



MINISTÈRE DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Inspection générale des affaires maritimes

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE  
ET DE L'ALIMENTATION

Conseil général de l'alimentation,  
de l'agriculture et des espaces ruraux

n° 18028

# Renouvellement de la flotte dans les départements d'Outre-mer (DOM)

établi par

**Loïc LAISNE**

Administrateur général des affaires maritimes (2S)

**François VIEL**

Inspecteur général de l'agriculture

**juin 2018**





# SOMMAIRE

SYNTHESE .....	5
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	9
INTRODUCTION .....	11
1. LES PÊCHERIES ET LES FLOTTILLES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER .....	13
1.1. Les Antilles, une situation à peu près homogène : recours important aux importations, pression excessive sur le plateau continental, et conditions de navigation qui impactent fortement la santé des marins .....	13
1.1.1. La Martinique.....	13
1.1.2. La Guadeloupe.....	15
1.1.3. La situation à Saint Martin : une flottille décimée par le cyclone Irma .....	17
1.2. La pêche à La Réunion : des flottilles diversifiées et une structuration de la filière par l'aval .....	18
1.3. Mayotte : une pêche encore embryonnaire avec un effet très positif de la mise en place du parc marin .....	21
1.4. La Guyane .....	22
2. LES GRANDS PRINCIPES DU PLAN D'ACTION RELATIF AU RENOUELEMENT DE LA FLOTTE DANS LES DOM .....	25
2.1. Les principes communs applicables .....	25
2.2. Un impact limité du renouvellement des flottilles sur les pêcheries principales ciblées.....	27
2.3. Un renforcement de la recherche scientifique.....	28
2.4. La mise en place d'un suivi halieutique renforcé.....	30
2.5. Un renforcement général de la politique de contrôle.....	31
2.6. La non-subvention des arts traînants : une exception pour les crevettiers guyanais.....	33
3. PROPOSITION D'UN PLAN D'ACTION PAR DÉPARTEMENT .....	35
3.1. Plan d'action pour la Martinique et la Guadeloupe.....	36
3.2. Plan d'action pour la Réunion .....	39
3.3. Plan d'action pour Mayotte .....	42
3.4. Plan d'action pour la Guyane.....	45
CONCLUSION.....	49
ANNEXES .....	51
Annexe 1 : Lettre de mission .....	53
Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées.....	57
Annexe 3 : Liste des sigles utilisés .....	63



## SYNTHESE

Le 24 octobre 2017, la Commission européenne a adopté une communication pour "un partenariat stratégique renouvelé et renforcé avec les régions ultrapériphériques de l'Union européenne" qui envisage l'octroi d'aides d'État en faveur de la construction de nouveaux navires de pêche dans ces régions. Les directeurs de cabinet de la Ministre des Outre-mer et du Ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation ont alors confié conjointement au conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux et à l'inspection générale des affaires maritimes une mission sur le renouvellement de la flotte de pêche dans les départements d'Outre-mer.

Après avoir effectué des déplacements dans les cinq départements d'outre-mer et rencontré les acteurs locaux professionnels, politiques et administratifs, les membres de la mission d'appui ont acquis la conviction que la mise en œuvre d'un tel dispositif est indispensable. La profession est partout vieillissante et les flottilles obsolètes devront être remplacées pour attirer des jeunes vers la profession.

Il apparaît également que des principes communs devraient être appliqués :

### **A- Les plans d'action devraient être départementalisés et adaptés à chaque situation locale.**

Les différences géographiques, culturelles, économiques et la situation diverse des ressources halieutiques nécessitent ces adaptations locales.

### **B- Les financements publics qui seront mis en place ne pourront pas être généraux et ouverts à tous les types de navires mais devront cibler des « niches ».**

Plusieurs raisons peuvent être mises en avant :

- la Commission européenne n'est pas favorable à un dispositif d'aide publique à la construction de navires de pêche. Pour accéder à la demande du Parlement européen, elle ne s'opposera cependant pas à un dispositif ciblé très adapté aux réalités locales, et notamment axé sur l'amélioration des conditions de travail des marins et la sécurité des navires ;

- la population de marins pêcheurs des DOM est vieillissante et peu formée, la réglementation sécurité inadaptée n'est globalement pas respectée, l'autofinancement et l'accès au crédit sont très limités. Les conditions humaines et financières ne sont donc pas réunies pour un renouvellement important de la flotte de pêche ;

- le plan d'action devra être mis rapidement en action pour compléter l'outil du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) qui n'est pas utilisé dans les DOM (hors plan de compensation des surcoûts - PCS) et devra permettre d'ouvrir éventuellement des pistes lors des négociations du futur fonds européen d'accompagnement de la pêche. Il n'a cependant pas vocation à être pérennisé en tant que tel.

### **C- Les types de navires devront être adaptés aux besoins locaux.**

Des études préalables devraient être financées et réalisées sous le contrôle du comité régional des pêches maritimes et des espaces marins (CRPMEM), pour déterminer le modèle de navire adapté aux besoins locaux. Certaines études ont déjà été effectuées (navire du futur), elles devront être complétées jusqu'à disposer de plans de navires génériques approuvés par le Bureau Veritas (BV) et donc conformes à la réglementation sécurité.

L'amélioration des conditions de travail devra être systématiquement recherchée. Les navires actuellement en service dans les DOM sont pour la plupart d'un modèle obsolète et offrent des conditions de travail inacceptables pour les jeunes en recherche d'emploi.

Dans la mesure du possible les chantiers locaux (malheureusement peu nombreux dans les DOM) devraient être associés à ces études. Un plan limité dans le temps et pour ces cibles sera mieux accepté s'il permet de redonner une dynamique à la construction navale locale.

#### **D - Des navires permettant des redéploiements vers des ressources pélagiques ou peu exploitées.**

Dans tous les DOM « iliens », la ressource du plateau continental ou du lagon est très limitée et déjà pleinement exploitée. Cette ressource est de plus fortement impactée par des pollutions d'origine terrestre (chlordécone). Les nouveaux navires devront permettre un accès facilité à la ressource pélagique qui est et restera, même en cas de renouvellement de la flotte, globalement peu impactée par des pêcheries aux capacités sans commune mesure avec les flottes de haute mer.

Même si ce principe peut s'appliquer en Guyane, la particularité de ce département disposant d'une vaste zone économique exclusive (ZEE) peu exploitée justifiera une autre approche. Certaines zones ne sont en effet pas travaillées par les pêcheurs français et doivent pouvoir être « explorées » en matière d'exploitation des ressources halieutiques. La pêcherie de crevette doit faire également l'objet d'une réflexion particulière, l'aide à son renouvellement pourrait dans des conditions très précises être envisagée.

#### **E - Un renforcement général de la politique de contrôle.**

Dans l'ensemble des DOM, la pêche est plus gérée comme un « exutoire social » que comme une activité économique. L'ensemble du secteur en est profondément marqué. Les pêcheurs illégaux sont partout nombreux et impactent fortement la ressource côtière et lagonaire.

Les conséquences sont les suivantes :

- la formation vise souvent plus à régulariser des pêcheurs « illégaux » qu'à former des professionnels aptes à conduire des outils modernes ;
- la profession confrontée à cette concurrence déloyale est réticente à accomplir ses obligations déclaratives ;
- la mise en œuvre de mesures de gestion des ressources par les organisations professionnelles est difficilement acceptée et peu efficace.

Dans ce cadre et sans « révolutionner » les pratiques existantes, des actions fortes et symboliques devraient être menées : interdiction générale pour les « plaisanciers » de pêche sur les dispositifs de concentration du poisson (DCP), action déterminée contre le trafic de vessies natatoires en Guyane, relève et destruction des casiers illégaux aux Antilles, tout particulièrement dans les zones polluées par le chlordécone ...

Ces opérations médiatisées de lutte contre le travail illégal devraient permettre de mieux faire accepter des mesures renforçant l'application des règlements par les professionnels en particulier ceux liés aux obligations déclaratives.

Les organisations professionnelles devraient y être étroitement associées et incitées à compléter la réglementation par des mesures de gestion des pêcheries concernées par ce plan, condition indispensable pour son acceptation par la Commission.

## **F- Un renforcement de la recherche scientifique.**

L'Ifremer est présent dans les DOM et y effectue des travaux de suivi de la pêche et des ressources marines. Les études devraient être renforcées, notamment dans les Antilles, par un suivi plus détaillé des enquêtes sur les débarquements (les enquêtes téléphoniques ayant montré leurs limites auprès des professionnels), mais également réorientées. L'implication encore plus forte d'Ifremer dans le système d'informations halieutiques (SIH) doit être confortée en liaison avec les parcs marins de l'Agence française pour la biodiversité (AFB), qui ont un intérêt fort dans la connaissance des ressources halieutiques, et les universités qui travaillent sur ces questions.

En effet si la recherche halieutique « classique » permet de suivre l'état des stocks exploités en Guyane ou ceux de grands pélagiques, les zones côtières et lagons devraient faire l'objet d'un renforcement des études écosystémiques qui permettent d'avoir une approche plus globale de l'état de la ressource.

En ce qui concerne les stocks exploités des études concernant les stocks de crevette, d'acoupa rouge et de vivaneau devraient être lancées en Guyane. Des études particulières sur certains stocks de grands pélagiques, poissons épée et thonidés, pourraient également être effectuées.

En ce qui concerne les zones côtières, des études écosystémiques associant l'AFB et les agences régionales pour la biodiversité (ARB) seraient très utiles pour la gestion des pêcheries côtières.

**Dans le cadre de ces principes communs, le plan de renouvellement de la flotte devrait concerner essentiellement les navires de moins de 12 mètres munis ou non de palangres, selon les choix des professionnels, adaptés à la pêche des ressources pélagiques.**

**Le redéploiement d'un système de DCP fixes publics financés par le FEAMP est indissociable du renouvellement de cette flottille.**

**Les DOM ne disposent pas actuellement de la ressource humaine pour armer des navires plus grands. Le renouvellement de navires de plus de 12 mètres générerait un renforcement de l'emploi de marins étrangers dans des conditions socialement inacceptables tant par la France que dans l'Union européenne (UE).**

**Le plan devrait inciter les professionnels à investir dans des navires innovants, plus confortables et permettant de mieux valoriser le poisson, en rupture avec les navires traditionnels mais la profession n'est en général pas préparée et formée pour accueillir cette rupture, des navires de type « traditionnel amélioré » devraient également pouvoir être aidés.**

**Les membres de la mission estiment cependant qu'un plan de renouvellement de la flottille crevette guyanaise (navires de 22 à 24 mètres), limité à une dizaine d'unités, aurait du sens, associé à un meilleur traitement et à une meilleure valorisation du produit, la "crevette sauvage".**

**Mots clés :** pêche, DOM, aide à l'investissement, navire de pêche, crevette

## LISTE DES RECOMMANDATIONS

La mission est favorable au renouvellement de la flotte de pêche dans les départements d'Outre-mer selon les modalités identifiées département par département (cf. 3ème partie du rapport), et en veillant à l'application des recommandations générales suivantes :

R1. A l'attention de la DPMA, de l'Ifremer et de l'Agence Française de la Biodiversité (AFB) : La mission recommande une gestion éco-systémique des lagons et bandes côtières dans les DOM, plutôt qu'une gestion des pêcheries par stock. Il conviendrait de mettre en œuvre des programmes de recherche associant l'IFREMER, l'AFB et les parcs marins, pour établir en lien avec les professionnels des mesures de protection et de gestion des biotopes et des espèces : mesures de préservation ou de restauration du milieu, cantonnements, réserves, interdictions saisonnières de pêche ..... 30

R2. A l'attention des services de l'État chargés du contrôle : Renforcer la lutte contre le travail illégal, partout présent dans les DOM. En s'appuyant sur les CRPMEM, et sous la coordination des services des affaires maritimes, il conviendrait entre autres de renforcer la réglementation en encadrant l'ensemble des pêcheries par des licences, d'interdire partout la pêche sur les dispositifs de concentration du poisson (DCP) aux plaisanciers, de mener des opérations de destruction des engins de pêche illégaux et de lutter contre les filières d'écoulement des produits de la pêche illégale. .... 31

R3. A l'attention de la DPMA et des directions de la mer : Réaffirmer la nécessité de disposer des brevets requis et d'une expérience professionnelle embarquée de deux à trois années, pour accéder au dispositif d'aide publique au renouvellement de la flotte. Pour les armateurs non embarqués : ceux-ci devront justifier de disposer de marins brevetés pour armer leur navire. .... 31

R4. A l'attention des services des affaires maritimes et des services chargés de la mise en œuvre du plan de compensation des surcoûts (PCS) : Exiger partout le respect des obligations déclaratives. Cet objectif doit être atteint en mettant en œuvre si nécessaire les sanctions administratives prévues par les textes. .... 32

R5. A l'attention de la direction des affaires maritimes en charge de la sécurité des navires et des directions de la mer : la mission recommande l'adaptation de la réglementation relative à la sécurité des navires, actuellement inadaptée aux DOM situés en zone tropicale. .... 32



## INTRODUCTION

Depuis 2008, la construction de nouveaux navires de pêche ne fait plus partie des mesures éligibles au titre du Fonds européen pour la pêche (FEP) et de son successeur le Fonds européen des affaires maritimes et de la pêche (FEAMP) qui lui a succédé à partir de 2014. Les lignes directrices pour l'examen des aides d'État dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture reprennent cette interdiction<sup>1</sup> : "aucune aide ne doit être accordée pour des activités correspondant à des opérations non éligibles au sens de l'article 11 du règlement (UE) n° 507/2014".

Face à cette situation, les professionnels du secteur dans les régions ultrapériphériques (RUP) relevant de trois États membres de l'UE (Espagne, France et Portugal) se sont réunis pour convaincre les autorités communautaires que cette situation ne devait pas s'appliquer aux flottilles des RUP. En effet, leur situation est différente de celle des autres régions de l'UE : ces flottilles n'ont pas bénéficié des mêmes aides par le passé, la situation de la ressource est meilleure dans ces zones, et il est nécessaire de prendre en compte les éléments de sécurité et de conditions de travail des marins embarqués sur les navires de ces régions. Ces demandes ont également été relayées au niveau politique par les élus de ces régions.

