

## Aucune aide de l'Union européenne à la modernisation et à la construction de navires de pêche !

Vote en séance plénière du 23 octobre 2013

sur le Fond européen pour les affaires maritimes et la pêche

Rapporteur : Alain Cadec (PPE) A7-0282/2013 - 2011/0380(COD)

Nous avons identifié deux domaines prioritaires d'amendement du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) :

- augmenter l'aide financière pour la collecte des données et les mesures de contrôle et d'exécution,
- mettre fin aux subventions qui incitent à la surpêche.

**Cette note d'information porte sur la suppression des subventions qui favorisent la surpêche et le développement d'alternatives pour soutenir la transition vers une pêche durable.**

Au début de cette année, avec le soutien massif du Parlement européen, l'UE a adopté une nouvelle politique commune de la pêche (PCP) qui vise à inverser la tendance alarmante à l'appauvrissement des populations de poissons, à minimiser les effets néfastes de la pêche sur les écosystèmes marins, et à restaurer un secteur de la pêche dynamique durable<sup>1</sup>. Les décisions à venir sur le nouveau FEAMP constituent des opportunités uniques pour mettre en œuvre la transition vers une pêche durable, à condition que l'allocation des dépenses publiques soutienne les buts de la PCP et ne remette pas en cause la réalisation de son objectif de reconstitution des stocks halieutiques européens.

Il est communément admis<sup>2</sup> que l'UE a subventionné la constitution d'une capacité de pêche excessive<sup>3</sup>, tant et si bien que, dans certaines pêcheries, sa flotte est deux à trois fois supérieure à celle nécessaire pour une pêche durable<sup>4</sup>.

Nous demandons donc aux députés européens de :

- voter contre l'aide au renouvellement de la flotte (art. 32 *ter* nouveau), (commission PECH très partagée à 12 contre 11),
- voter contre les amendements qui introduisent des mesures visant à soutenir le maintien et l'augmentation de la surcapacité, y compris l'aide au remplacement des moteurs (art. 39), la cessation temporaire (art. 33 *bis* nouveau) et les fonds de mutualisation (art. 33 *ter* nouveau),
- voter en faveur de dépenses publiques destinées aux mesures de soutien aux objectifs de la PCP, notamment la collecte des données et les mesures de contrôle et d'exécution.

En effet, les subventions à la construction des navires ont été interdites depuis 2004, précisément parce qu'il s'est avéré impossible de contrôler l'impact des aides à la construction sur la capacité de pêche globale de la flotte. En outre, l'UE a soumis à l'Organisation mondiale du commerce une proposition visant à interdire les subventions à la construction de nouveaux navires de pêche et à la modernisation de ceux déjà existants<sup>5</sup>. En conséquence, la Commission européenne a proposé de mettre fin à ces subventions dans le nouveau FEAMP, y

<sup>1</sup>Bien que l'état des stocks commence à montrer quelques signes d'amélioration, 33 % des stocks évalués dans l'Atlantique et 88 % de ceux de Méditerranée sont surexploités. Communication de la Commission au Conseil concernant une consultation sur les possibilités de pêche pour 2014, <http://bit.ly/1a1KVRC>.

<sup>2</sup>En 2011, la Cour des comptes européenne a averti que « certains investissements à bord, éligibles à une aide, peuvent contribuer à augmenter la capacité de capture du navire » et que « les États membres n'ont pas dûment vérifié si ces investissements augmentaient la capacité de capture ». Elle a également souligné la « contradiction potentielle dans le fait d'octroyer des fonds pour des investissements à bord des navires de pêche, tout en exigeant que ces investissements ne contribuent pas à accroître la capacité de capture ».

<sup>3</sup> [http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2013/07/Call-on-the-Members-of-the-European-Parliament-to-stop-funding-overfishing\\_July2013.pdf](http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2013/07/Call-on-the-Members-of-the-European-Parliament-to-stop-funding-overfishing_July2013.pdf).

<sup>4</sup>Document de travail de la Commission, 2008, « Reflection on further reform of the Common Fisheries Policy ».

<sup>5</sup> Voir TN/RL/GEN/134 soumis en mai 2006.

compris l'aide au remplacement des moteurs et aux cessations temporaires d'activité. Il serait donc contradictoire de réintroduire ces mesures.

## **Quatre raisons d'investir dans une transition vers la durabilité et non dans la construction et la modernisation de la flotte**

### **1. Les investissements dans la flotte augmentent la capacité de pêche, ce qui conduit à la surpêche**

La modernisation et le remplacement des navires de pêche et des moteurs sont généralement associés, par simple glissement technologique<sup>6</sup> à une plus grande efficacité, une plus grande capacité à capturer du poisson. Un rapport récent de la Cour des comptes européenne a constaté que les navires équipés de moteurs dits « économes en carburant » ont augmenté leur effort de pêche, par exemple en passant plus d'heures en mer<sup>7</sup>. En outre, il est communément admis qu'il est assez simple d'augmenter la puissance réelle des moteurs des navires, par exemple en réglant les paramètres d'injection du carburant ou en améliorant la propulsion, et de ne pas indiquer la puissance réelle du moteur dans les déclarations officielles. En fait, la Commission européenne et la Cour des comptes européenne considèrent qu'il s'agit d'un problème répandu<sup>8</sup>. Par conséquent, toute prétendue garantie en cas de financement du remplacement d'un navire ou même d'un moteur est fortement sujette à caution. De plus, les investissements destinés à la modernisation de la flotte sont susceptibles de contribuer au maintien de la capacité excessive. En outre, les États membres ne fondent pas leurs décisions d'allouer des subventions à la pêche sur des informations pertinentes telles que les espèces ciblées<sup>9</sup>, ce qui contribue à perpétuer la surpêche.

