'équipage, les conditions de travail à bord, la durée de la navigation, la possibilité de recevoir des secours, etc.

La division 110 (article 110-2.01) annexée à l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987 modifié, sur la sécurité des navires prévoit que les navigations effectuées par les navires professionnels français sont classées en cinq catégories. Ce classement prend en compte un critère de distance par rapport, selon le cas, à un port ou à un lieu où les passagers et l'équipage peuvent être mis en sécurité, à la terre la plus proche, au port de départ ou à des eaux abritées. Pour chaque navire, les exigences en terme de normes de construction de navire et de dotation en matériels et équipements de sécurité (drome de sauvetage) dépendent de son classement dans l'une de ces cinq catégories. Le bon état de navigabilité du navire est reconnu par un permis de navigation que lui délivrent les services de la Direction interrégionale de la mer (Centre de sécurité des navires).

Au cours de la mission parlementaire, beaucoup de pêcheurs rencontrés ont ouvertement déclaré ne pas toujours respecter la réglementation, tant en ce qui concerne la durée de la navigation (classification de la navigation maritime) que des distances autorisées (classement dans la catégorie de navigation). Les motifs le plus souvent évoqués pour justifier cette situation ont trait à l'obligation d'aller pêcher toujours plus au large pour ramener du poisson, et également aux multiples conflits d'usage dans la bande côtière, entre, d'une part, les métiers de la pêche et, d'autre part, avec les autres activités maritimes. Ce comportement est toutefois lié à l'appréciation que se font les pêcheurs du bon état de navigabilité de leur outil de travail. Les armateurs de navires les moins performants, en raison notamment de leur âge avancé, ne veulent pas prendre ce risque.

Ce phénomène concernerait surtout les navires armés en pêche côtière (navigation d'une durée inférieure ou égale à 96 heures, mais supérieure à 24 heures), pontés et d'une longueur inférieure à 12 mètres qui ne sont pas autorisés à pratiquer une navigation au-delà des limites de la 3^{ème} catégorie, c'est-à-dire qu'ils ne peuvent pas s'éloigner à plus de 20 milles de la terre la plus proche. Ces navires passeraient outre cette interdiction et navigueraient dans les secteurs de la 2^{ème} catégorie soit jusqu'à un maximum de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage peuvent être mis en sécurité, zones de navigation habituelle des

navires de pêche plus grands, et qui sont armés en pêche au large. Les risques encourus par ces navires pontés de moins de 12 mètres, découlent du fait que sauf exception tenant à leur conception ou à leur mode d'exploitation, ils ne sont notamment pas soumis, s'agissant de la réglementation sur la sécurité des navires, aux mêmes exigences réglementaires que les navires plus importants.

On le voit, la superposition de deux régimes juridiques distincts, l'une à caractère administratif traitant de la classification de la navigation maritime et l'autre à vocation technique et de sécurité relative aux catégories de navigation, conduit à rendre plus complexe le suivi des navires. Il faudrait par conséquent réfléchir à une harmonisation de ces deux réglementations. On peut même aller plus loin et s'interroger, s'agissant de l'armement administratif des navires de pêche, sur la pertinence de conserver encore aujourd'hui les critères de durée d'absence du navire de son port d'exploitation. Compte tenu de la segmentation de la flotte par longueur que l'on trouve dans bon nombre de réglementation internationale et nationale, mais également des conditions réelles d'exploitation de la flotte de pêche, cette classification est obsolète. Les navires de transports maritimes français ont d'ailleurs depuis 1942 une classification de leur navigation maritime fondée non pas sur la durée de la navigation, mais sur des zones de navigation (long cours, cabotage international, cabotage national, navigation côtière).

La convention internationale STCW-F de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, qui rentrera prochainement en vigueur, retient également le critère de longueur (24 mètres).

Toute réglementation crée ses propres seuils. La difficulté est de choisir les plus pertinents. Quand des effets secondaires indésirables de ces seuils apparaissent et persistent, il faut les changer.

L'accumulation de critères prévus par la réglementation, parfois incohérents, voire contradictoires, peut nuire à la lisibilité de l'action de l'Etat.

2.3.3 Réexaminer les effets de seuil générés par la réglementation

Une des caractéristiques du secteur de la navigation maritime et plus encore de la pêche, c'est d'être soumis à une réglementation dont la tendance naturelle consiste à créer des seuils, à faire du surmesure, peut-être en raison de l'étroitesse du secteur, et chaque administration y va de son « saucissonnage ».

On peut ainsi mentionner, à titre d'illustration :

- la Direction des affaires maritimes s'agissant de la sécurité des navires de pêche (exemple, les navires de plus ou moins de 12 mètres) et de leur gestion administrative (classification de la navigation maritime) et des qualifications professionnelles des marins correspondantes ;
- l'ENIM au titre des catégories de contributions et cotisations sociales ;
- la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture en matière de réglementation des pêches maritimes (PPS, licences) ou d'instruction des dossiers de demande de PME (navires de plus ou moins de 25 mètres) ;
- l'administration des douanes s'agissant de la jauge des navires ;
- l'administration fiscale s'agissant de l'application de la taxe sur la valeur ajoutée

(TVA) sur les provisions de bord des navires.

Il arrive d'ailleurs que la définition de ces seuils ne soit pas en cohérence d'une administration à l'autre. Ainsi, par exemple, le décret n° 2011-697 du 20 juin 2011 pris pour application de la TVA au secteur de la pêche fait référence à « la petite pêche côtière », c'est une classification que l'on ne retrouve pas dans d'autres administrations en charge du secteur des pêches.

Les seuils créés par des classifications réglementaires sont donc nombreux et certains sont plus importants que d'autres en raison des effets pervers dont ils sont à l'origine par des mécanismes d'effets de seuil. Dans le secteur de la pêche, ce sont surtout la réglementation de la sécurité des navires et le régime de protection sociale des marins (ENIM) qui ont été, depuis de très nombreuses années, les grands pourvoyeurs de seuils, sans que l'on en mesure d'ailleurs immédiatement les effets secondaires.

Ces seuils ont surtout été créés dans un contexte de soutien financier au secteur, en voulant alléger les charges financières pesant sur les entreprises de pêche. Les chefs d'entreprise ont voulu profiter pleinement de ces effets d'aubaine et ce sont principalement les facilités financières ainsi créées par ces seuils qui les ont guidés dans leur choix d'entreprise au moment de l'acquisition de leurs navires.

S'agissant de la sécurité des navires, les effets de seuils plus flagrants concernent les navires de moins de 12 mètres. Les chefs d'entreprise ont été encouragés à construire des navires de cette dimension parce que la réglementation les concernant est moins exigeante : les navires ne sont pas soumis à une étude de stabilité et ne sont pas suivis par une société de classification, leurs dossiers ne sont pas examinés en Commission Régionale de Sécurité (CRS), les équipements et matériels de sécurité embarqués sont, toute proportion gardée, moins importants et moins nombreux, et donc moins coûteux que pour les navires de longueur supérieure à 12 mètres.

Sachant que ces navires comptent parmi les plus accidentogènes, et en cohérence avec les plans de formation à la sécurité qui ont été mis en place à la suite du « plan Barnier » pour la pêche, la direction des affaires maritimes a lancé en 2010 un groupe de travail chargé de mettre à jour la division 227 annexée à l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987 susvisé, applicable aux navires de pêche de longueur inférieure à 12 mètres. Le projet de refonte de cette réglementation porte notamment sur la suppression de la notion de navire « non-ponté », la rédaction d'un dossier de stabilité pour les navires pontés neufs et la création d'un chapitre traitant de l'embarquement de passagers dans le cadre de l'activité de « pêche-tourisme ».

La réglementation du régime de sécurité sociale et de retraite particulier des gens de mer portée par l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM) dispose d'une grille des salaires forfaitaires excessivement complexe. Le rattachement du pêcheur à l'une des 20 catégories existantes résulte de la prise en compte de multiples critères au nombre desquels figurent la catégorie d'armement de son navire, la définition du type de navire, la jauge du navire ou une combinaison ad hoc de sa longueur, de sa largeur et de sa puissance motrice. Les critères retenus pour classer les marins dans une des 20 catégories pénalisent les professionnels de la pêche, compte tenu des caractéristiques techniques des navires sur lesquels ils sont embarqués. Un officier exerçant les fonctions de capitaine à bord d'une vedette de transport à passagers armée en navigation côtière pourra être placé en 15^{ème} catégorie alors qu'un patron de pêche sur un navire armé en pêche au large sera inscrit en 12^{ème} catégorie.

Cette anomalie mériterait d'être corrigée afin de mettre les professionnels de la mer, à niveau de responsabilité égale, sur un même pied d'égalité en revalorisant les critères inhérents au classement catégoriel des activités de pêche. Ceci contribuerait à rendre la carrière de marin pêcheur plus attractive.

L'examen des taux de cotisations à l'ENIM des armateurs, à savoir les cotisations de l'armateur et du marin salarié au titre de leur retraite (Caisse de Retraite des Marins) et de leur sécurité sociale (Caisse Générale de Prévoyance), fait apparaître que seules les cotisations de retraite et de sécurité sociale des armateurs/propriétaires embarqués sur les navires d'une longueur inférieure ou égale à 12 mètres bénéficient d'un taux préférentiel avec de moindres cotisations, de l'ordre de 0,20 %. Les patrons pêcheurs embarqués sont donc encouragés, lorsqu'ils obtiennent un Permis de Mise en Exploitation, à investir dans un navire présentant ce critère de longueur.

3 Former les hommes au navire de pêche du futur

3.1 Des hommes mieux formés

En France la formation des acteurs maritimes est délivrée par un enseignement maritime de qualité qui prépare à l'ensemble des métiers de la mer tout en favorisant les synergies entre les enseignements secondaire et supérieur.

3.1.1 La transmission des savoir-faire et la formation aux nouvelles technologies

Le développement d'un enseignement spécialisé qui conserve une base permettant les évolutions de carrière et les reconversions professionnelles constitue un enjeu fort, surtout au regard de la durée moyenne de carrière d'un marin pêcheur. Face à la baisse du recrutement et à la complexité de l'encadrement économique de la filière, le besoin d'adaptation des dispositifs de formation est apparu. La réforme de la formation professionnelle maritime engagée depuis près de dix ans doit permettre un renforcement de l'articulation entre les enseignements secondaire et supérieur ainsi que la diversification des débouchés et des métiers. La formation aux nouvelles technologies s'avère désormais indispensable.

a) Conforter les établissements maritimes dans leurs missions de formation initiale et de formation continue

La formation professionnelle maritime des marins pêcheurs relève de la Direction des affaires maritimes du Ministère chargé de la mer, les Directions interrégionales de la mer exerçant les fonctions d'autorité académique et délivrant les titres de formation. Cette formation professionnelle est dispensée en métropole par 12 lycées professionnels maritimes (LPM), le Centre Européen de Formation Continue Maritime (CEFCM) et l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM). Des centres de formation privés ou publics, agréés en métropole par les Directions interrégionales de la mer et dans les DOM par les Directions de la mer, complètent ce dispositif.

Au niveau secondaire, les LPM sont des établissements publics locaux d'enseignement (EPL), répartis sur le littoral (Boulogne-sur-Mer, Fécamp, Cherbourg, Saint-Malo, Paimpol, Le Guilvinec, Etel, Nantes, La Rochelle, Ciboure, Sète, Bastia) qui totalisent 1 740 élèves à la rentrée de septembre 2010. Les formations initiales qui y sont dispensées conduisent à la délivrance de Certificats d'Aptitudes Professionnelles (CAP), de Brevets d'Études Professionnelles (BEP), renouvelés, et de baccalauréats professionnels (depuis 2005) dans les domaines de la navigation de commerce, de l'électro-mécanique navale, de la pêche et des cultures marines, l'objectif étant de former en premier lieu un marin et en second lieu un technicien de la spécialité dans laquelle il s'est engagé. Toutes les formations conduisent simultanément à un titre de formation professionnelle maritime permettant d'exercer des fonctions de responsabilité, à l'exception du CAP qui ne permet d'exercer que des fonctions d'appui (matelot), à bord d'un navire.

La formation continue des marins de la pêche est également assurée par ces LPM, et en Bretagne elle intervient dans le cadre d'un partenariat entre le Centre Européen de Formation Continue Maritime (CEFCM) de Concarneau et les LPM. La formation continue conduit à la délivrance de titres de formation professionnelle maritime requis pour exercer des fonctions de marin pêcheur embarqué sur des navires armés, essentiellement, en pêche au large, pêche côtière et petite pêche (brevet de patron de pêche et de lieutenant de pêche, certificat de capacité à la pêche, brevet de mécanicien 750 kW, permis de conduire les moteurs marins 250 kW, etc.).

Afin de multiplier les offres de formation et d'encourager les pêcheurs à poursuivre leurs études, les cours permettant l'obtention de titres pêche sont aujourd'hui issus des formations commerce. Ainsi dans le service pont, pour l'obtention du « capacitaire » (brevet de commandement en pêche côtière), il faut posséder le brevet de capitaine 200 puis acquérir un module spécifique à l'activité de la pêche. Il en est de même pour le brevet de patron de pêche basé sur une formation de capitaine 500 ou du capitaine de pêche adossé à une formation d'officier chef de quart passerelle.

Les formations machine sont identiques, seuls les temps de formation à bord sont plus courts permettant ainsi l'acquisition des brevets à la pêche plus rapidement qu'au commerce pour le même niveau de prérogatives.

Dans quelques lycées professionnels ou autres établissements scolaires, des formations par apprentissage ou par alternance sont proposées. Elles concernent pour l'apprentissage quelques CAP de matelot ou des formations en cultures marines et pour l'alternance des Certificats d'Initiation Nautique (CIN) pour les adultes en recherche d'emploi.

Les formations par apprentissage viennent en complément du système général pour des candidats parfois en difficulté scolaire et qui souhaitent entrer dans la vie active au plus vite. Elles ont l'avantage de préparer rapidement au métier visé avec l'acquisition plus rapide des techniques, mais souvent au détriment du niveau de formation générale. Elles sont en outre plus complexes à mettre en place essentiellement pour des raisons de proximité nécessaire entre le lieu de résidence du candidat, de l'entreprise maritime et de l'établissement scolaire. La gestion des embarquements ou des stages entre les cours en classe complique également l'organisation de l'année scolaire. Toutefois, ces formations sont complémentaires et plusieurs lycées professionnels maritimes vont ou ont à l'étude des formations par apprentissage construits sur les nouveaux baccalauréats professionnels en trois ans.

Les formations de niveau supérieur permettant la délivrance de capitaine de pêche et d'officier mécanicien à la pêche (OMP) pour exercer des fonctions de direction à bord des plus grands navires armés à la grande pêche ont été dispensées pendant de nombreuses années dans les Écoles de la marine marchande, notamment à Nantes. Ces dernières années et jusqu'à l'année scolaire 2009/2010, la formation conduisant à la délivrance du brevet de capitaine de pêche était assurée par le Centre Européen de Formation Continue Maritime (CEFCM) de Concarneau, en relation avec l'École de la Marine Marchande de Nantes. Cette formation permet désormais, sous certaines conditions, la délivrance du brevet de chef de quart passerelle du commerce. Faute de candidats, cette formation n'a toutefois pas été ouverte au titre de l'année scolaire 2010/2011.

La formation d'officier mécanicien à la pêche (OMP) à, quant à elle, été remplacée par la filière professionnelle dite « filière B » de la formation machine du commerce, de niveau équivalent, dispensée par les Écoles de la marine marchande de Nantes et de Saint-Malo puis par l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) depuis sa création par décret n° 2010-1129 du 28 septembre 2010.

Afin de favoriser la mobilité, sécuriser les parcours professionnels et toujours avec le même objectif de développer la promotion sociale, le dispositif de la validation des acquis de l'expérience (VAE) a été lancé dès 2003. Le dispositif mis en place a ainsi pour objectif de réduire le nombre de dérogations aux qualifications professionnelles à la pêche, d'assurer la promotion sociale interne au sein de la filière pêche, de permettre l'entrée dans ce secteur de marins des autres marines (commerce, marine nationale, etc.) ou de professionnels issus de formations non maritimes. Le nombre croissant de dossiers de candidatures VAE ayant montré les limites d'une procédure centralisée, une nouvelle organisation a été mise en place avec l'arrêté ministériel du 24 novembre 2008 prévoyant une ouverture de la VAE à l'ensemble des titres de formation professionnelle maritime à la pêche, une révision des conditions de recevabilité des demandes et la déconcentration des jurys. Afin d'encourager les marins, et plus particulièrement, ceux de la pêche à s'engager dans cette procédure, le dispositif a été complété par l'élaboration d'une convention entre le candidat à la VAE et l'accompagnateur

L'ensemble du dispositif de formation concourt par conséquent à répondre aux besoins de formation de la profession à la pêche en offrant de plus grandes possibilités de qualification, de débouchés et de promotion, une plus grande lisibilité et attractivité de l'offre de formation. Après la mise en place en 2005 du contrat de professionnalisation maritime, une grande partie des titres de formation professionnelle maritime est désormais inscrite au répertoire national des certifications professionnelles (RNCP). L'offre différenciée de formation du réseau des centres de formation (formation initiale, formation continue, apprentissage, VAE) favorise tant la promotion sociale qui est une constante dans le secteur maritime que l'évolution de carrière des marins. De tout temps, en effet, la formation continue dispensée dans les établissements d'enseignement maritime publics ou privés a en effet permis aux marins de gravir les échelons de responsabilité à bord des navires de pêche. La filière pêche, complétée et articulée avec les cursus du commerce, est aujourd'hui ouverte à des publics diversifiés et dotés de passerelles vers les autres secteurs maritimes. La promotion sociale, traditionnelle à la pêche, est renforcée par l'attribution de prérogatives de navigation au commerce. L'attractivité du secteur repose ainsi sur la qualité de son dispositif de formation, mais aussi sur la valorisation auprès des jeunes et du grand public des valeurs attachées à cette profession.

Un des enjeux pour le secteur de la pêche consiste en effet depuis plusieurs années déjà, à fidéliser les marins formés et plus particulièrement les mécaniciens dont les qualifications permettent aisément des reconversions professionnelles, notamment à terre. L'évaporation de ces personnels qualifiés reste un handicap pour ce secteur d'activité.

A l'occasion de son déplacement en Guadeloupe et en Martinique, il a été rapporté à la mission parlementaire, que l'offre de formation maritime et son organisation dans ces régions ne sont pas en adéquation avec leur potentiel humain riche de savoir faire. Par ailleurs en Guyane, l'absence de tout centre dédié à la formation des marins va à l'encontre de l'emploi d'une main d'œuvre guyanaise française et favorise le recrutement de marins étrangers brésiliens ou surinamiens.

b) La formation au développement durable, aux nouveaux métiers et à l'émergence de nouvelles technologies

Pour répondre aux préoccupations du développement durable, aux besoins des nouveaux métiers et à l'émergence de nouvelles technologies, l'enseignement maritime doit toutefois développer, adapter et structurer ses filières de formation. Cette démarche concerne l'ensemble des formations des personnels embarqués, de celles conduisant aux fonctions d'officier à celles de matelot, tant au pont qu'à la machine.

Le contenu des formations dispensées dans toutes les filières et à tous les niveaux (dont ceux du CAP et post BAC) doit en effet évoluer pour inclure ou approfondir la prise en compte du développement durable et de la protection de l'environnement marin et littoral. Leur champ doit être étendu aux nouveaux métiers qui apparaissent notamment dans les transports maritimes, la pêche, le tourisme (pêche tourisme), le nautisme ou encore le démantèlement des navires en fin de vie et de plus en plus, ceux qui sont liés à la protection de l'environnement et à l'aménagement durable du littoral.

Il est donc essentiel d'actualiser en conséquence les référentiels de formation à la pêche souvent anciens et peu tournés vers ces préoccupations récentes.

Cet enseignement devrait également créer une filière cohérente de formations qualifiantes, universitaires et professionnelles, des métiers liés à la mer ainsi que les équivalences et passerelles adaptées et proposer des formations allant du niveau du Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) à celui de Brevet de Technicien Supérieur (BTS). Pour améliorer l'employabilité des jeunes diplômés, les référentiels de formation et les programmes devraient en effet faire l'objet d'adaptations pour élargir encore les perspectives des élèves et renforcer leur capacité de mobilité professionnelle. L'instauration des bacs professionnels va dans ce sens. Cette évolution pourrait être prolongée par la création de BTS dont l'enseignement maritime est encore actuellement dépourvu.

Il serait par ailleurs opportun de favoriser et d'accompagner l'émergence de nouveaux métiers et développer les filières de formation qualifiantes adaptées aux nouvelles activités. Rappelons d'ailleurs que dans le cadre de la mise en œuvre du Fonds Européen pour la Pêche (FEP) et du Fonds Social Européen (FSE), une attention particulière a été apportée pour permettre un accompagnement efficace de toutes les formations allant dans le sens d'une meilleure maîtrise des règles de sécurité, d'un renforcement des compétences en gestion et des possibilités de pluriactivité et de reconversion. Ces actions pourraient également être renforcées par le développement de partenariats avec le monde de l'entreprise et de la recherche. Les pôles de compétitivité en lien avec la mer pourraient être mis à profit pour garantir la cohérence entre la formation dispensée et les besoins nés de nouveaux métiers et de jeunes entreprises innovantes.

S'agissant plus particulièrement de l'enseignement supérieur, l'ENSM a récemment été créée pour préserver la spécificité de l'enseignement maritime et devenir l'établissement d'enseignement supérieur de référence, placée sous la seule autorité du Ministre chargé de la mer. Cette création constitue en effet une réforme d'importance des structures et de la formation maritime supérieure. Par rapport aux quatre anciennes Écoles de la marine marchande dont elle est issue, l'ENSM dispose d'une offre de formation élargie et plus attractive en assurant la formation des officiers de la marine marchande dans le cadre d'un enseignement au référentiel revisité, qui s'inscrit dans le schéma Licence Master Doctorat

(LMD), et devant prochainement aboutir à la délivrance d'un titre d'ingénieur à l'issue des cinq années de formation. L'axe central de cette réforme consiste donc essentiellement dans la délivrance de ce titre d'ingénieur.

Les établissements d'enseignement supérieur ainsi regroupés au sein de l'ENSM en un réseau structuré et visible vont par conséquent entretenir des liaisons directes avec le monde universitaire et de la recherche et tout particulièrement avec les universités des régions maritimes.

La création de ce réseau se fonde sur le développement d'une activité de recherche en lien avec d'autres établissements d'enseignement supérieur et une politique visant à promouvoir des axes de coopération internationale. La création de l'ENSM doit en effet permettre de développer des partenariats avec d'autres filières d'enseignement et la réalisation en terme de formation de synergies opérationnelles qui sont indispensables à la viabilité du système.

L'ENSM pourrait ainsi bâtir des formations diplômantes en partenariat avec l'École Navale et l'École Centrale de Nantes sur les sciences de l'ingénieur et les nouvelles technologies en hydrodynamique, énergétique et propulsion, mais également en construction navale par exemple, en appui sur les chantiers STX de Saint-Nazaire. Cette mutualisation pourrait se formaliser dans le cadre des réflexions en cours sur le navire du futur et le navire de pêche électrique à hydrogène et pile à combustible (chalutier SHyPER).

Les activités de recherche sur les nouvelles technologies ainsi développées viendraient ensuite conforter les connaissances académiques délivrées aux officiers de la pêche en formation. Il conviendrait cependant de procéder à la réactualisation des référentiels de formation des enseignements dispensés, car ils n'intègrent pas encore suffisamment ces problématiques liées aux nouvelles technologies.

Il faut que la France ait en effet l'ambition de soutenir une formation supérieure de qualité afin de développer chez les jeunes l'attrait pour cette filière aux fins de disposer d'ingénieurs maritimes et d'officiers navigants de très bon niveau, dans la continuité de l'avance technologique qui a toujours été celle de la construction navale et des marines françaises.

3.2 Des entreprises plus performantes

3.2.1 Clarifier le statut de l'entreprise de pêche

a) Conforter le caractère commercial de l'activité de pêche

Bien que le patron pêcheur soit considéré comme un artisan, c'est-à-dire un entrepreneur indépendant vivant essentiellement du produit de son travail manuel, il est avant tout un commerçant au sens de l'article 1^{er} du code de commerce de 1810. Ainsi, la jurisprudence commerciale affirme explicitement depuis le 19^{ème} siècle que toutes les activités maritimes constituent des actes de commerce par nature et la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 modifiée d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines a bien confirmé ce principe.

L'article 14 de cette loi consacre en effet la nature commerciale de l'activité de pêche en stipulant que « *toute activité de pêche maritime pratiquée, à titre professionnel, à bord d'un navire et en vue de la commercialisation des produits, est réputée commerciale* ».

Cette loi envisage le statut de patron pêcheur à travers notamment la création de la société de pêche artisanale, mais elle clarifie également le statut du conjoint ainsi que le statut des salariés de l'entreprise de pêche. Elle permet de faciliter l'exercice de la pêche dans un cadre sociétaire, en autorisant la révision du statut légal et fiscal des entreprises de pêche. En offrant la possibilité de constituer une « société de pêche artisanale » au patron pêcheur, cette loi permet de moderniser sa structure d'exploitation tout en continuant de bénéficier des avantages du statut d'artisan.

Le terme de patron pêcheur recouvre en fait des réalités différentes selon le type de navigation pratiquée (petite pêche, pêche côtière, pêche au large, pêche au large) et selon qu'il soit propriétaire embarqué ou salarié. C'est avant tout un marin qualifié, responsable de la conduite du navire et de la pêche, exerçant son commandement et sa responsabilité sur le navire et l'équipage. Il dispose également du pouvoir de choisir les lieux de pêche et d'organiser le travail du bord.

Le conjoint du chef d'entreprise à la pêche a vu son statut reconnu par la loi n° 82-596 du 10 juillet 1982 modifiée, relative aux conjoints d'artisans et de commerçants travaillant dans l'entreprise familiale. Elle stipule que le conjoint du chef d'entreprise artisanale ou commerciale peut y exercer son activité professionnelle, soit en qualité de conjoint collaborateur, de conjoint salarié ou de conjoint associé. Cette loi prévoit également que le conjoint collaborateur ou associé peut participer aux assemblées générales des organismes de coopération, de mutualité ou de crédit maritime et est éligible aux organes ou conseils d'administration ou de surveillance des organismes précités. Le conjoint salarié, quant à lui, s'il participe effectivement à l'entreprise à titre professionnel, perçoit en retour une rémunération horaire égale au minimum au SMIC, bénéficie des dispositions du Code du travail et peut accéder à la protection sociale des salariés.

Le mode de rémunération des pêcheurs contribue par ailleurs très largement à la spécificité du métier et à sa culture. Les marins pêcheurs membres de l'équipage sont en effet rémunérés selon les divers modes de rémunération prévus à l'article L 5544-38 et suivants du code des transports qui dispose que « *le marin est rémunéré, soit à salaires fixes, soit à profit éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération* ». Cet article est important, car il consacre la rémunération à la part, c'est-à-dire aux profits éventuels, à laquelle le secteur de la pêche a confirmé son attachement lors du Grenelle de la Mer.