Dans un premier temps, le Parlement a adopté une résolution en mars 2017 demandant à la Commission européenne de revoir sa position concernant ces régions suite au rapport de la députée Ulrike Rodust sur la gestion des flottes de pêche dans les RUP. Ce rapport rappelle que "les secteurs de la pêche dans les RUP doivent être replacés dans le contexte d'une situation structurelle, sociale et économique particulière (article 349 du TFUE), qui nécessite une prise en compte spécifique et adaptée des politiques communes européennes". Il "rappelle que la PCP et le FEAMP, pensés pour les problématiques et enjeux de l'Europe continentale, répondent de manière limitée aux spécificités de la pêche dans les RUP" et "appelle à la mise en place d'une stratégie déclinée dans chaque bassin maritime régional adaptée à la situation particulière de chacune des régions ultrapériphériques". L'objet principal du rapport est le soutien à la mise en œuvre d'aides d'État pour le renouvellement et la modernisation des flottes par les RUP.

Le 24 octobre 2017, la Commission européenne a fait une communication pour "un partenariat stratégique renouvelé et renforcé avec les régions ultrapériphériques de l'Union européenne" dans laquelle pour ce qui concerne l'économie bleue elle "envisage l'octroi d'aides d'État en faveur de la construction de nouveaux navires dans les régions ultrapériphériques, en modifiant les lignes directrices relatives aux aides d'État dans le secteur de la pêche". Cette ouverture s'insère dans un cadre de trois conditions garantissant une pêche durable : la nécessité de connaissance de la ressource qui sera exploitée par ces nouveaux navires, un encadrement des flottilles concernées et un contrôle des navires avec notamment le respect des obligations déclaratives.

Ce contexte posé, le Ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation et la Ministre des Outre-mer ont saisi le Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture, et des espaces ruraux et l'Inspection générale des affaires maritimes pour qu'ils diligentent une étude sur le renouvellement de la flotte de pêche dans les départements d'outre-mer français. L'objectif de cette étude est d'examiner les conditions qui permettront d'élaborer le plan d'actions qui sera transmis à la Commission européenne pour permettre la mise en œuvre pratique de cette autorisation de principe.

---

<sup>1</sup> communication de la Commission (2015/C 217/01) point 35

Au delà des conditions juridiques nécessaires à cette mise en application du principe, il a été demandé à la mission "de proposer le plan d'actions qui devra :

- définir précisément les pêcheries concernées, en tenant compte des spécificités des DOM ;
- identifier les données scientifiques nécessaires disponibles, et celles devant être complétées (en précisant par qui et dans quel calendrier) ;
- mettre en place un suivi halieutique renforcé pour garantir l'absence de surexploitation des stocks ;
- assurer de ne pas augmenter la capacité globale de la flotte de pêche ultramarine ;
- ne pas subventionner les arts traînants ;
- mettre en œuvre un plan de contrôle dédié pour les navires bénéficiaires, afin de garantir un respect scrupuleux des obligations déclaratives."

Pour la réalisation de cette mission, ont été désignés :

- Loïc LAISNE, Administrateur général des affaires Maritimes (2S), membre associé de l'Inspection Générale des Affaires Maritimes ;
- François VIEL, Inspecteur général de l'agriculture, membre du CGAAER.

Après un échange avec les cabinets des deux ministres et les deux directions concernées (Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture et Direction Générale des Outre-mer), les missionnaires ont proposé de se rendre dans les cinq DOM afin de faire un bilan de la situation existante et d'analyser sur place les potentialités de renouvellement. Du 26 février 2018 au 19 avril, ils ont donc rencontré sur place les services préfectoraux, les services de l'État (direction de la mer, centre de sécurité des navires, centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), l'Ifremer, les professionnels concernés, les centres de ventes, les transformateurs, les centres de formation, les chantiers navals, le médecin du travail des gens de mer...

Ils ont également rencontré les services de l'Ifremer et de FranceAgriMer en charge des données, les services de la Commission européenne, la Commission DOM du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMEM) ainsi que la Direction des Affaires Maritimes (sous-direction de la sécurité maritime).

Le présent rapport présente dans un premier temps la situation des pêcheries dans les différents DOM ainsi que les flottilles qui les exploitent (I). Dans un deuxième temps, il présente les grands principes du plan d'actions de renouvellement de la flotte dans les DOM français (II), avant d'identifier les principaux éléments que devra comporter le plan d'actions de "renouvellement de la flotte" qui seront présentés à la Commission européenne sous l'angle des pêcheries concernées par le renouvellement, des données scientifiques nécessaires, du suivi halieutique renforcé et du plan de contrôle dédié (III).

L'objectif de cette mission n'est donc pas d'émettre des recommandations sur la situation de la flotte de pêche mais de proposer un plan d'actions pour le renouvellement de la flotte de pêche dans les DOM, en vue de financer la construction des navires de pêche par des aides d'État. Cependant, la mission a estimé qu'un certain nombre de sujets méritaient d'être évoqués en complément et feront l'objet de recommandations particulières.

# 1. LES PÊCHERIES ET LES FLOTTILLES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

## 1.1. Les Antilles, une situation à peu près homogène : recours important aux importations, pression excessive sur le plateau continental, et conditions de navigation qui impactent fortement la santé des marins

### 1.1.1. La Martinique

- **Une consommation locale qui n'est pas couverte par la pêche locale et recourt donc à des importations importantes en quantité**

La consommation de poissons par les martiniquais est importante. La pêche locale ne couvre pas les besoins d'où la nécessité de recourir aux importations (les chiffres disponibles indiquent que seuls 15% des poissons frais consommés sont pêchés localement contre 40% en 1988). La pêche des flottilles locales pourrait donc se développer pour substituer une production locale à ces importations, ce qui aurait un impact sur le développement économique de la Martinique.

Le plan de compensation des surcoûts n'a pour l'instant pas encore fait l'objet de paiement au titre du FEAMP. Il couvre les activités de production de pêche et d'aquaculture, les activités de transformation, de commercialisation et de collecte.

- **Un effort de pêche ciblé sur un plateau continental saturé et sur la capture d'espèces pélagiques exploitées par la technique du DCP**

Même si les données disponibles sont partielles, leur analyse montre que l'exploitation du plateau continental est saturée. Il n'est donc pas possible de développer l'effort de pêche sur ce secteur.

Par contre, la ressource disponible en pélagique est peu impactée par les pêches antillaises. Pour le thon albacore par exemple, les quantités pêchées par les pêcheurs des Antilles ne dépassent pas les 400 tonnes qu'il faut mettre en rapport avec les 110 000 tonnes annuelles pêchées en Atlantique selon les chiffres de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT).

La technique de pêche sur DCP fixe s'est développée ces dernières années. La gestion en est collective pour pouvoir bénéficier des financements communautaires FEP puis FEAMP et pour assurer leur entretien.

L'accès des pêcheurs plaisanciers aux DCP est autorisé en l'absence de pêcheurs professionnels mais crée des tensions avec ces derniers. Elle concurrence la pêche professionnelle et génère une pêche et des ventes illégales.

- **Des aménagements insuffisants tant pour la débarque que pour l'avitaillement**

Les points de débarquement sont pour l'instant beaucoup trop nombreux. Tout point d'accostage du littoral est susceptible d'en être un.

Les aménagements pour la débarque et la commercialisation et les équipements de glace ne sont pour la plupart plus en état de fonctionnement.

- **Des flottilles essentiellement côtières avec des conditions de travail des marins impactant fortement leur santé**

En 2015, la flotte de pêche de la Martinique comprenait 843 navires de pêche dont la très grande majorité pratique la petite pêche.

La flotte peut être répartie de manière suivante :

- 826 yoles en fibre de verre, de taille moyenne de 7m, non pontées, âgées de 18 ans, équipées d'un moteur hors-bord de 130 CV et armées d'un patron assisté d'un matelot.

La majorité de la flottille pratique la pêche au casier et au filet (espèces démersales et benthiques), en combinaison avec la pêche sur DCP (espèces pélagiques du large) et de manière saisonnière "la pêche à Miquelon" (pêche à la traîne à proximité des débris organiques à la dérive). Ces embarcations sortent pour des marées quotidiennes mais n'hésitent pas à dépasser les distances maximales de leur catégorie d'armement de sécurité. La plupart sont armées en quatrième catégorie et donc limitées à 5 miles de leur port d'attache alors que dans la réalité elles peuvent s'éloigner à 80 ou 100 miles des côtes.

Les conditions de vie à bord sont rudimentaires sans dossier d'appui ni protection contre le soleil, et les marins sont donc soumis à de graves maux de dos, des yeux et de la peau. Ces conditions de travail conduisent les pêcheurs les plus âgés à exploiter les zones côtières en utilisant principalement des casiers et des filets fixes.

Les captures sont en baisse constante depuis les années 1990.

- 8 yoles améliorées de 9 mètres environ, pontées et équipées de moteurs in-board diesel. Elles ciblent les espèces pélagiques du large pour des marées de 3 jours dans des conditions de vie très difficiles.

- 7 navires pontés de 12 m qui exploitent les grands pélagiques autour des DCP pour des marées de 3 jours à une semaine dans des conditions de vie et de rémunération des équipages satisfaisantes.

- Enfin 2 à 3 caseyeurs de 12 à 16 m pratiquent la pêche au vivaneau sur le plateau continental guyanais. Les marées sont de 3 semaines et les équipages de 6 à 8 membres. Les volumes capturés sont satisfaisants mais la hausse du prix des carburants pourrait mettre en péril le modèle économique de cette flottille en l'absence de base avancée, ce qui oblige les navires à effectuer 10 jours de navigation pour rejoindre les zones de pêche.

- **Un programme de suivi des pêcheries des espèces sensibles inexistant mais avec des données susceptibles d'être exploitées**

En termes de suivi des pêcheries, il n'existe pas encore de programme de suivi de la pêche des espèces sensibles sur les DCP. Les espèces concernées sont notamment le marlin bleu, le marlin blanc, le voilier et les différentes espèces de requin.

Des données concernant les pêcheries existantes et les recherches déjà effectuées sur les DCP existent cependant et pourraient être exploitées.

Les déclarations de capture sont très peu rendues, avec un taux d'erreur très important du fait de la quasi-absence de notes de vente liée à l'inexistence de criée.

- **Un système d'informations halieutiques insatisfaisant en l'état**

Pour ce qui concerne le système d'informations halieutiques, le système déployé en l'état actuel par Ifremer n'est pas satisfaisant car il est désormais fondé essentiellement sur des enquêtes téléphoniques réalisées par des vacataires non permanents.

- **Un contrôle des pêches insuffisant, notamment dans la zone hauturière**

Le contrôle semble insuffisant partout. Sur la pêche côtière, les opérations « coup de poing » régulières menées auparavant sur les casiers et filets illégaux, combinant les services des affaires maritimes, la douane et la gendarmerie, avaient montré leur efficacité mais demeurent désormais trop peu fréquentes. Le contrôle hauturier, mobilisant les unités de la marine nationale, est pratiquement inexistant du fait d'un ciblage quasi exclusif sur la lutte contre les narcotrafiquants alors qu'il pourrait intégrer aussi la pêche illégale dans les 200 miles des pêcheurs d'États voisins sans accord de pêche et des pêcheurs français sur des espèces interdites à la pêche.

### **1.1.2. La Guadeloupe**

- **Une consommation locale qui n'est pas couverte par la pêche locale et recourt donc à des importations importantes en quantité**

En matière de consommation des produits de la pêche, on retrouve en Guadeloupe une situation identique à celle de la Martinique : la consommation de poissons est importante puisqu'elle s'élève à 15.000 tonnes, soit en moyenne 37 kilos par an et par habitant. La pêche locale qui se monte à environ 3.000 tonnes, soit 20 % de la consommation, ne couvre donc pas les besoins d'où la nécessité de recourir aux importations, même dans des proportions moindres que pour la Martinique.

Il est donc aussi nécessaire de développer la pêche des flottilles locales pour substituer une production locale à ces importations, ce qui aura un impact sur le développement économique de la Guadeloupe.

Le plan de compensation des surcoûts ici n'a pas encore fait l'objet de paiement par le FEAMP. Comme en Martinique, il couvre les activités de production de pêche et d'aquaculture, les activités de transformation, et de commercialisation et de collecte.

- **Un effort de pêche ciblé sur un plateau continental saturé et sur la capture d'espèces pélagiques exploitées par la technique du DCP**

L'analyse des données disponibles montre que le plateau continental est lui aussi saturé. Il n'est donc pas possible de développer l'effort de pêche sur ce secteur.

Actuellement, les DCP sont privés et leur multiplication sature l'espace maritime dans certaines zones.

Les plaisanciers peuvent y avoir accès lorsque les pêcheurs professionnels ne sont pas à proximité, y compris le week-end.

- **Des flottilles essentiellement côtières avec des conditions de travail des marins impactant fortement leur santé**

En 2017, la flotte de pêche de la Guadeloupe comportait 920 navires de pêche dont la très grande majorité pratiquait la petite pêche. L'embarcation moyenne est âgée de 17 ans pour une longueur moyenne de 7,6 mètres, équipée d'un moteur hors bord de 225 CV.

La flotte peut être répartie de manière suivante :

- 900 saintoises en fibre de verre, entre 5 à 10 mètres, non pontées, âgées de 20 ans, équipées d'un moteur hors-bord de 125 CV et armées d'un patron assisté d'un matelot.

La majorité de la flottille pratique la pêche au casier, à la ligne et au filet (espèces démersales et benthiques), en combinaison avec la pêche sur DCP (espèces pélagiques du large) et de manière saisonnière "la pêche à Miquelon" (pêche à la traîne à proximité des débris organiques à la dérive). Ces embarcations sortent pour des marées quotidiennes mais n'hésitent pas à dépasser les distances maximales de leur catégorie d'armement de sécurité. La plupart sont armées en quatrième catégorie et donc limitées à 5 miles de leur port d'attache alors que dans la réalité elles peuvent s'éloigner à 80 ou 100 miles des côtes.

On retrouve les conditions de vie à bord rudimentaires des embarcations martiniquaises sans dossier d'appui ni protection contre le soleil, et les marins sont donc soumis à de graves maux de dos, des yeux et de la peau. Ces conditions de travail conduisent les pêcheurs les plus âgés à surtout exploiter les zones côtières.

