



VOULOIR UNE POLITIQUE DE LA PECHE POUR LA FRANCE

Louis GUEDON

Député de la Vendée

Maire des Sables d'Olonne

Mars 2011

Avertissement

La pêche maritime a été longtemps, pour les ports spécialisés de notre littoral, le premier pilier de leur activité économique et le plus important de nos cités maritimes. Elle sut assurer une bénéfique et salubre promotion sociale pour notre pays qui en Europe bénéficie du plus grand linéaire de côtes.

Depuis 1983, répondant à la raréfaction de la ressource halieutique les plans opérationnels pluriannuels, mis en place par l'Europe et sa commission sont venus modifier et déstructurer la filière pêche, mettant en péril cette activité qui remonte aux origines de notre pays.

La mission que j'ai entreprise à la demande de Monsieur le Premier Ministre a été ciblée sur le problème humain, qui est celui de la situation actuelle du marin pêcheur. Comment préserver l'attractivité de ce beau métier ? Comment assurer à l'avenir la juste rémunération de cette profession qui réclame effort et engagement ? Comment assurer face à l'augmentation régulière de nos importations et aux parts grandissantes du marché prises par les produits de l'aquaculture, la pérennité de la pêche française ?

Quelles propositions peuvent prendre rang et être validées par les structures européennes : Commission et Parlement, dans le cadre d'une incontournable euro-compatibilité ?

Pour faire en sorte d'éviter une trop grande dispersion de la mission sur un champ géographique et thématique trop large, dans le temps imparti, les travaux se sont limités aux pêches maritimes françaises dans les eaux européennes. Ne sont donc pas abordées la pêche industrielle lointaine, ainsi que les pêches d'outre-mer. Pour les mêmes raisons, l'aquaculture marine (pisciculture et conchyliculture), bien qu'évoquée, n'est pas traitée dans ce rapport.

Je tiens à remercier de l'aide précieuse qu'ils m'ont apportée, Monsieur Dominique DEFRANCE, Délégué Filière pêche aquaculture à FranceAgriMer, Monsieur Alain BERGER, Inspecteur général de l'Agriculture, Monsieur Bruno ROUMEGOU, Directeur InterRégional Adjoint Délégué de la Mer Nord Atlantique- Manche Ouest, chargé de mission temporaire auprès de l'Inspection Générale des Affaires Maritimes, en charge de l'organisation des réunions.

J'adresse également mes remerciements à Messieurs les Préfets des départements maritimes et à tous les élus qui m'ont accueilli ainsi qu'à tous les représentants et professionnels que j'ai pu rencontrer lors de cette mission. Monsieur le Président du CNPMM, Monsieur le Président de la Coopération Maritime, Messieurs les Présidents des CRPEMEM et CLPEMEM, les représentants des organisations de producteurs, les responsables de l'administration compétente, les responsables des halles à marée, des SEM, du Crédit Maritime, Messieurs les représentants des mareyeurs, des groupements de pêcheurs artisans, des armateurs, des coopératives.

J'ai trouvé à leur rencontre, motivation, sens des responsabilités, et souci d'assurer l'avenir de la filière pêche.

PREMIERE PARTIE

La place de la pêche française sur le marché : diagnostic

1 - Les termes de la rémunération du marin :

La mission qui m'a été confiée par le Premier Ministre me demande de « **proposer des recommandations concrètes de nature à assurer une rémunération plus juste du travail des marins pêcheurs** ».

Il s'agit donc d'agir sur les différents éléments qui constituent le revenu du pêcheur, qu'il soit patron ou salarié. Une des particularités du secteur de la pêche est que la rémunération du marin salarié est liée étroitement à l'activité du navire, par le salaire à la part. On peut donc appliquer, tant pour le patron que pour le salarié, la formule très classique de construction de revenu qui concerne toute activité économique :

$$\text{Revenu du pêcheur} = (\text{Prix du poisson au débarquement}) \times (\text{quantité débarquée}) - (\text{charges})$$

C'est donc en jouant sur les 3 termes qui constituent le revenu – le prix, la quantité débarquée, et les charges – que l'on pourra agir sur la rémunération du pêcheur.

Par voie de conséquences, le diagnostic qu'il convient de faire sur la situation actuelle de la pêche française, en focalisant l'approche sur la rémunération du pêcheur, doit porter sur ces 3 facteurs.

- les composantes du **prix** :

Il s'agit du prix à la production, au moment du débarquement. Ce prix est en fait la résultante d'une multitude de facteurs. Résultat de la confrontation d'une offre à la demande, il dépend des facteurs qui déterminent tant l'offre (qualité et quantité du produit...) que la demande (ouverture du marché, dynamique de la demande, univers de concurrence ...).

Plus précisément, on recensera comme facteurs de la construction du prix :

- la **valeur** effective du produit au moment de la vente : qualité du produit, disponibilité du produit, positionnement dans l'univers de concurrence, réponse effective à une demande (un besoin...), notamment garanties apportées à l'acheteur (normalisation, caractérisation de la qualité...);
- la **présence effective de la demande** : capacité physique et financière de l'acheteur, capacité à valoriser le produit en aval (l'acheteur est inscrit dans une « chaîne de valorisation » ou, au contraire, il n'est qu'un maillon neutre de mise en marché);
- la « **tenue** » du **marché** en cas de variations brutales de l'offre (capacité de régulation du marché, intervention éventuelle pour destination à la transformation de façon à tenir les cours), mais aussi la capacité à anticiper les apports et à s'adapter aux composantes de la demande (permet de stabiliser les prix).

- les composantes de la **quantité** :

La plupart des composantes de la quantité sont directement des facteurs dans la construction du prix ; on recensera en fait comme composantes principales :

- la **disponibilité de la ressource**, qui reste très aléatoire, tant naturellement qu'au travers des politiques de quotas (avec, dans l'absolu, une évidence de limitation naturelle, ce qui distingue significativement l'activité économique de la pêche des autres activités où la croissance par le volume est la règle...) ;
- le fait que la **pêche** soit éventuellement **ciblée** en fonction d'une anticipation de la demande, la détermination de la quantité se faisant dans une recherche d'une meilleure adéquation offre/demande (ce qui joue sur le prix) ;
- la **régularité des volumes commercialisés** (stabilité dans le temps, pour mieux rassurer la demande et répondre aux critères contemporains de mise en marché, induits tant par la concentration de la demande (GMS) que par la concurrence (courants d'importation et aquaculture) ;
- la pratique de **gestion des volumes à bord** (rejets à bord ou débarquement de l'ensemble à terre).

- les composantes des **charges** :

La tendance lourde qui caractérise les charges, dans la pêche comme ailleurs, est d'augmenter régulièrement, ce qui conduit fréquemment à jouer sur la croissance du facteur « prix x quantité » pour préserver le revenu. La sensibilité au prix du carburant reste aujourd'hui la caractéristique la plus alarmante.

On citera comme facteurs constitutifs principaux des charges:

- la main d'oeuvre (rémunération, productivité,...) ;
- le carburant ;
- la productivité du navire (performances effectives, en fonction de son âge,...) ;
- les coûts d'entretien ;
- la politique d'amortissement du navire ;
- la couverture des risques (qui sont un coût...) ; les frais d'assurance.

2-Evolution des prix et des volumes en amont :

2.1- Evolution du prix moyen (€/kg) du poisson en halle à marée :

Hormis quelques espèces, **le prix moyen du poisson débarqué sous criée a plutôt baissé en euros constants de 1998 à 2010**. 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.

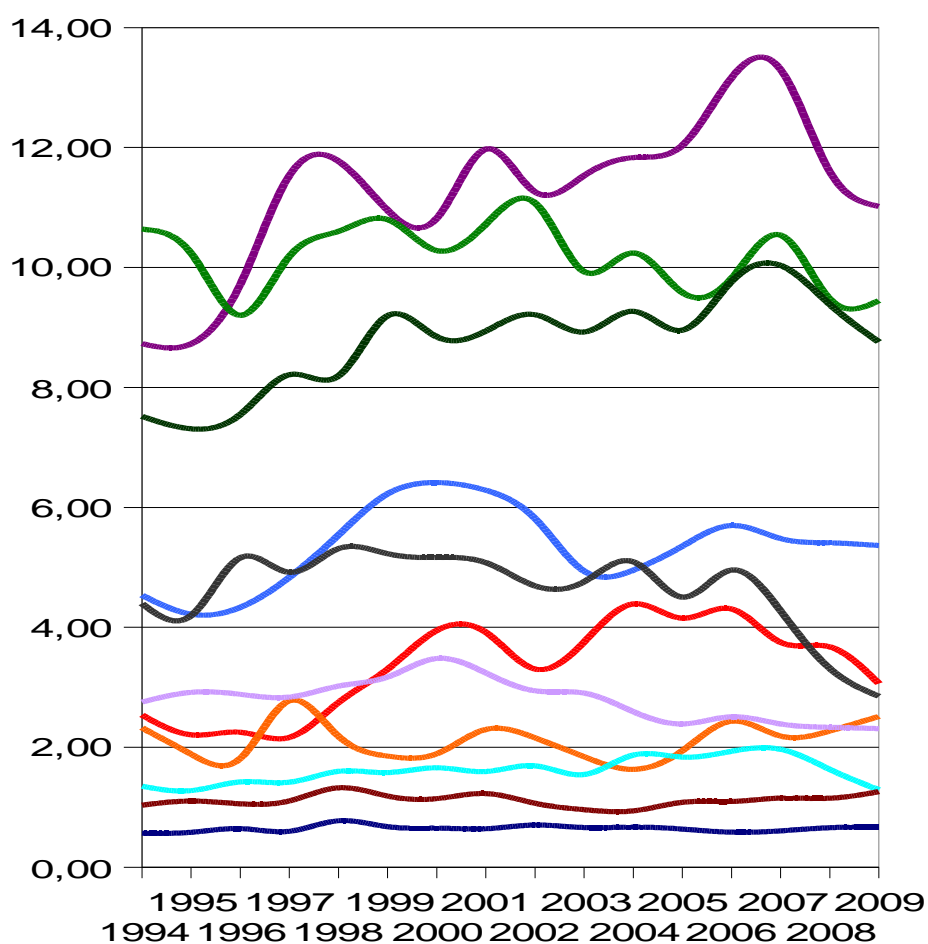
Tableau 1 – Evolution du prix moyen des principales espèces sous criée de 1998 à 2010

Prix moyen (€ courant)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	% 2010 /1998
SOLE	9,86	9,22	9,26	10,42	9,91	10,44	10,94	11,33	12,59	12,91	11,58	11,01	12,00	+21 %
BAR	8,88	9,09	8,80	9,33	9,75	8,99	9,47	9,02	9,39	10,23	9,46	9,44	9,48	+ 6 %
LANGOUSTINE	6,86	7,74	7,57	7,78	8,11	8,08	8,57	8,43	9,34	9,74	9,37	8,75	9,15	+33 %
BAUDROIE	4,64	5,24	5,49	5,47	5,12	4,47	4,58	5,04	5,45	5,32	5,40	5,36	5,49	+18 %
MORUE COMMUNE	2,30	2,78	3,38	3,41	2,91	3,40	4,06	3,91	4,12	3,64	3,67	3,06	3,58	+55 %
MERLU	4,45	4,40	4,42	4,42	4,13	4,31	4,71	4,24	4,74	4,15	3,31	2,85	2,99	-33 %
SEICHE	1,83	1,56	1,62	2,00	1,90	1,67	1,51	1,83	2,33	2,12	2,27	2,51	2,73	+49 %
COQUILLE ST JACQUES	2,53	2,67	2,98	2,82	2,59	2,63	2,40	2,25	2,40	2,32	2,33	2,31	2,29	-10 %
MERLAN	1,34	1,33	1,42	1,39	1,49	1,40	1,73	1,73	1,85	1,91	1,63	1,29	1,35	0 %
LIEU NOIR	1,11	1,00	0,98	1,07	0,94	0,87	0,87	1,02	1,05	1,12	1,15	1,26	1,60	+21 %
SARDINE	0,65	0,57	0,56	0,56	0,62	0,60	0,62	0,60	0,56	0,59	0,66	0,67	0,60	- 8 %
Prix moyen tous produits déclarés en halle à marée			2,67	2,78	2,85	2,83	2,93	3,03	3,05	3,05	3,00	2,91	2,96	+ 11 %
Prix moyen poissons			2,45	2,51	2,57	2,57	2,65	2,71	2,83	2,94	2,90	2,78	2,87	+ 17 %
Inflation	100	100,5	102,2	103,9	105,1	108,1	110,4	112,4	114,2	115,9	119,2	119,3	119,4	+ 19%

Source : FranceAgriMer – Réseau intercriées (RIC)

Alors que le marché est dynamique, puisque la demande française de poissons est en croissance, ce phénomène de baisse du prix moyen est inquiétant.

Evolution du prix moyen à la première vente (€ constants/kg)



SOLE	BAR	LANGOUSTINE	BAUDROIES
MORUE COMMUNE	MERLU	SEICHE	COQUILLE ST JACQUES
MERLAN	LIEU NOIR	SARDINE	

2.2- Evolution des quantités vendues sous halles à marée :

La quantité de produits débarquée sous criée a également baissé de 2000 à 2010, passant de 285 000 tonnes à 205 000 tonnes.

Hormis la lotte, la coquille Saint-Jacques, le bar et le Saint-pierre, toutes les espèces ont été affectées par cette baisse de production.

Tableau 2 – Evolution des quantités mises en vente sous criée de 2000 à 2010

Quantités mises en vente (tonnes)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
anchois	22 163	22 175	16 778	14 389	12 866	3 293	3 157	4 413	4 089	2 897	7 279
bar	3 765	3 849	3 520	4 387	4 396	5 104	5 329	4 768	4 954	4 220	4 406
baudroie	8 334	9 205	10 672	14 008	14 889	13 837	13 138	14 292	12 830	11 670	11 603
buccin	6 419	7 066	6 455	6 138	6 109	5 951	5 279	5 315	4 128	3 089	3 197
calmar	5 088	4 501	6 112	7 450	6 003	4 876	4 691	4 818	4 068	4 655	5 247
coquille st jacques	10 071	12 317	14 929	13 813	16 352	17 995	18 161	17 756	17 181	13 955	13 551
langoustine	5 814	6 147	6 596	6 502	5 394	5 823	5 216	4 582	4 459	4 435	4 139
lieu jaune	3 203	3 147	3 351	3 098	2 940	3 344	2 826	2 456	2 331	2 140	2 690
lieu noir	16 619	13 550	14 395	11 479	7 570	5 989	10 355	10 165	7 862	5 632	3 883
merlan	17 502	17 956	16 063	15 045	11 406	11 275	10 667	9 996	8 918	9 953	11 786
merlu	8 600	7 886	9 465	9 290	7 763	7 061	4 402	5 230	6 533	7 937	8 381
morue (cabillaud)	7 114	7 423	10 198	6 208	2 834	2 360	2 697	3 756	3 259	3 515	2 964
rouget-barbet	3 853	2 868	2 505	3 987	5 375	3 457	2 877	4 631	2 502	1 814	2 690
sardine	26 115	27 608	25 508	26 125	23 212	24 929	27 037	25 525	21 941	19 327	17 748
seiche	16 113	12 259	14 754	17 000	19 148	11 897	12 510	14 977	10 571	6 508	9 389
sole	7 712	7 031	7 780	6 875	6 446	6 377	6 010	5 979	6 163	5 531	5 694
saint-pierre	1 124	1 212	1 104	1 496	1 470	1 467	1 386	1 345	1 320	1 424	1 595
turbot	479	481	488	551	566	488	448	444	426	400	4 95
TOTAL ventes sous criées	285 177	289 239	281 476	276 685	253 143	229 038	242 394	243 322	216 471	204 709	204 971

Source : FranceAgriMer – Réseau intercriées (RIC)

Suite à la baisse tant des prix (en € constants) 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 €, en € 2009 (prix moyen de 2,67 € kilo) ;
- En 2010, le chiffre d'affaires global n'était plus que de 606 millions € (prix moyen de 2,96 € le kilo).

On estime à 23 % le volume de produits pêchés et vendus hors halle à marée en France.

Tableau 3 – Lieux de vente – pêche maritime fraîche – 2008

	Volume (tonnes)	Valeur (millions €)	Prix moyen (€/kg)
Ventes en France halles à marée	215 786	614,0	2,84
Ventes en France hors halles à marée	49 227	112,9	2,30
Ventes à l'étranger	11 927	48,6	1,75
TOTAL Pêche fraîche	276 939	775,5	2,80

Source : FranceAgriMer

Si on évalue à 280 000 tonnes les volumes de produits frais issus de la pêche maritime enregistrés par les halles à marée, la DPMA estime à 434 000 tonnes, en 2009, les quantités effectivement pêchées par la flotte française. Dans ce tonnage, se retrouvent les quantités déclarées sous halles à marée, le thon tropical pêché par des navires français mais débarqué à l'étranger, et les volumes non enregistrés au débarquement.

3- Evolution de la consommation de poissons en France :

La consommation de produits de la pêche et de l'aquaculture a régulièrement augmenté depuis 1998, passant de 28,6 kg/habitant en 1998 à 34,7 kg/habitant en 2009. Le Français occupe dans l'Union européenne le 3^e rang après le Portugais et l'Espagnol.

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 consommés.

Il est manifeste que **l'augmentation de 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.

Tableau 4 - Consommation de produits de la pêche et de l'aquaculture en kilo par habitant et par an

	Produits de pêche	Poissons de pêche	Coquillages, crustacés, céphalopodes de pêche	Produits d'aquaculture	Poissons d'élevage	Coquillages et crustacés d'élevage
1998	21,1	16,2	4,9	7,6	2,9	4,7
1999	22,2	17,1	5,1	7,7	3,0	4,7
2000	23,3	18,3	5,0	7,5	2,8	4,8
2001	25,5	20,6	4,9	8,2	3,0	5,2
2002	26,6	21,5	5,1	7,7	2,8	4,9
2003	25,8	20,6	5,2	8,2	2,9	5,3
2004	26,8	21,5	5,3	8,7	2,8	5,9
2005	26,5	20,9	5,6	8,8	3,0	5,8
2006	26,8	21,1	5,7	9,0	3,1	5,9
2007	24,7	19,9	4,7	9,2	3,1	6,1
2008	25,3	19,2	6,1	9,4	3,2	6,2
2009	24,9	19,4	5,6	9,8	3,8	6,0

Source : FranceAgriMer

En 2009, sur les 2 150 000 tonnes de produits aquatiques (en **équivalent poids vifs**) consommés en France (évaluation du bilan d'approvisionnement) :

- les **poissons marins** (pêche et aquaculture) représentent 1 232 000 tonnes (soit **57%** du volume consommé),
- les céphalopodes représentent 25 000 tonnes (soit 1% du marché),
- les **salmonidés** représentent 169 000 tonnes (soit **8%** du marché),
- les poissons d'eau douce représentent 62 000 tonnes (soit 3% du marché),
- les **crustacés** représentent 168 000 tonnes (soit **8%** du marché),
- les **coquillages** représentent 496 000 tonnes (soit **23%** du marché).

Les achats de produits de la pêche et de l'aquaculture par les ménages français, en **valeur**, se sont répartis de la manière suivante :

- **36 % pour les produits frais,**
- **29 % pour les produits traiteurs réfrigérés,**
- 21 % pour les produits surgelés,
- 14% pour les conserves.

De 2005 à 2009, on constate une diminution, de l'ordre de 4 % de la consommation de poissons frais, tant entiers que découpés. En revanche, **la consommation de produits de la mer et de l'aquaculture, en traiteurs réfrigérés, poursuit sa croissance (+ 19 % en 5 ans).**

Le prix moyen du poisson frais est quasiment stable, celui des produits traiteurs, des produits surgelés et des conserves a en revanche augmenté de plus de 10 % sur les 5 dernières années.

Tableau 5 – Evolution des achats des ménages de produits aquatiques de 2005 à 2009

		2005	2006	2007	2008	2009	% 09/05
Poissons frais	Quantités (tonnes)	149 182	141 013	142 830	138 119	142 334	- 4,7 %
	Prix moyen (€/kg)	11,0	11,8	11,6	11,4	11,2	+ 1,8 %
dont Poissons frais entiers	Quantités (tonnes)	52 439	49 018	48 760	48 757	49 029	- 6,4 %
	Prix moyen (€/kg)	9,0	9,4	9,3	9,1	8,8	- 2,5 %
dont Poissons frais découpés	Quantités (tonnes)	94 662	90 218	92 036	87 024	90 535	- 4,4 %
	Prix moyen (€/kg)	12,1	13,0	12,8	12,6	12,5	+ 3,3 %
Crustacés frais	Quantités (tonnes)	18 554	16 935	17 813	18 371	18 308	- 1,4 %
	Prix moyen (€/kg)	11,2	11,8	11,5	11,6	11,5	+ 2,6 %
Coquillages frais	Quantités (tonnes)	99 387	91 069	95 171	95 101	94 200	- 5,2 %
	Prix moyen (€/kg)	4,7	5,0	5,1	5,0	5,3	+ 12,7 %
Produits traiteurs réfrigérés	Quantités (tonnes)	136 700	143 068	151 777	155 128	162 066	+ 18,6 %
	Prix moyen (€/kg)	11,0	11,2	11,3	11,5	11,6	+ 5,4 %
Produits surgelés	Quantités (tonnes)	148 958	152 322	156 755	157 269	149 560	+ 0,4 %
	Prix moyen (€/kg)	8,2	8,5	8,8	9,0	9,2	+ 12,1 %
Conserves	Quantités (tonnes)	113 918	113 673	108 771	107 321	109 816	- 3,6 %
	Prix moyen (€/kg)	7,1	7,2	7,4	8,1	8,3	+ 16,9 %

Source : FranceAgriMer, d'après Kantar Worldpanel

Selon le panel Kantar World panel, l'évolution des **achats des ménages** (hors restauration) de poissons frais au cours des cinq dernières années montre :

- une augmentation très significative des achats de **saumon**, le premier poisson frais consommé (+ 29 % sur 5 ans) pour un volume de près de 30 000 tonnes ;
- que le **cabillaud**, second poisson frais consommé, ne s'établit qu'à 18 000 tonnes, mais bénéficie d'une croissance de 20 %, essentiellement due à la consommation de dos de cabillaud,
- que le **panga** fait son apparition en 2007 pour atteindre 3 900 tonnes dès 2009 (soit l'équivalent de la consommation de sole...), avec un prix moyen de 7,60 € (sachant que le prix moyen des poissons frais s'établit à 11,2 € en 2009),
- que les achats de perche du Nil ont fortement diminué au cours des cinq dernières années, passant de 9 500 tonnes à 3 000 tonnes.

Tableau 6 - Evolution des achats des ménages des principales espèces de poissons, coquillages et crustacés frais en volumes (tonnes)

Source :
FranceAgriMer
d'après
Kantar
Worldpanel

	2005	2006	2007	2008	2009	% 09/05
Saumon	23 145	21 389	26 329	27 971	29 876	+ 29 %
Cabillaud	14 895	15 703	12 836	12 163	17 948	+ 20 %
Lieu noir	8 974	7 714	7 510	8 290	8 358	- 7 %
Dorade	5 594	5 471	5 413	6 133	6 080	+ 9 %
Merlu	4 615	4 779	4 886	4 997	5 511	+ 19 %
Truite	5 809	5 240	5 236	5 879	5 352	- 8 %
Merlan	6 482	6 080	5 898	4 781	5 294	- 18 %
Bar	4 830	5 556	5 202	4 485	5 053	+ 5 %
Maquereau	4 987	4 587	4 905	4 438	4 940	-
Lotte	6 228	4 445	4 707	4 462	4 497	- 28 %
Sardine	5 624	5 551	4 948	4 716	4 312	- 24 %
Sole	4 706	4 219	3 879	4 215	3 885	- 17 %
Panga			3 100	5 033	3 854	
Perche	9 573	7 008	7 858	5 097	3 014	- 69 %
Thon	4 733	4 912	3 835	2 137	1 986	- 59 %
Saint Jacques	8 845	9 588	8 338	8 834	9 568	+ 8 %
Langoustine	5 836	4 844	4 695	4 362	4 602	- 21 %

Les GMS assurent 68 % de la mise en marché des produits frais issus de la pêche et de l'aquaculture auprès du consommateur ; les marchés et les poissonneries assurent le reste.

Tableau 7 - parts de marché en valeur des circuits de distribution par présentation – 2009 -

	GMS	Marchés	Poissonneries	Hard discount	Freezers centers
Produits frais	68 %	15 %	12 %	-	-
Produits traiteurs réfrigérés	84 %	3 %		10 %	-
Produits surgelés	50 %	-	-	13 %	37 %
Conserves	81 %	-	-	17 %	-

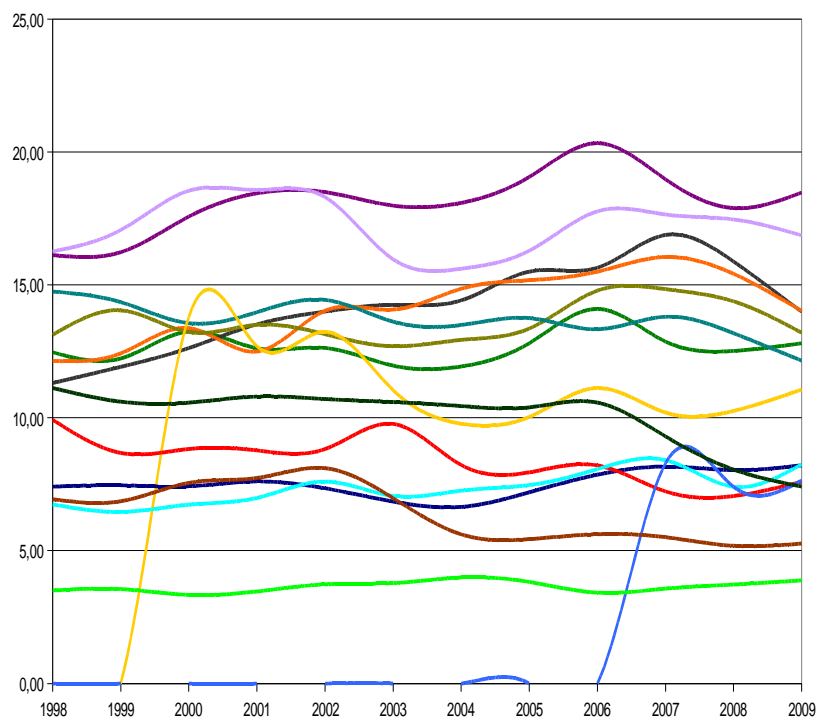
Source : FranceAgriMer d'après Kantar Worldpanel

Enfin, on soulignera que, en valeur, en 2009 :

- 20 % des produits frais sont achetés **entiers**,
- 48 % des produits frais sont achetés **sous forme de filets**,
- 23 % des produits frais achetés sont **des coquillages et des céphalopodes**,
- 9 % des produits frais achetés sont des **crustacés**.

Au cours des dix dernières années, le prix moyen au détail du poisson n'a pas vraiment augmenté, hormis pour certaines espèces ; en revanche, l'évolution des prix a subi des fluctuations significatives.

Prix au détail (€ constants/kg)



sole entière	Lotte découpée	Merlan découpé	Cabillaud découpé
langoustine entière	saumon découpé	Bar entier	perche découpée
truite entière	lieu noir découpé	Pangas découpé	Seiche entière
Merlu entier	Coquille St Jacques entière	sardine entière	

4- Evolution des marges et prélèvements au sein de la filière :

Les prix à la consommation ont progressé globalement plus vite que les prix à la production pour un nombre significatif d'espèces de 1998 à 2009 ; on remarquera ainsi que les prix de la sole, de la lotte, du merlan, du cabillaud, du lieu noir et de la sardine ont augmenté plus rapidement ; en revanche, ce phénomène n'est pas observable pour la langoustine, le bar, la seiche et la coquille Saint Jacques.

Tableau 8 – Evolution des prix à la production (ventes sous criées-€ courants) de 1998 à 2009

Espèces	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	% 2009 /1998
Sole	9,86	9,22	9,26	10,42	9,91	10,44	10,94	11,33	12,59	12,91	11,58	11,01	+12 %
Lotte	4,64	5,24	5,49	5,47	5,12	4,47	4,58	5,04	5,45	5,32	5,40	5,36	+16 %
Merlan	1,34	1,33	1,42	1,39	1,49	1,40	1,73	1,73	1,85	1,91	1,63	1,29	- 4 %
Cabillaud	2,30	2,78	3,38	3,41	2,91	3,40	4,06	3,91	4,12	3,64	3,67	3,06	+33 %
Langoustine	6,86	7,74	7,57	7,78	8,11	8,08	8,57	8,43	9,34	9,74	9,37	8,75	+28 %
Bar	8,88	9,09	8,80	9,33	9,75	8,99	9,47	9,02	9,39	10,23	9,46	9,44	+ 6 %
Lieu noir	1,11	1,00	0,98	1,07	0,94	0,87	0,87	1,02	1,05	1,12	1,15	1,26	+14 %
Seiche	1,83	1,56	1,62	2,00	1,90	1,67	1,51	1,83	2,33	2,12	2,27	2,51	+37 %
Merlu	4,45	4,40	4,42	4,42	4,13	4,31	4,71	4,24	4,74	4,15	3,31	2,85	-35 %
Coquille Saint Jacques	2,53	2,67	2,98	2,82	2,59	2,63	2,40	2,25	2,40	2,32	2,33	2,31	+ 9 %
Sardine	0,65	0,57	0,56	0,56	0,62	0,60	0,62	0,60	0,56	0,59	0,66	0,67	+ 3 %
Inflation	100	100,5	102,2	103,9	105,1	108,1	110,4	112,4	114,2	115,9	119,2	119,3	+ 19 %

Source : FranceAgriMer

**Tableau 9 – Evolution des prix à la consommation (€ courants) de 1998 à 2009
(achats des ménages)**

Espèces	présentation	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	% 2009 /1998
Sole	entière	13,52	13,68	15,05	16,07	16,29	16,30	16,74	17,96	19,47	18,44	17,88	18,48	+36 %
Lotte	découpée	13,63	14,38	15,89	16,18	16,13	14,47	14,45	15,35	17,01	17,15	17,45	16,86	+24 %
Merlan	découpé	10,18	10,47	11,46	10,88	12,36	12,75	13,75	14,30	14,84	15,59	15,40	14,02	+38 %
Cabillaud	découpé	9,48	10,04	10,82	11,77	12,33	12,91	13,34	14,61	14,98	16,40	15,87	13,99	+48 %
Langoustine	entière	11,00	11,83	11,33	11,76	11,58	11,50	11,97	12,59	14,15	14,42	14,37	13,20	+20 %
saumon	découpé	10,45	10,31	11,35	10,99	11,13	10,84	11,04	12,07	13,50	12,50	12,51	12,81	+23 %
Bar	entier	12,37	12,09	11,62	12,17	12,72	12,34	12,49	12,95	12,76	13,41	13,17	12,15	- 2 %
lieu noir	découpé	6,21	6,28	6,36	6,62	6,47	6,21	6,15	6,78	7,52	7,93	8,03	8,21	+32 %
Seiche	entière	8,32	7,31	7,56	7,64	7,77	8,85	7,61	7,49	7,86	7,02	7,05	7,60	- 9 %
Merlu	entier	9,32	8,93	9,05	9,41	9,43	9,60	9,66	9,79	10,12	9,04	8,05	7,42	-20 %
Coquille St Jacques	entière	5,81	5,78	6,47	6,74	7,14	6,32	5,20	5,12	5,38	5,35	5,18	5,27	- 9 %
sardine	entière	2,94	2,99	2,86	3,02	3,29	3,43	3,69	3,60	3,28	3,47	3,72	3,88	+32 %
Inflation		100	100,5	102,2	103,9	105,1	108,1	110,4	112,4	114,2	115,9	119,2	119,3	+19 %

Source : FranceAgriMer d'après Kantar Worldpanel

En rapprochant les prix à la production et les prix au détail, on peut évaluer le coefficient multiplicateur appliqué à chaque espèce (tableau 10). Il ne s'agit là que d'une estimation grossière, puisque les prix au détail relevés ne sont pas nécessairement ceux des espèces pêchées par des navires français. Par ailleurs, il faut également tenir compte de la préparation (entier ou découpé, poids vif en amont, poids net en aval, sachant que le rapport s'approche de 50 %).

