

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X V I <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des affaires économiques

– Audition de M. Hervé Berville, secrétaire d'État chargé de  
la mer ..... 2

Mardi 25 octobre 2022  
Séance de 18 heures 30

Compte rendu n° 9

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

**Présidence de  
M. Guillaume  
Kasbarian,**  
*Président*



*La commission des affaires économiques a auditionné M. Hervé Berville, secrétaire d'État chargé de la mer.*

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Monsieur le secrétaire d'État, vous êtes le dixième et, pour le moment, le dernier membre du Gouvernement que notre commission entend dans le cadre de son cycle d'auditions des ministres relevant de son domaine de compétences. Cette audition est très attendue, notamment par notre collègue Sébastien Jumel, qui a présidé une mission d'information sur la pêche lors de la précédente législature, dont Annaïg Le Meur était la rapporteure.

Les questions maritimes couvrent un vaste spectre. Vous serez sans doute interrogé sur les incertitudes que suscite le Brexit, en particulier s'agissant de l'octroi des licences, sur la pêche durable. D'autres questions porteront certainement sur le trafic maritime et l'impact du coût du transport des containers, notamment sur le pouvoir d'achat de nos compatriotes ultramarins.

Parmi nos sujets d'intérêt figurent également l'énergie et le développement de champs d'éoliennes *offshore*. Je me rendrai d'ailleurs début novembre aux Pays-Bas en compagnie de M. Jean-Marc Zulesi, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour étudier comment d'autres États membres parviennent à déployer massivement ces éoliennes.

Enfin, vous pourrez aborder les télécommunications et le caractère stratégique des câbles sous-marins. Des délégations de notre commission se sont rendues récemment chez Orange et au salon Euronaval. On leur y a rappelé l'importance de ces câbles, et, plus largement, des fonds marins pour la souveraineté de notre pays, qui possède le deuxième domaine maritime mondial après les États-Unis.

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État chargé de la mer.** Le Gouvernement a conscience de l'importance des enjeux maritimes. La protection des océans et du littoral constitue l'une des solutions au dérèglement climatique et à l'urgence écologique. Par ailleurs, la mer, en tant que source d'alimentation et de développement des énergies renouvelables, donc de réduction de notre dépendance aux énergies fossiles, est un enjeu de souveraineté économique et énergétique.

Ces questions ont été au cœur de l'agenda international en 2022. Les nombreux événements qui ont eu lieu cette année, comme le Sommet international consacré à la préservation des océans (*One Ocean Summit*) à Brest ou la Conférence des Nations unies sur les océans, ont fait de la question maritime un objet prééminent des relations internationales. En effet, l'espace maritime est redevenu un espace de conflictualité. La construction d'îles artificielles, notamment, fait de la mer un enjeu géostratégique et géopolitique.

Je suis rattaché à la Première ministre, car tant le Président de la République que le Gouvernement considèrent la mer comme un enjeu interministériel, qui touche à l'écologie, à la défense ou encore, à la protection des activités économiques.

Trois priorités guident notre action. La première est la préservation des océans et de la biodiversité marine. Cette protection est d'abord nécessaire à nos pêcheurs pour garantir la poursuite de leur activité. Elle doit également nous aider à faire face au dérèglement climatique. En lien avec le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires et le

ministère de l'Europe et des affaires étrangères, nous menons des actions visant à étendre les aires marines protégées, renforcer les zones de protection marine et lutter contre la pollution maritime.

Notre deuxième priorité est de développer notre économie maritime, tout en soutenant nos différents modèles de pêche.

Dès mon entrée en fonction, je me suis attelé à répondre aux urgences qui menacent les petits pêcheurs. La France est le seul pays européen à avoir instauré une aide aux pêcheurs pour faire face à l'augmentation brutale des coûts du carburant. Comme tous les autres secteurs, l'économie maritime est en effet confrontée aux défis posés par l'inflation et les tensions sur la main-d'œuvre. Pour donner davantage de visibilité aux pêcheurs sur leur capacité à investir, la France œuvre au niveau européen en vue d'instaurer des quotas pluriannuels – j'ai rappelé l'importance de cet objectif hier, à Madrid.

En outre, en lien avec nos partenaires européens et les acteurs de la plaisance ou du commerce maritime, nous souhaitons accélérer la décarbonation de la pêche, afin de diminuer sa dépendance au gaz et au pétrole. Nous entendons impliquer les régions, les départements et les collectivités locales dans le développement d'une politique nationale – et non étatique – de la mer. Ces acteurs doivent par exemple contribuer à la décarbonation des ports, puisque celle des navires ne suffit pas. Le développement de notre économie maritime soulève donc des enjeux de décarbonation, d'innovation, mais aussi de formation. Ainsi, l'attractivité des métiers liés à la mer, qu'il s'agisse de la pêche, de la conchyliculture ou de l'ostréiculture, est cruciale. Nous devons renforcer les moyens des lycées maritimes et de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) pour que ce secteur reste pourvoyeur d'emplois, notamment pour les plus jeunes.

La troisième priorité du Gouvernement concerne la planification en mer. La mer et le littoral font l'objet de crispations, de frustrations, voire de conflits. Depuis une trentaine d'années, les conflits d'usages se multiplient. Autrefois réservé aux pêcheurs, l'espace maritime attire désormais les touristes et les plaisanciers ; les énergies renouvelables s'y développent, et, dans le même temps, des aires maritimes protégées sont créées.

La planification de ces activités doit permettre la cohabitation des différents usages. Elle est inscrite dans la feuille de route que m'a confiée la Première ministre. Le Parlement a aussi un rôle important à jouer : le Conseil national de la mer et des littoraux, où siègent des parlementaires, devra définir d'ici au milieu de l'année 2023 une stratégie nationale pour la mer et le littoral, qui sera déclinée par façade maritime et donnera davantage de visibilité à tous les acteurs pour prévoir leurs investissements respectifs. Le Parlement examinera en outre des textes importants, comme la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables ou la loi de programmation sur l'énergie et le climat.

Notre méthode repose avant tout sur le bon sens. Les politiques publiques que nous déploierons tiendront compte des spécificités de chaque territoire. Nous souhaitons également renforcer la place de la France au sein des instances européennes. La pêche est en effet une politique communautaire. Je me suis récemment entretenu à Madrid avec mes homologues européens, ainsi qu'avec le commissaire européen aux affaires maritimes et à la pêche, M. Virginijus Sinkevičius.

Les pays européens qui ne possèdent pas de façade maritime comme la nôtre doivent en effet comprendre l'importance économique et sociale de la politique de la mer et la nécessité

de la soutenir au niveau communautaire. Je pense notamment à la modernisation de la flotte maritime de nos territoires ultramarins. Enfin, dans une époque qui semble marquée par le relativisme, notre méthode se fonde avant tout sur la science. Alors que l'accélération du changement climatique nous oblige à innover dans nos actions, la science permet également de déployer des politiques publiques à même de relever ces nouveaux défis.

De la Bretagne à la Corse, en passant par la Martinique ou la Polynésie, la mer est un enjeu crucial. Tous les territoires, qu'ils soient ou non littoraux, doivent œuvrer pour faire de la stratégie maritime l'un des piliers de nos politiques publiques.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Nous en venons aux orateurs des groupes.

