

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires économiques

- Audition de Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée chargée de la mer et de la pêche..... 2
- Information relative à la commission..... 22

Mercredi 3 juin 2026
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 98

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

**Présidence de
M. Stéphane Travert,**
Président



La commission des affaires économiques a auditionné Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée chargée de la mer et de la pêche.

M. le président Stéphane Travert. Nous avons le plaisir de recevoir Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée chargée de la mer et de la pêche. Madame la ministre, soyez la bienvenue au sein de notre commission.

Au-delà des difficultés de circulation maritime liées au blocage du détroit d'Ormuz, nous souhaitons aborder avec vous votre feuille de route ministérielle et discuter, plus particulièrement, de la situation et des perspectives économiques des filières de la pêche, de l'aquaculture et de la conchyliculture, ainsi que du potentiel économique de la mer.

La France exerce sa souveraineté sur un espace maritime de près de 11 millions de kilomètres carrés, dont 97 % se situent en outre-mer ; elle dispose d'un réseau portuaire constitué d'environ 750 ports maritimes et fluviomaritimes. L'économie bleue représenterait 1,5 % du PIB de la France et 525 000 emplois. Il s'agit donc d'un secteur d'activité important pour notre économie dans son ensemble.

Ce secteur dispose toutefois d'une marge de progression. En effet, la production de produits halieutiques ne couvre que partiellement notre consommation, et nous conservons un déficit commercial. En 2024, il a baissé pour la deuxième année consécutive, à 4,9 milliards d'euros, mais reste à son troisième plus haut niveau après les années 2022 et 2023. Selon le haut-commissariat à la stratégie et au plan (HCSP), la production nationale ne couvrirait que 30 % des besoins français en produits aquatiques et quatre poissons d'élevage consommés sur cinq seraient importés.

Je rappelle que, le 15 octobre 2025, a été présenté devant notre commission le rapport d'une mission d'information qu'elle avait mise en place sur l'avenir de la gouvernance de la pêche française au service d'une gestion partagée de la ressource halieutique – ce travail a été conduit par nos collègues Stéphane Buchou et Damien Girard.

Avant de vous céder la parole, je souhaite vous poser quelques questions pour introduire notre échange.

Je l'ai dit, le solde des produits de la pêche et de l'aquaculture reste largement déficitaire, alors même que la souveraineté alimentaire est devenue un objectif essentiel de nos politiques publiques. Comment expliquez-vous un tel écart entre notre potentiel maritime et notre niveau de dépendance aux importations ? Quelles mesures envisagez-vous pour mieux valoriser la production et les débouchés français ?

Les filières de la pêche et de l'aquaculture sont confrontées à des difficultés multiples : l'accès à la ressource, l'adaptation aux conséquences du changement climatique et à l'intensification des aléas, la prévention des captures accidentelles, les conflits d'usage sur le littoral et en mer, et parfois le manque d'acceptabilité sociale. Comment le Gouvernement entend-il accompagner ces filières pour sécuriser leur capacité de production et préserver leur contribution à l'alimentation, à l'emploi et à l'économie des territoires littoraux ? Quelle vision défendez-vous au niveau européen pour assurer la compétitivité économique du secteur de la pêche ?

Comment relever le défi du renouvellement des générations et de l'installation de nouveaux pêcheurs, alors que l'octroi des droits de pêche est encore largement fondé sur l'antériorité ? Quelle est votre feuille de route pour mieux articuler compétitivité économique des filières halieutiques et aquacoles et performance environnementale ?

Les espaces maritimes français, notamment ultramarins, peuvent receler des ressources énergétiques ou minérales stratégiques. Quelle est la stratégie de l'État quant à l'exploration et à l'éventuelle exploitation de ces ressources des grands fonds, sachant qu'il faut concilier les impératifs économiques, les difficultés techniques et la protection des écosystèmes marins ?

Enfin, l'essentiel de la zone économique exclusive (ZEE) française se situe en outre-mer. Quelles actions entendez-vous mener afin de permettre à ces espaces de devenir un véritable levier de développement économique pour les territoires ultramarins, en particulier, et pour la France, en général ?

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargée de la mer et de la pêche. Tout d'abord, je veux dire ma fierté d'être ici en tant que ministre chargée de la mer et de la pêche. Je suis accompagnée de deux membres de mon cabinet ainsi que de représentants de l'administration française de la mer, que je remercie pour leur travail et leur présence à mes côtés. Je suis fière de cette administration.

Dans un contexte géopolitique marqué par les tensions internationales, où les équilibres mondiaux se redessinent et où les ressources deviennent un enjeu stratégique, la mer prend une dimension encore plus essentielle pour notre pays. Ce cadre est exigeant mais peut ouvrir de nouvelles possibilités. Par conséquent, je vous remercie de me donner l'occasion de partager avec vous ma vision de l'avenir de la France maritime. Elle concerne autant la métropole que les outre-mer et place nos territoires, nos entreprises et nos citoyens au cœur d'une ambition collective.

Je parlerai évidemment de la pêche, mais aussi des enjeux maritimes au sens large. Monsieur le président, je sais que votre engagement en faveur de la filière de la pêche est ancien et constant. Vous l'avez notamment montré lorsque vous étiez ministre de l'agriculture et de l'alimentation. Votre commission porte par ailleurs une attention particulière aux enjeux économiques, sociaux et territoriaux qui structurent notre action publique. C'est avec d'autant plus de conviction que je m'adresse à vous aujourd'hui.

Cette conviction s'est forgée au fil des années, d'abord lors du « Grenelle de la mer », il y a plus de quinze ans, puis en rédigeant mon rapport au Conseil économique, social et environnemental (Cese). La France, deuxième espace maritime mondial, a une responsabilité particulière vis-à-vis de ces espaces qui subissent des pressions multiples, liées au changement climatique, à la surexploitation ou à la pollution, mais qui recèlent aussi un potentiel formidable, encore trop peu exploité.

Depuis le Grenelle de la mer, des progrès significatifs ont été accomplis, tant dans le domaine de la connaissance et de la préservation de l'océan que dans celui du développement économique. Pourtant, nous sommes encore loin du compte, loin de maîtriser pleinement les enjeux de la régénération des océans et loin d'avoir saisi toutes occasions que la mer peut offrir à notre pays.

Le Président de la République a pris la mesure de ces défis, en particulier depuis le One Ocean Summit (OOS) et, surtout, depuis la conférence des Nations unies sur l’océan (Unoc) qui s’est tenue, il y a un an, à Nice.

Dans ces domaines, la France occupe une place de premier plan sur la scène internationale. Je peux vous le dire aujourd’hui en tant que ministre, mais je l’avais précédemment constaté dans toutes les fonctions que j’ai pu occuper. Nous faisons entendre une voix forte, que ce soit pour la préservation de la biodiversité en haute mer, pour l’encadrement de l’exploitation minière des grands fonds, pour la décarbonation du transport maritime – combat que nous menons activement au sein de l’Organisation maritime internationale (OMI) – ou pour la lutte contre la pêche illégale.

Pour être crédible, cette voix doit s’incarner dans une stratégie nationale ambitieuse. C’est tout le sens de mon engagement en tant que ministre chargée de la mer et de la pêche. Nous devons transformer nos paroles en actes et nos actes en résultats concrets pour nos territoires et nos citoyens, en déclinant les objectifs de la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML).

Je crois profondément en la valeur ajoutée que la mer peut représenter pour notre pays, pour notre économie en général et pour les territoires que vous représentez, tous autant que vous êtes. En effet, la préservation des océans ne concerne pas seulement les zones côtières ; elle commence en amont, à l’intérieur des terres, là où se jouent la pollution, l’aménagement et la sensibilisation. La semaine prochaine, à l’occasion de la Journée mondiale de l’océan, je relancerai la campagne « Ici commence la mer », pour rappeler que tous nos choix, où que nous soyons, ont un impact direct sur l’état de nos océans.

L’économie maritime non plus ne se limite pas aux territoires littoraux. Elle irrigue des filières entières, qui représentent plus de 100 000 emplois et des savoir-faire qui vont bien au-delà de nos côtes. La marine nationale, qui fête cette année ses 400 ans, en est un parfait exemple, puisqu’à cette occasion, elle a choisi de faire escale dans quarante-six villes de l’intérieur des terres, parfois très éloignées du littoral, mais où sont implantées des entreprises liées à l’industrie navale. Cette initiative illustre bien le fait que la mer concerne la France entière.