- 20 navires pontés de 10 à 12 mètres qui exploitent les grands pélagiques autour des DCP privés dont certains font des marées de 3 jours à une semaine dans des conditions satisfaisantes de vie et de rémunération des équipages.

- **Un programme de suivi des pêcheries parcellaire**

En termes de suivi des pêcheries, il n'existe pas en tant que tel, comme en Martinique, de programme de suivi de la pêche des espèces sensibles sur les DCP comme le marlin bleu, le marlin blanc, le voilier et les différentes espèces de requins. Des données concernant les pêcheries existantes et les recherches déjà effectuées sur les DCP sont toutefois disponibles.

L'interdiction de pêche de certaines espèces existe dans le cadre de l'ICCAT (requin océanique et requin taupe notamment).

Le taux de retour des journaux de pêche est comme en Martinique extrêmement faible. Les obligations déclaratives ne sont pas remplies.

- **Un système d'informations halieutiques quasiment inexistant**

Pour ce qui concerne le système d'informations halieutiques, le système déployé en l'état actuel par Ifremer est encore plus insatisfaisant que celui qui existe en Martinique. Depuis 2016, les enquêtes menées pour la collecte des données d'activité et de capture ont été confiées à une société extérieure mais les résultats ne sont pas concluants, alors qu'autrefois, Ifremer conduisait directement des enquêtes sur les débarquements au retour des marées.

- **Un contrôle des pêches insuffisant aussi bien sur les pêcheries côtières que dans la zone hauturière**

Le contrôle des pêches est insuffisant comme en Martinique. Les opérations « coup de poing » sur les casiers et filets illégaux, combinant les services des affaires maritimes, la douane et la gendarmerie ne sont menées que trop épisodiquement. Le contrôle hauturier, mobilisant les unités de la marine nationale, est quasi inexistant du fait d'un ciblage quasi exclusif sur la lutte contre les narcotrafiquants alors qu'il pourrait intégrer aussi la pêche illégale dans les 200 miles des pêcheurs d'États voisins sans accord de pêche et des pêcheurs français sur des espèces interdites à la pêche.

### **1.1.3. La situation à Saint Martin : une flottille décimée par le cyclone Irma**

15 navires sont inscrits dans le fichier flotte, de type "saintoise". Ce sont en moyenne des embarcations âgées de 20 ans, d'une longueur de 8m, de 4 tonneaux de jauge et motorisées par des hors-bord de 115 CV.

Une pêche informelle importante est également menée par une quarantaine d'autres navires.

Aucune déclaration de capture n'existe, mais le total des captures est estimé à 200 tonnes pour un chiffre d'affaires de 2 M€.

Le passage du cyclone Irma a endommagé la quasi-totalité des embarcations. Seules trois sont encore en état de poursuivre leur activité de pêche. Les démarches pour l'indemnisation du préjudice résultant du cyclone sont en cours.

## **1.2. La pêche à La Réunion : des flottilles diversifiées et une structuration de la filière par l'aval**

- **Une consommation en poisson limitée mais en augmentation constante du fait d'une population en croissance**

La consommation de poisson à La Réunion s'élève à 18 kg par an et par habitant. Elle est donc inférieure à la consommation globale française (25 kg par an et par habitant). Toutefois, la croissance forte de la population (plus d'1M d'habitants attendus d'ici 20 ans pour 867 000 habitants actuellement) tire mécaniquement la consommation vers le haut.

Cependant, la production locale ne contribue à cette consommation qu'à hauteur de 40%.

Une réflexion forte est donc nécessaire pour que ce pourcentage de la part de la production locale augmente dans la consommation locale.

- **Un plateau continental limité**

La caractéristique principale de La Réunion est la quasi-absence de plateau continental qui ne laisse donc pas de possibilité d'étendre l'effort de pêche dans cette zone.

La pêche des espèces pélagiques sur DCP côtiers dans la limite des 12 milles est en cours de déploiement.

- **Une production partagée entre pêche artisanale côtière, pêche palangrière côtière ou hauturière et grande pêche**

La flotte de pêche de la Réunion peut se diviser en trois segments : les barques côtières, les palangriers de 9 à 12 mètres et les palangriers hauturiers de 12 à 24 mètres. Les espèces visées (espadon et thons) et les techniques de pêche des deux dernières catégories sont proches. Seuls le nombre d'hameçons, la durée des marées et les zones de pêche diffèrent.

Concernant la sécurité des navires, il faut noter qu'en l'état actuel de la réglementation afférente à la sécurité des navires, un bon nombre des navires de ces segments ne naviguent pas en conformité avec la réglementation.

La flottille réunionnaise cible, hors espèces démersales, l'espadon et les thons albacore ou germon. Les captures actuelles de ces navires débarquant à la Réunion sont limitées : en 2016 ces navires ont débarqué, 305 tonnes de thon germon, 890 tonnes d'espadon (dont 600 pour les palangriers hauturiers), 355 tonnes de thon patudo et 400 tonnes de thon albacore.

- La pêche artisanale côtière

La pêche artisanale côtière est exercée à partir d'embarcations de petite taille : environ 200 unités de 5,5 à 12 mètres.

Dans ce segment, on trouve les barques traditionnelles de 5 à 6 mètres et les vedettes de pêches de 7 à 9 mètres qui représentent chacune 45 % du nombre de navires. Elles exploitent les espèces démersales près des côtes et les ressources pélagiques autour des 33 DCP fixes.

La réglementation en matière de sécurité aux conditions locales de navigation est inadaptée. Elle ne permet pas, dans certains cas, l'accès aux DCP côtiers des barques armées en quatrième catégorie puisque la navigation est limitée à 5 miles du port d'attache des embarcations. Les statistiques d'accidentologie disponibles ne montrent pas un taux important des accidents mortels.

La flottille est complétée par 23 petits palangriers de 9 à 12 mètres qui exploitent la bande côtière de 12 à 20 miles par licences du CRPM. Ils sortent régulièrement de cette zone.

- La pêche palangrière hauturière

Elle est exercée par des navires de 12 à 24 m qui ciblent le grand pélagique dans les ZEE françaises de la Réunion, des Iles Éparses et des états voisins. Les marées de 6 à 13 jours permettent de débarquer le poisson en frais. 21 palangriers hauturiers opèrent dans cette catégorie en s'appuyant sur des établissements de transformation et d'exportation qu'ils contrôlent le plus souvent. Les palangriers hauturiers de moins de 16 mètres sont en théorie limités à 7 jours de mer : ils en font 13 dans la pratique.

La pêche palangrière hauturière est encore récente et sa rentabilité reste à démontrer alors même qu'elle bénéficie déjà d'aides publiques. C'est cette flottille qui est la grande bénéficiaire du PCS.

Cette flottille a été complétée récemment par un nouvel armateur qui a modernisé 2 palangriers hauturiers de 23,90 mètres équipés de tunnel de congélation, ce qui permet d'exploiter de nouvelles zones de pêches plus éloignées avec une durée des marées portée à 35 jours.

- La grande pêche

Elle est composée de navires de pêche australe qui exploitent les ZEE françaises des îles australes des TAAF et des thoniers-senneurs déployés dans l'ensemble l'océan Indien. Ces navires ne font pas partie du périmètre de la mission.

On peut noter une concurrence déloyale des activités de pêche informelle sous couvert d'une fausse pêche de plaisance.

- **Une structuration de la filière par l'aval**

La production en frais, qu'elle résulte de la flottille de pêche artisanale côtière ou de la pêche palangrière côtière ou hauturière, est structurée par l'Association réunionnais interprofessionnelle de la pêche et de l'aquaculture (ARIPA) et les réseaux de groupements d'intérêt économique (GIE) et poissonneries pour marché de détail ou restauration de proximité qui assurent la vente de la pêche fraîche débarquée.

Créée en 2010 à la suite de la crise de la pêche, l'ARIPA assure 90% de la vente de la pêche débarquée. Elle joue le rôle d'une interprofession qui garantit, quoiqu'il arrive, l'achat de la production de la part de ses adhérents.

Une quinzaine de GIE, regroupant en moyenne 3 à 5 pêcheurs, assure par ailleurs la vente directe ou l'approvisionnement de poissonneries et restaurants locaux et contribue également à la structuration de la filière.

- **Un suivi des pêcheries sensibles en cours de réflexion**

Concernant la pêche côtière, le suivi des espèces démersales fait l'objet de réflexion par les professionnels sur l'adoption de mesures de gestion spécifiques sur certaines espèces : fermeture ou limitation des engins sur des espèces spécifiques (pêche-cavale, langouste, houri ou autres espèces ciblées à haute valeur) pendant la période de ponte.

Les 33 DCP font l'objet d'une autorisation de mouillage (autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime) accordée par arrêté préfectoral n° 2013-144 du 31 octobre 2013. L'ensemble des navires pêchant sur DCP ainsi que les mini-palangriers font l'objet d'un dispositif de gestion par licences du CRPMEM mais en nombre non limité.

Les navires de 9 mètres et plus, titulaires de ces licences, ne sont pas tous équipés de dispositif de localisation.

Le suivi des déclarations de capture est encore perfectible. Les obligations déclaratives sont peu respectées.

Les espèces interdites à la pêche dans le cadre de la Commission thonière de l'océan Indien (CTOI) ne sont pas intégrées dans le plan de contrôle de la pêche professionnelle et pêche de loisir.

L'accès aux DCP par les pêcheurs de loisirs est actuellement interdit les jours ouvrables par arrêté préfectoral de 2008 réglementant l'exercice de la pêche maritime de loisir dans les eaux du département de La Réunion. Elle est possible uniquement les samedis, dimanches et jours fériés même lorsqu'un navire professionnel se trouve déjà dans la zone du DCP.

- **Un contrôle des pêches globalement efficace avec une organisation opérationnelle locale**

Le contrôle des pêches est efficacement assuré dans toute la zone. Il faut noter cependant qu'en zone très côtière une pêche illégale subsiste.

La présence d'une cellule de surveillance des pêches au CROSS Réunion permet d'assurer de manière opérationnelle la présence sur zone qui a un effet dissuasif par rapport aux navires pêcheurs des États riverains. La proximité géographique dans les locaux de la Marine permet cette proximité gage d'efficacité et la meilleure synergie dans l'utilisation des moyens navals disponibles.

L'évolution de l'organisation envisagée, notamment par un suivi à distance depuis la métropole, risquerait de mettre en cause le caractère opérationnel du contrôle des pêches dans la zone alors que les enjeux sont importants tant pour la flotte de pêche de La Réunion que pour la pêche dans les eaux territoriales françaises des TAAF et d'une manière générale pour la pêche thonière dans l'océan Indien.

### **1.3. Mayotte : une pêche encore embryonnaire avec un effet très positif de la mise en place du parc marin**

- **Une pêche très peu développée**

L'état de la pêche à Mayotte peut être considéré comme embryonnaire. Il se caractérise par l'inexistence de toute structure dédiée : appontement, lieux de débarquement, de traitement et de vente.

Il existe un début d'organisation professionnelle à travers une section spécialisée de la chambre d'agriculture mais dont le fonctionnement ne donne pas satisfaction et qui n'a pas de relais dans les villes côtières où se trouvent la majorité des pêcheurs mahorais.

Les deux seuls navires palangriers du département, qui exercent leur activité depuis Mamoudzou, débarquent leur pêche sur les pontons du port de plaisance sans l'assistance d'un engin mécanisé. En 2016 ces navires ont pêché 22 tonnes d'espadon et 32 tonnes de thons albacore.

Les 140 petits navires dits « barque yam », qui constituent la majorité de la flottille, sont tirés sur les grèves chaque jour pour y être mis en sécurité en particulier contre les vols.

Il faut également noter que 200 barques de pêche figurent toujours dans le registre local et ne sont pas intégrées dans le fichier flotte des navires de pêche de l'Union européenne en raison de leur non-conformité avec la réglementation nationale sur la sécurité des navires.

Plus largement, il n'existe pas de point de débarquement dédié et aménagé, ni de zone surveillée de stockage des bateaux.

L'organisation des professionnels n'est quasiment pas développée. Il n'existe pas de comité régional des pêches. Les sept comités villageois de pêcheurs (COVIPEM) ne remplissent pas de rôle d'animation et de développement de la filière.

La pêche dans le lagon est bien pratiquée mais consiste essentiellement en une pêche vivrière non professionnelle.

L'état de la ressource peut être considéré comme fragile mais satisfaisant du fait de la quasi absence d'utilisation d'engins de pêche (filets et casiers) autres que des lignes. Seule la pêche à l'hameçon est pratiquée.

L'aval de la filière est principalement le fait d'une coopérative d'achat, la Copemay, principale bénéficiaire du PCS.

- **L'action du parc marin est très positive pour le développement d'une pêche durable, notamment pour la collecte des données**

La collecte de données du système d'information halieutique organisée par les agents du parc marin fonctionne bien et donne des résultats assez précis sur les captures.

L'existence du parc, dont l'un des axes est le développement d'une pêche durable qu'il souhaite mettre en œuvre, est donc un point fort pour le développement de la pêche à Mayotte.

## 1.4. La Guyane

La pêche en Guyane se structure autour de trois flottilles distinctes qui sont dédiées à des pêcheries spécifiques :

- la flottille crevettière

A une époque, jusqu'à 70 navires produisaient jusqu'à 5000 tonnes de crevettes. Les navires actuels sont très dégradés, moins d'une vingtaine sont considérés comme actifs mais en réalité seuls 12 à 15 sont en exploitation, pour une production déclarée près de près de 700 tonnes en 2017. Elle représente environ un tiers du chiffre d'affaires annuel de la filière. Un total autorisé de captures (TAC) de 1500 tonnes est fixé par l'UE sur la base d'avis scientifiques.

- la flottille pêchant le vivaneau

Cette pêche est pratiquée par 45 navires vénézuéliens sous licences communautaires. Elle présente plus du tiers du chiffre d'affaires de la filière. Cette pêche est importante pour les usiniers car elle contribue largement à leur activité. La production d'environ 1500 tonnes par an est exportée essentiellement vers les Antilles.

