

Conseil Décembre 2019 : Fixation des opportunités de pêche en Méditerranée Occidentale (Plan WestMed)

Demandes Oceana :

Nous exhortons le gouvernement et le Ministre des pêches français, à faire preuve de volonté politique lors du Conseil des ministres de l'UE (16-17 Décembre 2019) afin **d'adopter une réduction plus forte de l'effort de pêche que celle proposée par la Commission européenne, d'au moins de -20% la première année de mise en œuvre** (soit un total de 11,430 jours de pêche pour la France en 2020).

L'enjeu des négociations sera de démontrer l'ambition politique pour de ce premier plan de gestion pluriannuel en Méditerranée, notamment à la lumière des risques d'échec du plan. Pour Oceana, la réduction d'effort plus soutenue se justifie du fait de **la situation critique des stocks exploités (80% des stocks évalués par les scientifiques sont en surexploitation** – voir graphique 1) mais également pour refléter une précaution supplémentaire prenant en compte :

- **La situation de surpuissance et de surdimensionnement généralisé des moteurs des navires ;**
- **La hausse probable des heures de pêche journalière maximales autorisées à 18h/jour ;**
- **La faible corrélation entre « effort de pêche » et « mortalité par pêche » ;**
- **L'utilisation d'engins trop impactant et non-règlementé : le chalut-jumeaux en Occitanie**

La France a une responsabilité particulière, puisqu'environ 60 chalutiers opèrent dans ses eaux, principalement pour cibler le merlu, le rouget, du loup, ou de la lotte. Certains de ces stocks sont d'ailleurs très fortement surpêchés, comme le merlu : 15 fois le Rendement Maximum Durable.

Le risque couru est que le plan accouche d'une souris, c'est-à-dire que la portée de ses effets soient trop limités voir insignifiants. Dans le contexte Méditerranéen, la faible culture de la conformité combinée aux dérogations du Plan pourrait avoir des effets nuls voir même contreproductifs par rapport aux objectifs du Plan de gestion.

La dernière chose dont ce Plan et les filières pêche en Méditerranée ont besoin est son inefficacité. Afin d'optimiser la reconstitution des stocks halieutiques, il est nécessaire d'impulser un changement vigoureux, notamment au début de la mise en œuvre, afin d'escompter des effets positifs au plus vite.

Sans approche réellement précautionneuse, c'est à dire plus forte réduction d'effort de jour de pêche, c'est non seulement l'efficacité du plan qui sera sérieusement compromise mais aussi la crédibilité des gouvernement Espagnols, Français et Italiens à solutionner la surpêche en Méditerranée.

Il est vital d'envoyer un message politique fort pour la réussite de ce Plan, qui porte beaucoup d'espoirs pour l'avenir de la filière et de la ressource halieutique dans la région.

La proposition Commission EU

La proposition pour 2020 pour la flotte chalutière française est de 12,858 jours de pêche, correspondant à une réduction de 10% par rapport à la moyenne de la période 2015-2017. La proposition de la Commission UE se fonde strictement sur le cadre du Plan pluriannuel.

Selon les données disponibles du CSTEP (année 2017 manquante), l'ensemble des indicateurs de la flotte Française indiquent une sensible augmentation de la puissance motrice, du nombre de navires, du nombre de jours de pêche et de l'effort nominal, notamment sur la période 2013-2016. Ceci peut s'expliquer par une diminution du nombre des navires plus importante que la diminution de puissance pendant la période, et par la sortie de flotte des navires les moins puissants généralement.

Il tient d'être vigilant à ce que cette tendance haussière récente ne vienne pas contredire les objectifs du Plan et la nécessité de réduire l'effort de pêche excessif.

