BREIZHIT

Comment les industriels de la pêche bretons
ont fait main basse sur les aides Brexit
au détriment des Hauts-de-France







BLOOM



Les codes et données utilisés pour faire cette analyse sont disponibles à cette adresse : https://github.com/association-bloom/Report-on-French-subsidies-allocated-as-part-of-the-Brexit-fleet-exit-plan

SOMMAIRE

L'essentiel en deux pages 4

1. Préambule 6
1.1. Le Plan d'accompagnement individuel : un plan de sortie de flotte censé soutenir les pêcheurs touchés par le Brexit 6
1.2 Les plans de sortie de flotte : des subventions « *ambiguës* » critiquées par la Commission européenne et la Cour des comptes européenne 7

2. Une majorité de chalutiers détruits mais sans garantie de réallocation des antériorités de pêche aux méthodes les plus durables 8
2.1. 57,7 millions d'euros attribués 8
2.2. Près de 50 chalutiers démantelés 8
2.3. Une opacité sur la future réallocation des droits de pêche des navires démantelés 10

3. Un arrêté qui fixe des critères d'éligibilité très souples pour ouvrir en grand les vannes des subventions 14
3.1. Un critère de dépendance aux stocks de poissons qui permet à des navires non affectés par le Brexit de bénéficier des aides 14
3.2. Un laxisme qui permet à des armateurs bafouant les règlementations européennes de bénéficier de subventions 20

4. Un fléchage injuste des aides 22
4.1. La Scapêche rafle la mise 22
4.2. Une distribution inéquitable des subventions entre les régions 24
4.3. Des navires évincés sans raison du plan de sortie de flotte alors qu'ils dépendaient des eaux britanniques 26

5. Contournement des aides Brexit par les armateurs 28
5.1. Effet d'aubaine 28
5.2. Renouveler sa flotte en anticipant le plan de sortie de flotte 28
5.3. Renouveler sa flotte en créant une société indépendante 29

Nos demandes prioritaires 31

L'ESSENTIEL EN DEUX PAGES

Après les inégalités flagrantes des aides COVID en 2021[1], BLOOM révèle un nouveau scandale financier lié aux subventions publiques accordées au secteur de la pêche en France. Notre enquête inédite intitulée « Breizhit » démontre comment les industriels de la pêche bretons ont fait main basse sur les aides Brexit au détriment de la région des Hauts-de-France, pourtant en première ligne face à la fermeture des eaux britanniques et illustre, une nouvelle fois, l'existence d'une cogestion inacceptable des richesses publiques par le couple formé par les pouvoirs publics et les lobbies de la pêche industrielle.

Notre analyse détaillée des arrêtés du 30 septembre et du 14 novembre 2022 mettant en place un plan de subventionnement des pêcheurs dans le cadre du Brexit[2] établit la façon scandaleuse dont une modification *a posteriori* du texte initial a supprimé la restriction des aides aux seules entreprises de petite et moyenne taille et ouvert les vannes du financement public aux armements industriels. C'est ainsi qu'une dizaine d'armements a capté la moitié des subventions et que les flottes industrielles bretonnes ont touché le gros lot : à elle seule, la région Bretagne a reçu trois fois plus d'argent public que les Hauts-de-France, proportionnellement aux tailles des flottes respectives. Le premier bénéficiaire de la modification de l'arrêté est la flotte d'Intermarché, la Scapêche, qui a raflé 11 millions d'euros, soit 19 % du fonds.

Notre travail montre également le pilotage pervers des aides publiques à l'opposé de l'objectif qu'elles sont censées viser : la réduction de la capacité des flottes, chroniquement excédentaire par rapport à l'état de santé de l'océan. Ainsi, l'armement finistérien de chalutiers « La Houle » a perçu 3,9 millions d'euros pour détruire seulement quatre navires tout en engageant le renouvellement de sa flotte dans un contournement flagrant des règles de subventionnement public, ce qu'assume également publiquement la flotte d'Intermarché.

> **BLOOM a établi la façon scandaleuse dont une modification *a posteriori* du texte initial a supprimé la restriction des aides aux seules entreprises de petite et moyenne taille et ouvert les vannes du financement public aux armements industriels.**

Cette aide financière exceptionnelle à un secteur déjà largement subventionné aurait dû permettre d'enclencher la transition sociale et écologique d'une partie des pêcheurs français, de façon à rendre leur activité plus résiliente face à la dégradation de l'état de santé de l'océan, au dérèglement climatique et à la multiplication des crises. Il n'en est rien.

Au contraire, quelques industriels ont capté l'essentiel des ressources publiques, verrouillant le modèle destructeur du chalutage, au détriment de l'intérêt général, de la protection de l'environnement et d'une véritable transition du secteur vers des pratiques de pêche plus durables, socialement et écologiquement. Une transition qui, du reste, ne pourra avoir lieu qu'à la condition que les quotas de pêche des navires démantelés soient réalloués aux petits navires côtiers.