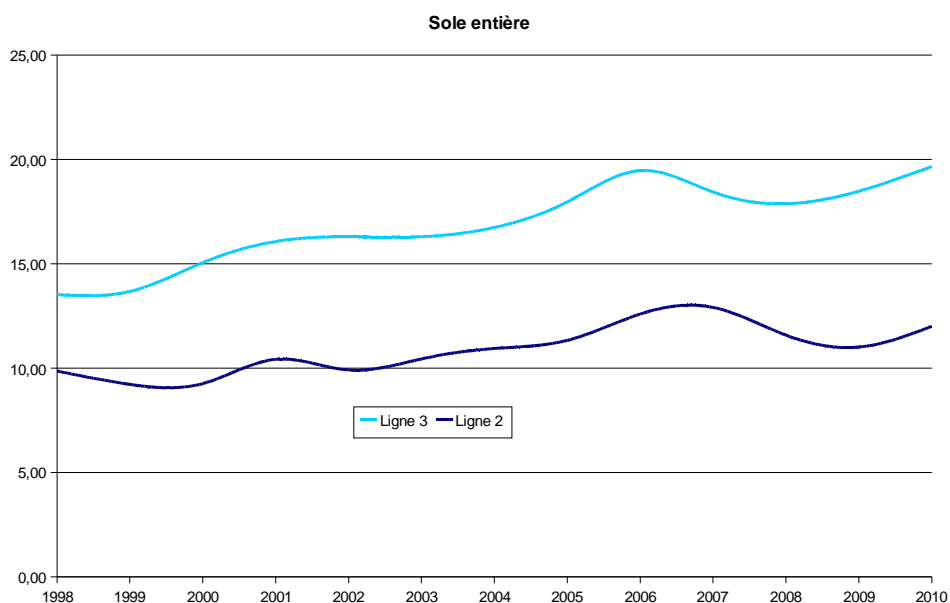
Tableau 10 - Estimation du coefficient multiplicateur détail/production de 1998 à 2009

	1998	2004	2009
Sole	1,37	1,53	1,67
Lotte	2,93	3,15	3,14
Merlan	7,59	7,95	10,86
Cabillaud	4,12	3,28	4,57
Langoustine	1,60	1,40	1,51
Bar	1,39	1,32	1,29
Lieu noir	5,60	7,06	6,52
Seiche	4,55	5,03	3,02
Merlu	2,09	2,05	2,60
Coquille St Jacques	2,30	2,17	2,28
Sardine	4,52	5,95	5,79

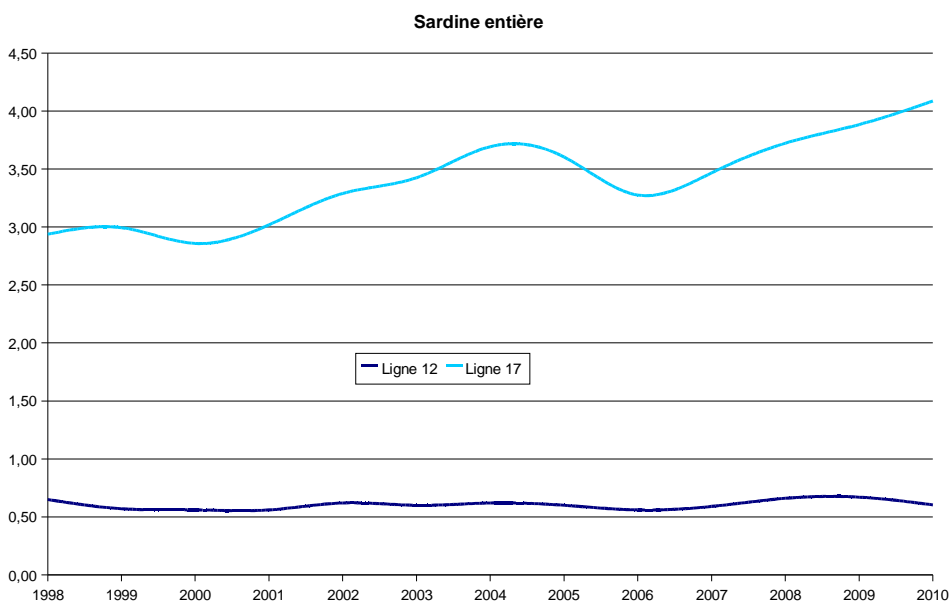
Les coefficients entre prix à la production et prix au détail sont très différents selon les espèces, allant de 1,40 (sole, bar) à 10,80 (merlan). En revanche, ils ont globalement peu évolué au cours des dix dernières années.

Le rapprochement a été opéré pour des espèces entières (sole, sardine, langoustine et merlu) ; il confirme cette relative stabilisation, hormis pour la sardine entière.

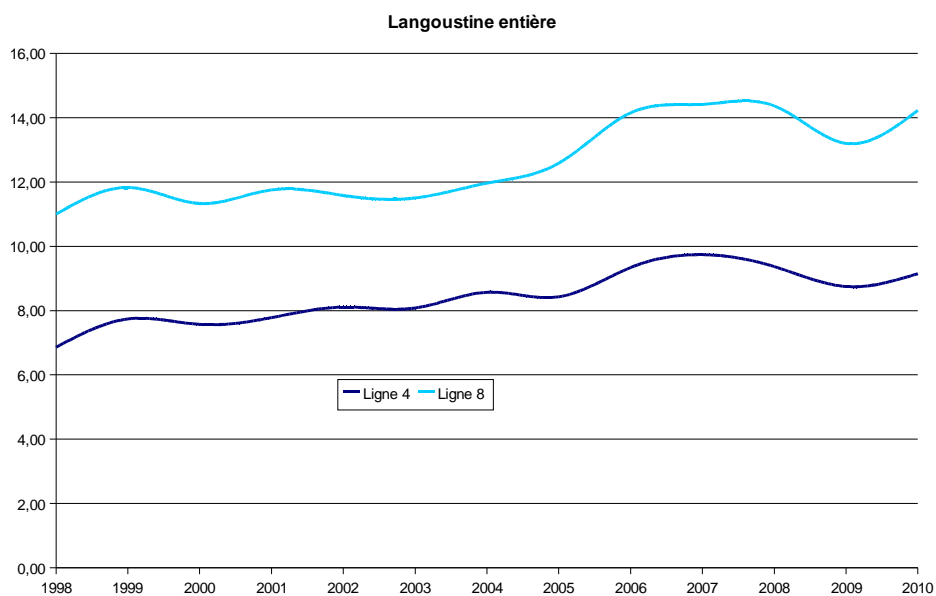
Evolution comparée du prix de la sole à la production et à la consommation (€ courants)



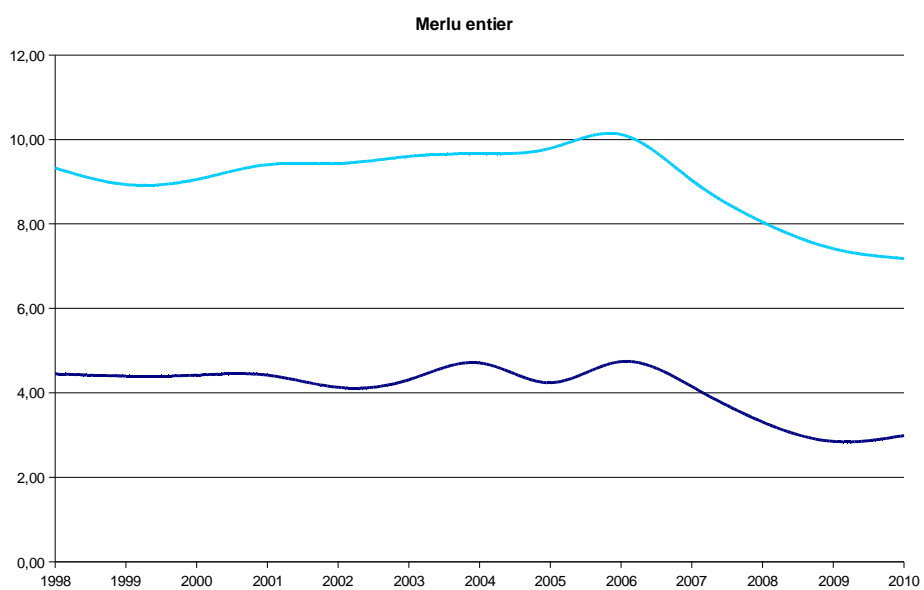
Evolution comparée du prix de la sardine entière à la production et à la consommation (€ courants)



Evolution comparée du prix de la langoustine entière à la production et à la consommation (€ courants)



Evolution comparée du prix du merlu entier à la production et à la consommation (€ courants)



L'étude réalisée par YKEMS et PROTEIS à la demande de l'OFIMER, en 2006 (« *Formation des prix dans la filière des produits aquatiques frais* ») apporte un certain nombre d'enseignements.

La valeur finale du produit vendu au consommateur dépend au sein d'une même espèce de la segmentation du produit et du niveau de la concurrence (variabilité d'origine, de conservation) :

- Des équilibres offre/demande à chaque stade de la filière et du niveau concurrentiel entre les opérateurs, de la rareté à un moment donné de la ressource et de notre compétitivité de réaction face à l'export.
- Des dispositifs de régulation des prix et des volumes en amont (quotas, prix de retraits) qui conditionnent les prix de la ressource.
- Des coûts subis par les différents opérateurs : achat matière première, transformation, présentation finale et qualitatif du produit.
- De la main d'œuvre pour la transformation, le filetage, le décorticage.
- De la logistique.
- Enfin, de la stratégie commerciale des opérateurs.

Les principaux postes de coûts constitutifs du prix final sont :

- le **prix de la matière première**, dont la part dans le prix final, varie fortement selon les espèces,
- les **frais de main d'œuvre** (de l'ordre de 20 % pour les poissonniers, contre 6 % à 8 % pour la Grande Distribution) ; ils sont variables pour les mareyeurs (de 2 % à 11 % en fonction du travail réalisé : du simple tri et emballage jusqu'au filetage ou découpe),
- les **coûts logistiques** qui sont globalement élevés (coûts inhérents au transport routier, dispersion de l'offre excentrée géographiquement, volumes globalement limités, colisage moyen par point de distribution ...)
- les **pertes** tout au long de la filière.

Selon cette étude, pour le merlan, pour un départ à 3 € en criée, après la taxe de criée (0.10 €), le prix du filetage, la main d'œuvre, la perte de matière première (4.70 €), des frais de mareyage (1.30 €), transport, emballage, main d'œuvre (1.30 €) il apparaît une marge de 17% dans la vente au grossiste qui amène à ce niveau le prix départ au niveau du mareyage à hauteur de 10€40.

Après le grossiste, deux filières peuvent se distinguer, celle du poissonnier et celle de la GMS (Grande et Moyenne Surface) :

- le merlan à 10€40 est vendu à un grossiste, qui pour couvrir ses frais et sa marge (18%) le vendra 12.30 € au poissonnier. Le poissonnier subira une perte matière de 1.40 €, il ajoutera sa marge de 10% (1.20 €) et affichera un prix de vente de 20.20 €. Le consommateur qui acquitte en sus une TVA de 5.5 % paiera le produit final 22.40 €.
- ce même merlan à 10.40 € qui part du mareyeur, est vendu à une grande surface. Cette dernière supporte des frais de 2.50 € (transport, main d'œuvre, fonctionnement) ce qui amène le produit à 12.20 €. Il subira une perte matière (0.90 €). Son prix sera de 13.10 €, la grande surface prendra une marge de 7%, le produit final atteindra 14.50 €. Le consommateur couvrira la taxe de 2% pour une pêche durable et une TVA à 5.5% pour payer au final le même merlan à 15.60 €.

L'avantage qui sert les intérêts de la grande distribution dans le prix qu'elle affiche au consommateur vient du fait qu'elle n'utilise pas les services d'un des chaînons du négoce qu'est le grossiste. Cette réduction de filière, on le voit, amène le poisson qui a été acheté 3 € à la halle à marée à être proposé au consommateur à 22.40 € chez le poissonnier, c'est-à-dire dans la filière longue, et à 15,60 € dans une grande surface qui échappe au grossiste, et représente une filière courte.

L'étude YKEMS et PROTEIS conclut que la formation et le niveau de prix final sont le reflet :

- d'une **amélioration qualitative** de l'offre au stade du consommateur en termes d'espèces, de présentation et de services,
- de **fortes contraintes d'exploitation** inhérentes aux caractéristiques des produits et du secteur qui pèsent sur l'efficacité moyenne de chacun des maillons (poids de la main d'œuvre, taux de perte, limite des gains de productivité),
- d'une centralisation de la gestion des achats et du marketing du rayon marée des GMS qui les conduisent à se concentrer sur 10 à 15 références.

Il apparaît donc que **le niveau de marge nette est relativement faible** du fait des facteurs mis en œuvre (main d'œuvre notamment), de la spécificité des produits de la mer (forte périssabilité), du niveau d'efficacité de la filière et des modèles de gestion choisis. C'est **au niveau de l'efficacité** que des **pistes d'amélioration** pourraient donc être envisagées.

5- Evolution des charges :

5.1 – Situation de la flotte

Tableau 11 : La flotte métropolitaine en 2008 : caractéristiques techniques du navire moyen par catégorie de longueur

Catégorie de longueur	Nombre de navires	Longueur moyenne (m)	Puissance moyenne (kW)	Age moyen (ans)	Effectif moyen(hommes)
Moins de 7 mètres	1 219	5,9	39	27	1,1
De 7 à 9 mètres	1 250	7,9	77	23	1,3
De 9 à 12 mètres	1 387	10,6	129	23	2,1
De 12 à 16 mètres	421	14,2	215	24	3,3
De 16 à 20 mètres	212	17,7	312	23	4,2
De 20 à 24 mètres	255	21,9	401	20	5,0
De 24 à 40 mètres	192	27,7	475	20	7,5
40 mètres et plus	50	58,9	2 123	16	14,1

Source : IFREMER

De 1990 à 2008, le nombre de navires a diminué de 43 % alors que la puissance motrice moyenne a en revanche augmenté de 18 %.

Tableau 12 - Evolution de la flotte métropolitaine de 1990 à 2008

	Nombre de navires			Puissance motrice moyenne (kW)		
Catégorie de longueur	1990	2008	Evolution	1990	2008	Evolution
Moins de 7 mètres	2 672	1 219	- 54 %	29	39	+34%
De 7 à 9 mètres	2 173	1 250	- 42%	62	77	+24%
De 9 à 12 mètres	1 787	1 387	- 22%	110	129	+17%
De 12 à 16 mètres	856	421	- 51%	184	215	+17%
De 16 à 20 mètres	584	212	- 64%	286	312	+9%
De 20 à 24 mètres	332	255	- 23%	383	401	+5%
De 24 à 40 mètres	248	192	- 23%	521	475	- 9%
40 mètres et plus	85	50	- 41%	1 942	2 123	+9%
Total	8 737	4 986	- 43%	132	156	+18%

Source : IFREMER

Sur les 4 986 navires recensés en 2008, 3 434 appartiennent à la flottille de la façade Mer du Nord – Manche- Atlantique., dont 3 282 étant des navires effectivement **actifs** à la pêche.

Sur les 3 282 navires actifs à la pêche de la façade Mer du Nord – Manche- Atlantique :

- 2 352 sont côtiers (75% de leur activité dans les 12 milles),
- 492 sont mixtes (entre 25 % et 75 % de leur activité dans les 12 milles),
- 438 sont en pêche au large (plus de 75 % de leur activité à l'extérieur de la bande côtière des 12 milles).

Tableau 13 - Flottes par métiers sur la façade Mer du Nord – Manche- Atlantique en 2008

Flottille	Nombre de navires	Puissance totale (kW)	Nombre de marins
Chalutiers exclusifs	570	223 750	2 594
Chalutiers non exclusifs	566	85 202	1 270
Senneurs	50	65 565	347
Dragueurs	362	43 775	773
Tamiseurs	336	21 795	366
Fileyeurs	406	73 145	1 378
Caseyeurs	209	20 985	430
Autres	290	26 913	509
Total	3 282	610 011	8 518

Source : IFREMER

On soulignera qu'en 2008, sur la façade Mer du Nord – Manche- Atlantique, en tonnage :

- 54 % des débarquements totaux sont assurés par la flotte travaillant au large,
- 32 % des débarquements totaux sont assurés par la flotte côtière,
- 14 % des débarquements totaux sont assurés par la flotte mixte.

66% de la valeur des produits mis en vente sous criée est débarquée par des chalutiers en 2009.

Tableau 14 - Quantités et valeur des ventes par flottille en 2009 (hors méditerranée)

Flottille	Quantités (tonnes)	Valeur (1 000 €)	Prix moyen (€/kg)
Chalutiers exclusifs	100 372	274 768	2,74
Chalutiers non exclusifs	20 146	53 280	2,64
Senneurs	14 197	10 039	0,71
Dragueurs	8 700	23 250	2,67
Tamiseurs	846	4 888	5,78
Fileyeurs	9 570	59 429	6,21
Caseyeurs	2 360	9 430	4,00
Autres	14 921	59 553	3,99
Total	171 817	494 638	2,88

Source : FranceAgriMer/RIC

5.2 – Evolution des charges :

L'impact des charges dans la construction de la rémunération de la pêche est bien évidemment fortement lié au type de pêche pratiqué. Les travaux menés par l'AGLIA permettent d'évaluer les principaux postes de charges, rapportés aux chiffres d'affaires ; la main d'œuvre représente une part de 28% à 42 %, l'entretien de 5 % à 10 %. En revanche, ils démontrent des différences très significatives du poids du carburant selon les métiers, ce qui dans un contexte de flambée des cours du gazole, confirme la **forte exposition des chalutiers**.

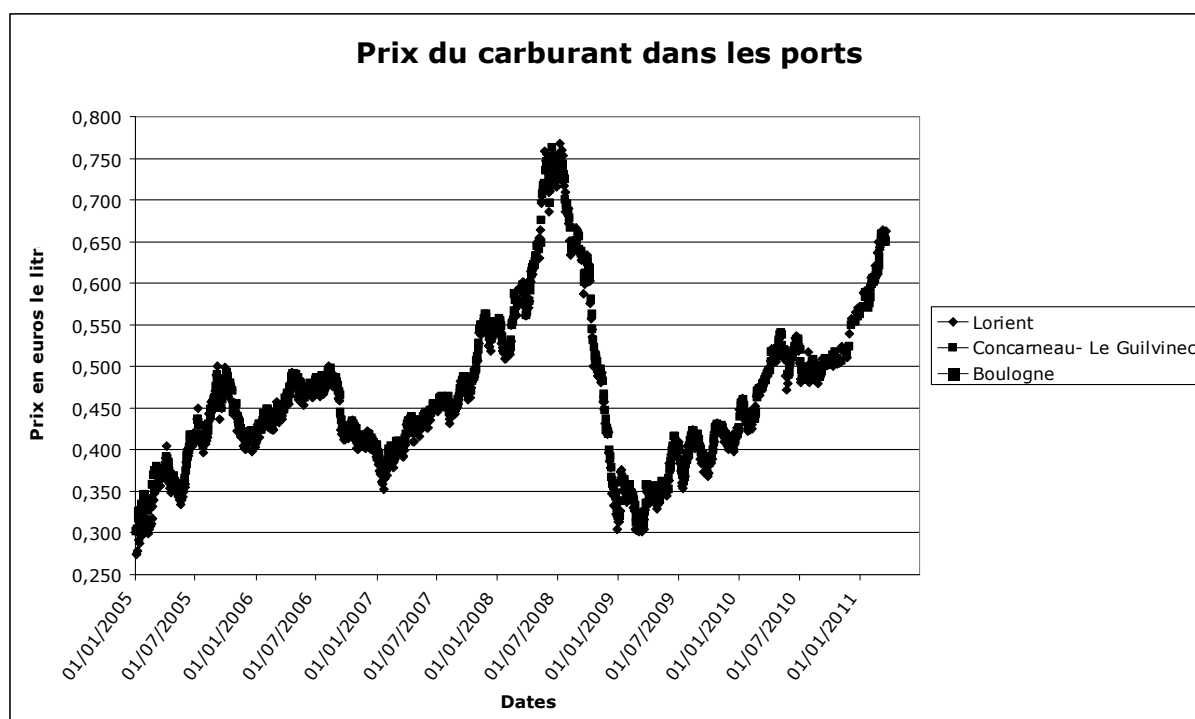
Tableau 15 - Structures des charges par segment de métier en 2008- Atlantique-

% 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 : AGLIA

Selon un rapport IGF-IGA-CGGREF de 2005, le secteur de la pêche française dépensait en 2005, en moyenne, près d'une tonne de gasoil pour un tonne de poisson pêché (520 000 tonnes de gasoil, tous navires confondus, pour un apport total de 550 000 tonnes), avec, comme le confirme le tableau 13, de très nombreuses variations en fonction du type de pêche. En excluant les navires de plus de 40 mètres (qui représentent 15 % de la puissance embarquée) et les navires pêchant en dehors des zones communautaires, la consommation de la pêche française est estimée à **300 000 tonnes de fuel par an**.

Ce poste représente donc un coût global 90 millions € avec un gasoil à 0,30 € par litre (hors taxe), 150 millions € avec un gasoil à 0,50 €, et 95 millions € avec un gasoil à 0,65 €. **Le surcoût global supporté par les entreprises de pêche française, lorsque le gasoil passe de 0,30 €/litre à 0,65 €/litre s'élève donc à plus de 100 millions €, soit le 1/5 du chiffre d'affaires global de la pêche débarquée sous criée (540 millions € en 2009).**



Source : DPMA

Les navires qui connaissent des difficultés liées au carburant sont ceux dont le coût du carburant est supérieur à 30 % du chiffre d'affaires (RICEP, 2008). Or début 2011, avec un carburant dépassant les 0,60 €/litre, ce seuil est atteint et dépassé en moyenne par les chalutiers de plus de 16 m, et presque atteint par ceux de 12 à 16 m. Rappelons que ces navires représentent moins de 15 % du total des navires français, mais assurent la majorité des apports, tant en tonnage qu'en valeur.

Les chiffres de consommation moyenne de gasoil, par métiers, recensés par la Coopération maritime, pour l'année 2005, sont explicites (tableau 16) :

Tableau 16 - Consommation moyenne de gasoil (litres) par métier – 2005 -

Métier	Consommation (litres) par kilo de poisson pêché
Bolincheur	0,15
Drague	0,79
Filet maillant fixe	0,97
Casier	1,03
Tremail	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 considérables : de 0,15 litre/kg de poisson pêché pour un bolincheur à 2,89 litres/kg de poisson pêché pour un chalutier pélagique. En coût par kilo de poisson, on passe, pour un prix de 0,60 centimes le litre de gasoil, de **9 centimes d'euros pour un bolincheur à 1,73 € pour un chalutier pélagique !**

5.3- Résultats économiques

Selon une étude de l'AGLIA¹ :

Depuis 1987 les chiffres d'affaires des navires présents sur la façade atlantique augmentent lentement ; toutefois, le CA des chalutiers progresse au même rythme que l'inflation (1,9 % par an en moyenne) alors que celui des fileyeurs augmente davantage (2,5 % par an en moyenne).

Parallèlement, les coûts d'exploitation ont également augmenté et sont très liés à la conjoncture économique du secteur et du pays, l'exemple énergétique est le plus marquant.

¹ Suivi des résultats économiques et analyse financière des entreprises de pêche (1987-2008)

Le résultat opérationnel a très peu augmenté entre 1987 et 2008 mais il a subi des variations importantes compte tenu :

- d'une hausse du chiffre d'affaires modérée,
- de la hausse des coûts d'exploitation et de leur volatilité.

On constate une **lente érosion des taux de marge** qui se rapprochent du faible niveau de 1993, année de crise du secteur.

Cependant, les taux de marge affichés par les petites unités et par les fileyeurs en 2008 restent satisfaisants.

La rentabilité des capitaux investis dans le secteur est globalement bonne et en légère progression du fait, néanmoins, de la baisse des investissements consentis dans le métier.

Entre 2008 et 2007 la situation financière des entreprises de pêche s'est assainie avec la sortie de flotte des navires marqués par les plus lourdes difficultés. On est passé de 30 % d'entreprises en difficulté en 2007 à 20 % en 2008.

Les deux tiers de la flotte présente sur la façade AGLIA étaient en bonne santé financière en 2008.

Depuis 1987, les marins connaissent un gel de leur pouvoir d'achat compte tenu d'un revenu stable (en euros constants). Mais en 2008, le salaire brut annuel moyen d'un marin français atteignait environ 35 K€ ce qui est supérieur au salaire moyen observé en France.

6- Positionnement de l'offre française dans l'univers de concurrence :

De 1997 à 2009, alors que nos courants à l'exportation sont restés relativement stables, nos importations en produits de la pêche et de l'aquaculture se sont très fortement accrues, passant de 1,2 million de tonnes à près de 2 millions de tonnes, soit un accroissement de 63 %.

Notre déficit s'est donc significativement accentué. Il s'élève à plus de 1,5 million de tonnes pour un marché global estimé à 2,1 millions de tonnes (en poids vifs). **Notre production globale ne couvre donc que 32 % de nos besoins.**

On peut estimer le **chiffre d'affaires global du secteur à près de 11 milliards €** (1,2 millions tonnes en poids net, à un prix moyen de 9 €/kg).

**Tableau 17 – Evolution des échanges extérieurs des produits de la pêche et de l'aquaculture (tonnes)
(poids vifs)**

IMPORTATIONS				EXPORTATIONS			DEFICIT		
ANNEE	Poissons	Coquillages Crustacés Céphalopodes	TOTAL Importations	Poissons	Coquillages Crustacés Céphalopodes	TOTAL Exportations	Poissons	Coquillages Crustacés Céphalopodes	TOTAL Déficit
1997	865 717	336 233	1 201 950	355 867	64 537	420 404	509 850	271 697	781 546
1998	920 619	361 928	1 282 547	322 790	64 723	387 513	597 828	297 205	895 033
1999	985 151	394 661	1 379 812	350 441	82 317	432 758	634 710	312 344	947 054
2000	1 142 921	404 655	1 547 576	456 339	98 633	554 972	686 582	306 022	992 604
2001	1 230 608	443 440	1 674 048	376 014	103 106	479 120	854 594	340 334	1 194 928
2002	1 241 594	439 818	1 681 412	341 815	103 626	445 441	899 779	336 192	1 235 971
2003	1 258 850	477 993	1 736 843	413 027	119 905	532 932	845 823	358 088	1 203 911
2004	1 354 475	516 383	1 870 858	400 171	116 773	516 944	954 304	399 610	1 353 913
2005	1 378 660	549 541	1 928 201	386 741	208 243	594 985	991 919	341 298	1 333 216
2006	1 386 453	566 644	1 953 097	373 375	122 539	495 914	1 013 078	444 105	1 457 183
2007	1 370 475	554 088	1 924 563	373 216	140 240	513 456	997 259	413 848	1 411 107
2008	1 384 416	583 315	1 967 731	381 069	116 489	497 558	1 003 347	466 826	1 470 173
2009	1 366 113	593 590	1 959 704	310 131	101 440	411 571	1 055 982	492 150	1 548 133

Source : FranceAgriMer

Si on rapproche de l'estimation des volumes consommés, les chiffres de la production française de pêche fraîche, on constate que :

- **les poissons frais pêchés en France représentent 17 % des poissons consommés**
(205 000 tonnes sur une estimation de consommation de 1 200 000 tonnes)
- les crustacés frais pêchés en France représentent 8 % des crustacés consommés
(14 000 tonnes sur une estimation de consommation de 168 000 tonnes)
- les coquillages frais pêchés en France représentent 8 % des coquillages consommés
(39 000 tonnes sur une estimation de consommation de 500 000 tonnes).

Tableau 18 – Production française – pêche maritime fraîche – 2008 –

	Volume (tonnes)	Valeur (millions €)	Prix moyen (€/kg)
Poissons	205 294	560,0	2,73
Crustacés	14 248	74,0	5,19
Coquillages et divers invertébrés	38 858	78,7	2,02
Céphalopodes	18 539	62,8	3,38
TOTAL Pêche fraîche	276 939	775,5	2,80

Source : FranceAgriMer

Les poissons frais représentent 74% des volumes et 72 % de la valeur de la pêche maritime française. Le prix moyen à la production, en France, en 2008, s'établit à :

- 2,80 €/kg pour les produits frais (2,73 €/kg pour le poisson),
- 1,08€/kg pour les produits congelés ou transformés
- 3,27 €/kg pour les produits de l'aquaculture (6,67€/kg pour les produits de l'aquaculture marine).

On rapprochera ces chiffres des prix moyens à l'importation (en soulignant qu'il s'agit d'une estimation sur des poids nets) :

- 3,87 €/kg pour les poissons de mer frais,
- 2,97 €/kg pour les poissons congelés ou séchés, salés, fumés,
- 4,23 €/kg pour les poissons d'aquaculture.

Tableau 19 - Ventes de la France Métropolitaine – 2008 – Pêche congelée ou transformée –

	Volume (tonnes)	Valeur (millions €)	Prix moyen (€/kg)
Thon tropical	96 653	142,5	1,47
Merlan bleu	12 910	1,3	0,10
Hareng commun	17 906	1,8	0,10
Autres	32 789	27,3	0,83
Total pêche congelée ou transformée	160 258	172,9	1,08
<i>dont ventes en France</i>	<i>28 225</i>	<i>24,1</i>	<i>0,86</i>
<i>dont ventes à l'étranger</i>	<i>132 033</i>	<i>148,8</i>	<i>1,12</i>

Source : FranceAgriMer

La production française issue de l'aquaculture s'est élevée à 50 000 tonnes, dont 84 % sont issus de l'aquaculture continentale. 8 000 tonnes proviennent de l'aquaculture marine, le bar en représentant la moitié.