La rémunération à la part consiste, pour le marin, à percevoir en échange de son travail, une part du profit de l'expédition après déduction de frais communs. Elle représente une part sur le produit des ventes ou d'autres éléments spécifiés du chiffre d'affaires. La rémunération à la part de tout l'équipage, patron et marins, est donc fondée sur la masse partageable c'est-à-dire le chiffre d'affaires, le produit de la vente, diminuée des frais communs, et dépend de la quantité, la qualité et du prix de vente. Le marin pêcheur est donc un salarié intéressé et l'équipage est solidarisé même si la part du patron est augmentée par rapport à celle des marins. Ce mode de rémunération est pratiqué dans les armements de pêche artisanale et semi-industrielle.

Il s'agit d'une pratique issue de l'histoire et une constante que l'on trouve dans le monde entier. En France, ce mode de rémunération est ancien, car ses principes remontent à Colbert. Cette pratique française n'est toutefois pas généralisée en Europe. D'autres pays pratiquent différemment, notamment l'Espagne où le patron empoche l'intégralité du chiffre d'affaires et verse un salaire aux marins qui sont souvent des marins pêcheurs originaires de pays tiers, traditionnellement d'Amérique du Sud et désormais d'Indonésie ou des Philippines. A l'occasion des travaux du Grenelle de la Mer, certaines voix se sont d'ailleurs élevées contre le mode de rémunération dans le secteur de la pêche artisanale, qui serait coupable de pousser à la productivité et qu'il conviendrait d'interdire pour protéger la ressource halieutique.

Si ce type de rémunération est apparu avantageux pour les marins pendant de nombreuses années, la situation a évolué à partir de la crise de la pêche de 1993. Il n'y avait pas à l'époque de définition claire des dépenses à inclure dans les frais communs. De ce fait, une réflexion a été conduite sur la rémunération à la part, à laquelle ont été largement associés les professionnels. Cette réflexion a abouti à une série de propositions qui ont été reprises par la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines, complétées par la loi n° 2002-73 du 17 janvier 2002 de modernisation sociale et l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, et à des modifications du Code du travail maritime.

Par ailleurs, en application de la loi de modernisation sociale du 17 janvier 2002 et de l'article L. 5544-39 du Code des transports, des accords nationaux concernant l'ensemble de la pêche ont mis en place, d'une part, le calcul de la durée du travail sur une base annuelle en nombre de jours de mer (225 jours) et, d'autre part, la détermination du SMIC sur une base annuelle. Ces accords ont prévu, en outre une rémunération annuelle brute garantie. Malgré la rémunération annuelle garantie, les salaires mensuels peuvent être sujets à de fortes variations en fonction des captures de pêche et du coût des frais communs (gazole principalement qui sont variables et soumis aux aléas de la conjoncture).

Lors de la crise à la pêche fin 2007 et début 2008, en complément du Plan pour une Pêche Durable et Responsable (PPDR) mis en place par les pouvoirs publics, un dispositif de lissage de la rémunération avait été proposé par les partenaires sociaux. Ceux-ci ont bien signé un accord permettant le versement d'une rémunération mensuelle brute équivalente au salaire de la 4ème catégorie ENIM, mais le texte posait de nombreuses difficultés de mise en œuvre, le dispositif s'avérant complexe, sûrement trop ambitieux en terme de niveau de rémunération et en outre mal défendu auprès des marins-pêcheurs. Cet accord n'a pas été étendu par voie d'arrêté ministériel compte tenu du risque qu'il y avait à rendre applicable un accord non opérationnel et pas vraiment porté par la profession.

Selon les informations communiquées par la Direction des affaires maritimes, un nouvel avenant a été signé en février 2011 par les partenaires sociaux. Il contient non pas un lissage de la rémunération, mais une garantie minimale de salaire par jour de mer. Il ne s'agit pas de lissage, mais d'une garantie semestrielle moyenne de 88 €/jour de travail, et bien sûr, annuelle. Le salaire minimal annuel brut garanti passe de 16 380 € à 19 800 € soit 3 420 € d'augmentation. Chaque fin de semestre, l'armement verse ainsi au marin le complément éventuel entre le nombre de jours travaillés multiplié, par 88 euros bruts et la rémunération qui lui a été effectivement, versé (rémunération à la part). Le complément de rémunération est à la charge de l'armateur et n'est donc pas pris sur les frais communs.

Cet accord est une avancée sociale, car il apporte une réponse aux marins. La profession a indiqué qu'elle s'attaquerait dans un second temps à la question des frais communs afin de poursuivre le travail de rénovation du salaire à la part.

Le modèle de la rémunération à la part pourrait connaître un tournant. S'il faut conserver un fort élément de rémunération fixe, complété par un intéressement, cela risque de ne pas être suffisant pour conserver, d'une part, des pêcheurs, et d'autre part, pour un navire donné, des équipages efficaces. En effet, on ne peut proclamer l'attractivité du métier sans en faire la démonstration, le risque étant ne plus avoir de jeunes pêcheurs. Certains aspects pourraient redonner un cadre plus stable au métier de pêcheur : généraliser l'assurance chômage selon un format à définir, établir un accord de prévoyance (complémentaire), mettre en place un dispositif, au-delà du strict chômage partiel, pour répondre aux aléas de la gestion de la ressource (arrêts de pêche liés aux quotas, crises sanitaires, arrêts biologiques) et permettant de supporter les périodes d'inactivité et de retrouver l'équipage à l'issue de celles-ci pour repartir, revisiter le dispositif intempéries.

La rémunération est également un élément important de lisibilité et d'attractivité de la profession de marin. Compte tenu du contexte de difficulté à recruter et à offrir une image d'avenir aux jeunes, il est important de pouvoir communiquer sur le niveau des rémunérations. Une comparaison entre salaire embarqué et salaire à terre à niveau de qualification équivalent reste actuellement très difficile à faire, compte tenu du manque de transparence.

Or cette comparaison serait bénéfique au secteur. Dans les travaux du contrat d'études prospectives sur les pêches maritimes de 2003 figurait cette proposition relative à la communication sur la rémunération, facteur d'attrait dans la profession, mais qui reste un sujet « tabou ». Même si ces rémunérations gardent un caractère aléatoire, ce point est important notamment dans la mesure où actuellement seule une petite minorité des nouveaux entrants dans la profession (30 %) a une attache avec le milieu maritime. Communiquer sur des fourchettes de salaires dans les fonctions de base est également notée comme une piste. Les difficultés pratiques ont ensuite été soulignées : existence d'autant de salaires minima que d'entreprises, décalage souvent important entre le salaire minimum et le salaire réel, saisonnalité du secteur, concurrences entre métiers, etc.

Il est cependant inutile de créer des dispositifs complexes. L'Observatoire des métiers à la pêche doit pouvoir être en mesure de suivre quelques rémunérations types issues de situations courantes et proches du jeune marin en formation. Il est ainsi nécessaire de pouvoir suivre la rémunération durant la carrière de quelques fonctions sur des navires et/ou métiers types (matelot à la pêche au large, mécanicien).

Cette proposition a été faite lors du Grenelle de la Mer.

b) Encourager le passage des entreprises de pêche en société de pêche artisanale

La loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 modifiée, d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines détermine les conditions nécessaires pour accéder au statut de propriétaire embarqué. Ainsi, 100 % des droits sociaux et de vote doivent être détenus par un ou plusieurs pêcheurs qui en assurent la direction et sont embarqués sur le ou les navires dont la société est propriétaire ou copropriétaire à plus de 50 %. Cependant, ce pourcentage n'est pas obligatoire lorsque le navire est détenu en copropriété avec un armement coopératif ou une société spécialisée dans le financement de navires de pêche dans le cadre d'une accession progressive à la propriété.

De la qualité de commerçant reconnue par cette loi découle la qualité de chef d'entreprise par le biais de l'inscription obligatoire au registre du commerce et des sociétés (RCS). L'inscription à ce registre institue de fait l'entreprise individuelle, propriété d'une seule personne, responsable des dettes de façon illimitée.

Les pêcheurs étant assimilés à des commerçants, les conflits judiciaires entre pêcheurs et les autres personnes de droit sont par conséquent de la compétence des tribunaux de commerce. Les litiges individuels entre le chef d'entreprise à la pêche non embarqué et le capitaine de son navire relèvent du tribunal de commerce, mais ceux concernant les autres membres de l'équipage du navire, que le chef d'entreprise soit embarqué ou non, rentrent dans le champ de compétence du tribunal d'instance, à l'issue d'une tentative de conciliation infructueuse des deux parties devant le représentant de l'administration locale chargée de la mer (Code des transports).

À la suite de la crise de la pêche de 1993 qui a clairement démontré le risque du cadre juridique de l'entreprise individuelle, certains patrons pêcheurs ayant été dans l'obligation de se démunir de certains de leurs biens personnels pour rembourser les dettes de leur entreprise de pêche, la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines a bien tenté de contrecarrer cette pratique en confortant le statut du patron pêcheur à travers notamment la création de la société de pêche artisanale, société de personne ou SARL, où les associés peuvent conserver un statut économique fiscal et social semblable à celui des artisans pêcheurs individuels. L'article 21 de cette loi avait en effet pour objectif de conférer un caractère commercial à l'activité de pêche artisanale et de favoriser le passage en société.

Dans ce cadre juridique de la société de pêche artisanale adapté au contexte économique de la pêche, le chef d'entreprise bénéficie en effet de certains avantages comme la réduction des obstacles de nature fiscale et sociale au passage en société, sous la condition que le chef d'entreprise soit effectivement un propriétaire embarqué sur son navire de pêche. En matière fiscale, par exemple, les parts de pêche des co-associés embarqués restent soumises au régime d'imposition des salaires et en matière sociale, la société de pêche artisanale conserve le

bénéfice de l'exonération de cotisations de l'ENIM dont bénéficient les entreprises de pêche artisanale.

Cependant traditionnellement, les patrons de pêche, dans leur grande majorité, font encore le choix du cadre juridique de l'entreprise individuelle, pourtant plus risqué, car elle aboutit souvent à une confusion entre le patrimoine personnel du patron et celui de la personne morale que constitue l'entreprise de pêche. Le passage au statut de société a été jusqu'à présent freiné par des réticences professionnelles et des biais fiscaux.

Il conviendrait par conséquent d'engager un travail approfondi sur l'adaptation et la rénovation du statut fiscal des entreprises de pêche, en priorité pour favoriser le passage en société, et encourager les investissements à la pêche.

3.2.2 Accompagner la création et la gestion de l'entreprise

a) Favoriser la comptabilité analytique

La comptabilité analytique ou de gestion d'entreprise est utilisée par les entreprises de production ou de fabrication de produits ou encore de transformation de matières premières ou de bien. Elle permet en effet de calculer les coûts de production et leurs prix de revient.

La comptabilité analytique est un outil de pilotage interne à l'entreprise qui lui permet d'évaluer le coût et les recettes de ses activités, d'en étudier de manière détaillée les éléments constitutifs (répartition des flux d'entrée, contributions internes, origine des flux sortants). Ce système permet aussi d'analyser les qualités des schémas organisationnels, d'apprécier les performances économiques des structures et des moyens quels que soient les niveaux de responsabilité. La comptabilité analytique constitue par conséquent un outil d'aide à la décision et l'une des bases au contrôle de gestion et à la gestion prévisionnelle.

Ainsi que l'a souligné l'UMR Amure, Unité Mixte de Recherche Ifremer et université de Bretagne occidentale (CEDEM), dans une de ses publications de 2010 sur les indicateurs économiques dans le secteur des pêches maritimes, les indicateurs de la performance économique à la pêche peuvent s'appuyer indifféremment sur des données d'enquêtes ou des données comptables, même s'il est rare de pouvoir disposer simultanément de ces deux sources d'informations pour un même échantillon de navires.

Selon l'UMR-Amure, les résultats de l'analyse comparative des données comptables et d'enquête, fondés sur des tests statistiques de comparaisons de moyennes et d'homogénéité des échantillons, mettent en évidence les particularités institutionnelles du secteur des pêches maritimes basées sur le système de salaire à la part, les revenus de travail et du capital, le capital fixe et le capital circulant, les biens durables non soumis à l'amortissement.

Par ailleurs, pour certaines entreprises de pêche, le manque d'information détaillée sur certains postes de charges (charges de personnel, matériel de pêche, entretien-réparation) et les soldes intermédiaires de gestion (excédent brut d'exploitation) est en partie lié à l'absence d'un plan comptable spécifique au secteur.

La récente réforme de la profession comptable a en effet imposé une nouvelle organisation dans le secteur des pêches maritimes. Les centres de gestion assurant la comptabilité des entreprises de pêche ont été intégrés à partir de 2007 à des Associations de Gestion et de Comptabilité (AGC). Cette nouvelle organisation répond à une obligation de certification des

comptabilités par un expert, sans toutefois proposer nécessairement un plan d'harmonisation des éléments de charges (charges de personnel, nature des consommations intermédiaires). Il est vrai que la diversité des métiers pratiqués (techniques de pêche employées, espèces ciblées, lieux de pêche, saisonnalité) rend difficile l'application d'un plan unique de reconnaissance des coûts et des revenus.

L'exploitation de données comptables à la pêche doit par conséquent être accompagnée d'explications rappelant les particularités du monde de la pêche dont la reproduction dans les comptabilités est parfois mal adaptée. Ce constat souligne l'intérêt de poursuivre les efforts de collecte des données économiques, à la fois par voie d'enquête et par voie comptable, en particulier pour les flottilles mal appréhendées.

La mise en place d'indicateurs de performance à la pêche devrait permettre à terme de concilier activités économiques et préservation des milieux par un état des ressources halieutiques exploitées par les navires français. Elle devrait également favoriser l'attractivité des territoires en déterminant un indice de concentration géographique des capacités de pêche et assurer le développement économique et qualitatif de la filière halieutique en suivant l'évolution de la rentabilité des entreprises de la filière pêche.

Le secteur des pêches maritimes françaises manque encore trop souvent d'indicateurs de performances, en un temps où l'amélioration de la rentabilité des navires de pêche est indispensable au maintien de la filière avec notamment la recherche d'une réduction de la dépendance au gazole. Il convient par conséquent d'encourager les chefs d'entreprise à la pêche et leurs organisations de gestion à choisir un plan comptable particulier au secteur des pêches maritimes, fondées sur la comptabilité analytique.

Cette démarche a également été fortement conseillée par les organismes bancaires rencontrés lors de la mission parlementaire.

b) Favoriser les couveuses d'entreprises

Une couveuse d'entreprise est un dispositif d'accompagnement à la création d'entreprise s'inscrivant dans le cadre la loi n° 2003-721 du 1^{er} août 2003 modifié, pour l'initiative économique et les articles L 127-1 à L 127-7 du Code de commerce.

Le dispositif de la couveuse d'entreprise offre la possibilité à un entrepreneur de tester son projet en grandeur réelle avant sa création, afin d'en vérifier la viabilité économique. Lors de son entrée en couveuse, le porteur de projet devient un « entrepreneur à l'essai », il apprend à entreprendre dans un cadre juridique de transition.

La couveuse s'adresse potentiellement à tout porteur de projet de création d'entreprise et plus particulièrement aux personnes rencontrant des difficultés économiques et sociales, mais possédant un savoir-faire ou un concept négociable sur le marché économique dans le cadre d'une petite entreprise et ayant un besoin et une demande d'apprentissage du métier d'entrepreneur.

La couveuse est également destinée aux personnes ayant un projet atypique et novateur nécessitant la vérification de sa viabilité économique.

Par ailleurs, « Erasmus pour jeunes entrepreneurs » donne la possibilité à des nouveaux entrepreneurs, qui projettent de créer leur entreprise ou sont déjà en activité depuis moins de 4 ans, de partir pendant un à six mois dans un autre pays de l'Union européenne afin de se

familiariser avec le management d'une PME en travaillant aux côtés d'un entrepreneur expérimenté d'un autre Etat membre

À la différence d'une pépinière d'entreprises, une couveuse s'adresse à des sociétés jeunes ou en création et leur propose un ensemble de services afin de les assister dans leurs démarches.

Une couveuse propose un accompagnement individuel et collectif, met en œuvre des méthodes et des outils pour développer les capacités « entrepreneuriales » et sécuriser le développement du projet d'entreprise. Elle apporte notamment une aide dans la maîtrise des outils de gestion et comptables, facilite la mise en place de la stratégie commerciale et de la communication de la jeune entreprise. Les échanges sociaux, d'expériences et de bonnes pratiques sont encouragés et des sessions collectives sont organisées afin de sortir les jeunes créateurs d'entreprises de leur isolement et les aider à se constituer un réseau de clients et de partenaires.

En couveuse, le porteur de projet peut prospecter, produire et vendre ses produits ou prestations avant la déclaration officielle de son activité. Le test en couveuse permet ainsi de se former au métier de chef d'entreprise. Une couveuse permet également à l'entrepreneur à l'essai de développer son chiffre d'affaires, d'acquérir de l'autonomie, de maîtriser la gestion et de créer un réseau professionnel.

Une couveuse d'entreprises met aussi en œuvre un cadre légal (juridique, social, fiscal) et permet aux porteurs de projet de tester leur activité économique sur une période limitée dans le temps. Le Contrat d'appui au projet d'entreprise (CAPE) contractualise l'entrée de l'entrepreneur à l'essai en couveuse. Il permet de tester son activité en toute légalité tout en conservant ses statuts et ses droits antérieurs. Le CAPE s'adapte aux spécificités et réglementations de certaines filières comme les services à la personne, l'agriculture et l'innovation. En 2010, un Contrat d'apprentissage au projet d'auto-entrepreneuriat (CAPA) a été élaboré puis expérimenté par trois couveuses pour le suivi des auto-entrepreneurs pour ensuite être généralisé à l'ensemble du réseau.

L'Union des couveuses d'entreprises fédère actuellement plus de 50 couveuses présentes sur 140 sites d'accueil sur le territoire métropolitain et dans les départements d'outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion, Mayotte) ainsi qu'en Nouvelle-Calédonie, des acteurs associatifs et coopératifs soutenus par des partenaires territoriaux. Les couveuses travaillent en partenariat avec l'Etat, les régions, les départements et les établissements publics de coopération intercommunale. En chiffres cumulés depuis 2002, c'est environ 15 000 porteurs de projet qui ont bénéficié d'un parcours en couveuse avec près de 10 000 entreprises créées.

Dans le secteur des pêches, la profession a portée en 2007 un projet de couveuse maritime, le début des accompagnements devant être opérationnels au 1er trimestre 2008. Ce projet qui associait huit partenaires dans le cadre du programme européen Equal devait favoriser l'accès aux métiers et à la mobilité professionnelle dans les entreprises de pêche à travers le montage d'une couveuse d'entreprises maritimes.

Le projet voulait aider la mise en œuvre d'un dispositif global d'accompagnement au changement ou à la transmission d'entreprises de pêche dans le cadre d'une évolution de carrière du marin pêcheur. Une enquête préalable au projet avait fait apparaître en effet que 100 % des créateurs d'entreprise à la pêche ont recours à des conseils extérieurs, en dehors de ceux de leur banquier, avant la création de leur entreprise, contre 68 % tous secteurs

confondus. L'objectif était donc de permettre à un futur patron de pêche artisanale de pouvoir expérimenter son projet, avant de créer sa propre entreprise en étant accompagné et formé durant cette période. Cette enquête avait également fait apparaître que près de 60 % des créateurs d'entreprise n'avaient pas eu l'occasion de commander un équipage avant de posséder leur propre navire, 40 % étaient matelots et 18 % étaient mécaniciens.

La couveuse maritime devait ainsi permettre de tester l'activité en conditions réelles en sécurisant ainsi le projet de création d'entreprise. Le CAPE devait formaliser le cadre juridique, social et fiscal. Il permettait au créateur d'entreprise de tester son projet sur une période limitée sans s'immatriculer. La couveuse maritime devait favoriser l'émergence de projets par l'information et l'accompagnement individuel ou collectif par la définition d'un parcours, la formation théorique puis par une période test, et l'appui à la jeune entreprise par une mise en réseau et des conseils spécifiques au chef d'entreprise.

La plus-value de la couveuse maritime consistait à réaliser un test patron/navire en situation réelle qui reposait sur plusieurs éléments : un cadre légal et sécurisé, le CAPE (maximum 36 mois), la formation du patron de pêche à l'essai (160 heures), la mise à disposition d'un outil de pêche performant, la mise en réseau des bénéficiaires et d'échanges d'expérience ainsi que la réversibilité de la démarche d'installation.

La couveuse maritime avait aussi pour missions d'établir le contrat d'assurance qui couvre l'ensemble de l'action, d'appliquer la charte d'accompagnement Equal 1, d'organiser les conditions d'accès aux moyens de production, de mettre en place des mécanismes de couverture des risques d'exploitation.

Le projet de couveuse maritime pour la pêche ne s'est toutefois pas concrétisé. Il s'est en effet heurté à des obstacles juridiques liés notamment au régime particulier de sécurité sociale des marins, la réglementation de l'ENIM ne prévoyant pas, a priori, le dispositif de la couveuse d'entreprises.

Il conviendrait par conséquent d'expertiser les raisons précises de l'achoppement de la couveuse adapté au secteur des pêches maritimes et si nécessaire, de faire évoluer la réglementation pour aider à la concrétisation de tels projets. L'exemple des couveuses créées dans le secteur agricole pourrait servir d'exemple au secteur des pêches maritimes.

3.2.3 Faciliter la transmission des entreprises

a) La transmission des entreprises participe au maintien du tissu économique

En France, beaucoup d'entreprises changent de mains chaque année. Les motifs de cession d'une entreprise demeurent très divers : cession d'une entreprise pour cause de retraite, de reconversion professionnelle, dans le but de réaliser une plus-value, de fusion-acquisition, de recherches d'alliances et de partenariat, etc.

Les propriétaires d'une entreprise individuelle (commerciale, artisanale, agricole, de pêche) ou de parts d'une société familiale (SARL par exemple) ont des préoccupations communes. Ils doivent en assurer la conservation et si possible son développement. Ensuite, le moment venu, il leur faudra aussi réussir la transmission de l'entreprise pour en garantir la pérennité et récupérer leur investissement.

Dans tous les secteurs d'activité, la création et la vie des entreprises, quelle que soit leur taille, posent à leurs propriétaires des questions identiques. Comment obtenir le meilleur résultat avec les moyens dont je dispose ? Comment bénéficier d'un financement performant avec les risques les plus faibles ? Quelles garanties donner à la banque ou aux fournisseurs ? Faut-il se porter caution de l'entreprise ? Faut-il être en entreprise individuelle ou en société ? Combien coûte la constitution d'une société et laquelle choisir ? Que prévoir pour la retraite comment transmettre l'entreprise et à qui ?

De nombreux aspects sont essentiels et doivent être soigneusement étudiés avant toute décision. En particulier les choix juridiques de départ, mais aussi ceux effectués tout au long de la vie de l'entreprise : achat, vente, emprunt, transformation, fusion, apport cession. Il faut toujours étudier simultanément les aspects financiers et techniques, mais aussi, et surtout les aspects familiaux, juridiques et fiscaux, souvent très liés dans notre législation. La situation du propriétaire d'entreprise doit être envisagée en même temps que celle de l'entreprise. Avant toute décision, la situation personnelle, familiale et patrimoniale de l'entrepreneur et de ses éventuels associés doit être examinée.

Dans le secteur des pêches maritimes, sous les effets de la PCP et notamment des plans de sortie de flotte successifs depuis 1991, la réduction importante du nombre de navires a conduit à la disparition définitive d'entreprises, pénalisant de ce fait toute une génération. Or, la transmission des entreprises de pêche et l'installation des jeunes sont des enjeux cruciaux, en tant que composantes majeures de l'activité économique du littoral. Le maintien de ces entreprises est vital, c'est un enjeu non seulement social et économique pour les territoires, mais également un enjeu d'aménagement du territoire.

Le choix majoritaire des chefs d'entreprise à la pêche, de se constituer en entreprise individuelle n'est cependant pas un facteur facilitant la transmission des entreprises. Les diverses autorisations de pêche attachées aux navires (licences, PPS, etc.) et leur gestion ainsi que l'adhésion des navires à des OP parfois différentes, sans oublier les nécessaires vérifications préalables exercées par l'administration maritime (dettes auprès de l'ENIM et de la Caisse d'allocations familiales) compliquent encore davantage les choses et sont souvent un frein aux mutations de propriété dans des délais raisonnables.

Compte tenu des enjeux en cause, il serait par conséquent souhaitable qu'un suivi de la transmission des entreprises de pêche soit organisé au niveau national. Ce suivi existe actuellement au niveau local dans le cadre de la procédure administrative liée aux mutations de propriété, via le visa délivré par les Délégations à la mer et au littoral et par la DPMA pour les plus gros navires. Il n'existe cependant aucun suivi administratif et statistique centralisé au niveau national permettant de bien appréhender les navires concernés par les transactions de propriété ainsi que les circonstances de leur transmission.

b) Le parrainage permet d'optimiser la transmission des entreprises

Dans les dix ans à venir, un tiers des entreprises françaises devront être transmises. Transmettre son entreprise peut cependant se révéler compliqué et la réussite n'est pas toujours certaine, elle peut également parfois mettre du temps à se dessiner. Cette situation peut être très mal vécue par le cédant, qui parfois transmet une entreprise qu'il a entièrement construite de ses mains, comme cela est souvent le cas à la pêche.

Une des solutions pour optimiser les chances de réussir la transmission d'entreprise consiste à mettre en place un dispositif de parrainage. Ce dispositif est une forme de tutorat avec pour but d'améliorer les connaissances du cédant et du repreneur au niveau comptable et fiscal. L'objectif est en effet d'augmenter les connaissances du cédant et du repreneur notamment en matière de fiscalité et de financement. Ces deux points sont parfois problématiques dans une reprise, et peuvent donc mettre à mal l'aboutissement de la transmission.

Le parrainage accompagne ainsi les deux parties dans leurs évaluations afin de leur permettre de conclure correctement la transmission de l'entreprise. Il permet aussi de bénéficier du savoir-faire et du professionnalisme d'un chef d'entreprise, pendant la première année de la vie de la nouvelle entreprise. Le parrain épaulé, aide face aux difficultés rencontrées, apporte ses conseils éclairés, soutien sur le plan psychologique et ouvre son carnet d'adresses.

L'accompagnement sous forme de « coaching » permet ainsi aux acteurs de la transmission d'en savoir un peu plus sur les leviers de la cession et de la reprise qui leur permettront d'assurer une transmission en douceur pour les deux parties et de tirer profit de l'opération. La loi n° 2005-882 du 2 août 2005 modifiée, en faveur des petites et moyennes entreprises, dite loi Dutreil, prévoit d'ailleurs que le cédant peut rester au sein de l'entreprise durant 12 mois, afin de tutorer lui-même son repreneur. Cet accompagnement peut se faire de manière bénévole ou non.