**M. Bertrand Bouyx (RE).** La crise sanitaire, le Brexit et la crise du carburant ont durement touché nos pêcheurs. Depuis de nombreuses années, ils ont consenti des efforts considérables. Le modèle français est vertueux et soucieux de la préservation de la ressource. L'envolée des prix du carburant a des conséquences importantes sur l'économie de la pêche. L'État a instauré une aide aux entreprises de pêche – la remise de 35 centimes par litre de gazole a notamment été prolongée.

L'État s'est par ailleurs mobilisé pour soutenir la filière française face aux conséquences du Brexit : 1 054 licences de pêche du Royaume-Uni et des îles anglo-normandes, soit près de 97 % des licences demandées par nos pêcheurs et dues par notre accord, ont été obtenues par la France, permettant aux titulaires de pêcher dans leurs eaux. Le combat n'est cependant pas terminé : certains pêcheurs n'ont pas obtenu leur licence, et rencontrent des difficultés matérielles et financières importantes. C'est notamment le cas dans ma circonscription à Port-en-Bessin. Je sais votre mobilisation pleine et entière pour trouver une issue favorable à ce problème et répondre aux inquiétudes des pêcheurs en attente de leur licence. Quel est l'état d'avancement de votre travail sur l'octroi des dernières licences ?

Je connais aussi votre engagement sur le sujet de la technique de la senne démersale, qui soulève de nombreuses interrogations en France et en Europe. La pêche est une priorité, non une variable d'ajustement. Nous partageons la volonté de défendre, de manière permanente et inflexible, le modèle français d'une pêche artisanale et durable, et les ministres de la précédente législature sont venus à plusieurs reprises dans le Calvados assurer les pêcheurs de leur engagement à leurs côtés.

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** La France s'est en effet illustrée par l'enveloppe de 35 millions d'euros destinée à aider les pêcheurs à faire face à la hausse des prix du carburant.

Je vous invite à me communiquer la liste des pêcheurs qui n'ont toujours pas obtenu leur licence. Nous œuvrons quotidiennement pour récupérer l'ensemble de ces licences – 97 % d'entre elles ont été obtenues. Nous avons déployé un plan d'accompagnement individuel, doté de 60 millions d'euros, pour permettre à ceux auxquels nous ne pouvons offrir de solution de sortir dignement de leur métier.

Nous avons évoqué la senne démersale dès notre première réunion avec les pêcheurs de Boulogne-sur-Mer en juillet. L'arbitrage revient aux comités régionaux de pêche. Je ne doute pas qu'une solution sera trouvée, malgré la multiplication des difficultés, posées par le Brexit et le report des zones de pêche en raison du développement des énergies marines renouvelables.

**M. Aurélien Lopez-Liguori (RN).** Issu d'une famille de pêcheurs sétois, je suis fortement attaché à cette profession. Je n'ai reçu aucune réponse à un courrier que je vous ai remis il y a quelques semaines, à Sète. J'y décrivais la situation dramatique des pêcheurs d'Occitanie et demandais l'organisation d'assises de la pêche en Méditerranée, comme le réclament les professionnels du secteur.

La situation de la pêche en Méditerranée est grave. Le plan *West Med*, qui vise à réduire la pêche en Méditerranée, est une absurdité : les pêcheurs voient leurs jours de sortie en mer diminuer, et leurs bateaux, envoyés à la casse. À Sète, entre cinq et huit chalutiers seront désarmés dans les prochains mois. De plus, les pêcheurs, confrontés à l'augmentation des prix du gazole, travaillent sous leur seuil de rentabilité. Les aides, qui seront prolongées jusqu'en novembre, ne suffisent pas – en témoigne la multiplication des revendications des pêcheurs. Enfin, les plans d'éoliennes *offshore* prévus dans le golfe du Lion seront les véritables fossoyeurs de la pêche méditerranéenne française. Ces installations prétendument écologiques dégradent les écosystèmes marins. La perturbation de la faune marine et la réduction des zones de pêche complètent l'équation : c'est l'enterrement assuré d'une profession en souffrance.

Tel est votre bilan : familles dans l'incertitude, emplois directs et indirects en péril, criées fermées et savoir-faire en extinction. Il ne tient qu'à vous de changer de cap. Reporterez-vous les jours de pêche des bateaux désarmés sur les bateaux restants, comme le demandent les pêcheurs ?

Sous la pression d'Emmanuel Macron, le Gouvernement a empêché l'installation d'éoliennes *offshore* au Touquet. Si la vue depuis le balcon de la famille présidentielle n'est plus en danger, l'emploi de milliers de Français est menacé. Vous opposerez-vous au projet d'éoliennes *offshore* en face de Leucate ?

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** Comme je vous l'ai dit à Sète, les assises que vous appelez de vos vœux se sont déjà tenues, en association avec les pêcheurs. Le président du comité régional des pêches maritimes et des élevages marins d'Occitanie, M. Bernard Pérez, est très mobilisé sur ce sujet. Ma visite à Sète avait précisément pour but de réfléchir à des solutions en présence des acteurs du territoire.

L'initiative *West Med* est une décision de l'Union européenne de 2019, visant à diminuer l'effort de pêche au chalut de 30 %. La priorité du Gouvernement est d'en réduire au maximum les conséquences sur la pêche côtière. Nous travaillons avec les criées et les comités de pêche départementaux et régionaux pour étudier la situation navire par navire. Sur le plan européen, nous œuvrons pour éviter que l'effort de pêche ne soit brutalement et drastiquement réduit en Méditerranée.

À la demande des pêcheurs, une mission d'inspection a été lancée pour réfléchir à l'avenir de la pêche, notamment à l'instauration de quotas pluriannuels. Le Gouvernement est mobilisé pour continuer à faire vivre cette tradition essentielle à l'identité de la Méditerranée qu'est la pêche.

**M. Matthias Tavel (LFI-NUPES).** Le groupe La France insoumise regrette que la mer n'ait pas obtenu un ministère de plein exercice, et qu'elle doive se contenter d'un secrétariat d'État, même si cela n'a rien à voir avec vos qualités personnelles. Nous vous félicitons d'ailleurs d'avoir su remettre à sa place le nouveau secrétaire général de la mer – il aurait été heureux que d'autres ministres fassent de même lorsqu'il occupait ses fonctions précédentes.

Les députés de notre groupe ont longtemps œuvré pour faire de la mer un sujet incontournable du débat politique. Des positions que nous avons longtemps défendues font enfin leur chemin, comme les quotas pluriannuels pour la pêche ou le refus de l'exploitation minière dans les grands fonds marins.

La défense de la souveraineté française appelle notre vigilance, s'agissant notamment des câbles sous-marins. Nous nous inquiétons aussi de voir les lycées maritimes abîmés par la réforme de l'enseignement professionnel que vous préparez, alors qu'ils devraient être renforcés, étendus et généralisés dans chaque département littoral. Nous regrettons que vous n'ayez pas mis un net coup d'arrêt à la pêche démersale en défense de la pêche artisanale. Dans la discussion budgétaire, nous réclamerons des moyens renforcés pour l'ENSM. J'espère que nos amendements seront soutenus, car ils représentent des sommes modestes. Déplorant les déboires du porte-avions Foch, enfin, nous appellerons de nos vœux une stratégie portuaire nationale cohérente et la création d'une filière de déconstruction navale.