- la flottille côtière

Environ 120 navires la pratiquent avec trois types d'embarcations non pontées : la pirogue et le canot créole d'environ 8 m, le canot créole amélioré d'environ 10 m (avec un pont à l'arrière, une cale parfois isotherme au milieu du canot et un avant non ponté qui sert aux manœuvres de l'engin) et la tapouille brésilienne de 12 m.

Cette flottille pratique la pêche au poisson blanc (loubine, acoupa, machoiron, mérrou...).

Les armateurs ne sont pas embarqués et les équipages sont en très grande majorité étrangers (Surinam, Guyana...), sans qualification reconnue. La pêche est à 95% au filet dérivant pour une production d'environ 2 200 tonnes par an, à valorisation très faible.

Les conditions d'emploi et les salaires sont opaques, peu favorables et génèrent indirectement des comportements ayant des effets négatifs sur la ressource.

En effet, depuis quelques années, l'explosion du prix des vessies natatoires d'acoupa et autres poissons (plusieurs centaines d'euros le kilo) conduit à des pratiques peu respectueuses de la ressource. Des informations recueillies par les services de l'État semblent laisser penser que certains marins allongent les marées et en début de marée découpent les vessies natatoires des poissons en rejetant ceux-ci à la mer. Pendant la seconde partie de la marée, ils pêchent normalement et débarquent le poisson pêché.

Une seule société est réglementairement agréée pour exercer le commerce des vessies natatoires. D'après les informations recueillies auprès de cette société, la vessie natatoire est achetée entre 90 et 115 euros le kilo au débarquement, mais après séchage et préparation et selon la qualité, le prix de vente final peut atteindre 500 euros le kilo.

La majorité du commerce de vessies natatoires passe donc par des filières occultes, le produit est souvent sommairement préparé par les marins et constitue pour ces derniers un complément de salaire significatif.

Cette situation n'est pas complètement reconnue par les instances professionnelles qui ne nient cependant pas qu'un problème existe. La pression de pêche sur l'acoupa exercée par MacDonald (Amérique du nord) a provoqué l'inscription de cette espèce sur les listes de la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) et montre le danger de laisser la situation du commerce de la vessie natatoire hors contrôle. Il convient impérativement de lutter contre le commerce illégal de vessies natatoires en Guyane. Le maintien en bon état de la ressource d'acoupa est essentiel au maintien de la pêche côtière guyanaise.

Le traitement et la commercialisation des poissons à terre sont réalisés par quelques groupes, notamment COGUMER, ABCHEE et le marché d'intérêt régional en lien avec la société Délimer. Toutefois, on peut constater l'absence de coordination voire une concurrence exacerbée entre les opérateurs, préjudiciable au développement de la filière.

Les installations à terre (avitaillement et débarquement) sont par ailleurs en très mauvais état lorsqu'elles existent et quasiment inexistantes pour la petite pêche côtière.



## **2. LES GRANDS PRINCIPES DU PLAN D'ACTION RELATIF AU RENOUELEMENT DE LA FLOTTE DANS LES DOM**

Après avoir effectué des déplacements dans les cinq départements d'outre-mer et rencontré les acteurs locaux professionnels, politiques et administratifs, les membres de la mission d'appui ont acquis la conviction que la mise en œuvre d'un tel dispositif était indispensable. En effet, la population de pêcheurs est partout vieillissante et les flottilles obsolètes devront être remplacées pour attirer des jeunes vers la profession.

### **2.1. Les principes communs applicables**

Il apparaît également que des principes communs devraient être appliqués :

- **Le plan d'action devra être départementalisé et adapté à chaque situation locale.**

Les différences géographiques, culturelles, économiques et la situation diverse des ressources halieutiques nécessitent ces adaptations locales.

- **Les financements publics qui seront mis en place ne pourront pas être généraux et ouverts à tous les types de navires mais devront cibler des « niches ».**

Plusieurs raisons peuvent être mises en avant :

- La Commission européenne n'est pas favorable sur le principe à un dispositif d'aides publiques à la construction de navires de pêche. Pour accéder à la demande du Parlement européen, elle ne s'opposera cependant pas à un dispositif ciblé sur les RUP et très adapté aux réalités locales ;

- la population de marins pêcheurs des DOM est vieillissante et peu formée, la réglementation sécurité inadaptée n'est globalement pas respectée, l'autofinancement et l'accès au crédit sont très limités. Les conditions humaines et financières ne sont donc pas réunies pour un renouvellement important de la flotte ;

- le plan d'action devra être mis rapidement en action pour compléter l'outil du FEAMP qui n'est pas utilisé dans les DOM (hors PCS). Il devra permettre d'ouvrir éventuellement des pistes lors des négociations du futur fonds européen d'accompagnement de la pêche. Il n'a cependant pas vocation à être pérennisé en tant que tel.

- **Les types de navires devront être adaptés aux besoins locaux et permettre des redéploiements vers des ressources pélagiques ou peu exploitées.**

Des études préalables devraient être financées et réalisées sous le contrôle des responsables locaux des pêcheurs pour déterminer le modèle de navire adapté aux besoins locaux. Certaines études ont déjà été effectuées (navire du futur), elles devront être complétées, dans les DOM disposant d'une capacité de construction locale, jusqu'à disposer de plans de navires génériques approuvés par le BV et donc conformes à la réglementation sécurité.

L'amélioration des conditions de travail devra être systématiquement recherchée. Les navires actuellement en service dans les DOM sont pour la plupart d'un modèle obsolète et offrent des conditions de travail inacceptables pour les jeunes en recherche d'emploi.

Dans la mesure du possible, les chantiers locaux (malheureusement peu nombreux dans les DOM) devraient être associés à ces études. Un plan limité dans le temps et dans ces cibles sera mieux accepté s'il permet de redonner une dynamique à la construction navale locale.

Dans le cadre de ces principes communs, le plan de renouvellement de la flotte devrait concerner essentiellement les navires de moins de 12 mètres, munis ou non de palangres selon les choix des professionnels, adaptés à la pêche des ressources pélagiques.

Le redéploiement d'un système de DCP fixes publics financés par le FEAMP est indissociable du renouvellement de cette flottille.

Les DOM ne disposent pas actuellement de la ressource humaine pour armer des navires plus grands. Le renouvellement de navires de plus de 12 mètres générerait un renforcement de l'emploi de marins étrangers dans des conditions socialement inacceptables dans l'UE.

Le plan devrait inciter les professionnels à investir dans des navires innovants plus confortables et permettant de mieux valoriser le poisson, en rupture avec les navires traditionnels mais la profession n'est en général pas préparée ni formée pour accueillir cette rupture. Des navires de type « traditionnel amélioré » devraient également pouvoir être aidés.

Les membres de la mission estiment cependant qu'un plan de renouvellement limité de la flottille crevettière guyanaise (navires de 22 à 24 mètres) aurait du sens (cf. 2.6).

## 2.2. Un impact limité du renouvellement des flottilles sur les pêcheries principales ciblées

Les départements d'outre-mer sont très différents géographiquement et culturellement. Les plans d'action seront donc spécifiques pour chaque DOM. Il n'existe qu'un point commun important : les pêcheries qui s'y exercent sont des pêcheries tropicales.

Nous pouvons cependant faire une classification simple :

- les DOM îliens : Martinique, Guadeloupe, la Réunion et Mayotte
- le DOM continental : la Guyane

Concernant les DOM îliens, les ressources démersales, liées au plateau continental, sont faibles, pleinement exploitées ou surexploitées. Cette ressource est de plus fortement impactée par des pollutions d'origine terrestre (chlordécone). Le renouvellement des flottilles ne doit donc pas avoir comme conséquence de renforcer le prélèvement sur ces ressources démersales mais doit viser à moderniser les flottilles pour permettre aux pêcheurs de mieux exploiter les ressources pélagiques importantes qui existent en zone tropicale. L'échelle des pêcheries des DOM est négligeable par rapport aux principales ressources pélagiques. L'exemple du thon albacore peut être cité.

Les captures mondiales de cette espèce déclarées par l'ICCAT et la CTOI, organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) spécialisées, sont respectivement de 110 000 tonnes pour l'atlantique et 410 000 tonnes pour l'Océan indien. Les pêcheries des DOM ne dépassent pas quelques centaines de tonnes de captures de cette espèce (400 tonnes pour les Antilles et 500 tonnes pour Mayotte et la Réunion).

Les nouveaux navires devront permettre un accès facilité à la ressource pélagique qui est et restera, même en cas de renouvellement de la flotte, globalement peu impactée par des pêcheries sans commune mesure avec les flottes de haute mer.

La modernisation des flottilles des navires de moins de 12 mètres ne pourra donc pas avoir d'impact sur l'équilibre des pêcheries de pélagiques même s'il ne faut pas occulter la sensibilité de la moindre augmentation de l'effort de pêche sur certaines espèces comme le marlin bleu et les requins. Les flottilles de navires de moins de dix mètres n'ont pas un rayon d'action important : elles doivent, pour être rentables, économiser le carburant en disposant d'un système de DCP. L'existence de ce dispositif est déterminant pour ces petits navires.

La Guyane, avec son importante ZEE peu exploitée, justifiera une autre approche. Elle dispose en effet d'un plateau continental vaste et riche, qui en fait l'une des zones les plus productives au monde. La pêche exercée par les navires « légaux » atteint 3 000 tonnes, l'effort de pêche développé par les navires illégaux est considéré comme équivalent. Une production totale de 5 à 6 000 tonnes est donc probable. A titre de comparaison, les chiffres de production estimés par la FAO pour le Suriname voisin, qui dispose d'un plateau continental approximativement identique, sont de 16 000 tonnes. En effet, si la pêche côtière est pratiquée en deçà des 20 milles de la côte, plus au large, seuls les crevettiers et les vénézuéliens titulaires de licences pêchent. Selon les professionnels et l'Ifremer, de nombreuses espèces de poisson ne sont pas pêchées par les pêcheurs français. La ressource existe mais les navires et les techniques de pêche nécessaires ne sont pas disponibles.

Les poissons pélagiques ne sont pas du tout exploités. En résumé, seules deux espèces sont pleinement exploitées, l'acoupa rouge et le vivaneau.

### **2.3. Un renforcement de la recherche scientifique**

Des délégations de l'IFREMER existent aux Antilles (Martinique), à la Réunion et en Guyane. Quelques spécialistes sont chargés du suivi de la pêche et de la ressource halieutiques. S'il existe donc une connaissance réelle des pêcheries, la diversité des milieux et espèces tropicales rend la connaissance acquise difficilement exploitable pour gérer des pêcheries.

Les études devraient être renforcées mais également redéployées. L'implication de l'Ifremer dans le SIH devra être confortée en liaison avec les parcs marins de l'AFB.

Dans les DOM iliens, la recherche scientifique devrait être réorientée. La zone de plateau continental est en effet très faible et les espèces démersales la fréquentant très nombreuses (entre 150 et 200 espèces). La pêche n'est que l'une des nombreuses pressions subies par le milieu, la pollution, la destruction des habitats sont tout aussi importantes. L'exemple du chlordécone aux Antilles est bien connu mais le mauvais état des mangroves, la pollution des rivières ont également un impact important. La gestion des pêcheries des lagons doit être reconsidérée. Les espèces nombreuses devraient être suivies dans le cadre de la mise en œuvre d'études écosystémiques qui seules pourraient permettre d'appréhender l'état global du milieu et de ses ressources.

Certaines études d'Ifremer sur la connaissance et la gestion des stocks de poissons démersaux ont été réalisées comme le programme « ANCRE-DMX2 » à la Réunion. Les résultats obtenus sont intéressants mais difficilement exploitables pour la gestion d'une flottille côtière de petits navires déployant un effort de pêche multi-espèces.

Une collaboration entre IFREMER, l'AFB gérant les parcs marins et la réserve marine de la Réunion est souhaitable. Les CRPMEM devront y être associés afin en particulier que la pertinence et l'efficacité des cantonnements de pêche qu'ils ont parfois créés soit analysée. L'objectif recherché est de trouver les meilleurs outils permettant d'améliorer l'état de la ressource de poissons démersaux dans les îles.

S'agissant de la connaissance des stocks de poisson pélagiques, elle ne peut être acquise au niveau d'un ou de plusieurs départements français, en particulier pour les grands pélagiques. Elle dépend d'un effort de recherche international coordonné par les ORGP. La France contribue pleinement à cet effort et l'on peut estimer que la connaissance des stocks de grands pélagiques est relativement robuste.

Les données scientifiques disponibles et la recherche halieutique « classique » sont donc suffisantes pour décider de mesures de gestion concernant les pêches pélagiques en général. Un effort particulier devrait cependant être mené concernant la pêche des petits pélagiques.

Par ailleurs, des études particulières sur certains stocks de grands pélagiques, poissons épée et thonidés, pourraient également être effectuées.

Enfin, tout renouvellement de la flottille de pêche doit s'accompagner d'une rationalisation et d'un renforcement des DCP. Une étude spécifique concernant l'impact des DCP fixes sur la pêche et le comportement des poissons pélagiques devrait être réalisée, une attention particulière devrait être apportée aux mesures permettant de mieux contrôler la pêche de certaines espèces sensibles tel le marlin bleu.

En Guyane, la ressource du plateau continental est mal connue. Seules trois espèces font l'objet d'un suivi, mais l'état de leur stock n'est pas suffisamment connu pour donner lieu à des recommandations de gestion. Il s'agit de la crevette, du vivaneau et de l'acoupa rouge. Cette dernière espèce est soumise à une forte pression de pêche illégale, en particulier en raison de la valeur de sa vessie natatoire et une campagne de recherche spécifique devrait être menée.

Des études poussées concernant l'évolution du stock de ces trois espèces permettraient de déterminer leur situation par rapport à leur exploitation au rendement maximum durable (RMD). Celle concernant la crevette devrait être lancée immédiatement sous pilotage de l'Ifremer.

## 2.4. La mise en place d'un suivi halieutique renforcé

Le suivi halieutique confié à l'Ifremer par l'intermédiaire du SIH - réseau d'observation des ressources halieutiques et des usages -, actuellement mis en œuvre dans les DOM, n'est pas uniforme et appliqué de manière différente selon les départements (enquêtes téléphoniques ou échantillonnage au débarquement). Son articulation avec les données déclaratives est mal définie. Les résultats obtenus donnent cependant des informations intéressantes concernant l'évolution des captures.