Les deux parties peuvent aussi se faire accompagner par l'association nationale « Cédants et Repreneurs d'Affaires » (CRA) qui œuvre pour favoriser les transmissions d'entreprise. 93 % des transmissions qui ont été accompagnées par le CRA sont un succès. Un tiers des entreprises françaises devant être transmises dans les dix prochaines années, on peut penser que les adhésions au CRA vont aller croissantes.

Ce dispositif du parrainage est cependant méconnu du secteur des pêches maritimes, qui d'une manière générale est mal armé pour intégrer ce genre d'outil. Ceci est d'autant plus regrettable que le parcours d'installation à la pêche, du fait de l'existence de la PCP, est particulièrement complexe. Un accompagnement est en effet indispensable pour faciliter les nombreuses démarches qui sont souvent à conduire simultanément par le futur chef d'entreprise : choix du navire, demande de quotas de pêche, demande d'autorisations de pêche (licences, PPS), démarches auprès des organismes bancaires, etc.

Ce type d'accompagnement existe depuis de nombreuses années dans le secteur agricole et il est de fait accessible, sous certaines conditions, aux conchyliculteurs et aquaculteurs. Il conviendrait par conséquent de créer les conditions favorables à l'appropriation de ce genre de dispositif par les chefs d'entreprise à la pêche.

c) Les aménagements fiscaux facilitent la transmission des entreprises

Afin de favoriser la création, la reprise et la transmission d'entreprise, plusieurs mesures visent à sauvegarder les entreprises et à encourager l'entrepreneuriat. Ces aides et avantages fiscaux ont permis à la France d'atteindre depuis plusieurs années, un nombre record de créations et de reprises d'entreprises, notamment grâce à la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des PME qui a dynamisé l'investissement, la création et la reprise d'entreprise, ainsi que la loi TEPA.

Par la « loi Dutreil » du 2 août 2005, l'Etat a notamment voulu faciliter la transmission des entreprises françaises par une série d'exonérations fiscales.

Cette loi prévoit en particulier que si les futurs acquéreurs contractent un prêt pour racheter l'entreprise visée, ils pourront récupérer 25 % du montant total des intérêts bancaires sous forme d'une réduction d'impôt sur le revenu. Par ailleurs, dans le cas d'une donation à titre gratuit, l'acquéreur (un membre de la famille, un salarié, etc.) sera entièrement exonéré du paiement des droits de mutation, si le chiffre d'affaires est inférieur à 300 000 euros, et à condition qu'il conserve l'entreprise pendant au moins cinq ans. Il s'agit d'un avantage non négligeable quand on sait que cette obligation fiscale était fixée auparavant à 60 % de la valeur de l'entreprise.

La transmission familiale d'une entreprise plus importante (chiffre d'affaires supérieur à 300 000 euros) peut également prendre la forme d'une donation. Les droits de succession doivent néanmoins être acquittés, mais se trouvent réduits de 50 % si le donateur a moins de 65 ans, et 30 % s'il est plus âgé. Le paiement de ces droits peut être différé pendant 5 ans et fractionné sur 10 ans par la suite.

Du côté du cédant, l'article 41 de la « loi Dutreil » prévoit notamment la non-imposition des plus-values réalisées sur le prix de cession. Ceci, sous réserve que le chiffre d'affaires soit inférieur à 250 000 euros, 90 000 euros pour un prestataire de services. Le cédant sera alors incité à chercher un repreneur, voire à laisser son entreprise à un prix plus bas.

Une étude commanditée en 2007 par le Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a toutefois montré que moins de 10 % des entreprises françaises de plus de six salariés sont transmises dans le cadre d'une continuité familiale, contre 55 % en Allemagne, 58 % aux Pays-Bas et 72 % en Italie. Afin de remédier à cette situation, le Secrétaire d'Etat chargé du Commerce, de l'Artisanat et des Petites et Moyennes entreprises a également commandité, une mission sur le capitalisme familial. Remis en fin d'année 2010, ce rapport identifie les principales causes de blocage, parmi lesquelles, une fiscalité encore trop lourde et confuse ainsi que l'insuffisance d'outils de financement.

Le rapport préconise tout d'abord la création d'un guichet unique réservé aux entreprises familiales indépendantes qui permettrait de les recenser et de mieux les connaître. Il recommande également de mettre en place un Conseil permanent pour la transmission des entreprises familiales, chargé de coordonner des actions au niveau national et de définir une stratégie globale couvrant tous les aspects de l'opération.

Afin de lever certains blocages juridiques et fiscaux inhérents à la transmission familiale, le rapport suggère ensuite de diminuer et de retarder les paiements des droits de mutation en cas de transmission continuité, au sein de la famille, en considérant l'entreprise comme un élément de propriété particulier qui ne serait pas assimilé aux autres actifs du domaine privé. Le rapport estime par ailleurs qu'il faut aller plus loin en matière d'ISF en exonérant au titre de l'outil de travail les actions de contrôle d'une entreprise familiale et les comptes courants des actionnaires de contrôle. Toujours sur le plan fiscal, le rapport suggère de rendre compatible le bouclier fiscal et l'investissement dans les PME, au titre de la loi TEPA et d'amplifier ce dispositif en favorisant les investissements directs.

Enfin, le rapport propose de renforcer les moyens financiers du département transmission d'Oséo et d'offrir aux PME familiales une panoplie de produits assimilés à du capital investi à long terme, en imaginant des supports juridiques ne déséquilibrant pas la structure familiale de l'actionnariat tel par exemple que les actions sans droit de vote. Le rapport propose aussi de créer une holding nationale destinée à favoriser la transmission des entreprises familiales présentant un intérêt stratégique pour la France. Cette holding pourrait être financée par le

Fonds stratégique d'investissement (FSI), mais aussi par des fonds privés par l'intermédiaire d'investisseurs de la loi TEPA.

Le rapport souligne enfin que toutes ces mesures ne seront pas efficaces sans un accompagnement des chefs d'entreprise. Il indique en effet que « *si les dirigeants sont pour la plupart conscients que préparer la transmission est primordial, dans les faits, peu d'entre eux l'organisent correctement et 50 % des entreprises familiales françaises n'ont même aucun plan de continuité* ». Il propose ainsi de former les chefs d'entreprise, mais aussi les jeunes générations susceptibles de reprendre ces entreprises ainsi que les conseils de l'entreprise (notaires, experts-comptables, commissaires aux comptes, conseillers juridiques, banquiers) sur ces questions de transmission et leur spécificité dans un contexte familial.

4 Adapter les infrastructures portuaires au navire de pêche du futur et stimuler la filière navale

Les ports de pêche assurent habituellement, d'une part des services aux navires et à leurs équipages (avitaillement, maintenance et autres prestations logistiques) et d'autre part, le traitement des produits de la mer (débarquement, conservation temporaire, conditionnement, première transformation, expéditions, etc.).

Les ports de pêche doivent désormais accompagner des évolutions majeures : le non-renouvellement de la flotte de pêche et par voie de conséquence la diminution significative du nombre de navires, la diminution des volumes de captures débarquées en raison des limitations importantes liées aux capacités des ressources marines et à leur accès, le coût exponentiel de l'exploitation des navires du fait de l'éloignement des pêcheries hauturières, l'amélioration des supports logistiques et de communication de l'information, l'activité croissante de la grande distribution et des GMS, les modifications des modes de consommation, etc. Désormais, les ports doivent également se préparer à la venue de navires du futur, tant en ce qui concerne leurs conditions d'accueil, leur construction/réparation que de leur traitement en fin de vie.

4.1 Adapter les infrastructures portuaires au navire de pêche du futur

La modernisation des infrastructures portuaires conduit à faire évoluer la conception des ports de pêche et elle ne peut se concevoir aujourd'hui sans une réflexion globale sur l'évolution des « ports du futur », en interaction avec le « navire du futur ».

4.1.1 Tenir compte des spécificités de ces nouveaux navires

Les ports de pêche devront tenir compte de l'évolution à venir du navire de pêche, tant en ce qui concerne ses caractéristiques techniques que de ses activités traditionnelles de pêche avec également une ouverture sur de nouvelles activités.

Le « navire de pêche du futur » devrait en effet connaître une augmentation significative de ses dimensions pour améliorer et optimiser les espaces à bord nécessaires aux conditions de travail et de vie, au confort, à la sécurité et faciliter les nombreuses activités du bord, actuelles et à venir (pêche et déploiement d'arts de pêche sélectifs, amélioration de la qualité des produits, traitement des déchets et des rejets liés à la pêche, traitement des co-produits et des sous-produits de la pêche, ramassage des macro-déchets, accueil d'observateurs et de missions scientifiques, transport de passagers au titre de la pêche-tourisme).

Les ports devront dans ces conditions prendre en considération la nécessité d'une gestion des déchets plus importante en volume et plus diversifiée, du fait d'une part de la multiplication des activités et d'autre part, de l'obligation de ramener à terre tous les rejets. Il appartiendra alors aux Conseils généraux, gestionnaires des ports de pêche, de modifier en conséquence leur plan de gestion des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires

applicable aux ports de pêche, et mettre en place les modes de collecte et de traitement adaptés de ces déchets.

Ces navires de pêche du futur ayant des besoins en avitaillement et en prestations particuliers par rapport aux autres navires de pêche, de commerce ou de plaisance, il conviendra de leur affecter dans les ports des espaces réservés dûment équipés pour réceptionner les rejets, les co-produits et les sous-produits de la pêche ou encore les déchets des navires, tout en prenant en considération que les ports devront être à terme les plus économes possible en foncier et les moins pénalisants pour l'environnement.

Les changements de modes de propulsion des navires de pêche auront également leur importance en terme d'équipements et de logistique des ports de pêche et conduiront à s'interroger sur leur compatibilité avec certaines activités portuaires. Aujourd'hui, par exemple, la propulsion à gaz est une technologie a priori bien maîtrisée, mais les obstacles à son installation à bord des navires de pêche résident dans le fait d'une part, qu'ils ne sont pas suffisamment dimensionnés pour recevoir cette énergie à bord, ce qui renvoie à la problématique de la jauge et d'autre part, que les ports de pêche ne sont pas encore équipés en installations de stockage idoines.

Ces difficultés semblent à ce stade encore plus compliquées s'agissant de l'hydrogène. La faisabilité technico-économique d'un navire de pêche électrique à hydrogène et pile à combustible n'est pas encore démontrée, mais un projet de ce genre est actuellement porté par la Mission Hydrogène des Pays de la Loire (chalutier SHyPER). Comme tout vecteur énergétique, l'hydrogène stocké comporte des risques et pour des raisons historiques, il fait encore peur.

Si l'intérêt de cette énergie devait être démontré pour les navires de pêche, il serait également pertinent de désigner simultanément un ou deux « port de pêche démonstrateur » par façade maritime afin de tester la gestion des flux entre la terre et le bord.

Le navire de pêche du futur étant conçu pour pêcher et commercialiser des produits de qualité à forte valeur ajoutée, les infrastructures portuaires devront attacher une attention toute particulière au maintien de la fraîcheur des produits qui se traduit, d'une part en besoins spécifiques en matière d'équipements à terre et de respect des normes sanitaires, et d'autre part en terme de contraintes de temps et de continuité dans la gestion des flux.

4.1.2 Garantir la valorisation des produits de la pêche

Les besoins particuliers des navires de pêche en avitaillement et en prestations justifient encore dans les ports, le maintien d'infrastructures, d'espaces et d'équipements dédiés à la pêche. Mais pour que ces ports de pêche restent compétitifs, ceux-ci doivent être entretenus et modernisés. La modernisation des infrastructures portuaires mobilise ainsi des financements souvent très importants pour maintenir la performance économique et l'attractivité des ports de pêche.

Dans ce contexte, l'Etat a demandé en 2009 l'élaboration d'un plan régional de développement des ports de pêche dans chacune des régions du littoral, afin de pouvoir bénéficier du Fonds Européen de la Pêche (FEP) sur la mesure « Ports de pêche et sites de débarquement ».

Le FEP prévoit en effet de financer les investissements concernant en particulier l'amélioration des conditions de débarquement, de transformation et de stockage dans les ports, et de vente à la criée des produits de la pêche. L'intervention du FEP doit notamment avoir pour objectif d'améliorer les conditions de débarquement et de manipulation des produits de la pêche, en particulier ceux qui contribuent à la sécurité et l'hygiène ainsi qu'à la qualité, la traçabilité et la valorisation de produits, surtout en frais. Une attention toute particulière doit par ailleurs être apportée par les Etats membres à la préservation des conditions sanitaires et à la garantie de sécurité de tous les ports existants, conformément au « Paquet hygiène », ensemble du dispositif réglementaire concernant les règles d'hygiène applicables aux denrées alimentaires d'origine animale adopté en 2004. Il est également demandé aux Etats de prendre en compte l'application de grands principes comme la méthode HACCP (« Hazard Analysis Critical Control Point »), le respect de la chaîne du froid et l'établissement de la traçabilité. Le FEP prévoit aussi de financer les investissements et les procédures permettant un meilleur traitement des rejets et une valorisation des déchets.

La qualité et la valorisation des produits doivent ainsi être améliorés par la couverture des quais, l'installation et la modernisation de matériel de déchargement, de pesée, de manutention, de tri et d'identification des produits ou de nettoyage des locaux ou des contenants à usage multiple, notamment les halles à marées, par l'implantation de modules de stockage sous froid, tels la création de locaux et d'équipements permettant d'éviter la rupture de la chaîne du froid au niveau de l'interface navire-terre et dans le circuit portuaire interne. Les investissements prévus ont pour objectif la performance économique des ports de pêche, leur adaptation environnementale et sanitaire ainsi que l'amélioration des conditions de vie et de travail sur la place portuaire. L'enjeu clef consiste à recentrer les transactions vers les criées, éventuellement par la mise en place de services plus poussés susceptibles de servir de manière plus claire les intérêts des producteurs (accueil, prestations de service, sécurité sanitaire, aide au coût de l'acheminement des captures, etc.).

Compte tenu du cadre fixé par le FEP, la « priorisation » des investissements portuaires figurant dans les plans élaborés porte notamment sur les conditions de débarquement des produits en vue d'améliorer la sécurité, l'hygiène, la qualité et la traçabilité. Un bon débarquement des produits, une prise en charge satisfaisante sous ses aspects logistiques au niveau de la chaîne du froid et de la manipulation, suivis d'une première mise en marché satisfaisante, est en effet déterminant pour l'efficacité économique de l'ensemble de la filière.

La stratégie d'intervention sur les ports de pêche consiste notamment à améliorer la valorisation des produits débarqués. Dans certains ports, l'autorité gestionnaire du port doit tout d'abord améliorer la mise en vente des produits débarqués par une bonne transparence du marché, notamment en améliorant la circulation de l'information ainsi que les techniques de commercialisation. Pour cela, il est important d'assurer une traçabilité à la source par la pesée des produits et la transmission de l'information, en particulier pour les sites de débarquement dépourvus d'une halle à marée.

Dans d'autres ports, l'autorité gestionnaire du port de pêche doit également s'organiser pour garantir des volumes ainsi que la diversité des apports. Elle recherche ainsi, des produits complémentaires pour la place portuaire, mais elle organise également et développe des activités de rapatriement de débarquements de bases avancées, ou encore conduit des activités de collecte et de ramassage de produits sur les sites portuaires dépourvus d'une halle à marée. La concentration permet en effet, en matière de mise en marché, de renforcer le niveau d'utilisation des structures collectives, la halle à marée, par les flux de produits. Cette concentration joue ainsi sur la structuration et l'organisation des marchés par la

concentration physique de l'offre. Elle facilite la rencontre de l'information du marché et contribue à la structuration des démarches collectives. Elle facilite également le contrôle par les services techniques de l'Etat.

D'autres gestionnaires portuaires facilitent aussi l'innovation dans la filière par la conception de projets collectifs novateurs sous la halle à marée, notamment l'amélioration technologique au niveau du tri des produits, ou le développement de nouvelles missions comme par exemple la valorisation des co-produits et des sous-produits de la pêche, ou encore « l'aspect vitrine » de la filière des ports de pêche en promouvant un territoire à travers ses métiers et ses savoir-faire ou encore ses produits de la filière.

4.2 Stimuler la filière navale

L'industrie de la construction et de la réparation navales françaises emploie environ 40 000 personnes en France, il s'agit de travailleurs français à 90 %, et se situe au 6^{ème} rang mondial et au 2^{ème} rang européen du marché global civil et militaire.

Le succès de la France dans ce domaine est dû à la qualité d'adaptation des ressources humaines, aux capacités d'innovation, domaine dans lequel l'industrie navale française est à la pointe, et à l'efficacité commerciale. Au contraire des chantiers asiatiques, les chantiers français se sont spécialisés dans la construction des unités à forte valeur ajoutée : paquebots, frégates et bâtiments de projection des forces, méthaniers, sous-marins, et leur savoir-faire peut aussi s'appliquer aux domaines de l'offshore. Les sous-traitants sont implantés majoritairement sur le littoral, mais également partout en France. Les chantiers navals français exportent 80 % de leur production dans le secteur civil et 30 % dans le militaire.

S'agissant plus particulièrement des chantiers spécialisés dans la construction et la réparation des navires de pêche, un certain nombre d'entre eux a disparu dans le contexte de la crise de la pêche de 1993.

Ceux qui ont survécu ont subi, au fil des années, les effets dévastateurs de la Politique Commune de la Pêche qui, en ne permettant pas le renouvellement régulier de la flotte, les a privés de commandes et donc de travail, alors qu'ils avaient directement bénéficié des retombées économiques des subventions obtenues par la pêche pendant de nombreuses années.

Le marché français de la construction et de la réparation de navires de pêche étant devenu trop étroit, les chantiers ont été dans l'obligation de reconverter leur activité vers d'autres secteurs maritimes tels que le transport maritime, la navigation de plaisance ou la défense nationale. Cette diversification de la clientèle a conduit quelques uns à investir et se développer à l'étranger pour répondre à des besoins exprimés par leurs clients y compris français. D'autres chantiers qui s'étaient spécialisés dans la construction se sont également positionnés sur la réparation navale pour élargir leur offre de prestations et de services.

Les navires de pêche français ont toujours bénéficié des dernières technologies, mais, contrairement aux avions, les séries de navires que l'on construit sont très courtes et les technologies peu duplicables, ce qui ne facilite pas les économies d'échelle. Le marché des moteurs marins est par exemple trop réduit pour que les industriels de la motorisation « à terre » décident d'investir sérieusement dans la recherche et le développement pour rendre

leurs moteurs marins plus économes en carburant, car leur retour sur investissement ne sera pas proportionnel aux efforts financiers consentis.

Au-delà de la recherche et développement fondamentale sur des technologies, des matériaux ou des applications, la question est de savoir quels chefs d'entreprise à la pêche va pouvoir commander les navires. Ainsi que le faisait remarquer un responsable de chantier naval lors des 6èmes Assises de l'Economie de la Mer organisées à Toulon en décembre 2010 « Il est bien d'imaginer des solutions intellectuelles pour un bateau, mais, s'il n'y a pas d'armateur pour l'acheter, on ne sera pas plus avancé. Il faut que le navire puisse être économiquement accessible à l'armateur, puis que techniquement, il puisse l'opérer à un coût acceptable », « le navire du futur, c'est le navire qui se vend ».

C'est aussi parce que la clientèle des chantiers diminue progressivement sous les effets de la PCP que, le marché se contractant, le prix des navires de pêche neufs construits en France est élevé et que ce prix ne cesse d'augmenter (2,3 millions d'euros pour un chalutier de 24,90 mètres en 2005 et 3 millions d'euros pour un navire identique en 2010). Dans ces conditions, certains chefs d'entreprise n'hésitent plus à acquérir désormais leur navire à l'étranger (Chine, Turquie, Islande, etc.), avec d'ailleurs plus ou moins de déconvenues, les navires livrés n'étant pas toujours d'une qualité irréprochable.

La Politique Commune de la Pêche a, dans ce contexte, des effets directs sur l'emploi dans les chantiers de construction et de réparation navales. Ceux qui ne sont pas en capacité d'aller chercher de nouveaux marchés ou de diversifier leurs prestations et leurs clients, sont obligés de licencier du personnel. Les licenciements ou même les changements de clientèle entraînent des pertes de savoir-faire générationnelles dans l'art de concevoir, construire, réparer ou entretenir des navires de pêche tant au niveau des chantiers que de leurs sous-traitants. Cette disparition des savoir-faire, c'est aussi la mort de certains métiers, et une menace pour la pérennité de notre patrimoine culturel.

Le programme de recherche et d'innovation financé par le Grand Emprunt devrait mettre un terme à tout ce gâchis en conduisant à un renforcement de la compétitivité de la filière navale française liée à une meilleure productivité, à une innovation organisationnelle et à la mise en œuvre de technologies de production innovantes et plus respectueuses de l'environnement. Les pôles de compétitivité, en particulier, les pôles Mer Bretagne, Mer Méditerranée et EMC2, plus particulièrement impliqués à ce jour dans la filière navale, joueront un rôle important dans la mise en place des projets coopératifs concernés par ce programme de recherche, mais également dans les actions conduites en terme de compétitivité de la filière de la construction navale.

La construction navale à la pêche en sera ainsi renforcée.

4.3 Prendre en compte les navires en fin de vie

La problématique du démantèlement des navires de pêche n'a été, ces dernières années, que peu évoquée dans les différents travaux de réflexion sur le sujet de la déconstruction des navires. L'attention des pouvoirs publics et des médias s'est surtout focalisée sur le sort des navires de commerce et les bâtiments militaires (l'affaire du porte-avions Clémenceau), alors que les activités de démantèlement de navires développées actuellement sur le territoire national concernent principalement, pour ne pas dire exclusivement, le secteur de la pêche.

Ces opérations sont en effet liées à la cessation d'activité des vieux navires de pêche et aux nombreux plans de sortie de flotte (PSF) qui se sont succédés afin d'ajuster les capacités de capture de cette flotte de pêche à la ressource halieutique.

Les opérations de démolition de navires mises en œuvre dans le cadre des PSF ont été subventionnées par l'Etat et l'Union européenne au titre de l'Instrument Financier d'Orientation de la Pêche (IFOP) puis du Fonds Européen pour la Pêche (FEP). Ces aides pourraient ne pas être reconduites à l'avenir, dans le cadre de la future Politique Commune de la Pêche.

Compte tenu du nombre de navires de pêche encore en activité, de la segmentation de la flotte et de sa répartition par tranches d'âge, le gisement potentiel de navires à démanteler dans les prochaines années est encore relativement important. En effet, comme nous l'avons déjà énoncé dans le présent rapport, la flotte de pêche a une moyenne d'âge de 25 ans. En 2010, 10 % de la flotte de pêche était composée de navires de plus de 40 ans et près de 70 % de navires avait plus de 20 ans.

La Convention de Hong Kong pour un recyclage des navires sûr et respectueux de l'environnement, adoptée le 11 mai 2009 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), est le premier outil international dédié au recyclage. Cette convention met également en place une véritable protection de l'environnement et des travailleurs. Jusqu'à cette date, par défaut, c'est à la Convention de Bâle que l'on se référait. Cette dernière, régissant en réalité la circulation et le transfert des déchets entre Etats, s'avérait incomplète et inadaptée. Cependant, les navires de pêche n'entrent pas dans le champ de compétence de la convention internationale de Hong Kong.

Le démantèlement des navires de pêche va donc dépendre, à l'avenir, de la responsabilité sociale et environnementale de chaque acteur (Etat, armateur et chantier de démolition) pour mettre en œuvre des normes similaires et éviter des démolitions dans n'importe quelles conditions.

Même si cette situation tend aujourd'hui à évoluer positivement, il s'avère par ailleurs que ces dernières années, les déconstructions des navires de pêche n'ont pas toujours été réalisées dans des conditions satisfaisantes pour la protection de l'environnement. En raison notamment d'une insuffisance de sites agréés au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (IPCE), elles ont parfois été réalisées sur de nombreux sites non autorisés par les Préfets de département, ou autorisés, mais seulement de manière temporaire, en général de 6 mois. Ces déconstructions « sauvages » s'expliquent également par le coût financier, d'une part de l'acheminement du navire jusqu'au site de démolition accessible et réglementé, et d'autre part des différentes phases des opérations de démantèlement, ces frais venant ainsi grever le montant des indemnités à percevoir au titre des PSF. Les délais contraints imposés par la réglementation communautaire pour le versement de ces indemnités ont également encouragé la multitude de ces sites illégaux.

Il faut rappeler également, à cet égard, que le coût du déchirage du navire de pêche est à la charge de son propriétaire et que ce dernier, afin d'obtenir l'aide publique à laquelle il a le droit dans le cadre du plan de sortie de flotte, doit fournir une attestation de démantèlement de son navire ou d'innavigabilité.

Le Député Pierre CARDO a souligné, dans son rapport de juin 2010 sur le démantèlement des navires, que la flotte de pêche française étant bien répartie sur le littoral et compte tenu des catégories de navigation des navires, on peut considérer que tous les ports français sont

atteignables par la mer. Dans ces conditions, la nécessité de capter ces navires ne semble pas un facteur limitant pour la localisation d'un site industriel de démantèlement de navires de grande taille.

Dans ce contexte, il serait par conséquent pertinent d'étudier la création dans un grand port de pêche, sur chacune des façades maritimes, d'un ou deux centres spécialisés dans le démantèlement des navires de pêche et qui pourraient également traiter les navires de plaisance. Cette filière commune de démolition entre ces deux marines serait en effet facilitée par le fait que les navires de pêche et ceux de la plaisance cohabitent souvent dans les mêmes ports et que certains matériaux composites sont communs à la construction de ces navires, rendant ainsi plus aisé leur recyclage.

La nature des matériaux de construction et les faibles dimensions de ces navires de pêche et de plaisance pourraient ainsi permettre l'installation sur ces sites, d'une filière de traitement « navires composites » et d'une filière « navires métalliques ». Ces centres spécialisés pourraient également prendre en charge les navires non couverts par les PSF, notamment les navires de pêche de moins de 10 mètres, souvent construits en matériaux peu valorisables (bois, composites...) et qui n'intéressent pas les sites industriels de grande taille. Le traitement et la valorisation optimale des matériaux et des déchets issus de la déconstruction de ces navires pourraient s'avérer intéressante pour les gestionnaires portuaires en terme de diversification de leur offre de services.

Les bureaux d'études et les chantiers de construction navale doivent dès à présent s'attacher, dès la conception de leurs projets de navire, à les construire plus propres et plus économes en énergie afin d'en faciliter ensuite la maintenance et leur traitement en fin de vie.

5 Coordonner, stimuler et financer la recherche et l'innovation sur le navire de pêche du futur

5.1 Coordonner les différents projets et initiatives au niveau national en renforçant le rôle du CORICAN

Dans le cadre du Plan pour une Pêche Durable et Responsable (PPDR), lancé en 2008, le Ministère chargé de la pêche (Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture) a activement contribué à dégager des solutions pour réduire la dépendance des entreprises de pêche au carburant.