Il ne faudrait pas que la révision des documents stratégiques de façade renvoie la planification de l'éolien *offshore* à un avenir lointain. Selon quel calendrier s'articulera la planification par façade et le développement plus global de l'éolien en mer ?

Comment la stratégie portuaire sera construite pour avancer plus efficacement ?

Enfin, il n'est pas acceptable, comme cela a été observé à Saint-Brieuc, que des navires battant pavillon du Vanuatu viennent construire les parcs éoliens *offshore* en France. Pouvez-vous fournir des garanties sur le contenu local et le droit du pays d'accueil pour tous les marins et les navires engagés sur les chantiers ?

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** Votre mouvement s'est saisi depuis longtemps des questions liées à la mer. Le choix d'un secrétariat d'État rattaché à la Première ministre est le plus efficace pour prendre des décisions au quotidien. Il ne faut pas s'attacher uniquement aux titres, mais aux actions que nous menons chaque jour.

Le budget pour 2023 prévoit d'augmenter de 7,5 millions d'euros les moyens alloués à ENSM. J'ai d'ailleurs eu l'occasion d'en inaugurer les nouveaux locaux, à Saint-Malo.

S'agissant de la planification maritime, le calendrier prévoit la définition d'une stratégie globale mi-2023 et sa déclinaison dans des documents stratégiques de façade à la fin de l'année 2023, pour lancer les opérations au début de 2024. Il est ambitieux, mais nous devons accélérer le lancement de la transition énergétique pour faire face au défi climatique.

**M. Jean-Luc Bourgeaux (LR).** Où en sont les négociations sur les bateaux de remplacement de nouvelle génération, très attendus par les pêcheurs ?

À l'instar du groupe Brittany Ferries, nos entreprises de transport maritime s'inquiètent du dumping social. Une entreprise anglaise connue aurait licencié 800 travailleurs sans préavis, pour les remplacer par des marins des pays tiers. Il est urgent qu'un accord bilatéral remédie à la faiblesse des lois dans ce domaine. Sans cela, des milliers d'emplois de marins britanniques et français seront perdus.

Enfin, certaines cultures menacent de disparaître de l'espace maritime. Les conchyliculteurs de la baie du Mont-Saint-Michel voient ainsi leurs pratiques, à l'œuvre depuis plus de cinquante ans, remises en cause sous prétexte environnemental.

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** Vous avez raison de souligner les pratiques irresponsables, déloyales et inacceptables de l'entreprise P&O Ferries. Dès mon entrée en fonction, j'ai été alerté sur le dumping social par le PDG du groupe Brittany Ferries, M. Jean-Marc Roué, ainsi que par Corsica Linea, car ces pratiques se développent aussi en Méditerranée.

Avec mon collègue Clément Beaune, nous veillons à ce que la Commission européenne s'empare de cette question dans le secteur des transports maritimes. Une réunion s'est tenue le 20 octobre, en présence notamment des Espagnols. Je suis convaincu que nous pourrions prendre des mesures similaires à celles décidées pour les travailleurs détachés – elles paraissaient pourtant inenvisageables en 2017. Ce dispositif contre le dumping social sera un élément fondamental de la protection de notre modèle social.

Avec la CGT et la CFDT, nous avons également créé très rapidement une mission d'inspection, afin d'éviter que ces pratiques ne se répandent en France. Une loi de police pourrait, par exemple, interdire à ces navires de débarquer sur nos littoraux. Je continuerai à défendre cette batterie d'instruments demain, devant Armateurs de France.

Le cas des moules sous-taille est emblématique de la judiciarisation d'activités ancestrales pourtant respectueuses de l'environnement. Les solutions proposées par les associations qui contestent ces pratiques entraîneront une augmentation des émissions de dioxyde de carbone, puisque le transport des moules sous-taille sera assuré par des camions. Une réunion à la sous-préfecture a eu lieu pour engager des moyens financiers – le ministère de l'agriculture et de la souveraineté alimentaire et le secrétariat d'État chargé de la mer y sont favorables – et créer des usines de transformation des moules sous-taille, actuellement accumulées dans la baie du Mont-Saint-Michel. Nous continuerons à défendre les intérêts des mytiliculteurs et les conchyliculteurs, et à proposer des solutions locales.

**Mme Anne-Laure Babault (Dem).** S'agissant des questions climatiques, le temps nous est compté. Selon le dernier rapport du Giec (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) d'avril 2022, nos sociétés doivent inverser la courbe des émissions de dioxyde de carbone d'ici à 2025 si elles souhaitent limiter la hausse de la température globale du climat à 1,5 degré.

En 2020, le transport maritime a rejeté plus de 1 milliard de tonnes de gaz à effet de serre, soit environ 3 % des émissions mondiales. Les émissions du secteur ont par ailleurs augmenté de 30 % depuis 1990. Quelle est votre feuille de route pour inciter, accompagner, voire contraindre ce secteur à donner corps à la transition écologique ?

Le groupe CMA CGM a montré la voie, en créant un fonds de 1,5 milliard d'euros pour accélérer la décarbonation de ses activités dans les cinq prochaines années. L'orientation des surprofits de l'entreprise vers des investissements écologiques est bien plus efficace qu'une énième taxe – c'était l'objet de l'amendement sur les superdividendes que notre groupe a déposé dans le cadre du projet de loi de finances. Ces investissements nécessitent toutefois un accompagnement de l'État, qui doit s'assurer du bon développement des filières industrielles liées au biocarburant ou à l'hydrogène vert. La transition écologique ne fonctionne que si elle est équilibrée sur ses deux piliers, public et privé.

Par ailleurs, la filière conchylicole rencontre d'importantes difficultés de recrutement, notamment en Charente maritime. Les candidats à l'embauche sont rares, souvent rebutés par la perspective d'exercer un métier réputé difficile. Or la modernisation de l'activité permet aux

conchyliculteurs de travailler dans de meilleures conditions. Quelles mesures proposez-vous pour soutenir l'attractivité du secteur ?

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** L'Union européenne s'est fixé l'objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, y compris pour le secteur maritime. Au niveau international, l'Organisation maritime internationale (OMI) a défini des objectifs ambitieux. Dans de nombreuses zones, notamment en Méditerranée, nous avançons plus rapidement encore qu'elle ne le préconise. Le déploiement de la zone Seca (*Sulfur Emission Control Area*) en Méditerranée en est un exemple.

La décarbonation du secteur maritime mondial nécessiterait autour de 3 400 milliards de dollars d'ici à 2030. Notre stratégie consiste à inciter à décarboner les navires de pêche et à financer cette décarbonation. C'est la raison pour laquelle j'ai annoncé un fonds de 6 millions d'euros lors des assises de la pêche, pour accélérer la décarbonation des navires de pêche. J'ai également reçu plusieurs armateurs auxquels j'ai demandé de contribuer à l'effort de décarbonation du secteur.