Mon ambition s’inscrit aussi à l’échelle européenne, où tout est réuni pour faire de notre continent un acteur maritime de premier plan. Le pacte européen pour l’océan, la stratégie maritime industrielle, ainsi que les objectifs de décarbonation, de réindustrialisation et de souveraineté offrent une occasion unique de relancer des secteurs clés comme les chantiers navals ou de renforcer les coopérations entre États membres. C’est le message que j’ai défendu la semaine dernière à Bruxelles et que je diffuse, plus généralement, avec mes collègues chargés de l’industrie et des transports.

Tout cela cependant nécessite des investissements, publics bien sûr, mais aussi privés. C’est pourquoi nous travaillons à mobiliser de nouveaux partenaires, qu’il s’agisse de fonds dédiés ou d’acteurs économiques prêts à s’engager dans des projets innovants. C’était le sens de ma présence au Blue Economy and Finance Forum organisé la semaine dernière à Monaco. Hier encore, nous organisons au ministère une conférence en faveur de la philanthropie bleue.

Je vais maintenant aborder plus en détail les questions relatives à la pêche et à l’aquaculture. Concernant la pêche, ma priorité est simple et consiste à maintenir et à développer l’activité dans nos territoires. Je ne conçois pas nos territoires littoraux sans leurs ports de pêche, leurs navires et leurs criées, qui font partie intégrante de nos paysages – je dirais

même de notre culture et de notre identité. Ils sont le poumon économique de nombreuses communes et nous devons tout faire pour les préserver. Pourtant, nous faisons face à un paradoxe. Les Français consomment de plus en plus de produits de la mer – près de 34 kg par an et par habitant, contre une vingtaine il y a quelques années – mais 80 % de ces denrées sont importées.

Il y a là un enjeu de souveraineté alimentaire, mais aussi un potentiel de développement économique pour nos pêcheurs. Notre objectif collectif est donc double. Il s'agit à la fois de mieux consommer, en favorisant les circuits courts et les espèces locales, et de mieux produire, en soutenant une pêche et une aquaculture durables et compétitives. Pour y parvenir, nous travaillons, avec mes collègues des ministères chargés de l'agriculture et du commerce, à augmenter, dans le cadre de la loi Egalim, la place des poissons français dans les cantines scolaires et les restaurants collectifs. Il est également important de sensibiliser les consommateurs à la diversité des espèces disponibles. Des initiatives comme Mr.Goodfish ou celle lancée par la région Bretagne montrent la voie en formant les cuisiniers des lycées à cuisiner des poissons moins connus, comme le chinchard et le tacaud. Diversifier l'assiette des Français crée ainsi de nouveaux débouchés pour nos pêcheurs.

Le renforcement de notre souveraineté alimentaire passe aussi par le développement de la pisciculture sur le territoire français. Nous travaillons à simplifier les procédures d'installation.

La transition vers une consommation plus durable concerne également les espèces invasives, dont certaines prolifèrent dans nos eaux sous l'effet du changement climatique. Plutôt que de les considérer comme une menace, nous pouvons en faire une ressource. Nous travaillons avec les scientifiques et les professionnels pour identifier les espèces exploitables.

La filière de la pêche est consciente des défis qu'elle doit relever. Depuis plusieurs années, elle subit des pressions multiples, liées à la guerre en Ukraine, au Brexit, au réchauffement climatique et au conflit au Moyen-Orient. Ces crises, aussi difficiles soient-elles, peuvent être des aiguillons pour accélérer la transformation de la filière.

À mes yeux, il existe deux enjeux majeurs. D'abord, il faut mieux comprendre les mutations en cours. Les pêcheurs sont souvent les premiers témoins des changements qui affectent nos eaux – je les observe aussi en tant que navigatrice. Les espèces migrent et partent vers le nord, comme le maquereau et le thon. Les cycles de reproduction se modifient et les périodes de ponte se décalent. Certaines espèces disparaissent et d'autres évoluent – la taille des poissons se réduit. Chaque année, lors de la négociation des totaux admissibles de capture (TAC) et des quotas, nous devons composer avec ces nouvelles réalités.

Notre approche se veut équilibrée. Elle s'appuie sur les recommandations des scientifiques pour préserver la ressource, tout en permettant à nos pêcheries de poursuivre leur activité. Grâce à une gestion rigoureuse, les résultats sont là. Les stocks de thon rouge et de bar se sont reconstitués, ce qui a permis d'augmenter les quotas pour 2026.

Cependant, la concurrence internationale est féroce. Certains pays ignorent les avis scientifiques et surexploitent les ressources, faussant les règles du jeu. Notre position est claire à ce sujet. Sans préservation de la ressource, il n'y aura pas de pêche demain. C'est le message que je défends avec fermeté auprès de nos partenaires européens et internationaux.

Le deuxième enjeu majeur concerne la flotte, plus particulièrement l'accélération de la décarbonation. Nos navires de pêche ont plus de 30 ans – je crois que la moyenne est même de 35 ans. Cette situation non seulement pose un problème de sécurité pour nos marins, mais représente en outre un défi environnemental et économique, compte tenu de la dépendance de ces bateaux aux énergies fossiles. Face à l'actuelle crise du carburant, le gazole marin représentant parfois plus de 50 % des charges de nos pêcheurs, nous avons réagi rapidement, en facilitant le rééchelonnement des prêts et des échéances fiscales. Le délai de remboursement du prêt Flash carburant de BPIFrance a par ailleurs été allongé à vingt-quatre mois. Quant aux aides directes, qui se montaient à 20 centimes par litre en avril, elles sont passées à 35 centimes en mai et seront maintenues autour de 30 à 35 centimes jusqu'à fin août. Le guichet pour obtenir les remboursements est ouvert depuis lundi.

Toutefois, ces mesures d'urgence ne suffiront pas. Nous devons proposer une solution de long terme, qui passe par la décarbonation de la flotte et son électrification. Le programme présenté par le Premier ministre le 23 avril constitue une première étape, avec un objectif de 500 navires équipés d'ici à 2030. Cette transition est stratégique. Elle est environnementale mais aussi économique, car elle permettra à nos entreprises de moins dépendre des énergies fossiles.

Pour accompagner ces évolutions, nous devons lever des freins réglementaires, techniques et financiers. Nous soutenons ainsi, à Bruxelles, un projet de paquet omnibus sur la pêche, visant notamment à mobiliser le Feampa (Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture) pour renouveler notre flotte. Nous devons également envisager le recours à des financements privés. Nous construisons la transition avec les professionnels, grâce à des initiatives ciblées.

En Méditerranée, nous travaillons avec la Commission sur la révision du plan West Med (plan de gestion pluriannuel pour les pêcheries démersales en Méditerranée occidentale), qui a donné des résultats encourageants sur les stocks de merlus. Il s'agit de redonner de la visibilité économique au secteur et de maintenir des mécanismes d'indemnisation, pour l'accompagner dans une transition vertueuse. L'enjeu est de taille, puisqu'il s'agit de concilier la préservation des écosystèmes et la viabilité économique.

En Bretagne, après le drame qui a coûté la vie à un ligneur il y a quelques semaines, nous travaillons spécifiquement sur les gilets de sauvetage, afin qu'ils soient mieux adaptés à cette activité. La sécurité de nos marins est une priorité absolue.

À la suite de ma visite, les pêcheurs ligériens m'ont proposé un plan d'action pour réduire les captures accidentelles de dauphins, reposant notamment sur le renforcement des observations scientifiques et l'adaptation des pratiques des fileyeurs. L'enjeu est majeur pour la biodiversité comme pour l'image de la filière.

Demain, je serai en Bretagne, à Lorient, à l'occasion de Navexpo, pour soutenir les innovations en matière de décarbonation. Cet événement est une vitrine des solutions que nos entreprises développent pour inventer le navire de demain, un navire plus sobre, plus performant et plus respectueux de l'environnement.

Enfin, la transition doit s'appuyer sur un renforcement de la formation, notamment grâce aux lycées maritimes, et de l'attractivité des métiers.

Comme je l'ai indiqué en introduction, l'économie maritime ne se limite pas à la pêche. Elle concerne des secteurs variés, tous stratégiques pour notre avenir.

La qualité des eaux côtières est essentielle pour la conchyliculture, mais également pour le tourisme et la biodiversité. Le 7 mai, j'ai publié une feuille de route à ce sujet, associant les agences de l'eau, les collectivités locales et les professionnels. L'objectif est de réduire les pollutions terrestres et de restaurer les écosystèmes dont dépendent nos activités.

La décarbonation du transport maritime représente aussi un défi majeur. Mon collègue Philippe Tabarot et moi avons lancé un appel à projets, financé par les revenus de l'ETS (système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne). Les revenus du marché du carbone financeront ainsi la décarbonation, en donnant la priorité à l'électrification des ports, aux carburants alternatifs et à l'innovation technologique. Je veux ici souligner l'importance de la proposition de loi visant à accélérer le développement du transport maritime à propulsion vélique, rapportée par Agnès Firmin Le Bodo, que vous avez adoptée en première lecture : la voile commerciale a un rôle essentiel à jouer.