Tableau 20 - Ventes de la France Métropolitaine – 2008 – aquaculture –

	Volume (tonnes)	Valeur (millions €)	Prix moyen (€/kg)
Pisciculture marine	7 985	53,2	6,67
<i>dont Bar</i>	<i>3 938</i>	<i>26,8</i>	<i>6,80</i>
<i>dont Dorade royale</i>	<i>1 537</i>	<i>8,6</i>	<i>5,60</i>
<i>dont Turbot</i>	<i>793</i>	<i>9,6</i>	<i>12,10</i>
Pisciculture continentale	42 124	110,4	2,62
Total pisciculture	50 109	163,6	3,27

Source : FranceAgriMer

Au cours des trente dernières années, le tonnage de produits de la pêche et de l'aquaculture importé est passé de 496 000 tonnes en 1980 à 1 125 000 tonnes en 2009 (poids net, tous produits), soit une progression de plus du double. Le prix moyen, en revanche a diminué en € constants (de 3,86 € en 1980, 3,78 € en 1990, 3,82€ en 2000 et 3,60 € en 2009).

Plus précisément, de 1996 à 2009 :

- le volume de **saumon** importé est passé de 94 000 tonnes en 1996 à 156 000 tonnes en 2009 (prix moyen en € constants de 5,07 €/kg en 1996 à 4,41 €/kg en 2009),
- le volume de **crevettes** importé est passé de 65 000 tonnes en 1996 à 109 000 tonnes en 2009 (prix moyen en € constants de 8,15 €/kg en 1996 à 4,82 €/kg en 2009),
- le volume de **thon** importé est passé de 104 000 tonnes en 1996 à 130 000 tonnes en 2009 (prix moyen en € constants de 4,02 €/kg en 1996 à 3,50 €/kg en 2009),
- le volume de **coquilles saint Jacques** importé est passé de 13 000 tonnes en 1996 à 28 000 tonnes en 2009 (prix moyen en € constants de 8,92 €/kg en 1996 à 7,60 €/kg en 2009),
- le volume de **lieu jaune** importé est passé de 35 000 tonnes en 1996 à 49 000 tonnes en 2009 (prix moyen en € constants de 2,42 €/kg en 1996 à 2,66 €/kg en 2009).

**Tableau 21 – Importations - produits de la pêche et de l'aquaculture – 2009 -
(hors farines, graisses, algues)**

	Volume (tonnes) poids nets	Valeur (millions €)	Prix moyen (€/kg)
Poissons de mer frais	147 264	570,2	3,87
dont entiers	115 893	376,8	3,25
dont filetés	31 371	193,4	6,18
Poissons congelés ou Séchés, salés, fumés	241 500	717,7	2,97
Poissons de mer en conserve	167 163	602,2	3,60
Poissons d'aquaculture	192 499	813,9	4,23
Crustacés	145 306	798,4	5,49
dont frais ou vivant	22 490	156,3	6,95
dont congelés ou conserves	122 817	641,9	5,23
Coquillages et céphalopodes	137 593	438,7	3,19
dont frais ou vivant	58 933	152,4	2,59
dont congelé, séché ou conserves	78 660	286,3	3,64
Total	1 031 325	3 941,4	3,82

Source : FranceAgriMer

Globalement, la répartition des importations entre produits de la pêche et produits de l'aquaculture est présentée au tableau 22.

**Tableau 22 - Répartition des importations selon l'origine pêche/aquaculture (moyenne 2007/2008/2009)
(poids équivalent entier, DOM inclus)**

	Pêche	Aquaculture	Total	% aquaculture
Bar	866	3 918	4 784	82 %
Cabillaud/morue	119 512	698	120 210	0,6 %
Dorade royale	456	7 440	7 896	93 %
Plie, cardine, et autres poissons plats	10 602	1 079	11 681	9 %
Saumon	7 789	163 126	170 915	95 %
Truite	0	4 591	4 591	100 %
Autres poissons eau douce	49 285	32 457	81 742	66 %
Coquille saint Jacques	130 882	25 622	156 504	20 %
Huîtres	0	4 439	4 439	100 %
Moules	8 366	107 387	115 753	93 %
Crevettes	47 885	91 685	139 570	66 %

Tonnes

Sources : douanes françaises/FranceAgriMer

Sur les **marchés de détail** (consommation des ménages hors restauration), on rappellera qu'en 2009 :

- le **premier poisson frais acheté par les ménages est le saumon**, importé à 98 %, et pour lequel l'élevage assure 97 % des approvisionnements, pour un volume de près de 30 000 tonnes (soit 21 % de l'ensemble des poissons frais), le cabillaud venant en second avec 18 000 tonnes (13 %),
- les prix moyens au kilo de poissons frais, en 2009, s'étalent entre 4,40 € (maquereau) et 18,3 € (sole), avec le panga à 7,6 € /kg, la truite à 9,70 € /kg, le saumon à 11,70 € /kg,
- 29 000 tonnes des poissons frais (soit 20 % de l'ensemble) sont vendus préemballés,
- le volume de **poissons fumés** s'établit à **31 000 tonnes**, dont 22 000 tonnes pour le saumon,
- les crevettes cuites représentent 35 000 tonnes, et les crevettes surgelées 10 000 tonnes,
- les **conserves de thon** représentent **67 000 tonnes**, pour un total de conserves de la mer de 110 000 tonnes,
- les **poissons surgelés** (hors plats préparés) **représentent 76 000 tonnes**, dont 31 000 tonnes de colin/lieu, 8 800 tonnes de cabillaud, 9 000 tonnes de saumon.

Les poissons frais d'élevage sont bien représentés en restauration collective (57 % des achats de poissons frais, notamment avec le saumon), ainsi qu'en restauration commerciale (36 % avec le saumon, le bar et la daurade royale). Seuls les poissonniers présentent une part de poissons d'élevage inférieure à 25 %. Il est manifeste que les caractéristiques qu'offre l'aquaculture répondent mieux aux exigences de la Grande Distribution en termes de disponibilité, de régularité, et de lisibilité des volumes et des prix.

Le volume des **exportations** de produits de la pêche et de l'aquaculture n'a pas significativement évolué au cours des dix dernières années ; il s'établit à un peu plus de 400 000 tonnes (poids vifs), dont 310 000 tonnes de poissons. Les produits congelés représentent 37 % du volume global exporté.

**Tableau 23 – Exportations - produits de la pêche et de l'aquaculture – 2009 -
(hors farines, graisses, algues)**

	Volume (tonnes)	Valeur (millions €)	Prix moyen (€/kg)
Poissons de mer frais	46 708	277,7	5,94
dont entiers	41 530	236,7	5,70
dont filetés	5 178	41,0	7,88
Poissons congelés ou séchés, salés, fumés	125 999	195,8	1,55
Poissons de mer en conserve	29 802	135,8	4,56
Poissons d'aquaculture	30 828	183,4	6,11
Crustacés	19 294	142,6	7,43
dont frais ou vivant	5 229	39,5	7,90
dont congelés ou conserves	14 064	103,0	7,35
Coquillages et céphalopodes	39 552	174,1	4,39
dont frais ou vivant	26 378	107,1	4,07
dont congelé, séché ou conserves	13 174	67,0	5,11
Total	292 182	1 109,6	3,80

Source : FranceAgriMer

Nos principaux clients à l'exportation sont l'Italie (63 000 tonnes en 2009, à un prix moyen de 4,50 €/kg) et l'Espagne (61 000 tonnes en 2009 à un prix moyen de 3,43 €/kg). Sur ces deux marchés, le thon est le premier produit exporté par la France (10 000 tonnes vers l'Italie, 18 000 tonnes vers l'Espagne).

Il faut noter que les captures espagnoles s'élèvent à plus de 800 000 tonnes, mais que l'Espagne est également un très gros producteur aquacole (de l'ordre de 300 000 tonnes).

L'Espagne est également un très gros consommateur de produits aquatiques (37 kg/habitant). On soulignera également que les prix sont globalement élevés : en 2010, le merlu de 2,5 à 5 kg se vendait à 15,30 € au détail, celui de 1,5 kg à 9,65 €/kg, la sardine à 4,14 €/kg, l'anchois à 6,42 €/kg.

7- Conclusion : quel diagnostic porter sur la situation de la pêche française ?

Le marché français de produits aquatiques est incontestablement très porteur, avec une croissance régulière ; on est passé en 10 ans d'une consommation globale de 28 kg/habitant à 35 kg/habitant ; la consommation de poisson de pêche est passée de 21 kg/habitant à 25 kg/habitant.

En revanche :

- **le déficit global de la France** en produits de la mer et de l'aquaculture s'est **considérablement accru**. Il est passé de 800 000 tonnes à 1 600 000 tonnes en 10 ans; pour les seuls poissons, on est passé d'un déficit de 500 000 tonnes à 1 000 000 tonnes.
- **en parallèle**, la production française des pêches maritimes a **diminué de 100 000 tonnes**, pour s'établir à 280 000 tonnes (dont 200 000 tonnes vendues sous halle à marée) ;
- la part relative de l'aquaculture est restée relativement stable (mais elle s'est accrue en valeur absolue), pour s'établir à 27 % du marché global de produits aquatiques et 16 % de la consommation de poissons.

On constate donc une évolution inquiétante du **positionnement de l'offre française**, puisque **celle-ci ne profite pas de la croissance du marché** ; sa valeur globale a même diminué, et la diminution des volumes s'est accompagnée d'une diminution des prix. Le chiffre d'affaires sous halles à marée est passé, en € 2009, de 762 millions € à 606 millions € en dix ans.

On doit donc constater que **l'offre française est insuffisamment connectée à la dynamique du marché** et que les importations, non seulement profitent de la croissance de la consommation, mais elles occupent progressivement la part de l'offre française. Il est manifeste que les courants d'importation sont favorisés par une certaine standardisation de leur offre et une meilleure lisibilité.

La diminution du chiffre d'affaires global de l'offre française ne signifie pas, pour autant, un impact négatif sur la rémunération des pêcheurs, pour la simple raison que le nombre de ceux-ci diminue corrélativement à l'évolution des volumes débarqués. Ceux qui restent conservent pour l'instant une rémunération correcte. Le nombre de marins est passé de 20 300 en 2000 à 15 900 en 2008.

En revanche, la **situation économique de la flotte est fragile**, pour 3 raisons essentielles :

- le fait que l'offre française ne profite pas de la dynamique du marché au même titre que l'importation,
- le fait que la flotte a considérablement **vieilli**,
- le fait qu'une partie significative de cette flotte reste malgré des améliorations significatives fortement exposée à l'**augmentation du prix du carburant**.

On soulignera pour illustrer cette fragilité qu'une augmentation de 20 centimes du litre de gasoil représente pour l'ensemble de la flotte un surcoût de 60 millions €, soit 10 % de la valeur des produits débarqués sous halles à marée.

Il est donc indispensable aujourd'hui, non seulement de mettre fin à cette diminution relative de la part de l'offre française, mais également de conforter la rémunération globale de la pêche française.

On peut rechercher ce renforcement de l'offre française, tant sur son positionnement que sur sa rémunération, de plusieurs façons :

- **réduction des coûts** à bord et à terre, du débarquement jusqu'au consommateur,
- **meilleure connexion aux signaux du marché** et meilleure adaptation aux critères d'achats de la distribution (au même titre que ce que « sait » faire l'importation),
- **modification des marges prélevées** au sein de la filière, au profit de l'amont et du prix d'achat sous halles à marée,
- **meilleure valorisation des atouts** présentés par l'offre française dans l'univers de concurrence.

Les marges de manœuvre en ce qui concerne une éventuelle modification des marges au sein de la filière, au profit de l'amont, apparaissent limitées.

En revanche, il y a incontestablement un espace pour une **meilleure rationalisation** de cette filière, pour réduire certains coûts techniques, notamment logistiques, pour adapter la lisibilité de l'offre aux exigences de la demande, pour mieux connecter les acheteurs sous criée aux signaux du marché.

Mais la solution la plus pertinente passe par une meilleure valorisation du positionnement de la pêche française sur les marchés, de façon à retirer une meilleure rémunération en aval. Cela passe par une plus grande identification de celle-ci et la mise en avant de sa spécificité (qualité, diversité, fraîcheur, pêché par des navires français, nos marins...).

Pour autant, il est indispensable que la valeur ajoutée générée en aval permette de conforter la rémunération globale de la pêche française en amont ; cela passe nécessairement par un véritable **partenariat** de l'ensemble de la filière. **Ce qui confère à la création d'une interprofession un rôle central.**

DEUXIEME PARTIE

Les pistes d'avenir

Préambule

***Le diagnostic sur la pêche n'altère pas notre confiance.
Il impose une restructuration des piliers : humains,
matériels, législatifs ,structurels et économiques.***

La mer reste pour la population du littoral un inaltérable potentiel culturel et économique.

Elle a été la source des grandes ouvertures et des grandes découvertes des différents continents. Elle assure la grande majorité du trafic des marchandises nécessaires à l'Homme. Avec lui, elle a établi un lien passionnel où se partagent les richesses qu'elle lui génère en abondance, et les cruelles catastrophes qu'elle lui réserve au fil du temps.

Elle assure les conditions nécessaires à l'existence matérielle des habitants sur nos côtes. Parmi ces dernières, la pêche depuis la nuit des temps, occupait une place prioritaire.

L'importance des océans, leur puissance, l'intensité des phénomènes marins laissaient à penser jusqu'à un avenir récent que la ressource halieutique était inépuisable.

Hélas, l'augmentation de la population humaine, le changement des habitudes alimentaires, l'élévation continue de la consommation des protéines aquatiques, liés aux méthodes de pêche plus performantes et plus efficaces, ont fait apparaître pour répondre à l'appauvrissement inquiétant de la ressource halieutique, les mesures draconiennes des plans opérationnels pluriannuels.

A la disparition de la moitié de nos marins, de nos navires et des autorisations de capture, nous répondons avec détermination par notre confiance dans l'avenir du littoral et du futur de la pêche.

Confiance car toutes ces mesures de réduction prises sans ménagement ont atteint un point d'étiage formalisant les limites à ne pas dépasser ;

Confiance car l'heure est à la restructuration ;

Confiance dans les marins pêcheurs auxquels par une formation appropriée il faut redonner la fierté de s'engager dans cette voie ;

Confiance dans l'outil de travail c'est-à-dire le navire qui doit s'adapter aux contraintes qu'imposent les nouvelles conditions de rentabilité, rassemblées dans les « Navires du Futur ».

Confiance dans la réorganisation de la profession issue de la LMAP, qui tient compte de la chute de la ressource, du nombre de navires et du nombre de marins. ***Le temps est venu d'empêcher les ports jadis prospères et autonomes de s'opposer dans une concurrence fratricide qu'imposerait le partage d'une ressource insuffisante ;***

Confiance dans la maîtrise et la protection de la ressource issue d'une coopération si longtemps attendue entre scientifiques, marins, pêcheurs, responsables, politiques et économistes du littoral.

Confiance dans l'intelligence et le sens des responsabilités qu'une interprofession fera naître pour anticiper les ventes, soutenir le marché, valoriser les produits français, et assurer aux marins pêcheurs et aux armements des ressources financières qui leur garantiront la prospérité, un profil de carrière aux premiers et une lisibilité à long terme des amortissements et des provisions nécessaires aux seconds.

Tels sont, pour conclure, les thèmes de réflexion que nous nous proposons d'explorer.

CHAPITRE 1

**Une politique du littoral doit assurer un
avenir aux marins**

1) La Pêche : un pilier de l'économie du littoral.

La France est riche de son littoral, le plus important d'Europe, de sa Zone Economique Exclusive (ZEE) de 11 millions de km² dont 700 000 km² en Europe, la plus importante au monde après celle des Etats-Unis. A cet égard, le secteur de la pêche en outre-mer et son potentiel économique et social non traité dans le présent rapport justifierait à lui seul une étude spécifique. Mais la mer est un tout, elle est donc riche aussi de sa culture maritime et de son patrimoine qu'il lui appartient de protéger.

Avec ses ports, la mer est pour la France une ouverture sur le monde, le lieu de départ des grandes aventures au-delà des océans. C'est aussi une avancée économique aux multiples facettes, au sein de laquelle, la pêche et toutes les structures qu'elle génère lui réservent une place prépondérante dans nos régions côtières.

Décliner la situation de la pêche française c'est évoquer l'avenir des hommes (les marins pêcheurs, les emplois induits à terre), l'état de l'outil du travail (les navires), les filières de commercialisation (les criées et le mareyage), celles qui sont liées à la transformation et la place tenue par les apports concurrents mais désormais majoritaires dans notre consommation de poissons avec l'importation et l'aquaculture.

Enfin la distribution, qu'elle emprunte les circuits traditionnels que sont les poissonniers ou les marchés, ou qu'elle utilise de manière prépondérante les formes modernes que constituent les GMS (Grandes et Moyennes Surfaces), alimente le marché sur lequel repose, en fonction des rapports et l'importance de la demande, l'avenir de la filière.

Le niveau d'activité de la pêche française diminue tant en volume qu'en valeur ; de 760 millions € en 2000, pour un volume de 285 000 tonnes, il est passé à 606 millions € en 2010, pour un volume de 205 000 tonnes. Il faut stopper cette évolution et revenir à la situation de 2000, tout en observant des pratiques durables maintenant bien intégrées dans les esprits professionnels pour protéger la ressource et rassurer des consommateurs souvent déstabilisés par des campagnes alarmistes.

2) La conchyliculture participe grandement au développement du littoral.

En terme d'économie, lié aux produits issus de la mer, s'ajoute la conchyliculture qui emploie plus de 17 000 personnes dont 7 300 à temps plein. Près de 2 900 entreprises commercialisent des huîtres et 800 majoritairement des moules. La production française est estimée en 2008 à environ 187 000 tonnes (105 000 tonnes d'huîtres, 78 500 tonnes de moules, 3 200 tonnes d'autres coquillages)

Le secteur de l'ostréiculture est frappé de plein fouet depuis plus de 3 ans, par un taux de mortalité considérable d'origine virale qui touche les juvéniles avec plus de 50% de mortalité.

Un programme de sauvegarde a été mis en place par IFREMER, le Comité National de la Conchyliculture et les écloreurs qui explorent trois pistes principales:

- 1°) la production de naissains d'huîtres triploïdes à partir d'huîtres identifiées pour leur résistance,
- 2°) Un programme de sélection génétique afin de sélectionner les souches résistantes propres à la reproduction,
- 3°) L'importation de nouvelles souches résistantes de pays tiers.

Avant la transposition des résultats qu'on espère rapidement concluants, au moins les trois prochaines campagnes s'annoncent très difficiles pour les entreprises et de nombreuses familles, malgré les concours financiers très importants des pouvoirs publics.

3) Le secteur de la pêche doit rester un vivier de promotion sociale.

La richesse des différentes pistes de formation des marins doit être également soutenue par la direction des affaires maritimes (DAM) et les directions inter-régionales de la mer (DIRM) en leur qualité d'autorité académique.

a) La formation initiale

Le réseau des lycées professionnels maritimes (LPM) offre un ensemble de formations initiales et continues, pour les filières de la pêche (du CAP au patron de pêche) et de la conchyliculture (du marin au patron de barge conchylicole). Le réseau est complété par celui de centres privés agréés par le ministère en charge de la mer. Les formations peuvent également se faire dans le cadre de la formation tout au long de la carrière. L'ouverture de baccalauréats professionnels au sein des LPM depuis la rentrée 2005 et le développement de la VAE depuis 2003 permettent d'offrir de plus grandes possibilités de qualification, de débouchés et de promotions, une plus grande lisibilité et attractivité de l'offre de formation. L'ensemble du dispositif de formation (LPM et centres privés) concourt à répondre aux besoins de formation de la profession à la pêche. L'offre différenciée de formation de ce réseau (formation initiale, formation continue, apprentissage, VAE) favorise tant la promotion sociale qui est une constante dans le secteur maritime ainsi que l'évolution de carrière des marins.

Au niveau de l'enseignement secondaire, la formation professionnelle maritime initiale est dispensée, en France métropolitaine, dans les 12 lycées professionnels maritimes (LPM). Ces établissements sont des établissements publics locaux d'enseignement (EPL), placés sous la tutelle du MEDDTL ; ils sont régulièrement répartis sur le littoral, totalisent 1 740 élèves à la rentrée de septembre 2010. Les formations qui y sont dispensées conduisent à la délivrance de CAP, de BEP (rénové) et de baccalauréats professionnels 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 bord d'un navire.

Les LPM, dont les élèves sont plus souvent boursiers que la moyenne nationale et dont une partie a rencontré une difficulté scolaire ou sociale dans le circuit éducation nationale, obtiennent de réels succès notamment en matière d'insertion professionnelle de leurs anciens élèves.

Dans le prolongement de la réforme de la voie professionnelle engagée par l'Education nationale, une révision des baccalauréats professionnels (passage de 4 ans à 3 ans) a été mise en place à la rentrée 2009. Cette réforme a permis, à partir d'une ossature constituée par le cœur de métier maritime « pont » ou « machine », le suivi d'options dans les domaines spécifiques notamment de la pêche. La filière cultures marines fait également l'objet d'un recentrage sur la formation de marin en y incluant les enseignements nécessaires à la conduite des navires conchylicoles. Une nouvelle dynamique s'est créée grâce à une mobilisation des acteurs et au premier chef des enseignants autour de ce projet inscrit dans chaque établissement et qui conduit à une élévation du niveau de qualification et une offre élargie de formation. Cette réforme vise à une plus grande attractivité des filières de formation car les perspectives de formation offertes deviennent ainsi comparables à celles offertes par l'Education nationale et l'Agriculture en terme d'équivalence de niveau de formation. Cette qualification baccalauréat professionnel permet aussi au jeune de disposer d'un diplôme reconnu dans tous les secteurs et lui offre une plus grande capacité de reconversion ou de reprise d'études ultérieurement. La réforme actuelle de ces baccalauréats professionnels va permettre une diversification des débouchés et un renforcement de l'articulation entre les enseignements secondaires et supérieurs. Le Grenelle de la mer a confirmé l'intérêt de la profession pour cette réforme.

La formation doit avant tout viser à former des marins et il est essentiel que cet apprentissage de la mer et de la vie embarquée ne soit pas supplanté par le nombre de plus en plus important de connaissances et modules divers. Cela doit rester le socle des

formations à quelque niveau que ce soit. Les premières promotions de jeunes titulaires du baccalauréat professionnel en 3 ans sortiront en juin 2012, il est donc encore trop tôt pour faire un bilan. En tant que de besoin des ajustements pourront être faits selon les observations faites par la profession.

b) La formation par alternance

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 accélérée 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 nécessaires 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 construit sur les nouveaux baccalauréats professionnels en 3 ans.

c) La formation continue

De tout temps, la formation continue dispensée dans les établissements d'enseignement maritime publics ou privés a permis aux marins de gravir les échelons de responsabilité à bord des navires de pêche.

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 patron de pêche basé sur une formation de capitaine 500 ou du capitaine de pêche basé sur une formation d'officier chef de quart passerelle.

Les formations machine sont également 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.

d) La validation des acquis de l'expérience (VAE)

Toujours avec le même objectif de développer la promotion sociale, il a été mis en place dès 2003 pour le secteur maritime la validation des acquis de l'expérience. Le nombre croissant de dossiers de candidatures VAE ayant montré les limites d'une procédure centralisée, une nouvelle organisation a été mise en place en 2009 avec l'ouverture de la VAE à l'ensemble des titres de formation professionnelle maritime, 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 est complété par l'élaboration d'une convention entre le candidat à la VAE et l'accompagnateur.

e) Une faible attractivité des métiers liés à la pêche

Le secteur de la pêche est marqué par une faible attractivité de ses métiers, en lien avec la dureté du métier, la durée des marées, et la perception d'un secteur en déclin. Le secteur perd en effet structurellement des effectifs chaque année : la baisse moyenne est de 2,5% chaque année ; il représente 23 000 emplois en 2009.

Le cahier ONISEP « La mer, une passion, des métiers » a été envoyé en 40 000 exemplaires dans tous les collèges et lycées français. Ce cahier a été réduit en format A5 pour être distribué en plusieurs milliers d'exemplaires dans les salons. Sur Internet, le site «www.formation-maritime.fr» permet de découvrir les métiers de la mer, cette présentation objective décrit les cursus, les formations ainsi que les possibilités d'évolution de carrière. Le succès des livrets ONISEP dans les différents salons et auprès des jeunes, l'intérêt du grand public pour les sujets liés à la mer en général, montrent que ces métiers sont susceptibles d'attirer l'attention d'un public élargi.

Rappelons par ailleurs que les titres de la formation professionnelle maritime sont inscrits au Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP).

4) La formation des marins constitue un enjeu fort en terme de sécurité et d'emploi dans un secteur fragilisé

a) Le secteur de la pêche est marqué par une forte accidentologie malgré l'existence de différents outils de prévention mis en place par la Direction des affaires maritimes (DAM) et les Directions inter-régionales de la mer (DIRM)

Un certain nombre de biais statistiques empêchent de faire de véritables comparaisons sur la durée entre secteurs d'activité ; toutefois, sur une année donnée, l'indice de fréquence d'accidents du travail est de 76 pour le BTP, dont on sait que c'est un secteur exposé, contre 86 pour le secteur de la pêche. Un travail est actuellement en cours avec la CNAMTS pour établir des statistiques permettant des comparaisons.

En 2009, on dénombre 1444 accidents du travail à la pêche, dont 8 mortels. La moyenne des durées d'arrêt de travail est légèrement supérieure à la pêche qu'au commerce (37 jours versus 33 jours) ; de même, le nombre d'incapacités permanentes est supérieur à la pêche qu'au commerce.

Pour endiguer ce particularisme, trois actions ont été engagées :

- la mise en place d'un plan de prévention des risques professionnels,
- la mise en place d'un plan « sécurité » en partenariat avec Total,
- le renforcement de la lutte contre les addictions.

b) Le plan de prévention des risques professionnels (PPRP)

Ce PPRP est une déclinaison du plan « santé au travail » 2 (PST2 -2010-2014). Ces plans prévoient que des programmes de prévention des accidents du travail doivent être établis par l'autorité compétente avec la coopération des organisations d'armateurs et des gens de mer, des commissions mixtes seront créées et chargées de la prévention des accidents. Les membres devront coopérer en vue d'uniformiser le plus possible toutes les dispositions visant à la prévention des accidents du travail. Les objectifs du PST2 se déclinent en 4 axes :

- améliorer la connaissance en santé au travail,
- poursuivre une politique active de prévention des risques professionnels,
- encourager les démarches de prévention,
- le dernier axe concerne le pilotage de l'action.

Une étude de sociologie des accidents du travail à la pêche en Bretagne est en cours à l'initiative de l'inspection du travail de Bretagne.

c) Le plan « sécurité à la pêche » parrainé par Total

Une convention de mécénat a été signée le 3 avril 2009 entre la Fondation Total, l'Institut Maritime de Prévention (IMP), le Fonds d'Assurance Formation de la Pêche et des Cultures Marines (FAF PCM) et la Direction des affaires maritimes ayant pour objet la réalisation d'une campagne exceptionnelle de formation à la sécurité des équipages des navires de pêche pendant 3 ans.

La fondation Total apportera 2,3 M€ pour financer jusqu'en mars 2013 une formation spécifique, réunissant pendant 2 jours patron et marins d'un même équipage et ayant pour but de modifier les comportements à bord, notamment dans l'usage des équipements individuels. A raison d'une centaine de sessions par an, cette campagne touchera plus de 5 000 marins en 3 ans.

Le référentiel comporte une partie théorique en centre de formation (1 jour) et une partie pratique en mer (0,5 jour), auxquelles s'ajoute une demi-journée, à bord même du navire, organisée par l'IMP autour du document unique de prévention (DUP). Ce programme a été conçu par la DAM avec le FAF PCM et l'IMP.

Bien que cette formation soit gratuite pour les marins, elle ne rencontre pas le succès escompté : ainsi au 31 décembre 2010, seulement 512 marins ont été formés, alors qu'il aurait fallu, pour la 1ère année que plus de 1 000 marins aient été formés. Toutefois, tous ceux qui ont suivi cette formation en sont tout à fait satisfaits. La mobilisation des comités locaux et régionaux des pêches maritimes et des élevages marins est décisive dans le succès de cette entreprise.

d) La lutte contre les addictions

L'**Engagement 118 c** du Grenelle de la mer porte sur la promotion d'une politique déterminée de prévention à bord des navires de manière à améliorer les conditions de travail et d'emploi, comportant notamment un plan d'action national contre les addictions.

La DAM a ainsi participé en 2009-2010 au groupe de pilotage des états généraux des conduites addictives en milieu professionnel organisés par la Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues et les Toxiques et le ministère du Travail (DGT) dans le cadre de la préparation du plan de lutte gouvernemental contre les drogues et les toxicomanies (2012-2016).

Une étude sur les pratiques des élèves de deux établissements d'enseignement maritime montre la nécessité d'investir dans la prévention auprès des jeunes, mais aussi de sensibiliser les personnels des établissements : direction, enseignants, vie scolaire.

5) Un avenir pour nos marins qui leur inspire confiance.

La mission qui nous a été confiée porte essentiellement sur la pêche française. Les points que nous avons rappelés précédemment concernent les hommes et leur avenir qui nous l'affirmons passe principalement au travers des marchés à organiser dans le sens des dispositions de la toute récente LMAP .

La carrière de marin pêcheur doit attirer les jeunes par la qualité de sa formation, une lisibilité à long terme et être légitimée par ses perspectives d'avenir.

Nous avons à ce jour près de 23 000 marins, avec une baisse régulière depuis la réduction des taux autorisés de capture (TAC), des réductions des efforts de pêche qui affectent 50% des captures françaises. Les sorties de flottes de nos navires, jadis nécessaires deviennent désormais déstructurantes.

Depuis 2005, le nombre de nos marins pêcheurs est passé de 25 459 en 2005 à 23 090 en 2009 et, en métropole de 22 153 à 20 060. Sachant qu'un emploi à la mer génère 3 emplois à terre, nous ne pouvons dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'économie de notre littoral laisser cette situation perdurer.

N'oublions pas la part de la pêche à pied forte de 1300 professionnels qui par leur courage et leur savoir-faire pour un investissement limité, peuvent se constituer un revenu honorable quand ils obtiennent un permis et suivent la formation désormais exigée. La différence de statut, ENIM quand ils possèdent un navire et MSA pour les non embarqués, est à métier et formation égale, ressentie comme une discrimination qu'il conviendrait de réduire.

La formation du marin pêcheur doit tenir compte de la spécificité de son métier. Elle doit '*amariner*' le marin avec ce milieu particulier, théâtre de sa vie professionnelle: la mer. La situation idéale réside dans la formation par alternance qui évite toute surprise dans cette adaptation spécifique. La formation classique permet au

jeune de traverser les étapes, ainsi le CPA (Cours Préparatoire à l'Apprentissage) au sortir de la troisième, sur un an.

Avec le CAP, sur 2 ans, en alternance de 15 jours entre l'école et un embarquement, le jeune accède au PCPM (Permis de conduire les moteurs marins). Le CAP permet d'accéder à la formation de motoriste. Pour ceux qui veulent poursuivre au-delà, c'est l'inscription au capitaine 200. Après une autre année de navigation effective, il leur est possible de s'inscrire au cours de lieutenant chef de quart 500 (brevet mixte pêche et commerce), et d'accéder la même année au brevet de patron de pêche. Après un an de navigation et un stage validant, ils accèdent à la qualification de capitaine 500.

6) Le « *Bac Pro* » est une chance qu'il faut réussir.

La promotion sociale et humaine souhaitable et souhaitée du marin pêcheur afin de l'armer dans ses relations humaines, sa maîtrise économique et commerciale de la filière en aval de la pêche, a vu naître un bac professionnel.