En parallèle, nous devons accélérer la décarbonation des ports. Avec Clément Beaune, nous mènerons prochainement une réunion, pour définir une stratégie nationale en la matière. Nous investissons déjà 175 millions d'euros dans le cadre du plan de relance et l'État a par ailleurs investi 10 millions pour faire de Marseille le premier port offrant un branchement électrique à quai.

Quant aux difficultés d'attractivité du secteur conchylicole, après avoir consolidé les moyens de l'ENSM, nous devons renforcer ceux des lycées maritimes. Nous avons recruté un coordinateur des activités des lycées maritimes, qui assurera la cohérence et la complémentarité des offres de formation entre les différentes régions. Nous désirons également faciliter la venue d'enseignants issus du monde professionnel. Lors de la Route du Rhum, le stand du secrétariat d'État de la mer sera par exemple consacré aux métiers de la mer et de la conchyliculture.

**M. Johnny Hajjar (SOC).** Les zones de mouillage de la côte sud-caribbe de la Martinique sont occupées de manière anarchique, au mépris de la réglementation maritime. Il en découle une pollution de la mer due au déversement d'eaux usées et de déchets, la détérioration des fonds marins causée par les ancres et les chaînes, l'augmentation de charges pour des communes sans recettes, et enfin le développement du trafic d'armes et de drogue. Même si les communautés d'agglomération sont en mesure d'instaurer une réglementation, le pouvoir de police concernant les agréments incombe à la direction de la mer et la délégation régionale académique à la jeunesse, à l'engagement et aux sports (Drajes).

Disposez-vous du référencement précis des sociétés qui, en mer et sur terre, développent des activités de loisir dans le domaine public maritime du territoire martiniquais ainsi que de la liste des agréments délivrés aux entreprises implantées sur ces territoires et exerçant des activités économiques permanentes ? Comment les communautés d'agglomération, la direction de la mer et la Drajes peuvent-elles se coordonner pour protéger ces zones de mouillage ?

Le chlordécone a entraîné une pollution des terres, mais également de la mer. Les pêcheurs martiniquais sont contraints de s'éloigner davantage du rivage pour exercer leur activité, ce qui alourdit leurs charges. Quelles mesures envisagez-vous pour les aider ?



**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** Pour ce qui concerne les difficultés liées à la cohabitation des usages, l'augmentation des places de port disponibles a accompagné l'intensification de la pratique de la plaisance et de mouillages sauvages sur l'ensemble du littoral français. À Marseille comme à Belle-Île-en-Mer, les collectivités et l'État s'organisent pour développer des mouillages écologiques et définir une stratégie claire en la matière, en coordination avec les acteurs présents sur place. Je n'ai pas le référencement précis de ces activités, mais nous pourrions étudier cela ensemble à l'issue de la réunion.

Les navires des pêcheurs ultramarins sont encore plus âgés que ceux de l'espace métropolitain. Il est de plus déplorable que les pêcheurs ultramarins voient leurs ressources pillées par des pêcheurs illégaux d'autres pays – en Guyane notamment –, sans disposer d'outils de travail modernes. Depuis 2018, nous ambitionnons de moderniser les règles européennes pour investir dans des navires plus sûrs, plus propres, et d'une taille susceptible d'attirer des travailleurs dans le secteur.

**M. Thierry Benoit (HOR).** L'épandage des moules sous-taille relève bien d'une pratique ancestrale. Par le biais d'une association, un individu, qui n'est pas natif de la baie du Mont-Saint-Michel, a attaqué les conchyliculteurs, en visant notamment un arrêté du préfet relatif à l'épandage des moules de petite taille sur l'estran. L'arrêté aurait été jugé non conforme au code sanitaire de l'Union européenne, parce qu'il avait été pris par un préfet, et non par un ministre.

Pourriez-vous prendre un arrêté permettant l'épandage des moules sous-taille sur l'estran, en attendant que les études sur leur réemploi aboutissent à des pratiques vertueuses et durables ? Le bilan écologique de leur transport par camion est en effet dramatique.

Pour ce qui concerne le traité international pour protéger la haute mer, quelle feuille de route a résulté de la cinquième session de négociation à laquelle vous avez participé, dans le cadre de l'ONU ?

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** J'aimerais avoir le pouvoir que vous me prêtez. Toutefois, ce deuxième arrêté préfectoral était la seule manière d'atteindre nos objectifs, dans le cadre de la procédure ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement). Les ministères impliqués et le préfet sont mobilisés pour répondre aux sollicitations des mytiliculteurs. On ne peut pas vouloir la souveraineté alimentaire de notre pays et vouloir manger local, tout en détruisant des activités économiques ancestrales en introduisant de telles procédures.

Nous espérons que la conférence intergouvernementale sur la biodiversité au-delà de la juridiction nationale (BBNJ) aboutira au plus tôt, en 2023. Nous souhaitons que soit rendue possible la création d'aires marines protégées avec un objectif de conservation, et non seulement de gestion. Nous voudrions également aboutir au partage des ressources génétiques issues de la haute mer, pour en éviter la privatisation par des organismes de recherche médicale et scientifique. Enfin, nous soutenons des capacités de financement pour les pays en développement qui n'ont pas accès à la haute mer.

**M. Charles Fournier (Écolo-NUPES).** Contrairement aux autres orateurs des groupes, je ne suis pas député d'un département maritime. Ce sujet mérite pourtant l'attention de tous les territoires.

Nous ne pouvons que souscrire aux objectifs de votre feuille de route. Toutefois, selon un rapport de Bloom, la flotte de pêche industrielle exerce 47 % de ses activités dans des zones protégées, ce qui est révélateur de leur permissivité. Seul 0,03 % des zones fait l'objet d'une protection forte : la pêche n'y est pas du tout exercée. Les zones protégées relèvent donc de l'affichage, et la pêche industrielle, qui est responsable de nombreux dégâts, est permise partout. Comment favoriserez-vous la protection de la biodiversité et le soutien à l'activité économique marine, notamment celle des pêcheurs artisanaux, dans votre feuille de route ?

À ce titre, vous avez envoyé des signaux faibles s'agissant de la senne démersale, véritable catastrophe écologique, économique et sociale. En effet, les filets de trois kilomètres d'envergure utilisés par les chaluts démersaux ramassent tout ce qui se trouve dans les fonds marins et occasionnent des dégâts immédiats. La pêche électrique n'a été régulée que très tardivement, ce qui a entraîné des conséquences désastreuses. Lors du trilogue, vous aviez l'occasion d'intervenir sur cette question – un amendement défendu au sein du Parlement européen aurait permis d'avancer. Or vous avez plutôt défendu la pêche industrielle, celle des pêcheurs hollandais et belges, contre les petits pêcheurs. Le comité régional de pêche du secteur s'est prononcé contre cette pratique, bien que certains acteurs aient décidé d'y recourir pour résister économiquement. Que comptez-vous faire pour accélérer la prise de décision ?

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** Il faut d'abord comprendre que certains bateaux traversent des aires marines protégées sans toutefois y pêcher. Ces zones ont été créées relativement récemment, alors que la pêche s'y pratiquait depuis longtemps. Par ailleurs, si dans certaines aires marines protégées, comme en Corse, la pêche est interdite, le modèle français – et européen – ne prône pas l'interdiction de la pêche et d'autres pratiques dans l'ensemble des aires marines protégées. Il repose sur une définition fine des activités interdites et autorisées localement.