Les énergies marines renouvelables offrent une opportunité pour les outre-mer, avec le développement de projets pilotes.

Je veux aussi évoquer l'excellence du secteur du nautisme et de la plaisance, dans lequel la France occupe la première place en Europe ; il faut le renforcer.

La restauration des écosystèmes marins et côtiers est un impératif mais elle revêt aussi un enjeu économique.

S'agissant des outre-mer, nous avons élaboré une feuille de route pour y développer l'économie bleue, soutenue par le sénateur Teva Rohfritsch.

Pour ce qui est des grands fonds marins, la France est favorable à l'exploration scientifique mais opposée à leur exploitation tant que nous ne connaissons pas de manière suffisamment précise les conséquences qu'elle pourrait entraîner.

Pour terminer, j'évoquerai le concept d'économie bleue régénérative, pertinent pour atteindre à la fois les objectifs de préservation de l'océan et ceux de développement économique. J'aurai peut-être l'occasion d'y revenir dans nos échanges.

La semaine prochaine, je viendrai notamment dans votre territoire, monsieur le président, avec le commissaire européen Kadis, pour lui montrer la diversité et le dynamisme de nos filières économiques.

M. le président Stéphane Travert. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Julien Gabarron (RN). La situation de notre flotte de pêche est préoccupante. En quarante ans, le nombre de navires français a été divisé par plus de deux et leur âge moyen dépasse désormais 30 ans. Le rapport publié en novembre 2025 par votre ministère sur leur transition énergétique conclut lui-même que le cadre normatif européen constitue une barrière à la modernisation et au renouvellement des bateaux.

Le système européen des quotas est également au cœur du problème. Les négociations annuelles aboutissent souvent en décembre, à quelques jours du début de la nouvelle campagne

de pêche. Une telle incertitude serait inacceptable dans n'importe quel autre secteur économique. Par ailleurs, les modalités actuelles d'octroi des droits de pêche constituent un frein pour les nouveaux entrants et pour la pêche artisanale.

Derrière ces contraintes, ce sont des femmes et des hommes qui peinent à se projeter dans l'avenir ; elles sont un obstacle au renouvellement des générations. Comment en effet investir dans ces conditions ? Quelles banques peuvent accorder des prêts avec si peu de visibilité économique ? Pourtant, maintenir un tissu maritime vivant sur l'ensemble de nos façades est essentiel pour la préservation de notre patrimoine et de notre souveraineté alimentaire. Comment la France peut-elle lever les contraintes normatives relatives au calendrier des négociations, augmenter ses quotas pluriannuels et faciliter le renouvellement de la flotte ?

J'aimerais ensuite appeler votre attention sur les conséquences de l'obligation de retour au port, notamment chez moi, dans l'Hérault. Au port de Sète, la zone de pêche est beaucoup plus éloignée du littoral qu'au Grau-du-Roi par exemple. Dans un contexte où le coût du carburant pèse de plus en plus fortement sur la rentabilité des entreprises, la multiplication des trajets entraîne à la fois des charges supplémentaires et des émissions inutiles. Techniquement, les navires pourraient rester en mer plusieurs jours. Je vous demande donc d'étudier un assouplissement de la règle pour permettre à certains d'y demeurer par exemple quarante-huit heures d'affilée, avec des horaires de pêche effectifs. Cette évolution réduirait la consommation de carburant, améliorerait la rentabilité des marées et limiterait l'empreinte environnementale de l'activité.

S'agissant de la plaisance, je souhaite relayer une préoccupation de certains acteurs de ma circonscription, à Valras-Plage. La réforme de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (Taemup), qui doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2027, suscite une mobilisation importante du secteur nautique. Cette énième taxe est injuste et illisible, et elle a été décidée sans concertation suffisante. Le groupe Rassemblement national y est donc opposé.

Le nautisme, la plaisance et la pêche de loisirs représentent plusieurs milliards d'euros d'activité économique, des millions de pratiquants et des dizaines de milliers d'emplois. Cette filière économique d'excellence, exportatrice, mérite une politique publique cohérente et incitative. Pouvez-vous vous engager à ce que la réforme de la taxe sur la plaisance donne lieu à une concertation approfondie avec les professionnels du secteur ?

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. Concernant le renouvellement de la flotte de pêche et le cadre normatif européen, nous essayons de faire évoluer les règles, en particulier de promouvoir l'instauration d'une jauge adaptée à la décarbonation. Il ne s'agit pas d'accroître la pression sur la ressource en augmentant les captures mais d'avoir des bateaux plus habitables et capables d'embarquer des carburants alternatifs par exemple. Aujourd'hui, le cadre est très contraignant dans ce domaine. Par ailleurs, il faut soutenir les engagements à la décarbonation avec des aides publiques.

S'agissant de la plaisance, un précédent ministre chargé de la mer, Jean-Louis Borloo, m'avait déjà confié, en 2008, une mission sur le verdissement du droit annuel de francisation et de navigation, le DAFN. La réflexion sur la transition énergétique de nos navires a été engagée depuis des années. Les discussions avec la filière se poursuivent, puisque l'entrée en vigueur de la Taemup a été reportée au 1^{er} janvier 2027. Beaucoup de bateaux ne sont pas concernés. Le seuil a déjà été relevé à 120 kilowattheures, alors que la proposition initiale était plutôt de 110. En tant que plaisancière, je suis tout à fait consciente de ce que représente le secteur et

de l'impact que pourrait avoir cette mesure. Nous essayons de trouver un équilibre, qui permette néanmoins de donner une impulsion.

M. Stéphane Buchou (EPR). La mer, la pêche et le littoral sont des sujets qui, selon moi, ne sont pas assez souvent évoqués.

La pêche française est la plus durable du monde. Pourtant, chaque année, la réunion sur les quotas à Bruxelles met nos pêcheurs en grande difficulté, quels que soient les littoraux concernés. Nous sommes nombreux dans cette salle à les rencontrer régulièrement ; ils ne comprennent plus les règles et sont complètement désabusés. Alors qu'ils font énormément d'efforts, les possibilités de pêche ne cessent d'être réduites, ce qui amoindrit leur chiffre d'affaires et affaiblit leur capacité à vivre correctement de leur métier. Quelle est votre feuille de route dans ce domaine ? Quelle est la position de la France vis-à-vis de ces négociations, surtout en ce qui concerne la pluriannualité des quotas ?

Ces trois dernières années, nous avons subi la fermeture du golfe de Gascogne pendant un mois. Les pêcheurs de la façade atlantique sont particulièrement touchés. Quelles sont les perspectives à ce sujet ?

Nous gérons les crises quand il faudrait réformer la filière en profondeur. Deux rapports parlementaires vous ont été remis depuis le début de l'année, l'un sur la réforme de la politique commune de la pêche (PCP) et l'autre, que j'ai rédigé avec mon collègue Damien Girard, sur l'avenir de la gouvernance de la filière. Nous avons fait des propositions. Quelles mesures pourraient être appliquées avec votre concours ?

Enfin, j'aimerais vous entendre sur la relation entre la connaissance scientifique et le savoir empirique des pêcheurs. Je sais que vous avez des propositions à faire pour résoudre les problèmes d'acceptabilité.

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. J'ai vécu mes premières négociations TAC et quotas et je mesure la violence de cette séquence annuelle. Peu de secteurs économiques sont ainsi dans l'incertitude totale à la veille du démarrage d'une saison. La France ne se contente pas de défendre la pluriannualité ; dans la perspective du futur cadre financier pluriannuel, nous essayons aussi d'obtenir des moyens accrus pour le secteur. Je n'ai pas le temps d'entrer dans les détails, mais nous sommes vraiment mobilisés à ce sujet.

S'agissant de la fermeture du golfe de Gascogne, j'ai demandé la réalisation de deux missions. La première vise à évaluer les résultats de cette mesure, en précisant les bénéfices, les freins, etc. Quant à la seconde, elle permettra d'éventuellement faire évoluer les engins de pêche, notamment les filets.

Je tiens à remercier les pêcheurs qui ont pleinement joué le jeu. J'avais rendu visite aux Ligériens, qui m'ont transmis des propositions. Ils veulent renforcer le dialogue et mieux travailler avec les scientifiques, aussi pour que ces derniers s'appuient sur leur savoir empirique. Des projets sont en cours. L'important est d'avancer tous ensemble. C'est vraiment le sens de ma démarche. Pour le moment, aucune décision n'a été prise pour l'année prochaine. Je ne sais pas si le golfe de Gascogne sera à nouveau fermé.