L'idée, le principe et les motivations qui ont donné lieu à sa naissance sont remarquables. Ils prennent notamment en main le jeune candidat de niveau capitaine 200 pour le conduire au lieutenant chef de quart 500.

Mais si l'idée est excellente, les résultats ne sont pas encore au rendez-vous des espérances. Cette nouvelle formation très bénéfique sur le plan intellectuel et technique privilégie la formation académique à l'alternance pour lui substituer une scolarité à temps complet. Le modèle classique et l'excellence du Bac Professionnel dans les formations à terre ne semblent pas adaptables en l'état à la mer. La spécificité de cette qualification exige l'adaptation à l'alternance de cette formation qui a le mérite d'élever les connaissances des jeunes patrons. L'espoir qu'elle fait naître sera confirmé si ces derniers sont vraiment amarqués à l'issue de cette nouvelle formation.

La réforme des bacs professionnels a été mise en place sous l'autorité du Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer dans les spécificités suivantes : « cultures marines », « électromagnétique marine » et « conduite et gestion

des entreprises maritimes ». Si nous saluons la volonté de voir nos marins progresser dans la gestion et la conduite des entreprises maritimes, suivre d'égal à égal toutes discussions avec leurs interlocuteurs à terre, progresser dans la connaissance, voir s'élever leur niveau de compétence, ils doivent d'abord et avant tout, être et demeurer de bons marins. Il convient de former et de faire progresser intellectuellement nos jeunes, ce que nous applaudissons tous, mais les chances de voir ces derniers, ayant uniquement fréquenté une école s'amariner sont plus restreintes. **Montaigne** est toujours d'actualité, « **il vaut mieux une tête bien faite qu'une tête pleine** ».

La mer a toujours été un vivier de promotion sociale, elle doit le rester. Le certificat d'initiation nautique réservé au plus de 18 ans permet au candidat après 4 mois (3 mois d'école et un mois embarqué) d'accéder à la qualification de matelot apte à naviguer.

Pour être complet, n'oublions pas pour les commandements à la grande pêche, d'évoquer le brevet de capitaine de pêche qui se prépare dans les ex Ecoles Nationales de la Marine Marchande (ENMM), aujourd'hui Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM), qu'avec nostalgie nous appelons encore « Écoles d'hydrographie ».

La réforme du « bac pro » doit s'adapter au métier

Dans le prolongement de la réforme de la voie professionnelle engagée par l'Education nationale, une révision des baccalauréats professionnels (passage de 4 ans à 3 ans) a été mise en place à la rentrée 2009. Cette réforme a permis, à partir d'une ossature constituée par le cœur de métier maritime « pont » ou « machine », le suivi d'options dans les domaines spécifiques notamment de la pêche. La filière cultures marines fait également l'objet d'un recentrage sur la formation de marin en y incluant les enseignements nécessaires à la conduite des navires conchyliques. Une nouvelle dynamique s'est créée grâce à une mobilisation des acteurs et au premier chef des enseignants autour de ce projet inscrit dans chaque établissement et qui conduit à une élévation du niveau de qualification et une offre élargie de formation. Cette réforme vise à une plus grande attractivité des filières de formation car les perspectives de formation offertes deviennent ainsi comparables à celles offertes par l'Education Nationale et

l'Agriculture en terme d'équivalence de niveau de formation. Cette qualification baccalauréat professionnel permet aussi au jeune de disposer d'un diplôme reconnu dans tous les secteurs et lui offre une plus grande capacité de reconversion ou de reprise d'études ultérieurement. La réforme actuelle de ces baccalauréats professionnels va permettre une diversification des débouchés et un renforcement de l'articulation entre les enseignements secondaires et supérieurs. Le Grenelle de la mer a confirmé l'intérêt de la profession pour cette réforme.

La formation doit avant tout viser à former des marins et il est essentiel que cet apprentissage de la mer et de la vie embarquée ne soit pas supplanté par le nombre de plus en plus important de connaissances et modules divers. Cela doit rester le socle des formations à quelque niveau que ce soit. Les premières promotions de jeunes titulaires du baccalauréat professionnel en 3 ans sortiront en juin 2012. Les observations faites par la profession dès cette première promotion devront être entendues pour procéder en tant que de besoin aux ajustements nécessaires de cette formation nouvelle.

7) Nos écoles des pêches ou lycées ne doivent pas connaître la précarité.

Nos écoles et lycées indispensables à la formation des futurs marins connaissent des statuts différents. Il convient de veiller à ce que les conditions matérielles nécessaires à leur existence soient toujours réunies, en particulier pour les formations continues, vivier de la deuxième chance. A côté des lycées professionnels maritimes, pris en charge par l'Etat, se trouvent des écoles des pêches bien intégrées, obtenant chaque année de très bons résultats, situées sur nos ports de pêche.

Elles offrent la formation en alternance souhaitée, assurent un recrutement de marins parfaitement amarinés qui restent majoritairement fidèles au métier, ne désertant pas la profession et trouvant très régulièrement un embarquement.

Saluons les prouesses de leur conseil d'administration qui obtient, au prix de grandes difficultés, l'équilibre précaire de leur budget chaque année. Il leur faut en effet

annuellement solliciter un grand nombre de partenaires ; la région, le pôle emploi, le FAF pêche, la chambre des métiers, le conseil général, les collectivités locales, la profession (0,10% des ventes brutes en criées), pour équilibrer dans un strict contrôle des dépenses, leur budget toujours difficile à établir.

Il leur arrive souvent dans le cadre de la formation de la deuxième chance, d'être en rupture de crédit au profit des stagiaires dont la formation est financée par la DAM, via l'ASP, rupture qui se transforme souvent en retard, d'autant plus regrettable que les bénéficiaires sont souvent dans une grande précarité.

Ainsi formé, l'avenir du marin repose sur sa rémunération et son outil de travail (le navire).

8) La rémunération du marin soumise au code des transports n'est pas uniforme.

La rémunération du marin n'obéit pas à une convention collective de la profession. Elle n'est pas uniforme. Elle varie selon les types de pêche et les pratiques des armements. S'il choisit de naviguer à la grande pêche, le marin souvent, recevra un salaire et un intéressement aux résultats de la pêche.

Majoritairement pour tout autre embarquement, le mode de rémunération choisi est généralement « la part ». Mais cette appellation commune définie par l'article L55-44-39 du code du transport comme « la rémunération à profit éventuel » recouvre des situations très différentes.

« La part » est la répartition des résultats du produit de la marée, diminuée des frais à la charge de l'armement, entre l'armement et l'équipage. La clef de répartition allant de 50-50 à 60-40 voir 65-35 selon les informations reçues, le premier chiffre étant celui qui est réservé pour l'armement et le second celui réservé au marin. La situation est, on le voit très diversifiée.

Les témoignages que nous avons reçus dans les différents ports semblent confirmer que sauf situation de crise, le marin gagne sa vie convenablement et pourtant le recrutement devient de plus en plus difficile. Les témoignages que nous avons reçus en Méditerranée pour la petite pêche, semblent donner des chiffres inférieurs à la moyenne nationale.

Certaines préconisations pourraient être examinées :

- La nécessité tout d'abord d'établir une convention collective. Cette dernière pourrait faire apparaître un SMIC minimum en cas de situation particulièrement difficile.
- La crise pétrolière par exemple est venue frapper de plein fouet les armements, gros consommateurs de gasoil (les chalutiers) qui représentent 80 % de nos apports avec 20 % de nos navires. Les marins ont besoin dans de telles situations d'être assurés d'un revenu minimum.

Pour soutenir la politique sociale des navigants sans déstabiliser l'entreprise, différentes pistes sont proposées : généraliser l'assurance chômage, meilleure répartition des fonds attribués à la pêche.

Le code des transports dans le secteur de la pêche n'est pas resté inactif. Il reconnaît le mode quasi exclusif de la rémunération représentée par « la part ». Il prévoit pour garantir le marin en cas de besoin, le lissage de la rémunération sur tout ou partie de l'année et le versement d'une rémunération mensuelle minimale de 1 580 euros brut. Un avenant à l'accord national de mars 2001 a été rédigé en ce sens.

Rappelons également que le droit social français s'applique indifféremment aux marins pêcheurs français et étrangers embarqués sur les navires de pêche français armés avec un rôle d'équipage, les marins étrangers ayant par ailleurs la possibilité d'opter pour le droit social de leur pays d'origine si celui-ci leur est plus favorable que le droit social français. En règle générale, les étrangers choisissent le droit social français jugé plus intéressant (droit du travail, protection sociale et de retraite de l'ENIM). Cette absence de discrimination entre marins nationaux et étrangers n'est pas toujours

appliquée dans d'autres pays de l'Union européenne. Ainsi, des armements espagnols, en recrutant de la main d'œuvre étrangère, notamment des Philippins, aux conditions sociales de pays en voie de développement, obtiennent par ailleurs des coûts de production limités générant ainsi des distorsions de concurrence avec les armements de pêche français.

Il faut enfin également souligner que les arrêts temporaires d'activité de pêche, dits « arrêts biologiques », sont un des outils du Fond Européen pour la Pêche (FEP). Ils sont mis en œuvre dans les cas identifiés de nécessité de gestion et de ressources associées à des plans de sortie de flotte. Plusieurs pêcheries ont bénéficié de l'arrêt temporaire (anchois, cabillaud, anguille/civelle, requin-taupe) et de plans de sortie de flotte (anchois, cabillaud, sole de Gascogne, anguille/civelle, senneurs), sans que cette compensation de la perte économique ne puisse réglementairement couvrir la totalité des recettes liées aux ventes espérées de ces espèces.

9) La diversification ouvre des horizons aux marins

Lors des débats qui ont eu lieu en régions pour la planification de l'éolien en mer, plusieurs pêcheurs se sont montrés intéressés par une reconversion vers des métiers maritimes liés à l'exploitation de cette nouvelle technologie.

Par ailleurs, des expérimentations sont en cours pour permettre à des pêcheurs de faire découvrir leur métier à des touristes, comme activité d'appoint à leur activité principale (ce que l'on appelle le « pescatourisme »). Là encore, les pêcheurs sont assez enthousiastes à mettre en œuvre cette voie de diversification. La DAM a lancé un groupe de travail sur le sujet et des initiatives locales ont vu le jour, néanmoins cela ne peut concerner que quelques navires et ne peut constituer qu'un complément annexe de rémunération pour un petit armement dès lors que toutes les conditions de sécurité auront été vérifiées sur des navires non conçus initialement pour recevoir le public.

L'organisation du travail à la pêche vise actuellement une pêche moins intensive, des modes de capture plus sélectifs et moins énergivores, des pratiques écolabellisées,

une organisation sûrement différente du temps à la mer et à terre. Il sera nécessaire d'imaginer une nouvelle gestion du temps notamment lors des périodes d'interruption de l'activité liée aux repos biologiques, fermeture de zones, etc. Une diversification des activités devra aussi être recherchée en complément. Cette diversification ne peut être que secondaire dans l'activité et n'est en aucune façon la solution aux mesures d'adaptation de la pêche. Deux exemples sont souvent cités : la récupération des macro déchets et le « pescatourisme ».

La récupération des macros déchets : l'implication des marins pêcheurs dans la protection de l'environnement s'est traduite par le développement d'une activité spécifique consacrée au nettoyage des macros déchets en mer, les impacts des éléments visibles, solides et abandonnés par l'homme sur l'environnement et sur l'activité économique étant devenus trop importants pour être ignorés.

Les activités liées au nettoyage de la mer, à savoir le ramassage des engins de pêche perdus et des déchets (autres que ceux produits par les équipages), ont été pour la première fois prises en compte comme activités professionnelles à part entière et sont soutenues par le Fond Européen pour la Pêche et par les « Contrats Bleus », conventions visant à encourager des pratiques de pêche particulièrement respectueuses de la ressource et des actions permettant de contribuer à la protection et à une meilleure connaissance de l'environnement marin. Pour 2008, environ 600 navires ont été concernés par les « Contrats Bleus » et 390 par la mesure relative au nettoyage de la mer.

Cette fonction de protection et de nettoyage de la mer peut participer à conforter l'activité des marins pêcheurs qui la mettent en œuvre, en créant une diversification qui les pose en promoteurs des usagers responsables de la mer. Elle répond à une nécessité sociale et économique pour la navigation, s'inscrit dans la durée et offre la perspective d'un complément de revenu durable.

Le « pescatourisme » : la pratique de l'activité de pêche-tourisme par les navires professionnels est l'une des options de diversification offrant un potentiel pour des

régions côtières attirant un flux touristique important. En tant qu'offre culturelle en matière de loisirs, le développement de cette activité, en plus de pouvoir améliorer la rentabilité des entreprises du secteur, jouerait un rôle important dans la découverte de la culture de la mer et des hommes qui en vivent. Alors que le tourisme de masse peut constituer une menace pour le maintien et la cohésion des communautés côtières, le développement de cette activité participerait au contraire au renforcement des identités culturelles. Des exemples de réussite existent en Espagne et en Italie. Aujourd'hui les conditions de ce succès n'existent pas complètement en France. Le cadre réglementaire, qui a commencé à évoluer, doit encore faire l'objet d'une attention particulière tant pour ce qui concerne les questions relatives à la sécurité du navire, au statut de l'activité et au régime fiscal des entreprises.

Ces questions certes importantes ne peuvent être une alternative à la pêche mais uniquement des activités complémentaires même si, dans certains cas, elles peuvent être non négligeables pour l'entreprise, le plus souvent de petite taille. Un groupe de travail, administrations – CNPMM – AGLIA a été créé en février 2010 afin de faire progresser le cadre actuel. Sur le cadre général de ces activités annexes à la pêche, il a été souligné que l'agriculture a de l'avance sur le secteur de la pêche et il serait intéressant de voir dans quelle mesure le cadre agricole pouvait être transposé ou adapté aux activités annexes à la pêche.

A l'occasion des entretiens que nous avons eus avec la profession, certains CRPMM (Pays de Loire) et CLPMM (Lorient) ont également appelé notre attention sur l'intérêt que peuvent représenter les activités de pêche à pied professionnelle, notamment de coquillages. La création récente d'un permis de pêche national par le décret n°2010-1653 du 28 décembre 2010 témoigne de l'intérêt des professionnels pour ce métier particulier. Il conviendrait néanmoins, dans ce contexte, de consolider la professionnalisation de cette activité, en permettant à tous les pêcheurs à pied professionnels d'être affiliés au régime spécial de sécurité sociale commun à tous les marins, l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM).

CHAPITRE 2

**On ne peut refuser aux marins à travers
le navire l'évolution d'un outil de travail
performant.**

1) L'avenir d'un jeune repose sur la qualité et la performance de l'outil de travail : le navire.

Une politique de communication sur la valorisation humaine et professionnelle de la carrière reste toujours nécessaire. Mais l'avenir d'un jeune repose également sur la qualité et les performances de l'outil de travail. Le renouvellement des navires, vieux de 25 ans, est nécessaire pour donner à nos jeunes, avec une garantie de sécurité face aux aléas de la mer, espoir, courage et fierté dans leur carrière.

La confiance d'un jeune dans son avenir est proportionnelle à l'attrait et la qualité de l'outil de travail où il s'épanouira. L'avenir est moins pour bon nombre de nos marins, dans une augmentation du revenu que sur l'assurance que ces derniers seront pérennes et que les conditions de travail seront à la hauteur des carrières espérées.

Le navire, outil de travail, après la formation, le recrutement et les perspectives d'avenir de nos marins, reste nous l'avons dit, un élément déterminant de la filière et surtout de son avenir.

Depuis la mise en place des plans opérationnels pluriannuels (POP) nous avons assisté à une destruction massive de nos navires, pudiquement appelée « sortie de flotte ». Le but initial était louable : adapter les capacités de la flotte de pêche à l'évolution de la ressource. Il a été admis et il est venu en aide aux armements en difficulté pour leur permettre de trouver des solutions honorables de sortie de crise.

Désormais, cette méthode ne semble plus de mise, car le nombre de nos navires a atteint un seuil critique pour assurer notre équilibre financier portuaire. Nous sommes arrivés à une limite de production permettant d'équilibrer financièrement la filière, limite indispensable à l'économie de notre littoral. Nous ne pouvons continuer à détruire nos outils de travail.

Rappelons que notre flotte n'est plus que de 7 300 navires dont 4 986 en métropole et 2 450 dans les départements d'outre-mer, la majorité d'entre eux étant

destinés à la petite pêche. La baisse a été inexorable d'année en année se traduisant depuis l'origine des plans de sorties de flotte en 1991 (« plan MELLICK ») par une perte de moitié de notre production.

Il ne faudrait pas que cet effort soit solitaire et limité à la seule Union Européenne (6% de la pêche mondiale, 3% de l'aquaculture mondiale, en évolution décroissante) et, à la France en particulier, car notre consommation de poisson ne cesse d'augmenter. Dans le tonnage de poissons consommés issus de l'importation ou de notre production, la pêche française représente 25%. Où est donc à l'échelon mondial le respect de la ressource halieutique ? Largement minoritaire dans cette production mondiale, notre pratique vertueuse ne pourrait-elle être partagée et défendue au-delà des limites de la Union européenne pour s'assurer de l'efficacité des buts poursuivis ?

Le règlement communautaire « pêche INN » instaurant en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2010 des dispositions contre l'importation de produits de la pêche illégale dans l'Union Européenne constitue un bon début en souhaitant que le contrevenant toujours habile à produire de la documentation factice ne le contourne pas. La France doit soutenir à Bruxelles la transcription réglementaire des importantes mesures de régulation des importations proposées dans le rapport remarqué du député Alain Cadec, vice-président de la commission pêche du Parlement européen.

Le Fond Européen pour la Pêche (FEP), outil d'intervention privilégié intervient en co-financement des crédits nationaux. Le Plan Stratégique National (PSN), est un document essentiel d'application des 5 axes de la mise en œuvre du FEP en France.

Son axe I, décline les mesures d'adaptation de la flotte. Sans anticiper sur la mission qui aura à définir les caractéristiques des navires du futur, **mission confiée à mon collègue Daniel FASQUELLE**, nous devons vivre avec l'angoisse de voir apparaître une nouvelle crise pétrolière majeure, ses conséquences catastrophiques et surtout l'amertume de voir une nouvelle fois la solidarité nationale être déclarée non euro-compatible et faire l'objet d'un remboursement obligatoire (FPAP).

Si nous partageons l'idée de maîtriser l'effort de pêche, celle de ne plus détruire l'outil de travail s'impose désormais. Il est indispensable de remplacer les vieux navires de notre flotte âgés de 25 ans. Tous nos espoirs sont mis dans les expérimentations qui suivront le lancement des 5 prototypes de navires du futur, ayant la lourde responsabilité d'apporter une solution à toutes les problématiques évoquées dans le cadre du Grenelle de la Mer et de la convention entre l'Etat et l'ADEME avec pour ce projet, des ruptures technologiques majeures. En particulier la maîtrise en consommation de carburant qui définira l'avenir des navires attendus pour le 21^{ème} siècle. Mais cette attente laisse espérer une date encore aléatoire.

Le renouvellement se doit d'être immédiat. Les nouveaux navires réclament des aménagements faciles à concevoir :

- Un espace de vie confortable pour l'équipage, le projet et la qualité de vie devant être partagés et comparables aux conditions de travail offertes à terre.
- Des plans de travail adaptés aux besoins. Ils doivent permettre de mieux traiter la pêche, préserver le poisson, améliorer sa présentation, faciliter sa mise en caisse, augmenter sa valeur ajoutée par un maximum d'actions de valorisation à bord. Sans cet espace supplémentaire à bord le projet de non rejet des captures accessoires préconisé dans le livre vert de la Commission pour la réforme de la PCP est inenvisageable.

Cette amélioration générera une augmentation de la valeur ajoutée qui permet d'espérer un soutien des revenus pour les membres d'équipage rendant, comme nous le souhaitons, cette profession attractive pour nos jeunes. Il est frappant qu'à l'heure de la mise en place d'outils ultra perfectionnés de surveillance électronique du parcours, des engins et des captures en temps réel, on ne modifie pas des réglementations communautaires devenues de ce fait redondantes et obsolètes, antinomiques de la sécurité des marins selon les rapports de l'IMP, génératrices de consommations excessives de gazole, contraires à l'ergonomie et à la qualité des productions.

Ces espaces nouveaux et indispensables, demandent une modification partielle de la réglementation. Si cette dernière doit être maintenue sur la limitation en kW, c'est-à-dire en puissance motrice de nos navires, on voit qu'elle doit générer une libération de

la jauge (UMS). Cette demande est récurrente chez tous les responsables et les professionnels que nous avons rencontrés.

Dans l'attente d'une énergie nouvelle substituable, ou d'une utilisation plus pragmatique du gazole, un travail sur la carène devrait permettre une amélioration de la relation entre le navire et son élément la mer. Ceci le rendrait économe à puissance égale, d'une fraction de consommation toujours appréciable et d'énergies complémentaires mieux utilisées pouvant participer également à cette épargne de carburant fossile et d'émission de CO₂ sans accroître les captures encadrées par d'autres dispositions efficaces.

A cela, les équipages ont déjà partiellement répondu par une maîtrise plus économe de la puissance motrice actuelle dont ils disposent à bord, mais leurs efforts qui ont pu faire baisser jusqu'à 30% la consommation, atteignent en moyenne leur limite quand le gazole pêche dépasse les 0,60 €/l..

La volonté nationale a été affirmée par Monsieur le Président de la République avec la mise en œuvre du Plan pour une pêche durable et responsable (PPDR) qui s'inscrit dans le cadre de la Politique Commune des Pêches.

Nous avons pris en compte dans la volonté d'optimiser la gestion de la ressource halieutique de la mesure destinée à moderniser, restructurer et assurer la viabilité économique de la flotte de pêche. Ces actions ont été conduites dans le cadre du Fond Européen pour la Pêche et du Plan de Sauvetage et de Restructuration (PSR).

Pour louables qu'elles soient, elles ne pouvaient avoir une action très appréciable que sur certains navires et laissaient l'impression très partagée que ces actions s'adressaient trop souvent à des navires déjà trop âgés et donc limités dans les possibilités rationnelles de modernisation et de restructuration.

Le renouvellement de la flotte s'impose car les navires âgés peuvent poser à nos équipages de graves problèmes de sécurité que nous ne pourrions accepter et qui se trouveraient résolus avec la mise à l'eau de navires neufs.

2) Les conditions de financement des navires doivent être réunies.

On comprend aisément que le renouvellement des navires souhaités pose dès le départ le problème de leur plan de financement. La comparaison entre l'actuel financement et celui qui était possible avant 2005 frappe d'emblée le candidat à la construction d'un navire neuf.

Avant 2005, l'armement touchait 40 % de subventions : Europe 10 %, Etat 10 %, Région 15 %, Département 5 %. La banque exigeait 10 % d'autofinancement et elle assurait ainsi le complément par la réalisation d'un emprunt de 50 %.

A cette époque le remboursement d'un navire était envisageable sur une douzaine d'années. Aujourd'hui il excède les 15 ans.

Les 10 % d'apport de l'Etat étaient cumulables avec l'avance remboursable. Aujourd'hui les subventions ont disparu et il n'y a pas de solution pour beaucoup d'armements. Rares sont ceux qui peuvent, sans les apports précédents, s'autofinancer sur leur fonds propres.

L'emprunt ne peut excéder, sauf être totalement déraisonnable, les 50%. Si l'armement apporte les 10% comme avant les plans de 2005, il reste à trouver les 40%. La solution pourrait se trouver dans l'apport de fonds privés. Les quirs de défiscalisation et les Sofipêches sont exclus car désormais jugés non « euro-compatibles ». La recherche de financements privés s'oriente désormais vers l'application de la loi TEPA mais 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 actuelle. Ce montage financier, pour le moment, est donc totalement inopérant.

Les navires neufs indispensables pour attirer les jeunes, les fidéliser dans la profession, assurer leur sécurité, améliorer leurs conditions de travail sont attendus par tous et conditionnent l'avenir de la pêche. Leur financement appelle la possibilité de solliciter des fonds privés en suffisance pour atteindre l'équilibre rompu par l'absence des aides précédemment obtenues, en toute légalité et transparence avec le code général des impôts adapté à cette exigence.

3) La France doit prendre en main son destin.

La France se doit d'avoir rapidement un plan de renouvellement lisible et responsable. Les investisseurs ont un besoin de politique durable échelonnée sur la durée de l'investissement. L'accord des scientifiques, des marins, des armements aidés par les parlementaires du littoral doit aider la France à monter cette modernisation de notre flotte. Elle doit cesser de limiter chaque année son action aux directives d'arbitrage qui lui échappent et qui lui sont imposées par l'Union européenne.

Le candidat à la construction qu'il soit individuel, que ce soit une société privée, ou un armement coopératif doit avant toute chose disposer d'un permis de mise en exploitation (PME). Si l'armement ainsi défini décide la construction d'un navire de 20 mètres par exemple, le budget prévisionnel demandé doit prévoir une enveloppe située entre 2 et 2,5 millions d'euros.

Si l'on parle de politique d'entreprise d'armement, le langage doit être le même pour tous en économie, c'est-à-dire que l'entreprise « armement » acceptant de se lancer dans le risque important d'un tel investissement, doit connaître en revanche une lisibilité et une fiabilité de son plan d'investissement. Ces conditions déterminent la confiance qu'elle sollicitera près des banques, facilitera les crédits qui en découleront,

confiance chaque année remise en cause dans sa lisibilité par les réductions d'activités dont les conséquences économiques sont prévisibles.

Certains armements, en particulier bretons, ont pu réussir par leur modèle de gestion, à financer des navires sans subvention. Ce modèle est remarquable, il mérite d'être félicité et montré en exemple. Mais le modèle artisanal majoritaire prévu pour notre flotte reposait encore il y a peu, sur le vieil adage « un homme, un navire, une voix ». Ce modèle a vécu en particulier pour la pêche hauturière, en raison de l'augmentation considérable du coût des navires et de la remise en cause annuelle des quotas de pêche.

Il devient indispensable de libéraliser l'ouverture du capital des armements au monde extérieur à la pêche. On ne peut renouveler les déceptions qu'ont fait naître les quirats et les Sofipêches. Ces dispositions étaient dans la transparence la plus totale, prises dans le seul souci de l'intérêt général de l'économie de ce secteur. Nous assistons aux encouragements fiscaux rendus possibles à certains contribuables qui investissent dans des entreprises innovantes. La situation de la pêche relève tout à fait de cette catégorie et devrait être amenée à pouvoir en bénéficier.

Une loi de type TEPA adaptée à la pêche serait évidemment la bienvenue pour attirer les investisseurs désormais indispensables.

De même, toute mesure qui, pour faciliter la construction de navire neuf amènerait à dissocier la propriété et l'exploitation dans la pêche artisanale pourrait compléter les dispositifs existants ou attendus. Ainsi aux Pays Bas l'armateur modernise ou construit son navire selon les techniques les plus performantes sans immobiliser son capital dans l'acquisition de droits de pêche; il loue auprès de tiers ses quotas pour lesquels il paie un loyer. Bien évidemment cette marchandisation du droit de pêche ne correspond pas à nos conceptions même s'il est implicitement compris dans le prix de nos navires de pêche ; il faut saluer l'imagination du montage qui pragmatiquement résout une difficulté.

4) Les navires du futur doivent par une amélioration des conditions de vie, d'activité et d'adaptation aux nouvelles technologies, mais aussi par leurs sensibles économies d'énergie, donner au marin la fierté de son avenir et l'assurance de ses revenus.

Nous ne pouvons faire naviguer nos marins sur des navires vieux de 25 ans, laissant planer un doute sur la sécurité des équipages, incapables d'évoluer vers les nouvelles technologies, conçus à une époque révolue où le poste gasoil était sans problème pour la rentabilité. Les difficultés ont d'ailleurs donné naissance à l'excellent projet de rapport de Messieurs Philippe FERLIN, Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts et Patrice WEBER, Inspecteur général de l'agriculture que nous avons pu consulter.

a- les navires doivent s'adapter aux contraintes nouvelles de la pêche

Le poste gazole, dans la période de crise, peut atteindre 30 % du compte d'exploitation et n'est plus supportable quand le litre dépasse durablement les 0,60 € sans évolution correspondante des prix de vente. N'oublions pas que les plus petits navires de pêche consomment du super plus coûteux encore.

On note une inquiétante équivalence entre le tonnage du poisson que nous débarquons, 550 000 tonnes en France, et notre consommation nationale en pétrole 520 000 tonnes, soit une tonne de fuel pour une tonne de poisson, avec une diminution à 300 000 tonnes si l'on exclut la pêche hors zone communautaire et les navires de plus de 40 mètres.

Ces navires devront réformer certains facteurs de carène, de coque, d'engins de pêche, d'équipement de bord.

Ils devront contrôler leur consommation, leurs allures de navigation, le rendement des moteurs et proposer de nouveaux systèmes de propulsion.

La forme de la coque doit être l'un des premiers points de proposition, limitée par une jauge très stricte. Certains navires, afin d'accueillir leurs engins et matériel prennent des formes larges, massives, ils poussent l'eau au lieu d'y pénétrer.

Il conviendra de distinguer entre la puissance en kW qui doit maintenir le contrôle et les limites qu'elle connaît par les règlements européens et la jauge qui doit être libérée afin de permettre les nécessaires espaces de travail, l'apparition des nouvelles techniques, des nouveaux engins, des conditions de vie plus confortables, avec une carène dotée d'un bulbe offrant au navire sécurité, rapidité et économie de consommation.

b- les économies de gasoil sont devenues une priorité

A ces modifications de carène liée à la libération de la jauge doit s'ajouter l'optimisation du rendement moteur. Celui d'un moteur classique est de l'ordre de 35 % de rendement et tombe entre 15 à 20 % en considérant l'ensemble moteur-transmission-hélice. Il faut retenir que le rendement maximum se situe aux alentours de 80 % de la puissance avec une chute brutale et une grave augmentation du carburant dès que l'on dépasse ce taux. La vitesse est un point important dans la consommation du gasoil, 5 % de la vitesse en moins c'est 18 % d'économie.

Il faut toutefois retenir que les engins traînés (chalut/drague) réclament plus de fuel que les engins dormants (filets, casiers, palangres).

La répartition de consommation pour un chalutier c'est :

- 1/3 pour le navire : la route, la pêche, la propulsion de la carène pendant les opérations de chalutage, le froid et les auxiliaires.
- 2/3 pour le train de pêche : filets, panneaux, funes.

Il convient également d'apporter une attention à la chaîne du froid, hautement consommatrice d'énergie pour le transport de la cargaison de glace et pour la maintenance du compresseur. A contrario, l'emploi d'un économètre permet de réduire la consommation.

Au recours actuellement unique aux combustibles fossiles viennent s'ajouter des alternatives : hydrogène, bio fuel, voile, propulsion électrique, énergies nouvelles, batterie.

L'hydrogène pose de graves problèmes de contraintes et de sécurité et ne semble pas opérationnel avant longtemps.

Le comportement du patron est évidemment primordial. L'habitude d'être le premier sur les lieux de pêche ou au retour en criée afin de vendre au meilleur coût fait de lui un gros consommateur de gasoil (2 à 3 fois plus qu'en restant à moins de 80 % de la puissance maximum).