Il n'en demeure pas moins que l'urgence climatique nous appelle à renforcer ces aires, ce à quoi s'engage le Gouvernement.

S'agissant de la senne démersale, le ministère travaille depuis juillet avec les pêcheurs au niveau régional pour trouver une solution, comme en Bretagne ou dans le golfe de Gascogne. L'amendement que vous mentionnez n'a pas été rejeté par la France ; c'est le Parlement européen qui l'a abandonné, car il n'interdisait la senne démersale qu'aux navires belges et néerlandais, ce qui remettait en cause les règles fondamentales de la politique de pêche commune. Le vote de cet amendement aurait conduit à une libéralisation totale de nos eaux au 1<sup>er</sup> janvier 2023, menaçant la pratique de la pêche artisanale. Cependant, nous continuerons à réclamer la régulation de la senne démersale.

**M. Sébastien Jumel (GDR-NUPES).** L'argumentaire juridique que vous exposez au sujet de la pêche démersale ne m'a pas convaincu. Toutefois, vous semblez engagé à faire avancer la réglementation. Vous aviez en effet acté devant 140 parlementaires qu'il y allait de l'avenir de la pêche artisanale et qu'un accord signé sur un bout de table ne suffirait pas. Tiendrez-vous votre engagement de réunir l'ensemble des acteurs concernés, notamment les comités régionaux des Hauts-de-France et de Normandie sous l'autorité de l'État, afin de traiter cet important dossier ?

Il est nécessaire de mettre fin au dumping social. Vous avez mentionné les 800 marins de P&O Ferries, licenciés par visioconférence en cinq minutes. Pouvez-vous nous associer à votre réflexion pour appliquer au moins le droit du travail des deux pays concernés ? Nous

sommes prêts à nous mobiliser, y compris sur le plan législatif s'il le faut, pour mettre nos marins à l'abri de cette tempête.

Le Brexit empiète sur le domaine maritime. Les éoliennes en mer, installées sans le consentement des pêcheurs, tuent la pêche. Je pense notamment au Tréport. Plaçons-les là où elles ne gênent pas les pêcheurs, de manière concertée et en intégrant les conflits d'usage – au Touquet, à Varengeville-sur-Mer, et non chez les plus pauvres.

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** Monsieur Jumel, vous êtes trop fin juriste pour ne pas entendre que je vous dis la vérité sur la senne démersale. L'amendement ne visait qu'à interdire la senne démersale aux navires belges et néerlandais – la moitié de la flotte, qui est française, l'utilise. En outre, il risquait de détruire le consensus forgé depuis six mois par le trilogue, puisqu'il remettait en cause la liberté de circulation dans les eaux communautaires. La France s'est saisie de cette question depuis 2009. Nous souhaitons protéger nos pêcheurs d'actions juridiques qui auraient conduit à une libéralisation des eaux. Au niveau européen, la révision de la politique commune de pêche et des accords avec les pays tiers nous permettra d'avancer sur ce dossier. Nous défendons les pêcheurs artisanaux : preuve en est l'aide de 35 millions d'euros à l'achat de carburant, qui visait uniquement les pêcheurs ne possédant qu'un seul bateau.

**M. Paul Molac (LIOT).** Les éoliennes en mer sont nécessaires à notre mix et notre souveraineté énergétique. Cinquante parcs sont prévus d'ici à 2050, soit deux parcs par an, dont les emplacements seront définis d'ici à 2024.

La construction du parc de Saint-Brieuc a suscité l'adhésion de tous les acteurs. Or dix ans se sont écoulés avant le premier forage. Nos voisins sont plus rapides que nous. Qu'attendez-vous de la prochaine loi pour accélérer ces délais, tout en respectant les riverains ?

À partir de 2026, les navires européens devront renoncer à 25 % de leurs captures dans les eaux britanniques. Les conséquences ont-elles été évaluées ?

Je soutiens totalement les réclamations des salariés du groupe Brittany Ferries : cette compagnie maritime, créée par des paysans français, se trouve en effet menacée par le dumping social.

Enfin, je vous invite à visiter la commune de Pénestin, où les mytiliculteurs sont capables de recycler les moules sous-taille.

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** Vous rappelez la nécessité de créer du consensus sur les énergies marines renouvelables. En France, tous les grands projets font l'objet de concertation, et il est normal que certains contestent la légitimité de certains aménagements. La neutralité carbone et la diversification du mix énergétique restent en tout cas une priorité du Gouvernement.

Pour aller plus vite, il me semble d'abord nécessaire de prendre davantage de temps lors des étapes de concertation et de planification. Ainsi, si l'on compare les parcs de Saint-Brieuc et de Saint-Nazaire, la seule différence est le temps qui a été consacré à la prise en compte des demandes parfois contradictoires des pêcheurs, des élus locaux et des collectivités. Par exemple, dans le déploiement du projet, au lieu de fermer toute la zone pendant les travaux, il est possible de diviser le parc en quatre parties, avec un chenal permettant aux pêcheurs de poursuivre leur activité. Le projet de loi prévoit également des mesures concrètes, comme la

mutualisation des débats publics, ce qui évitera de lasser nos concitoyens par des concertations redondantes. Le déploiement des projets gagnera ainsi en qualité et en célérité.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Nous en venons aux questions des autres députés.

**Mme Annaïg Le Meur.** En septembre, lors de votre visite à l'occasion des 75 ans de l'école de voile des Glénans, vous aviez évoqué le projet Kiss. Pour quelles raisons le soutenez-vous et quels effets en attendez-vous pour les territoires ?

**M. Stéphane Travert.** Concernant le soutien aux filières, pourriez-vous préciser le plan d'accompagnement individuel lancé début octobre à la suite du Brexit, qui a occasionné de grandes tensions autour des îles anglo-normandes, notamment ?

Je souhaitais en outre signaler les difficultés que pose l'interdiction de pêche des araignées de mer entre le 1<sup>er</sup> septembre et le 15 octobre aux mytiliculteurs, qui voient leurs ressources pillées par ces prédateurs. Nous avons besoin de travailler sur cette question avec la filière pêche.

**M. Aurélien Lopez-Liguori.** Dans le cadre du plan de sortie de flotte, il était prévu de désarmer le chalutier *Ercole-Lucie*, en échange d'une compensation, conditionnée à au moins quatre-vingt-dix jours par an d'activité en mer, au cours des deux dernières années civiles. Or, à la suite de nombreux problèmes techniques, le chalutier n'a navigué que quarante-deux jours en 2021. L'armateur se retrouve donc sans bateau, sans compensation et dans une situation financière difficile. Avez-vous prévu des mesures pour que ce chalutier bénéficie du plan de sortie de flotte ?