M. Matthias Tavel (LFI-NFP). Il y aurait beaucoup de questions à vous poser, en particulier sur l'énergie. Quand le Gouvernement va-t-il publier le dixième appel d'offres sur l'éolien en mer ? Il est attendu avec une grande impatience par la filière, qui a perdu

500 emplois l'année dernière. Certaines usines, y compris à Montoir-de-Bretagne, dans ma circonscription, sont menacées par l'absence de visibilité. Je profite d'ailleurs de cette occasion pour saluer les syndicalistes qui sont poursuivis par leur direction alors qu'ils mettent en garde contre les risques de fermeture de leur usine.

Vous avez évoqué la propulsion vélique et salué la proposition de loi que nous avons adoptée à l'unanimité, ce dont je me félicite également. Le Gouvernement va-t-il inscrire ce texte à l'ordre du jour du Sénat et, le cas échéant, quand pourra-t-il être examiné ?

Je voudrais revenir sur la pêche, qui est l'un des sujets majeurs dont vous avez la charge. Même si elles sont les bienvenues, les aides accordées aux pêcheurs sont insuffisantes. Plutôt qu'utiliser l'argent public pour subventionner la consommation de carburant, il faudrait bloquer les prix pour empêcher les groupes pétroliers de faire des profits subventionnés par ces aides publiques et accompagner la décarbonation de la flotte de manière plus volontariste. Quels sont les premiers retours liés à l'utilisation de la taxe éolienne ? Quels sont les freins et les perspectives dans ce domaine ?

Nos pêcheurs subissent en outre la concurrence déloyale de navires-usines, souvent sous pavillon d'autres pays européens, qui viennent prélever des quantités très importantes de ressources à proximité des côtes et ravager les écosystèmes. L'*Annie Hillina* pêche ainsi 400 tonnes de poissons par jour. C'est le frère jumeau de l'*Annelies Ilena*, contre lequel nous avons protesté il y a deux ans du côté de Saint-Malo. Êtes-vous favorable à leur interdire l'accès à la bande côtière pour la réserver à la pêche côtière, c'est-à-dire aux pêcheurs artisanaux français ?

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. S'agissant de l'éolien en mer, nous devons attendre l'avis de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) pour lancer l'appel d'offres, mais celui-ci est prêt et il devrait paraître sous peu. Je suis favorable au développement de toutes les énergies marines, en particulier dans nos outre-mer. Je vois les territoires insulaires comme des bateaux qui doivent rechercher leur autonomie, notamment énergétique.

Je souhaite que la proposition de loi sur la propulsion vélique soit inscrite à l'ordre du jour du Sénat, mais le Parlement est souverain dans ce domaine.

S'agissant de la taxe éolienne, la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) a travaillé avec les pêcheurs à un plan de décarbonation. Toutes les pistes de financement sont explorées. Dans le cadre du paquet omnibus sur la pêche, nous demandons une mesure permettant d'utiliser des fonds publics, dont la taxe éolienne. Nous recherchons également des fonds privés. À ce propos, je tiens à remercier CMA-CGM, qui a créé un fonds et « fléché » 20 millions d'euros vers le secteur de la pêche. Quatre appels à projets ont, par ailleurs, été lancés par la filière elle-même, par le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMM).

Quant à la concurrence déloyale des grands navires, je ne peux pas vous donner davantage de détails, mais je travaille sur le sujet. J'ai déjà lancé un plan d'action en Manche Est, qui est la zone la plus exposée. Je précise que le bateau que vous avez cité ne pêche pas dans nos eaux. Il pêche au large et ne débarque même pas dans nos ports. Il bénéficie, en revanche, d'un échange de quotas.

M. le président Stéphane Travert. Vous avez évoqué CMA-CGM. Nous auditionnerons son président-directeur général, M. Rodolphe Saadé, la semaine prochaine.

Mme Mélanie Thomin (SOC). J'ai lu dans la presse, il y a quelques jours, que vous aviez démissionné de la présidence du Yacht club de France, sur fond de controverses liées au cumul de cette fonction avec vos responsabilités ministérielles.

Cette nouvelle intervient alors que secteur s'inquiète de la fiscalité liée aux activités de plaisance, dont votre ministère est directement responsable. Une réforme de la Taemup a été adoptée à l'issue des débats sur le projet de loi de finances (PLF) pour 2026 ; elle entrera en vigueur en janvier. Lors des débats, j'avais proposé un dispositif équilibré consistant, d'une part, à renforcer la contribution des embarcations les plus puissantes et les plus polluantes et, d'autre part, à instaurer une contribution minimale et symbolique de 30 euros par an pour les bateaux de plaisance à partir de 5 mètres de longueur de coque. Cette seule mesure aurait permis d'élargir l'assiette de la taxe à plus de 190 000 navires supplémentaires et de générer plus de 5,7 millions d'euros de recettes annuelles supplémentaires pour l'État.

Ma proposition reposait sur un principe simple : faire participer l'ensemble des usagers de la mer dans un esprit de justice contributive, sans pénaliser la plaisance familiale et populaire. Par ailleurs, elle se révélait plus ambitieuse et mieux-disante que la réforme finalement retenue s'agissant des navires les plus imposants. Pour justifier le rejet de cet amendement, il m'avait été rétorqué, dans une argumentation floue, que le dispositif ne permettait pas d'atteindre les objectifs de verdissement et de simplification poursuivis par le Gouvernement. L'analyse était contestable, puisque la mesure visait précisément à mieux concilier l'usage de loisir de la mer avec la préservation de notre environnement littoral et marin, en faisant contribuer l'utilisateur à la protection.

À l'approche de la prochaine séquence budgétaire, le Gouvernement est-il prêt à étudier de nouvelles évolutions de la Taemup, afin de garantir un financement pérenne des politiques de protection du littoral, notamment du Conservatoire du littoral et de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) ?

Les acteurs du monde maritime s'inquiètent, par ailleurs, de la disparition du fonds d'intervention maritime (FIM), absorbé par un fonds Vert dont les crédits ont fortement diminué. Quelles garanties pouvez-vous apporter aux élus locaux concernant la poursuite du financement des projets de protection et de réhabilitation du patrimoine maritime bâti, comme les cales, les digues et les quais, très onéreux pour un budget communal ? Les alertes se multiplient également sur les moyens de la DGAMPA et des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross). Pouvez-vous nous assurer que leurs ressources humaines et budgétaires seront préservées, afin de garantir la sécurité en mer ?

Enfin, face à la hausse du prix de l'énergie et du carburant liée au conflit aux Proche et Moyen-Orient, le Premier ministre a signé, vendredi, un décret visant à instaurer une aide de trésorerie pour les entreprises de pêche. La crise semblant appelée à se prolonger dans les prochaines semaines, voire dans les prochains mois, le Gouvernement envisage-t-il des mesures plus ambitieuses ? Une pérennisation de ce dispositif est-elle à l'étude ? La survie économique de nos ports et de nos filières locales est en jeu.

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. S'agissant du Yacht club de France, j'ai immédiatement été déportée quand j'ai été nommée ministre. Mon avenir au sein du Gouvernement était alors incertain. Comme je devrais finalement pouvoir rester en poste encore un an – je l'espère, car j'ai des combats à mener –, il m'a semblé normal de présenter ma démission. Je reste néanmoins déportée et il n'y a jamais eu de conflit d'intérêts.

Je crois avoir déjà répondu à propos de la Taemup. La discussion reste ouverte et votre proposition pourra être réexaminée à l'automne, lors de la présentation du budget.

La disparition du fonds d'intervention maritime peut être regrettée, mais une mesure maritime figure dans le fonds Vert. Nous avons d'ailleurs organisé un événement en début d'année pour saluer tout ce qu'elle avait permis de financer.

Pour le patrimoine bâti, j'explore toutes les pistes de financement. J'y mets beaucoup d'énergie, car je sais que le sujet suscite de l'intérêt. Des réflexions sont notamment en cours avec la Fondation du patrimoine, en particulier pour le phare du Créac'h.

M. Jean-Luc Bourgeaux (DR). La pêche française n'est pas un secteur parmi d'autres. C'est une activité nourricière et stratégique qui participe directement à notre souveraineté alimentaire, à l'aménagement de nos territoires littoraux et à l'économie maritime de notre pays. Pourtant, depuis vingt ans, notre flotte n'a cessé de reculer. Moderniser les navires, réduire leur consommation énergétique, améliorer leurs performances environnementales et satisfaire des exigences réglementaires toujours plus nombreuses exigent des investissements considérables.