L'aide publique devrait plutôt être utilisée pour aider les pêcheurs, les scientifiques et les communautés côtières à s'adapter à l'objectif de gestion de la nouvelle PCP, en finançant notamment :

- **la recherche et les essais sur des méthodes et des engins de pêche plus sélectifs afin d'éviter les prises accessoires (par exemple, am. 291 sur l'art. 36, § 1, point a et am. 292 sur l'art. 36, § 1, point a bis nouveau),**
- **la promotion du capital humain et du dialogue social, notamment par la formation continue et la diffusion des connaissances (am. 257 à 260 sur l'art. 30 et am. 261 à 263 sur l'art. 31),**
- **des programmes de formation portant par exemple sur la reconfiguration de l'activité et la mise en œuvre d'engins plus sélectifs, lorsque les pêcheurs sont tenus de modifier leur pratique à la suite d'un plan d'ajustement de la flotte (am. 261 à 263 sur l'art. 31 ou am. 302 sur l'art. 37, § 1).**

### **2. Les nouvelles technologies remplaceront probablement la main-d'œuvre**

Comme dans tous les autres secteurs d'activité, la modernisation et le renouvellement subventionnés des navires ne sont pas porteurs d'emplois à la pêche, puisque les nouveaux navires et leurs équipements sont viennent remplacer des navires plus anciens et nécessitent moins de marins sur le pont. En effet, les navires utilisant des engins de pêche plus sélectifs emploient généralement plus de personnes par tonne de poisson pêché que les navires plus grands, plus mécanisés et consommant davantage de carburant. Un plan d'ajustement de la flotte est donc susceptible d'apporter plus de bénéfices en termes d'emploi que la modernisation subventionnée de la flotte. En fait, la nouvelle PCP exigera des États membres l'attribution de quotas plus équitables et transparents fondés sur des critères environnementaux, sociaux et économique. Appliquée correctement, elle devrait redistribuer les ressources à un plus grand nombre de personnes et bénéficier en grande partie aux pêcheurs côtiers. L'aide publique devrait être utilisée pour permettre de mieux valoriser les produits de la pêche et soutenir la mise en place de systèmes qui attribuent des possibilités de pêche préférentielles aux professionnels plus respectueux des aspects environnementaux et sociaux. Les mesures à soutenir sont les suivantes :

<sup>6</sup>Fitzpatrick J., 1996, « Technology and Fisheries Legislation », in FAO, *Precautionary approach to fisheries Part 2*, Document technique des pêches de la FAO n° 350/2, p. 191-199.

<sup>7</sup>Cour des comptes européenne, 2011, « Les mesures prises par l'UE ont-elles contribué à l'adaptation de la capacité des flottes de pêche aux possibilités de pêche existantes ? », paragraphes 43-47.

<sup>8</sup>Commission européenne, 2006, « Methods for measuring fishing power of vessels », <http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2012/09/Methods-for-measuring-fishing-power-of-vessels.pdf>.

<sup>9</sup>Ecologic, 2011, « EFF Sustainability Criteria », <http://www.ecologic.eu/4328>.

- faciliter la diversification professionnelle et la création d'emplois,
- valoriser les produits de la pêche, voir par exemple l'am. 448 sur l'art. 71, § 1, point a, sous-point iii *bis* nouveau, l'am. 451 sur l'art. 71, § 1, point b, sous-point ii, et l'am. 452 sur l'art. 71, § 1, point b, sous-point ii *bis* nouveau,
- le développement durable des zones de pêche (chapitre III).

### 3. La sécurité à bord peut être améliorée par d'autres moyens que par des investissements directs dans les flottes ou les nouveaux navires

L'investissement dans des formations sur la sécurité ou dans des équipements à bord qui vont au-delà des normes requises est prévu dans la proposition de FEAMP (article 33). Ces investissements ne sont pas exclusivement liés à la construction de nouveaux navires, comme le suggère la commission Pêche du Parlement. L'aide à la construction de navires n'améliorerait pas la sécurité de manière importante, puisque les accidents de pêche sont en grande partie dus à des erreurs humaines et non à l'âge des navires. Souvent, c'est la « course au poisson » et le niveau d'endettement du pêcheur qui poussent l'équipage à prendre trop de risques. Un moyen plus efficace de garantir les emplois et la sécurité en mer consiste à investir dans les équipages et dans des programmes communautaires plutôt que dans des navires et des machines, par exemple :

- la formation de l'équipage en matière de sécurité, d'équipements de sauvetage et de procédures de déclenchement d'alerte (am. 279 sur l'art. 33, § 1, am. 280 sur l'art. 33, § 1 *bis* nouveau), et
- la formation continue et l'acquisition de nouvelles compétences professionnelles liées à la sécurité (am. 261 à 263 sur l'art. 31).