Dans un premier temps, une méthodologie pour la réalisation de diagnostics énergétiques a été réalisée et appliquée aux navires candidats au plan de sauvetage et de restructuration (PSR). Des solutions immédiates ont pu être étudiées et recommandées ainsi que des actions plus importantes nécessitant des investissements significatifs qui ont fait l'objet d'un soutien à 60 % par le Ministère chargé de la pêche.

Par ailleurs, deux appels à projets ont été lancés par ce Ministère afin de sélectionner des projets de recherche et de développement visant à proposer des solutions techniques pour réduire la consommation de carburant des navires. Ils ont abouti au soutien de 14 projets pilotes financés à 80 % par le Ministère chargé de la pêche et à 20 % par le Fonds européen pour la pêche (FEP). Les premiers résultats de ces projets, que nous développerons plus loin dans le présent rapport, sont particulièrement intéressants et devraient permettre aux pêcheurs professionnels d'accéder à des équipements et solutions de conception optimisant la consommation de carburant des navires.

Par ailleurs, afin de maintenir la compétitivité et l'avance technologique de la filière navale en France, le gouvernement a fait de la recherche et de l'innovation une priorité de sa politique maritime. C'est une des idées fortes du Grenelle de la Mer, reprise par le Livre bleu sur la stratégie nationale pour la mer et les océans de décembre 2009.

Engagement du Grenelle de la Mer, la mise en place d'un Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation pour la Construction et les Activités Navales (CORICAN), annoncée à l'issue du Comité interministériel de la Mer du 8 décembre 2010, est intervenue le 17 mai 2011.

Le CORICAN est notamment calqué sur le Conseil d'Orientation et de Recherche de l'Aviation Civile (CORIAC) qui existe depuis de nombreuses années. Dans le cadre de la « gouvernance à cinq » initiée au moment du Grenelle de la Mer, le CORICAN rassemble des représentants de l'Etat, des régions, des industries, des syndicats et des ONG.

Ce conseil a pour mission d'élaborer, au profit des cinq types de marine (militaire, marchande, pêche, scientifique et plaisance), une stratégie française de recherche, de développement technologique et d'innovation dans la filière navale, notamment par la définition d'un programme de recherche intitulé « Navire du Futur ».

Le CORICAN doit en effet contribuer, notamment en termes de Recherche et Développement et d'innovations, à la définition du « Navire du Futur », en identifiant les obstacles

technologiques, réglementaires, sociaux et économiques à son émergence et les moyens à mettre en œuvre pour les lever. Il devra sélectionner d'ici la fin de l'année 2011, les projets éligibles dans chacun des secteurs concernés, notamment celui de la pêche maritime. Il a mis en place cinq groupes de travail qui étudieront le choix des technologies futures, l'organisation des compétences, la mobilisation des acteurs et le financement des moyens d'essais, l'interaction entre l'innovation et la réglementation, ainsi que le parangonnage et, à terme l'évaluation des orientations prises.

La création du CORICAN, dont les travaux seront également étroitement associés à ceux que mène le Comité stratégique de la filière navale et conduits en liaison avec le Comité interministériel de la mer et le Conseil national de la recherche marine et littorale, mais aussi avec les actions de recherche européenne telles que le Programme-Cadre de Recherche et Développement (PCRD), ERA-net et Martec, s'inscrit à la fois dans un contexte de réflexion globale sur l'ambition maritime française et dans le cadre des engagements du Grenelle de la Mer.

La stratégie que le CORICAN mettra en œuvre devra en effet concilier recherche d'une compétitivité accrue et respect de l'environnement, l'objectif fixé étant de réduire l'impact environnemental des navires (réduction de 50 % de la consommation d'énergie fossile), tout en améliorant la productivité, la sécurité et les conditions de travail à bord.

En regroupant pour la première fois les acteurs de la filière dans une structure commune, en partenariat avec les services de l'Etat, le CORICAN devra garantir dans un environnement hautement concurrentiel, la compétitivité de la filière navale française et permettre de tirer le meilleur parti du potentiel scientifique et industriel français.

Le CORICAN, instance technique, rendra compte au Conseil Stratégique de Filière (CSF), en charge des aspects généraux, et qui est placé sous la responsabilité du Ministre chargé de l'industrie. La filière navale est, en effet, l'une des 12 filières industrielles reconnues comme stratégiques à l'issue des Etats Généraux de l'Industrie.

Parallèlement à ces réflexions conduites sur le « Navire du Futur », la mission parlementaire a pu constater sur le littoral métropolitain et aux Antilles, l'existence d'une multitude de projets dignes d'intérêt, à des stades de développement variables, qui démontrent bien la vitalité du secteur de la pêche et sa ferme volonté de réagir pour surmonter les difficultés qu'il rencontre. Ce dynamisme a cependant ses revers en ce sens que chacun de ces acteurs de la filière pêche donne l'impression de travailler tout seul dans son coin, sans rechercher d'éventuelles synergies entre ces projets. Le monde de la pêche est un secteur trop petit pour se priver de cette mutualisation. Il faut par conséquent que ces partenaires potentiels apprennent à se connaître et à travailler ensemble. Pour cela il serait pertinent de désigner une autorité capable de fédérer les bonnes volontés, de coordonner et d'harmoniser les projets en cours. Le CORICAN pourrait être l'instance idoine pour fédérer l'ensemble de ses initiatives et mutualiser les projets.

5.2 Stimuler la recherche et l'innovation par la construction de navires-démonstrateurs

La mer étant un milieu hostile et éprouvant pour les matériels, les innovations ne peuvent donc pas être validées complètement à terre, et/ou par simulations et modélisations. Certains navires sont déjà utilisés pour effectuer des tests à la mer de technologies innovantes, mais certaines expérimentations ne peuvent être réalisées que sur des navires existants, comme par exemple la propulsion à voile, un pod pompe hélice, un système de gestion énergétique, un système de production d'énergie par pile à combustible, etc. Ceci implique la nécessité de mettre en œuvre de plates-formes d'expérimentation et démonstration en mer.

Compte tenu des besoins particuliers de la filière pêche, le groupe « Navire du Futur » du Grenelle de la Mer a recommandé de valider de nouveaux concepts de pêche par plusieurs navires à vocation régionale et outre-marine.

Il a été recommandé que ces navires puissent tester non seulement les technologies proposées dans le cadre du programme de recherche porté par le CORICAN, mais surtout dans des conditions d'exploitation réelles, le plus proche possible de l'exploitation commerciale, avec une évolution vers une pêche plus sélective, et l'intégration de la pluriactivité. Ces navires de pêche, affranchis des contraintes de jauge actuelles devront démontrer qu'un nouveau calcul de la jauge des navires est indispensable pour que certains espaces nécessaires à la sécurisation, au confort et au travail de l'équipage, aux déploiements d'arts de pêche plus sélectifs, aux formes hydrodynamiques, à la pluriactivité et à l'amélioration des produits pêchés ne soient plus comptabilisés dans la limitation de l'effort de pêche.

5.3 Financer la recherche et l'innovation par le Grand Emprunt

La construction des navires-démonstrateurs et expérimentaux sera financée par le Grand Emprunt de la France lancé en 2010, rebaptisé « Investissements d'avenir », et qui fait suite à la crise économique et financière de 2008/2009.

Le Grand Emprunt pour les investissements d'avenir s'élève à 35 milliards d'euros dont 5 milliards d'euros sont gérés par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME). Sur ces 35 milliards d'euros, 1 milliard d'euros doivent financer le programme d'investissements d'avenir « véhicule du futur ».

Ce programme vise à expérimenter et promouvoir des technologies et organisations moins consommatrices d'énergie et moins émettrices de gaz à effet de serre. Il couvre tous les domaines et technologies du transport, à l'exception de l'aérien : les véhicules routiers (thermique, électrique, hydrogène, infrastructure de recharge, poids lourds et bus), la mobilité (quotidienne, longue distance, personnes et marchandises), le ferroviaire, le maritime et le fluvial.

Le montant de 1 milliard d'euros alloué au programme d'investissement d'avenir « véhicule du futur » prévoit un tiers de subventions et deux tiers en avances remboursables, prêts ou prises de participations. L'effort financier de l'Etat doit générer a minima 1,5 milliard d'euros « privés ».

La répartition de cette dotation financière de 1 milliard d'euros, entre les secteurs est la suivante : 750 millions d'euros pour la construction automobile, 150 millions d'euros pour le ferroviaire et 100 millions d'euros pour la construction navale.

Le seuil d'éligibilité a été fixé à 2 millions d'euros pour la pêche maritime.

L'enveloppe de 100 millions d'euros, confiée à l'ADEME est dévolue au « Navire du Futur ».

La feuille de route du secteur naval/maritime/fluvial s'appuiera sur les travaux du groupe « Navire du Futur » du Grenelle de la Mer et du CORICAN.

Il est nécessaire d'appeler l'attention des pouvoirs publics sur l'intérêt de bien coordonner certaines dispositions prévues au titre de Grand Emprunt/Investissements d'avenir, et notamment de l'Appel à Manifestation d'Intérêt spécifique au « Navire du Futur », avec les mesures mises en place dans le cadre des deux appels à projet « économies d'énergie » lancés par le Ministre chargé de la pêche.

5.4 Mieux faire connaître les aides à l'innovation

Dans le cadre de la mission parlementaire, il a été constaté que très peu d'entreprises du secteur maritime ont recours au crédit d'impôt recherche (CIR) ainsi qu'aux aides pouvant être apportées par Oséo. Ce constat s'explique par leur méconnaissance de l'existence de ses outils qui pourraient pourtant, au regard de la palette des avantages présentés, être utiles à la fois aux chantiers de construction navale ainsi qu'aux chefs d'entreprise à la pêche, à un certain moment de la vie de leur entreprise.

À l'occasion des 6^{ème} Assises de l'Économie de la Mer organisées à Toulon en 2010, un responsable breton d'un chantier naval a d'ailleurs souligné tout l'intérêt qu'il porte au crédit d'impôt recherche, en ces termes « e CIR en France doit rester stable, car c'est une ressource qui fonctionne. Hors période de crise, l'Etat n'intervient pas en recherche et développement, donc le CIR est comme une compensation pour soutenir une filière en difficulté. Nous sommes dans une période d'économie de guerre où les Etats font ce qu'ils peuvent pour sauver leurs industries. La recherche et développement produira des résultats dans l'industrie au mieux dans 5, 10 ans ».

5.4.1 Le crédit d'impôt recherche

C'est une mesure fiscale créée en 1983, pérennisée et améliorée par la loi de finances 2004 et à nouveau modifiée par la loi de finances 2008.

Le crédit d'impôt recherche (CIR) a pour but de baisser pour les entreprises, le coût de leurs opérations de recherche-développement. Le soutien de ces opérations vise à accroître la compétitivité des entreprises. Cette mesure figure à l'article 244 quater B du Code général des impôts.

Depuis le 1er janvier 2008, le crédit d'impôt recherche consiste en un crédit d'impôt de 30 % des dépenses de Recherche et Développement jusqu'à 100 M euros et 5 % au-delà de ce

montant.

Les entreprises entrant pour la première fois dans le dispositif bénéficient d'un taux de 40 % la première année puis de 35 % la deuxième année, sous réserve qu'il n'y ait aucun lien de dépendance entre l'entreprise et une autre entreprise ayant bénéficié du CIR et que le capital de l'entreprise ne soit pas détenu à 25 % au moins par un associé détenant ou ayant détenu au cours des 5 dernières années 25 % du capital d'une autre entreprise n'ayant plus d'activité effective et ayant bénéficié du CIR.

Il est également vérifié que l'exploitant individuel de l'entreprise n'ait pas bénéficié du CIR dans les 5 années précédentes au titre d'une personne individuelle n'ayant plus d'activité effective.

Pour être assurée que les dépenses de recherche peuvent être prises en compte dans le CIR, l'entreprise peut déposer une demande d'avis préalable (rescrit fiscal) auprès de la Direction des services fiscaux dont elle dépend et, depuis le 1er janvier 2009, auprès d'Oséo ou de l'Agence nationale de la recherche (ANR). À défaut, de réponse de l'administration ou d'un organisme dans un délai de 3 mois, un accord est réputé obtenu.

5.4.2 Oséo

Oséo, «l'entreprise des entrepreneurs» est appelée banque publique française de financements des PME innovantes. Il s'agit plutôt d'un organisme qui n'intervient, pour la partie liée au co-investissement, qu'à la demande des banques privées ou des investisseurs institutionnels, pour co-prêter ou garantir une partie des prêts de dernier recours, l'emprunteur étant caution principale.

La première mission confiée à Oséo consiste à apporter des aides directes à l'innovation pour partager les risques inhérents aux programmes de recherche et développement des PME et favoriser ainsi l'accès aux financements privés. Cet organisme accompagne et assure des expertises et services de mises en relation. Oséo a une mission d'intérêt général pour le compte de l'Etat et en partenariat avec les régions. Les différentes aides pouvant être servies par cet organisme sont les suivantes :

- Aide aux projets collaboratifs des pôles de compétitivité (Fonds Unique Interministériel-FUI), pour mettre en œuvre un projet portant sur le développement de nouveaux produits et services à fort contenu innovant. Ce projet doit être labellisé par un ou plusieurs pôles de compétitivité ;
- Aide au Partenariat Technologique, en accompagnant la préparation du partenariat innovant, faciliter la participation des PME à des projets collaboratifs nationaux ou transnationaux et financer leur montage de projets de recherche développement innovation (RDI) ;
- Aide pour la faisabilité de l'innovation, en incitant l'entreprise à innover en l'aidant dans sa préparation des projets de recherche et développement ;
- Aide aux projets d'innovation stratégique industrielle (ISI), en soutenant des projets d'innovation collaboratifs stratégiques pour favoriser l'émergence ou le développement de nouveaux champions européens ou mondiaux ;

- Aide pour le développement de l'innovation, consistant à aider les PME à mettre au point des produits, procédés ou services technologiquement innovants et présentant des perspectives concrètes de commercialisation ;
- Aide à la création d'entreprise innovante, pour valider la faisabilité du projet d'innovation sous-jacent à la création et ajuster le « business plan » ;
- Aide à l'innovation Passerelle, pour favoriser le partenariat grands comptes/entreprise, en aidant celle-ci à mener un développement innovant dont les résultats intéressent un Grand Compte ;
- Aide au transfert de technologies, en favorisant le transfert de technologies développées au sein des laboratoires publics vers des entreprises ;
- Prestation Technologie Réseau (PTR), pour permettre aux PME de se familiariser avec l'innovation en intégrant une dimension technologique dans leur stratégie de développement. Une subvention permet de financer les études techniques et le dépôt d'un premier brevet.

On peut cependant souligner que Oséo apporte son aide pour soutenir les entreprises sous-traitantes de la filière aéronautique, ce qui ne semble pas être le cas pour la filière navale.

Enfin, une autre mission confiée à Oséo est relative à l'orientation, la mise en relation avec les bons partenaires, les rencontres avec les Grands Comptes, les labellisations. Ses interventions sont les suivantes :

- Qualification « entreprise innovante » au titre des Fonds Communs de Placement dans l'Innovation (FCPI), en ouvrant le capital de l'entreprise aux FCPI et bénéficiant de marchés publics de haute technologie ;
- Mise en relation personnalisée et Pacte PME en mettant les créateurs et les dirigeants d'entreprise en contact avec des partenaires potentiels pour mener à bien leur projet d'innovation ;
- Rescrit du Crédit d'impôt recherche, pour sécuriser les déclarations des futures dépenses de projets de recherche et développement et d'innovation des entreprises, dans le cadre du Crédit d'Impôt recherche ;
- Recherche de partenaires et montage de projets technologiques transnationaux, Oséo facilitant l'accès des entreprises à des projets collaboratifs transnationaux (recherche et développement et innovation) et les aide à trouver des financements adaptés.

PARTIE IV
QUEL NAVIRE POUR DEMAIN ?

A la condition de lever rapidement les multiples freins économiques, financiers et réglementaires au renouvellement des navires, des projets pourraient voir le jour à court et moyen terme. Ils laissent entrevoir ce que pourrait être le navire de demain.

1 Les solutions à court terme

Le principal levier sur lequel il est possible de jouer, à court terme, c'est l'économie de carburant et, en la matière, on note de réelles évolutions dans l'exploitation des navires.

Depuis plusieurs années, la question du prix du carburant est prioritaire, aussi, plusieurs solutions ont pu être mises en place directement par les patrons de pêche ou en partenariat avec des experts en matière d'économies d'énergie.

Il faut rappeler que les dépenses énergétiques dépendent notamment de :

- la forme de la coque ;
- le rendement du moteur et du système de propulsion : la majorité des navires actuels consomment du gazole à l'exception des navires d'outre-mer qui utilisent des moteurs hors-bord à essence ;
- le fonctionnement des équipements à bord.

Il faut donc essayer de jouer sur tous ces leviers pour essayer de réduire la facture énergétique.

En 2008, dans le cadre de la mesure 8 du Plan pour une Pêche Durable et Responsable (PPDR), dotée de 12 M€, la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture du Ministère en charge des pêches maritimes, a lancé deux appels à projets de recherche et développement sur le thème de la réduction de la dépendance des navires au carburant. Parmi les 14 projets retenus, certains proposent des solutions à court terme.

1.1 Les nouveaux comportements pour économiser le carburant

Chaque phase d'une marée (route, filage, virage, pêche) va entraîner une consommation en carburant différente et pour lesquels des comportements possibles peuvent être recommandés. Parmi les bonnes pratiques recensées par le CNPMM en novembre 2010, on peut citer les initiatives individuelles professionnelles suivantes :

- la réduction de la vitesse pour se rendre et pour revenir des zones de pêche ;
- la prise en compte du sens des courants de marée et de la météorologie lors des déplacements ;
- l'élimination des charges inutiles à bord ;
- l'utilisation d'économètre, ce qui permet de fixer sa vitesse en fonction de sa consommation ;
- l'entretien régulier du moteur, des machines, des coques des navires, ce qui permet d'optimiser la consommation de carburant et améliorer la sécurité des navires.

Une enquête menée par le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Bretagne en 2007 montre également une prise de conscience très claire de la part des

professionnels de la pêche, de la nécessité de mettre en place un certain nombre de « bons gestes » pour faire des économies de carburant.

Il est acquis que la consommation augmente très nettement au-delà d'une vitesse critique qui dépend de la longueur du navire. Pour un navire de 24 mètres, la consommation horaire augmente de 18 % entre 9 et 9,5 nœuds alors qu'elle augmente de 51 % entre 11 et 11,5 nœuds.

La vitesse est un point clé de la consommation de carburant. 5 % de vitesse en moins c'est 18 % d'économie. L'évolution des comportements va dépendre notamment d'une meilleure information du patron pêcheur sur sa consommation.

1.2 La diffusion des économètres et leur perfectionnement

Comme évoqué ci-dessus, l'économètre est un des moyens de contrôle de la consommation de carburant en temps réel qui devrait être généralisé sur l'ensemble des navires. Il peut permettre de réaliser des économies sans réaliser de travaux importants et coûteux.

Le projet ECOMER porté par le chantier Gléhen fait partie des appels à projets retenus par la DPMA. Il vise à développer un économètre dit « intelligent ». Les différents produits devraient permettre à chaque patron de déterminer les pistes d'économies d'énergie afin de gérer au mieux la consommation de gazole. Le projet Ecomer vise également la mise au point d'un logiciel d'optimisation de la marée en fonction des paramètres météorologiques (vents, courants...) ou des résultats de pêche des marées précédentes. Il proposerait donc au patron pêcheur l'itinéraire le plus économe en énergie ou la stratégie de pêche la plus rentable. L'utilisation fine de ce type d'équipement pourrait permettre de réduire la consommation de carburant jusqu'à 20 % avec des investissements limités (de l'ordre de 20 000 €) en comparaison des prix du carburant au cours de l'année 2008.

1.3 L'assiette du navire, le bulbe et l'entretien de la coque

1.3.1 L'assiette du navire : le projet Optitrim

Porté par Cofrepêche, le projet Optitrim fait partie des projets retenus par la DPMA.

Les navires de pêche apparaissent régulièrement avec une assiette forte (enfoncement vers l'avant ou l'arrière). L'influence de ce paramètre sur les performances du navire (potentiel de traction) et la consommation de carburant est mal connue. En réalisant des essais en bassin ou en mer, le projet Optitrim apportera des éléments sur cette question. En fonction des résultats, des essais seront réalisés pour développer des pistes correctives. Ainsi un guide destiné aux professionnels sera diffusé. Il permettra à chaque patron pêcheur de réaliser son auto-diagnostic et d'envisager les moyens d'améliorer l'assiette de son navire (optimisation du chargement, répartition des charges à bord, ajout d'appendices, etc.).

1.3.2 Le projet Bulbe

Porté par « Profils SARL », le projet Bulbe fait partie des projets retenus par la DPMA. Beaucoup de patrons pêcheurs équipent actuellement leur unité d'un bulbe afin d'en améliorer les performances énergétiques. Ces appendices sont parfois construits de manière empirique et peuvent avoir un effet négatif sur les performances du navire.

Les acteurs du projet Bulbe visent le développement d'un outil de simulation et d'optimisation du bulbe afin de :

- valider le potentiel de gain avant de réaliser des travaux au coût significatif (30 000 € environ) ;
- optimiser le bulbe à construire selon le mode d'exploitation du navire.

La pose d'un bulbe sera donc étudiée précisément afin d'envisager son potentiel de gain et d'en optimiser les formes. L'outil de simulation sera utilisé afin d'équiper un chalutier méditerranéen et de valider les gains envisagés.

Un guide de conception sera alors diffusé aux architectes navals.

1.3.3 La peinture sur la coque

Des économies de carburant peuvent également découler du choix de la peinture utilisée pour l'entretien de la coque du navire.

En effet, l'interdiction récente, pour des raisons environnementales, de la peinture antifouling contenant de l'étain, a conduit les patrons de pêche à utiliser d'autres peintures, pas toujours aussi efficaces, et aboutissant parfois à un alourdissement de la coque et donc à une augmentation de la consommation de carburant.

Des professionnels de La Turballe ont récemment testé de nouvelles peintures antifouling permettant jusqu'à 10 % d'économie de carburant.

1.4 Les techniques et les engins de pêche

Parmi, les autres bonnes pratiques mises en place par les professionnels et recensées par le CNPMM en décembre 2010, on trouve notamment pour les chalutiers :

- l'utilisation de capteurs de géométrie pour connaître l'ouverture verticale et horizontale du chalut afin de régler de façon optimum l'engin et ainsi de réduire la vitesse de traîne du chalut ;
- l'optimisation du chalut par agrandissement des mailles de chaluts dans certaines zones ciblées, changement de la nature du fil ou diminution du diamètre ;
- la mise en place de panneaux plus performants, optimisations du bourrelet, allègements du gréement, optimisation des diamètres de câbles ;
- le réglage du filage au plus juste ; un panneau léger sur le fond permet de réduire la consommation de carburant tout en garantissant une diminution de l'usure du matériel et une baisse de l'impact du chalutage sur le fond.

D'autres projets ont été développés notamment par le Pôle Mer Bretagne et l'Ifremer autour de l'optimisation des engins de pêche dans un but d'économie d'énergie.

1.4.1 Itis – De nouvelles méthodes de capture pour une pêche ciblée

Le projet a permis de développer et d'expérimenter de nouveaux concepts de nasse à poissons et casier à langoustines associant sélectivité et qualité des captures. En parallèle, les travaux d'optimisation du chalut ont été poursuivis afin de réduire les contraintes mécaniques sur les captures et sur les fonds, réduisant ainsi aussi la consommation énergétique du navire.

1.4.2 Optipêche – « Trier sur le fond, pas sur le pont »

Le projet Optipêche avait pour objectif la création de nouveaux outils visant à réduire les coûts d'exploitation, l'impact des engins sur les fonds, mais aussi d'améliorer la sélectivité des captures et d'accroître la sécurité des marins à bord.

Il a permis le développement d'un sondeur multifaisceaux à « bas coût » permettant de voir devant le navire le positionnement du chalut. La technologie prend appui sur deux modules acoustiques visant, pour le premier, à détecter les poissons, pour le second à déterminer et classifier automatiquement les fonds. Un logiciel permet d'afficher en temps réel les données sur la bathymétrie et le type de fond marin, assurant une meilleure sécurité au chalutage tout en réduisant fortement les coûts d'exploitation du navire.

Le travail sur le train de pêche et le chalut ont également mis en évidence plusieurs niveaux d'amélioration possible, notamment sur l'ouverture du chalut, de ses mailles, la forme et le positionnement des panneaux. Ces améliorations entraînent une meilleure sélectivité et qualité des captures, moins d'impact sur les fonds et des économies en matière de consommation énergétique.

Ce projet a permis le développement de nouveaux panneaux plus écologiques et plus écologiques par la société Morgère, leader en ce domaine. Suivant leur positionnement, ces panneaux, de taille réduite, peuvent permettre jusqu'à 20 % d'économie de carburant.

1.4.3 Hydropêche – Étude numérique et expérimentale de l'hydrodynamique des engins de pêche

Porté par l'Ifremer, Hydropêche fait partie des projets retenus par la DPMA. Il vise à améliorer les connaissances concernant les phénomènes physiques au niveau des chaluts. Les travaux précédents sur le chalut visaient essentiellement à améliorer la sélectivité de l'engin alors que la priorité du projet Hydropêche est d'optimiser la traînée. Une analyse poussée des écoulements et de la dynamique des fluides à différentes échelles permettra de dégager des pistes pour l'optimisation énergétique des engins.

Un outil d'optimisation des chaluts sera développé et devrait permettre de réduire d'environ 20 % la traînée des chaluts.

1.4.4 Effichalut – Mieux pêcher pour moins consommer de carburant

Porté par la Coopérative maritime étaploise et labellisé par le Pôle Mer Bretagne, Effichalut fait partie des projets retenus par la DPMA. Il constitue la phase expérimentale du projet Hydropêche. Il a pour objectif de développer un logiciel de simulation des chaluts en mer qui conduira à réduire la traînée de l'engin, et, par conséquent, la consommation de carburant. Ses premiers résultats numériques qui se sont avérés très concluants en termes d'amélioration de l'efficacité énergétique (plus de 10 %) appellent une validation en mer. L'objectif d'Effichalut est de vérifier en situation réelle les résultats attendus sur les économies d'énergie réalisées grâce à l'optimisation des chaluts, tout en s'assurant de son efficacité à la pêche.

Le projet Effichalut propose de modifier la taille des pièces de filet constituant le chalut pour en diminuer la traînée. Les optimisations se feront, dans ce cas de façon automatique, au cas par cas, en accord avec les professionnels qui auront fourni les plans de chalut de référence et sans augmentation de la capacité de capture.

Des essais avec le « Dyneema » ont été réalisés par les professionnels du Grau du Roi. Ce nouveau matériau utilisé pour les funes permettrait une économie de 30 % sur les traînées du chalut.