**M. Philippe Bolo.** La pollution plastique se concentre dans nos mers, de manière visible avec les macrodéchets, comme de manière invisible et insidieuse avec les microplastiques et les nanoplastiques. Elle a de lourdes conséquences sur la biodiversité marine, la pêche et l'attractivité touristique. En novembre 2021, le Parlement a voté à l'unanimité une résolution invitant la France à agir pour renforcer la lutte contre la pollution plastique à l'échelle internationale. En février 2022, à Nairobi, les participants à la cinquième session de l'Assemblée des Nations unies pour l'environnement ont décidé de lancer la rédaction d'un traité international juridiquement contraignant pour réduire cette forme de pollution des mers et des océans. Quelle est votre feuille de route pour accompagner ces décisions ?

**M. Philippe Naillet.** La mer est une chance pour les outre-mer. Son premier atout, pour des territoires qui tendent vers l'autonomie énergétique, est son formidable potentiel d'énergies renouvelables. La mer permet aussi de développer l'activité portuaire. Son exceptionnelle biodiversité doit également être soulignée, puisque 80 % de la biodiversité française se trouvent sur les territoires ultramarins. Enfin, à La Réunion, entre 2012 et 2018, l'emploi dans l'économie bleue a progressé trois fois plus que dans les autres secteurs.

Comment concilier le développement économique et la préservation de cette biodiversité exceptionnelle ?

**M. Sébastien Jumel.** À quelle date et selon quelles modalités avez-vous prévu de réunir les acteurs sur la question de la senne démersale ?

J'ai réuni 150 marins à Dieppe pour évoquer le dumping social. Pourrait-on envisager le véhicule législatif comme une solution ?

J'en profite pour vous inviter à la Foire aux harengs et à la coquille de Dieppe en novembre.

**Mme Jacqueline Maquet.** Le transport maritime qui achemine dans le monde plus de 90 % des marchandises et transporte plusieurs millions de passagers est souvent pointé du doigt pour ses effets néfastes sur l'environnement maritime. Jeudi dernier, les principales compagnies de croisière ont signé à vos côtés une charte de bonne conduite visant à réduire l'impact environnemental de la filière maritime. Cette avancée montre que le Gouvernement est pleinement mobilisé pour rendre la filière plus responsable et qu'il souhaite l'accompagner vers la transition écologique.

Outre cette initiative prometteuse, comment le Gouvernement accompagne ce secteur dans ses objectifs de réduction de son empreinte environnementale ? Envisagez-vous de réguler la composition des carburants du transport maritime ? Que pensez-vous de l'électrification d'une partie de la flotte maritime ? Enfin, souhaitez-vous continuer la transition du secteur vers le gaz naturel liquéfié comme carburant de référence ?

**M. Grégoire de Fournas.** Les projets d'éoliennes *offshore* ont provoqué des levées de boucliers de la part des pêcheurs dans de nombreux ports, notamment à Cherbourg, Leucate, Saint-Brieuc, Le Havre, Dunkerque, Le Tréport, Quiberon et l'île d'Oléron. Ces constructions vont détruire les fonds marins et réduire considérablement les zones de pêche. Vous défendez la stratégie gouvernementale d'augmenter le nombre de parcs éoliens, ce que nous contestons. Vous n'êtes pas ministre de l'énergie, mais secrétaire d'État chargé de la mer, responsable de défendre les intérêts des pêcheurs. Que comptez-vous faire pour les défendre face aux projets de construction d'éoliennes en mer ?

**M. Matthias Tavel.** Je souscris aux propos sur le dumping social, sans toutefois partager votre bilan positif de la réforme du travail détaché. Il reste beaucoup à faire pour que le droit social du pays d'accueil s'applique pleinement aux salaires, cotisations et heures de travail.

Alors que le pavillon français était classé au premier rang du Mémorandum de Paris en 2018, il tombe au trentième rang en 2022. Dans l'intervalle, plusieurs actes de contrôle de la sécurité des navires ont été privatisés. N'y voyez-vous pas une corrélation ?

**Mme Nicole Le Peih.** La mer est un enjeu de souveraineté économique et alimentaire. Dans le secteur de la pêche maritime professionnelle, un emploi embarqué génère trois à quatre emplois à terre, au sein de la filière aval. Le modèle actuel laisse apparaître des difficultés écologiques, socio-économiques et économiques. La France reste en effet dépendante d'autres secteurs, puisqu'elle importe 80 % des produits issus de la mer.

Quelle stratégie le Gouvernement souhaite adopter pour orienter la pêche professionnelle en mer vers plus de durabilité et de compétitivité ? Quel avenir envisage-t-il pour la filière aval, notamment les conserveries ?

**Mme Anaïs Sabatini.** Depuis 2018, le crabe bleu, une espèce exotique venue d'Amérique, prolifère en Méditerranée, où il fait des ravages, jusqu'en Corse : il détruit les autres espèces, détériore les filets de pêche et menace l'ensemble de la biosphère locale. Cette espèce invasive est à l'origine d'un véritable désastre écologique et d'une catastrophe économique pour les pêcheurs, privés de leur métier traditionnel comme la pêche à l'anguille ou au turbot. La région débloque ponctuellement des fonds pour mener des campagnes

d'éradication. Elles ne suffisent toutefois pas pour éliminer cette espèce invasive et accompagner financièrement les pêcheurs.

Quel dispositif prévoyez-vous pour lutter contre la prolifération de ce nuisible, et comment accompagnerez-vous financièrement les pêcheurs touchés ?

**M. Éric Bothorel.** Vous m'aviez indiqué dans l'hémicycle que les aides pour faire face à la hausse des prix du carburant seraient prolongées jusqu'à la fin de septembre et que vous aviez obtenu de la Commission européenne que leur plafonnement soit rehaussé. Au mois d'octobre, qu'en est-il ?

Je partage votre préoccupation sur le pavillon de complaisance, qui avait gravement menacé notre marine marchande dans les années 1980. La situation appelle toute notre vigilance.

**M. Nicolas Meizonnet.** M. Lopez-Liguori vous a posé trois questions simples, et nous ne pouvons conclure cette audition sans avoir obtenu de réponses.

Que ferez-vous pour remédier à la baisse du nombre de jours de sorties en mer dans le cadre du plan *West Med* ?

Les aides pour faire face à la hausse du prix du gazole sont insuffisantes, si l'on tient compte du seuil de rentabilité des pêcheurs.

Enfin, nous demandons des précisions sur la réduction des zones de pêche en raison de l'implantation d'éoliennes dans le golfe du Lion.

**M. Éric Girardin.** Le financement de la recherche polaire est intrinsèquement lié aux enjeux maritimes dans les océans austral et arctique. Le Gouvernement s'est doté d'une stratégie polaire ambitieuse à horizon 2030, que mène l'ambassadeur pour les pôles et les enjeux maritimes, M. Olivier Poivre d'Arvor. L'Institut polaire français Paul-Émile Victor, chargé de la recherche française dans les régions polaires, s'appuie sur six stations offrant les conditions de travail indispensables aux équipes scientifiques. Elles sont ravitaillées notamment par le brise-glace l'*Astrolabe*, armé par la marine nationale.

En 2021, dans un rapport d'information sur la problématique des pôles, j'alertais les autorités sur les financements nécessaires pour sécuriser ces infrastructures vieillissantes. Cette année, l'ambition française en recherche polaire est remise en cause par la hausse des prix de l'énergie. Quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour garantir l'entretien des bases et assurer la pérennité et l'excellence de la présence française en Arctique et en Antarctique ?