### 4. Les investissements dans les navires sont élevés, et leurs bénéficiaires sont limités aux seuls propriétaires de navires

L'aide de l'UE à la modernisation des navires ne concernait généralement qu'un segment très spécifique de la flotte, et non l'ensemble du secteur. Le record de subventions européennes à la construction d'un bateau s'établit à 6,2 millions d'euros, le montant moyen étant de 204 528 euros par navire. En moyenne, seuls 14 % des navires européens ont reçu des fonds pour la modernisation ou la construction dans le cadre du régime de financement précédent (2000-2006) et la plus grande partie de l'aide de l'UE visait les unités de plus de 12 m<sup>10</sup>. En fait, la grande majorité des pêcheurs européens qui exploitent des navires de petite taille bénéficieront davantage de la reconstitution des stocks et d'une répartition équitable des possibilités de pêche que d'un financement supplémentaire pour construire de nouveaux navires. Si on permet aux stocks de se reconstituer, les débarquements supplémentaires pourraient générer plus de 3 milliards d'euros de revenus annuels supplémentaires dans les seules pêcheries de l'Atlantique Nord-Est, ce qui pourrait favoriser la création de plus de 100 000 emplois<sup>11</sup>.

Par rapport aux subventions destinées aux seules flottes, les investissements directs dans des programmes qui profitent à l'ensemble du secteur halieutique et des communautés de pêcheurs sont souvent plus rentables et plus conformes aux intérêts communs. Les investissements suivants en sont de bons exemples :

- la collecte des données, les évaluations et la reconstitution des stocks (am. 488 sur l'art. 79, § 1, am. 490 sur l'art. 79, § 2, point b, am. 492 sur l'art. 79, § 2 c) ;
- des systèmes de traçabilité et d'étiquetage qui améliorent la commercialisation des produits (am. 447 sur l'art. 71, § 1, point a, sous-point ii, am. 451 sur l'art. 71, § 1, point b, sous-point ii, am. 452 sur l'art. 71, § 1, point b, sous-point ii *bis* nouveau) ;
- des partenariats entre les pêcheurs et les scientifiques (am. 257 à 260 sur l'art. 30) ;
- le développement d'engins de pêche sélectifs (am. 291 sur l'art. 36, § 1, point a, am. 292 sur l'art. 36, § 1, point a *bis* nouveau) ; et
- le contrôle et l'exécution efficaces pour faciliter l'instauration de conditions homogènes de concurrence et réduire les pratiques illégales (am. 477 sur l'art. 78, § 1, am. 482 sur l'art. 78, § 2, point g).

<sup>10</sup> Poseidon, 2010, « FIFG 2000–2006 Shadow Evaluation »,

[http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting\\_ocean\\_life/FIFG-evaluation.pdf](http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/FIFG-evaluation.pdf), p. 36.

<sup>11</sup> nef (new economics foundation), 2012, « Jobs Lost at Sea » – Londres, <http://www.neweconomics.org/node/1968>.

## En conclusion

Les dépenses publiques destinées à la modernisation et à la construction de navires sont susceptibles de produire une surpêche chronique. Dans le même temps, moins de fonds seraient disponibles pour mettre en œuvre la réforme de la PCP et pour les mesures visant à atteindre la durabilité, telles que la promotion de la sélectivité, la collecte des données et la formation. En fait, les amendements proposés pour la construction de navires pourraient déléster de 1,6 milliards d'euros les mesures susceptibles de promouvoir la durabilité et de soutenir les communautés de pêcheurs et le secteur dans son ensemble.

Pour toutes les raisons évoquées précédemment, nous vous demandons de vous opposer aux aides à la modernisation et à la construction et de soutenir les amendements qui facilitent la transition vers une pêche durable.

### Pour plus d'informations, veuillez contacter :

Johanna Karhu	<b>BirdLife Europe</b>	+ 32 (0)478 887 288	<a href="mailto:johanna.karhu@birdlife.org">johanna.karhu@birdlife.org</a>
Saskia Richartz	<b>Greenpeace</b>	+32 (0)2 274 19 02	<a href="mailto:Saskia.Richartz@greenpeace.org">Saskia.Richartz@greenpeace.org</a>
Cathrine Schirmer	<b>OCEAN2012</b>	+32 (0)483 66 69 67	<a href="mailto:cschirmer@pewtrusts.org">cschirmer@pewtrusts.org</a>
Vanya Vulperhorst	<b>Oceana</b>	+32 (0)479 92 70 29	<a href="mailto:vvulperhorst@oceana.org">vvulperhorst@oceana.org</a>
Roberto Ferrigno	<b>WWF</b>	+32 (0)2 27438811	<a href="mailto:rferrigno@wwf.eu">rferrigno@wwf.eu</a>