1.4.5 RP3E – Réorientation vers une pêche éco-responsable et économe en énergie

Porté par le Cedralmar, le projet RP3E fait partie des projets retenus par la DPMA. Il se penche sur plusieurs points qui font la rentabilité d'une entreprise de pêche : sa consommation de carburant, mais également la commercialisation de ses produits.

Ainsi, au cours de ce projet, des funes en DynexWrap (proche du Dyneema), nouveau matériau plus fin que celles en acier, seront testées pour étudier l'impact sur la consommation de carburant. La pose de casiers à langoustine sera également expérimentée. En complément d'une étude de la consommation de carburant et des possibilités de pose de casiers par les chalutiers pélagiques, l'impact d'une offre plus détaillée sur le prix du poisson bleu sera mesuré. En effet, en proposant un produit exceptionnel en très petite quantité (langoustine de méditerranée), l'objectif est d'assurer les débouchés pour une ressource encore abondante, mais plus difficile à commercialiser (sardine).

2 Les solutions à moyen et long terme

2.1 *La propulsion et les nouvelles motorisations*

2.1.1 Grand Largue – Propulsion mixte voile-moteur pour les navires de pêche et le cabotage

Le projet Grand Largue est un projet labellisé par le Pôle Mer Bretagne. Il propose une utilisation de la force du vent, revisitée « high-tech » et adaptée aux contraintes de la marine de travail. Il ne s'agit pas de se passer du gazole, mais d'associer la propulsion par voile à la propulsion assurée par le moteur.

Sous contrôle du capitaine du navire assisté par des logiciels d'aide à la décision, l'énergie renouvelable sera couplée à l'énergie fossile pour obtenir le rendement optimal. En fonction des vents et du courant, un routage optimal sera proposé au capitaine du navire.

Expérimenté dans un premier temps à bord d'un chalutier de 16 mètres déclassé, Grand Largue sera ensuite testé dans des conditions réelles d'exploitation sur un bolincheur et un coquillier appartenant à des armements partenaires du projet. Il sera alors transférable à un coût acceptable pour les armements et constituera une référence pour la conception de futurs navires de pêche, mais également de cabotage.

2.1.2 Halieukyte

Porté par K-Epsilon, Halieukyte fait partie des projets retenus par la DPMA.

Le projet Halieukyte propose de tester la faisabilité d'une propulsion par kyte (cerf-volant) pour les navires de pêche français. Une société allemande propose déjà un système pour les cargos, mais les contraintes d'un navire de pêche sont bien plus importantes (changement de direction, d'activité, de régime et de vitesse, etc.).

Dans un premier temps, le porteur de projet réalisera une étude croisée des vents et profils d'exploitation des navires pour déterminer les flottes métropolitaines pour lesquelles l'installation de kyte serait intéressante.

En cas de gains significatifs, un test sera réalisé pour valider l'emploi d'une voile à bord d'un navire. Les problèmes de déploiement/repli de l'aile ainsi que la sécurité peuvent en effet être des freins importants à l'emploi de ce type de propulsion à bord des navires de pêche.

2.1.3 Optipropulseur

Ce projet porté par Shipstudio fait partie des appels à projets retenus par la DPMA.

Plusieurs équipements de propulsion développés pour des applications militaires permettent d'orienter le flux d'eau en amont du propulseur et de réduire la consommation énergétique. L'application de ces techniques à bord des navires de pêche permettrait de réaliser des économies de carburant jusqu'à 20 %.

Ce projet ambitieux passe par de nombreux essais en bassin afin d'étudier tous les phénomènes physiques et d'optimiser les caractéristiques des propulseurs.

À l'issue du projet, un cahier des charges contenant les recommandations afin d'optimiser les propulseurs sera diffusé.

La présence d'un industriel dans le groupement permettra de réaliser une phase industrielle au cours de laquelle un propulseur sera construit sur la base des résultats du projet et testé en mer afin de valider les gains de consommation.

2.1.4 Shyper – Système hydrogène pour une pêche écologiquement responsable

Porté par la Mission Hydrogène en région Pays de la Loire, le projet Shyper fait partie des projets retenus par la DPMA.

La propulsion hydrogène ne devrait pas être maîtrisée avant plusieurs années. Cependant, il est intéressant de faire le point dès aujourd'hui pour déterminer quels seront les navires qui pourront utiliser ce mode de propulsion. En effet, l'emploi de l'hydrogène soulève des contraintes techniques, économiques ou de sécurité que l'on peut dès à présent étudier.

C'est l'objectif du projet Shyper qui vise à déterminer les caractéristiques d'un navire propulsé à l'hydrogène pour envisager ensuite les flottilles qui seront susceptibles d'employer cette technologie.

La dépendance des entreprises vis-à-vis du gazole serait alors très limitée, l'objectif étant de produire de l'hydrogène à partir des énergies renouvelables locales (vent, marée, houle, solaire...).

Un navire fluvial de transport à passagers utilise déjà cette source d'énergie en Allemagne.

Concernant l'hydrogène et les piles à combustibles, un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé le 3 mai 2011 par le Gouvernement dans le cadre des investissements d'avenir.

Il rentre dans le cadre de l'action « démonstrateurs et plateformes technologiques en énergies renouvelables et décarbonées et chimie » du Programme d'Investissements d'Avenir, dont l'enveloppe budgétaire est de 1,35 milliard d'euros.

Il doit permettre le développement de démonstrateurs visant à :

- valider la faisabilité technico-économique des solutions en les testant en situation réelle ;
- confirmer leurs bénéfices énergétiques et environnementaux ;
- préparer l'industrialisation en travaillant sur le stockage et la distribution de l'hydrogène et notamment sur les coûts de conception et de fabrication des piles à combustible ;
- structurer les compétences des acteurs industriels et des PME sur le territoire, en vue d'un déploiement international.

Cet appel à manifestations d'intérêt « hydrogène et piles à combustible » est donc destiné aux projets concernant :

- la production d'hydrogène d'origine renouvelable ou faiblement carbonée ;
- le développement d'applications dans le domaine de la mobilité au niveau de flottes captives (y compris navires de pêche) hors développement des applications automobiles qui seront traitées par ailleurs ;

- la faisabilité d'une production et d'une utilisation délocalisées d'énergie au niveau d'un éco-quartier ou d'une ville ;
- le déploiement d'applications ciblées telles que le secours électrique ou les engins logistiques.

2.1.5 Le projet de moteur hybride thermique / électrique porté par « France Pêche Durable & Responsable »

Le projet de moteur hybride thermique/électrique est porté par « France Pêche Durable & Responsable (FPD & R) » et soutenu par Oséo.

Son objectif est de mettre en démonstration, à bord des chalutiers maintenus en situation réelle d'exploitation, des technologies immédiatement disponibles de propulsion et de production de puissance économe.

Ce programme de trois ans prévoit l'hybridation thermique et électrique complète de deux chalutiers, l'un belge, et l'autre français. Le chalutier étolois « La Frégate » serait donc exploité comme navire-démonstrateur en situation économique réelle continue.

Les investissements sur ce navire sont les suivants : remplacement de la chaîne de production de puissance embarquée, modification des capacités de combustibles, adjonction des propulseurs, adaptation des treuils, mise aux normes et certification...

Cette expérimentation devrait notamment être accompagnée d'une formation des équipages et d'un accompagnement technique.

Cette expérimentation vise un objectif d'économie de 35 % des coûts de carburants et de réduction de 80 % des émissions de CO² sur le navire-démonstrateur converti.

2.1.6 Les autres solutions

Le gaz naturel nécessitant de lourds investissements, reste limité à des moteurs de forte puissance (3000 CV – 2200 kW).

Plusieurs expériences ont été menées dans le secteur du transport de passagers.

Le premier ferry fonctionnant au gaz naturel du Brésil et d'Amérique latine a été inauguré récemment. Il est équipé d'un système pionnier qui mélange 70 % de gaz naturel à 30 % de diesel.

Il présente des avantages écologiques et économiques, car le mélange de gaz et de diesel permet de réduire significativement les émissions de gaz toxiques.

Les chantiers STX possèdent également un long savoir-faire dans ce mode de propulsion, le groupe ayant récemment livré cinq ferries à propulsion GNL-Diesel, qui opèrent sur la côte Ouest de la Norvège.

Le projet Pegasis, porté par ce chantier naval, vise, pour sa part, à proposer une propulsion 100 % gaz qui permettra, pour un ferry de dégager 15 % à 20 % de CO² en moins.

Il n'y a pas encore d'application à la pêche, ce mode d'énergie nécessitant aujourd'hui une capacité de stockage importante à bord et des installations à terre. Toutefois, un projet est en cours à Port-en-Bessin avec la construction d'un navire en bois.

2.2 *Les nouveaux carburants*

Plusieurs projets visent aujourd'hui à trouver des solutions alternatives aux énergies fossiles. Les projets de bio-carburant (agro-gazole) associent les graisses animales, les déchets de poissons et un gazole minéral.

Différentes expériences ont été menées dans certaines régions comme dans le Finistère où des essais, plutôt concluants, avec de la graisse animale ont été effectués.

2.2.1 Itsasoia – Itinéraire Technique de Substitution Agricole pour la Sauvegarde de l'Océan par l'Artisanat

Porté par l'Institut Français des Huiles Végétales Pures, ITSASOIA fait partie des projets retenus par la DPMA.

L'objectif de ce projet est de tester la faisabilité d'une filière de production d'huile-carburant produite à proximité du port où elle sera ensuite utilisée par les navires de pêche artisanale. Il est tout d'abord nécessaire de valider le fonctionnement des navires de pêche et l'usure des moteurs fonctionnant à l'huile sur le plan technique. Ils fonctionneront donc pendant une saison complète avec de l'huile de tournesol provenant des exploitations proches.

En parallèle, une filière d'approvisionnement permettant de couvrir les besoins des deux navires expérimentaux sera mise en place. Il s'agit alors d'organiser la production d'huile, d'en vérifier la qualité et de la mettre à disposition des navires.

Actuellement, un litre d'huile carburant est vendu environ 0,9 €, mais une production locale pourrait permettre de réduire les coûts de transport tout comme la vente de co-produits (tourteaux par exemple).

Ainsi, une telle filière permettrait aux pêcheurs de se fournir en carburant dont le prix évoluerait moins rapidement que celui du gazole. La valorisation des produits ayant un impact réduit sur l'environnement (réduction des émissions de CO², productions locales) est également envisagée.

2.2.2 Agrogasoil – Valorisation de sous-produits de pêche et agroalimentaires pour la production d'huile et de biocarburant

Le projet Agrogasoil est un projet labellisé par le Pôle Mer Bretagne. Il vise à développer un pilote industriel capable de valoriser des déchets issus des activités de la filière pêche (poissons, algues) et de la filière agroalimentaire contenant de l'huile, pour fabriquer de l'huile en vue de biodiesel et de biogaz, dans le respect des réglementations et normes européennes.

Il s'agit d'abord de caractériser le gisement des déchets existants et disponibles en Bretagne, de mettre en place toute la chaîne de traitement, d'étudier l'opportunité énergétique de différents mélanges de déchets, puis de valider des méthodes de traitement et s'assurer que la qualité du biodiesel obtenu correspond aux normes en vigueur.

Le projet définira les formulations d'un « Agrogasoil » : mélanges de gazole minéral et de biodiesel, utilisables comme carburant sur les navires de pêche en exploitation.

L'objectif final sera de proposer à la filière pêche un « Agrogasoil » dont le coût ne serait plus entièrement soumis aux variations du prix des produits pétroliers.

2.3 *La conception et l'optimisation des carènes*

2.3.1 Optiperf – Optimisation des performances hydrodynamiques des navires de pêche

Porté par la SAS hydrocécán, Optiperf fait partie des projets retenus par la DPMA. Actuellement, l'optimisation des performances hydrodynamiques des carènes des navires de pêche passe par des essais en bassin, coûteux en investissement et en personnel. Le projet Optiperf propose de développer un outil numérique qui permettra d'optimiser les carènes sans passer par ces simulations. Ainsi les coûts de conception, seront réduits. À l'issue de l'étude, un référentiel permettant de comparer leurs projets à une carène optimisée sera transmis aux architectes navals.

2.3.2 Monocat

Porté par le Groupe Fauroux, Monocat fait partie des projets retenus par la DPMA. Le projet Monocat se penchera sur le développement d'une nouvelle forme de carène combinant les avantages des monocoques (passage à la vague) et des multicoques (confort, espace disponible). Les études seront réalisées pour un projet de thonier palangrier destiné au Pacifique, mais transposable à un navire couramment rencontré en métropole (caseyeur, fileyeur et éventuellement chalutier de taille 10-14 mètres). Ce projet permettra de proposer une solution pour la flotte utilisant les engins dormants, encore peu sensible aux variations du prix du carburant.

2.3.3 Optnav – Optimisation des performances hydrodynamiques des navires pour améliorer leurs performances et réduire leurs consommations énergétiques

Optnav est un projet labellisé par les pôles de compétitivités, Pôle Mer Bretagne et Pôle EMC2 de la région Pays de la Loire.

La prise de conscience collective écologique et l'augmentation durable du prix des carburants fossiles influent significativement sur les critères de choix des clients et armateurs pour disposer de navires propres et performants.

Si les méthodes actuelles permettent d'optimiser dans des cas simplifiés la résistance à l'avancement d'une carène, des gains de performance importants sont attendus en optimisant les interactions entre la coque, le ou les propulseurs, les appendices, en présence de houle.

Pour y parvenir, les partenaires du projet OPTNAV vont développer et mettre en place une chaîne d'optimisation incluant ces outils et utilisable sur n'importe quel type de navire sans limitation particulière. Elle pourra intégrer des spécificités métier comme certaines contraintes architecturales pour des paquebots de croisière, et rapidement intégrer d'autres outils de simulation ou de conception.

2.3.4 Les projets d'initiative purement privés

Plusieurs projets présentés par des chantiers navals proposent des modifications de coque et de carène pour permettre une économie d'énergie, une meilleure tenue à la mer et un meilleur confort à bord. C'est notamment le cas de deux projets antillais présentés par les chantiers FORBIN en Guadeloupe et FUSION en Martinique.

Le navire de pêche du futur devra également être un navire de pêche durable permettant de répondre aux exigences économiques, environnementales et sociales. Il devra également être un navire sûr et disposer de tous les dispositifs innovants en matière de sécurité.

Parmi ces derniers, on peut citer le dispositif anti-croche développé pour les navires de pêche utilisant les arts traînants par la société NEURUS technologie. Ce système vise à prévenir les croches (accrochage du train de pêche sur un obstacle sur fond ou entre deux eaux) souvent causes de naufrage.

2.4 Les projets de navire du futur

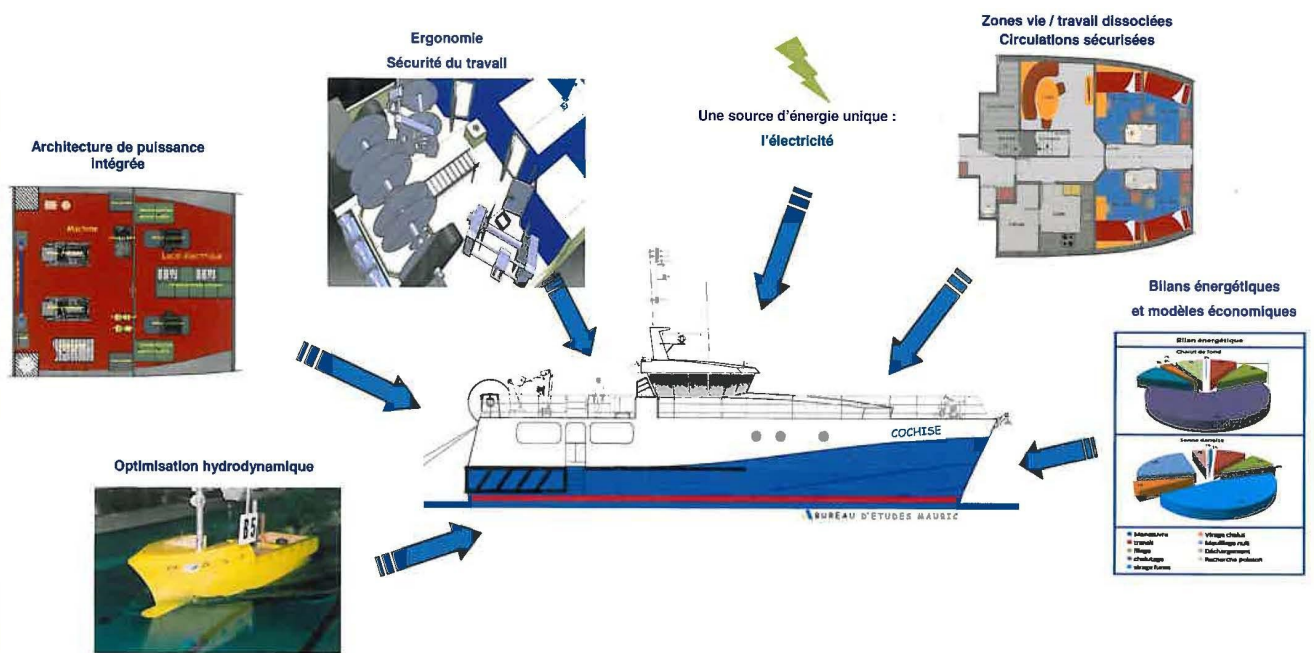
2.4.1 Les projets retenus par la DPMA

a) Cochise – Nouveau Concept de Chalutier Intégré, Sûr et Efficace

Ce projet porté par le Bureau MAURIC fait partie des projets retenus par la DPMA.

Le travail d'optimisation des chalutiers est aujourd'hui limité, les chantiers navals proposent souvent un navire de série sans passer par une phase de définition en amont (pour des raisons souvent économiques). Ainsi, le projet Cochise réunit professionnels, architectes navals, constructeurs de navires et d'équipements de pêche afin de repenser la conception des navires en fonction des besoins actuels. L'optimisation des performances énergétiques est visée tout comme l'amélioration du confort et de la sécurité. Malgré les contraintes actuelles en terme de jauge et de puissance, l'objectif des acteurs regroupés dans ce projet est de réduire de 15 % les coûts d'exploitation des navires de 16 à 24 mètres.

Une phase d'échange entre différents partenaires du secteur permettra de dégager un ou deux concepts de navires dont les performances énergétiques et économiques seront étudiées. Au terme de l'étude, le concept sélectionné pourrait être construit par un armement vendéen qui dispose actuellement d'un PME.



b) NS3 – le navire de pêche de demain

Ce projet porté par le Rain Ingénierie fait partie des projets retenus par la DPMA. Le projet NS3 concerne les navires côtiers de petite taille (10-14 mètres) pour lesquels, des avancées sur la carène et la propulsion sont proposées. Des travaux sont donc prévus pour valider les performances de nouvelles formes de carène, tester des hélices adaptées et mettre au point un portique facilitant la polyvalence. L'objectif final est de rendre les navires plus performants sur le plan énergétique, mais de leur donner également la possibilité de pratiquer plusieurs métiers afin de s'adapter aux évolutions du marché.

2.4.2 Les recommandations du Grenelle de la Mer et l'installation du CORICAN

Le Grenelle de la Mer prévoyait le lancement d'un programme de recherche pour concevoir à l'horizon 2015 le futur navire « économe, opérationnel, sûr, propre et intelligent » avec pour objectif des gains de 50 % de la consommation d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. 100 M€ seront investis sur ce programme.

Le Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation pour la Construction des Activités Navales (CORICAN) a, dans ce cadre, été récemment installé. Il a pour mission de contribuer à la définition du « Navire du Futur » en identifiant les obstacles technologiques, réglementaires, sociétaux et économiques à son émergence et les moyens à mettre pour les lever.

Le CORICAN devra ainsi sélectionner des projets éligibles dans chacun des secteurs concernés (plaisance, marine marchande, pêche, Marine nationale...) et proposer une stratégie globale et cohérente pour la filière navale.

Il faut également préciser que la question de la jauge fait également partie des recommandations du groupe « Navire du Futur » du Grenelle de la mer. Ainsi la recommandation n° 4 prévoit « de nouvelles règles de jauge pour la pêche » :

« Un nouveau calcul de la jauge pour les navires de longueur comprise entre 15 et 24 mètres est indispensable pour que certains espaces nécessaires à la sécurité, au confort et au travail de l'équipage, aux déploiements d'arts de pêche plus sélectifs, aux formes hydrodynamiques, à la pluriactivité et à l'amélioration de la qualité des produits de ne soient plus comptabilisés dans la limitation de l'effort de pêche. Un outil spécifique est prévu pour démontrer la validité de cette action. »

La recommandation n° 7 du Grenelle de la mer prévoit également que des navires d'expérimentation à la mer sont nécessaires et notamment :

« (...) des navires de petites tailles à vocation régionale et outre-mer, en exploitation commerciale, pour démontrer sur les différentes façades des technologies destinées à la pêche, 4 M€ par navire ».

Le groupe de travail « Navire du Futur » a ainsi proposé de mettre en œuvre 5 navires en ce qui concerne la France métropolitaine, prenant en considération l'existence de modes de pêche très différents les uns des autres en fonction des techniques de pêche utilisées ainsi que des ports et des zones concernées.

La répartition de cette flottille expérimentale en métropole proposée par le groupe de travail serait la suivante :

- Deux navires pour la Manche : un navire pour la pêche aux arts traînants (chalut, drague) et un pour la pêche aux arts dormants (filet, casier, palangre, etc.) ;
- Deux pour la façade Atlantique : un navire pour la pêche aux arts traînants (chalut pélagique, drague) d'un type différent de celui développé pour la Manche, et un navire pour d'autres types de pêche (senne, nasse, etc.) ;
- Un navire pour la Méditerranée.

Chaque navire devra comporter les espaces nécessaires pour le travail en toute sécurité et pour l'hébergement des observateurs (de 4 à 12).

Un programme particulier devrait être par ailleurs développé pour les Antilles, afin d'offrir à la pêche locale des motorisations se substituant aux moteurs hors-bord actuellement utilisés pour la propulsion des navires de la petite pêche locale. Le groupe de travail a proposé qu'une vedette expérimentale de 7 mètres à motorisation interne y soit expérimentée.

L'ensemble de ces expérimentations devrait permettre une diffusion large des technologies et concepts qui auront été validés. Elles démontreraient ainsi les nouveaux concepts de navires polyvalents, d'expérimenter des technologies innovantes relatives à la pêche (économie d'énergie, sécurité, engins de pêche) et des exploitations complémentaires en multi-activités, comme les services aux Energies Marines Renouvelables (EMR), les activités de pêche-tourisme (pescatourisme), la collecte des macro-déchets, la dépollution ou encore les observations et missions scientifiques).

Le groupe de travail « Navire du Futur » du Grenelle de la Mer suggère que ces navires soient exploités en conditions réelles par des professionnels, sur une durée de plusieurs années au moins. Les navires seraient soit la propriété de l'Etat frétés coque-nue, soit « portés » par l'Ifremer, soit par des coopératives, peut-être avec des financements régionaux. Ils testeraient

les innovations spécifiques du secteur de la pêche et les services complémentaires, ce qui implique aussi un lien fort avec le développement d'installations portuaires adaptées.

L'effort financier de l'Etat doit permettre de lever les incertitudes technologiques, et anticiper les premiers déploiements pérennes. Les ambitions des Investissements d'Avenir, c'est de permettre des projets ambitieux, de favoriser la création d'emplois et d'activité sur le territoire français, d'accélérer l'innovation technologique et organisationnelle, mobiliser une pluralité d'acteurs (entreprises de toutes tailles et partenaires académiques), contribuer à l'émergence des nouvelles filières et acteurs, mettre en valeur les impacts environnementaux et sanitaires (pollution locale), faire preuve de responsabilité sociale et sociétale, assurer des retours financiers à l'Etat et rappeler le caractère incitatif de l'aide.

Les fonds financeront des programmes de recherche et développement et d'industrialisation débouchant sur l'industrialisation de nouveaux produits ou services, et sur la création d'emplois sur le territoire. Il s'agira préférentiellement de « grands programmes » destinés, à travers la maîtrise de nouvelles technologies, à renforcer la compétitivité de l'industrie des transports. Ces projets comporteront des objectifs identifiés de réduction des consommations, des émissions et pollutions, et seront pilotés par des industriels et associeront PME et laboratoires publics. Les projets soutenus pourront comporter des opérations pilotes pour vérifier la faisabilité et l'intérêt économique des projets.

Les objectifs recherchés portent sur un gain très important sur la consommation d'énergie fossile d'un navire, une réduction de moitié de l'ensemble des rejets d'un navire, l'amélioration de la sûreté et de la sécurité, la diffusion de nouvelles technologies de l'information dans les navires.

Les pistes de travaux envisagées portent sur l'allègement des structures, l'optimisation hydro et aéro dynamiques (impacts sonores et électromagnétiques, sillages...), les nouvelles architectures de systèmes de propulsion (pods, cerfs-volants, voiles...), les nouvelles énergies à bord (hybride, GNL, stockage électrique...), l'optimisation opérationnelle, le traitement, le recyclage et la valorisation à bord et à quai, les dispositifs de sécurité des navires et des personnes, l'écoconception, nouveaux matériaux, nouvelles techniques de conception (réalité virtuelle, base d'essais).

La gouvernance du programme « véhicule du futur » se fonde sur une convention Etat/ADEME. Le Commissariat général à l'investissement (CGI) élabore les conditions de rentabilité des soutiens apportés et il soumet les propositions au Premier Ministre.

Un Comité de pilotage (CoPil) composé de deux représentants du Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, de deux représentants du Ministère chargé de l'industrie et de deux représentants du Ministère chargé de la recherche, propose au CGI, la validation des feuilles de route stratégiques, des cahiers des charges des appels à manifestations d'intérêt (AMI), des projets soumis à l'approbation du Premier Ministre et des conditions de financement de ces projets. La Commission nationale des aides « investissements d'avenir », constituée de personnalités appuie et éclaire les travaux du CoPil. L'ADEME est l'opérateur du programme, elle organise, en particulier, l'instruction des projets en faisant appel à des experts des Ministères et le cas échéant, à d'autres experts externes. Elle assure également, en lien avec la Direction générale de la compétition, de l'industrie et des services (DCIS), le secrétariat du CoPil.