Retenons que les manœuvres dans les ports représentent 10 à 12 % de la consommation globale, ce qui demande une parfaite gestion de ces dernières pour les améliorer, les faciliter et éviter les dépenses inutiles d'énergie.

Afin d'améliorer la carène, la France, nous l'avons vu, doit obtenir de l'Europe la libération de la jauge pour que le navire puisse « pénétrer dans l'eau et non la pousser » et obtenir des conditions de travail et de vie nécessaires ainsi que l'émergence de nouvelles techniques.

Il est important que la France défende cette position légitime et indispensable auprès de l'Union Européenne, conservant bien sûr toutes les contraintes sur la puissance motrice qui est la véritable consommatrice de pétrole.

Il nous faut lutter contre l'actuelle pauvreté de la recherche et de son développement car devant le peu de navires de pêche autorisé à construire, des architectes et des chantiers se sont tournés vers la plaisance, le transport, ne consacrent

plus leurs recherches aux navires de pêche et, ces derniers ne sont plus adaptés. Afin de mettre le maximum d'engins dans un minimum de place, les navires de pêche arrivent à prendre des formes inacceptables semi-sphériques.

Nous assistons à une transformation prometteuse de nos chalutiers avec la « senne danoise » (diminution par moitié du carburant, diminution par moitié du temps de pêche et augmentation de la valeur du poisson débarqué en raison de sa qualité de 20 %). Mais cette technique connaît des limites d'espace donc de coexistence avec les autres métiers ; elle n'est pas opérante dans toutes les conditions météorologiques ou de biologie des espèces. Elle peut être développée mais pas généralisée.

Des améliorations sont apparues sur les engins (panneaux, filets, funes) très économes en gasoil.

De nombreux bureaux d'architectes ont déjà travaillé par le passé sur de nouvelles coques, des bulbes qui améliorent les propriétés nautiques, sécuritaires et écologiques en carburant du navire, mais il faut que l'Europe assouplisse ses interdictions sur la jauge.

La taille restreinte des navires interdit l'emploi des moteurs deux temps moins bruyants et de meilleur rendement mais trop volumineux qui leur font préférer uniquement pour l'espace des quatre temps semi-rapides.

c- les recherches de nouvelles sources d'énergie sont porteuses d'espoir

Des espérances ont vu le jour avec la propulsion électrique. Les diesels alternateurs pouvant être utilisés alternativement pour la propulsion et les réseaux de bord (pompe de chargement et déchargement) et découplés de la ligne d'arbre entraînant à la fois économie et gain important de place.

Dans le cadre de la propulsion électrique, les diesels tournent à vitesse constante avec très peu de maintenance, ils peuvent se placer très en annexe, gagnant de la place et limitant les vibrations. Outre le peu de maintenance qu'ils nécessitent, les transformateurs et convertisseurs de propulsion sont des équipements statiques. Par ailleurs, les moteurs de propulsion n'ont pas de pièces d'usure.

Les diesels alternateurs sont capables de fournir un couple maximum sur la totalité de la plage de vitesse alors qu'il faut atteindre 40% pour le diesel.

Autre avantage, si un groupe tombe en panne, les autres assurent le fonctionnement durant la réparation.

La propulsion électrique gagne du terrain sur de nombreux navires (brise glace, câblé, off-shore, navire de croisière) et des débuts (cargo, porte container, ferry, navire de pêche...).

Le propulseur électrique « POD » présente de nombreux avantages: manœuvrabilité, réduction d'encombrement, de poids, suppression de la ligne d'arbre classique du gouvernail et bon rendement hydrodynamique.

Les projets de Bio-carburants (agro gasoil) associent les bio-carburants issus de graisses animales et des déchets de poissons (bio diesel) à un gasoil minéral.

Des recherches continues se font sur le chalut générateur de la grande majorité des apports afin qu'ils puissent épargner les juvéniles.

Les équipements à bord (réfrigération par absorption ou adsorption) et l'usage de l'économètre permettant désormais de connaître et de limiter la consommation durant toute une période (transit et pêche).

Des espoirs voient le jour avec les sources d'énergies nouvelles telles que les batteries électriques, les piles à combustibles, batteries au lithium polymère, beaucoup plus légères, 4 fois moins lourdes, avec 10 fois plus de cycles charge-décharge que les batteries au plomb. Elles permettent un apport de puissance complémentaire au moteur thermique lorsqu'il atteint 80 % de sa puissance et durant les manœuvres assurent une moindre utilisation du moteur thermique.

d- les projets de propulsion-hybrides offrent des solutions réalistes

Toutes ces recherches font apparaître des projets de propulsion hybrides, c'est à dire, assistance électrique au diesel. Mais il reste un obstacle lié au stockage et au volume que cela représente, limitant son application aux navires de pêche.

Certaines piles à combustible étudient l'usage de l'hydrogène comme moteur d'énergie.

Un autre volet d'investigation se penche sur l'éolien, utilisant les avancées technologiques issues de la plaisance, associant la voile à la propulsion moteur à travers les logiciels d'aide à la décision.

Les projets éoliens étudient également des ailes à structures gonflables, des outils de simulation d'aéroélasticité, des dispositifs avec cerf-volant à caisson, utilisant les allures allant du vent arrière, vent de travers, vent plein et aboutissant à des économies de carburants.

Le gaz naturel qui nécessite de lourds investissements reste limité à des moteurs de forte puissance 3 000 CV (2200kW).

Les recherches et les nouveaux modes de propulsion nécessiteront des modifications des réglementations (l'assistance électrique exceptée).

Nous l'avons déjà dit, l'évolution des comportements sera une source importante d'économie de carburant (5% de vitesse en moins, c'est 18 % d'économie).

e- la réglementation européenne doit accompagner les espérances et faire apparaître des navires adaptés

Si l'évolution des engins de pêche et l'apparition de nouveaux plans par les architectes navals ne semblent pas poser de problème, la partie motorisation-transmission reste encore à mobiliser. Un dispositif de compensation européen pour les navires du futur reste à imaginer pour faire évoluer la partie moteur-transmission à l'aide de la Commission européenne.

N'oublions pas l'aval avec les économies de gasoil dans la logistique du débarquement (diminution des temps de manœuvre dans les ports, fourniture d'électricité au port).

Rappelons les conseils élémentaires qui consistent à ne pas pousser les moteurs pour être le premier sur les zones de pêche ou être le premier à la vente en criées. Ces habitudes deviendront inutiles avec une meilleure gestion des quotas, l'usage des logbook électroniques permettant de maîtriser par sa valorisation la tenue du marché.

Cette disposition technologique laisse conforter le développement du marché dans le cadre d'une interprofession et en particulier en informant le consommateur de la qualité, de l'origine et de la provenance du poisson débarqué en France.

Au niveau européen, il est important d'affirmer notre priorité à l'économie d'énergie, et obtenir la mise en place des mesures appropriées et destinées à modifier les navires, la motorisation, l'évolution des engins, et adapter de manière durable les sources d'énergie au contexte mondial d'alimentation.

CHAPITRE 3

La LMAP, véritable réforme des structures de la pêche, doit être le signal d'un nouveau départ.

1) Adapter nos structures à la situation : mutualiser nos moyens.

Le constat global que ce soit sur les hommes, leur recrutement et leur avenir, sur l'état de la flotte et la nécessité de son renouvellement, sur les grandes difficultés du mareyage, le nombre et l'importance de nos criées florissantes avant la crise de la pêche et désormais surdimensionnées, l'état du marché où le poisson commercialisé se partage entre l'importation (83 %) et la pêche française (17 %) (L'aquaculture alimente 27 % du marché) appellent une restructuration de tout le secteur.

C'est le mérite de la loi sur la modernisation de l'agriculture et de la pêche (LMAP) d'offrir aux hommes un cadre d'adaptation à la situation présente.

La grande époque de la pêche a eu le mérite de l'organiser, autour de ses quartiers maritimes. Indépendants, les ports cultivaient dans un individualisme florissant qui marquait leur différence, leur prospérité et leur spécificité.

C'était l'heureuse époque de la 'liberté'. Chacun était persuadé que l'immensité des océans et la démonstration de leur puissance qui s'affichaient chaque fois que les éléments se déchaînaient étaient les garants de richesses inépuisables dont l'homme pouvait disposer sans ménagement.

Cette situation était encouragée par la Communauté européenne, elle-même avec sa politique dite à l'époque de « l'Europe bleue ». L'aide financière n'était pas mesurée et le renouvellement de la flotte était loin d'être une préoccupation. Les navires neufs se succédaient à une grande cadence et nos chantiers avaient su s'adapter. Aux navires dits « classiques » en bois, qui mettaient le chalut à l'eau à tribord ou bâbord avaient succédé les navires en acier, en aluminium ou en plastique pratiquant la pêche arrière. Fini le temps où le marin travaillait sur le pont face aux conditions climatiques difficiles. L'apparition des ponts couverts offrait un progrès considérable aux conditions de travail et une valorisation des navires.

Cette amélioration de l'outil de travail avait été précédée d'une réorganisation bénéfique de nos ports à travers une mutualisation représentée par le système coopératif. Coopératives aux multiples fonctions, armement,avitaillement, construction et gestion des navires, mareyage, mécanique, etc.

Elles avaient prouvé que l'union, la mutualisation des hommes et des moyens étaient source d'efficacité, la réponse aux problèmes, et un garant de prospérité. Elles succédaient également à une époque difficile avec la chute des pêches saisonnières du poisson bleu, la disparition du secteur économique et du volet social que constituaient nos conserveries sur le littoral.

De la même manière, le moment est venu de redresser la tête et de ne pas baisser les bras. La pêche est à nouveau entre les mains des hommes qui la composent.

Si la prospérité de nos ports garantissait leur indépendance, la nouvelle politique européenne loin de l'idyllique « Europe bleue », par la destruction des navires, les interdictions des limites de pêche toujours croissantes, les nouvelles et constantes mises aux normes obligatoires à réaliser, a paupérisé leur économie. Leur légitime indépendance s'est transformée insidieusement en une concurrence ; chacun de nos ports s'efforçant de faire face aux équilibres financiers et aux charges croissantes qu'ils génèrent. C'est tout le mérite de la LMAP d'offrir aux marins les moyens de restructurer leur activité, d'étendre la mutualisation qui a si bien réussi, au sein de chaque port par le passé, à l'ensemble de la filière. **Mettre en commun la connaissance des hommes, leur imagination, leur passion, leur volonté est assurément la clé qui fera triompher leur esprit de responsabilité et leur expérience irremplaçable. C'est à eux d'être au cœur du dispositif, leur avenir ne peut être suspendu à des décisions qui leur sont imposées et opposées, dont l'esprit, pour louable qu'il soit et que nous comprenons, se traduit le plus généralement au départ de l'Union européenne par des obligations rigides parfois difficilement compréhensibles et dont l'application sur le terrain est depuis des années traumatisante.**

2) La LMAP offre une restructuration adaptée à la situation.

La LMAP a tout d'abord le mérite de s'attaquer de front à la ressource. Comment se rapprocher de la vérité, comment faire parler la France d'une seule voix face à la concurrence des autres pays de l'Union si au départ la discorde règne dans le camp français entre scientifiques et marins. Tous sont indispensables, les travaux des premiers ne cessent de faire progresser la biologie de la mer, leur tâche est difficile car on exige de leurs rapports des exactitudes et des certitudes qui échappent par certains côtés aux possibilités des sciences du vivant. Les seconds, toujours à pied d'œuvre sur les océans, constituent dans la recherche scientifique, une fraction incontournable, riche de leur expérimentation empirique, répétitive et à grande échelle sur le lieu même des investigations alors que l'enregistrement désormais fiabilisé de leurs captures constitue des bases scientifiques précieuses pour une recherche appliquée fondée sur des données objectives.

L'article 82 de la LMAP officialise l'institution du Conseil supérieur d'orientation des politiques halieutique aquacole et halio-alimentaire qui regroupe, auprès du Ministre, des représentants tant professionnels que syndicaux de la production, des représentants de la transformation, de la commercialisation des produits, de l'artisanat et du commerce indépendant, de l'alimentation, de la distribution, de la recherche et des institutions financières du secteur maritime, cela est une excellente chose.

Que par ailleurs, soit créé près de lui un Comité de liaison scientifique et technique des pêches maritimes et de l'aquaculture composé de représentants des ministères et établissements publics intéressés, des parlementaires en responsabilité économique de circonscriptions littorales, des représentants des pêches maritimes et de l'aquaculture, de la recherche, auxquels s'ajoutent des représentants des associations de consommateurs et des associations de protection de l'environnement, est une disposition qui vient renforcer tous nos espoirs.

Ce comité de liaison devrait permettre à la France d'avoir un avis consensuel sur :

- La conservation et l'exploitation durable des ressources vivantes en tenant compte des aspects biologiques, économiques, environnementaux, sociaux et techniques,
- L'analyse conjointe des parties prenantes sur l'évolution des ressources halieutiques et des flottes de pêche,
- Le développement de l'analyse scientifique effectuée à bord des navires de pêche en collaboration avec les marins pêcheurs,
- Les orientations en matières de recherche, de développement et d'expertise, notamment s'agissant de la collecte des données,
- L'examen, au moins une fois par an, de l'état de la ressource halieutique et les mesures prises pour sa gestion et émettre les recommandations qui paraîtraient nécessaires,
- Le comité examine également au moins une fois par an la situation de la recherche dans le domaine de l'aquaculture ainsi que l'évolution des implantations en matière d'aquaculture marines.

Cet article 82 du titre IV de la loi permettra au Ministre de défendre chaque année à Bruxelles une position nationale comprise, partagée, scientifiquement établie et confirmée par des observations quotidiennes et tenant compte d'une irremplaçable expérimentation séculaire et empirique.

Il permettra à la France de défendre de justes positions, d'éviter aux professionnels de connaître ces longues nuits d'attente dans le grand hall du « Crowne Plaza » pour s'entendre dire, au petit matin que, par notre fermeté nous avons limité à un taux raisonnable la baisse des quotas qu'on voulait nous imposer.

La nécessaire politique de la ressource et des captures n'est acceptable que dans le cadre d'un processus d'échange de données et d'expériences justifiant une application graduée, programmée à une échelle pluriannuelle pour permettre les adaptations techniques, économiques et sociales. La Commission outre le calcul imposé de l'impact

budgétaires pour son propre budget de chaque règlement présenté au conseil, devrait être astreinte à une évaluation obligatoire des conséquences économiques et sociales de ses projets avec des propositions de mesures compensatoires. Selon les propos de Bruno Le Maire, il est déraisonnable d'exiger qu'un ministre accepte depuis Bruxelles la dimension d'une maille de filet au millimètre près sans une proposition déconcentrée associant professionnels et experts par exemple au niveau des Comités consultatifs régionaux (CCR) comme l'a préconisé le mémorandum français issu des Assises nationales de la pêche transmis fin Décembre 2009 par Bruno Le Maire à la Commission en réponse à son livre vert sur la réforme de la PCP.

Les CCR sont à promouvoir comme gouvernance transfrontalière déconcentrée des organisations de pêcheurs concernés par la gestion de la ressource d'un même espace maritime.

Nous ne pouvons lier notre sort à quelques mouvements d'intimidation provoqués par certaines organisations qui s'éloignent ainsi du louable but qui leur a donné naissance et dont la crédibilité se trouve mise en cause, quand en particulier, ils ont opposé un refus au poste d'observateur qui leur a été offert sur nos navires pour vérifier les qualités de nos apports et la faiblesse de leurs accusations. Ce fut par exemple le cas lors de l'interdiction du filet maillant dérivant pour les thoniers de l'Ile d'Yeu. Saluons au passage la transparence de « Robin des bois » qui a tenu à participer sur les navires aux vérifications sur zone.

La France défendra ses positions, positions justes, qui devraient échapper aux aléas des discussions bilatérales. La pêche retrouvera confiance, participera à son destin et donnera à ses marins toutes les raisons de croire en leur avenir.

3) L'organisation du marché est devenue indispensable.

Dans son article 86, la LMAP essaie de répondre à l'organisation des marchés par une uniformisation des modalités de vente donnant des garanties équitables à chaque partie. Ces dispositions prolongées dans l'article suivant relatif à la gestion des quotas, s'efforcent de répondre aux difficultés et critiques entendues. S'agissant des difficultés, la faiblesse des apports liée à la baisse de production amènent nos criées sous le seuil critique d'équilibre, permettant par un suivi qualitatif et quantitatif des ventes et l'offre de services de fidéliser les acheteurs sur le marché.

Dans le contexte de concurrence actuel, **l'offre française subit plutôt qu'elle n'assume sa place** ; les importations profitent quasi exclusivement de la progression de la demande finale parce qu'elles sont adaptées aux critères imposés par la concentration de la distribution : standardisation, lisibilité, transparence, concentration.

Ces principes doivent absolument être transposés à l'organisation de la mise en marché de l'offre française ; il faut effectivement plus de lisibilité pour les acheteurs, plus de transparence de l'offre nationale, plus de garanties (normalisation et qualité) pour les achats à distance ... Pour résumer, il faut plus d'organisation collective et d'unité au marché amont national.

La généralisation des log-book électroniques, la transparence sur notre production à partir du navire devraient permettre une réorganisation de notre système de vente. Une dynamique marchande doit orienter l'activité de nos navires. La filière pêche française ne peut avoir de maillons faibles, son organisation doit mutualiser les efforts de tous ses secteurs.

La réorganisation des criées est le point de départ. Ce lieu de débarquement doit répondre aux facilités attendues par les professionnels. Mais le lieu de vente doit dans toute la mesure privilégier la halle à marée agréée où seront

organisées les relations entre gestionnaires de ces halles, les producteurs, les acheteurs et leurs organisations.

Le regroupement des structures, souvent et toujours répété pour assurer un suivi et une régularité des apports, appelle de ses vœux sous les formes les plus variées la mise en commun du travail de nos criées pour répondre avec efficacité et pertinence aux dimensions du marché. Le regroupement, quand les conditions le permettent, doit être accueilli favorablement.

La connexion des criées – projet ancien – rencontre ses ardents défenseurs et ses critiques sceptiques. Pour autant, son mode de fonctionnement, entre les ports bretons est un exemple de dynamisme, d'efficacité et de vitalité qui impose ses résultats.

Son succès, qui conditionne l'avenir, repose sur les hommes : confiance dans les apports prévisibles, confiance dans la qualité du poisson acheté à distance, confiance dans la transformation et le traitement qui lui est réservé et confiance dans le système de transport retenu.

Toute défaillance humaine, volontaire ou involontaire, compromettrait le système. Mais les expériences en cours ont su sublimer ces craintes et ouvrent la voie à la personnalisation d'une pêche française au-delà de l'Armorique, pour harmoniser et organiser, à la suite du leader national qu'est Boulogne-sur-mer, tout le littoral maritime français. Une telle démarche ne peut se faire que par étape, par adhésion et si elle prospère par regroupements successifs.

Il convient au départ, pour gagner la confiance, pour éviter les conflits pêcheurs et mareyeurs avant d'atteindre la vitesse de croisière, de s'associer du concours d'un contrôleur indépendant et de partager la responsabilité de la gouvernance entre mareyeurs et marins.

4) Les organisations de producteurs doivent réinvestir leurs missions économiques.

L'article 87 de la loi place l'homme en face de ses responsabilités. Il traite, après l'épineuse et délicate attribution des quotas, en application de la réglementation européenne sur laquelle nous nous sommes déjà exprimés, de la répartition confiée aux OP de ces quotas, si parcimonieusement attribués à la France, entre les marins.

Nous l'affirmons, **le revenu du pêcheur se construira de plus en plus par le marché** : qui d'autre que les OP peut induire les conditions préalables à une formation de prix d'amont équitables pour leurs adhérents. Les OP, 18 organisations encore l'an dernier et peut être une dizaine d'ici 3 ans, vu les fusions et associations en cours, fédèrent 50% des pêcheurs métropolitains (87% pour le Nord-Pas-de-Calais et 70% en Bretagne /Pays de Loire), plus de 90% des quotas français, plus de 85% des volumes capturés. Elles représentent une force qui semble jusqu'ici ignorer son potentiel d'action économique, à commencer par la formation d'une offre coordonnée en adéquation avec les besoins de la filière (Cf rapport du CGAAER de février 2009 demandé par Michel Barnier suite à la grève du printemps 2008).

Les organisations de producteurs (OP), leurs unions, doivent se recentrer sur leurs missions économiques principales, et abandonner pour celles qui s'y intéressaient, les centres de gestion, les dossiers type Natura 2000 en mer qui relèvent du Comité national ou des Comités régionaux des pêches maritimes en mer et des élevages marins que la LMAP a précisément recentrés sur ces missions et la représentation des intérêts généraux des pêcheurs.

Les OP doivent impérativement jouer leur rôle dans la prévision des apports, les techniques et règles de qualité, la régulation des marchés et dans l'organisation de ces derniers, vérifier que les prix de retrait sont adaptés pour assurer le maximum de vente et le minimum de perte. La dispersion des présentations, des qualités, des modes de commercialisation, les ventes collatérales qui existent encore trop souvent entre des adhérents d'une même OP peu enclins à respecter la règle commune que l'OP hésite encore souvent à fixer dans un processus interne concerté, font du pêcheur un perdant.

Il est toujours désolant dans un pays qui ne produit qu'un quart de sa consommation par sa pêche nationale, de voir des tonnages, par manque d'anticipation et de fluidité des marchés, échapper à la vente, être soustrait à la consommation. Ces invendus ne sont pas toujours offerts en bonnes conditions pour l'aide alimentaire aux plus démunis tandis que par appel d'offres financés par des crédits publics, les grandes organisations caritatives s'approvisionnent en produits à base de poisson venus de continents lointains. Soulignons à cet égard l'excellent travail des « Paniers de la mer », associations de réinsertion sociale, qui en relation avec des OP transforment des retraits destinés aux grandes organisations caritatives tout en remettant en condition d'emploi des personnes que la vie a précarisées.

On peut regretter le recul des OP à l'égard des actions de marché. De gros déboires économiques de quelques OP dépassées par leur implication dans l'acte commercial sans avoir mis en place les structures de gouvernance appropriée, ont incité les autres à plus de prudence ou à se tenir à l'écart.

5) Les organisations de producteurs (OP) portent les espérances de la structuration du « marché ».

Plus précisément, la LMAP fait apparaître les OP dans :

- la **gestion des quotas**, la maîtrise quotidienne des apports et du système retrait-report. Leur rôle devrait être renforcé dans la première mise sur le marché en particulier par la connaissance des captures issues de la saisie des log-book qui pourrait leur donner les moyens de réguler en temps quasi réel les apports et de les prévoir au stade de la première vente.
- la **première mise en marché**, qui montre une grande diversité dans les modalités d'intervention des OP, pouvant aller de l'absence par principe d'un rôle dans la commercialisation (chaque producteur faisant son affaire de vendre sa production sans directive particulière), à décider de caractéristiques communes de l'offre présentée par chaque adhérent, à la simple mise en relation vendeur et acheteur, à l'établissement de contrats d'approvisionnement entre pêcheurs et

acheteurs, à l'intervention en criées par le biais de SA ou de SARL coopératives, jusqu'à la prise de participation dans des structures d'aval. Cette dernière situation est néanmoins exceptionnelle à la différence des OP du secteur agricole qui, fortes du transfert de propriété des livraisons de leurs adhérents, ont souvent investi dans des outils de transformation et de commercialisation jusqu'à prendre le contrôle de leur aval commercial en arbitrant entre la distribution de compléments de prix à leurs adhérents ou la capitalisation des marges dégagées sous forme de parts sociales. Le schéma de la pêche est à cet égard très différent ; les OP ne disposent pas d'une action directe sur la formation des prix en faisant acte de commerce mais plutôt en essayant de formater et d'organiser une offre de leurs adhérents coordonnée, maîtrisée, cohérente aux plans qualitatif et quantitatif .

Nous avons regretté précédemment le « retrait /destruction » des produits de la pêche, les OP peuvent y substituer un mécanisme de report soulageant à la fois le marché et alimentant des unités de transformation locale, qui peuvent être artisanales mais aussi en étalant les apports aux industries de transformation comme dans le cas de la sardine. Cette intervention communautaire constitue un filet de sécurité des prix dont la France demande le maintien. Le retrait ne conserverait de justification que pour des espèces en faible quantité ne se prêtant ni à la congélation ni à la transformation en l'absence d'écoulement caritatif. La réponse française au livre vert de la Commission a accepté la réduction du retrait destruction à ces seules situations.

On comprend dès lors que des espoirs d'amélioration de l'efficacité de cette organisation peuvent reposer sur les bases de leur **rapprochement** pour une meilleure maîtrise de l'accès à la ressource, de la programmation des captures, du suivi de leur qualité et de leur présentation homogène, le tout géré de manière équitable entre les pêcheurs adhérents avec en retour un soutien amélioré des prix. Les OP ont le mérite d'afficher un réalisme par le dimensionnement des mesures qu'elles sont aptes à prendre. Elles apparaissent comme des structures (trop ?) légères, généralement en équilibre financier avec des cotisations faibles et quasiment plus d'aide publique hormis les aides au retrait promis à la disparition qui ne leur donnent pas suffisamment de marge de manoeuvre, s'appuyant sur des équipes plutôt réduites. La réalité impose de constater l'existence d'OP de toute taille, respectueuses des règles dans leur

fonctionnement, équilibrées financièrement. Leur efficacité pourrait être améliorée en raison de la grande dispersion d'espèces traitées par les producteurs et leur répartition géographique variée si elles travaillaient ensemble, voire même pour certaines fusionnaient. Le FEP et FranceAgriMer offrent un programme d'accompagnement financier aux projets de fusion qui se dessinent..

Ces rapprochements entre OP peuvent prendre diverses formes et doivent être librement consentis. De telles coopérations volontairement acceptées sur des objectifs limités ou généraux, sont plus facilement admises pour l'ensemble que le principe d'une fusion systématisée. Ces coopérations possibles sont des évolutions à la carte qui seraient susceptibles de renforcer le pouvoir des producteurs dans les négociations commerciales pour certaines espèces.

Le **passage en halle à marée**, qu'il serait souhaitable de voir obligatoire et reconnu déjà pour les espèces sous quota pour raison de contrôle équitable, puis comme lieu de vérification de la qualité et de l'organisation de la vente à distance, entraîne une autre réflexion sur l'opportunité du regroupement de ses lieux de transaction ; mais là encore les OP doivent y détenir le rôle moteur de la parité producteur des Conseils consultatifs. Diverses formules, on le sait, sont préconisées sur ce sujet.

La **halle à marée**, à la différence des OP est le **véritable lieu de marché physique** dont les pratiques influent largement sur la formation des prix qu'elle les exerce de par son rôle régalien qu'elle tient du décret où de prestations qu'elle rend. Le gestionnaire répondant aux avis de la commission mixte représentative des usagers doit favoriser la fréquentation la plus large des usagers pêcheurs et mareyeurs dans le respect du règlement intérieur impartial. La halle à marée doit garantir la qualité de ses missions réglementaires comme de ses prestations pour devenir une référence pour les conditions des transactions dont elle prend la responsabilité. A cet égard, saluons l'initiative d'un gestionnaire de Basse Normandie qui prend à sa charge les litiges issus d'écarts qui ont échappé à la vigilance de la halle à marée en contrepartie, les ventes à distance en confiance se développent. Passer sous un régime de certification de qualité harmonisé des halles à marée serait la voie pour accroître la confiance dans la pêche française sans remettre en cause le savoir faire indispensable des professionnels qui y trouveraient

mais au contraire avec une réassurance de leurs bonnes pratiques. Comme cela à été mis en avant pour le projet de marque collective « pêche française » de FFP, la halle à marée est le point d’ancrage de toute démarche de qualité et de traçabilité.

Le décret d’application de la LMAP en cours d’examen redéfinit les missions des halles à marées compétentes à la fois pour organiser la vente en criée mais aussi le cadre de contrats de gré à gré. Le décret en proposant des conseils consultatifs inter-halles à marée incite à leur coordination. Les OP fusionnées bientôt à l’échelle d’une inter-régions à l’instar de Pêcheurs de Manche et Atlantique (PMA) pourraient donner aux représentants qu’elles désignent des consignes d’harmonisation progressive des pratiques de vente dans leur vaste zone de reconnaissance par une offre producteur standardisée dans un groupe élargi de halles à marées.

La garantie de la qualité des produits doit nous faire envisager la mise en place d’une certification des entreprises de pêche qui serait organisée par les OP pour leurs adhérents.

Les attentes qui reposent sur les OP demandent que leur représentation soit renforcée dans la filière, que soit précisé leur rôle dans la gestion des apports.

Il serait souhaitable qu’elles soient confortées comme structures de base des pêcheurs par un signal fort du ministre de tutelle. Qu’elles puissent ainsi, dans leur rôle de gestionnaire des quotas, contrôler et sanctionner leurs adhérents en contrepartie de la reconnaissance qu’il est la leur comme la LMAP leur en a confirmé le pouvoir. Qu’il leur soit reconnu un rôle actif dans les consultations des log-book, qu’elles puissent assurer le maintien du système retrait, surtout du système report en les gérant au lieu et place du retrait destruction appelé à disparaître, en affirmant leur vocation et en les impliquant dès la première mise sur le marché sans pour autant nécessairement faire acte de commerce.

Le **mareyage**, quant à lui, repose sur un tissu d’environ 300 entreprises souvent trop petites aux méthodes traditionnelles, trop individualistes. Malgré le savoir-faire des hommes et des femmes qu’il emploie sur des tâches souvent peu reconnues dans des conditions de travail difficiles, le mareyage se trouve dépassé par la concentration de

son aval. Inquiet pour son avenir, il investit peu malgré les 40% d'aides publiques disponibles entre le FEP, FranceAgriMer, les Régions. Il faut regretter à cet égard que les règles du FEP interdisent le versement d'aide aux grandes entreprises mais aussi à leurs filiales. Cette règle bloque la reprise et la modernisation d'entreprises de mareyage dont la raison sociale, l'autonomie d'action commerciale et l'emploi sont conservés. L'Union Nationale du Mareyage Français demande un assouplissement de cette règle contre un engagement de non délocalisation et de maintien de l'emploi. Cette demande doit être soutenue. Les solidarités entre pêcheurs et mareyeurs sont à réinventer : le contrat à formaliser selon l'article 86 de la LMAP, devrait ouvrir un dialogue pour la fraction de la production dont les apports, la qualité et la traçabilité sont assurés permettant de pousser une offre française de standard élevé au niveau de l'aval.

Les OP, regroupant l'essentiel de la production nationale, devraient avec facilité faire entendre leur point de vue en qualité de membres au sein des Comités régionaux et des futurs Comités départementaux des pêches maritimes ; cela faciliterait d'ailleurs l'examen de leurs revendications dans la gestion des licences.

Au fond, les OP participeraient de manière primordiale à la valorisation de la filière pêche et à la mise en valeur de la profession de marin pêcheur. Nous avons admis que les ressources des armements et des équipages étaient majoritairement solidaires, dès lors qu'elles reposaient sur le partage le plus souvent à « la part », de la régularité des marchés, du prix de vente de la pêche duquel était déduit un certain nombre de frais, en particulier parmi ces derniers, le carburant. La perspective, les projets et la politique générale à moyen terme en faveur des entreprises doivent permettre d'élaborer les programmes de son avenir et celui de nos marins.