À Saint-Malo, le remplacement du *Joseph Roty II* par un nouveau navire sous pavillon français constitue un enjeu majeur pour l'avenir de la grande pêche française. Ce projet représente un investissement de plusieurs dizaines de millions d'euros, des emplois directs et indirects non délocalisables ainsi que le maintien d'un savoir-faire historique pour notre façade maritime. Néanmoins, un navire ne se finance pas avec des intentions. Il faut des perspectives d'activité, donc un accès sécurisé à des quotas multispèces.

L'État est-il prêt à accompagner concrètement ce projet stratégique afin de permettre à la grande pêche française de continuer à battre pavillon français et à créer de la valeur dans nos territoires plutôt qu'ailleurs ? Voulons-nous une pêche française forte, productive et souveraine ou acceptons-nous progressivement son déclassement au profit de flottilles étrangères ?

Je souhaite également appeler votre attention sur la conchyliculture. Dans ma région, les professionnels sont confrontés à une prédation croissante de leurs cultures. Ils attendent toujours un cadre réglementaire clair et sécurisé leur permettant d'agir dans leurs concessions sans être exposés à des recours permanents, comme cela arrive tous les ans.

S'agissant des zones de protection forte (ZPF), les professionnels craignent que les activités de production en soient progressivement exclues, ce qui entraînerait des conséquences économiques et sociales importantes pour nos territoires littoraux.

Enfin, la profession attend toujours de pouvoir bénéficier pleinement de l'aide sur les carburants. Dans ce domaine, les entreprises ont également besoin de visibilité et de réponses rapides.

J'aurais encore beaucoup de questions à vous poser mais je vous invite à venir à Saint-Malo et dans la baie du Mont-Saint-Michel afin de rencontrer les professionnels de la pêche et de la conchyliculture, de discuter avec eux et de prendre la mesure des enjeux auxquels ils sont confrontés.

M. le président Stéphane Travert. Pour rappel, le Mont-Saint-Michel est en Normandie, dans la Manche... (*Sourires.*)

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. Pour ce qui est du renouvellement de la flotte, un paquet omnibus devrait permettre de modifier le Feampa et les règles de jauge prévues dans la PCP.

En ce qui concerne le *Joseph Roty II*, des discussions sont en cours avec la Compagnie des pêches de Saint-Malo. Le principal sujet est celui du lien avec le territoire, auquel ce nouveau navire doit profiter.

Mon objectif est que la pêche française soit forte et qu'elle soit protégée, y compris contre la pêche et les importations illégales. Nous luttons contre ces dernières, notamment dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

S'agissant de la conchyliculture, les aides sur le carburant concernent le transport. Les transporteurs qui en reçoivent ne doivent pas répercuter l'augmentation des prix sur la facture des conchyliculteurs. Nous avons légitimement été alertés à ce sujet et nous y sommes attentifs.

Nous devons réfléchir à la valorisation des espèces invasives. Il paraît que les araignées ne sont pas suffisamment remplies, un peu comme le crabe bleu en Méditerranée. J'ai évoqué le sujet avec un grand cuisinier local, qui m'a dit qu'il était tout de même possible de les utiliser. Les professionnels doivent en discuter pour trouver des solutions ensemble. Ce qui est un problème pour les uns peut devenir une ressource pour les autres.

M. David Taupiac (LIOT). La France est une grande nation maritime. Elle dispose du deuxième domaine maritime mondial, d'une tradition piscicole ancienne et d'un savoir-faire reconnu. Pourtant, nous importons massivement ce que nous pourrions produire chez nous.

Notre déficit commercial en produits aquatiques est structurel. Il a atteint 5 milliards d'euros en 2025, dont 2 milliards d'euros rien que pour le saumon, ce qui en fait le deuxième déficit le plus important de notre secteur agroalimentaire, derrière celui des fruits et légumes. Notre production piscicole nationale couvre moins de 2 % de nos besoins et aucune nouvelle installation n'a vu le jour depuis plus de trente ans. Tel est le résultat de procédures administratives labyrinthiques, de normes drastiques qui confinent parfois à l'absurde et suscitent des incompréhensions, ainsi que d'un accès verrouillé au foncier. Les porteurs de projets motivés et compétents abandonnent, lassés et épuisés de se battre face à toutes les contraintes.

Le Gouvernement serait-il prêt à créer un dispositif spécifique de sites aquacoles « clés en main », pour lesquels il prendrait en charge les études d'impact, les autorisations liées à l'eau et l'accès au foncier, dans des zones prédéfinies et propices à chaque type de production ? Cette proposition s'inspire de ce qui est fait pour des sites industriels notamment. Pourrait-elle retenir votre attention ? Le cas échéant, quel pourrait être le calendrier de mise en œuvre et quels moyens pourraient y être consacrés ? C'est une question de souveraineté, au même titre que la souveraineté agricole dont nous avons débattu cette semaine.

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. La filière aquacole et piscicole est l'une de mes priorités, comme elle l'est pour ma ministre de tutelle et ma collègue chargée de l'agriculture. Nous devons réduire notre dépendance aux produits d'importation. Le plan Aquacultures d'avenir, signé en 2022, trace une feuille de route. Nous travaillons avec la profession pour redéfinir le cadre normatif, qui est complexe. En effet, la pisciculture a un impact sur les milieux et nous devons définir les bons seuils dans ces installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Nous espérons que ces réflexions aboutiraient pour le Salon de l'agriculture, mais le sujet est plus compliqué qu'il n'y paraît et les discussions avec

la filière se poursuivent. Nous suivons notamment deux projets de pisciculture d'eau douce, l'un dans les Hauts-de-France et l'autre dans les Hautes-Alpes.

S'agissant de votre proposition de site « clés en main » pour la pisciculture, je suis prête à auditionner les responsables des projets.

M. Damien Girard (EcoS). Votre parcours de navigatrice et votre engagement de longue date en faveur des questions maritimes et environnementales témoignent d'une conviction sincère. Vous connaissez la mer et vous savez ce qu'elle représente. C'est un espace de liberté mais surtout un écosystème vivant, fragile et profondément dépendant de nos activités à terre. Les pollutions terrestres ne s'arrêtent pas au rivage et finissent dans nos rivières, nos estuaires et nos eaux côtières.

À ce propos, j'ai une pensée pour Pierre Mollo, fondateur de l'Observatoire du plancton. Disparu récemment, il avait consacré sa vie à observer cet infiniment petit dont dépend pourtant l'équilibre du vivant marin. Son travail nous rappelait une chose essentielle : lorsque le plancton souffre, c'est toute la chaîne du vivant qui vacille. Or, les équilibres marins sont profondément fragilisés du fait du réchauffement et de l'acidification des eaux, de la modification des écosystèmes et de la perturbation des cycles biologiques.

Le dérèglement climatique amplifie les transformations, auxquelles s'ajoutent des pollutions humaines, chimiques et organiques issues des activités terrestres. En Bretagne, nous en constatons les conséquences. Comme chaque année, les algues vertes arrivent en masse, souillant nos plages, nos paysages et notre économie. Elles sont le symptôme visible de choix agricoles et de choix politiques.

La qualité des eaux côtières conditionne directement le renouvellement de la ressource halieutique, donc la survie de nos pêcheurs. Les nourriceries littorales, les estuaires, les zones humides et le plancton constituent les fondations biologiques de la pêche. Lorsque ces milieux sont dégradés, que les eaux s'eutrophisent et que les équilibres écologiques se rompent, la reproduction, la croissance et la résilience des espèces halieutiques sont affectées.

Comment concilier vos convictions, que je crois réelles, avec les choix opérés par le Gouvernement auquel vous appartenez ? Le projet de loi d'urgence agricole facilite le développement d'élevages industriels sans prendre en compte les territoires déjà saturés. Elle fragilise la protection des zones humides et encourage les logiques de stockage massif de l'eau, qui dégradent le grand cycle hydrologique. La feuille de route sur la qualité des eaux littorales que vous avez présentée, sans moyens nouveaux ni instruments réglementaires, apparaît en profonde contradiction avec les dispositions de ce texte. Nous avons d'un côté des intentions, de l'autre des décisions qui aggravent les causes des pollutions que nous prétendons combattre. Favoriser un modèle agricole industriel générant davantage de pression sur l'eau revient à sacrifier silencieusement l'avenir de la pêche et de celles et ceux qui en vivent.

Comment éviter que la politique agricole menée par votre Gouvernement ne contribue à vider l'océan que vous prétendez vouloir protéger ? Comment éviter qu'elle oppose agriculture et pêche, en faisant payer aux pêcheurs le prix de choix qui compromettent durablement le renouvellement de la ressource halieutique ?

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. Vous avez évoqué avec raison Pierre Mollo : c'est lui qui m'a fait comprendre ce lien si sensible qui unit la terre et la mer. La mer se nourrit de ce que la terre lui apporte, notamment par le biais des bassins-versants.