Les limites du SIH sont facilement perçues en examinant les résultats donnés dans les tableaux diffusés sur le site de l'Ifremer : en Martinique, où le SIH résulte principalement d'enquêtes téléphoniques, la deuxième espèce produite (tableau production estimée en poids vif par groupe d'espèces) concerne les poissons marins "divers" pour une estimation moyenne de 113,5 tonnes. Même si le principe d'un recueil d'informations par enquête téléphonique a pu montrer ses limites, la principale raison de ce flou semble être l'inadaptation du principe de suivi des espèces du lagon basé sur un modèle créé pour les pêcheries européennes. La multiplicité des espèces pêchées (150 environ) et leur faible quantité ne permet pas d'évaluer réellement l'état de la ressource par estimation des captures.

A Mayotte, la prise en charge du SIH par le parc marin a donné de bons résultats, grâce à une présence des observateurs du parc sur le terrain bien acceptée par les pêcheurs.

L'exemple de Mayotte montre la pertinence d'associer des agents d'un parc marin, dont l'un des objectifs est le développement d'une pêche durable, à la réalisation des travaux du SIH. Le parc marin de la Martinique qui vient d'être créé devrait également se voir associé à ce travail.

Les lagons et les tombants sont des zones géographiquement limitées où vivent un grand nombre d'espèces tropicales. Ces milieux sont riches mais assez peu productifs. La gestion des pêcheries par stock n'a pas de sens dans ces milieux particulièrement sensibles aux pollutions telluriques.

Seul un suivi éco-systémique de l'état du lagon et de ses habitants pourrait permettre de préconiser des mesures de protection et donc de gestion.

**R1.** A l'attention de la DPMA, de l'Ifremer et de l'Agence Française de la Biodiversité (AFB) : La mission recommande une gestion éco-systémique des lagons et bandes côtières dans les DOM, plutôt qu'une gestion des pêcheries par stock. Il conviendrait de mettre en œuvre des programmes de recherche associant l'IFREMER, l'AFB et les parcs marins, pour établir en lien avec les professionnels des mesures de protection et de gestion des biotopes et des espèces : mesures de préservation ou de restauration du milieu, cantonnements, réserves, interdictions saisonnières de pêche...

Le SIH est critiqué par les professionnels, surtout aux Antilles, mais il est également utilisé par ces derniers comme un « trompe l'œil » permettant de masquer leur volonté de s'exonérer de leurs obligations déclaratives. Le réflexe facile de faire porter à un organisme d'État la responsabilité du manque de robustesse des données halieutiques, qui devraient reposer principalement sur l'exploitation des journaux de pêche, doit être contré par une clarification des obligations de chacun. Les professionnels devraient se voir imposer fermement leurs obligations déclaratives y compris en appliquant les sanctions prévues par les textes.

Les services des affaires maritimes ont entamé un travail dans ce sens qui doit être soutenu et renforcé.

## 2.5. Un renforcement général de la politique de contrôle

La situation du contrôle des pêches est globalement non satisfaisante dans les DOM.

L'effort de contrôle est inégal. En effet, si le contrôle des navires étrangers est parfois intensif comme en Guyane, le contrôle des navires nationaux dont un bon nombre sont en situation illégale ne représente dans ce même département que 5% du total.

Le principal problème dans tous les DOM reste que la petite pêche côtière est gérée plus comme un « exutoire social » que comme une activité économique. L'ensemble du secteur est profondément marqué par ce fait. Les pêcheurs illégaux sont partout nombreux et impactent fortement la ressource côtière et lagonaire.

Le contrôle des navires nationaux n'est pas effectué selon les normes communautaires : la pêche illégale « de plaisance » est partout présente et génère une concurrence déloyale sur le marché local. Les professionnels acceptent donc mal une réglementation qui ne leur paraît s'appliquer qu'à eux. Ils sont par conséquent peu ou pas contrôlés.

**R2.** A l'attention des services de l'État chargés du contrôle : Renforcer la lutte contre le travail illégal, partout présent dans les DOM. En s'appuyant sur les CRPMEM, et sous la coordination des services des affaires maritimes, il conviendrait entre autres de renforcer la réglementation en encadrant l'ensemble des pêcheries par des licences, d'interdire partout la pêche sur les dispositifs de concentration du poisson (DCP) aux plaisanciers, de mener des opérations de destruction des engins de pêche illégaux et de lutter contre les filières d'écoulement des produits de la pêche illégale.

L'un des axes majeurs de la politique des gens de mer dans les DOM a été, depuis des années, de régulariser les pêcheurs illégaux. Cette politique a surtout consisté à tenter de « vider le tonneau des Danaïdes » et a plutôt conduit à tirer vers le bas le niveau de la formation professionnelle des marins qu'à renforcer la qualification des marins.

Ceci se concrétise par les conséquences suivantes :

- la formation vise souvent plus à régulariser des pêcheurs « illégaux » qu'à former des professionnels aptes à conduire des outils modernes puisque trop de navires naviguent dans les DOM avec des équipages peu formés ne disposant pas des brevets requis ;
- la profession confrontée à cette concurrence déloyale est réticente à accomplir ses obligations déclaratives ;
- la mise en œuvre de mesure de gestion des ressources par les organisations professionnelles est difficilement acceptée et peu efficace.

**R3.** A l'attention de la DPMA et des directions de la mer : Réaffirmer la nécessité de disposer des brevets requis et d'une expérience professionnelle embarquée de deux à trois années, pour accéder au dispositif d'aide publique au renouvellement de la flotte. Pour les armateurs non embarqués : ceux-ci devront justifier de disposer de marins brevetés pour armer leur navire.

Dans ce contexte les professionnels qui côtoient tous les jours des navires exerçant illégalement leur activité n'acceptent pas les contrôles et travaillent pour la plupart dans l'opacité, sans comptabilité ni déclaration réelle de leurs revenus. Ceci peut également expliquer que le respect des obligations déclaratives par les professionnels soit très faible. La mise en œuvre du PCS est une opportunité pour générer une démarche vertueuse auprès des bénéficiaires de ce mécanisme les incitant à respecter leurs obligations déclaratives en matière de capture, de débarquement, de transbordement et de vente.

**R4.** A l'attention des services des affaires maritimes et des services chargés de la mise en œuvre du plan de compensation des surcoûts (PCS) : Exiger partout le respect des obligations déclaratives. Cet objectif doit être atteint en mettant en œuvre si nécessaire les sanctions administratives prévues par les textes.

Cette situation est encore complexifiée par le fait que la réglementation concernant la sécurité des navires est inadaptée à la pêche en milieu tropical et qu'au moins 80 % des navires naviguent en situation illégale. Aux Antilles par exemple, la plupart des yoles de pêches sont armées en 4<sup>ème</sup> catégorie (exploitation dans les limites des 5 milles du port de base) et vont en réalité exercer leur activité entre 50 et 80 milles de la côte. L'accidentologie à la pêche est malgré cela relativement faible et plutôt inférieure à celle de la pêche en métropole.

A la Réunion, la majorité des barques de pêche, armées en 4<sup>ème</sup> catégorie, n'ont réglementairement pas accès aux DCP situés à plus de 5 milles des côtes, alors que les petits navires de plaisance peuvent naviguer à 6 milles des côtes et y ont accès.

L'action de police des services des affaires maritimes est donc très délicate et souvent les contrôles sont suivis de troubles à l'ordre public qui entraînent immédiatement un relâchement de l'effort.

**R5.** A l'attention de la direction des affaires maritimes en charge de la sécurité des navires et des directions de la mer : la mission recommande l'adaptation de la réglementation relative à la sécurité des navires, actuellement inadaptée aux DOM situés en zone tropicale.

Dans ce cadre et sans « révolutionner » les pratiques existantes, des actions fortes et symboliques devraient être menées : interdiction générale pour les « plaisanciers » de pêche sur DCP, action déterminée contre le trafic de vessies natatoires en Guyane, relève et destruction des casiers illégaux aux Antilles, tout particulièrement dans les zones polluées par le chlordécone...

Ces opérations médiatisées de lutte contre le travail illégal devraient permettre de mieux faire accepter des mesures de renforcement de l'application des règlements par les professionnels, en particulier celles liées aux obligations déclaratives.

Les organisations professionnelles devraient y être étroitement associées et incitées à compléter la réglementation par des mesures de gestion des pêcheries concernées par ce plan, condition indispensable pour son acceptation par la Commission.

## 2.6. La non-subvention des arts traînants : une exception pour les crevettiers guyanais

La lettre de mission prévoyait l'exclusion des arts traînants du dispositif de financement par des aides nationales du renouvellement de la flotte de pêche dans les DOM. Toutefois, il est apparu à la mission qu'un segment particulier mériterait de déroger à ce principe.

Les arts traînants sont inexistant dans les îles où ils ne peuvent être exercés par manque de plateau continental, et peu développés en Guyane où ils ne ciblent que la crevette.

Cette pêcherie demande cependant une attention particulière. Elle constitue en effet la base historique du développement de la pêche en Guyane et a compté jusqu'à 70 navires pour des captures de 5 000 tonnes environ. Confrontée à la concurrence de la crevette d'élevage, la flottille a diminué et seules 22 autorisations de pêche peuvent être potentiellement attribuées aujourd'hui. En réalité, 13 licences sont accordées et au vu de l'état très dégradé de la flottille, seuls 10 navires sont exploités plus ou moins régulièrement pour une production de 700 tonnes environ (le TAC est de 1 500 tonnes).

De façon surprenante, la baisse considérable de l'effort de pêche ne s'est pas accompagnée d'un redressement de la ressource qui, selon IFREMER, a plutôt tendance à la stabilité, les raisons en sont mal connues, ne sont pas liées à l'effort de pêche mais plutôt à une modification du milieu.

La pêche crevettière en Guyane constitue donc désormais une niche permettant à la filière aval de disposer d'un produit sauvage de grande qualité pour accéder au marché d'exportation.

Le développement de la pêche en Guyane ne pouvant, par manque de marins, s'articuler qu'autour de la filière aval qui a besoin de ce produit d'appel, il serait souhaitable qu'un plan de restructuration de la flotte crevettière soit mené pour que ce produit symbolique puisse continuer à être disponible.

Les navires existants sont obsolètes et ne peuvent plus permettre de produire un produit d'une qualité optimale, la flottille existante est condamnée à court terme.

Cette flottille a longtemps été mise en exergue pour son impact négatif sur l'environnement du fait des rejets de poissons juvéniles et de son impact sur les tortues. De nombreux efforts, salués et accompagnés par le WWF<sup>2</sup>, ont cependant été réalisés. Les limites actuelles de cet effort de sélectivité sont atteintes à cause de l'obsolescence des navires.

Une condition structurante de ce plan est que le renouvellement des navires soit précédé d'un programme particulier de recherche sur la crevette et sur la sélectivité de la pêcherie. Le TAC devra alors être fixé à une valeur permettant d'atteindre le RMD.

En se fondant sur les échanges avec la délégation régionale de l'Ifremer en Guyane, et à partir des connaissances dont cette dernière dispose tant en termes d'évolution du stock qu'au regard de la pêcherie qui l'exploite, les membres de la mission estiment que 10 à 12 navires modernes, équipés de dispositifs polyvalents leur permettant de se déployer saisonnièrement sur d'autres pêcheries, seraient un optimum économique raisonnable pour cette flottille.

---

<sup>2</sup> cf. articles de WWF (<https://www.wwf.fr/medias/importation-par-lue-de-crevettes-sauvages-tropicales-et-impact-sur-la-survie-des-populations-de>), et étude "L'importation de crevettes sauvages tropicales vers l'UE et l'impact résultant sur les populations de tortues marines" (<https://www.wwf.fr/champs-daction/ocean/peche-aquaculture/prises-accessoires>) et de Novethic (<https://www.novethic.fr/actualite/environnement/ressources-naturelles/isr-rse/peche-durable-les-crevettiers-guyanais-changent-leurs-pratiques-134724.html>)



### **3. PROPOSITION D'UN PLAN D'ACTION PAR DÉPARTEMENT**

Après avoir évoqué les lignes communes aux DOM et certaines spécificités (comme les crevettiers guyanais), il convient de décliner le plan d'action plus localement et d'en prévoir un pour chaque département, même si certaines constantes se retrouveront dans les différentes déclinaisons.

Pour être efficace et rencontrer les attentes des professionnels, il faut amorcer une rupture avec les modèles de navires existants, tout en ne fermant pas la porte à l'amélioration des modèles de navires actuels. Le but essentiel de ce plan devra être de donner de meilleures conditions de travail pour permettre à des jeunes pêcheurs de réinsuffler du dynamisme à la pêche dans les DOM.

Il n'est pas souhaitable de financer avec des aides d'état des navires trop différents des navires actuels, la profession est vieillissante et généralement peu qualifiée. La ressource humaine pour armer des navires plus importants et novateurs n'existe pas.

Dans ce contexte, la mission recommande que le plan d'action, hors pêche crevette guyanaise, concerne le renouvellement de navires de moins de 12 mètres.

### 3.1. Plan d'action pour la Martinique et la Guadeloupe

Les plans d'actions pour la Martinique et la Guadeloupe pourraient être communs. Les techniques de pêche sont proches et les conditions de mer et de sécurité sont identiques.

Concernant ce point, il faut noter qu'en l'état actuel de la réglementation afférente à la sécurité des navires, les navires correspondant aux demandes des professionnels entrant en flotte avec aide ne navigueront probablement pas en conformité avec la règle (cf. situation actuelle). Une évolution des règles de sécurité appliquées en zone tropicale est souhaitable et devra être rapidement mise en œuvre (cf. recommandation n° 5).

Le financement pourrait concerner deux types de navires qui correspondent aux évolutions techniques souhaitées par la profession, afin de permettre un redéploiement de l'effort de pêche des ressources démersales vers les pélagiques :

- yoles de 9 mètres procurant un meilleur confort pour les marins : abri contre le soleil et les embruns, repose-dos, flottabilité en cas d'invasissement et permettant d'améliorer la qualité des captures (glacière, emplacement pour les captures de grande taille...) ;
- navires à motorisation diesel de 10 à 12 mètres permettant de passer 3 à 4 jours en mer, équipés (ou non) de palangres et de dispositifs permettant de cibler des espèces nouvelles : exemple de l'encornet ayant fait l'objet d'une exploitation à la Dominique, et du thon noir.