Mais pour réorienter leurs actions vers l'économie du produit pour accroître sa valeur, **les OP manquent de moyens.** N'intervenant pas directement sur la commercialisation par un transfert de propriété de l'adhérent, les OP ne peuvent prélever un budget d'actions sur une marge commerciale. Le financement des OP qui ne sont pas des entreprises commerciales doit reposer sur un mécanisme spécifique dont le principe a été avancé lors des travaux d'un groupe de travail professionnel piloté par FranceAgriMer sur la réforme du volet marché de la PCP.

Les missions confiées aux OP sont d'intérêt collectif. Un appui public renforcé est justifié et nécessaire pour qu'elles puissent atteindre les nouveaux objectifs qui leur sont assignés en regroupant un maximum de pêcheurs à convaincre d'évoluer selon des règles communes qu'ils se fixent. Actuellement, les OP ne disposent pas de moyens financiers stabilisés au-delà des aides au démarrage et à la restructuration pendant 3 ans largement révolus pour toutes nos OP.

A l'instar de l'OCM fruits et légumes, la proposition étudiée avec les OP consiste à leur faire élaborer un **programme opérationnel triennal** qui serait doté d'un **fonds** cofinancé par les cotisations des adhérents à l'OP (dans la limite maximale, par exemple, de 4 à 5 % du chiffre d'affaires consolidé des adhérents) et des fonds communautaires. Ce **fonds opérationnel** permettrait aux OP de mettre en œuvre un certain nombre de mesures et d'investissements matériels et immatériels d'utilité collective pour améliorer leur offre. Il s'agirait de l'instrument décisif d'organisation de la production, vecteur exclusif des aides à la production de la nouvelle politique communautaire des marchés.

En conformité avec le règlement, un plan d'actions concerté avec les OP au niveau de l'Etat membre, validé par la Commission préciserait le registre des mesures que les OP pourraient inclure dans leur programme opérationnel. L'OP devrait consulter l'aval économique de sa zone de compétence qui commercialise ses productions. Le programme de chaque OP serait validé par l'Etat membre.

On rappellera que l'enveloppe communautaire pour l'organisation du marché de la pêche et de l'aquaculture passe par l'indemnisation du retrait avec seulement 12 M€ pour les 27 EM dont 3 M€ pour les OP français soit 0,0026% du total des dépenses agricoles.

6) Les structures se regroupent autour du Comité National, des Comités Régionaux et Départementaux des pêches maritimes.

L'article 88 de la loi traite de « l'organisation professionnelle » de la pêche rendue nécessaire, dans la réorganisation des anciens « quartiers maritimes ». Ces quartiers, dont nous ne cesseront de vanter les mérites, le rôle considérable qui fut le leur, demandent une mutation en raison de la chute importante du nombre de nos marins et de nos navires et du surdimensionnement de nos structures actuelles jadis liées à la prospérité regrettée de nos ports qui malheureusement n'est plus au rendez-vous. L'ancienne structure de la pêche se déclinait sous l'autorité d'un Comité national et des Comités régionaux puis des Comités locaux des pêches maritimes et des élevages marins représentés dans chaque port. La recherche de l'efficacité tenant compte des effectifs actuels se retrouve recentrée sous le Comité national et des Comités régionaux autour des Comités départementaux des pêches maritimes. Les antennes de ces Comités départementaux pour l'accueil des dossiers des marins peuvent être mises en place dans chaque port pour en faciliter la gestion.

Si ce texte affirme l'organisation de la profession à travers le regroupement des personnalités représentatives de cette dernière, il apporte la garantie d'éviter ainsi entre ports des concurrences qui, loin d'être efficaces dans la crise actuelle, peuvent alimenter des comportements involontaires qui pourraient, à regret, faire naître des oppositions et des résultats négatifs pour tous.

Au Comité national, les choix de la représentation et la promotion des intérêts des professionnels, l'élaboration des réglementations en matière de ressources halieutiques et de la récolte des végétaux marins :

- La réalisation d'actions économiques et sociales en faveur des membres de la profession.
- La mise en œuvre des politiques publiques de protection et de mise en valeur de l'environnement afin de favoriser une gestion durable de la pêche maritime.

- L'émission d'avis sur l'élaboration des dispositions législatives et réglementaires applicables aux équipages et aux salariés en matière de sécurité, de formation et de promotion.
- La concentration en matière de gestion des ressources halieutiques.
- L'élaboration des réglementations, des particularités et des problématiques ultramarines.

Quant aux Comités régionaux, la représentation et la promotion au niveau régional des intérêts généraux des professionnels :

- L'élaboration et l'application des réglementations en matière de gestion des ressources halieutiques pour les espaces non soumis au TAC ou quota.
- L'élaboration des réglementations encadrant l'usage des engins et la cohabitation des métiers de la mer.
- La réalisation d'actions économiques et sociales en faveur des membres, la protection et la mise en valeur de l'environnement afin de favoriser la gestion durable au niveau régional de la pêche.
- L'apport scientifique et technique en matière de sécurité, de formation et de promotion des métiers de la mer à leurs membres.

Enfin, les Comités départementaux ou interdépartementaux assureront au niveau départemental la représentation et la promotion des intérêts généraux de leurs professionnels. Ils assureront auprès des entreprises des pêches et des salariés, une mission d'information et d'accueil.

Ce texte se veut réaliste, il rejoint l'esprit des nombreuses auditions occasionnées pour ce rapport. Il apporte à la compétence des professionnels le recentrage propice au déploiement de l'efficacité des hommes, l'assurance que leur avis, suggestions ou propositions, seront au cœur des décisions nationales. La responsabilité de leur action dans le cadre des décisions qui relèveront de leur compétence tant dans la répartition des quotas que dans l'organisation des marchés et la restructuration des criées.

Tout cela sera possible grâce au soutien de l'Etat dans les positions, justes, étudiées, démontrées et réfléchies que la profession sera amenée à défendre, y compris au sein de l'Union européenne.

CHAPITRE 4

**Le marché de la pêche française doit
s'affirmer face à l'importation et à
l'aquaculture**

1) La France doit proposer et affirmer sa propre politique d'effort de pêche

L'avenir de la filière semble se placer ailleurs. Il repose sur la volonté pour notre pays de promouvoir une véritable politique de la pêche, une volonté d'avenir réaliste.

Nous étions inquiets lorsque la surpêche des décennies qui ont précédé les années 80, avait amené un appauvrissement considérable de la ressource halieutique. Nos craintes se trouvaient alimentées par l'idée que nous n'étions pas certains que les stocks que nous avions épuisés par une pêche abusive pouvaient se reconstituer. Saluons le travail de nos scientifiques, saluons l'établissement des quotas, saluons un certain nombre d'arrêts, qui comme nous avons pu le voir, ont permis de reconstituer de manière durable, par une gestion équilibrée et maîtrisée, par des contrôles réguliers, un certain nombre de filières. Il en est ainsi de celle de la coquille saint Jacques, du merlu, de la langoustine et plus récemment de l'anchois. Les décennies d'application des Plans Opérationnels Pluriannuels (POP), des limitations de droits de pêche et de sortie de flotte ont porté leur fruit malgré nombre de difficultés induites. Ils ont également totalement modifié les mentalités des professionnels et les ont amenés à revoir leurs méthodes et leurs savoir-faire.

Il est temps désormais de tenir compte de ces avancées, d'avoir une politique volontariste et non plus l'application honteuse et peureuse d'une réglementation uniquement restrictive imposée par l'Europe. Le moment est venu de temporiser en arrêtant de casser l'outil de travail, c'est-à-dire le navire, par les plans de sorties de flotte et de maîtriser dans une concertation juste, équitable et comprise par tous, la répartition des quotas.

Il est temps pour valoriser le métier, d'organiser un marché de nos produits frais et exceptionnels dans une démarche haut de gamme, du poisson français, de maîtriser les apports, de répondre à la demande, de présenter nos produits de grande qualité, de

manière exemplaire, de rechercher l'attribution de labels assurant à un produit recherché, sa spécificité et sa garantie de qualité.

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 nous est imposée par l'évolution de l'origine des produits présentés aux consommateurs. Si il y a quelques décennies, 100 % du poisson consommé était débarqué dans nos ports, de nos jours plus de 80 % provient de l'importation et moins de 20% seulement est débarqué par nos navires. Il y 15 ans les mêmes importations étaient limitées à 50 %. Ces chiffres sont importants même si ces importations répondent en partie à une augmentation constatée de notre consommation stimulée par la communication sur les propriétés diététiques du poisson.

2) La part grandissante de l'aquaculture modifie les habitudes des consommateurs

Un autre phénomène apparaît désormais dans notre consommation, c'est la part importante prise par le poisson d'aquaculture, surtout d'importation. Cette place est facilitée par son coût et par le rôle qui est le sien dans la demande croissante des produits aquatiques – que nous avons soulignée – que la pêche n'est plus en état de satisfaire en quantité.

Le poisson de l'aquaculture représente désormais plus du quart de notre consommation nationale. Cette évolution est une réponse à l'augmentation de la demande de la consommation. Elle est complémentaire et non concurrente. Elle favorise même la mise en valeur de produit de qualité que représente la production de notre pêche nationale. Le développement de cette aquaculture n'est pas une chose aussi

simple qu'il apparaît. Il doit répondre aux exigences que nous sommes en droit d'attendre en termes de qualité, de diversité et ses méthodes de production doivent avoir un souci constant du respect de notre environnement en termes de qualité des eaux, des rejets et des risques de maladies au sein des élevages.

La production française de l'aquaculture est partagée entre la salmoniculture, la pisciculture marine et la pisciculture d'étang. Sa production totale avoisinait en 2008 les 50 000 tonnes.

La salmoniculture, par l'importance de son développement, pouvait *a priori* être considérée comme un concurrent dangereux pour l'économie de la filière pêche française. Tous les avis des professionnels reconnaissent certes, cette importance et la place qui est la sienne. Ils admettent parfaitement que cette place est méritée et que sa démarche est une démarche parallèle, indépendante, complémentaire et non concurrentielle à la pêche aux produits pêchés. Sa production dépasse actuellement les 34 000 tonnes. Elle regroupe 459 entreprises dont 19 d'entre elles avec une production chacune de plus de 500 tonnes qui représente 80 % de cette dernière.

La pisciculture marine est apparue en France dans les années 1970, elle regroupe actuellement une cinquantaine d'entreprises qui produisent 8 000 tonnes de poisson. Là encore, 8 d'entre elles ont une dimension importante. Elles assurent 80 % des ventes. Les principales espèces élevées sont le bar (4 000 T), la dorade royale (1 500 T), le turbot (800 T) et diverses espèces de salmonidés. Citons également le maigre pour près de 2 000 T.

Il faut également se féliciter du développement à Mayotte de l'élevage de l'ombrine (400 T) et des espérances que font naître la production d'esturgeons en Aquitaine avec plus de 20 tonnes de caviar qui a acquis ses lettres de noblesse par le dynamisme de ses piscicultures qui ont su développer le fruit de la recherche française.

Soulignons les mérites des entreprises françaises, dans leur recherche, par leur avance technologique méritée en pisciculture marine. Par leur savoir-faire, elles

exportent près de 60 % de leur production d'alevins, ce qui représente 60 millions d'unités. Leur dynamisme, leur savoir-faire sont contrariés par l'arrivée sur nos marchés d'une concurrence du bar et de la daurade (12 800 T) majoritairement issue de l'aquaculture grecque et turque pour une valeur de 52.2 millions d'euros soupçonnée de pratiques de dumping assainies semble-t-il en 2010.

Quant à la consommation du saumon, la France se trouve dépendante de ses importations, majoritairement en provenance de Norvège (50%) et du Royaume-Uni (15%) dont le prix mondialisé a connu en 2010 une très forte progression suite à des difficultés sanitaires de la production du Chili.

L'aquaculture française a fait naître de grands espoirs. La compétence de nos professionnels dans les mises au point des méthodes a fait prendre à nos entreprises une avance importante. Elle a connu une croissance soutenue jusqu'en 1995. Elle est devenue une véritable activité économique qui connaît malheureusement à ce jour une stagnation en France. La pisciculture extensive souffre de la progression de la prédation des cormorans, que les timides mesures de protection (autorisations dérogatoires de tirs, maîtrise de la population aux abords) ne sont pas en mesure de juguler. La température des eaux des pays concurrents leur permet, en utilisant les méthodes d'aquaculture mises au point par nos spécialistes ou professionnels, d'obtenir des rendements avec lesquels nous ne pouvons pas toujours rivaliser. Nous leur fournissons d'ailleurs très souvent les alevins en raison des avancées technologiques qui sont les nôtres.

Soulignons les difficultés de développement liées à la rareté des sites disponibles, aux responsabilités qui incombent aux exploitants en termes d'environnement. Elles sont beaucoup plus importantes que la coexistence avec le tourisme comme cela a pu être dit. Par contre, les différentes contraintes qui limitent désormais les activités sur le littoral constituent de plus grandes difficultés.

Autant de raisons qui viennent tempérer les espoirs de développement et l'avenir de notre aquaculture sur le territoire français.

Ces difficultés, ne doivent pas arrêter nos efforts, nous ne devons pas freiner le développement de cette activité, son extension, mais au contraire faciliter en la favorisant l'installation de nos jeunes. Nous devons contribuer à l'essor d'une activité durable et responsable par la qualité des eaux de production, la limitation des rejets, le soutien à une économie d'utilisation des eaux, au développement des cultures extensives et aux encouragements que font naître le développement de nourriture plus économe en farine et en huile de poisson.

L'aquaculture impose une maîtrise sanitaire des élevages au bénéfice de la qualité de sa production. Elle nécessite une modernisation constante de ses méthodes, un développement et une innovation technologique et une amélioration des protections dont elle a besoin contre les prédateurs que nous avons cités.

Cet examen rapide de la situation de l'aquaculture prend toute sa place dans le marché du poisson en France. Son développement, par ailleurs, est soutenu par les crédits du FEP en France (33 millions d'euros pour la période de 2007 à 2013) fortement abondés par rapport à l'IFOP, et cofinancé d'un montant équivalent (CPER et collectivités locales).

L'aquaculture française est devenue une priorité, elle montre des atouts, des faiblesses, des opportunités et des obstacles à son développement. Des schémas régionaux propices à son développement ont d'ailleurs été prescrits dans la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche (LMAP).

CHAPITRE 5

**La pêche française doit être
le fer de lance de l'interprofession
de la filière 'poisson'**

1) La situation actuelle appelle une remise en cause constructive

Les entretiens avec les marins, les professionnels et les responsables de la filière, conduisent à un état des lieux de la pêche française et des causes qui l'ont conduite à cette situation. Ils analysent les mesures qui ont été mises en place pour limiter l'effort de pêche, les quotas, les sorties de flotte. Ils portent un jugement sans complaisance ni amertume mais avec le réalisme des gens de mer, sur les conséquences des dispositions qui ont été prises. Ces entretiens, dans leur conclusion, appellent avec force une lisibilité de l'avenir.

Le temps est venu de limiter l'action à des interdits, des restrictions, des obstructions, au démantèlement d'une activité qui, pour beaucoup de ports constituait l'activité économique principale. Dans de nombreuses villes du littoral, le port est la première zone industrielle de la cité, c'est également une promotion sociale pour nos jeunes, une source d'entreprises le plus souvent artisanales qui maillaient depuis toujours l'activité de notre littoral.

La reconstitution des stocks de langoustines, de merlus, de coquilles St Jacques, les espoirs sur le rétablissement du stock d'anchois parlent avec éloquence. Les marins avec réalisme se sont pliés à toutes ces contraintes que la protection de la ressource halieutique leur a imposées de manière impérative.

Avec leur sens de la mer, leur approche de la vérité, ils ont eux-mêmes convenu que des exagérations avaient été commises, qu'un assainissement avait été nécessaire. Ils ont subi et, avec eux la société du littoral, des mesures réglementaires imposées sans que leurs représentants puissent participer à la table des discussions, aux décisions dont leur survie dépendait.

Cette période n'est plus de mise. Les résultats des mesures prises depuis 1983 ont montré au départ leur nécessité et leur résultat. Mais à ce jour elles montrent également toute leur limite.

Nos ports sont arrivés au point critique de l'équilibre d'exploitation financière, pour un certain nombre d'entre eux.

La preuve est faite désormais que nous savons maîtriser la protection de la ressource de manière responsable.

La loi LMAP permet de restaurer le cadre indispensable d'un dialogue en confiance désormais nécessaire. Il est temps de laisser la place à la créativité, en définissant pour la pêche une politique d'avenir qui donne aux hommes le chemin de l'espoir, aux jeunes, une vue réaliste sur leur avenir, aux entreprises d'armement, une lisibilité à long terme, à la filière pêche, une crédibilité inaltérable au sein du marché du poisson.

Si la filière française a admis qu'elle était désormais un élément minoritaire du volume des ventes, elle est évidemment certaine qu'elle renforce de manière irrémédiable l'exception et la qualité de cette filière ; ce qui lui donne un caractère primordial.

Les mesures de destruction et de restriction, si elles ont porté leurs fruits, ont à ce jour atteint leur point d'étiage. Le terrain a été déblayé, il appelle une reconstruction d'urgence dans la surveillance et la maîtrise des stocks de la ressource halieutique, dans la sécurisation de l'outil de travail, qu'est le navire mais aussi dans la mise en place d'une interprofession définissant la place de chacun en termes de complémentarité et non de concurrence, allant de la capture au consommateur.

2) Les chaînons de la filière peuvent se fondre dans une « interprofession »

L'interprofession écartée par le passé pour de multiples raisons historiques, sociologiques, institutionnelles doit se mettre en place rapidement comme une alliance de raison des maillons de la filière.

Des espoirs ont vu le jour avec la création d'OFIMER (Office National Interprofessionnel des produits de la Mer et de l'aquaculture) qui a succédé avec une dimension nouvelle au FIOM.

Il était chargé de participer à la régulation et la fluidité des marchés, à la valorisation de la régulation des cours. Il mettait en œuvre les crédits FEOGA destinés aux interventions sur le marché et contrôlait l'application des règlements et la bonne utilisation des aides.

Il était chargé, avec les organisations de producteurs, d'harmoniser les politiques d'interventions sur les marchés, d'en assurer la connaissance et le suivi. Il devait contribuer à l'efficacité économique de la filière, accompagner les projets, les améliorations et les conditions de débarquement du poisson et de sa première mise en vente. Il finançait l'amélioration des ateliers de mareyage, assurait avec les professionnels la promotion collective des produits de la mer et de l'aquaculture.

Si l'OFIMER offrait la possibilité à toutes les familles de filières de la pêche et de l'aquaculture, de la production jusqu'à la distribution, de se rencontrer pour aborder les problématiques du marché, il ne pouvait s'approprier les fonctions essentielles d'animation qui aurait été nécessaires à cette filière pêche dépourvue d'interprofession. Pressé par ses tutelles, l'établissement public a renforcé son rôle d'organisme payeur des aides communautaires, développé ses fonctions et ses missions de contrôle voire de sanction.

Les missions d'accompagnement et de conseil d'une part, de contrôle et de sanction d'autre part ne peuvent coexister au sein d'une même structure. De plus OFIMER n'intégrait pas toutes les problématiques de la filière, il n'intégrait pas les aspects en amont « ressources, flotte, gestion des quotas ».

Au 1^{er} avril 2009, FranceAgriMer, établissement public à caractère administratif, né de la Révision Générale des Politiques Publiques pour une concentration de l'action de l'Etat sur ses missions prioritaires, a repris théoriquement les attributions des anciens offices agricoles et de la mer mais à l'évidence son action se veut plus transversale donc complémentaire de gouvernances interprofessionnelles bien structurées pour les secteurs agricoles et même pour la conchyliculture et la pisciculture.

FranceAgriMer a été chargé de développer le volet relatif à la valorisation des produits du PPDR, lancé en 2007 et renforcé après la crise du printemps 2008 par Michel BARNIER. Il s'est déjà appuyé sur un groupe d'experts afin d'élaborer des outils nouveaux tels que des marques collectives de certification de produits ou d'entreprises, la recherche d'un écolabel public. Mais sa mission s'arrête au moment où des initiatives de filières doivent s'approprier les modèles proposés que FranceAgriMer ne saurait gérer directement.

On comprend donc les raisons et les appels en faveur de l'émergence d'un dialogue nouveau dans l'intérêt réciproque de chaque famille professionnelle et l'aspiration à une gouvernance de filière autonome avec des moyens dédiés.

Ainsi au salon de l'agriculture, le 3 mars 2010, en présence du ministre de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche, les familles de la filière pêche : des partenaires de la production représentés par les associations d'OP, le mareyage, les grossistes, les transformateurs, jusqu'à celles de la distribution GMS et poissonniers, ont signé les statuts de l'association France Filière Pêche (FFP).

Depuis cette phase, la LMAP du 27 juillet 2010 a recentré le CNPMEM sur son cœur de mission : l'expression des intérêts généraux de la pêche par la représentation élue des syndicats de pêcheurs sans les compétences interprofessionnelles que la loi du 2 mai 1991 lui avait conférées mais sans le doter de la représentation adaptée de l'aval de la filière. FranceAgriMer né du regroupement de 5 offices dont l'OFIMER, s'est tourné vers les missions transversales utiles à la mutualisation des moyens et des compétences mais de fait plus éloignées de la gestion économique fonctionnelle de chaque secteur de production. Les organisations économiques de la filière ont donc réalisé dès la mi 2009, qu'elles devaient se doter d'une gouvernance de type interprofessionnel dont les missions allaient sortir renforcées de la LMAP.

Ce contexte nouveau donne enfin à cette filière l'opportunité de développer un dialogue économique qui serait rénové selon le schéma qui suit :

- 1) **L' association, France Filière Pêche (FFP) créée**, de droit privé sans aide d'Etat ,
- 2) **Une interprofession: INTERMER en projet qui demanderait la reconnaissance des pouvoirs publics** au titre du Code rural et de la pêche maritime et de l'OCM pêche pour les missions réglementaires prévues.

Alors que la situation du marché de la pêche française est soumise à une concurrence très dure, l'objectif de FFP consiste 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. La provenance française ne représente plus que 20 % des produits aquatiques consommés en France, sa visibilité sur les étals comme dans la restauration est devenue un enjeu vital pour la pêche française mais aussi une voie de segmentation positive de l'offre des produits français attendue par une majorité des consommateurs.

En parallèle les représentants des familles économiques se préparent à élargir le dialogue pour fonder une **interprofession de la pêche reconnue par les pouvoirs**

publics sous réserve que son champ de compétence soit précisé et les conditions de son financement volontaire réunies.

Dans un contexte économique difficile où aucune des familles professionnelles n'acceptera d'accroître ses contributions obligatoires et a fortiori privées, cette nouvelle organisation demande une refonte des prélèvements publics actuels.

Les prélèvements financiers publics actuels sur la filière pêche sont au nombre de trois :

- **La CPO**, cotisation professionnelle obligatoire affectée au financement du CNPMM : elle ne couvre pas le domaine économique.

Elle est désormais prélevée au niveau de la pêche: **4,5M€** sur l'assiette des salaires ENIM . Elle assure le fonctionnement du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins, des Comités régionaux dont les missions couvrent la représentation des intérêts généraux des pêcheurs et la gestion des ressources halieutiques. La loi rend obligatoire l'adhésion des pêcheurs au CNPMM.

Avec la LMAP, les représentants de la première transaction (mareyeurs) précédemment membres, ne siègent plus au CNPMM qu'à titre consultatif et ne cotisent plus.

- **La TFA, taxe fiscale affectée payée par l'amont.**

La TFA notifiée par la France à la Commission a été validée pour 10 ans (jusqu'en décembre 2013) en tant qu'aide d'Etat (n° 544/2003). Elle est payée par l'amont de la filière, à raison de 0,27% de la valeur des ventes réalisées en halles à marée, partagée entre pêcheurs battant pavillon français et premiers acheteurs. Les **4,8 M€ de recette annuelle** perçus par FranceAgriMer sont affectés, sur avis de son Conseil spécialisé, à des actions autorisées par une notification communautaire au titre d'aide d'Etat :

promotion collective pour le poisson (sans référence à sa provenance sauf signe de qualité), investissements collectifs, innovation.

● **La taxe poisson : taxe fiscale non affectée payée par la distribution.**

Instaurée par la loi de finance n°2007-1824 du 25 décembre 2007, art. 6 : taux de 2% de la valeur des ventes des produits de la pêche, taxation à la consommation, seuls les distributeurs importants (chiffres d'affaires > 763 000€) y sont assujettis. Cette taxe produit environ **75 M€ par an**.

Cette « taxe fiscale non affectée » est recouvrée par l'Etat au titre du budget général. Elle a été instaurée faute d'une interprofession mais présente l'inconvénient de ne relever d'aucune concertation ou gouvernance professionnelle pour son montant et la destination des sommes qui par définition n'ont aucun lien institué ou comptable avec des utilisations pour le domaine de la pêche.

I. France Filière Pêche : une association, maître d'ouvrage d'une marque nationale

L'objectif est de mettre à la consommation des produits de qualité conformes aux attentes des consommateurs, « signés » par une filière économique qui s'engage sur la provenance nationale et en partage équitablement la plus-value.

La marque distinguera des produits identifiés comme provenant d'une pêche sous pavillon français et de qualité certifiée au bénéfice d'acteurs économiques de la filière pêche jusqu'à la distribution, engagés sur un cahier des charges. Selon les résultats d'une enquête publiés par l'AGLIA (données RICEP enquête PRESPO, 2010), l'échantillon de consommateurs interrogés accepterait à 80% de payer jusqu'à 1€ de plus de la sole, de la langoustine de la baudroie labellisées. Si le cahier des charges associé à la marque n'atteindra pas le niveau d'un signe officiel de qualité, on admettra qu'elle bénéficiera d'une attractivité proche. La plus-value acceptée par le

consommateur reconnaissant de la qualité et de la provenance identifiée, serait équitablement répartie au sein de la filière par le jeu du marché

L'association FFP est un cadre souple financé par des cotisations volontaires de ses membres. **Sans concours public**, cette marque collective de droit privé conserve toute latitude 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 ». Le lancement de FFP s'effectuera en 2 phases :

1- La validation d'un cahier des charges d'un poisson certifié de bonne qualité tracé jusqu'à l'étal et une étude marketing permettant de choisir le nom de marque le plus approprié.

FranceAgriMer apportera via les associations qualité régionales un soutien logistique en matière d'agrégation et de traçabilité des produits commercialisés dans les halles à marées françaises, conditions nécessaires mais non exclusives de la marque car utiles à l'ensemble des volumes mis en marché : coût 500 000 €

2- Le lancement de la marque avec le développement du contrôle externe par organismes certificateurs et campagne de promotion B to B et grand public : coût 5/6 M€/an.

II. Une interprofession pêche :

A côté de l'association FFP de financement privé, la reconnaissance d'une interprofession est souhaitable. L'interprofession est un cadre institutionnel performant car reconnu par la loi et l'OCM en ce qu'il permet d'agir, dans des domaines définis, en dérogation au régime général de la concurrence, avec une extension possible de ses accords par arrêté ministériel pour les rendre opposables à tous les acteurs d'une filière. Aucun accord portant sur les prix n'est admis dans ce cadre d'interprofession.

Les familles professionnelles sollicitent, en contrepartie implicite de la constitution de cette interprofession de la filière pêche maritime, la suppression ou la réduction de la taxe poisson par étape. Elle laisserait la place à une cotisation volontaire afférente à des missions collectives conduites par cette interprofession.

Les statuts des 2 associations de nature, de financement et d'objet nécessairement différents, support de la marque « pêche française » d'une part et de l'interprofession de l'autre, devront garantir que chaque collègue trouve une expression unifiée pour contribuer efficacement au dialogue économique équilibré pour déboucher sur des accords réalistes pour être viables gérables et contrôlables.

Budget/missions

Les ordres de grandeur donnés ci-dessous le sont à titre purement indicatif ; il appartiendra aux familles professionnelles d'en débattre sur base d'un projet abouti.

Association FFP : 6 M€

Interprofession : 14 M€

- Une cotisation aval : **0,5%** environ de la valeur de commercialisation soit de l'ordre de 20M€/an de cotisations volontaires, ramenées à **18 M€** pour adaptation technique de l'assiette ;
- Une contribution amont : une part de la TFA perçue par FranceAgriMer pourrait au moins jusqu'à fin 2013, être représentative d'un apport de l'amont. On peut envisager que **2M€** du produit de la TFA seraient conventionnés avec la future interprofession, pour des actions conformes aux utilisations conformes à l'accusé réception de l'aide d'Etat autorisée.

La recette nouvelle de 20 M€ sera partagée entre la marque FFP et l'interprofession :

- **6 M€ pour l'association FFP** en vitesse de croisière sous forme de cotisations volontaires ;
- **14 M€ pour l'interprofession** : 12 M€ en cotisations destinées à évoluer en CVO auxquels s'ajouteraient les participations de FranceAgriMer à hauteur de 2 M€.

Une telle interprofession bien dotée relativement à ses consœurs agricoles, aurait une palette élargie d'actions qui devraient intégrer, outre les missions classiques des interprofessions, les spécificités du prélèvement sur des ressources sauvages comme le soutien aux pratiques de pêche durables, de l'appui technique jusqu'à la promotion des productions françaises et européennes durables, pour justifier de cotisations non discriminatoires sur les produits importés.

Dépenses : utilisation des moyens de l'interprofession (esquisse 1000€)

12 emplois dont 4 contrôleurs des accords :	500
frais de fonctionnement (siège, fournitures...):	200
communication générique (qualité, diététique...)	2.000
appui aux innovations du navire à l'étal (concours aux pôles de compétitivité)	3 600
acquisitions de données, études	600
appui aux filières de production et de commercialisation durables	4.000
gestion et communication de la marque pêcheur responsable	1 000
promotion de l'écolabel public français (loi grenelle 2)	1 000
autres : prévision des apports, outils de traçabilité collectifs	1 100
Total :	14 M€

On peut estimer que ce projet va au-delà des missions classiques du domaine économique normalement dévolu aux interprofessions pour un montant d'environ 6 M€ pour des mesures qui pourraient être reprises par le projet d'éco fonds décrit infra qui financerait le volet pêche durable et économie d'énergie.

Un calendrier de mise en œuvre contrarié :

Extrait concernant l'interprofession de la lettre du 25 juin 2010 adressée par Monsieur Nicolas Sarkozy, Président de la République, à M. Pierre Georges Dachicourt, Président du CNPMM suite à la rencontre du 19 juin 2010.

« En revanche, si j'attache une grande importance à l'émergence d'une interprofession des produits de la mer, je ne pourrai envisager de donner les marges de manœuvres financières attendues qu'à partir du moment où les membres de la future interprofession se seront clairement engagés à mettre en œuvre un plan d'action et de financement ambitieux. »

Les statuts de France filière pêche ont bien été signés par les familles professionnelles en mars 2010 mais la plupart des GMS n'ont pas tenu leur engagement de verser les 500 000 € nécessaires à la préfiguration de la marque en 2010 (sauf 100 000 € effectivement versés par une des grandes enseignes).

Les familles professionnelles auraient dû par ailleurs s'engager sur l'interprofession au plus tard avant fin 2010 pour saisir les ouvertures de la LMAP et la loi de finance pour 2011.