BLOOM souligne que l'inéluctable déchalutisation du secteur de la pêche doit se faire selon un plan de transition progressive et des règles claires, transparentes et concertées de façon à s'opérer avec justice sociale, en priorité envers les pêcheurs les plus vulnérables,

1 BLOOM, 2021. Aides COVID : le favoritisme dévastateur du gouvernement français.

2 Arrêté du 30 septembre 2022 relatif à la mise en œuvre d'un plan d'accompagnement individuel dans le cadre du retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne.

qui ne sont pas adossés à des armements industriels. Or, force est de constater que comme toujours, ceux qui tirent les ficelles politiques à Paris et Bruxelles sont ceux qui bénéficient le plus largement des richesses publiques. Les lobbies industriels qui s'opposent à la protection de l'océan et à la transition sociale et écologique du secteur sont aussi ceux qui réclament désormais l'obtention de subventions massives pour renouveler la flotte et la modification de la règlementation européenne afin d'autoriser l'augmentation de la capacité de pêche.

Dans le cadre de la Réserve d'ajustement au Brexit (RAB) adoptée par l'Union européenne, l'État français a mis en place en 2022 un Plan d'Accompagnement Individuel (PAI) censé indemniser les pêcheurs impactés par la fermeture des eaux britanniques et par la réduction des quotas en raison du Brexit, en contrepartie du démantèlement d'un ou plusieurs de leurs navires[3]. L'objectif de ces aides était un arrêt définitif de la pêche, et donc une réduction de la capacité des flottes, chroniquement excédentaire par rapport à l'état de santé de l'océan. **Au total, 86 navires ont été détruits pour un montant de 58 millions d'euros.**

Notre analyse de ce fonds montre que le gouvernement a modifié *a posteriori* l'arrêté définissant les critères d'éligibilité aux aides de façon à en garantir l'accès aux plus grandes entreprises – permettant ainsi le subventionnement d'un maximum de navires – sans qu'ils soient nécessairement impactés par le Brexit. C'est ainsi que **la flotte de pêche d'Intermarché, la Scapêche, est devenue la grande gagnante de cette distribution de richesse publique en percevant près de 11 millions d'euros pour envoyer à la casse sept navires, dont trois ont pratiqué pendant des années la pêche en eaux profondes[4], y compris pour l'un d'entre eux, en contravention de la loi[5].**

Une dizaine d'armements a globalement concentré à eux seuls la moitié des subventions, soient 28,3 millions d'euros sur une enveloppe totale de 58 millions d'euros. Sur la deuxième marche du podium des industriels bretons ayant capté la plus grande partie de cette manne financière, on trouve également **l'armement finistérien La Houle, propriétaire de plusieurs chalutiers, qui a bénéficié de près de 3,9 millions d'euros pour détruire quatre de ses navires[6].** Dans les mois précédant la mise en place de ce plan de subventionnement, ce même armement affichait en toute transparence dans la presse sa stratégie de renouvellement de flotte en prévision des aides publiques et en parfaite connaissance des règles interdisant durant cinq ans aux bénéficiaires des subventions du Brexit d'enregistrer ou d'armer de nouveaux navires. Une stratégie également assumée publiquement par la flotte d'Intermarché, la Scapêche[7].

Si ces aides Brexit ont effectivement permis d'envoyer à la casse une cinquantaine de chalutiers, **elles n'ont pas permis pour autant d'amorcer la nécessaire transition sociale et écologique du secteur de la pêche : non seulement certains armements en ont contourné les règles pour investir dans de nouveaux navires, mais en plus, aucun véritable engagement n'a été pris par le gouvernement pour réallouer les quotas des navires détruits[8] aux navires pratiquant des méthodes plus durables que le chalutage.**

Notre étude plaide pour une refonte totale de la gouvernance du secteur de la pêche, condamné à la ruine par un pilotage contraire aux intérêts des citoyens et des pêcheurs artisans français et caractérisé par la collusion entre l'État et une minorité d'acteurs industriels au modèle de pêche entièrement dépendant du chalutage et d'autres méthodes de pêche énergivores, destructrices, déficitaires et sous perfusion des subventions publiques.

---

3 Arrêté du 30 septembre 2022 relatif à la mise en œuvre d'un plan d'accompagnement individuel dans le cadre du retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne.

4 Le *Jean-Claude Coulon II*, le *Roselend* et le *Corail*.

5 Lire notre publication scientifique révélant la fraude massive des chalutiers opérant en eaux profondes (janvier 2025).

6 L'*Horizon*, le *Buccin*, l'*Ar Voaleden* et le *Jusant*.

7 Le Marin, 2023. « La Scapêche est un armement hauturier et ambitionne de le rester ».

8 Suite à un plan de sortie de flotte, 70 % des antériorités de quotas des navires démantelés sont affectés aux réserves des organisations de producteurs et 30 % sont affectés à une réserve nationale gérée par la Direction générale des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA).