Pour une optimisation des effets du plan, il serait souhaitable que les deux types de navires soient génériques et construits par des chantiers locaux. Les chantiers martiniquais et guadeloupéens ne construisent quasiment plus de navires de pêche, mais gardent cependant la capacité de construire des unités jusqu'à 12 mètres. Une étude commune pour les deux départements pourrait être financée par la mesure 26 du FEAMP et réalisée par un architecte travaillant avec les chantiers locaux et en concertation avec les professionnels par l'intermédiaire des CRPMEM. Les navires pourront ainsi correspondre complètement aux besoins locaux.

**Le plan d'action permettant le financement public de ces deux types de navires devra comporter les 10 mesures suivantes dont la mise en œuvre paraît indispensable à la réussite d'une relance de la pêche dans les Antilles :**

#### **A- Encadrement des pêcheries concernées :**

La nécessité de reporter l'effort de pêche du plateau vers le large est recommandée par les scientifiques de l'Ifremer et reconnue par les professionnels. Si l'état de la ressource des grands et petits pélagiques ne sera que très marginalement impacté par la mise en service de quelques navires de moins de 12 mètres, certaines espèces devront faire l'objet d'une attention particulière pour ne pas accentuer l'effort de pêche les concernant. Le renouvellement de la flotte devra être accompagné de mesures permettant un meilleur encadrement des pêcheries et une plus grande transparence, éléments indispensables au renouveau de la pêche aux Antilles.

Les mesures suivantes devraient être prises :

- Mesure 1 : Mise en place de DCP sous l'égide et avec licences du CRPMEM. Ces licences encadreront la pêche sur DCP avec contrôle du nombre de navires autorisés à accéder à cette pêcherie et fixation des engins autorisés (limitation du nombre d'hameçons autorisés par exemple).

- Mesure 2 : Marquage obligatoire par baguage des poissons épée et des requins autorisés à la capture. Même s'il apparaît que les captures de marlins restent largement incluses dans le quota attribué à la France et que les prises de requins sont anecdotiques, un suivi très précis de l'effort de pêche généré par de nouveaux navires devrait être institué.
- Mesure 3 : Interdiction de pêche sur les DCP par les plaisanciers. Cette interdiction vise à prévenir des conflits de cohabitation, à lutter contre le travail clandestin mais également à protéger la ressource en particulier concernant les espèces sensibles (marlin bleu...). Il n'y a pas de légitimité pour la pêche de plaisance à utiliser des dispositifs de concentration du poisson conçus et financés pour réduire les coûts d'accès à la ressource de la pêche professionnelle. Cette disposition devrait être nationale.
- Mesure 4 : Rechercher un accord de pêche avec les états riverains de la Caraïbe (particulièrement en cas de financement de navires équipés de mini palangres qui ont besoin de zones plus vastes que les navires travaillant sur DCP).

#### **B- Identification des données scientifiques nécessaires et complémentaires**

Les données scientifiques nécessaires concernant les poissons pélagiques sont déjà disponibles pour les principales espèces. La pêcherie actuelle de thon albacore des Antilles représente 0.4% des prises de l'Atlantique déclarées par l'ICCAT. La mise en flotte de quelques navires de moins de 12 mètres n'aura aucun impact sur l'équilibre des stocks de grands pélagiques.

Des programmes de recherche devront être mis en place concernant les espèces sensibles identifiées par l'ICCAT, en particulier sur les poissons épée et les requins.

Les mesures suivantes sont recommandées :

- Mesure 5 : Mise en place d'un programme de recherche scientifique sur l'impact des pêcheries sur DCP fixe en liaison avec IFREMER et l'AFB. Une expérimentation sur les techniques de pêche permettant d'éviter d'accroître l'effort de pêche sur le marlin par l'utilisation d'hameçons adaptés est par exemple recommandée par Ifremer.
- Mesure 6 : Appui à la collecte de données de pêche en associant en Martinique le parc marin qui vient d'être créé à la collecte des données du SIH.

#### **C- Absence d'augmentation de la capacité globale de la flotte de pêche des DOM**

Les segments de flotte de pêche des Antilles sont largement sous-utilisés et les fichiers contiennent encore des navires non actifs qui devraient être retirés. La poursuite du travail de nettoyage effectué par les services des affaires maritimes devrait permettre de mettre en œuvre la mesure suivante :

- Mesure 7 : Retrait du segment de flotte des moins de 12 mètres de la capacité équivalente aux navires entrant en flotte avec aide, concernant des embarcations exploitant la bande côtière.

#### **D- Mise en œuvre d'un plan de contrôle dédié**

La situation du contrôle des pêches aux Antilles n'est pas satisfaisante. La pêche est encore considérée comme un exutoire social et la pêche illégale très répandue. Même si l'impact de cette pêche illégale concerne principalement les espèces démersales, ces pratiques contribuent à maintenir la pêche professionnelle dans un environnement opaque ou déclarer ses captures et les ressources tirée de son activité professionnelle n'est pas la norme. Les mesures suivantes devraient être mises en œuvre :

- Mesure 8 : Assurer la complète conformité aux obligations déclaratives obligatoires pour tous les navires avec mise en œuvre de sanctions administratives en cas de manquement.
- Mesure 9 : Rendre l'équipement en VMS obligatoire pour tous les navires de plus de 9 mètres. Cette mesure en plus de faciliter les contrôles permettra de mieux mesurer l'effort de pêche et aura comme effet indirect d'améliorer la sécurité des navires participant à cette pêcherie.
- Mesure 10 : Renforcement du plan de contrôle hauturier en recherchant une implication plus forte de la Marine Nationale seule apte à effectuer des contrôles au large. Pour la pêche côtière, la multiplication d'opérations « coup de poing médiatisées » impliquant toutes les administrations intervenant en mer et visant à détruire les engins de pêche illégaux, casiers et filets devrait être réalisée.

## 3.2. Plan d'action pour la Réunion

Le renouvellement doit cibler les pêcheurs artisanaux de moins de 12 mètres en adaptant la réglementation relative à la sécurité des navires aux conditions de navigation locales (cf. recommandation n° 5).

La limitation du plateau continental ne laisse en effet pas de possibilité d'étendre l'effort de pêche de cette zone.

Par ailleurs, la pêche palangrière hauturière est encore récente et sa rentabilité reste à démontrer alors même qu'elle bénéficie déjà d'aides publiques conséquentes dans le cadre du PCS et de conditions d'emploi des équipages (marins malgaches) très favorables. Il ne paraît donc pas opportun de la développer ou même de la rénover car les armements disposent déjà d'un cadre leur permettant de renouveler la flotte sans nécessité d'une aide publique à la construction. De plus, tout développement de ce segment pourrait mettre en difficulté la pêche côtière.

Le financement pourrait donc concerner les types de navires qui correspondent aux évolutions techniques souhaitées par la profession afin de permettre un redéploiement de l'effort de pêche des pêcheurs artisans des ressources démersales vers les pélagiques :

- barques de 6 à 8 m procurant un meilleur confort pour les marins : abri contre le soleil et les embruns, repose-dos, flottabilité en cas d'envahissement ;
- le redéploiement de quelques barques vers des vedettes qui iraient pêcher sur DCP jusqu'à 12 milles ;
- la poursuite du déploiement de mini-palangriers de moins de 12 m, navires dotés d'une motorisation diesel à coque semi-planante permettant d'augmenter leur rayon d'action entre 20 et 40 milles et de passer 2 à 3 jours en mer.

Il n'y a pas de chantiers locaux, le volume de navires à remplacer est faible et ne pourra pas justifier la création d'un chantier. Les navires des deux types pourraient donc être choisis par les patrons sans qu'un navire générique soit proposé. Les navires pourront ainsi correspondre complètement aux besoins locaux.

Les navires correspondant aux demandes des professionnels, qui entreront en flotte avec aide, ne navigueront probablement pas en conformité avec les règles de sécurité. Une évolution de celles-ci pour les zones tropicales est souhaitable, et ce d'autant plus que l'accidentologie est très faible.

### Les mesures spécifiques permettant une pêche durable

Le plan d'action permettant le financement public de ces deux types de navires devra comporter les 8 mesures suivantes dont la mise en œuvre paraît indispensable à la réussite d'une relance de la pêche Réunionnaise.

#### A. Encadrement des pêcheries concernées :

La nécessité de reporter l'effort de pêche du plateau vers le large est recommandée par les scientifiques d'Ifremer et reconnue par les professionnels. Si l'état de la ressource des grands et petits pélagiques ne sera que très marginalement impacté par la mise en service de quelques navires de moins de 12 mètres, certaines espèces devront faire l'objet d'une attention particulière pour ne pas accentuer l'effort de pêche les concernant.

Le renouvellement de la flotte devra être accompagné de mesures permettant un meilleur encadrement des pêcheries et une plus grande transparence éléments indispensables au renouveau de la pêche côtière de la Réunion. Les mesures suivantes devraient être prises :

- Mesure 1 : Mise en place de licences par le CRPMEM. Ces licences qui existent en partie devront cependant être limitatives et encadreront la pêche sur DCP et la pêche des petits palangriers avec contrôle du nombre de navires autorisés à accéder à cette pêcherie et fixation des engins autorisés (limitation du nombre d'hameçons autorisés par exemple).
- Mesure 2 : Marquage obligatoire par baguage des poissons épée et des requins autorisés à la capture. Même s'il apparaît que les captures d'espadon et de marlins restent très faibles par rapport aux pêches déclarées à la CTOI et que les prises de requins sont anecdotiques, un suivi très précis de l'effort de pêche généré par de nouveaux navires devrait être institué.
- Mesure 3 : Interdiction de pêche sur les DCP par les plaisanciers. Cette interdiction vise à prévenir des conflits de cohabitation, à lutter contre le travail clandestin mais également à protéger la ressource en particulier concernant les espèces sensibles (marlin bleu...). Il n'y a pas de légitimité pour la pêche de plaisance à utiliser des dispositifs de concentration du poisson conçus et financés pour réduire les coûts d'accès à la ressource de la pêche professionnelle. Cette disposition pourrait être nationale.

## **B. Identification des données scientifiques nécessaires et complémentaires**

Les données scientifiques nécessaires concernant les poissons pélagiques sont déjà disponibles pour les principales espèces. Les pêcheries actuelles d'espadon et d'albacore des navires réunionnais représentent respectivement 2,3% et 0,09% des prises de l'océan indien déclarées à la CTOI. La mise en flotte de quelques navires de moins de 12 mètres n'aura aucun impact sur l'équilibre des stocks de grands pélagiques.

Des programmes de recherche devront être mis en place concernant les espèces sensibles identifiées par la CTOI en particulier sur les poissons épée et les requins.

La mesure suivante est recommandée :

- Mesure 4 : Mise en place par l'IFREMER d'un programme de recherche scientifique sur l'impact des pêcheries sur DCP fixe.

## **C. Ne pas augmenter la capacité globale de la flotte de pêche des DOM**

Les segments de flotte de pêche de la Réunion sont largement sous-utilisés et les fichiers contiennent encore des navires non actifs qui devraient être retirés. La poursuite du travail de nettoyage effectué par les services des affaires maritimes devrait permettre de mettre en œuvre la mesure suivante :

- Mesure 5 : Retrait du segment de flotte des moins de 12 mètres de la capacité équivalente aux navires entrant en flotte avec aide.

#### **D. Mise en œuvre d'un plan de contrôle dédié**

La situation du contrôle des pêches à la Réunion est satisfaisante. Même si l'impact d'une pêche illégale concernant principalement les espèces démersales n'est pas négligeable.

Les mesures suivantes devraient être mises en œuvre :

- Mesure 6 : Assurer la complète conformité aux obligations déclaratives obligatoires pour tous les navires avec mise en œuvre de sanctions administratives en cas de manquement.
- Mesure 7 : Rendre l'équipement en VMS obligatoire pour tous les navires de plus de 9 mètres. Cette mesure, en plus de faciliter les contrôles, permettra de mieux mesurer l'effort de pêche et aura comme effet indirect d'améliorer la sécurité des navires participant à cette pêcherie.
- Mesure 8 : Maintenir des efforts de contrôle hauturier en recherchant une implication forte de la Marine Nationale, seule apte avec le navire OSIRIS qui devra être remplacé, à effectuer des contrôles au large. Le maintien d'une cellule opérationnelle de surveillance des pêches au CROSS Réunion est nécessaire au bon fonctionnement du plan de contrôle de l'océan indien. Pour les pêches côtières, la multiplication d'opérations « coup de poing », impliquant toutes les administrations intervenant en mer et visant à faire respecter les règles de la réserve marine dont l'impact sur la ressource côtière est positif, devrait être réalisée.

### 3.3. Plan d'action pour Mayotte

Le plan de renouvellement de la flotte à Mayotte doit être articulé avec un plan plus général de création de points d'avitaillement et de débarquement, de commercialisation de la pêche et d'organisation de la profession, qui prenne également en compte la formation des marins et la valorisation des produits.

- **Un plan visant à redéployer la pêche hors lagon.**

Tout développement de la pêche dans le lagon, utilisant en particulier le casier ou le filet, aurait un effet dévastateur. Il est donc à proscrire.

La seule voie de développement équilibrée de la pêche à Mayotte consiste à remplacer des barques "yam" par des navires plus sûrs permettant d'accéder à un système de DCP fixe en dehors du lagon.

Il existe actuellement deux mini-palangriers exerçant leur activité dans la ZEE mahoraise. Cette flottille pourrait également être renforcée.

- Dans le cadre d'un plan général de développement de la pêche à Mayotte, le financement du volet flotte pourrait concerner deux types de navires qui correspondent aux évolutions techniques souhaitées par la profession afin de permettre un redéploiement de l'effort de pêche des ressources démersales vers les pélagiques : une flottille de navires de 9 mètres environ destinés à la pêche sur DCP en remplacement des barques yam. Dans ce cadre, un ou deux types de navire générique pourraient être choisis et faire l'objet d'un appel d'offre. Ils devront procurer un meilleur confort pour les marins : abri contre le soleil et les embruns, repose-dos, flottabilité en cas d'envahissement et permettant d'améliorer la qualité des captures (glacière, emplacement pour les captures de grande taille ...) ;
- quelques navires hauturiers à motorisation diesel de 10 à 12 mètres sur le modèle des navires existants, équipés de palangres, permettant de passer 3 à 4 jours en mer.