L'envolée du baril, + 40%, sans revalorisation appropriée de leur prix de vente, a conduit les représentants de la pêche à demander des garanties de répercussion de leurs coûts de production non-marchands de prise en compte de leur contribution à la diminution des rejets de CO² et de pratiques de pêche durable au nom de l'intérêt général.

Les distributeurs importants ont différé leur engagement à contribuer par des cotisations volontaires d'une part à FFP et d'autre part à l'interprofession.

3) Un projet d'organisation de « l'interprofession » peut être proposé

L'interprofession souhaitée est une organisation de droit privé constituée volontairement entre des familles professionnelles et la filière pêche, reconnue par les pouvoirs publics (règlement du Conseil 104 /2000 et article L 632-1 du code rural et de la pêche maritime).

L'interprofession est constituée à l'initiative des professionnels. Elle fixe sa composition, la répartition des familles aux différents collèges, les équilibres entre ses membres, les niveaux de cotisation, les modalités de collecte et de ressources.

L'interprofession pourrait selon le projet transmis le 10 Janvier 2011 au Ministre par Gérard Higuinen, préfigurateur désigné par le Conseil Spécialisé pêche et Aquaculture de FranceAgriMer se répartir en quatre collèges :

1°) Le collège de la production comprenant :

- La fédération des organisations de producteurs de la pêche artisanale (FEDOPA)
- L'association nationale des organisations de producteurs de la pêche maritime et des cultures marines (ANOP)
- L'association méditerranéenne des organisations de producteurs (AMOP)
- L'union des armateurs de pêche de France (UAPF)
- La coopération maritime

2°) Le collège du commerce et du mareyage

- L'union du mareyage français (UMF)
- La confédération française du commerce et de gros interentreprises (CGJ)

3°) Le collège de la transformation

- La fédération française des industries d'aliments conservés, section produit de la mer (FIAC)
- Le syndicat des sauteurs, saurisseurs de poisson
- Le syndicat de fabricants de produits surgelés et congelés

4°) Le collège de la distribution

- La confédération des poissonniers écaillers de France (CPF)
- L'union nationale de la poissonnerie française (UNPF)
- La fédération des entreprises du commerce et de la distribution (FCD)

Sont membres associés les personnes morales dont l'activité contribue à la réalisation de l'objet de l'association.

Sans que cette liste soit exhaustive, elle pourrait couvrir :

- La connaissance et la transparence des marchés, les statistiques de production, favoriser une meilleure offre aux besoins des marchés, améliorer leur gestion, leur fonctionnement et leur transparence.
- La recherche et le développement dans le cadre de programmes d'innovation, de recherches appliquées, d'expérimentation, de développement, de formation et de contrôle.
- La prévention des crises, de veiller à la durabilité de la ressource et de l'activité pêche notamment pour la définition des règles de capture et de commercialisation des produits de la pêche assurant une garantie de qualité.
- La promotion générique et collective des produits et des filières de la pêche par des campagnes, des partenariats, la mise en valeur, la protection des marques d'appellation d'origine et de labels de qualité.
- La gestion de l'offre et des règles de mise en marché.

L'interprofession présente un avantage attendu. Elle agit comme une structure de dialogue et d'actions dans le but d'une démarche commune au profit d'acteurs qui

plaçaient leur relation antérieure essentiellement sur un terrain de confrontation et de conflit.

Il reste à définir l'origine des moyens financiers propres à une telle structure quelle soit privée ou publique mais ils doivent être envisagés sans délai et être précédés d'un projet innovant et prometteur par tous les acteurs. Il ne s'agit pas évidemment d'édifier un texte complexe susceptible de donner naissance à une nouvelle « usine à gaz » mais d'instituer dans la confiance les bases d'un réel espoir.

Les lignes de principe en ont été acceptées par les familles professionnelles concernées mais la nouvelle flambée des cours pétroliers pousse les instances professionnelles de la production à un élargissement de la réflexion pour plus de garanties et pour une répartition différente des ressources financières mobilisables dans la filière selon des mécanismes alternatifs.

CHAPITRE 6

**Quels paramètres pourraient
améliorer la rémunération du marin ?**

1) Les différents piliers de la filière doivent soutenir le revenu du marin et l'équilibre des armements.

L'examen des prix pratiqués par les divers intermédiaires qui jalonnent la voie du poisson entre le débarquement du navire et le consommateur montre qu'il est **difficile d'agir sur les marges professionnelles ou commerciales** pratiquées par les intervenants (cf première partie).

Les voies de diminution des coûts porteraient davantage sur la **logistique**. L'Observatoire des prix et des marges mis en place par la LMAP permettrait à la filière de localiser les postes de réduction possible de ses coûts internes. On préconise donc **l'inscription du volet pêche dans le programme de l'Observatoire des prix et des marges pour 2012**. La filière doit demander à son représentant désigné par arrêté au comité de pilotage de porter cette demande auprès du Président Chalmin.

En conséquence, la rémunération du marin ne pourra donc être améliorée que par **2 pistes** qui peuvent être menées conjointement :

- Une **augmentation du prix au détail** des poissons de qualité issus de la pêche française parce qu'ils présentent au consommateur des caractéristiques spécifiques (qualité, fraîcheur, diversité,...). Comme on l'a déjà souligné, seule une véritable organisation collective, du pêcheur au distributeur, au travers d'une interprofession, permettrait de promouvoir les innovations et l'organisation de filière, préalables incontournables de cette meilleure valorisation.

La provenance française de qualité doit être rehaussée par une **marque collective** gérée par l'association dédiée indépendante de toute mesure publique pour ses financements, France Filière Pêche à l'instar d'exemples réussis dans le secteur de la viande (Exemple de la marque collective « viande de porc français- VPF » financée

par les organisations des producteurs propriétaires de la marque sans aucune aide publique.

A noter que la Commission européenne vient de répondre à un Etat Membre qui s'inquiétait d'une possible entrave aux échanges de cette marque, qu'elle considérait qu'elle était d'abord une garantie de qualité aux consommateurs en vérifiant notamment que la viande VPF ne contient pas de dioxine.

- un certain nombre d'**économies réalisées soit à bord, soit à terre**, au cours du traitement subi par le poisson. Ces dernières devraient permettre en halle à marée d'offrir aux marins un prix d'achat plus élevé pour une production plus homogène qui se répercuterait directement sur sa rémunération.

A noter que le port de Lorient envisage de proposer des installations partagées pour les PME locales de mareyage qui souhaiteraient se lancer sur le segment en développement des UVCi qui répond à de nouvelles habitudes des consommateurs, augmente la DLC du produit tout en facilitant la logistique de certains commerces tout en rendant le poisson plus accessible à certains consommateurs.

Ces économies portent d'abord sur la **valorisation du produit**, l'abandon de la pêche « au retrait », qui par contagion écrase l'ensemble des ventes au prix de retrait par définition peu rémunérateur. Ce but sera atteint lorsqu'on pourra, sur le marché, assurer une régularité quantitative et qualitative permettant de maintenir les cours. Il y va du développement des prévisions d'apports mis en relation avec le potentiel de commercialisation pour anticiper la mise sur le marché et assurer le suivi d'une fourniture de qualité : c'est une affaire d'organisation, de télétransmission mais d'abord de volonté et de conviction que la prévision et la transparence sont profitables à l'équilibre du marché. Pour être équitable la prévision de l'offre devrait faire jeu égal avec la prévision de la demande !

C'est là toute l'action que l'on aimerait voir jouer avec le concours des instruments de la LMAP, par les organisations de producteurs, le mareyage et la distribution..

La régularité du marché passe par celle des approvisionnements, et se traduit par une **connexion d'achat des criées** permettant d'offrir des propositions de vente à la hauteur de la demande.

L'autre piste est de réduire les frais qui incombent à chacun des professionnels. Parmi ces derniers, le **coût de transport** souvent individuel, dispersé, multiplié, peut connaître une diminution considérable par un regroupement de l'acheminement vers leur point de vente, des produits débarqués en divers lieux, ayant répondu à l'offre d'acheteurs diversifiés. Des transports mieux programmés, des lots plus importants, permettraient de relancer la concurrence entre entreprises de transport.

Les halles à marée au titre de leurs prestations de service, auraient intérêt à fédérer les initiatives qui amélioreraient la desserte de leur place comme le font des halles à marée d'autres Etats Membres.

La valorisation de tous les produits de la pêche permet d'éviter les moins-values et les décotes de produits naturels non travaillés.

Le marché en expansion des coproduits doit permettre de **valoriser la moitié du poids du poisson entier non directement consommable**. Les entreprises qui travaillent le poisson pêché par nos marins doivent pouvoir s'équiper de matériels performants et former leur personnel pour obtenir les meilleurs rendements de filetage et de conditionnement. Les parties de poisson délaissées doivent être recueillies dans les conditions d'hygiène et de conservation nécessaires à une valorisation secondaire complémentaire. Certains opérateurs le font déjà mais plus particulièrement pour le poisson importé car travaillé souvent mécaniquement sur des lots plus homogènes, plus importants, dont ils accroissent encore la compétitivité relative. A titre d'exemple, autrefois à Boulogne-sur-Mer, les déchets du travail du poisson étaient jetés ou mieux, donnés contre ramassage ; aujourd'hui, cette matière est valorisée parfois jusqu'à 2€/kg. Pour les entreprises dispersées, les poissonniers, la logistique d'une telle collecte est difficile mais mériterait un appui collectif ne serait-ce que dans le cadre de la lutte contre le gaspillage alimentaire et la résorption de déchets très polluants.

Les **navires du futur** par l'économie d'énergie, poste clé du compte d'exploitation diminueront les coûts de cette dernière. Mieux équipés, ils permettraient pour certaines productions, des conditionnements de produits dans des emballages directement commercialisables garantissant leur intégrité jusque sur l'étal selon un cahier des charges stricte si possible collectif piloté par l'OP sur demande de mareyeurs dont la mission est de répondre à une demande de la distribution.

Enfin la LMAP propose un cadre de marché de gré à gré qui devrait permettre pour des besoins spécifiques, le développement de relations solidaires entre opérateurs.

On envisagera qu'un groupe de pêcheurs animé par une ou plusieurs OP décident de faire certifier leurs navires pour la marque B to B "Pêcheur responsable" élaborée avec les experts de la filière et déposée par FranceAgriMer. Des mareyeurs souhaitent travailler, conditionner ce produit pour des distributeurs intéressés pour réhausser leurs marques avec du poisson issu de navires certifiés "pêcheur responsable". Ces distributeurs prennent un accord de volume, saisonnalité, espèce...avec cet amont qui implique des mareyeurs qui fourniront ses magasins.

Ce sera encore plus facile si ces entreprises s'appuient sur le cadre d'un contrat du type LMAP bâti dans le cadre de l'interprofession.

A cet égard « Lulu Merlu » à Lorient est un excellent exemple de réussite contractuelle entre quelques armements, un mareyeur qui filete et un groupe agroalimentaire qui commercialise à un prix significativement supérieur à la concurrence européenne, y compris des collectivités scolaires clientes, car justifié par un circuit court, le contrôle de toutes les étapes depuis la pêche jusqu'à la livraison du produit précuit d'emploi très facile en portions de taille modulable selon l'âge des enfants.

Une transposition plus large de ce modèle est actuellement sérieusement étudiée par un groupe important de pêcheurs.

La **régularité du marché**, qui découlerait de ces mesures, engendrerait une offre française plus concurrentielle en deuxième vente tout en permettant au mareyage d'acheter aux producteurs, donc aux marins français, leur pêche à un coût plus élevé, restaurant la marge de manœuvre nécessaire à l'équilibre des entreprises de la filière.

2) Comment assurer le revenu du marin et la rentabilité de l'armement face à la flambée du gasoil toujours redoutée et toujours possible ?

a- Les cours du pétrole, surtout pour les chalutiers, restent un sujet permanent d'inquiétude.

Nous sommes toujours sensibilisés aux événements, protestations, manifestations tels que ceux que la crise de 2008 avait engendrés.

Les événements politiques du Proche Orient nous font craindre la naissance d'une nouvelle crise pétrolière qui s'ajouterait pour une période indéterminée à la tendance haussière structurelle des énergies fossiles.

Depuis 2008, la pratique des économies de carburants est la règle impérieuse que chacun s'évertue à suivre sur les navires. Elle permet aux dires des professionnels, d'atteindre 20% d'économie de gazole. Pour autant l'inquiétude demeure pour les chalutiers qui assurent 80% de la pêche française et dont l'équilibre est rompu lorsque le gazole dépasse 0,50 ou 0.60 € du litre. Ils sont d'ailleurs les plus gros consommateurs de carburants.

Dans l'attente des résultats des économies actuellement pratiquées sur l'usage de la puissance des moteurs et l'apparition de navire du futur, les esprits sont fertiles en réflexion.

Toutefois nous ne disposons pas actuellement d'une observation méthodique des gains déjà obtenus et des marges encore possibles avant de recourir à des navires neufs d'une autre technologie dont la mise à flot ne pourra être que progressive.

Un Observatoire des consommations d'énergie à la pêche est nécessaire pour mesurer les consommations collectives et individuelles, auditer les navires, valoriser les diminutions d'émission de CO² qui pourraient constituer l'assiette d'aides publiques régulières dans un plan de réduction des émissions.

b- Quelle pratique pourrait protéger la pêche des aléas pétroliers?

La tenue et le développement du marché, la valorisation du poisson de grande qualité issue de la pêche française, l'obtention de labels garantissant cette qualité, la modernisation des pratiques de vente du poisson, assureraient une sensible amélioration de la vente, du chiffre d'affaires et donc, des revenus des équipages. Un nouvel esprit viendrait se substituer à l'actuel qui se résume dans la boutade souvent formulée « le pêcheur ne vend pas son poisson, on lui achète », illustrant par là, les risques que feraient naître un manque d'initiative ou de dynamisme commercial.

La réponse par le marché est nécessaire et prioritaire : la filière toute entière et les consommateurs doivent intégrer y compris monétairement que le prélèvement sur des écosystèmes fragiles ou des ressources fossiles a un coût dont le producteur primaire ne peut subir plus longtemps d'être la variable d'ajustement. Des mécanismes publics d'encadrement et d'incitation sont justifiés pour que ces ajustements soient pris en compte par le marché.

A ces pratiques souhaitables qui devraient se mettre en place, il est nécessaire d'envisager des mesures de sûreté appropriées aux ruptures que les crises pétrolières mondiales, désormais de plus en plus fréquentes, imposent avec brutalité à la filière.

A la dernière crise, les français avaient pensé trouver dans le Fonds Pour Aléas Pétrolier (FPAP), la formule de solidarité nationale, venant au secours du monde de la

pêche en difficulté. Les prêts garantis par l'Etat accordés de 2004 à 2006 à ce syndicat professionnel regroupant environ 2500 navires pour limiter le coût du gazole, ne pouvant être remboursés, ont dû être transformés en subvention. Cette mesure a dès lors été requalifiée par la Commission comme aide d'Etat non déclarée remboursable par les bénéficiaires. Avec le recul et malgré ses conséquences juridiques et financières, ce dispositif conjoncturel a permis de sauver la flotte de pêche française et l'emploi des marins directement touchés dans leur rémunération à la part. Le Plan de Sauvetage et de Restucturation (PSR) mis en place en 2006 par le ministre Dominique Bussereau lui a heureusement substitué des mesures structurelles d'adaptation à une énergie chère. Ce premier plan a accordé des aides « euro-compatibles » sur base d'un audit technico-économique aux investissements pour économiser l'énergie et sortir de flotte les navires en difficultés économiques aggravées. Le ministre Michel Barnier a amplifié et diversifié vers la pêche durable ce plan pour un montant de 300 M€. Les « contrats bleus » initiés par le PPDR incitent les pêcheurs engagés à des pratiques de pêche durable et à des actions d'intérêt général comme la récupération des déchets en mer (malheureusement, une partie de ces contrats estimés « non euro-compatibles » par la Commission est actuellement en instance de remboursement suscitant l'incompréhension des bénéficiaires).

Un ECO FONDS ?

En complément ou en alternative de l'interprofession, la coopération maritime propose la création d'un « Eco fonds pêche » de gouvernance privée associant les familles de la filière qui pourrait être alimenté par une taxe fiscale affectée qui remplacerait à un taux plus faible la taxe poisson supprimée mais concernerait tous les acteurs économiques de la filière à des niveaux proportionnels à leur activité ou forfaitaire pour les petites entreprises voire une exonération pour les plus petites ; toutes les entreprises de la filière devant cotiser, ce régime ne constituerait pas une distorsion de concurrence.

Cet écofonds soutiendrait des mesures durables :

- amélioration de l'impact énergétique des entreprises de la pêche,
- gestion durable et responsable des ressources halieutiques,
- réduction de l'impact des pratiques de pêche sur les écosystèmes marins.

La vérification de l'eurocompatibilité de cet écofonds est un préalable. On devrait passer soit par une notification du projet comme aide d'Etat, soit se référer au règlement 800/2008 relatif aux exemptions de certains régimes d'aide.

Les différentes voies ayant été expertisées au plan de leur nature statutaire, des domaines d'intervention, des enveloppes financières nécessaires, de leur acceptabilité économique et sociale, de leur « euro-compatibilité », pourraient se répartir entre :

- champ économique classique du binôme interprofession volontairement constitué et reconnu/ FFP hors cadre public , avec des cotisations volontaires pérennisées sur au moins 3 à 5 ans renouvelables par un engagement de droit privé ;
- pêche durable et économie d'énergie par un écofonds justifié par l'intérêt général avec un financement obligatoire généralisé à la filière.

L'ordre de grandeur des financements nécessaires serait de l'ordre de 12 ME pour le binôme Interprofession (6M€) / FFP (6M€) et de 3 M€ pour l'écofonds avec un curseur possible entre les 2 projets en partie substituables pour leurs actions.

Un total de l'ordre de 35 M€/annuel serait envisageable comme contrepartie directe ou indirecte de la suppression de 75 M€ de recettes de la taxe poisson.

Une disposition législative sera nécessaire pour supprimer la taxe poisson et créer la taxe parafiscale qui alimenterait le fonds. L'interprofession et France Filière Pêche ne relevant pas d'une initiative publique, ne nécessitent pas de mesure législative mais une

simultanéité dans leur mise en place par la filière et la diminution de la taxe poisson en fonction de la consistance et de la crédibilité du dispositif mis en place.

3) La question de la rémunération fait l'objet d'une réflexion permanente

Toutes ces propositions n'excluent pas ce que nous avons vu précédemment en terme de respect du code des transports ou de l'élaboration d'une convention collective définissant la légitime protection sociale du marin.

Les divers modes de rémunération des marins sont 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 profits 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. Comme lors des travaux préparatoires à la LMAP qui n'a toutefois pas inclus de dispositions sociales.

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. Ce mode de rémunération est pratiqué dans les armements de pêche artisanale et semi-industrielle. Il s'agit une pratique issue de l'histoire et une constante que l'on trouve dans le monde entier.

Si ce type de rémunération à la part est apparu avantageux pour les marins pendant de nombreuses années, la situation a évolué à partir de la crise de la pêche de 1993. Par ailleurs, 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 dans la loi d'orientation sur la pêche et les cultures marines du 18 novembre 1997, complétées par la loi de modernisation sociale

du 17 janvier 2002 et l'ordonnance du 12 juillet 2004 et à des modifications du code du travail maritime.

Enfin, en application de la loi 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 (gasoil principalement qui sont variables et soumis aux aléas de la conjoncture).

Lors de la crise à la pêche fin 2007, début 2008, en complément du plan pour une pêche durable et responsable mis en place par les pouvoirs publics (PPDR), un dispositif de lissage de la rémunération avait été proposé par les partenaires sociaux. Les partenaires sociaux 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 adhérents et 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 non vraiment porté par la profession.

Un nouvel avenant vient d'être 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 sur, annuelle. Le salaire minimal annuel brut garanti passe de 16 380 € à 19 800 € soit 3 420 € d'augmentation qui est notable. Chaque fin de semestre l'armement verse au marin le complément éventuel entre le nombre de jours travaillés multiplié par 88 euros bruts et la rémunération qui lui a été effectivement

versée (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 positif car il apporte une réponse aux marins. Il devrait être étendu par un arrêté ministériel pour une application à compter du 1^{er} juillet 2011 donc avec un premier lissage au 31 décembre 2011.

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 dans le vide. On risque de 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, qui réponde 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 répartir, revisiter le dispositif intempéries.

Il a été proposé de lancer sur un cahier des charges à établir, un appel à projets auprès d'assureurs pour optimiser l'emploi à moyen et long termes des fonds publics et privés importants déjà engagés dans cette voie pour en démultiplier l'efficacité collective et individuelle du type prise en charge de périodes d'inactivité non couvertes par les ASSEDIC dans le système de la rémunération à la part, assurances retraite complémentaire...

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 en l'absence de transparence. Or, cette comparaison serait bénéfique au secteur. Dans les travaux du contrat d'études prospectives (CEP) sur les pêches maritimes de 2001 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 noté 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...

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 de quelques fonctions sur des navires et/ou métiers types : un matelot à la pêche au large, un mécanicien. Il ne s'agit pas de déchiffrer la rémunération d'un patron de pêche mais de connaître des éléments d'ordre de grandeur d'un mécanicien ou d'un matelot en début et après quelques années de carrière car l'objectif vise les jeunes. Cette proposition a été faite lors du Grenelle de la mer.

Un état chiffré des pratiques et des résultats annuel du paiement à la part doit être tenu par l'Observatoire des métiers à la pêche.

4) Le statut du marin pêcheur doit être un encouragement pour sa carrière

Il a été longuement considéré que la formation du marin pêcheur dans les LPM et les écoles des pêches était excellente. Elle fournissait des marins de qualité tout à la fois pour la navigation, le travail en mer et les spécialités de pêche auxquelles il avait accès. Toutefois le monde de la mer dans ses différentes possibilités est en concurrence pour recruter des marins, que ce soit dans le commerce, l'off-shore ou dans les différentes options qui sont prises. Le vivier des marins pêcheurs, par la qualité des hommes, est très recherché et la tentation est grande, par des profils de carrières plus attractives, de détourner du monde de la pêche des marins d'excellence qui font ensuite défaut au sein de la profession.

Il est indispensable que les catégories de classement de l'ENIM, autrefois les Invalides, puissent être comparables car le travail de marin pêcheur est dur, long, difficile et que par conséquent il devrait connaître la même échelle de graduation de carrière que les autres professions maritimes précédemment évoquées.

En particulier, on voit dans l'excellence des carrières de la fonction publique, au fil des années, par fidélité, constance et assiduité dans leur milieu, des fonctionnaires requalifiés par des indices supérieurs.

Les catégories de classement ENIM sont trop statiques pour un marin qui, avec la même fidélité, la même constance et un travail considérable continue à faire son métier avec la même graduation. Il serait souhaitable pour fidéliser le marin dans sa profession, au cours d'une carrière qui marque sa détermination à exercer au sein du monde de la pêche, qu'il puisse connaître lui aussi une évolution de catégorie ENIM plus rapide. Cela lui permettrait ainsi, après une carrière difficile, longue, consciencieuse et de qualité, d'avoir une catégorie comparable à ses collègues qui naviguent dans les

conditions du commerce, au sein de la marine marchande ou encore sur les sites off-shore.

Ce dispositif d'élévation de catégorie de classement ENIM est d'autant plus nécessaire qu'au cours des carrières, les participations financières en fonction des résultats sont limitées et amènent dans ces conditions des retraites qui ne correspondent pas à l'exemplarité du travail fourni pendant toute une carrière.

Il pourrait être proposé que des cotisations complémentaires puissent être ouvertes au choix du marin qui déciderait d'y affecter des produits financés par une utilisation renouvelée des fonds de chômage intempéries

La requalification, et en particulier en fin de carrière, des catégories de classement ENIM pour l'ensemble des marins devrait tenir compte de leur fidélité au monde de la pêche, de leur fidélité à l'armement et au navire et montrer que l'excellence du travail qui fut le leur pendant des décennies mérite la reconnaissance qui est offerte à leurs collègues exerçant en mer dans d'autres secteurs d'activité.

CONCLUSION

La volonté de l'Etat est de préserver la filière avec les marins et les entreprises de pêche.

Au terme de cette mission très ciblée, le constat qui s'impose est l'identité de vue entre d'une part le gouvernement qui souhaite promouvoir la carrière des marins, l'avenir des entreprises de pêche, la régulation du marché des produits de la mer et la place que doivent y tenir les entreprises françaises dans le marché national dans le cadre de la politique commune des pêches, et d'autre part le monde de la mer qui, après les mesures imposées depuis 1983 par les plans opérationnels pluriannuels, a vu fondre ses effectifs, ses navires, ses droits de pêche, son niveau d'activité économique et qui après tant de souffrance veut encore croire à un avenir légitime et durable de la pêche française.

Les mesures de régulation de la filière ont depuis près de 20 ans été respectées par les professionnels.

Oui, il fallait mettre un terme à la destruction massive de la ressource halieutique par des professionnels, dont la bonne foi reposait sur la croyance que les ressources de la mer étaient inépuisables. L'immensité des océans, leur puissance, les événements qu'ils déchaînent, la richesse halieutique pluriséculaire jadis abondante, leur faisait croire à tort qu'elle était vraiment inépuisable.

La mer offre le potentiel pour établir une filière durable et responsable.

Oui, pour pénibles qu'elles furent, le chapelet des décisions rigoureuses et sans appel dictées par la Commission européenne ont été respectées par les marins et les armements et constatées par les vérifications ou contrôles constants qui accompagnaient ces dispositions.

Oui, les avis des scientifiques et le suivi des mesures préconisées par les marins ont établi de manière certaine qu'une gestion équilibrée de la ressource halieutique dont les modalités avaient pris forme et consistance permettaient d'affirmer que le milieu marin détenait en son sein le potentiel de ressources capables d'élaborer et de structurer une pêche durable et responsable.

Les femmes et les hommes du littoral ont droit à un avenir. La mer a toujours eu pour cette population éloignée des grands centres et des grands axes d'activité des vertus nourricières diversifiées en raison de l'offre des multiples activités dont elle a le secret. La pêche a toujours été une composante du littoral, un point de rencontre entre l'homme et la mer.

Nos scientifiques ont montré leurs compétences pour assurer la reconstruction des stocks, ils seront rejoints par les marins pour garantir « efficacité et ajustement ».

Toute économie, toute entreprise qui ne participe pas à son plan d'avenir, qui ne fait que subir des contrôles, des réductions de moyens, des destructions de l'outil de travail et qui, productrice sur le marché du territoire était jadis en situation de monopole, ne peut sans dommage grave être distancée sur ce même marché dont elle avait le monopole par des produits d'importation ou provenant de modes de production concurrents (aquaculture). Toutes les raisons sont réunies pour voir des hommes perdre espoir.

Nous sommes bien décidés à échapper désormais à ce qui pourrait apparaître comme un scénario catastrophe et nous avons les moyens d'y croire.

Les scientifiques, nous le rappelions, ont pris la mesure des difficultés et dans la tâche difficile qui leur était imposée, nous ont montré qu'ils savaient maîtriser la reproduction durable de la ressource. La reconstitution des stocks de langoustines, de coquilles Saint-Jacques, de merlu, de l'anchois après un douloureux moratoire, en sont la confirmation.

La LMAP apportera plus d'efficacité, de transparence et d'adhésion à ce dispositif. La bénéfique union des scientifiques et des marins apportera à l'irremplaçable travail de méthodes et de données assemblées par les premiers, l'enrichissement irremplaçable que constitue l'expérimentation empirique des seconds au sein d'une structure commune où seront rassemblées désormais toutes les données qui composent l'esprit scientifique.

La France doit établir elle-même et faire respecter sa politique de la pêche devenue euro-compatible.

Dans le cadre de ses engagements européens, la France sera capable de construire sa propre politique responsable de la pêche.

Nous ne pouvons plus rester dans une totale dépendance, suspendue aux décisions d'une commission, dès lors qu'en amont avec nos connaissances, avec nos moyens et notre appartenance à l'Union européenne, nous saurons de manière responsable définir notre propre politique qui maîtrisant la ressource aura aussi pour corollaire l'obligation de protéger nos moyens.

Nous devons défendre notre politique désormais euro-compatible et volontairement définie par nos soins. La France doit cesser de culpabiliser devant des contraintes dont nous ne partageons ni l'initiative, ni la décision. En un mot, c'est à la France de définir sa propre politique des pêches et de la faire respecter dans une euro-compatibilité partagée.

La confiance des marins s'épanouira avec la connaissance d'une politique d'avenir de la pêche.

L'établissement d'une vraie politique de la pêche, avec une vision d'avenir sera une bénéfique fracture, un divorce salutaire, avec les pratiques actuelles qui reposent essentiellement sur la confortable application des réglementations communautaires lesquelles par essence sont essentiellement réductrices.

Une politique d'avenir, voilà ce qu'attendent nos jeunes pour s'engager, croire et enfin mettre en valeur ce magnifique métier de marin.

Les revenus des marins ne sont pas pour l'essentiel remis en cause. Certes, une convention collective en conformité avec le code des transports prendra en compte les aménagements que demandent les questions d'actualité telle que la protection des équipages face aux aléas pétroliers.

Mais l'attente du marin c'est la fin des incertitudes sur son avenir et la confiance que lui redonnera à portée de vue, une politique à long terme.

L'avenir de nos armements repose sur la possibilité d'un renouvellement des navires, maîtrisant le coût de l'énergie, équilibré par des droits de pêche reconnus.

L'outil de travail, la modernisation des entreprises d'armements, conditionnent les qualités de vie et les conditions de travail du marin, les impératifs prioritaires de la sécurité. La solution passe par la mise au point des navires « du futur » qui participeront à cette politique d'avenir et par la maîtrise de l'énergie qui assurerait la rentabilité des armements, dès lors que la flotte sera en adéquation avec ces droits légitimes de pêche équitablement établis.

La pêche française, quantitativement minoritaire mais qualitativement très appréciée doit sortir du marché par le haut.

Le marché reste évidemment l'enjeu économique de la pêche française. Seule responsable de notre approvisionnement il y a quelques décennies, elle représente à ce jour 20% du marché, distancée par l'importation et l'aquaculture.

Cette situation désormais irréversible, est liée à l'augmentation de la consommation du poisson par nos compatriotes et par la diminution de nos droits et de notre effort de pêche.

Cette évolution et cette concurrence sont susceptibles de faire évoluer sur des voies parallèles d'approvisionnement, le marché du poisson. L'aquaculture qui malheureusement échappe de plus en plus à notre production nationale est une nouvelle source de protéine parfois à bon marché (panga, perche du Nil...) demandée par les consommateurs.

Le saumon, au dire de tous les professionnels est désormais reconnu. C'est un produit de grande consommation. Ce poisson d'élevage, n'apparaît pas aux yeux des professionnels en concurrence directe avec la pêche française.

L'importation du poisson sauvage ou d'élevage permet d'assurer les quantités nécessaires pour équilibrer durablement le marché. La grande qualité du poisson sauvage français doit lui assurer dans le marché, une place de choix et une spécificité que certains apparentent à une niche qualitative. Bien que d'un tonnage moins important, au lieu d'être écrasée par le marché, son indéniable qualité doit au contraire en faire un moteur d'une grande valeur marchande.

La pêche française détient un éventail d'atouts qui sont aujourd'hui peu valorisés : la diversité de la gamme, la fraîcheur des produits, les démarches de qualité, et le fait que les consommateurs attachent une importance à l'origine française des produits frais qu'ils consomment. Une meilleure identification de l'origine française des poissons sur les étals est indispensable.