**M. Jean-Pierre Pont.** Dans le Boulonnais, 5 licences de pêche sur 110 n'ont pas été obtenues. Ce sont les plus difficiles à obtenir, puisqu'il s'agit de bateaux neufs, sans antériorité. Après deux années de négociations, la position des acteurs semble définitive.

L'Union européenne souhaitait interdire la senne danoise à moins de 12 miles des côtes, comme c'est le cas en Bretagne et dans le golfe de Gascogne. Cependant, certaines ONG, après avoir obtenu l'interdiction de la pêche électrique, réclament celle de la senne danoise – sans doute demanderont-elles par la suite à interdire toutes les autres pratiques de pêche. L'association PAZ a ainsi récemment déclaré que la pêche au vif était l'une des techniques les plus cruelles.

**M. Johnny Hajjar.** M. le secrétaire d'État a évoqué la modernisation des équipements de pêche. Il faut aller plus loin : les entreprises de pêche sont en effet amenées à disparaître, car leur territoire d'exercice a considérablement diminué. Quelles compensations pourrez-vous apporter à ces pêcheurs, qui doivent en affronter les conséquences d'une pollution dont ils ne sont pas responsables ?

**Mme Julie Laernoës.** Début septembre, Total Énergies a demandé une licence pour exploiter deux immenses champs gaziers enfouis à plus de 1 000 mètres de profondeur au large de l'Afrique du Sud, dans une zone à la vie marine d'une richesse exceptionnelle. Ce projet estimé à plus de 3 milliards de dollars perturbera les écosystèmes marins, qui accueillent des baleines à bosse, des cachalots, des albatros ou encore des tortues luths, en raison de la pollution sonore, de la construction d'infrastructures, des fuites de pétrole et des risques de marée noire. Le 17 octobre, les ONG Bloom et The Green Connection ont dénoncé ce projet. Comment pouvez-vous accepter une telle opération, alors que la crise des océans s'aggrave au-delà des prévisions climatiques ?

Lancer de nouvelles exploitations d'hydrocarbures est suicidaire et va à rebours de l'urgence et de l'histoire. Ne tolérons pas ailleurs ce que nous ne tolérons pas ici ! Mettez-vous en pratique nos engagements pris pour l'océan à Brest en 2022, et demandez-vous à Total Énergies de mettre un terme à cette opération ?

**M. Patrice Perrot.** Outre les crabes bleus, d'autres espèces exotiques envahissantes menacent gravement à notre biodiversité. Je pense notamment aux sargasses et aux algues vertes. Divers plans de lutte sont déployés, tant en métropole qu'en outre-mer. Quelle stratégie menez-vous contre ces fléaux ?

**M. Bertrand Bouyx.** Qu'entendez-vous par des accords régionaux, pour interdire la pêche démersale dans le golfe de Gascogne ? Qu'en est-il pour la Manche Est ?

Enfin, comme mes collègues, je vous invite à nous rendre visite le 12 et 13 novembre à Port-en-Bessin, le 19 et le 20 novembre à Courseulles-sur-mer, ou le 26 et 27 novembre à Grandcamp-Maisy.

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** Le projet Kiss vise à envoyer des bateaux à construire en kit dans une vingtaine de lycées pour promouvoir les métiers liés à la mer et à la construction de navires, de manière ludique et pédagogique. Le secrétariat d'État chargé de la mer soutient cette initiative, qui démocratise la pratique de la voile et démontre l'excellence de la France dans ce domaine.

Monsieur Travert, j'ai préféré répondre aux conséquences du Brexit par des plans d'accompagnement individuels établis avec les comités régionaux et départementaux, qui évitent les effets d'aubaine des plans de sortie de flotte. Nous poursuivons trois objectifs : le maintien de la capacité de production de pêche dans notre pays, pour préserver notre souveraineté alimentaire ; la transmission, afin de favoriser l'installation de jeunes pêcheurs ; enfin, la préservation des équilibres régionaux. Le déploiement de ces plans représente un travail certes peu médiatisé, mais important, de la part des services du secrétariat d'État chargé de la mer.

Monsieur Lopez-Liguori, il existe des règles pour bénéficier des plans de sortie de flotte. Cependant, les pêcheurs se trouvent dans une situation difficile. S'agissant du propriétaire de chalutier que vous évoquez, nous cherchons des solutions concrètes, avec les

services de la direction interrégionale de la mer (DIRM) Méditerranée. De la même façon, nous avons proposé des solutions à un pêcheur du Boulonnais.

Monsieur Bolo, la réflexion sur la pollution plastique menée par les Nations unies relève plutôt du domaine de la secrétaire d'État chargée de l'écologie, Mme Bérangère Couillard. En 2025, la France accueillera la Conférence des Nations unies sur les océans, après un premier sommet organisé au Costa Rica en 2024. Nous souhaiterions que ce traité entre en vigueur en 2025. Pour cela, nous devons travailler avec tous les producteurs de plastique, comme nous l'avons fait dans le cadre de la loi Agec, relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire. Des financements devront également aider les pays en développement à sortir du plastique – certains pays comme le Rwanda y sont parvenus. Afin de renforcer la coordination régionale, nous mobilisons la Banque mondiale, l'Agence française de développement ou encore la Banque africaine de développement.

Nous menons un plan d'action contre les espèces invasives. S'agissant des araignées de mer, nous avons lancé des campagnes d'effarouchement dans une logique curative. Sur le plan préventif, nous cherchons d'abord à comprendre les raisons de la multiplication de ces espèces, en investissant dans la recherche et le partage de connaissances.

L'État a consacré 1,4 million d'euros, qui s'ajoute aux financements des collectivités locales, à la lutte contre le crabe bleu, répartis sur plusieurs territoires. Nous attendons des avancées scientifiques pour mieux adapter notre réponse. Nous suivons également une stratégie de commercialisation de cette espèce invasive, qui est un mets apprécié. En outre, les aires marines protégées permettent de suivre précisément l'évolution des espèces et disposent de moyens financiers pour lutter contre les espèces invasives.

Monsieur Naillet, l'écologie et l'économie ne sont pas antinomiques. La planification maritime favorise leur conciliation. Lorsque des stocks de poissons ou de végétaux se dégradent, une limitation de l'activité humaine permet d'y faire face ; au contraire, l'économie locale doit tirer profit de la richesse des ressources halieutiques de certains de nos littoraux, notamment en outre-mer. La modernisation de nos navires et de nos ports, ainsi que le développement de la filière aval, permet alors d'accompagner cette économie locale.

S'agissant de la senne démersale, une première réunion entre les professionnels s'est récemment tenue. Dès cette semaine, nous intégrerons les parlementaires à notre réflexion.

Le projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables sera l'occasion de renforcer notre modèle social, en évitant par exemple que des bateaux dont le pavillon ne répond pas à nos critères assurent la maintenance de nos éoliennes.

Concernant le transport transmanche, vos propositions sur une loi de police sont les bienvenues, pour renforcer son attractivité.