Pour une optimisation des effets du plan, il serait souhaitable que les deux types de navires soient génériques et construits par un ou des chantiers sélectionnés après appel d'offre.

**Le plan d'action permettant le financement public de ces deux types de navires devra comporter les 7 mesures suivantes dont la mise en œuvre paraît indispensable à la réussite d'une relance de la pêche à Mayotte :**

#### **A. Encadrement des pêcheries concernées :**

La nécessité de reporter l'effort de pêche du plateau vers le large est recommandée par les scientifiques de l'Ifremer et reconnue par les professionnels. Si l'état de la ressource des grands et petits pélagiques ne sera que très marginalement impacté par la mise en service de quelques navires de moins de 12 mètres, certaines espèces devront faire l'objet d'une attention particulière pour ne pas accentuer l'effort de pêche les concernant. Le renouvellement de la flotte devra être accompagné de mesures permettant un meilleur encadrement des pêcheries et une plus grande transparence, éléments indispensables au renouveau de la pêche à Mayotte. Les mesures suivantes devraient être prises :

- Mesure 1 : Mise en place de DCP sous l'égide du parc marin et avec attribution de licences. Ces licences encadreront la pêche sur DCP avec contrôle du nombre de navires autorisés à accéder à cette pêcherie et fixation des engins autorisés (limitation du nombre d'hameçons autorisés par exemple).

La flotte internationale de thoniers senneurs opérant dans les eaux de Mayotte devrait voir son activité mieux encadrée par une limitation plus significative des DCP dérivants utilisés dans la zone sous juridiction française.

- Mesure 2 : Marquage obligatoire par baguage des poissons épée et des requins autorisés à la capture. Même s'il apparaît que les captures de marlins et de requins sont anecdotiques, un suivi très précis de l'effort de pêche généré par de nouveaux navires devrait être institué.
- Mesure 3 : Interdiction de pêche sur les DCP par les plaisanciers. Cette interdiction vise à prévenir des conflits de cohabitation, à lutter contre le travail clandestin mais également à protéger la ressource en particulier concernant les espèces sensibles (marlin bleu...). Il n'y a pas de légitimité pour la pêche de plaisance à utiliser des dispositifs de concentration du poisson conçus et financés pour réduire les coûts d'accès à la ressource de la pêche professionnelle.

## **B. Identification des données scientifiques nécessaires et complémentaires**

Les données scientifiques nécessaires concernant les poissons pélagiques sont déjà disponibles pour les principales espèces. La pêcherie actuelle de thon albacore de Mayotte représente moins de 50 tonnes à comparer aux 410 000 tonnes des prises de l'océan indien déclarées par la CTOI. La mise en flotte de quelques navires de moins de 12 mètres et d'une flottille de navires de 9 mètres n'aura aucun impact sur l'équilibre des stocks de grands pélagiques.

Des programmes de recherche devront être mis en place concernant les espèces sensibles identifiées par la CTOI en particulier sur les migrations des thons, dans la zone de Mayotte et de Glorieuse, les poissons épée et les requins.

Les mesures suivantes sont recommandées :

- Mesure 4 : Mise en place d'un programme de recherche scientifique sur l'impact des pêcheries sur DCP fixe en liaison avec IFREMER et l'AFB.

## **C. Absence d'augmentation de la capacité globale de la flotte de pêche des DOM**

- Mesure 5 : Les segments de la flotte de pêche de Mayotte doivent être fixés en 2020. La poursuite du travail de régularisation des navires informels effectué par les services des affaires maritimes devrait permettre de mettre en œuvre une intégration dans la flotte communautaire des navires inscrits sur le registre local exerçant réellement une activité de pêche.

#### **D. Mise en œuvre d'un plan de contrôle dédié :**

La situation du contrôle des pêches à Mayotte n'est pas complètement satisfaisante, la pêche vivrière non déclarée est très répandue dans le lagon. Il faut poursuivre l'effort de contrôle dans ce domaine.

Plus généralement le contrôle des pêches dans le canal du Mozambique reste insuffisant et doit être renforcé. Les efforts déployés récemment par les moyens de l'État et le navire Osiris dans le cadre d'un financement "Interreg" ont montré que de nombreuses infractions sont commises dans cette zone où les états riverains n'ont pas de moyens.

Les mesures suivantes devraient être mises en œuvre :

- Mesure 6 : Équipement VMS obligatoire pour tous les navires de plus de 9 mètres. Cette mesure en plus de faciliter les contrôles permettra de mieux mesurer l'effort de pêche et aura comme effet indirect d'améliorer la sécurité des navires participant à cette pêche.
- Mesure 7 : Renforcement du plan de contrôle hauturier en recherchant une implication plus forte de la Marine Nationale et du patrouilleur « Ile de la Réunion » qui va entrer en flotte, seuls aptes à effectuer des contrôles dans le canal de Mozambique. Le maintien d'une cellule surpêche de deux personnes au sein du CROSS Réunion apparaît indispensable au vu des enjeux du contrôle des pêches dans l'océan indien, le canal du Mozambique et les TAAF.

### 3.4. Plan d'action pour la Guyane

Le plan d'action pour la Guyane devrait concerner deux flottilles dans le cadre de renouvellement, et ouvrir des possibilités futures dans le but de développer la pêche dans des zones et sur des espèces inexploitées à ce jour.

Le fait essentiel pour la Guyane est de construire le plan en raisonnant à partir de la filière aval et de ses besoins. Le manque complet de marins professionnels brevetés est un handicap lourd qui ne peut être surmonté rapidement.

La filière aval a besoin pour se développer d'approvisionnements réguliers des trois espèces phare de Guyane : acoupa, vivaneau et crevette et d'ouvrir de nouveaux marchés sur des espèces non débarquées actuellement.

Il est donc nécessaire de renouveler les flottilles participant à ces pêcheries.

Le financement pourrait concerner trois flottilles :

➤ la flottille crevettière

Les navires actuels sont très dégradés et pourraient être remplacés par des crevettiers modernes de 22 à 24 mètres disposant d'une capacité de traitement de la pêche permettant de viser une niche de qualité supérieure et de traiter l'ensemble des captures pour supprimer les rejets. Ces navires devraient pouvoir disposer d'une certaine polyvalence pour effectuer, en raison de la saisonnalité de la pêche à la crevette, d'autres pêches comme celle des pélagiques à la palangre.

➤ la flottille côtière

Les conditions de confort et de sécurité de la navigation des navires actuels sont mauvaises. Il conviendrait de choisir avec les professionnels et le CRPMEM, un modèle générique de navires de 11 à 12 mètres moderne et confortable, pouvant pêcher sans changement de l'engin de pêche actuel (filet maillant de 2.5 km). Les plans de ce navire devraient être agréés par le Bureau Veritas pour pouvoir être construits dans les pays voisins, la Guyane ne disposant pas de capacité de construction navale.

➤ La flottille semi-hauturière

Des navires de 16 à 18 mètres pourraient probablement être exploités dans la zone des 30 à 200 milles qui n'est actuellement pas fréquentée par les pêcheurs français. Avant de construire ces navires, il pourrait être souhaitable comme le demandent les acteurs de la filière aval, d'autoriser quelques navires étrangers à pêcher dans la zone des 50 à 200 milles pour explorer le champ des possibles tant en matière de pêche que de commercialisation. Cette expérience devrait être très encadrée avec embarquement d'observateurs et débarquement du poisson obligatoire en un seul endroit.

**Le plan d'action permettant le financement public de ces deux types de navires devra comporter les 9 mesures suivantes dont la mise en œuvre paraît indispensable à la réussite d'une relance de la pêche en Guyane :**

**A. Encadrement des pêcheries concernées :**

L'ensemble des pêcheries est encadré par des licences qui devront être revues pour s'assurer que les navires qui les détiennent sont bien actifs.

- Mesure 1 : Pour les crevettiers, réduction du nombre des licences et retrait de deux navires actuellement en flotte pour un nouveau navire construit (ou 3 retraits pour deux constructions selon analyse du fichier flotte). L'objectif serait de conserver une flotte crevettière réduite (10 à 12 navires) mais performante en terme de qualité.

Un suivi très précis des pêches accessoires générées par ces nouveaux navires devrait être institué.

- Mesure 2 : Pour les navires côtiers de moins de 12 mètres, l'encadrement par licences du CRPMEM existe déjà et le segment des moins de douze mètres pleinement utilisé. Il existe cependant des navires non actifs. Les licences de ces navires devront être retirées et réattribuées aux nouveaux navires sans augmentation du nombre de licences.

### **B. Identification des données scientifiques nécessaires et complémentaires**

- Mesure 3 : Les données scientifiques concernant les crevettes, l'acoupa rouge et le vivaneau existent mais doivent être complétées par des études spécifiques sur ces trois espèces. Le projet concernant le stock de crevette, prévu pour être financé par le FEAMP, doit rapidement être mis en œuvre. A défaut de structure professionnelle porteuse, nationale ou régionale, il conviendrait que le portage soit réalisé directement par l'IFREMER.

### **C. Absence d'augmentation de la capacité globale de la flotte de pêche des DOM**

- Mesure 4 : Les segments de flotte de pêche de Guyane sont diversement utilisés et les fichiers contiennent encore des navires non actifs qui devraient être retirés. La poursuite du travail de mise à jour du fichier flotte de pêche effectué par les services des affaires maritimes devrait permettre de servir de support au retrait de licences pour inactivité.
- Mesure 5 : retrait dans le segment de flotte des moins de 12 mètres de la capacité équivalente aux navires entrant en flotte avec aide.

### **D. Mise en œuvre d'un plan de contrôle dédié**

La situation du contrôle des pêches en Guyane n'est pas satisfaisante.

L'effort porte essentiellement (95%) sur les navires brésiliens et étrangers. Cette action dotée de moyens importants commence à porter ses fruits et doit être maintenue. Pour être efficace, il faudrait que les états d'où proviennent ces navires coopèrent plus efficacement en sanctionnant les navires pratiquant une pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), sur la base de photographies aériennes les montrant en pêche dans nos eaux par exemple.

Cette situation de forte pression de pêche illégale par les navires étrangers amène un refus de la part des professionnels des contrôles basés sur les règles communautaires.

Il faut cependant que le contrôle des navires nationaux soit également amplifié. Là encore, la pêche est considérée comme un exutoire social et la pêche illégale très répandue. Ces pratiques contribuent à maintenir la pêche professionnelle dans un environnement opaque où déclarer ses captures et les ressources tirées de son activité professionnelle n'est pas la norme.

Les mesures suivantes devraient être mises en œuvre :

- Mesure 6 : Assurer la complète conformité aux obligations déclaratives obligatoires pour tous les navires avec mise en œuvre de sanctions administratives en cas de manquement.
- Mesure 7 : Rendre l'équipement en VMS obligatoire pour tous les navires de plus de 9 mètres. Cette mesure en plus de faciliter les contrôles permettra de mieux mesurer l'effort de pêche et aura comme effet indirect d'améliorer la sécurité des navires participant à cette pêcherie.
- Mesure 8 : Renforcement du plan de contrôle hauturier en recherchant une implication plus forte de la Marine Nationale, seule apte à effectuer des contrôles au large. Pour la pêche côtière, des opérations impliquant toutes les administrations intervenant en mer et visant à détruire les engins de pêche illégaux, en particulier les filets maillants dérivant de plus de 2.5 km, devraient être réalisées en ciblant tous les navires y compris les navires français.
- Mesure 9 : Mener des actions ciblées sur les filières d'écoulement des vessies natatoires de poisson. Le commerce de ce produit de luxe doit s'effectuer dans des conditions de transparence et les filières illégales démantelées. Ce produit travaillé dans de bonnes conditions sanitaires devrait devenir produit « phare » de la pêche guyanaise ouvrant la porte du marché asiatique pour mieux valoriser l'ensemble des produits de la pêche.



## CONCLUSION

Après la présentation des pêcheries et des flottilles dans les DOM, les auteurs de ce rapport ont cherché à présenter ce que pourrait être le contenu du plan d'actions qui devra être communiqué à la Commission européenne pour pouvoir bénéficier du dispositif d'appui financier par des aides d'État à la construction de navires pour le renouvellement de la flotte de pêche dans les RUP. Ce plan d'actions comporte des principes généraux applicables à l'ensemble des DOM, mais devra aussi se décliner localement pour correspondre aux spécificités de chaque département.

La Commission européenne prévoit que la modification des lignes directrices pour l'examen des aides d'État dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture, base réglementaire permettant la mise en œuvre de ce dispositif, puisse être adoptée d'ici la fin de l'année 2018, après consultation des États membres au sein du comité de la pêche et de l'aquaculture et du comité des aides d'État.

Il est donc essentiel que ce plan d'actions soit préparé rapidement en vue de sa transmission à la Commission européenne dès que les lignes directrices auront été modifiées, afin qu'il puisse être opérationnel dès le 1er janvier 2019.

Enfin, le contenu de ce plan d'actions pourrait préfigurer, pour ce qui concerne la flotte de pêche dans les DOM, le contenu de la négociation du prochain fonds européen à la pêche qui succèdera au FEAMP après 2020.



## **ANNEXES**



# Annexe 1 : Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE  
ET DE L'ALIMENTATION

MINISTÈRE DES OUTRE-MER

Paris, le 29 JAN. 2018

La Directrice de Cabinet du Ministre  
de l'Agriculture et de l'Alimentation,

Le Directeur de Cabinet de la Ministre  
des Outre-Mer

à  
Monsieur le Vice-Président du  
Conseil Général de l'Alimentation, de  
l'Agriculture et des Espaces Ruraux  
(CGAER),

Monsieur l'Inspecteur Général des  
Affaires Maritimes

N/Réf : TR507149

Objet : Renouvellement de la flotte dans les départements d'Outre-mer (DOM).

Le renouvellement de la flotte de pêche dans les DOM est un sujet particulièrement sensible. La demande récurrente des acteurs locaux d'un financement public, interdit par la réglementation européenne, a récemment été renforcée par la prise de position du Parlement européen et l'évolution de la position de la Commission européenne.