2.4.3 Les Appels à Manifestation d'Intérêt (AMI) dans le cadre du grand emprunt

Rappelons également que plusieurs Appels à Manifestation d'Intérêt ont été récemment lancés en juin 2011 ou le seront en juillet prochain. Il serait par conséquent intéressant que toutes les innovations qui pourront être développées dans le cadre de ces AMI profitent également au monde maritime ainsi qu'au secteur des pêches maritimes :

- L'Appel à Manifestation d'Intérêt « Stockage d'énergie », lancé en mai 2011, avec pour objectif de contribuer à l'émergence et la diffusion de nouveaux systèmes de stockage d'énergie. Il vise essentiellement le composant ou système de stockage d'énergie, son procédé de fabrication et ses premières validations expérimentales. Cet AMI rentre dans le cadre de l'action « Démonstrateurs et plateformes technologiques en énergies renouvelables et décarbonées et chimie » du Programme d'Investissements d'Avenir et dont l'enveloppe budgétaire est de 1,35 milliard d'euros ;
- L'Appel à Manifestation d'Intérêt « Hydrogène et Piles à combustible », lancé en juin 2011 avec pour objectif de soutenir des projets de démonstration préindustrielle couvrant les applications liées à l'hydrogène énergie et/ou aux piles à combustible. L'un des axes de cet AMI porte sur la complémentarité piles à combustible/vecteur hydrogène et mobilité électrique, appliquée aux flottes captives (véhicules utilitaires, bus, navettes fluviales) ;
- Par ailleurs, comme nous l'avons indiqué précédemment dans le présent rapport, le volet « Navire du Futur » va faire l'objet en juillet 2011, dans le cadre du Grand Emprunt, d'un Appel à Manifestation d'Intérêt qui devrait voir émerger de nouveaux projets dans le secteur du nautisme en général. Toutes les innovations développées dans les autres marines ne pourront qu'être bénéfiques au secteur de la pêche.

Le périmètre de l'AMI « navire du futur » portera sur le secteur maritime, dont la pêche et la petite plaisance, le fluvial, le navire et le bateau économes, propres, sûrs et intelligents ainsi que sur les conditions favorables à la structuration d'une filière navale française compétitive, complète et cohérente. Les enjeux définis par la feuille de route concerneront la compétitivité de la filière navale (création de richesses et d'emplois, innovations), la compétitivité des opérations des navires, la performance environnementale et l'adaptation aux grands changements mondiaux, la sécurité, la sûreté et le confort à bord.

Cet Appel à Manifestation d'Intérêt spécifique au « Navire du Futur » est une opportunité majeure pour l'émergence de nouveaux concepts de navire de pêche et le renouvellement de notre flotte de pêche.

D'autres instruments sont également mobilisables dans le cadre du Grand Emprunt, notamment les plateformes de recherche partenariales et les projets structurants des pôles de compétitivité. Dans le cadre des Etats généraux de l'industrie, 1Md d'euros est aussi mobilisé par le Grand Emprunt sur les 11 filières retenues, dont le naval (environ 100 M d'euros mobilisables). Enfin, dans la partie recherche, des instruments peuvent bénéficier à la filière navale : les Instituts de Recherche Technologique (IRT), dont le projet d'IRT Jules Verne à Nantes, qui peut contribuer à alimenter en technologie le secteur naval.

La mission parlementaire insiste par conséquent pour que le secteur de la pêche soit bien pris en compte dans le cadre des investissements d'avenir financés par le Grand Emprunt. Des concepts de navires de pêche innovants et durables, outils de production demeurant rentable dans un contexte d'énergie chère et d'accès à la ressource limité, existent aujourd'hui à l'état de projet. Avec la mobilisation des financements du Grand Emprunt, ils pourraient se concrétiser dans les prochains mois afin de répondre de manière pérenne aux difficultés actuelles.

CONCLUSION

Pour une PCP volontariste qui préserve à la fois la ressource, les emplois et le territoire littoral

Renouveler la flotte de pêche est une condition sine qua non pour sauver la pêche française. Elle n'est pas la seule. Il faut, pour faciliter le renouvellement et redonner espoir à nos marins pêcheurs, agir sur deux autres leviers. En amont, il faut repenser la politique des quotas et, en aval, mieux valoriser les produits de la pêche.

D'une façon générale, et pour inspirer les politiques européennes et françaises, il faut faire le choix politique de maintenir des navires et des pêcheurs sur tout le littoral européen.

A ce sujet, le Parlement européen, en raison de ses nouveaux pouvoirs (procédure de codécision entre le Conseil et le Parlement) découlant de l'application du Traité de Lisbonne, est désormais un acteur clé de la réforme de la Politique Commune de la Pêche.

1 Revoir la politique des TAC et les quotas

1.1 Mettre en place des quotas pluriannuels pour plus de visibilité

Le rapport du Groupe « Poséidon » mis en place en décembre 2006 par le Secrétariat général à la mer, et intitulé « Une ambition maritime pour la France » avait souligné que « l'aléa des décisions annuelles centrées sur la gestion des stocks pénalise aujourd'hui l'ensemble des acteurs de la filière. L'idéal serait donc que les modèles scientifiques puissent déboucher sur des préconisations pluriannuelles intégrant les perspectives économiques. Sans cela, les décisions sur la pêche restent le fruit de la rencontre conflictuelle des préconisations scientifiques, des inquiétudes économiques et des enjeux politiques conjoncturels dans une négociation européenne annuelle âpre ».

Ce constat est plus que jamais d'actualité. Il est en effet urgent et impératif de remettre en cause le principe des quotas annuels. Il faut généraliser des quotas pluriannuels pour offrir aux producteurs les moyens de mieux anticiper les possibilités de pêche à venir, afin notamment d'adapter au mieux la production aux évolutions du marché et avoir des projets d'investissement.

Il faut rappeler ici que les marins pêcheurs ne sont pas opposés, sur le principe, aux quotas, ayant bien compris qu'ils avaient intérêt à préserver la ressource qui les fait vivre. Mais il faut instaurer un climat de confiance, disposer de constats scientifiques réellement partagés (voir point suivant) et mettre fin à l'approche annuelle qui prive de toute visibilité les entreprises de pêche qui ne peuvent, dans ces conditions investir dans de nouveaux navires. La « foire aux quotas » qui se tient en fin d'année à Bruxelles doit cesser au plus vite.

Certains producteurs français rencontrés dans le cadre de la mission ont d'ailleurs fait remarquer qu'une gestion des quotas sur 7 ans leur permettrait d'avoir une meilleure visibilité pour mettre en place une politique d'investissement adaptée, voire de renouvellement des navires. Ce calendrier serait alors en concordance avec la durée minimum nécessaire au paiement de certains navires (5 ans) et à la durée de leur amortissement (15 ans).

Dans le cadre de la révision de la Politique Commune de la Pêche, la Commission européenne aurait actuellement en projet l'attribution aux producteurs, sous certaines conditions, de quotas nationaux pour une période garantie d'au moins 15 ans. Mais elle a également annoncé son intention d'appliquer à l'avenir un « principe de précaution » pour fixer les quotas de pêche au sein de l'Union européenne, en les réduisant automatiquement lorsque des données scientifiques suffisamment claires feront défaut sur les espèces halieutiques. Ce n'est pas une bonne nouvelle pour nos pêcheurs si ce principe devait être appliqué sans aucun discernement.

1.2 Faire reposer la politique des TAC et quotas sur des bases scientifiques incontestables

Ainsi que l'a souligné le rapport « Marée amère » de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques de décembre 2008 sur l'apport de la recherche à l'évaluation des ressources halieutiques et à la gestion des pêches, « la pêche, secteur essentiel et en crise prolongée, a la particularité d'être l'un de secteurs économiques parmi les plus gouvernés par la science. En dehors des hautes technologies, il n'y a sans doute pas d'autres activités dont le volume et la nature sont définis par des avis scientifiques. Les décisions en matière de gestion de la ressource sont en effet fondées sur une évaluation scientifique des milieux marins, et en particulier de l'état des stocks, les totaux admissibles de capture (TAC), les quotas et les autres systèmes de gestion relevant d'une décision politique prise sur la foi de données scientifiques ».

Au niveau national, cette évaluation scientifique est effectuée par l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer). Au niveau européen, l'expertise scientifique relève du Comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP), qui regroupe des scientifiques de haut niveau, nommés pour trois ans par la Commission européenne. Le CSTEP effectue un rapport annuel sur l'état des ressources halieutiques dans l'Union Européenne, sur la base duquel le Conseil adopte des décisions en matière de quotas de pêche et d'efforts de pêche.

Ce dispositif est complété par des organismes internationaux d'expertise auxquels participent de nombreux pays comme le Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) ou encore la Commission générale des pêches pour la Méditerranée (CGPM), la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA/ICCAT), la Commission pêche de l'Atlantique Centre-Ouest (COPACO/WECAFC), ou encore l'Organisation des pêcheries du Nord-Ouest Atlantique (NAFO).

Tous ces avis scientifiques convergent depuis de nombreuses années pour aller dans le sens d'une réduction générale des volumes de pêche, dans le but de limiter sinon stopper l'épuisement des stocks de poissons. Pour autant, il est frappant de constater que dans le domaine de la pêche, l'avis scientifique ne semble satisfaire personne. Les scientifiques sont en effet mécontents que cet avis ne soit pas assez respecté, voire complètement ignoré ou bafoué et les ONG semblent avoir pris le parti des scientifiques contre les pêcheurs.

Quant aux pêcheurs, ils se plaignent que leur point de vue ne soit pas assez écouté et n'infléchisse pas assez une décision prise par des scientifiques qui, disent-ils, ne connaissent pas la mer. Les diagnostics scientifiques sont en effet souvent remis en cause par les pêcheurs dont les constatations sur le terrain vont à l'encontre des avis scientifiques, par exemple en ce

qui concerne le cabillaud dans la zone Manche-Mer du Nord, qu'ils estiment abondants. Parfois, le constat de l'absence de poissons fait par les scientifiques est même contredit par les excellentes pêches de ces poissons réputés avoir quasiment disparus.

Le rapport « Marée amère » avait déjà souligné que la France se distinguait par « la faiblesse voire l'impossibilité d'un dialogue constructif entre pêcheurs, scientifiques et responsables politiques », appelant de ses vœux une « réouverture du dialogue entre pêcheurs et scientifiques » orientées vers une vision partagée des écosystèmes marins. Ce même constat avait été dressé lors des Assises de la Pêche qui se sont tenues en 2009/2010.

Un réseau de Conseils Consultatifs Régionaux (CCR) a pourtant été créé par décision du Conseil européen du 19 juillet 2004 modifié, instituant des conseils consultatifs régionaux dans le cadre de la politique commune de la pêche, pour assurer la participation des professionnels à la décision. Au nombre de sept pour toute l'Europe, ils ont pour mission de donner des avis et sont obligatoirement consultés dans certains cas. De création encore récente, ils n'ont sans doute pas encore pu donner toute leur mesure. En France, les liens entre pêcheurs et scientifiques se sont toutefois progressivement consolidés depuis la campagne d'observation des juvéniles d'anchois menée à l'automne 2005 à l'occasion de laquelle des professionnels de la pêche ont pu monter à bord du navire « Thalassa » de l'Ifremer pour faire part de leur expérience et assister aux essais scientifiques. D'autres co-expertises associant pêcheurs et scientifiques ont ensuite été organisées à partir de 2007 sur l'évaluation de la ressource d'anchois et de sardine.

La gestion durable des ressources halieutiques n'est en fait possible que si les diagnostics sur les écosystèmes, l'état des stocks et les besoins techniques sont partagés entre marins pêcheurs et scientifiques. Il est donc essentiel d'associer les pêcheurs dans la définition des nouvelles règles de la PCP et d'encourager des contacts plus étroits entre pêcheurs et scientifiques, mais également de promouvoir une plus grande transparence des avis scientifiques. L'amélioration des connaissances et le renforcement du dialogue entre pêcheurs et scientifiques sont donc fondamentaux et doivent naturellement conduire à des démarches conjointes de co-expertise afin de mieux défendre les intérêts de la filière pêche française sur la scène internationale.

Compte tenu des enjeux en cause, le législateur a d'ailleurs souhaité promouvoir cette co-expertise dans le cadre d'une nouvelle gouvernance propre au secteur des pêches maritimes. La loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche prévoit en effet un certain nombre de dispositions de nature à améliorer la connaissance et le suivi des ressources en favorisant la communication entre les scientifiques et les professionnels.

Il est ainsi institué, auprès du Ministre chargé des pêches maritimes, un Conseil supérieur d'orientation des politiques halieutiques, aquacoles et halio-alimentaire qui « participe par ses avis à la définition, la coordination, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques de gestion de la ressource, d'orientation des structures, de la production, de la transformation et de la commercialisation, d'organisation des marchés, de formation, d'emploi, de relations sociales et de recherche ».

Le législateur a également créé auprès de ce conseil, un Comité de liaison scientifique et technique des pêches maritimes et de l'aquaculture, qui peut être consulté sur toutes questions concernant la conservation et l'exploitation durable des ressources vivantes en tenant compte des aspects biologiques, économiques, environnementaux, sociaux et techniques.

Il est également consulté dans le domaine de l'analyse conjointe des parties prenantes sur l'évolution des ressources halieutiques et des flottilles de pêche, du développement de l'analyse scientifique effectuée à bord des navires de pêche en collaboration avec les marins pêcheurs, des orientations en matière de recherche, de développement et d'expertise,

notamment s'agissant de la collecte de données.

Ce comité composé de représentants des Ministères et établissements publics intéressés, de parlementaires, de représentants des professionnels des pêches maritimes et de l'aquaculture, de la recherche et de représentants des associations de consommateurs et des associations de protection de l'environnement, doit examiner au moins une fois par an, l'état de la ressource halieutique et les mesures prises pour sa gestion et émet des recommandations sur celles-ci.

Rappelons par ailleurs que le Livre bleu des engagements du Grenelle de la Mer de juillet 2009 prévoit d'expérimenter une approche écosystémique et concertée des pêches à travers la mise en place d'Unités d'Exploitation et de Gestion Concertées (UEGC) sur six pêcheries pilotes, quatre en métropole s'inscrivant dans les quatre Conseils Consultatifs Régionaux (CCR) dont le littoral français dépend et deux dans les régions d'outre-mer. Il s'agit d'associer les pêcheurs et les autres usagers de la zone, de partager un constat, de définir des objectifs communs à long terme (environnementaux, sociaux et économiques) et de mettre en place des plans de gestion à long terme. La définition des sites s'effectue en concertation avec les professionnels, les scientifiques, les associations de protection de l'environnement et les pouvoirs publics. Il s'agit en fait d'un cadre précis pour l'expérimentation de l'approche par pêcherie.

Le retour constaté de certaines espèces halieutiques ne doit donc pas se faire au prix de la disparition, cette fois-ci, des marins pêcheurs et plus particulièrement de ceux de la pêche artisanale qui constituent encore aujourd'hui la clé de voûte de la pêche maritime française. Il faut par conséquent que l'Etat et les pêcheurs français s'opposent à la mise en place des Quotas Individuels Transférables par la Commission européenne et défendent ensemble le modèle français de la gestion des quotas adossée à une approche par pêcherie et à la sélectivité des engins de pêche.

2 Mieux valoriser la ressource

Pour sauver la pêche, il est important que les marins-pêcheurs puissent capter une partie de la plus-value liée à la transformation et à la distribution du produit de leur pêche. Le poisson lui-même doit être mieux valorisé. C'est une impérieuse nécessité si l'on veut donner un avenir à notre pêche en France et en Europe.

2.1 *Valoriser les espèces et rechercher la qualité*

Les consommateurs sont de plus en plus demandeurs de produits de qualité. Le marché des produits de la mer se caractérise en effet par une vraie demande de produits de qualité supérieure qui se manifeste par des captures de valeur unitaire supérieure pour les produits classés en catégorie E (extra) et A (standard), par rapport aux produits de catégorie B (second choix).

La demande de qualité exprimée par le marché se traduit donc par des prix plus élevés pour les produits de qualité supérieure. À titre d'illustration, en France, le thon germon pêché à la ligne se vend à un prix pouvant dépasser les 6 euros/kg alors qu'il se vend moins bien lorsqu'il est pêché au chalut. Il en va de même pour le bar de ligne mieux valorisé que le bar de chalut. Chez le consommateur, le consentement à payer est en général plus fort pour les produits garantissant une qualité supérieure. Soulignons toutefois que la France commercialise une majorité de produits de catégorie « A » et une part importante de produits de catégorie « extra », mais que d'autres pays tels que la Finlande, l'Espagne, l'Italie et l'Estonie commercialisent presque exclusivement des produits de catégorie « extra ».

Il convient par ailleurs de rappeler que dans le cadre de l'Organisation Commune des Marchés (OMC) des produits dans le secteur des produits de la mer et de l'aquaculture, les normes de commercialisation définies dans le règlement (CE) n ° 2406 /96 du Conseil du 26 novembre 1996 modifié, constituent, du point de vue de la qualité, un socle réglementaire permettant d'encadrer et de standardiser les pratiques. Elles permettent aux acheteurs de reconnaître la qualité des produits selon des normes communes établies au niveau européen. Les normes de commercialisation ont en effet permis d'homogénéiser l'offre tout en permettant d'améliorer les problèmes de distorsion de concurrence entre pays de l'Union européenne. Les normes européennes sont par ailleurs très pertinentes en vue d'une interconnexion des marchés et d'une plus grande transparence sur ces marchés, dans un contexte de développement des ventes à distance au niveau français et européen. Les ventes à distance constituent en effet une solution intéressante pour écouler plus facilement les captures et soutenir aussi les prix de vente des produits de la pêche, mais elles ne permettent pourtant pas au mareyeur de s'appuyer sur des critères subjectifs pour juger de la qualité des produits : cette procédure nécessite de pouvoir s'appuyer sur une information objective et fiable.

Malgré le dynamisme de la demande française, certains produits de la mer demeurent faiblement valorisés au niveau de la première vente. Par ailleurs, les exigences des acheteurs en matière de sécurité alimentaire et de responsabilité environnementale sont de plus en plus précises.

La demande d'information est plus forte qu'auparavant et les signes officiels de qualité et d'origine (Label rouge, appellations d'origine contrôlée, etc.), marques privées et étiquetages présentés doivent contribuer à y répondre sans introduire de confusion auprès du consommateur.

Les étals des poissonniers et de la grande distribution restent pourtant mal identifiés, comparés aux rayons d'autres secteurs alimentaires. Peu de signes de qualité y sont présents, alors que les produits aquatiques présentent de nombreux atouts et font partie intégrante du patrimoine culinaire national. Ces produits pourraient pourtant mettre en avant leur authenticité, leurs qualités nutritionnelles, des modes de production et/ou de préparation traditionnels et le lien au territoire littoral dont ils sont issus. Les savoir-faire maritimes constituent également des outils de communication encore peu exploités.

Les voies de valorisation et de différenciation des produits de la mer sont à rechercher autour des principaux types de démarches de différenciation des produits. Ces démarches portent en général sur la qualité intrinsèque des produits (Label rouge, indication géographique, etc.) et sur la qualité des pratiques mises en œuvre (pêche responsable, écolabels, etc.). Ces démarches peuvent converger et participent à la valorisation du caractère durable des produits aquatiques.

On assiste ainsi en France au développement progressif des marques collectives. Ce sont des signes de qualité qui garantissent la qualité et certaines caractéristiques précises du produit :

- certaines valorisent l'origine du poisson (Bretagne Qualité Mer, Normandie Fraîcheur Mer, Golfe du Lion qualité producteurs, etc.) et s'appuient sur des cahiers des charges définissant les techniques de pêche, de conservation et de commercialisation des produits ;
- d'autres valorisent la spécificité de la technique de pêche (ligneurs de la pointe de Bretagne) ;
- d'autres encore valorisent le travail du poisson à bord, le conditionnement, etc.

Les signes d'identification de la qualité et de l'origine (SIQO) représentent également un dispositif garanti par les pouvoirs publics. Il prend notamment en compte la qualité organoleptique supérieure (Label rouge), la qualité environnementale (agriculture biologique pour les produits aquacoles uniquement), mais également la qualité liée à l'origine ou à la tradition (Appellation d'Origine Contrôlée AOC ; Appellation d'Origine Protégée AOP ; Indication Géographique Protégée IGP ; Spécialité Traditionnelle Garantie STG).

Parmi les signes d'identification de la qualité et de l'origine, le Label rouge et l'IGP sont les principaux signes utilisés par les produits de la mer. Ces signes représentent essentiellement les produits d'aquaculture, les produits transformés dont la consommation est en développement (produits appertisés, fumés, soupes de poisson), mais très peu les produits de la pêche. Le Groupement Qualité des Marins Pêcheurs, Criées et Mareyeurs de Basse-Normandie « Normandie Fraîcheur Mer » a toutefois obtenu un Label rouge pour les coquilles Saint-Jacques (entière et noix) pêchées en Normandie, au large du Calvados et de l'Est Cotentin. L'Association Poisson Bleu de Bretagne qui représente un groupe de bolincheurs de Bretagne Sud) a également obtenu un Label rouge pour la sardine en conserve, fraîche ou en filet.

Depuis quelques années, les démarches visant à attester le respect de l'environnement se sont également multipliées dans tous les secteurs de la production, alimentaire et non alimentaire. Dans le secteur de la pêche, des écolabels ou labels sont apparus sur le marché («Natuurland»,

«Friend of the Sea», «Krav», «MSC», «Fair fish», «Dolphin Safe», «Ecofish», «FishWise» etc.) pour valoriser une gestion durable de la ressource dans le respect du milieu naturel. Ces démarches d'entreprises (producteurs/distributeurs) ont ainsi mis en avant le caractère responsable de leurs produits et avant tout de leurs pratiques environnementales.

Ces démarches relèvent de la certification privée que toute entreprise peut mettre en œuvre, à condition d'être capable de justifier les allégations mentionnées sur les étiquettes présentées au consommateur (principe de loyauté de l'information du consommateur). Ces démarches peuvent également aller au-delà du respect de l'environnement exploité et inclure dans le référentiel la gestion sociale et économique des entreprises.

L'armement Scapêche, filiale des Mousquetaires et premier armateur de pêche fraîche en France a obtenu en 2006, une première reconnaissance « Pêche Responsable » pour la légine australe pêchée par son palangrier « Ile de la Réunion » puis cette certification a été étendue en 2008 à quatre autres espèces de poissons de grands fonds pêchées sur trois chalutiers de 46 mètres (lieu noir, lingue bleue, baudroie et sabre noir frais).

Des acteurs économiques privés de la pêche française ont également pris l'initiative, avec le soutien des grands transformateurs et distributeurs européens, de s'engager massivement dans le label du « Master Stewardship Council » (MSC) qui est le seul respectant l'ensemble des préconisations de la FAO (il a réformé son dispositif de certification ces dernières années, afin de répondre aux lignes directrices de la FAO de 2005 en matière d'écoétiquetage des produits de la pêche). Son référentiel repose sur le triptyque : respect de la ressource, maîtrise de l'impact sur l'écosystème, fiabilité du système de gestion. Le MSC labellise la pêche sur des critères concernant uniquement l'impact sur l'écosystème marin et les ressources halieutiques, mais les dimensions socio-économiques du développement durable ne sont toutefois pas prises en compte.

À ce jour, deux pêcheries françaises ont obtenu une certification MSC. La pêcherie de lieu noir de l'armement EURONOR basé à Boulogne-sur-Mer en mars 2010 et la pêcherie de sardines de bolinche portée par l'Association des Bolincheurs de Bretagne en août 2010. D'autres armements sont également en cours d'évaluation en vue d'obtenir le certificat MSC.

Sous l'égide de FranceAgrimer, des travaux sur l'élaboration d'un référentiel pour un « ecolabel » français sont actuellement en cours. Il devrait comprendre un volet social qui n'est pas pris en compte dans le label MSC.

Les motivations des opérateurs pour s'engager dans de telles démarches sont multiples, car le bénéfice qu'ils peuvent en retirer porte sur une augmentation de la valeur ajoutée, une protection et une sécurisation du marché, ou encore un référencement simplifié grâce à un complément de gamme. Ces démarches représentent toutefois des coûts d'investissement et de fonctionnement non négligeables. Leur mise en place est plus ou moins aisée et plus ou moins longue. C'est pourquoi le choix initial du signe recherché est stratégique pour l'entreprise ou l'organisation professionnelle. Pour ce faire, ces entreprises de pêche françaises peuvent d'ailleurs recevoir l'appui d'établissements publics comme FranceAgrimer qui les guident dans leurs choix.

Rappelons également que le 3 mars 2010, les représentants des principales familles de la filière pêche (OP, mareyage, grossistes, transformateurs, GMS et poissonniers) ont signé les statuts de l'association France Filière Pêche (FFP), structure de droit privé. Alors que la situation du marché de la pêche française est soumise à une concurrence très dure, l'objectif

de FFP consiste désormais pour la filière économique, à lancer une marque de distinction des produits de la pêche française dont la provenance et la qualité standard seront tracées et certifiées. Sans concours publics, cette marque collective de droit privé conservera toute l'attitude de communiquer sur une provenance et une qualité de filière française, plus informative et valorisante que la règle d'étiquetage communautaire obligatoire basée sur les zones FAO du type « Atlantique du Nord Est ».

2.2 Affirmer le rôle de la pêche dans l'alimentation et la gastronomie

La pêche maritime est une activité essentielle, au sens premier du terme, c'est à dire propre à l'homme depuis les origines. La pêche est un acte fondamental de subsistance aux côtés de l'agriculture et de la chasse.

Elle joue un rôle alimentaire essentiel. Les poissons, coquillages et crustacés ont des propriétés nutritionnelles établies. Ils contiennent d'excellentes protéines, des micronutriments ainsi que des corps gras bénéfiques pour la santé (acides gras poly-insaturés Oméga 3).

En France, sachant qu'environ 80 % du poisson consommé est importé, la pêche maritime nationale constitue un secteur qui n'attire pas l'attention du public en dehors de quelques crises sociales. Pourtant la France a toujours soutenu ce secteur d'activité. La mer, la pêche, le poisson sauvage sont en effet une tradition, une civilisation, mais aussi un goût qui forment un patrimoine qui ne doit pas disparaître.

A l'heure où la gastronomie française est classée au patrimoine mondial de l'humanité, il faut prendre conscience que toute une partie de nos plats si appréciés des français, mais aussi des touristes dépendent de notre pêche nationale et de ses produits.

3 Emploi et aménagement du territoire : l'Europe de la pêche est à la croisée des chemins

Lors de la création de la politique agricole commune, il a été fait un choix clair en faveur du maintien, sur tout le territoire européen, d'exploitations de taille moyenne de façon à préserver l'emploi, mais aussi pour des raisons d'aménagement du territoire. Ces motivations existent encore aujourd'hui et justifient l'existence d'une politique agricole volontariste. .

Pour la pêche, l'Europe est aujourd'hui à la croisée des chemins. On peut, en effet, faire le choix d'une flotte de pêche européenne concentrée entre quelques mains avec peu de navires et peu de marins à bord ou, au contraire, privilégier l'emploi direct et indirect et le maintien d'une activité ancestrale sur tout le littoral européen grâce à des bateaux nombreux sur le modèle de la pêche artisanale. Ce n'est malheureusement pas la direction que semble prendre la Commission européenne avec la généralisation annoncée des Quotas Individuels Transférables (QIT). De même, son projet d'atteindre un Rendement Maximum Durable (RMD) d'ici 2015, conduirait, compte tenu des délais impartis, à réduire de manière significative et brutale le niveau des quotas accordés à nos pêcheurs et donc à faire disparaître un grand nombre d'entreprises et d'emplois.