FRANCE	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Δ 2008-2016	Δ 2013-2016
Puissance (kW)	20096	21131	24867	23605	20115	17172	18837	19050	19050	-5.5%	9.9%
Nombre navires	67	72	83	78	67	57	63	63	63	-6.3%	9.5%
jour de pêche	10328	11195	-	-	10026	9343	10547	11320	10925	5.5%	14.5%
effort de pêche nominal	3188	3449	-	-	3109	2888	3242	3469	3409	6.5%	15.3%

Tableau 1. Activité de la flotte chalutière française en Méditerranée occidentale, en termes de puissance motrice, navires, jour de pêche, et effort de pêche nominal. (Data from STECF / AER 2017).

Le tabou embarrassant de la surpuissance motrice des navires

En 2017, un [rapport spécial de Cour des Comptes Européenne sur le contrôle des pêches de l'UE](#), couvrant notamment la France, avait déjà identifié des lacunes importantes dans la vérification de l'exactitude des capacités des flottes de pêche, y compris des puissances motrices. Ainsi 26% incohérences du fichier de flotte français concernaient des défauts portant sur la puissance du moteur.

Un moteur de navire peut recevoir une certification indiquant une puissance largement inférieure à sa puissance maximale et ceci est très difficile à contrôler. De nombreuses manipulations sont possibles pour truquer les moteurs lors de la certification, comme de modifier provisoirement le système d'injection (« de-rating ») ou le débridage. Par ailleurs les navires de pêche utilisent aussi une « puissance auxiliaire » qui échappe à la définition de la puissance de propulsion, mais sert au fonctionnement d'équipements nécessaires aux opérations de pêche ou navigation et, indirectement, participe à l'augmentation des capacités de pêche, notamment dans le cas des chalutiers.

En 2019, un [audit de la Commission Européenne a révélé des fraudes généralisées à la puissance motrices des navires de pêche](#) et des lacunes graves de contrôles dans tous les Etats membres. Le rapport souligne surtout que la puissance des moteurs des navires de pêche est un des critères utilisés

pour contrôler l'effort de pêche et donc de la capacité des flottes de pêches. C'est un élément crucial de l'efficacité d'un régime de gestion par l'effort de pêche, comme il existe en mer Méditerranée. La fiabilité et le contrôle des valeurs de la puissance motrice sont donc au centre de l'efficacité du système.

Les conclusions démontrent que dans les 15 Etats Membres étudiés, la plupart ont en place un système de vérification inefficace ou pas de système du tout. **Les mesures de puissances des moteurs dépassaient dans 51% des cas la puissance certifiée.** Le rapport conclue également que « *si un moteur est capable de développer une puissance substantiellement supérieure à la puissance notifiée dans le permis de navigation du navire, cela montre l'inefficacité du régime de l'effort de pêche.* »

L'audit a notamment couvert 5 bateaux français opérant dans du Golfe du Lion (voir graphique 2) :

- 1 capitaine a refusé de coopérer pour ce test
- 1 navire avait une puissance maximale > de plus de 200% du niveau autorisé
- 1 navire avait une puissance maximale > de plus de 150% du niveau autorisé
- 1 navire a refusé de pousser à sa puissance maximale son moteur lors du test
- Seul 1 navire était dans la fourchette de 100-115% de puissance motrice autorisée

Cet audit confirme et éclaire par ailleurs sur l'ampleur du problème de la sur-motorisation des navires et les manquements évidents des Etat à leurs obligations en matière de contrôles. Ce n'est d'ailleurs un secret pour personne que la plupart des chalutiers français sont surmotorisés. Une **étude de l'Association Méditerranéenne des Organisations de Producteurs (AMOP) de 2015¹** comprenant des audits énergétiques de 55 chalutiers Méditerranéens a même reconnu que « *la majorité des navires sont surmotorisés* ». Aussi le rapport conclut qu'en moyenne, la flotte dans son ensemble était surmotorisée de 50%, « *ce qui par ailleurs entraîne des surcoûts et une surconsommation qui n'est en rien justifiée vu l'exploitation constatée des navires* ».