Nous n'avons pas pris de décision pour ce qui concerne les carburants des navires. En effet, ces choix sont industriels et relèvent des entreprises. Toutefois, ils doivent rester cohérents avec la décarbonation des ports. Le développement de l'hydrogène nécessiterait ainsi le déploiement d'une stratégie foncière permettant sa production. Le gaz naturel liquéfié (GNL) est utilisé par des entreprises comme CMA CGM. Nous cherchons à accélérer l'innovation, notamment grâce aux financements du plan France 2030, que je souhaite « maritimer », pour atteindre l'objectif de navires zéro émission.



Monsieur de Fournas, vous opposez le ministre de l'énergie et le secrétariat d'État chargé de la mer. Leurs champs de compétences sont en réalité les deux faces d'une même pièce. Les pêcheurs savent qu'ils doivent réduire leur dépendance aux énergies fossiles, puisque cette dernière est souvent à l'origine des situations critiques qu'ils endurent. Ils réclament eux-mêmes la transition énergétique et souhaitent atteindre la neutralité carbone. Il ne faut pas caricaturer la position des pêcheurs : vous devez reconnaître que certains acceptent le développement de parcs éoliens. À Saint-Brieuc, la concertation n'a pas été menée de manière adéquate, et nous devons en tirer les leçons. En revanche, les projets de parcs éoliens de Saint-Nazaire ou de Belle-Île-en-Mer ont été développés en accord avec les pêcheurs.

Vous m'avez interrogé sur le pavillon français. Nous souhaitons que les règles soient suffisamment protectrices. Au guichet du registre international français de Marseille, j'ai constaté la qualité de l'accompagnement de notre administration, qui assure un meilleur modèle de protection sociale aux marins que les autres pays. Nous travaillons également à la création d'une flotte stratégique, dont le principe avait été inscrit dans la loi pour l'économie bleue de 2014.

Enfin, la politique de contrôle sera renforcée, en lien avec la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), les préfets maritimes et les préfets terrestres.

Mme Le Peih m'a interrogé sur le lien entre l'amont et l'aval. Nous avons répondu favorablement à l'appel du président du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins, M. Olivier Le Nézet, d'instaurer un contrat stratégique de filière – qu'il qualifie pour sa part de plan Marshall. Comme dans l'agriculture, pour la filière porcine par exemple, nous devons proposer des règles autour d'une ambition commune à tous les acteurs. Or, ce n'est pas encore le cas.

Afin de renforcer la solidarité entre les différents acteurs, une première réunion a rassemblé la grande distribution, les mareyeurs, les pêcheurs et les armateurs. Nous souhaitons instaurer un contrat stratégique de filière avant les assises de la pêche et des produits de la mer, de septembre 2023. Si les acteurs ne parviennent pas à jouer collectivement, nous devons les y contraindre par différents outils, qu'il s'agisse de la loi, de la création d'interprofessions ou de l'intégration de la pêche dans le dispositif Egalim. L'ensemble des acteurs, notamment de la grande distribution, doit contribuer aux mécanismes de solidarité, alors que la contribution de l'association de la filière pêche maritime, France filière pêche, s'est réduite de 120 millions d'euros à la sortie de la crise des carburants de 2008, à 10 millions aujourd'hui. Il y va du maintien des activités de pêche, notamment artisanale, sur nos littoraux.

Monsieur Lopez-Liguori, quoi qu'on en pense, le plan *West Med* est européen. Pour en anticiper au mieux les effets, nous travaillons en lien étroit avec les pêcheurs afin de réfléchir à une taille de capture minimale ou aux efforts de pêche. La renégociation des taux admissibles de capture (TAC) et des quotas aura lieu en décembre 2022. Je vous apporterai une réponse précise à cette date.

**M. Aurélien Lopez-Liguori (RN).** À votre place, je serais plus critique envers le précédent quinquennat !

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Les députés sont priés d'écouter les réponses aux questions qu'ils ont posées.

**M. Hervé Berville, secrétaire d'État.** Nous tenons des discussions techniques sur l'ensemble des littoraux pour proposer des éléments de réponse lors des négociations.

Concernant l'aide à l'achat de carburants, je rappelle que nous sommes le seul pays à avoir apporté un tel soutien aux pêcheurs, notamment côtiers et artisanaux. Il y a six mois, le seuil de 65 000 euros ne permettait pas d'aider l'ensemble des pêcheurs. C'est désormais le cas grâce au nouveau seuil, de 105 000 euros, soit une enveloppe globale de 35 millions d'euros. D'autres pays ont fait le choix d'abandonner les sorties en mer. Dès mon entrée en fonction, j'ai voulu chercher des solutions aux demandes qui m'étaient adressées. Nous continuerons à soutenir nos pêcheurs, d'autant que ces derniers ne peuvent augmenter leur production pour compenser les pertes financières qu'ils subissent.

Pour ce qui concerne le projet de Total en Afrique du Sud, la France est le premier pays à avoir interdit l'exploitation des hydrocarbures. Je partage l'interrogation de Mme Laernoes sur un projet décidé par une entité privée, certes française, mais qui traite avec un État souverain. Cependant, nous devons rester à l'écoute des pays en développement. Il leur serait difficile d'entendre que nous leur interdissions de développer des projets liés au gaz, alors que, dans le même temps, nous rouvrons des centrales à charbon en Europe. Le Gouvernement ne soutient ce type de projets ni par l'exportation, ni par des financements, mais la France se garde de porter un jugement moral sur la politique énergétique menée par ces pays. Par ailleurs, nos financements et nos actions au travers de l'Union européenne, premier fournisseur d'aide publique au développement au monde, soutiennent le développement des énergies renouvelables.

Enfin, en lien avec les collectivités et le ministère des outre-mer, le secrétariat d'État chargé de la mer prend sa part à la lutte contre les sargasses dans les territoires ultramarins. Nous avons déboursé 480 000 euros pour financer le *Sargator*, qui ramasse ces algues nocives pour nos concitoyens.

**M. le président Guillaume Kasbarian.** Je vous remercie, Monsieur le secrétaire d'État.

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission des affaires économiques**

Réunion du mardi 25 octobre 2022 à 18 h 30

*Présents.* – M. Laurent Alexandre, Mme Anne-Laure Babault, M. Thierry Benoit, M. Philippe Bolo, M. Éric Bothorel, M. Jean-Luc Bourgeaux, M. Bertrand Bouyx, Mme Virginie Duby-Muller, M. Grégoire de Fournas, M. Charles Fournier, M. Éric Girardin, M. Johnny Hajjar, M. Sébastien Jumel, M. Guillaume Kasbarian, Mme Julie Laernoës, M. Pascal Lavergne, Mme Annaïg Le Meur, Mme Nicole Le Peih, M. Aurélien Lopez-Liguori, Mme Jacqueline Maquet, M. Nicolas Meizonnet, M. Paul Molac, M. Philippe Naillet, M. Patrice Perrot, Mme Anne-Laurence Petel, M. Vincent Rolland, Mme Anaïs Sabatini, M. Matthias Tavel, M. Stéphane Travert, M. Jean-Pierre Vigier

*Excusés.* – M. Perceval Gaillard, Mme Florence Goulet, Mme Mathilde Hignot, M. Max Mathiasin, Mme Louise Morel, M. Jiovanny William

*Assistait également à la réunion.* – M. Jean-Pierre Pont