Pierre estimait qu'il s'agissait d'un « équilibre de funambule ». Il avait lancé le projet Cap 2000, qui nous fournit des clés pour avancer. Il ne pointait pas du doigt les agriculteurs et leurs pratiques ; il privilégiait la concertation et le dialogue entre les conchyliculteurs, les pêcheurs et les agriculteurs. Il leur avait montré, au microscope, du plancton prélevé à proximité de leurs terres. Nous devons sensibiliser les agriculteurs conventionnels. Je l'ai fait à plusieurs reprises en leur montrant un documentaire présentant cette initiative.

Je ne commenterai pas le texte voté hier, cela n'entre pas dans mon champ de compétences. Je comprends le milieu agricole et ses contraintes. Sa transformation doit passer par le dialogue et la concertation. Je rêve que des projets comme Cap 2000 voient le jour un peu partout en France pour que nous fassions évoluer nos modèles tous ensemble.

M. Pascal Lecamp (Dem). La mer et la pêche sont des sujets fondamentaux, particulièrement face au défi du changement climatique. La troisième conférence des Nations unies sur l'océan, qui s'est tenue à Nice en juin dernier, en a été l'illustration. Au-delà de nos façades maritimes, l'eau douce est aussi une ressource précieuse, vitale et fragile, dont nous devons prendre soin dans tous nos territoires. Sans une approche globale et protectrice de cet « or bleu », nous ne pourrions garantir ni la résilience de nos écosystèmes ni notre souveraineté alimentaire.

La pisciculture en eau douce est un secteur d'avenir parfois oublié. Il est pourtant essentiel pour nos territoires ruraux. La France importe plus des deux tiers des produits aquacoles qu'elle consomme et ce chiffre va croissant. Mon département de la Vienne compte plusieurs sites piscicoles et de nombreux plans d'eau qui dynamisent l'économie locale et le tourisme. Avec le changement climatique, la hausse de la température de l'eau et les sécheresses récurrentes, qui touchent durement le Clain ou la Gartempe, par exemple, menacent directement les élevages.

Comment comptez-vous accompagner nos pisciculteurs face aux défis climatiques en cours et à venir ? La loi d'orientation agricole du 24 mars 2025, dont j'étais l'un des rapporteurs, prévoit qu'un arrêté fixera les conditions du soutien spécifique aux étangs piscicoles. Après plus d'un an, votre collègue en charge de l'agriculture ne l'a toujours pas publié. Pouvez-vous nous préciser quand il le sera ?

Par ailleurs, l'*Annie Hillina*, un nouveau chalutier-usine néerlandais de 112 mètres de long et 22 mètres de large, capable de capturer jusqu'à 400 tonnes de poissons par jour, peut désormais opérer au large de nos côtes, dans le respect du droit européen mais au détriment évident de nos petits pêcheurs artisanaux. Cette concurrence déloyale fragilise des métiers, des territoires et un savoir-faire maritime irremplaçable.

Dans ce contexte, la transmission des compétences et l'attractivité des métiers de la mer sont plus que jamais déterminantes pour notre souveraineté halieutique. Quelles actions menez-vous pour renforcer la formation des futurs pêcheurs, moderniser les filières d'apprentissage maritime et défendre au niveau européen un cadre concurrentiel plus équitable pour notre pêche artisanale ?

Enfin, à propos des espèces invasives, regardez ce qui a été fait en Norvège au cours des vingt dernières années pour utiliser le crabe royal et éviter sa propagation le long des côtes à partir du nord.

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. Vous avez raison. Il faut souvent regarder ce qui est fait ailleurs, par exemple en Tunisie avec le crabe bleu. Nous sommes loin de tout savoir.

Pour ce qui est de la pisciculture dans les étangs, l'arrêté relatif à la compensation des services environnementaux rendus est prévu par la loi d'orientation pour la souveraineté en matière agricole et le renouvellement des générations en agriculture. Il faut maintenant que la profession se saisisse du sujet et produise les études nécessaires à sa mise en œuvre.

La formation des futurs pêcheurs et la modernisation des filières maritimes sont des priorités, qui se concrétisent par un soutien sans faille aux douze lycées professionnels, qui bénéficient d'une dotation de 5,8 millions d'euros, par l'organisation de formations STCW (normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille), etc. Nous voulons valoriser la voie professionnelle. Nous avons arrêté la campagne « La mer embauche », mais nous pourrions la relancer, car les offres sont nombreuses. Depuis le Grenelle de la mer, la sensibilisation et l'information ont été renforcées dans les formations du secondaire et du supérieur. Néanmoins, la compréhension de notre avenir avec la mer doit encore progresser.

M. Philippe Fait (HOR). Je souhaite porter la voix des pêcheurs artisans des Hauts-de-France et de toutes les façades maritimes, qui ont le sentiment de ne plus être entendus. La situation devient extrêmement préoccupante. Or, sans pêcheurs, nos ports deviendront vite des musées.

Alors que le métier de pêcheur est déjà l'un des plus exigeants, en raison des longues heures passées en mer, des conditions météorologiques difficiles, du risque permanent, de la fatigue physique, du stress quotidien et des revenus incertains, ils doivent faire face à l'augmentation du prix du carburant, ainsi qu'au coût toujours plus élevé des navires, du matériel de pêche et des frais d'entretien et d'assurance. Cette situation réduit fortement la rentabilité des entreprises de pêche et compromet leur capacité à investir. Dans de nombreux ports, il est désormais très difficile pour un jeune marin de reprendre ou d'acquérir un navire, et lorsqu'un bateau cesse son activité, c'est tout le territoire qui recule.

Les pêcheurs doivent également composer avec des réglementations toujours plus nombreuses – quotas européens, périodes de repos biologique, normes environnementales et contrôles administratifs. S'ils comprennent la nécessité de préserver la ressource, beaucoup ont aujourd'hui le sentiment que les efforts reposent toujours sur les mêmes. Le Brexit a aggravé la situation et les zones de pêche continuent de se réduire, sous l'effet du développement des parcs éoliens en mer, des aires marines protégées, des zones d'extraction et de l'intensification du trafic maritime. À ce rythme-là, le dernier pêcheur français éteindra bientôt la lumière du port.

Dans ce contexte déjà très tendu, nos pêcheurs voient arriver dans la Manche des navires-usines étrangers aux dimensions démesurées. L'exemple du chalutier néerlandais *Annie Hillina* est devenu le symbole de cette inquiétude. Ses 110 mètres de long et ses capacités de capture considérables lui permettent d'engloutir 400 tonnes de poissons en une journée. Il peut prélever en quelques jours ce qu'un bateau artisanal français pêche parfois en une année. Les pêcheurs ne demandent que de l'équité, avec l'interdiction de ces monstres destructeurs dans la zone des 6 à 12 milles.

Comment expliquer à nos marins soumis à des contraintes croissantes que de véritables usines flottantes sont autorisées à piller la ressource dans des espaces déjà saturés ? Comment accepter qu'un navire de plus de cent mètres puisse concurrencer directement des bateaux

artisans qui font vivre nos ports et nos territoires ? Derrière ces bateaux, ce sont des milliers d'emplois, des centaines de familles, des criées, des mareyeurs, des entreprises et des ports qui vivent grâce à la pêche. Ce sont des savoir-faire et des territoires que nous ne pouvons pas abandonner.

À cette inquiétude s'ajoute celle du renouvellement des générations. Le métier attire de moins en moins de jeunes et de nombreux pêcheurs partent à la retraite sans repreneur.

Samedi, à l'assemblée générale de la Coopérative maritime étaploise, j'entendrai les mêmes alertes et les mêmes colères. La France doit choisir entre soutenir ses pêcheurs ou assister impuissante à la disparition de toute une filière. Les pêcheurs attendent des actes. Le Gouvernement entend-il défendre la pêche artisanale française face au gigantisme de certaines flottilles industrielles étrangères ? Compte-t-il promouvoir, aux niveaux national et européen, des mesures à même de mieux protéger nos zones côtières et de garantir l'avenir économique de la pêche artisanale française ?

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. Je vous remercie de vous faire l'écho des pêcheurs de cette région. Nous avons lancé un plan Manche Est, qui a bien avancé, et la concertation a donné lieu à un premier point d'étape. Lorsque j'ai été nommée, mon premier déplacement a été dans la Manche. J'ai pris connaissance de tous les problèmes auxquels cette zone est confrontée. Entre la pêche, les aires marines protégées, le développement de l'éolien en mer, etc., elle est plus contrainte qu'aucune autre dans le monde. Néanmoins, nous avançons. Plusieurs pistes sont à l'étude, dont l'exclusion des grands navires de la bande côtière. J'y suis personnellement favorable, mais il faut réfléchir à la manière de la mettre en place.