L'augmentation du maximum d'heures de pêche journalière

Le Plan prévoit également à son article 9 de **fixer la durée maximale de pêche** à 15 heures par jour de pêche, cinq jours de pêche par semaine, tout en offrant une possibilité de déroger à cette règle en autorisant jusqu'à 18 heures par jour de pêche, afin de tenir compte du temps de transit entre le port et le lieu de pêche.

Il est très probable que l'Etat français opte pour cette dérogation de 18 heures de pêche maximales, ce qui réduirait à néant toute réduction de 10% d'efforts de pêche comme proposée pour 2020, et conduirait même à une légère augmentation de l'effort de pêche réel (+1.25%²). Il est donc nécessaire de se prémunir contre cet effet d'annulation potentiel, par une réduction plus importante de l'effort de pêche sur la période 2020 pour commencer.

¹ Projet ASFECH [Audit et Senne danoise pour Favoriser les Economies d'Energie des Chalutiers méditerranéens](#)

² Pour la période de référence 2015-2017, avec hypothèse d'une moyenne de 16h de pêche/jour (5j/semaine) soit 80h de pêche/semaine. Une réduction de 10% des jours de pêche (4,5j/semaine) combiné à une hausse de de 2h de pêches par jour (18h/jour) revient à un total de 81h de pêche/semaine, soit une hausse de +1.25%.

Le problème du chalut jumeaux

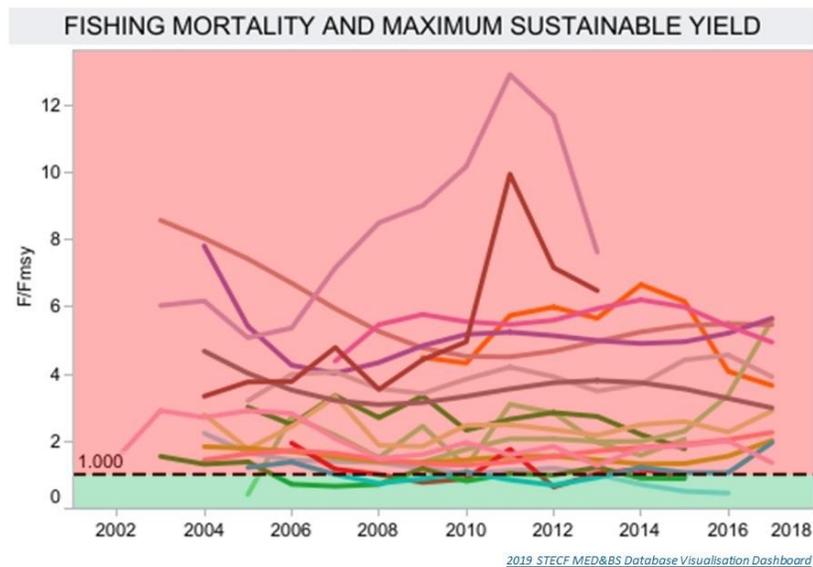
Une autre problématique associée en Méditerranée française, notamment en Occitanie, est l'utilisation répandue du chalut jumeau (ou double chalut). Cette pratique est mal règlementée, et pourtant décriée pour son impact démultiplié sur la ressource et les fonds marins. Une étude l'IFREMER (saisine DPMA) de 2011 à préconisé son interdiction en Méditerranée française du fait du risque d'augmentation de l'effort de pêche.

En 2017 cet engin a été [interdit](#) en région Provence-Alpes-Côte D'azur, mais il est toujours utilisé en Occitanie sans cadre ni contrôles adaptés. Son utilisation croissante est un enjeu fort d'échec du Plan et nous réclamons son interdiction totale sur toute la façade

Annexe

Graphique 1

Etat des principaux stocks démersaux du Plan pluriannuel EU Méditerranée Occidentale (CSTEP 2019)



Graphique 2

Distribution des resultats des vérification physiques dans les segments chalutiers du Golfe du Lion, rangé de la plus forte à la plus faible motorisation (Audit 2019)