3.1 Vers l'instauration de quotas individuels transférables ?

La notion de Quota Individuel Transférable ou QIT est apparue en 1991, lors de la 19ème session du développement des pêches de la FAO et a aidé à l'élaboration du Code international de bonne conduite pour une pêche responsable élaborée par celle-ci, lors de la conférence de Cancún de 1992.

Les QIT sont systématiquement présentés au plan international comme une solution à promouvoir, pour améliorer la gestion des ressources halieutiques. On en attend la fin de la « course au poisson » et la mise en valeur du capital par des pêcheurs gestionnaires qui permettrait de mettre un terme à la « surcapitalisation », au suréquipement et donc d'accroître notablement la rentabilité du secteur. Ce dispositif devrait aussi permettre d'augmenter la durée de la période de pêche tout en diminuant la pression de pêche. L'instauration des QIT devrait ainsi mettre fin à la surexploitation économique des stocks.

L'autre avantage des QIT serait écologique, car ils sont censés inciter les pêcheurs à ménager la ressource, car une fois propriétaires des QIT, les pêcheurs auraient intérêt à les gérer comme un fonds de commerce pour en accroître la valeur et augmenter leurs revenus et enfin les revendre lorsqu'ils cessent leur activité. En résumé, les QIT permettraient de pêcher moins, de pêcher mieux et de vendre plus cher les produits pêchés.

Selon le dernier projet de la Commission européenne, les QIT correspondraient à des droits négociables (vente ou location) attribués à des producteurs, pour une durée de 15 ans, et exprimés en pourcentage des possibilités de pêche (tonnages de captures d'espèces sous quotas et quantités d'efforts de pêche) allouées à l'Etat membre où le navire du producteur est immatriculé. Toutefois, ne pourraient pas faire l'objet de QIT, les possibilités de pêche obtenues dans le cadre d'accords de partenariat pour la pêche, c'est-à-dire tous les accords de pêche conclus avec des pays tiers (y compris le Groenland), à l'exception de la Norvège et les Féroé.

Seraient de droit soumis à un régime des QIT, les navires de plus de 12 mètres hors tout, et ceux de moins de 12 mètres hors tout, pratiquant des arts traînants. Les navires de moins de 12 mètres hors tout, ne pratiquant pas des arts traînants pourraient également y être soumis si leur Etat membre le souhaite. Enfin, la mutualisation des QIT et leur gestion par les OP reconnues, ou par des entités autres seraient permises. La négociation des QIT entre producteurs de nationalités différentes ne serait possible que si, en théorie, l'Etat membre ayant délivré les QIT l'autorise.

Par ailleurs, dans le cadre de la réforme de la Politique Commune de la Pêche, et afin de définir « un rendement maximum durable » (RMD), la Commission européenne pourrait proposer la reconduction du système existant en matière d'encadrement des capacités basé sur les mêmes critères (kW et UMS), mais une dérogation serait néanmoins introduite.

La Commission européenne pourrait en effet exclure de cet encadrement classique des capacités, les navires soumis à un régime de QIT encadrant toutes leurs possibilités de pêche, au moins celles relatives à des espèces sous quotas et l'accès à des pêcheries/zones de pêche pour lesquelles des limites d'effort de pêche sont définies, dès lors que leur Etat membre en ferait la demande.

La dérogation que la Commission européenne envisagerait, s'inscrit dans la logique qu'elle défend habituellement, à savoir l'instauration d'un système marchand des droits de pêche qui conduirait naturellement à une adéquation entre les possibilités de pêche et les capacités de pêche. Dans cette logique, les sorties de flotte des navires soumis à un régime de QIT ne devraient donc plus pouvoir bénéficier d'aides.

On voit bien là, l'importance que la Commission européenne porte à la mise en place d'un tel système, en proposant d'exonérer des contraintes liées à l'encadrement de la capacité, les navires ayant souscrit à ce système.

En résumé : des QIT = plus de jauge et de liberté dans la construction du nouveau navire.

Comme l'ont fait remarquer certains armements français, cela ne peut se défendre que s'il existe un encadrement de l'intégralité des captures et donc que les rejets soient contingentés, puisque la surcapacité est supposée favoriser les rejets, ce que prévoit d'ailleurs la Commission européenne en proposant de les interdire en trois étapes (cf infra).

S'agissant plus particulièrement des flottilles françaises, du fait du mode d'encadrement actuel de leur activité, la flottille des thoniers senneurs congélateurs continuerait d'être soumise au système classique d'encadrement des capacités. Toutefois, le sort qui serait réservé par la Commission européenne aux autres flottilles, qui opèrent pour partie dans les eaux communautaires et pour partie en haute mer, ou dans les eaux de pays tiers avec lesquels des accords de partenariat ont été conclus, est incertain.

Rien ne dit par ailleurs que les contingentements des capacités qui peuvent être mises en œuvre dans certaines zones de pêche disparaîtraient dans le cadre du projet de la Commission européenne (par exemple, les plafonds de capacités du plan cabillaud ou du plan sole Golfe de Gascogne). Autrement dit, l'encadrement global des capacités serait dans les faits remplacé par des encadrements des capacités qui peuvent être mis en œuvre dans les pêcheries identifiées au niveau communautaire, sans liberté d'en décider au niveau national.

Avec des QIT, l'objectif de la Commission européenne est de créer une flotte de pêche réduite, facile à contrôler, concentrée entre les mains de quelques grands groupes (armements et transformateurs), voire certaines multinationales de la pêche à capitaux mondialisés, qui bénéficieraient ainsi d'une rente confortable et pourraient aussi financer l'achat des quotas et la casse des navires, mais ce sont les marins pêcheurs et la ressource halieutique qui en paieraient ensuite le prix. On sait en effet que le système des QIT comporte des risques importants, car il peut engendrer des inégalités économiques entre les pêcheurs puis des bouleversements sociaux. Les QIT sont également un obstacle à l'installation des jeunes et au renouvellement des générations de marins pêcheurs.

Ils ont par ailleurs une incidence sur la sécurité, comme le rappelle la FAO en 2004 dans sa circulaire sur les pêches n° 966 intitulée « Sécurité en mer, élément essentiel de la gestion des pêches » :

« Du point de vue de la gestion des pêches, les dispositifs des quotas individuels devraient permettre d'éviter le développement ultérieur des flottes de pêche nationales, mais il n'incite pas à réduire la surcapacité actuelle de la flotte.

Cependant, si les quotas deviennent transférables, il incite alors à réduire la flotte en les concentrant sur un nombre plus petit de navires et en se débarrassant des autres. Mais cette démarche réintroduit la pression liée à la recherche de la performance et de la productivité maximale pour chaque navire, comme dans le cas des pêcheries d'accès libre. Le fait de devoir

payer un droit de pêche, qui auparavant était gratuit, accroît à la fois la pression financière sur les propriétaires et la pression liée à la performance sur le navire et l'équipage, avec évidemment des effets préjudiciables sur la sécurité.

Même si les systèmes d'aménagement des pêcheries ne sont pas censés régler la sécurité en mer, ils ont inévitablement une incidence à cet égard. Il est important de garder la sécurité en mer à l'esprit lorsque l'on évalue les systèmes d'aménagement des pêcheries.

La sécurité doit dès le début faire partie intégrante du système d'aménagement ».

À l'instar des expériences déjà conduites au Canada, en Australie, Nouvelle-Zélande ou encore en Islande, pays où les QIT ont connu un échec cuisant (les Islandais qui ont été les premiers à promouvoir les QIT, sont en train de revenir complètement sur cette politique et relancent leur pêche artisanale en rachetant les quotas aux industriels), certains Etats de l'Union européenne sont favorables à ce système, notamment les Pays-Bas, l'Espagne et le Danemark. Le libre-échange des quotas au sein de l'Union européenne, sous le contrôle des autorités nationales publiques, est également approuvé en Espagne et aux Pays-Bas.

Les QIT sont, a priori, faciles à mettre en place pour une pêche monospécifique et géographiquement bien délimitée, il n'est pas très complexe de répartir les prises en relation avec les QIT. Mais de nombreuses pêcheries européennes, dont les françaises, sont « multispécifiques » et se déploient sur des zones différentes. Les QIT ne sont donc pas du tout adaptés à la structuration de la flotte de pêche française caractérisée par la polyvalence et la pluriactivité. Il serait par conséquent pertinent que les mécanismes d'allocation des quotas soient ajustés aux particularités écologiques, techniques, économiques et culturelles des pêcheries et non pas imposés de manière uniforme par Bruxelles.

Par son projet, la Commission européenne voudrait s'attaquer aux navires de plus de 12 mètres et ceux de moins de 12 mètres pratiquant les arts traînants et démanteler ainsi la pêche artisanale française qu'elle soit côtière ou du large. Les pêcheurs n'accepteront jamais un tel choix social et économique, alors même que beaucoup de stocks européens se redressent, résultats manifestes et mérités des gros efforts qu'ils ont consentis en terme d'allègement de leurs capacités de capture.

La crainte de la concentration du secteur, de la « privatisation » et de la « financiarisation » de la pêche ainsi que de la « marchandisation » des quotas trouve aussi un écho auprès des élus du littoral qui s'inquiètent, à juste titre, de cette perspective. Elle est en effet synonyme de réduction du nombre des navires avec des implications sur l'aval de la filière, mais aussi sur la mobilité géographique d'investisseurs qui ne se sentiront plus liés à un port en particulier voire à un pays.

3.2 Préserver le modèle de la pêche artisanale

Qu'entend-on par pêche artisanale ?

La question semble aujourd'hui plus que jamais d'actualité et il n'est pas si facile d'y répondre ou, tout du moins d'en avoir une vision commune au niveau européen.

La FAO définit la pêche artisanale comme une « *Pêche traditionnelle pratiquée par des ménages de pêcheurs (par opposition à des sociétés commerciales) qui utilisent des quantités relativement faibles de capital et d'énergie, des navires de pêche relativement petits (voire aucun), effectuent de courtes sorties de pêche, à proximité du rivage, et travaillent*

principalement pour la consommation locale. Dans la pratique, la définition varie selon les pays et va de la cueillette ou de la pêche en solitaire à bord d'une pirogue dans les pays en développement pauvres jusqu'à l'emploi de chalutiers, de senneurs ou de palangriers de plus de 20 mètres dans les pays développés. La pêche artisanale peut être de subsistance ou commerciale, travailler pour la consommation locale ou pour l'exportation. Parfois appelée petite pêche ».

La question de la définition de la pêche artisanale et de la pêche côtière est posée par la Commission européenne dans le cadre de la réforme de la politique commune de la pêche prévue en 2012.

Celle-ci rappelle que les pêcheurs pratiquant la pêche côtière, artisanale jouent un rôle important dans le tissu social et l'identité culturelle de nombreuses régions côtières européennes. La modulation de la capacité des flottes de pêche avec les possibilités de capture doit légitimement s'accompagner d'une protection des communautés côtières les plus fragiles. Les règles actuelles de la « stabilité relative » et celle des « douze milles marins » (réservation des zones côtières d'un Etat membre à sa flottille hors droits d'accès historiques aux zones côtières d'autres Etats) déterminent largement les possibilités de pêche pour les flottes artisanales côtières.

En pratique, les définitions des pêches côtières et/ou artisanales varient d'un Etat à un autre, tout en soulignant que les pêcheries artisanales peuvent être des pêcheries de subsistance ou commerciales, servir à la consommation locale ou à l'export.

La régulation de la capacité des flottes en fonction des possibilités de pêche entraîne inévitablement une baisse globale de l'emploi dans le secteur de la production.

La Commission indique dans son Livre vert que cette évolution, qui expose les communautés côtières les plus fragiles, peut être engagée selon une approche différenciée. Elle envisage donc de mettre en place de régimes de gestion différenciés :

- un régime applicable aux flottes industrielles, qui serait axé sur l'ajustement de la capacité et l'efficacité économique. Ce régime pourrait alors prévoir des mesures d'incitation économique en faveur de l'adaptation des flottes, comme des mécanismes d'allocation fondés sur le marché. En matière de financement public, les flottes industrielles seraient censées être économiquement autonomes ;
- un régime dédié aux flottilles artisanales des communautés côtières, centré quant à lui sur des objectifs sociaux. Ces flottes seraient gérées selon un système d'allocation directe des quotas ou de l'effort ou au moyen de mécanismes collectifs. Les flottes artisanales pourraient bénéficier d'un soutien public en vue de leur adaptation à la nouvelle donne de la PCP reformée, ce qui permettrait de renforcer leur viabilité économique et de préserver leur contribution à la vie des communautés côtières.

Tout régime différencié devrait être, selon la Commission européenne, conçu avec soin, de façon à assurer la viabilité écologique des stocks dont ces communautés de pêcheurs dépendent en définitive. Si les grands principes et les normes générales doivent s'appliquer dans toute l'Union européenne, les décisions spécifiques relatives aux flottes artisanales devraient être prises à un niveau aussi proche que possible des communautés côtières concernées.

Cette problématique a été ouverte au débat lancé par le Ministère chargé de la pêche en 2009 à

l'occasion des « Assises de la pêche ».

En France, les critères utilisés pour définir la pêche artisanale d'une part, et la pêche côtière d'autre part, sont basés sur des critères relevant pour l'essentiel du droit du travail maritime :

- la pêche artisanale est définie par la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines par le critère social de l'embarquement de l'armateur ;
- la pêche côtière est définie en fonction de la durée de l'expédition maritime par l'arrêté ministériel du 24 avril 1942 modifié, relatif aux titres de navigation maritime qui subdivise la navigation de pêche en quatre catégories fondées sur la durée de l'absence du navire de son port d'exploitation ;
- la « petite pêche » est définie comme la navigation de pêche pratiquée par tout navire ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à 24 heures ;
- la « pêche côtière » est une navigation de pêche pratiquée par tout navire ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à 96 heures, mais supérieure à 24 heures ;
- la « pêche au large » est la navigation de pêche pratiquée par des navires ne s'éloignant habituellement du port pour une durée supérieure à 96 heures lorsqu'elle ne répond pas à la définition de la grande pêche ;
- la « grande pêche » est la navigation pratiquée par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux, par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux s'absentant habituellement pendant plus de 20 jours de son port d'exploitation ou de ravitaillement.

La thématique des pêcheries côtières concerne par nature l'ensemble du littoral métropolitain et des DOM.

Il faut également rappeler la richesse de la pêche maritime française due à sa grande diversité portant à la fois sur les flottilles, les moyens de production, les métiers, les techniques, les zones de pêche les captures et les marchés.

La flotte de pêche française se caractérise par la polyvalence de ses navires, les techniques de pêche les plus utilisées étant le chalut, le filet, le casier, la drague ou encore la ligne. Le document préparatoire des Assises de la pêche de 2008 sur l'état du secteur des pêches français a en effet démontré que cette polyvalence des navires en termes d'engins utilisés et de métiers pratiqués est importante et qu'elle se maintient (près de 2 types d'engins par an en moyenne).

En terme de répartition géographique, un quart de la flotte française se concentre en Bretagne, où se pratiquent tous les types de pêche, de la petite pêche, à la pêche au large. La flotte bretonne pratique en moyenne deux métiers au cours de l'année. La polyvalence est cependant très variable selon les ports et le rayon d'action du navire. Elle est d'autant plus forte que les navires fréquentent la zone côtière et que le métier pratiqué est saisonnier.

Une autre partie importante de la flotte réalisant la pêche au large et la pêche côtière se trouve sur le littoral allant du Nord-Pas-de-Calais à la Basse-Normandie. Le golfe de Gascogne, des

Pays de la Loire à l'Aquitaine dispose d'une répartition moyenne.

Selon l'Ifremer, en Atlantique, 87 % des navires travaillent exclusivement ou principalement dans la mer territoriale des 12 milles ou y travaillent régulièrement, respectivement 72 % de navires dits « côtiers », et 15 % de navires dits « mixtes », c'est à dire travaillant entre 25 et 75 % du temps dans la bande côtière.

En Méditerranée, 95 % des navires travaillent exclusivement ou principalement dans la bande des 12 milles ou y travaillent régulièrement, respectivement 89 % de navires « côtiers » et 6 % de navire « mixtes ».

Ainsi que l'indique le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins, sur son site internet, « la richesse de la pêche française réside dans sa diversité : du ligneur de 8 mètres pratiquant la pêche du bar dans le Raz de Sein au thonier senneur congélateur de 85 mètres capturant le thon dans l'Océan Indien et à la diversité des métiers correspond la diversité des zones de pêche ». La réglementation qui encadre cette activité, tant au plan national qu'au plan communautaire, permet encore aujourd'hui à chacune de ses composantes, quel que soit son mode d'exploitation, flotte artisanale ou flotte industrielle, de coexister et d'exprimer son dynamisme.

La complémentarité entre les différentes flottilles de la pêche maritime française est le résultat d'un fragile équilibre façonné au fil du temps.

Selon le Ministère chargé de la pêche, si la modulation de la capacité des flottes de pêche avec les possibilités de capture doit légitimement s'accompagner d'une protection des communautés côtières les plus fragiles, l'idée d'un régime de gestion différencié centré essentiellement sur des objectifs sociaux pour les flottes artisanales des communautés côtières appelle cependant une appréciation plus mesurée. Il semble en effet que les flottes artisanales, qui exercent pour certaines des activités à forte valeur ajoutée, doivent renforcer leur viabilité économique et contribuer ainsi à la vie des populations littorales.

Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Haute-Normandie, dans sa contribution au débat sur le Livre vert de la Commission européenne, indiquait qu'il était difficile de réserver la zone côtière à la pêche artisanale du fait notamment des disparités dans les définitions de la notion et des pratiques dans les différents Etats membres. Il est en effet difficile d'affirmer que seuls les navires de moins de 12 mètres sont dépendants des 12 milles. Il est également difficile de voir l'impact économique réel de cette flotte. La petite pêche côtière fait partie intégrante du tissu socio-économique et on ne peut pas réduire son poids économique à la seule valeur de sa production. De surcroît, elles génèrent plus d'emplois que les flottes de navires pratiquant la pêche hauturière.

A ce jour, il n'existe donc aucune définition « partagée » de ces deux notions et il sera probablement difficile, à l'échelle européenne, d'en trouver qui seraient consensuelles.

La plupart des Etats se montrent favorables à un régime différencié, motivé, pour certains d'entre eux, par l'impossibilité de définir au niveau européen ce type de pêche. L'Allemagne et les Pays-Bas, bien que se montrant défavorables à un double régime, reconnaissent la nécessité de prendre en compte les particularités nationales ou régionales.

Il faut toutefois signaler la multiplicité des locutions employées, qui traduit l'interprétation variable du concept de pêche côtière, déjà rencontrée dans le texte du Livre vert qui citait soit les flottes, soit les pêcheries, soit les communautés côtières.

La définition de la petite pêche côtière issue du règlement sur le Fonds Européen pour la

Pêche, soit les navires de moins de 12 mètres pratiquant un art dormant, n'est pas une définition pouvant satisfaire les professionnels français, comme l'a indiqué le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins dans sa contribution au Livre vert.

Et pourtant, c'est une définition qui a également été reprise récemment par le gouvernement français.

En effet, le décret n° 2011-697 du 20 juin 2011 définissant la notion de petite pêche côtière mentionnée au 6° du II de l'article 262 du code général des impôts, concernant l'exonération de TVA, reprend la définition suivante :

« Art. 73 I.-Pour applications du 6° du II de l'article 262 du code général des impôts et aux seules fins de cette réglementation, la petite pêche côtière s'entend de la pêche pratiquée au moyen de bateaux dont la longueur hors tout est inférieure à douze mètres, n'utilisant que des engins non remorqués et dont la sortie en mer n'excède pas 24 heures. »

Cette question de définition est donc loin d'être tranchée, y compris au niveau national.

Il convient pourtant d'y accorder une attention toute particulière dans le débat qui s'annonce à l'échelle européenne sur la politique commune de la pêche si l'on veut préserver le modèle français de la pêche artisanale.

3.3 La filière pêche, identité du littoral

Comme nous l'avons rappelé à plusieurs reprises, la pêche fait partie intégrante du patrimoine côtier.

Avec l'ensemble des activités de la filière, criée, entreprises de mareyage, de transformation et de distribution des produits de la mer, la pêche contribue au développement économique et à l'aménagement du littoral. A ces activités, il faut ajouter les emplois liés à la construction et la réparation navale, aux activités portuaires, mais aussi à la logistique des transports, au tourisme pêche qui ne sont pas toujours pris en compte et qui pourtant contribuent également à l'importance de la filière pêche française.

Les ports de pêche sont également un facteur de dynamisme des villes du littoral et participent très fortement à l'attractivité du métier. Comme l'a souligné Hélène TANGUY, maire du Guilvinec, dans son rapport sur « les pêches maritimes françaises » en juin 2006, dans la « vie » portuaire, la criée joue un rôle essentiel. Comme cela a été initié dans certains ports (Nausicaa à Boulogne-sur-Mer avec 650 000 visiteurs par an, Mareis à Étaples, Haliotika au Guilvinec avec 28 000 visiteurs par an), il faut transformer ce potentiel en offre touristique, et développer des moyens d'informer le consommateur.

Dans le secteur des pêches maritimes, un emploi embarqué génèrerait environ 3 à 4 emplois à terre.

« Les données économiques maritimes françaises en 2009 » de l'Ifremer donnent quelques chiffres en matière d'emplois dans le secteur maritime et dans la filière pêche au sens large intégrant l'amont et l'aval de la filière.

On y trouve également à titre informatif et pour un nombre non négligeable, l'emploi apporté par le « tourisme littoral ».

Nombre d'emplois dans le secteur maritime et dans la filière pêche en 2007

Activité	Nombre d'emplois - 2007
Pêches maritimes	11 396 (+ de 9 mois)
Halle à marée	1 500
Mareyage et commerce de gros	7 740
Transformation	11 150
Construction navale civile	3 538
Équipement naval	22 000
Réparation navale	1 533
Tourisme littoral	242 558

Source : Ifremer

Ces emplois ne se concentrent bien évidemment pas tous sur la frange littorale, notamment en ce qui concerne l'équipement naval, mais ils contribuent tous à la vie d'une filière et sont très fortement tributaires du développement de l'activité initiale, la pêche.

Les autres emplois induits au sein de la filière « aval » des produits de la mer sont, il est vrai, fortement alimentés par les flux d'importation et ne sont pas exclusivement dus à l'offre nationale. Il n'en demeure pas moins que ces emplois restent situés sur le littoral : si l'offre française n'existait pas, ils seraient nécessairement délocalisés près des places de consommation.

L'exemple de Boulogne-sur-Mer est significatif en la matière. Premier port de pêche français, Boulogne-sur-Mer est également le premier centre européen de transformation. Ce port est donc fortement tributaire des importations de produits de la mer qui font vivre les entreprises de transformation et de commercialisation.

L'activité de pêche sur le littoral s'inscrit dans une dynamique économique globale qui associe le tourisme, la culture, voire l'identité nationale. Elle participe comme nous l'avons dit précédemment très fortement à l'aménagement du territoire.

Cette problématique générale de l'intégration de la pêche dans le développement économique des littoraux est bien prise en compte par la Commission européenne. En effet, l'axe 4 du Fonds Européen pour la Pêche vise le développement durable des zones côtières tributaires de la pêche et de l'aquaculture. L'objectif de cet axe est d'accompagner la mise en œuvre de stratégies de développements locaux permettant le maintien de la prospérité économique et sociale des zones de pêche et d'aquaculture du littoral français.

Cependant, pour maintenir un tissu économique littoral, il faut maintenir les emplois à terre générés par l'activité en mer et cela passe par des outils de production modernisés et adaptés aux demandes d'aujourd'hui.

C'est pourquoi la question de la modernisation de la flotte de pêche ne peut être dissociée de la politique de développement économique littoral. En effet, une flotte moderne, respectueuse des contraintes environnementales et adaptée aux exigences nouvelles de la filière pêche constitue un facteur important pour le maintien des emplois en mer comme à terre.

Au terme de ce rapport, nous espérons avoir convaincu qu'il y a urgence à renouveler les navires si l'on veut sauver la pêche française. Ce renouvellement est nécessaire pour sauver les entreprises et les emplois qui y sont attachés. Il est indispensable également si l'on veut mieux préserver la ressource et poser les bases d'une pêche vraiment durable.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LETTRE DE MISSION

Le Premier Ministre

Paris, le 13 DEC. 2010

1615 / 10 / SG

Monsieur le Député,

Lors des débats à l'Assemblée nationale sur la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche, vous avez appelé l'attention du Gouvernement sur la question du renouvellement de la flotte de pêche maritime française.

Les navires de pêche qui avaient une moyenne d'âge de 15 ans au début des années 1990 ont aujourd'hui en moyenne près de 23 ans.

Ce vieillissement pèse de façon croissante sur la capacité d'adaptation des pêcheurs aux nouvelles exigences de la production halieutique : recherche d'économies d'énergie, réduction des autres charges d'exploitation et des coûts d'entretien, meilleure valorisation de la production, réduction et valorisation des rejets, amélioration de la sécurité au travail. Il est ainsi de nature à porter atteinte à la compétitivité de nos entreprises, à l'attractivité du métier de marin pêcheur et, en conséquence, à l'avenir à long terme de cette activité stratégique, composante essentielle de l'identité de nos régions littorales.

Ce constat a d'ores et déjà conduit le Gouvernement, d'une part, à inscrire cette question au cœur du mémorandum français relatif à la réforme de la politique commune des pêches et, d'autre part, à proposer qu'une réflexion soit engagée à l'occasion de la mise en œuvre du programme d'investissements d'avenir sur la façon d'encourager le développement d'une filière industrielle de navires du futur dont le secteur de la pêche ne manquera pas de bénéficier.

Dans ce contexte, afin d'approfondir les réflexions engagées sur ce dossier, j'ai décidé de vous confier une mission dont l'objet sera d'identifier l'ensemble des réponses qui pourront être apportées à cette problématique, d'en examiner la faisabilité sur les plans technique, juridique, fiscal et financier, sous l'angle national et communautaire, et, le cas échéant, de proposer la mise en place de nouveaux outils favorisant la modernisation de la production halieutique.

Monsieur Daniel FASQUELLE
Député du Pas-de-Calais
Assemblée nationale
126 rue de l'Université
75335 PARIS 07 SP

Vous appuierez notamment votre réflexion sur une analyse de l'évolution de la flotte de pêche française qui devra prendre en compte d'éventuelles singularités régionales et sur une étude comparative de la situation dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.

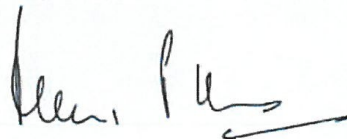
Par ailleurs, dans la mesure où ces questions s'inscrivent largement dans le cadre de la politique commune des pêches, dont le processus de réforme est en cours, vous prendrez soin de solliciter les avis de la Commission européenne ainsi que de la Commission de la pêche du Parlement européen.