L'avenir de la pêche doit reposer sur la volonté des hommes à réformer les structures.

La politique à terme de la pêche, attendue par les marins pour leur avenir, par les entreprises d'armement pour leur modernisation de la flotte mais aussi pour leur rentabilité, repose sur une organisation du marché liée aux nouvelles sources d'approvisionnement, de transformation, de consommation. La régularité des apports doit assurer le suivi de la clientèle. Elle repose sur les hommes en charge des différents secteurs de toute la filière. Ils seront aidés par les dispositifs que leur offre la LMAP

pour répondre à la diminution des moyens dont disposent nos ports et à une nécessaire mutualisation de leur possibilité. Jadis indépendants, contraints par la crise de la pêche, et à leur corps défendant d'être parfois en situation de concurrence, cette mutualisation doit faire naître un espoir. Elle doit être intelligente, complémentaire et solidaire. Le regroupement envisagé derrière le comité national, des comités régionaux, départementaux des pêches maritimes, le recentrage des organisations de producteurs sur le marché, la coresponsabilité entre scientifiques et marins pour définir l'effort de pêche, doivent dans cette niche de qualité exceptionnelle, réguler un marché, cibler une clientèle, adapter les apports et assurer la production attendue.

L'avenir de la pêche repose sur la volonté des hommes au sein des structures pour établir et définir la politique que tout le monde maritime attend.

La mise en place d'une interprofession fera de la pêche française le leader promotionnel de la filière.

Le niveau des diverses sources de production de poisson, des zones d'apport majoritairement dues à l'importation sont irréversibles. La consommation est en croissance régulière et notre pêche n'assure que 20 % de la demande. Le marché lui-même est en pleine évolution, les GMS assurent à ce jour 70 % de la distribution, c'était 50 % il y a 10 ans. La restauration a su imposer son existence et la vente en criée a élargi ses offres à d'autres secteurs que le mareyage.

Le bon sens, l'intelligence et la prospérité de ce secteur économique ne résisteraient pas à une lutte sans merci et sans lendemain que l'un ou plusieurs des partenaires seraient tentés d'entreprendre.

Une solution sûrement propice est de favoriser la naissance d'une interprofession fondée sur le volontariat dans toutes les composantes de la filière. Cette idée est partagée très majoritairement par les acteurs de la pêche française. Loin de craindre l'étouffement par les tonnages de poissons d'autre provenance, la pêche française par son savoir-faire, la fraîcheur et la fréquence de ses débarquements, sa compétence dans

la transformation ou dans la présentation des poissons nobles entiers, sait qu'elle sera la locomotive de la qualité. Elle appelle de ses vœux l'attribution de labels qu'elle mettra un point d'honneur à mériter.

Elle deviendra, dans le marché du poisson une niche de référence, que tous les points de vente se devront d'offrir dans leur gamme pour assurer leur crédibilité.

Oui, nous devons croire en l'avenir de la pêche française indispensable à l'équilibre économique de notre littoral. Elle repose sur la politique d'envergure à terme qu'elle attend. Le bien-fondé de cette dernière légitimera la confiance des jeunes à entrer dans ce secteur d'emploi attendu, permettra le renouvellement de la flotte et affirmera dans le cadre d'une interprofession, le rôle leader, dans une niche de qualité que sera pour le marché, la pêche française.

Annexe 1 – Lettre de Mission du Premier Ministre

Le Premier Ministre

Paris, le 12 NOV. 2010

1440 / 10 / SG

Monsieur le Député, *Cher ami,*

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 (LMAP), vous avez appelé l'attention du Gouvernement sur le niveau des prix payés aux entreprises de pêche maritime, sur la nécessaire régulation du marché des produits de la mer ainsi que sur la faible part des produits aquatiques issue des entreprises françaises dans le marché national.

Vous avez notamment souligné qu'il n'était pas acceptable que les entreprises de pêche française ne puissent tirer un revenu suffisant de leur activité alors que la demande de produits de la mer est en constante augmentation.

Cette situation est de nature à porter atteinte à la compétitivité des entreprises françaises, à l'attractivité du métier de marin-pêcheur et, en conséquence, à l'avenir à long terme de cette activité stratégique pour notre économie, composante essentielle de l'identité de nos régions littorales.

Le Gouvernement partageant vos préoccupations, il m'est apparu nécessaire de mener une réflexion approfondie sur ces questions. J'ai donc décidé de vous confier une mission dont l'objet sera de parvenir à des recommandations concrètes de nature à assurer une rémunération plus juste du travail des marins-pêcheurs.

Dans ce but, vous analyserez tout d'abord l'évolution du niveau des prix de première vente depuis 20 ans, en mettant en évidence les singularités de certaines espèces et les spécificités du marché européen des produits de la mer dont la couverture est aujourd'hui très largement assurée par des importations.

Vous identifierez ensuite les causes de ces évolutions et formulerez les propositions de réforme ou d'action publique.

Monsieur Louis GUÉDON
Député de la Vendée
Assemblée nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

Dans la mesure où ces questions s'inscrivent 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'alimentation, de l'agriculture et de la pêche pour une durée de six mois.

Les services du ministère de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche et au 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.

Dei t'y

Fillon FL

François FILLON

Annexe 2 : Liste des préconisations

I- La piste préconisée pour protéger la ressource

1. Affirmer une volonté de maintien, voire de développement de l'activité de la pêche en France
2. Définir les conditions de renouvellement de la ressource halieutique
3. Prévoir les possibilités et autorisations de capture sur le long terme
4. Cadrer les conditions d'une reproduction durable par espèces
5. Proposer à la Commission Européenne un rôle de partenariat responsable des pouvoirs publics, des professionnels et des scientifiques autour de la PCP
6. Interdire la pêche maritime professionnelle et de loisir pendant la période de fraie de toutes les espèces
7. Fixer des limitations de capture pour les espèces non soumises à quotas communautaires
8. Renforcer la répression contre la pêche professionnelle et de loisir de poissons ou autres organismes marins ne faisant pas la taille minimale ou le poids minimal de capture

II- La piste de soutien au métier de marin pêcheur

9. Assurer au marin une qualité de formation spécifique en lien avec les conditions de travail en mer
10. Ouvrir la profession et ses débouchés aux orientations professionnelles proposées aux jeunes
11. Privilégier la deuxième chance par la formation continue
12. Protéger le statut du marin par une convention collective
13. Conforter la participation aux résultats de l'entreprise par la protection, la modernisation, la normalisation du système « à la part »
14. Assurer un salaire minimum au marin en cas d'aléas divers (aléas pétroliers,...)
15. Améliorer le revenu du marin par une augmentation des cours, une tenue du marché rendu possible par le dynamisme et la valorisation du produit et les maîtrises des dépenses de la filière
16. Sanctuariser le statut de marin pêcheur et maintenir le rattachement au régime spécial de sécurité sociale commun à tous les marins (Etablissement National des Invalides de la Marine, ENIM)
17. Donner un cadre plus stable au métier de marin pêcheur : généraliser l'assurance chômage, établir un accord de prévoyance (complémentaire), mettre en place un dispositif, au-delà du strict chômage partiel, qui réponde 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, revisiter le dispositif intempéries
18. Ratifier la convention internationale de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW-F), comme cela a été fait pour le secteur du transport maritime (convention internationale STCW 78 de l'OMI de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille). Cette

ratification a été préconisée dans un avis commun formulé à l'occasion du Grenelle de la mer, par la Conseil supérieur de la marine marchande, le Conseil national des transports et le Conseil supérieur de l'ENIM

19. Ratifier la convention internationale de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) n° 188 de 2007 sur le travail dans la pêche, visant à améliorer les conditions de travail des pêcheurs. Cette ratification a été préconisée dans un avis commun formulé à l'occasion du Grenelle de la mer, par le Conseil supérieur de la marine marchande, le Conseil national des transports et le Conseil supérieur de l'ENIM
20. Créer un observatoire national des salaires à la pêche maritime
21. Intensifier la police du rôle d'équipage et sanctionner les « dérôlements abusifs »
22. Sanctionner les défauts de contrat de travail et de bulletin de paie
23. Renforcer la répression contre la vente illicite de poissons ou autres organismes marins issus de la pêche maritime de loisir
24. Encourager la diversification des activités des marins pêcheurs : le « pescatourisme », la récupération en mer des macros déchets, et l'exercice de la pêche à pied professionnelle sous statut ENIM (notamment des coquillages)
25. Conforter la carrière du marin par sa classification professionnelle
26. Obtenir de l'Union européenne que l'emploi de marins pêcheurs de pays tiers à bord de navires des Etats membres se fassent dans des conditions sociales à celles de l'Etat du pavillon.

III- la piste du renouvellement de l'outil de travail

27. Assurer aux entreprises d'armement la même lisibilité sur leurs investissements que leurs homologues à terre : rendre notamment lisible dans la durée le contexte imposé par la réglementation, notamment en matière de gestion de la ressource
28. Sur les « navires du futur », dissocier la puissance et la jauge
29. Offrir aux équipages des conditions de travail adaptées et performantes grâce à la libération de la jauge
30. Adapter des méthodes de travail en mer pour une plus grande valorisation de la pêche française face à l'importation
31. Assurer à bord le maintien de la qualité inégalable d'un produit frais
32. Assurer le renouvellement de l'outil de travail vieillissant : le navire (25 ans)
33. Assurer la transformation des carènes pour optimiser la performance et le rendement des navires
34. Proposer un plan d'investissement du navire sur une durée compatible avec la rentabilité de la filière
35. Ouvrir le capital de l'armement à des financements privés étrangers à la pêche mais euro-compatibles
36. Développer des techniques de pêche différentes du chalut, plus économes en consommation de gasoil
37. Substituer autant que possible toute forme d'énergie autre que le pétrole pour les tâches annexes du navire
38. Défendre le principe du caractère polyvalent de la flotte de pêche française et de la diversification de ses apports

IV- la piste sur la pérennité de la ressource

39. Exiger la transparence des observations des scientifiques et des marins dans l'évaluation de la ressource
40. Veiller à la durabilité de la ressource et à la prévention des crises
41. Imposer la rédaction d'un rapport commun, scientifiques-marins, sur l'évaluation de la ressource
42. Assurer par la lecture des log-books, une lisibilité véritable et extemporanée de la production

V- la piste de l'organisation du marché

43. Définir précisément l'avenir d'une stratégie de la pêche fondée sur une meilleure anticipation de l'offre, une réduction des coûts à bord, une organisation moderne de la première vente et une meilleure valorisation de l'offre française
44. Défendre la régularité des marchés par la connaissance anticipée des apports en criées
45. Organiser le marché en régulant l'offre par espèce
46. Encourager la connexion des criées pour soutenir le niveau des apports et le volume des transactions : une offre nationale pour une demande nationale
47. Utiliser le prix de retrait aux espèces non commercialisables sur des quantités minimales
48. Anticiper les ventes par une évaluation réaliste des apports
49. Se rappeler qu'un bon poisson est un poisson bien vendu non un poisson pêché à l'avenir incertain
50. Imposer l'enregistrement en halles à marée de toutes les captures débarquées
51. Privilégier l'organisation du marché, son dynamisme pour protéger la valorisation de la ressource
52. Responsabiliser les organisations de producteurs sur la vision, la lisibilité, la prospective et la dynamique du marché
53. Maîtriser les coûts d'intervention sur le poisson débarqué (transport) vers les lieux de vente ou de transformation
54. Encourager l'association des organisations de producteurs et du mareyage aussi indispensables au marché que l'association scientifiques-marins pour la ressource
55. Encourager la transformation valorisante du poisson (filetage, barquette,...)
56. Adapter le produit aux nouvelles habitudes de consommation, aux attentes du consommateur
57. Organiser la traçabilité du produit
58. Proposer les garanties d'un label ou d'un signe d'origine aux poissons de la pêche française, permettant notamment une parfaite identification des produits sur les étals
59. Afficher la zone de provenance, le mode de pêche du produit
60. Professionnaliser les acheteurs, notamment de la grande distribution (GMS) à la connaissance spécifique du produit
61. Négocier avec l'Union européenne, des quotas de pêche pluriannuels sur 3 ans au lieu d'une année actuellement, pour assurer aux entreprises de pêche de la lisibilité et une plus grande flexibilité

VI- la piste de l'intégration

62. Soutenir sur le littoral l'activité pêche dans le cadre de l'aménagement du territoire : affirmer que sur le littoral la pêche est à l'économie ce que l'agriculture est à l'intérieur du territoire
63. Ambitionner pour la France un pouvoir de propositions précises de la Politique Commune des Pêches
64. Développer les structures de l'interprofession au service de la pêche française
65. Créer une véritable marque de distribution des produits de la pêche française, dont la provenance et la qualité sont certifiées
66. Organiser une offre spécifique du poisson français pour répondre aux attentes du consommateur
67. L'interprofession devra fédérer : marins, armements, mareyage, transformation, distribution
68. Favoriser l'innovation technique, maîtriser la politique de qualité, de choix, de pluralité de l'offre face à la mondialisation
69. Organiser la gouvernance économique de la filière dans un cadre volontaire par voie d'accords interprofessionnels
70. Assurer la promotion générique des produits de la pêche française

Annexe 3 – Liste des sigles utilisés

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AGLIA	Association du Grand Littoral Atlantique
ASP	Agence de Services et de Paiements
CGAAER	Conseil Général de l'Alimentation, de l'Agriculture et des Espaces Ruraux
CGGREF	Conseil Général du génie Rural, des Eaux et des Forêts
CLPMEM	Comité Local des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CNAMTS	Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs salariés
CNPMEM	Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CPER	Contrat de Projet Etat Région
CPO	Cotisation Professionnelle Obligatoire
CRPMEM	Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CVO	Cotisation Volontaire Obligatoire
DAM	Direction des Affaires Maritimes
DCSMM	Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin
DDTM/DML	Direction Départementale des Territoires et de la Mer / Délégation à la Mer et au Littoral
Dg Mare	Direction générale Affaires Maritimes et Pêche (UE)
DIRM	Direction Interrégionale de la Mer
DOM-COM	Département d'Outre Mer – Collectivité d'Outre Mer
DPMA	Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
EM	Etat Membre (de l'Union Européenne)
ENIM	Etablissement National des Invalides de la Marine
FAO	Food and Agriculture Organisation
FCD	Fédération du Commerce et de la Distribution
FEP	Fonds Européen pour la Pêche
FIOM	Fonds d'intervention et d'organisation des marchés des produits de la pêche maritime et des cultures marines
FPAP	Fonds de Prévention des Aléas de la Pêche
GMS	Grandes et Moyennes Surfaces
GNL	Gaz Naturel Liquéfié

IFREMER	Institut Français de recherche pour l'Exploitation de la Mer
IGA	Inspection Général de l'Agriculture
IGAM	Inspection Générale des Affaires Maritimes
IGF	Inspection Générale des Finances
IMO	International Maritime Organisation
IMP	Institut Maritime de Prévention
INSA	Institut National des Sciences Appliquées
LMAP	Loi de Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche
MEDTL	Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
ONISEP	Office National d'Information Sur les Enseignements et les Professions
PACA	Provence – Alpes – Côtes d'Azur
PCP	Politique Commune des Pêches
POP	Plan d'Orientation Pluriannuel pour la Pêche
PPDR	Plan pour une Pêche Durable et Responsable
PRESPO	Projet de développement durable des pêcheries artisanales de l'Arc Atlantique
PSR	Plan de Sauvetage et de Restructuration
R/D	Recherche – Développement
RGPP	Révision Générale des Politiques Publiques
RICEP	Réseau d'Information et de Conseil en Economie des Pêches
RNCP	Répertoire National des Certifications Professionnelles
TAC	Total Admissible de Captures
TFA	Taxe Fiscale affectée
UE	Union Européenne
ZEE	Zone Economique Exclusive

Annexe 4– Liste des personnes rencontrées

ADAM Dominique	Coopérative maritime de La Turballe
ALLAUME Patrick	Directeur de l’Institut technique de développement des produits de la Mer (IDMER)
ALLARD Christian	Directeur Exploitation Portuaire CCI Boulogne/Mer
ANDRIEU Pierre-Yves	Directeur Interrégional de la Mer Méditerranée
BAVOUZET Gérard	Chef de station IFREMER Lorient
BECOUARN Yann	Sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime à la Direction des Affaires Maritimes.
BENOISH Maurice	Président Directeur Général de la SEM de Lorient
BERROU Christian	Responsable de la halle à marée du Guilvinec
BESNARD Jean	Gérant de la SA Moulin-Marée à Lorient
BIGOT Marc	Secrétaire général CLPMEM de Concarneau
BILBAO Pelo	Directeur de la criée de Saint-Jean-de-Luz/Ciboure
BLIN Luc	Président du Crédit Maritime et Président de l’OP COBRENORD
BODIN Vincent	Président de l’OP ARCACOOOP
BON-GLORO Pierre-Michel	Délégation à la mer et au littoral du Calvados
BOUGUEON Robert	Président du CLPMEM du Guilvinec
BROT Jean-Jacques	Préfet de la Vendée
BROUZES Richard	Directeur de l’OPBN
CADEC Alain	Député Européen
CAILLET Denis	Directeur administratif et financier SCAPECHE
CARDONE Stéphane	Armateur à Sète
CARRIOU Patrick	Président du Groupement des pêcheurs artisans de Lorient (GPAL)
CARRE Hubert	Directeur Général du Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CAVE Magali	CRPMEM d’Aquitaine
CHARRETON Philippe	Directeur départemental des territoires et de la mer du Morbihan
CHAUVET Sébastien	CLPMEM Ile d’Yeu
CHARRIER Frédéric	CLPMEM Saint-Gilles-Croix-de-Vie

CHRZAN Aymeric	Président du Syndicat des Mareyeurs Boulogne/Mer
CLEMENT François	Directeur général de la CCI Quimper Cornouaille
COURCOL Laurent	Directeur Interrégional de la Mer Manche Est- Mer du Nord
DACHICOURT Pierre-Georges	Président du Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
DAMOUR Jean-Philippe	CCI de la Vendée
DARNIS Jacky	Président CLPMEM de Bordeaux
DATTIN Edouard	CLPMEM Noirmoutier et OPPAN
DAVIAU Michel	Représentant des groupements de gestion – ACAV
DEGRE Alain	Directeur du groupement des pêcheurs artisans de Lorient (GPAL)
DELPierre Jean-Baptiste	Président du FROM Nord et Pôle Compétitivité AQUIMER
DESFORGES Jean-Luc	Délégation à la mer et au littoral de l'Hérault
DESPLAT Bertrand	Directeur Général de CELTARMOR – Saint-Quay-Portrieux et Président du Syndicat des Mareyeurs des Côtes d'Armor
DEVIS Jean-Pascal	Délégation à la mer et au littoral de l'Hérault
DE L'ESPINAY Henri	Directeur général de la CCI de la Vendée
DE RANTEAU Thierry	Union Nationale de la Poissonnerie Française/Fédération
DIAZ Thomas	Président de la coopérative CHINGUDY
DOLEDEC Christophe	Armateur Côtes d'Armor
DONNART Patrice	Président - Organisation des Pêcheries de l'Ouest Bretagne (OPOB)
DOUARD Tristan	Directeur général de l'armement SCAPECHE
DUBOIS Gildas	Adjoint CCI Boulogne/Mer
DUSART Thierry	Directeur adjoint DDTM – Délégué à la mer et au littoral du Calvados
EOUZAN Emile	Armateur Côtes d'Armor
EVIN Gérald	Secrétaire général de la Coopération Maritime
FAIST Benoît	Directeur-Adjoint DDTM- Délégué à la Mer et au littoral d'Ille-et-Vilaine
FAUGERON Gérard	Conseiller Général de la Vendée
FAVROUL Francis	Président CRPMEM d'Aquitaine
FOEZON Yves	Directeur adjoint des Pêcheurs de Manche et Atlantique (PMA)

FORTINEAU Bertrand	Coopérative maritime de Vendée
FRANCOIS Patrick	CLPMEM Boulogne/Mer
FRANCOISE Paul	Président du CLPMEM de Port-en-Bessin
GALLAS Philippe	CLPMEM Loire-Atlantique Sud
GALLEN François	Mareyeur à Concarneau
GARREC François	Président de la CCI Quimper Cornouaille
GAUDU Marcel	Vice-président du CLPMEM de Saint-Brieuc - 22
GOSSELIN Eric	Directeur général de la Coopérative Maritime Etaploise
GOUYEC Didier	Président CLPMEM de Concarneau
GRONZIO Henri	Président du CRPMEM Languedoc-Roussillon
GROUD Yvon	Criée de Port en Bessin
GUIGUE Thierry	Directeur adjoint de l'OPOB
GUIRRIEC Yves	Directeur du port de pêche de Lorient
GUYGNIEC Yves	Président de la Coopérative d'avitaillement de Lorient
GUYOT Serge	Viviers de Loctudy
HEMEURY Yannick	Président du CLPMEM de Paimpol
ILLIONNET Philippe	Directeur de l'ENIM
ITTURIOZ Ramuntxo	Président de l'OP CAPSUD
JAFFRE Benoît	Directeur de la SEM de Lorient
JEANTET Hervé	Directeur de l'Armement Dhellemmes
JOUNEAU José	Président du CLPMEM des Sables d'Olonne – Président du CRPMEM des Pays de la Loire
KERVEILLANT Jean-Francis	Dirigeant Océalliance – Furic Marée
LABROUSSE Jean-Michel	Président CLPMEM d'Arcachon
LAGARDE Béatrice	Sous-préfet des Sables d'Olonne
LARZABAL Serge	Président CLPMEM de Bayonne
LEBREVELEC Jacques	Directeur adjoint DDTM- Délégué à la mer et au littoral de la Vendée
LEBRUN Alexis	CLPMEM La Turballe
LECAPLAIN Jean-louis	Président du CLPMEM de Grandcamp
LECHAT Dominique	Société de mareyage Lorient
LECHIEN Henri	Criée de Grandcamp

LECLER Pascal	Président du CLPMEM de Saint-Malo
LEDUC Bruno	Directeur Général de l'armement de pêche industrielle EURONOR
LEFEVRE Daniel	Président du CRPMEM Basse-Normandie
LEGER Daniel	Coopérative maritime de Vendée
LEJUEZ Daniel	Président du CLPMEM de Cherbourg
LEROUX Alain	CCI des Côtes d'Armor
LE BERRE André	Président du CRPMEM de Bretagne
LE DOZE Hervé	Direction Interrégionale de la Mer Nord Atlantique - Manche Ouest
LE GALL Daniel	Président du CLPMEM Loire-Atlantique Sud
LE GUENNEC Solenn	Chargée de mission Fédération des comités des pêches du Finistère
LE MOUELLIC Christophe	Officier au thon tropical (CFDT) Concarneau
LE NEZET Olivier	Président du CLPMEM de Lorient-Etel
LE PAPE Bertrand	Vice-président du CLPMEM de Concarneau
LE TELLIER Isabelle	Directrice NORMA Pêche
LE VENEC Alain	Président de l'Association Bretonne des Acheteurs des Produits de la Pêche (ABAPP) – Mareyeur à Concarneau
LOUSSOUARN Jo	Président du FROM Bretagne et Vice-Président de PMA (Pêcheurs de Manche et Atlantique)
LOURME Christophe	Conseil Général de la Vendée
LUBRANO André	Président de CEPRALMAR – Languedoc-Roussillon
MAILHOS Pascal	Préfet du Finistère
MAILLET Jérôme	Organisation de producteurs Vendée
MANDOUZE Dominique	Directeur départemental des territoires et de la mer du Finistère
MASSA Charles	Délégation à la mer et au littoral du Pas-de-Calais
MASTRANGELO Dominique	Prud'homme Grau du Roi
MEHNERT Denis	Délégué à la mer et au littoral des Côtes d'Armor
MERABET Philippe	Président national de la Coopération Maritime
METAIRIE Norbert	Maire de Lorient
MICHAUD Yannick	Coopérative maritime de Noirmoutier
MILLY David	Directeur OP CAPSUD
MISSONNIER Thierry	Directeur du FROM Nord et Pôle Compétitivité AQUIMER
MOLENAT Cécile	Direction interrégionale de la mer Méditerranée

MOUSSARON Hervé	Délégation à la mer et au littoral du Morbihan
NOUIS Jérôme	Secrétaire général de COMAPECHE
PALMER-LE GALL Soizic	Présidente du directoire de l'armement Bigouden au Guilvinec
PAOLANTONI Philippe	Directeur des Affaires Maritimes
PIRAUD André	Président du CLPMEM de Granville
PITRA Christian	ACAV Vendée
PLAGNOT Carine	CCI de Bayonne-Pays-Basque
PLANAS Marc	Prud'homme Le Barcares
PONTOIZEAU Christophe	ACAVIE
PRAT Mélanie	Syndicat des chefs d'entreprise à la pêche (SCEP)
REGUER André	Président du CLPMEM de Honfleur à Courseules
RENAUD Yvan	ACOPAN
RESTE Frédéric	Prud'homme Port la Nouvelle
RIGAULT Alain	Président du CLPM de Saint Vaast
RODRIGUEZ Jimmy	Prud'homme Valras
ROUANNES Michel	Président du SCEP – Armateur au chalut
ROUX Sylvie	Vice-présidente du CRPMEM de Bretagne
SARAZIN Pierre	CCI de la Vendée
SEBIRE Marie	Secrétaire Gal du Conseil Consultatif régional des eaux occidentales
SOISSONS Patrick	Président de COMAPECHE
SOUPLET David	Vice-président du CLPMEM de Saint Briec
SUET Laurent	ACARMOR
TANGUY Hélène	Maire du Guilvinec
THIEUW Philippe	Directeur des équipements portuaires – CCI de Caen
THOBIE Jean-François	Groupeement des pêcheurs artisans Turballais
THOMAS Hervé	Délégué à la mer et au littoral du Finistère
THUAU Rémi	Préfet des Côtes d'Armor
VALLEE Raynald	Directeur adjoint DDTM -Délégué à la mer et au littoral de l'Hérault
VAN ROYE Christophe	Directeur de COPEPORT
VASLIN Jean-Luc	Directeur adjoint DDTM – délégué à la mer et au littoral des Pyrénées Atlantiques

VENZAT Damien	Secrétaire Général de COBRENORD
VERMEULEN Patrice	Directeur Interrégional de la mer Nord Atlantique- Manche Ouest
VIOLLEAU Philippe	Président de l'Union du Mareyage Français
VIZANT Michel	CEPRALMAR – Valorisation produits pêche et aquaculture
WACOGNE Jean-Marie	CLPMEM Boulogne/Mer
WENDLING Bertrand	SATHOAN
ZARZA Jean-Marie	Armement SARL PRONAVAL

TABLE DES MATIERES

Avertissement

PREMIER PARTIE : LA PLACE DE LA PÊCHE FRANCAISE SUR LE MARCHE : LE DIAGNOSTIC (page 4)

- 1°) Les termes de la rémunération du marin
- 2°) Evolution des prix et des volumes en amont
 - 2.1 Evolution du prix moyen (€/kg) du poisson en halle à marée
 - 2.2 Evolution des quantités vendues sous halles à marée
- 3°) Evolution de la consommation de poisson en France
- 4°) Evolution des marges et prélèvements au sein de la filière
- 5°) Evolution des charges
 - 5.1 Situation de la flotte
 - 5.2 Evolution des charges
 - 5.3 Résultats économiques
- 6°) Positionnement de l'offre française dans l'univers de concurrence:
- 7°) Conclusion : quel diagnostic porter sur la situation de la pêche française?

DEUXIEME PARTIE : LES PISTES D'AVENIR (page 36)

Préambule

Chapitre 1 : une politique du littoral doit assurer un avenir aux marins (page 39)

- 1°) La pêche : un pilier de l'économie du littoral
- 2°) La conchyliculture participe grandement au développement du littoral
- 3°) Le secteur de la pêche doit rester un vivier de promotion sociale
- 4°) La formation des marins constitue un enjeu fort en terme de sécurité et d'emploi dans un secteur fragilisé

- 5°) Un avenir pour nos marins qui leur inspire confiance
- 6°) Le « Bac Pro » est une chance qu'il faut réussir
- 7°) Nos écoles des pêches ou lycées ne doivent pas connaître la précarité
- 8°) La rémunération du marin soumise au code des transports n'est pas uniforme
- 9°) La diversification ouvre des horizons aux marins

Chapitre 2 : on ne peut refuser aux marins à travers le navire l'évolution d'un outil de travail performant (page 58)

- 1°) L'avenir d'un jeune repose sur la qualité et la performance de l'outil de travail : le navire
- 2°) Les conditions de financement des navires doivent être réunies
- 3°) La France doit prendre en main son destin
- 4°) Les navires du futur doivent par une amélioration des conditions de vie, d'activité et d'adaptation aux nouvelles technologies, mais aussi par leurs sensibles économies d'énergie, donner au marin la fierté de son avenir et l'assurance de ses revenus.
 - a- les navires doivent s'adapter aux contraintes nouvelles de la pêche
 - b- les économies de gasoil sont devenues une priorité
 - c- les recherches de nouvelles sources d'énergie sont porteuses d'espoir
 - d- les projets de propulsions hybrides offrent des solutions réalistes
 - e- la réglementation européenne doit accompagner les espérances et faire apparaître des navires adaptés

Chapitre 3 : la LMAP, véritable réforme des structures de la pêche, doit être le signal d'un nouveau départ (page 73)

- 1°) Adapter nos structures à la situation : mutualiser nos moyens
- 2°) La LMAP offre une restructuration adaptée à la situation
- 3°) L'organisation du marché est devenue indispensable
- 4°) Les organisations de producteurs doivent se recentrer sur leur mission
- 5°) Les structures se regroupent autour du Comité National, des Comités Régionaux et Départementaux des pêches maritimes
- 6°) Les organisations de producteurs (OP) portent les espérances de la structuration du « marché »

Chapitre 4 : le marché de la pêche française doit s'affirmer face à l'importation et à l'aquaculture (page 90)

- 1) La France doit proposer et affirmer sa propre politique d'effort de pêche
- 2) La part grandissante de l'aquaculture modifie les habitudes des consommateurs

Chapitre 5 : La pêche française doit être le fer de lance de l'interprofession de la filière 'poisson' (page 96)

- 1) La situation actuelle appelle une remise en cause constructive
- 2) Les chaînons de la filière peuvent se fondre dans une « interprofession »
- 3) Une réflexion d'organisation de « l'interprofession » peut être proposée

Chapitre 6 : quels paramètres pourraient améliorer la rémunération du marin ? (page 111)

- 1) Les différents piliers de la filière doivent soutenir le revenu du marin et l'équilibre des armements
- 2) Comment assurer le revenu du marin et la rentabilité de l'armement face à la flambée du gasoil toujours redoutée et toujours possible ?
 - a- Les cours de pétrole, surtout pour les chalutiers, restent un sujet permanent d'inquiétude
 - b-Quelle pratique pourrait protéger la pêche des aléas pétroliers ?
 - c-Une entente, une coopération entre producteurs et distributeurs, structurée dans une « interprofession » serait une solution
- 3) La question de la rémunération fait l'objet d'une réflexion permanente
- 4) Le statut du marin pêcheur doit être un encouragement pour sa carrière

Conclusion (page 126)

Annexes