Concernant le renouvellement des bateaux, j'ai déjà évoqué le paquet omnibus. Notre démarche vise avant tout à assurer le renouvellement des générations. Dans le cadre de la révision du Feampa, nous envisageons des mesures facilitant l'acquisition de navires par des jeunes – en tout cas, par des personnes de 40 ou 45 ans, puisque la moyenne d'âge de la profession est supérieure à 60 ans. Investir à plusieurs, en créant une société quirataire, est aussi une possibilité que je souhaite encourager.

Pour en revenir à la situation de la Manche, j'essaye aussi de dialoguer avec les Britanniques, qui ont créé des aires marines protégées. Nous explorons toutes les pistes. Le plan Manche Est nous est, en tout cas, très précieux, car il permettra de faire émerger des solutions avec les professionnels.

M. le président Stéphane Travert. Nous en venons aux questions des autres députés.

M. Bernard Chaumeil (RN). Deux criées majeures de la façade méditerranéenne, Agde et Sète, se trouvent dans ma circonscription. Depuis plusieurs jours, les pêcheurs de ces ports font l'objet de perquisitions et de contrôles pour des captures de baudroies. Personne ne conteste la nécessité de protéger la ressource et de sanctionner les fraudes lorsqu'elles existent, mais les pêcheurs ne choisissent pas individuellement les poissons qui entrent dans leur filet. Les professionnels d'Agde et de Sète ressentent un profond sentiment d'injustice. Ils ont été visés par des opérations particulièrement lourdes, ce qui n'a pas été le cas des criées voisines. Pourtant, les règles sont les mêmes pour tous.

Alors que la pêche méditerranéenne française subit déjà des contraintes réglementaires et économiques très fortes et qu'elle doit affronter la concurrence directe de la flottille espagnole, ce traitement différencié crée une concurrence déloyale pour nos pêcheurs et

fragilise l'avenir de nos criées. La pêche artisanale méditerranéenne constitue un patrimoine économique et culturel unique que nous risquons de voir disparaître.

M. Jean-Luc Fugit (EPR). La France possède des atouts incontestables, à la fois historiques, naturels et en matière de savoir-faire. Ils devraient assurer le développement de son secteur piscicole, puisque la demande est elle-même en hausse. Pourtant, la production française, qui représente environ 40 000 tonnes par an, couvre moins de 2 % des besoins nationaux. Les entraves à l'essor de la pisciculture sont documentées dans de nombreux rapports et aucune nouvelle installation n'a vu le jour depuis trente ans.

Le renforcement de notre souveraineté alimentaire passe, de manière évidente, par la reconquête de notre système piscicole. Comment le Gouvernement compte-t-il agir pour permettre à cette filière de connaître l'essor qu'elle mérite ?

Par ailleurs, lors de la discussion en séance publique du projet de loi agricole, le ministre délégué Mathieu Lefèvre a laissé entrevoir la possibilité d'une évolution du régime des ICPE applicable au secteur piscicole, qui est malheureusement bloquée depuis plusieurs années. Pouvez-vous nous apporter des précisions à ce sujet ?

Mme Mathilde Hignet (LFI-NFP). Les sargasses, ces algues qui relâchent des gaz toxiques, sont un fléau dans les Antilles depuis 2011. Plus de 4 500 tonnes en ont été collectées en mer depuis le début de l'année. Depuis 2018, deux plans de lutte ont été annoncés, mais seulement 36 millions d'euros ont été mobilisés, ce qui est loin d'être suffisant. Les dégâts sont de plus en plus importants.

En février 2026, l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd) a dressé un constat alarmant : seulement dix mesures sur les vingt-six annoncées ont été appliquées et les besoins pour la période 2026-2028 dépassent déjà 50 millions d'euros. Ces plans peuvent désormais être qualifiés d'échecs.

Il y a deux jours, Météo-France plaçait toute la côte est de la Guadeloupe en alerte rouge. En Martinique, quatre cents élèves ont vu leur scolarité interrompue pendant deux mois. Les pêcheurs ne peuvent plus sortir en mer, leur matériel étant rongé par les gaz toxiques. Pourtant, l'État refuse toujours de classer les sargasses en catastrophe naturelle, ce qui empêche toute indemnisation des pêcheurs et des entreprises touchées.

Pourquoi si peu de moyens sont-ils consacrés à la lutte contre les sargasses et pourquoi ne pas reconnaître l'état de catastrophe naturelle ?

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. La surveillance des pêcheurs est normale, notamment parce que nous constatons que la taille des poissons diminue en Méditerranée, ce que les scientifiques expliquent par l'appauvrissement du plancton. Les contrôles ne doivent pas être perçus comme une agression. Nous ne faisons qu'appliquer le droit de la PCP. Avec le plan West Med, nous sommes derrière les pêcheurs et nous soutenons la filière dans tous les ports.

S'agissant de la pisciculture et du régime des ICPE, les directions des affaires juridiques du ministère de la transition écologique et du ministère de l'agriculture travaillent à une rédaction solide juridiquement. De précédentes propositions ont en effet été rejetées par le Conseil d'État. La publication du décret est toutefois une priorité pour le Gouvernement. Nous devons développer toute l'aquaculture française.

Nous allons lancer le troisième plan Sargasses. Le sujet est traité sous l'autorité de ma collègue Naïma Moutchou, mais je m'y intéresse en raison du volet maritime. Nous continuerons probablement à subir ce fléau pendant des décennies, car il est lié aux déséquilibres qui affectent l'océan Atlantique. Il faut que ce problème devienne une solution, grâce la valorisation en amont. Des moyens pour la collecte en mer et à terre ainsi que pour mieux comprendre le phénomène vont être annoncés dans le plan Sargasses III.

Des solutions de valorisation existent. Il m'en a encore été présenté à Monaco, la semaine dernière : différentes pistes ont été étudiées dans le plan Sargasses II, certaines sont intéressantes, d'autres moins et il en reste à explorer. C'est l'une de mes priorités. Nous la traiterons également dans le cadre de la feuille de route sur l'économie bleue en outre-mer.

M. Jean-Pierre Vigier (DR). Les pêcheurs nous alertent sur une accumulation de contraintes économiques et réglementaires, qui fragilisent leur activité et entraînent des difficultés à la fois de rentabilité, d'investissement et de transmission.

La France dépend largement des importations de produits de la mer, alors que nous disposons d'un savoir-faire exceptionnel et reconnu, de filières de qualité et surtout d'un des plus grands espaces maritimes au monde.

Comment le Gouvernement entend-il mieux protéger nos pêcheurs pour qu'ils puissent valoriser leur travail et en vivre dignement, afin de renforcer notre souveraineté alimentaire et de réduire notre dépendance aux importations ?

M. Olivier Serva (LIOT). Hier, des marins-pêcheurs ont bloqué le chenal de Pointe-à-Pitre, parce qu'ils n'en peuvent plus. Les réalités ultramarines ne sont pas celles des hauturiers hexagonaux. Quand les sargasses tombent dans l'eau, elles blanchissent les coraux et les poissons ont moins à manger, ce qui affecte la pêche. Cette dernière est par ailleurs interdite sur un tiers des côtes de la Guadeloupe à cause du chlordécone. Chez nous, les bateaux sont plus petits. On dit aux pêcheurs qu'une aide existe... mais il faut aller pêcher avant de la toucher, alors qu'ils ne le peuvent pas. En outre, ils subissent la concurrence vénézuélienne et chinoise. Nous vous demandons de prendre en compte ces spécificités et d'agir pour soulager nos pêcheurs avant qu'ils ne disparaissent.

M. Julien Gabarron (RN). Vous n'avez pas répondu à ma question concernant l'obligation de retour au port. À Sète, premier port de pêche de Méditerranée, la zone de pêche est beaucoup plus éloignée du littoral que dans d'autres territoires, comme le Grau-du-Roi. Les navires parcourent donc de plus longues distances pour faire l'aller-retour dans une même journée, au détriment du temps de pêche. Autoriser les pêcheurs sétois à rester en mer quarante-huit heures d'affilée rétablirait l'équité entre les ports. Dans un contexte d'augmentation du coût du carburant, cette mesure favoriserait, en outre, la maîtrise des charges, la sobriété énergétique et la préservation de la qualité des eaux.

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. Nous sommes mobilisés tous azimuts. Nous subissons la concurrence des importations mais, dans la négociation des quotas de maquereaux, l'attitude des Norvégiens, des Écossais et des Islandais n'est pas acceptable. Nous nous battons aussi à ce sujet. Dans le cadre du projet de loi d'urgence agricole, un amendement a été voté – à votre initiative, je crois, monsieur le président – pour intégrer les produits de la mer et de la pisciculture dans les objectifs Egalim.

