

## 12. MISSION RELATIVE AUX CHALUTIERS DE LA MEDITERRANÉE

APAM Fabien LE GALLOUDEC



Les mesures décidées par le plan West Med, en vertu de l'approche de précaution, se fondent sur des arguments scientifiques fragiles tenant, pour le golfe du Lion, au rétablissement du seul stock de merlu, qui ne représente qu'une part réduite de la pêche des chalutiers français qu'elles visent en particulier. Les conséquences socio-économiques du plan West Med sont disproportionnées au regard de l'importance de ce stock dans les compositions de captures de cette flottille.

Seuls huit stocks halieutiques sur 274 espèces débarquées en Méditerranée font l'objet d'évaluations scientifiques. Le merlu, dont les chalutiers français du golfe du Lion réalisent 80% des captures, avec une proportion importante de prises sous taille, constitue la seule espèce démersale évaluée au niveau européen. En 2016, l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) relevait que son niveau d'exploitation était près de 12 fois supérieur au niveau estimé comme durable. Le constat d'effondrement de ce stock, couplé à l'échec du plan de gestion national de 2013 à ramener sa mortalité par pêche dans les limites du rendement maximal durable (RMD), ont justifié les mesures décidées par le plan West Med pour la flottille chalutière du golfe du Lion, correspondant à la mise en place d'interdictions spatio-temporelles applicables au chalut démersal pour plus de six mois de l'année et la réduction de 40% de leur effort de pêche entre 2020 et 2024.

Leur pleine application, en 2025, conduira cette flottille en dessous du seuil de rentabilité moyen par chalutier à nombre constant de navires, mettant ainsi en péril son activité, et celle du tissu économique essentiellement occitan que structurent ses apports.

La mission a relevé, d'une part, que le constat déjà ancien d'effondrement du merlu se fonde sur des données fragmentaires qui ne permettent pas d'expliquer le relatif maintien des niveaux de prises annuelles sur ce stock, et donc sa résilience plus importante que prévue, et d'autre part, qu'il n'est pas établi que le merlu constitue un indicateur pertinent de l'état des autres espèces pêchées par les chalutiers du golfe du Lion, alors même qu'il ne représente que 10% de ses prises annuelles en volume et 13% en valeur.

Il faut donc considérer que les mesures du plan West Med, qui ne prévoient aucune cible quantitative ou trajectoire biologique indiquant les paliers permettant d'atteindre le RMD sur le merlu et sur les autres stocks démersaux de la Méditerranée, constituent une application trop stricte de l'« approche de précaution », approche par ailleurs décorrélée de la situation sociale et économique du segment considéré.

## RÉSUMÉ

Ni le plan West Med ni le droit de l'Union ne tiennent compte de la trajectoire socio-économique des flottilles concernées par ces mesures, ni ne prévoient de possibilités d'évolution ou de reconversion pour les flottilles concernées par ces mesures, ou de soutien conjoncturel pour l'aval qui dépend de leurs apports. West Med n'envisage l'accompagnement des navires qu'à l'aune de plans de sortie de flotte.

L'Union européenne n'autorise pas d'aides publiques aux segments de flotte en déséquilibre, à l'instar de ceux qui constituent la flottille chalutière française du golfe du Lion. De manière absurde, ces mesures restreignent fortement les projets de modernisation, de transition écologique ou de reconversion des chalutiers continentaux du golfe du Lion malgré des besoins réels au plan économique, pour une flottille dont la capacité d'investissement est limitée, comme en termes de sécurité et d'amélioration des conditions de travail des équipages à bord de navires vieillissants, surmotorisés et gourmands en énergie.

Le plan West Med se borne à permettre aux Etats membres de prévoir des aides à l'arrêt des activités de pêche dès lors que ces dispositifs soutiennent ses objectifs. Le plan de sortie de flotte décidé par l'arrêté du 28 avril 20225 constitue, dans ce cadre, l'option la plus pertinente pour permettre aux navires candidats de trouver un débouché financier au retrait de leur chalutier faute de repreneurs, ou compte tenu de leur inadéquation ou vétusté, certaines unités en bois étant menacées de non-renouvellement de leur certificat de franc-bord. Il offre d'autre part un répit aux navires restants qui pourront bénéficier, grâce aux sorties, d'un partage plus avantageux de l'enveloppe d'effort global de la flottille, amenée à diminuer de 40% entre 2019 et 2024, et dont ils dépendent spécifiquement au titre de leur activité peu diversifiée.

Avec 13 sorties de flotte attendues, plus une vente hors de l'Union, le plan de sortie de flotte adopté par la France conduira, à partir du premier trimestre 2023, à la disparition de 25% de la flottille chalutière du golfe du Lion dans une perspective qui fragilisera une soixantaine d'emplois directs de marins et pénalisera lourdement certaines places portuaires dont en particulier Sète qui, avec six chalutiers.

sortants, perdra 50% de ses apports et 34% de son chiffre d'affaires annuel.

S'il ramènera les navires au niveau du niveau moyen de rentabilité évalué, par une étude GEPAC-MED de 2017, à 177 jours de mer, le plan de sortie de flotte ne résoudra pas les difficultés économiques des navires restants, en dégageant les marges et les trésoreries nécessaires pour faire face, seuls, à des difficultés conjoncturelles telles que l'augmentation des prix du carburant, ou en réalisant des investissements importants sur leurs navires notamment pour des projets de reconversion.

Le Comité scientifique, technique et économique des pêches (CSTEP) prédisait, en 2021, que les sacrifices mis en œuvre au titre du plan West Med ne permettraient pas d'atteindre son objectif premier de rétablir, avant le 1er janvier 2025, la mortalité par pêche des stocks démersaux de la Méditerranée occidentale, et du merlu en particulier, au niveau du RMD. Le CSTEP et la Commission européenne poussent désormais à l'adoption de mesures complémentaires telles que l'augmentation de la taille minimale de conservation de référence du merlu ou l'amélioration de la sélectivité des chaluts qui, si elles étaient rapidement adoptées, présenteraient des coûts supplémentaires et des difficultés nouvelles auxquels la flottille ne serait pas prête à faire face dans le contexte actuel, marqué par la réduction de son nombre de navires couplée à l'augmentation des coûts du carburant, qui conduit notamment les acheteurs espagnols et italiens, principaux clients des criées occitanes, à demander des tonnages plus importants pour rentabiliser leurs frais de transports, réclamant ainsi une production plus abondante et des sorties en mer plus fréquentes que le plan West Med ne permet pas.

Car au plan microéconomique, les mesures adoptées par le plan West Med, et les réductions d'effort de pêche en particulier, pénalisent ces chalutiers peu diversifiés et très dépendants d'un modèle intensif qui les conduit à devoir privilégier des sorties en mer fréquentes toute l'année pour équilibrer leurs comptes de résultats, dans une perspective de faible rentabilité qui limite leur capacité à anticiper les chocs de production.