Pour conduire cette mission, un décret vous nommera, en application de l'article L.O 144 du code électoral, parlementaire en mission auprès du Ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire pour une durée de six mois.

Les services du ministère de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire et le Conseil général de l'agriculture, de l'alimentation et des espaces ruraux, vous apporteront leur concours.

Vous voudrez bien me remettre votre rapport à l'issue de cette mission, de sorte que vos propositions puissent être exploitées lors de l'examen des premières orientations de la future politique commune des pêches, prévu pour début 2011.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



François FILLON

ANNEXE 2 : PRINCIPAUX SIGLES UTILISÉS

ACANOR	Armement Coopératif Artisanal du Nord
ACAV	Armement Coopératif Artisanal Vendéen
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AFD	Agence Française de Développement
AGLIA	Association du Grand Littoral Atlantique
AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt
AMP	Aire Marine Protégée
ANR	Agence Nationale de la Recherche
ARF	Association pour la Relance de la Flottille
ATM	Accident du Travail Maritime
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CCR	Conseil Consultatif Régional
CE	Commission Européenne
CEDEM	Centre de Droit et d'Economie de la Mer
CEFCM	Centre Européen de Formation Continue Maritime
CGI	Commissariat Général à l'Investissement
CGP	Caisse Générale de Prévoyance
CIEM	Conseil International pour l'Exploitation de la Mer
CIMER	Comité Interministériel de la Mer
CLPMEM	Comité Local des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CME	Coopérative Maritime Etaploise
CNPMEM	Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
COREPAM	Commission Régionale de Programmation des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture Marine
CORICAN	Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation pour la Construction et les Activités Navales
CPP	Conchyliculture Petite Pêche
CRM	Caisse de Retraite des Marins
CRPMEM	Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CRS	Commission Régionale de Sécurité
DAM	Direction des Affaires Maritimes
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DG MARE	Direction générale Affaires Maritimes et Pêche-Commission européenne
DIRM	Direction Interrégionale de la Mer
DIRM-MEMN	Direction Interrégionale de la Mer Manche Est Mer du Nord
DIRM-NAMO	Direction Interrégionale de la Mer Nord Atlantique-Manche Ouest

DML	Délégation à la Mer et au Littoral
DOM	Département d'Outre-Mer
COM	Collectivité d'Outre-Mer
DPMA	Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
DUP	Document Unique de Prévention
EBE	Excédent Brut d'Exploitation
ENIM	Établissement National des Invalides de la Marine
ENSM	Ecole Nationale Supérieure Maritime
FAF	Fonds d'Assurance Formation pêche et cultures marines
FAO	Food and Agriculture Organization
FFP	France Filière Pêche
FPDR	France Pêche Durable et Responsable
FEP	Fonds Européen pour la Pêche
FSE	Fonds Social Européen
FUI	Fonds Unique Interministériel
F2DP	Fonds pour le Développement Durable de la Pêche
GIZC	Gestion Intégrée des Zones Côtières
GNL	Gaz Naturel Liquéfié
GPAL	Groupement des Pêcheurs Artisans Lorientais
GT	Grosse Tonnage
IAA	Industrie Agro-Alimentaire
IFOP	Instrument Financier d'Orientation de la Pêche
ISF	Impôt de Solidarité sur la Fortune
Ifremer	Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer
IMP	Institut Maritime de Prévention
kW	Kilowatt
LPM	Lycée Professionnel Maritime
OI	Organisation Internationale du Travail
OMC	Organisation Commune des Marchés
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OP	Organisation de Producteurs
PAC	Politique Agricole Commune
PCP	Politique Commune de la Pêche
PME	Permis de Mise en Exploitation
POP	Programme d'Orientation Pluriannuel
PPDR	Plan pour une Pêche Durable et Responsable
PPS	Permis de Pêche Spécial
PSF	Plan de Sortie de Flotte
PSR	Plan de Sauvetage et de Restructuration
QCATM	Questionnaire sur les Circonstances des Accidents du Travail Maritime

QIT	Quota Individuel Transférable
RMD	Rendement Maximal Durable
STCW-F	Standards of Training Certification and Watchkeeping for Fishing
TAC	Totaux Admissibles de Capture
TEPA	Loi en faveur du Travail, de l'Emploi et du Pouvoir d'Achat
UAPF	Union des Armateurs à la Pêche de France
UE	Union Européenne
UMS	Universal Measurement System
VAE	Validation des Acquis de l'Expérience
VFI	Vêtement à Flottabilité Intégrée
VMS	Vessel Monitoring System
ZEE	Zone Economique Exclusive

ANNEXE 3 : LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES

ADAM Dominique	Directeur de la Coopérative maritime de La Turballe
ADEMAR Marie	Présidente de l'Association familiale maritime de la Martinique
ADEMAR René	Président du CRPMEM de la Martinique
ALLARD Christian	Directeur exploitation portuaire de la Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale Nord-Pas-de-Calais
ALLEMAND Marylène	Présidente directrice générale du Chantier naval Allemand - Le Grau d'Agde
ALMONT Alfred	Député de la Martinique
ANTISTE Maurice	Vice président du Conseil régional de la Martinique – Président de la Commission pêche et aquaculture
ARDIN Arthur	Président de l'Association de marins pêcheurs de Schoelcher - Martinique
AUTRET Hugues	Chargé de mission au CRPMEM des Pays de la Loire
AVERSA Robert	Vice président du CLPMEM Le Grau-du-Roi
BARANGER Laurent	Secrétaire général du RICEP (Réseau d'information et de conseil en économie des pêches) - Nantes
BARGIA Rémy	Président de la Coopérative des marins pêcheurs de Guadeloupe (COMAPEGA)
BAVOUZET Gérard	Directeur Ifremer - Lorient
BEAUDY Guy	Conseiller municipal à Matoury – Guyane
BECOARN Yann	Sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime - Direction des affaires maritimes
BENOISH Maurice	Président directeur général de la Société d'Économie Mixte Lorient-Kéroman
BERGOZ Guy-Emile	Président de la Confédération des associations de marins pêcheurs et des élevages marins de la Martinique (CAMPEM)
BERROU Pierrick	Patron amateur – Le Guilvinec
BERTHELOT Chantal	Députée de la Guyane
BERTRET Jean-Loup	Directeur Port Sud de France - Sète
BIGOT Cécile	Sous-directrice de l'aquaculture et de l'économie des pêches - Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
BIGOT Jacques	Président France Pêche Durable et Responsable – Etaples-sur-Mer
BIHAVAN Eric	Inspecteur de la sécurité des navires (Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique – Manche Ouest, Centre de Sécurité des Navires du Morbihan)
BLANCHARD Dominique	Vice président du CRPMEM Languedoc-Roussillon
BLUA Frédéric	Directeur de la mer de la Guadeloupe
BON-GLORO Pierre-Michel	Pôle gestion durable et activités maritimes – Gens de mer et armements – Délégation à la mer et au littoral du Calvados
BOULATE Léo	Directeur de la Coopérative des marins pêcheurs de Guadeloupe (COMAPEGA)
BOURDIN Gaëlle	Secrétaire générale du Groupement professionnels des mareyeurs expéditeurs Bigouden (CPME)
BROUZES Richard	Directeur général Organisation de Producteurs Marins Pêcheurs de Basse-Normandie
BRUDEY Hilaire	Conseiller général de la Guadeloupe

CABANEL Henri	Vice président du Conseil général de l'Hérault
CADIC Gérard	Directeur général de la Caisse régionale du Crédit maritime d'Outremer – Guadeloupe - Martinique
CAILLET Denis	Directeur administratif et financier de l'armement SCAPECHE
CARRIOU Patrick	Président du Groupement des Pêcheurs Artisans Lorientais (GPAL)
CASSIUS DE LINVAL Jean-Yves	Gérant du Chantier naval FUSION – Sainte-Luce – Martinique
CAVEY Pierre-Albert	Maire de Port-en-Bessin-Huppain
CHARBONNEAU Aurélie	Chargée de mission Bureau de la gestion de la ressource - Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
CHARRIER Frédéric	CLPMEM de Saint-Gilles-Croix-de-Vie
CHAUVET Sébastien	Secrétaire CLPMEM / OP Ile d'Yeu
CHEVALLIER Marc	Président Port Sud de France – Sète
CHEVER René-Pierre	Secrétaire général CLPMEM – Le Guilvinec
CHONG WINT Rodolphe	Vice président commission portuaire du Larivot – Guyane
CIPRIN Jean-Luc	Président de la Caisse régionale du Crédit Maritime d'Outremer – Guadeloupe
COMBET Michel	Président CLPMEM – Le Grau-du-Roi
COUDRAY Alain	Président CLPMEM de Saint-Brieuc
COURCOL Laurent	Directeur interrégional de la mer Manche Est – Mer du Nord
D'ACUNTO Pierre	Président de l'Association Méditerranéenne des Organisations de Producteurs (AMOP) et de l'Organisation des Producteurs SATHOAN - Sète
DACHICOURT Bruno	Secrétaire général CFTC - comité des pêches du Nord – CRPMEM du Nord Pas-de-Calais/Picardie
DACHICOURT Jean-Roger	Patron pêcheur Coopérative Maritime Etaploise (CME)
DACHICOURT Pierre-Georges	Président du Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
DAVAINE Aurore	Chef du Service Pêche et Aquaculture du Conseil régional de Bretagne
DAVIAU Michel	Directeur de l'Armement Coopératif Artisanal Vendéen (ACAV)
DE SAINT DENIS Agnès	Directrice de la Coopérative de gestion des pêcheurs artisans (COGEPAR) – Port-en-Bessin-Huppain
DEGRANDMAISON Luc	Conseiller régional de la Martinique – Président de la commission pêche
DELPierre Jean-Baptiste	Directeur de l'Organisation de producteurs FROM Nord et du pôle de compétitivité AQUIMER
DESCHARLES Nicolas	Patron armateur – Etaples-sur-Mer
DESGRE Alain	Directeur du Groupement des Pêcheurs Artisans Lorientais (GPAL)
DEVIS Jean-Pascal	Chef de l'Unité gens de mer - Délégation à la mer et au littoral Hérault – Gard
DIAZ Nicolas	Secrétaire général du CRPMEM de la Guadeloupe
DION Marie-Christine	Directrice du FAF pêche et Cultures marines
DONNART Patrice	Président de l'Organisation de producteurs, Organisation des Pêcheries de l'Ouest Bretagne (OPOB)
DORI Éric	Marin pêcheur - Martinique
DOUARD Tristan	Directeur général de l'armement SCAPECHE

DOUILLET Vincent	Directeur adjoint de l'Agence Française de Développement (AFD) – Martinique
DUDUYER Gilbert	Gérant et expert de la société Kéroman Expertise Maritime - Lorient
DUJARDIN Stéphane	Responsable financier Coopérative Maritime Etaploise (CME)
DUMORTIER Arnaud	Assistant de projet au chantier naval GLEHEN – Le Guilvinec
DUREUIL Marie-Françoise	Déléguée développement économique et tourisme au Conseil Municipal de Matoury – Guyane
DUSART Thierry	Directeur adjoint des territoires et de la mer – Délégué à la mer et au littoral du Calvados
EPAUD Fabrice	Directeur commercial chantier naval OCEA – Les Sables D'Olonne
EVANS Lowri	Directrice générale DG MARE – Commission européenne
EVIN Gérald	Secrétaire général de la Coopération Maritime
EV RAT Franck	Chargé de mission Organisation de producteurs Pêcheurs de la Manche et de l'Atlantique (PMA)
FABRE Jean	Préfet de la région Guadeloupe
FAIST Benoit	Directeur adjoint des territoires et de la mer – Délégué à la mer et au littoral de l'Île-et-Vilaine
FARENG Raymond	Chargé de mission Conseil général de l'Hérault
FLORUS André	Armateur – Guyane
FOLSCHWEILLER Jacques	Référent mer du Crédit Mutuel de Bretagne
FORBIN Patrick	Directeur du chantier naval FORBIN – Pointe-à-Pitre – Guadeloupe
FORTINEAU Bertrand	Directeur de la coopérative maritime d'avitaillement de Vendée
FOUCAN Emile	Président de la Caisse de garantie contre les intempéries et avaries des marins pêcheurs de la Guadeloupe
FOUCAN Rony	1er Vice président du Comité régional des pêches et des élevages marins de la Guadeloupe
FOURNIER Jean-Michel	Patron pêcheur Coopérative Maritime Etaploise (CME)
FOURNIER Loïc	Patron pêcheur Coopérative Maritime Etaploise (CME)
FOURNIER Louis	Patron pêcheur retraité Coopérative Maritime Etaploise (CME)
FOURNIER Michel	Conseiller Coopérative Maritime Etaploise (CME)
FRANCIL Hughes	Secrétaire du CRPMEM de la Martinique
FRANCIS Christian	Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de la Guadeloupe
FRIESS Bernhard	Directeur DG MARE – Commission européenne
GABRIEL Jean-Guy	Vice président de l'Association Ti Tak Pou Yo - Martinique
GALOU Lafond	Bureau des affaires agricoles et de la pêche - Conseil général de la Guadeloupe
GATTO Stéphane	Directeur de la mer de la Guyane
GAUDRY Patrice	Architecte naval ANG – Fort-de-France
GHIGLIA Marc	Délégué général de l'Union des Armateurs à la Pêche de France (UAPF)
GOBERT Philippe	Directeur du chantier de construction navale SOCARENAM - Boulogne-sur-mer
GORON Michel	Adjoint affaires économiques à la Direction de la mer de la Guadeloupe

GOSSELIN Eric	Directeur général de la Coopérative Maritime Etaploise (CME)
GOULARD Jean-Baptiste	Patron pêcheur - Le Guilvinec
GRONZIO Henri	Président du CRPMEM Languedoc-Roussillon
GROS Paul	Président de la Coopérative des marins pêcheurs (SOCOMAP) – Le Grau-du-Roi
GUEDON Louis	Député de la Vendée et Maire des Sables d'Olonne
GUIGUE Thierry	Directeur adjoint de l'Organisation de producteurs, Organisation des Pêcheries de l'Ouest Bretagne (OPOB)
GUILLARD Christian	Vice président du CLPMEM – Les Sables d'Olonne
GUILLEMIN Gaël	Directeur adjoint chantier naval GLEHEN – Le Guilvinec
GUIRRIEC Charles	Chargé de mission Énergie – Bureau de l'économie des pêches - Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
GUYOT Serge	Directeur des viviers de Loctudy et Président de l'Association Loctudy Pôle Pêche
HERMANN Pierre	Gérant et expert du cabinet d'expertise maritime Clouet-Hermann
HO YOU FAT Yannick	Directeur du port et maire de Matoury – Guyane
HOULLIER Lionel	Adjoint chargé de l'action interministérielle de l'État en Mer – Direction de la mer de la Martinique
HUBERT Jean-Marie	Conseiller général de la Guadeloupe
HUE Denis	Conseiller régional de la Guadeloupe
ILLIONNET Philippe	Directeur de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM)
JAFFRE Benoît	Directeur de la Société d'Economie Mixte de Lorient-Kéroman
JAMES Patrick	Chef d'entreprise chantier naval du Bessin – Port-en-Bessin-Huppain
JETIL Marie-Ange	Directrice agriculture pêche et développement rural du Conseil régional de la Guadeloupe
JONCOUR Pierrick	Mareyeur et armateur à Penmarc'h – Président de la Commission pêche à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Quimper Cornouaille
JOSEPHA Gérard	Directeur de la Coopérative maritime d'avitaillement COOPEMAR – Martinique
JULIEN François	Chef d'échelon des douanes Rouen-Jauge
KARAM Georges Michel	Président de l'organisation des produits de la mer de Guyane (OPMG)
KARAM Georges-Michel	Président de l'Organisation des producteurs de produits de la mer de Guyane (OPMG)
KLETZEL Francis	Chef du service économie emplois maritimes Délégation de la mer et du littoral du Finistère
LADOIS Jean-Noël	Conseiller pêche – Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne
LARCHER Karl	Direction générale des services départementaux - Conseil général de la Martinique
LE BERRE Nicolas	Ingénieur à l'Institut Maritime de Prévention (IMP)
LE CARRE Philippe	Directeur Concessions et développement maritime - Chambre de Commerce et d'Industrie de Quimper Cornouaille
LE COUPANNEC Hugues	Vice président du CLPMEM - Lorient-Etel
LE DOZE Hervé	Chef de l'Unité appui à la gestion des activités maritimes – Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique – Manche Ouest
LE DREN Gérard	Responsable de la filière maritime du Crédit Maritime Bretagne-Normandie

LE GALL Daniel	Président du CLPMEM Loire-Atlantique Sud
LE GUENNEC Solenne	Chargée de mission à la fédération des comités des pêches maritimes et des élevages marins du Finistère
LE MOIGNE Philippe	Président de la Coopérative maritime Ar Mor Glaz – Le Guilvinec et Vice président de l'Organisation de Producteurs Pêcheurs de la Manche et de l'Atlantique (PMA)
LE NEZET Olivier	Président du CLPMEM - Lorient-Etel
LE PAPE Bertrand	Vice président du CLPMEM - Concarneau
LE ROY Marcel	Gérant d'un armement – Le Guilvinec
LEBLOND Stéphane	Directeur de l'Armement Coopératif Artisanal Portais (ACAP) – Port-en-Bessin-Huppain
LEBON Bernard	Président de l'Association Régionale de Développement des Coopératives Maritimes (ARDECOM) de Basse-Normandie
LEBREVELEC Jacques	Directeur adjoint des territoires et de la mer – Délégué à la mer et au littoral de la Vendée
LEBRUN Alexandre	Secrétaire du CLPMEM de La Turballe
LEBRUN Dominique	Présidente du CLPMEM de La Turballe
LECAPLAIN Jean-Louis	Président du CLPMEM de Grandcamp
LECHIEN Henri	Directeur de la Coopérative maritime de Grandcamp
LECLER Pascal	Président du CLPMEM de Saint-Malo
LEDUC Bruno	Directeur adjoint de l'armement de pêche industrielle EURONOR
LEDUC Xavier	Directeur général de l'armement de pêche industrielle EURONOR
LEGER Marc	Chef du bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires – Direction des affaires maritimes
LEMESLE Pascal	Directeur général bureau d'études MAURIC
LEMOINE Lionel	Secrétaire général pour les affaires régionales – Préfecture de la région Guyane
LEPRETRE Daniel	Patron pêcheur Coopérative Maritime Etaploise (CME)
LEPRETRE José	Patron pêcheur à Etaples-sur-Mer
LERIGAB Mylène	Responsable à l'Agence Française de Développement (AFD) – Martinique
LERIQUE Paul	Chef du Centre de Sécurité des Navires – Direction de la mer de la Martinique
LHOME Christophe	Patron pêcheur à Boulogne-sur-Mer
LIGUORI Bruno	Président de la Caisse Régionale du Crédit Mutuel Maritime Méditerranée (CRCMMM) – Sète
LINISE Alain	Directeur du Cabinet d'études Alain LINISE - Fort-de-France
MACE Henri	Directeur de la Caisse régionale du Crédit maritime mutuel de la région du Nord
MADELEINE Alex	Président des équipements portuaires du Larivot - Guyane
MAGEN Claude	Cabinet Conseil général de la Guadeloupe
MAILHOS Pascal	Préfet du Finistère
MAILLET Jérôme	Directeur de l'Organisation de producteurs Vendée
MANNIC Jean-Pierre	Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les événements de mer (BEAmer)

MARAGNES Alain	Directeur adjoint - Direction de la Mer de la Martinique
MARGOLLE Bruno	Président de la Coopérative Maritime Etaploise (CME)
MARTINEZ Ange	Gérant du chantier naval SARL MARTINEZ – Saint-Cyprien
MASSA Charles-André	Chef du service affaires maritimes et du littoral – Délégation à la mer et au littoral du Nord
MASTRANGELO Dominique	Prud'homme – Le Grau-du-Roi
MAUGUIN Philippe	Directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture
MEDAILLE Jocelyn	Président du CRPMEM de Guyane
MEHNERT Denis	Directeur adjoint des territoires et de la mer – Délégué à la mer et au littoral des Côtes d'Armor
MERABET Philippe	Président de la Coopération Maritime
MERINE Sylvie	Chef du bureau de l'agriculture - Conseil général de Martinique
MESLIN Frédéric	Directeur de la Mission Hydrogène des Pays de la Loire (MH2)
METAIRIE Norbert	Maire de Lorient
MICHAUD Yannick	Directeur de la coopérative maritime d'avitaillement de Noirmoutier
MIRETE Guy	CRPMEM de Languedoc Roussillon
MIRRE Jocelyn	Vice président du Conseil régional de la Guadeloupe – Président de la Commission économique et emploi
MISSONNIER Thierry	Directeur de l'Organisation de producteurs FROM Nord et du Pôle compétitivité AQUIMER
MONTASSINE Fabrice	Patron armateur à Boulogne-sur-Mer
MONTASSINE Gérard	Marin pêcheur retraité à Boulogne-sur-Mer
MORGERE-PODEUR Hélène	Consultante de la société MORGERE à Saint-Malo
MORNET Olivier	Directeur de la mer de la Martinique
MOURRUT Etienne	Député du Gard et Maire Le Grau-du-Roi
MOURRUT Pascale	Collaboratrice parlementaire du Député MOURRUT Etienne
MUNIER Jean-Luc	Expert du Cabinet d'expertise maritime Clouet-Hermann
NEBOR Richard	Conseiller régional de la Guadeloupe – Président de la Commission Agriculture, Pêche et Développement Durable
NICOLLE Laurent	Direction service pêche de la Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale – Nord-Pas-de-Calais
ORVEILLON Thierry	Directeur Caisse régionale Crédit maritime mutuel de Bretagne-Normandie
OSTORERO Carole	Vice présidente du Conseil régional de la Guyane
PALIS Martine	Chef du Bureau études juridiques et conventions internationales - Etablissement national des invalides de la marine
PALMER-LE GALL Soazig	Présidente du directoire de l'armement Bigouden – Le Guilvinec
PARRAD Guillaume	Technicien au CRPMEM de Basse-Normandie
PARROT Yvan	Directeur général de la Caisse régionale du crédit maritime mutuel Atlantique
PELISSIER Philippe	CLPMEM Le Grau-du-Roi
PERROT Jean-Yves	Président directeur général de l'Ifremer

PETIT Jean-Louis	Directeur adjoint des affaires maritimes
PIED Joël	Chef d'entreprise à la pêche - Guyane
PINVILLE Marie-Joseph	Directeur de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Guyane
PIRAUD André	Président du CLPME de Granville
PITRA Christian	Président de l'Armement Coopératif Vendéen (ACAV)
POCHIC Stéphane	Armateur – Le Guilvinec
PORTAL-SELLIN Rachel	Technopole Quimper Cornouaille / Pôle mer Bretagne
PRAT Mélanie	Secrétaire générale du syndicat des chefs d'entreprise à la pêche (SCEP) – Le Guilvinec
PREVOST Laurent	Préfet de la région Martinique
PREVOT-MADERE Joëlle	Vice présidente de la Délégation à l'Outremer et membre de la section de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation au sein du Comité économique, social et environnemental (CESE)
QUENTEL Armand	Délégué CFDT Thon tropical – CLPME de Concarneau
QUENTEL Ghislain	Gérant des Constructions Maritimes du Vivier-sur-Mer
RAMET Dominique	Patron pêcheur Coopérative Maritime Etaploise (CME)
RAMET Jacques	Patron pêcheur retraité Coopérative Maritime Etaploise (CME)
RAMET Luc	Patron pêcheur Coopérative Maritime Etaploise (CME)
RENAUD Yvan	Directeur de l'Armement Coopératif des Pêcheurs Artisans Noirmoutins (ACOPAN)
RENOULT Claude	Adjoint au Maire de Saint-Malo
REYNAL Lionel	Halieute Ifremer – Martinique
RIBAULT Sylvie	Bureau de l'économie des pêches – Sous direction de l'aquaculture et de l'économie des pêches - Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
RICHEUX Patrick	Gérant du chantier de construction naval Alunox – Saint-Malo
RIGAULT Alain	Président du CLPME Est-Cotentin – Saint-Vaast-La Hougue
ROSE Joël	Secrétaire général du CRPME de la Guyane
ROSSO Léopold	Conseiller général du Gard
ROUANES Michel	Syndicat des Chefs d'Entreprises à la Pêche (SCEP) – Loctudy
ROUGIER François	Gérant du chantier naval Rougier ingénierie et architecture navale - Caen
ROUILLARD Gwendal	Député du Morbihan
SARGUEIL Hervé	Président de la Prud'homie – Le Grau-du-Roi
SAVON Eddy	Direction de l'économie et de l'aménagement du territoire - Conseil général de la Martinique
SENECHAL Denis	Responsable marché de la pêche du Crédit Mutuel de Bretagne
SOISSON Patrick	Président de l'Union des Armateurs à la Pêche de France (UAPF)
SONOR Raymond	Direction des affaires agricoles, foncières et environnementales – Conseil général de la Guadeloupe
SOUFFOY Monique	Directrice de l'agence du Crédit maritime mutuel de Lorient
TARAUD Eric	Président du CLPME de l'île d'Yeu

TAUBIRA Christiane	Députée de la Guyane et Conseillère régionale de la Guyane
TEISSEIRE Nicolas	Agence d'Urbanisme et Développement Economique du pays de Lorient (AUDELOR)
THOMAS Dominique	Responsable de l'Organisation de Producteurs Coopérative maritime Etaploise (CME)
THOMAS Hervé	Directeur adjoint des territoires et de la mer – Délégué à la mer et au littoral du Finistère
THOMAS Isabelle	Vice présidente du Conseil régional de Bretagne, chargée de la mer et du littoral
TOURNIER François	Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de la Martinique
TOURNIER Philippe	Patron pêcheur Coopérative Maritime Etaploise (CME)
TOURRET Georges	Président de l'Institut Maritime de Prévention (IMP)
TRIPLET Patricia	Directrice CRPME de la Guyane
TURNEY Winston	Président du Collectif des marins pêcheurs du Gosier – Guadeloupe
VALIDE Réginal	Responsable moyens généraux à la Chambre de commerce et d'industrie de la Guyane
VAN ROYE Christophe	Directeur de l'Organisation de producteurs COPEPORT de Basse-Normandie
VENZAT Damien	Secrétaire général de l'Organisation de producteurs coopératif Bretagne nord (COBRENORD)
VINGTROIS Eric	Directeur du chantier naval Digne & Françoise – Port-en-Bessin / Huppain
WACOGNE Gérard	Vice président de la Coopérative Maritime Etaploise (CME) – Patron armateur
WACOGNE Jean-Marie	CLPME de Boulogne-sur-Mer
WACOGNE Vincent	Patron pêcheur Coopérative Maritime Etaploise (CME)
WENDLING Bertrand	Directeur de l'Organisation de producteurs SA-THO-AN – Sète
WYTS Bernard	Directeur des services pêche Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale Nord – Pas-de-Calais