Ce nouveau contexte européen suscite d'ores et déjà une forte attente de la part des acteurs locaux, à laquelle le Gouvernement va devoir répondre rapidement, tout en apportant des éléments de réponse aux questions posées par la Commission européenne.

La flotte de pêche dans les régions ultrapériphériques (RUP), si elle est moins âgée que celle de la métropole, nécessite cependant d'être renouvelée, notamment pour des raisons de sécurité, et restructurée afin de mieux exploiter les ressources en haute mer.

Le cadre juridique européen de la nouvelle programmation 2014-2020 ne permet cependant pas le financement public de ce renouvellement. Il suscite donc des demandes régulières d'assouplissement de la part des acteurs locaux.

L'adoption, le 27 avril 2017 par le Parlement européen du rapport d'initiative Rodust sur la gestion des flottes de pêche dans les RUP invitant la Commission européenne « à mettre en place des mesures de soutien [...] pour permettre le financement des navires de pêche artisanale et traditionnelle des RUP », a renforcé la demande d'un assouplissement du cadre juridique européen afin de permettre le soutien public au renouvellement de la flotte.

.../...

78 rue de Varenne – 75349 PARIS 07 SP - Tél : 01 49 55 49 55

La position de la Commission européenne a récemment connu une évolution importante dans le sens d'une ouverture, néanmoins conditionnée à des engagements précis de la part des États membres.

La Commission européenne a, le 24 octobre 2017, adopté une communication relative à « un partenariat stratégique renouvelé et renforcé avec les régions ultra-périphériques de l'Union européenne »<sup>[1]</sup>. Cette communication fixe désormais le cadre dans lequel les discussions relatives au renouvellement de la flotte de pêche dans les DOM vont pouvoir s'inscrire.

En matière de pêche, la Commission européenne se déclare ainsi prête à envisager l'octroi d'aides d'État en faveur de la construction de nouveaux navires de pêche, sous réserve de conditions garantissant une pêche durable. Elle répond en cela au rapport d'initiative du Parlement européen d'avril 2017 sur la gestion des flottes de pêche dans les RUP.

Dans ce cadre, elle estime que les États membres devraient renforcer la collecte des données scientifiques et soutenir la recherche, adopter des mesures de gestion et étudier la possibilité de limiter la pêche aux navires immatriculés dans les RUP dans la zone des 100 milles marins, et enfin intensifier leurs efforts de lutte contre la pêche illégale.

Les États membres souhaitant bénéficier de cette souplesse doivent élaborer un plan d'action global permettant de concilier soutien à la modernisation et respect des objectifs de préservation de la ressource.

Compte tenu du calendrier prévu par la Commission européenne (révision des lignes directrices pour la fin 2018), ce plan d'action doit être conçu d'ici la mi 2018.

C'est à cet effet que le ministère de l'agriculture et de l'alimentation et le ministère des outre-mer sollicitent une mission d'appui conjointe du CGAAER et de l'inspection générale des affaires maritimes (IGAM) afin de définir les conditions de mise en œuvre concrète d'aides publiques au renouvellement de la flotte de pêche et donc de proposer le plan d'action précité.

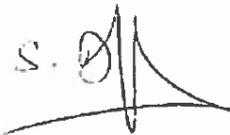
Nous vous demandons donc de bien vouloir désigner rapidement un ou deux membres de chacune de vos structures afin de proposer le plan d'action qui devra :

- définir précisément les pêcheries concernées, en tenant compte des spécificités des DOM ;
- identifier les données scientifiques nécessaires disponibles, et celles devant être complétées (en précisant comment, par qui et dans quel calendrier) ;
- mettre en place un suivi halieutique renforcé pour garantir l'absence de surexploitation des stocks ;
- assurer de ne pas augmenter la capacité globale de la flotte de pêche ultramarine ;
- ne pas subventionner les arts traïnants ;
- mettre en œuvre un plan de contrôle dédié pour les navires bénéficiaires, afin de garantir un respect scrupuleux des obligations déclaratives.

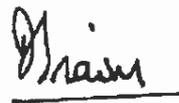
[1] COM(2017) 623 final du 24/10/2017

Le champ géographique de la mission couvrira tous les territoires français d'Outre-mer sous statut de RUP : Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin, Guyane, Mayotte et La Réunion. Ceux devant faire l'objet d'une visite sur place devront être définis en concertation avec la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture et la direction générale des Outre-mer.

Compte tenu du calendrier rappelé ci-avant, il est essentiel que cette mission puisse se mettre en place dès le tout début 2018 et se dérouler au cours du premier trimestre, pour une remise de son rapport (assorti du plan d'action global) pour le début du mois d'avril 2018.



Sophie DELAPORTE



Dominique SORAIN



## Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées

Nom Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
<b><u>PARIS</u></b>			
F. GUEUDARD de LAHAYE	DPMA	Directeur	13/02 et 28/03/18
E. ZUNINO	DPMA	Sous-directeur	13/02 et 28/03/18
P. de LAMBERT des GRANGES	DPMA	Sous-directeur	13/02 et 28/03/18
S. RIBAUT	DPMA	Cheffe de bureau de l'Économie des Pêches	13/02 et 28/03/18
J. QUELLIER	DPMA	adjoint au chef du bureau de l'Économie des Pêches	13/02 et 28/03/18
D. FATTELAY	DPMA	adjointe au chef du bureau de gestion de la ressource	13/02/2018
D. SORAIN	Cabinet de la ministre des outre-mer	Directeur	13/02/2018
Y. WAYOLLE	Cabinet de la ministre des outre-mer	Chef adjoint de Cabinet	13/02/2018
T. ROCHE	DGOM	Chef du bureau des politiques rurales, agricoles et maritimes	13/02/2018
O. CUNIN	Cabinet du ministre de l'agriculture et de l'alimentation	conseiller filières animales, pêche et performance sociale	16/05/2018
V. DENAMUR	Direction des Affaires Maritimes	Sous-directeur sécurité maritime	28/03/2018
A. SYMONEAUX	Direction des Affaires Maritimes	chef de bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires	28/03/2018
C. GUILLOT	FranceAgriMer	Chef de l'Unité Pêche et aquaculture	28/03/2018
J. LAFOND	FranceAgriMer	Délégué filière Mer	28/03/2018
C. TON	CNPMEM - Commission DOM	Chargée de mission DOM	07/03/2018

Nom Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
<b><u>BREST</u></b>			
O. GUYADER	IFREMER	Chef du département d'économie maritime	23/03/2018
E. LEBLOND	IFREMER	Responsable du système d'Informations halieutiques	23/03/2018
S. DEMANECHÉ	IFREMER	Système d'Informations halieutiques	23/03/2018
<b><u>RENNES</u></b>			
T. CHEVER	AND International	Chargé d'études	19/02/2018
<b><u>BRUXELLES</u></b>			
I. GARZON	Commission européenne - DG MARE	Chef de l'unité C2 soutien structurel et RUP	11/04/2018
N. GOMEZ	Commission européenne - DG MARE	Responsable de programme	11/04/2018
<b><u>MARTINIQUE</u></b>			
M. PELTIER	Direction de la mer	directeur	27 et 28/02/2018
C. SONNEFRAUD	Direction de la mer	Chef du centre de sécurité des navires	27/02/2018
A. MOREL	Direction de la mer	Directeur du CROSS Antilles Guyane	27/02/2018
L. JEAN-LOUIS	Direction de la mer		27/02/2018
J.-B. MAISONNAVE	Direction de la mer		27/02/2018
Dr DUBOIS	Direction de la mer	Médecin des gens de mer	28/02/2018
O. MARIE-REINE	CRPMEM	Président	27/02/2018
M. EUGENIE		Patron pêcheur	27/02/2018
M. PALMONT		Patron pêcheur	27/02/2018
M. HUYGUES DES POINTES		Patron pêcheur	27/02/2018
H. COCO		Patron pêcheur	27/02/2018

Nom Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
M. ZADIG		Patron pêcheur	27/02/2018
A. BIRMINGHAM	BRED	Responsable de l'économie bleue	27/02/2018
T. AUGUSTINE	Collectivité Territoriale	service pêche	27/02/2018
V. ROSINE-BELIZAIRE	Collectivité Territoriale	chef du service du développement économique et de l'emploi	27/02/2018
M. THOUARD	IFREMER	Responsable délégation régionale	28/02/2018
M. RAYNAL	IFREMER	Halieute Antilles	28/02/2018
DRACIUS	Chantier naval		28/02/2018
THELAMON	Chantier naval		28/02/2018
FUSION	Chantier naval		28/02/2018
<b><u>GUADELOUPE</u></b>			
J.-L. VASLIN	Direction de la mer	directeur	01 au 03/03/2018
P.-M. BON-GLORO	Direction de la mer	Directeur -adjoint	01 au 03/03/2018
O. RAULET	Direction de la Mer	Chef de la mission "coordination des politiques publiques maritimes"	02/03/2018
C. VINCENT	CRPMEM	Président	02/03/2018
M. TIN	CRPMEM	Secrétaire générale	02/03/2018
J. FORBIN	chantier naval	Directeur	02/03/2018
M. CADIC	BRED	retraité	02/03/2018
S. GUSTAVE dit DUFLO	Collectivité Territoriale de Guadeloupe	Vice-présidente	02/03/2018
J. JULAN-AUBOURG	Collectivité Territoriale	Directrice croissance bleue	02/03/2018
N. DIAZ	Collectivité Territoriale	Chef du service pêche	02/03/2018
<b><u>MAYOTTE</u></b>			
M. GORRON	Direction de la Mer	Directeur	11/03/2018
C. PERRON	Parc Marin	Directrice	12/03/2018

Nom Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
P. GIANNASI	Parc Marin	Chargé de mission pêche	12/03/2018
<b><u>LA REUNION</u></b>			
D. MEHNERT	Direction de la Mer	Directeur	13 au 16/03/2018
N. MARIEL	Direction de la Mer	Directeur-adjoint	13 au 16/03/2018
T. BONNAVEIRA	Direction de la Mer	Chef de service	13 au 16/03/2018
G. FORGEARD	Direction de la Mer	Centre de sécurité des navires	15/03/2018
D. PERSON	CROSS La Réunion	Directeur	
S. OUADRANI	Ecole d'apprentissage maritime	Directeur	15/03/2018
B .BAILLIF	CRPMEM	Président	14/03/2018
N. HIBON	CRPMEM	Directeur	14/03/2018
F. MINATCHY	ARIPA	Président	15/03/2018
L. COURTOIS	ARIPA	Directeur	15/03/2018
P. BRIAND	OPROMA		15/03/2018
S. CAMUS	REUNIMER	Directeur-Général	16/03/2018
S. NIRLO	Collectivité Territoriale	Directrice Générale adjointe	16/03/2018
C. ADEHUELO	Collectivité Territoriale		16/03/2018
C. CARMEGOM	Collectivité Territoriale		16/03/2018
G. BARTHELEMY	SOMIP (chantier de réparation navale)	PDG	16/03/2018
D. ORRO	Piriou (chantier de réparation navale)	Directeur	16/03/2018
L. ARMAND	Préfecture SGAR	Secrétaire Général	14/03/2018
M. DUVAL	IFREMER	Déléguée océan Indien	15/03/2018
S. BONHOMMEAU	IFREMER	Halieute	15/03/2018
<b><u>GUYANE</u></b>			
L. HOULLIER	Direction de la Mer	Directeur	16 au 20/04/2018
P. HUC	Direction de la Mer	Directeur-adjoint	16 au 20/04/2018
B. MORIN	Direction de la Mer	Chef du service contrôle	17/04/2018

<b>Nom Prénom</b>	<b>Organisme</b>	<b>Fonction</b>	<b>Date de rencontre</b>
R. QUILLOT	Direction de la Mer	Chef du centre sécurité des navires	18/04/2018
G.-M. KARAM	CRPMEM	Président	18/04/2018
M. FLORUS	CRPMEM	Vice-président	18/04/2018
D. ETIENNE	CRPMEM	Trésorier	18/04/2018
J. MEDAILLE	CRPMEM		18/04/2018
C. MADERE	CRPMEM		18/04/2018
N. ABCHEE	SAF ABCHEE	Directeur général	18/04/2018
J. NOIRAT	VERT MER GUYANE		19/04/2018
F. BLANCHARD	IFREMER	Délégué régional	18/04/2018
H. TONNAIRE	Collectivité Territoriale	Directeur général des services	19/04/2018
P. LOOS	Préfecture SGAR	Secrétaire-Général	17/04/2018
Y.-M. RENAUD	Préfecture SGAR	SGAR Adjoint	17/04/2018
F. TABERLET	Préfecture SGAR	Chargé de mission agriculture pêche	17/04/2018
R. CIBRELIUS	Marché d'Intérêt Régional	Directeur	18/04/2018
J. PIED	DELIMER	Associé-Gérant	18/04/2018



### Annexe 3 : Liste des sigles utilisés

2S	2ème section : se dit de la position des officiers généraux qui ne sont plus en activité (1ère section) mais peuvent se voir confier des missions
AFB	Agence française pour la biodiversité
ARB	Agence régionale pour la biodiversité
ARIPA	Association réunionnaise interprofessionnelle de la pêche et de l'aquaculture
BV	Bureau Veritas
CITES	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction
CGAAER	Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux
CNPMEM	Comité national des pêches maritimes et des élevages marins
COVIPEM	Comité villageois des pêcheurs et élevages marins de Mayotte
CROSS	Centres régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CRPMEM	Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins
CTOI	Commission thonière de l'océan indien
DCP	Dispositif de concentration du poisson
DOM	Département d'Outre-mer
DPMA	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture
FEP	Fonds européen pour la pêche
FEAMP	Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche
GIE	Groupement d'intérêt économique
ICCAT/CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
IFREMER	Institut français pour l'exploitation de la mer
IGAM	Inspection générale des affaires maritimes
ORGP	Organisation régionale de gestion de la pêche
PCS	Plan de compensation des surcoûts
RMD	Rendement maximum durable
RUP	Région ultrapériphérique
SIH	Système d'informations halieutiques
TAAF	Terres australes et antarctiques françaises
TAC	Total autorisé de captures
UE	Union européenne
ZEE	Zone économique exclusive