La question d'assouplir les règles du retour au port est abordée dans le cadre de la révision du plan West Med. Nous en discutons avec la Commission européenne et j'ai entendu votre demande.

Monsieur Serva, votre intervention confirme que rejeter les sargasses en mer n'est pas la bonne solution, même si tout dépend du lieu. En Martinique, elles ont été rejetées à 15 milles au large ; le rapport dit qu'il n'y aurait pas d'impact. La solution de valorisation qui m'a été présentée la semaine dernière permettrait d'utiliser les sargasses, même polluées par le chlordécone. Cette piste doit donc être explorée. Les pêcheurs guadeloupéens sont particulièrement touchés par ces problèmes qui se cumulent, notamment à Petit-Bourg.

Nous avons néanmoins réussi à engager le renouvellement de la flotte de pêche aux Antilles, ce qui est une bonne nouvelle pour les pêcheurs. J'espère pouvoir me déplacer prochainement dans la région, notamment pour promouvoir la feuille de route pour l'économie bleue en outre-mer.

Mme Nicole Le Peih (EPR). Le littoral français est le deuxième espace maritime mondial, mais près de 70 % du poisson consommé en France est importé. Nos pêcheurs doivent faire face à la hausse du carburant, au vieillissement des navires et à des contraintes croissantes d'investissement. Or, si nous voulons préserver notre souveraineté alimentaire maritime, nous devons moderniser notre flotte. Continuer à exploiter des bateaux âgés de plus de trente ans est un non-sens économique, écologique et social. Considérez-vous que les règles européennes en matière de renouvellement de la flotte constituent un frein à la décarbonation de la pêche française ? Quelles évolutions comptez-vous défendre à Bruxelles pour résoudre ce paradoxe ?

M. Matthias Tavel (LFI-NFP). Nous sommes tous conscients de la nécessité d'accroître la production halieutique pour faire face aux besoins de notre pays et assurer notre souveraineté alimentaire. Toutefois, cela doit passer par une pêche et une aquaculture écologiques et non par une pêche industrielle et destructrice, ou par des fermes-usines aquacoles comme celle qui est en projet en Gironde, pour élever des saumons en circuit fermé.

Une centaine de députés de différents groupes ont déposé, il y a un an, une proposition de loi pour un moratoire sur les fermes aquacoles de saumons en circuit fermé comme celle du Verdon. Parmi les signataires de ce texte, rédigé à l'initiative d'Anne Stambach-Terrenoir, figure la ministre déléguée Éléonore Caroit. Votre collègue ministre de la transition écologique a également indiqué qu'elle était opposée à ce projet. Quelle est votre position ?

Mme Danielle Brulebois (EPR). Nous constatons un décrochage structurel entre nos grands ports maritimes, comme Le Havre, Dunkerque, Marseille ou Fos-sur-Mer, et le réseau capillaire de nos petits canaux. On loue les performances de ces grands ports dans le report modal, mais les *hubs* en question ont encore du mal à pénétrer jusque dans nos territoires, parce que les écluses sont vieillissantes et les gabarits et tirants d'eau insuffisants. Quelles mesures permettraient d'améliorer la connexion physique et logistique des grands ports maritimes et du réseau des petites voies navigables qui irriguent les territoires ruraux, comme le Jura ?

M. Stéphane Buchou (EPR). La semaine dernière, le groupe d'études sur la mer et le littoral, que je préside, a été informé d'une consultation en cours sur un projet d'arrêté préfectoral portant ouverture de la pêche au maquereau au chalut dans la bande des 3 milles de la baie de Saint-Brieuc. Or, l'usage des filets remorqués y est réglementairement interdit. Que comptez-vous faire ? Si vous n'étiez pas informée de cette situation, vous l'êtes désormais...

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée. J'ai déjà évoqué le renouvellement de la flotte à plusieurs reprises. Nous attendons le paquet omnibus. Nous travaillons à la fois sur le soutien aux pêcheurs par des aides d'État et sur l'introduction d'une jauge liée à la décarbonation. Pour embarquer des carburants alternatifs ou rendre les navires plus habitables, il faut, pour un même volume de captures, revoir la jauge.

Monsieur Tavel, je partage vos propos concernant l'importance de la pêche et de l'aquaculture écologiques. Le projet que vous avez évoqué ne relève pas de mon portefeuille, mais vous connaissez la position du Gouvernement. Une enquête publique a été réalisée et la procédure d'autorisation doit suivre son cours au niveau local. Néanmoins, nous devons veiller à ce que les projets qui nous permettront d'atteindre nos objectifs de souveraineté alimentaire respectent nos milieux aquatiques, qu'ils soient d'eau douce ou maritimes.

Il faut développer le transport fluvial et cela fait partie de notre stratégie. Mon collègue chargé du transport s'est déplacé à plusieurs reprises sur l'axe Rhône et l'axe Seine. Quand j'évoque l'ambition de la France en matière d'économie maritime, j'intègre cette dimension.

Monsieur Buchou, je n'avais pas connaissance de cet élément. J'en prends note et reviendrai vers vous. En tout cas, les quotas pour la pêche du maquereau ont déjà connu une baisse importante et elle pourrait être encore plus forte l'an prochain.

Je vous remercie pour toutes vos questions, qui m'ont permis d'identifier vos principales préoccupations. Certains sujets n'ont pas été abordés, comme la relance de la construction navale, qui offre pourtant des possibilités de développement économique dans vos territoires. Je vous invite également à suivre les résultats de l'appel à projets sur la décarbonation du transport maritime. Il ne faut pas hésiter à nous faire remonter des solutions. Je me place dans une spirale qui se veut vertueuse, qu'il s'agisse de la protection et de la régénération de nos écosystèmes marins et côtiers ou de notre potentiel de développement économique.

M. le président Stéphane Travert. Je vous remercie d'avoir répondu à nos questions. Il reste beaucoup de sujets sur lesquels nous aimerions vous interroger ; nous aurions pu parler de la décarbonation du transport maritime, de la construction des navires de pêche et de leur financement par les collectivités et par l'État, et de l'avenir de la filière dans le cadre de la souveraineté alimentaire.

Je ne peux que vous recommander de faire le nécessaire auprès du Sénat pour que la proposition de loi sur la propulsion vélique soit inscrite à son ordre du jour et satisfaire ainsi les attentes des députés qui l'ont votée à l'unanimité.

Je me tiens à votre disposition pour discuter avec vous de la fameuse négociation des TAC et des quotas. Pour l'avoir vécue à deux reprises, l'expérience est effectivement très violente. Il y a quelque temps, nous avons d'ailleurs fait des propositions pour en améliorer le fonctionnement. Je ne doute pas que nous en parlerons avec le commissaire Kadis lors de sa visite dans le territoire manchois.

*

* *

Informations relatives à la commission

La commission a procédé aux nominations de rapporteurs suivantes :

Mme Sophie Ricourt Vaginay, rapporteure sur la proposition de loi visant à renforcer la souveraineté alimentaire par le développement des circuits de proximité dans la restauration collective publique (n° 2784) ;

M. Olivier Fayssat, rapporteur sur la proposition de loi pour prévenir les occupations sans droit ni titre en encadrant la souscription des contrats essentiels (n° 2787 rect.).

Membres présents ou excusés

Commission des affaires économiques

Réunion du mercredi 3 juin 2026 à 9 h 30

Présents. - M. Laurent Alexandre, M. Henri Alfandari, Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Jean-Luc Bourgeaux, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, Mme Françoise Buffet, M. Olivier Fayssat, M. Jean-Luc Fugit, M. Julien Gabarron, Mme Géraldine Grangier, Mme Mathilde Hignet, M. Alexis Jolly, M. Édouard Jordan, M. Maxime Laisney, M. Thomas Lam, Mme Hélène Laporte, Mme Annaïg Le Meur, Mme Nicole Le Peih, M. Robert Le Bourgeois, M. Pascal Lecamp, Mme Valérie Létard, M. Laurent Lhardit, M. Alexandre Loubet, Mme Manon Meunier, Mme Christelle Minard, Mme Sandrine Nosbé, M. René Pilato, M. Richard Ramos, Mme Emeline Rey-Rinchet, M. Joseph Rivière, M. Vincent Rolland, M. Fabrice Roussel, M. David Taupiac, M. Matthias Tavel, M. Stéphane Travert, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Frédéric Falcon, Mme Florence Goulet, M. Max Mathiasin, Mme Patricia Maussion, M. Dominique Potier, Mme Valérie Rossi

Assistaient également à la réunion. - M. Christophe Bex, M. Bernard Chaumeil, M. Philippe Fait, M. Damien Girard, M. Christophe Naegelen, M. Olivier Serva