1. PRÉAMBULE

Pandémie de COVID-19, sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne (Brexit), hausse des prix de l'énergie provoquée par l'invasion russe de l'Ukraine : le monde de la pêche a subi ces cinq dernières années une série de crises inédites. À chaque fois, les pouvoirs publics ont répondu à grand renfort de subventions, visant non pas à résoudre les problèmes structurels rencontrés par le secteur et à mettre en œuvre une transition socialement et écologiquement juste, mais à maintenir la paix sociale[9].

1.1. Le Plan d'accompagnement individuel : un plan de sortie de flotte censé soutenir les pêcheurs touchés par le Brexit

Le 23 juin 2016, lors d'un référendum national organisé au Royaume-Uni, 51,9 % des électeurs britanniques se sont prononcés en faveur du retrait de leur pays de l'Union européenne (UE). Le Royaume-Uni a quitté officiellement l'UE le 1er février 2020 et une période de transition a été instaurée jusqu'au 31 décembre de la même année, au cours de laquelle le droit européen a continué de s'y appliquer. Depuis la fin de cette période de transition, le Royaume-Uni n'est plus soumis au droit de l'UE et n'est plus tenu d'appliquer les règles de la politique commune de la pêche.

À l'issue de longues et tumultueuses négociations, le 24 décembre 2020, les deux parties ont conclu un accord dit « de commerce et de coopération » (ACC) qui détermine les règles régissant leurs futures relations dans un certain nombre de domaines[10]. En particulier, **le volet pêche de cet accord prévoit une période de transition qui comprend le transfert de quotas de pêche de l'UE vers le Royaume-Uni pour un certain nombre de stocks de poissons partagés** et des règles relatives à l'accès aux eaux britanniques impliquant notamment la délivrance d'autorisations de pêche pour les navires européens afin qu'ils puissent continuer à pêcher dans les eaux britanniques. Cet accord, qui court jusqu'à l'été 2026, sera ensuite renégocié annuellement[11]. Le gouvernement britannique a d'ores et déjà annoncé qu'il se battra pour obtenir une exclusivité de pêche pour ses navires dans les 6-12 milles[12].

Le 6 octobre 2021, sur proposition de la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil ont adopté un règlement établissant la Réserve d'ajustement au Brexit (RAB) afin de soutenir financièrement les secteurs les plus impactés par la sortie du Royaume-Uni de l'UE, y compris le secteur de la pêche[13]. En 2021, cette réserve a indemnisé à hauteur de 25 millions d'euros les arrêts temporaires de près de 250 navires français contraints de rester à quai[14]. **Mais avec une enveloppe de 65 millions d'euros, cette réserve a très majoritairement financé un plan de sortie de flotte rebaptisé « Plan d'accompagnement individuel » (PAI) afin d'indemniser les armateurs dont l'activité a été impactée par le Brexit, en contrepartie du démantèlement de leur navire.**

9 BLOOM, 2024. À contre-courant. L'action publique et les enjeux de transition : Synthèse des subventions publiques allouées au secteur de la pêche en France entre 2020 et 2022.

10 Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part.

11 Toute l'Europe, 2021. Brexit : les principaux points de l'accord entre le Royaume-Uni et l'Union européenne.

12 Le Marin, 2023. Brexit : les navires sortis de flotte dans les Hauts-de-France.

13 Règlement (UE) 2021/1755 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2021 établissant la réserve d'ajustement Brexit.

14 Ministère chargé de la mer et de la pêche, 2023. Brexit : toutes les réponses à vos questions sur la pêche professionnelle.

En vertu du droit de l'UE relatif aux aides d'État, ce projet de régime d'aides rédigé par les autorités françaises a fait l'objet d'un examen de la Commission européenne, qui l'a déclaré compatible avec le marché intérieur dans une décision du 30 août 2022[15]. Un mois plus tard, un arrêté détaillant les conditions d'éligibilité des navires et le barème de calcul des subventions était publié au Journal officiel de la République française[16]. Le 14 novembre 2022, un arrêté modificatif a été publié supprimant, notamment, la référence au statut de petite et moyenne entreprise (PME) pour l'entreprise de pêche bénéficiaire afin de rendre les grandes entreprises de pêche éligibles au PAI[17].

1.2. Les plans de sortie de flotte : des subventions « *ambiguës* » critiquées par la Commission européenne et la Cour des comptes européenne

Les subventions au démantèlement de navires de pêche sont considérées comme « ambiguës » par la communauté scientifique car elles peuvent avoir des effets positifs ou négatifs sur l'environnement marin, suivant la manière dont elles sont mises en œuvre[18]. Ces plans de sortie de flotte ont été conçus à l'origine par l'Union européenne pour remédier à une situation de surcapacité de pêche chronique, c'est-à-dire l'existence d'un trop grand nombre de navires par rapport aux ressources disponibles, ce qui menaçait la durabilité des populations de poissons et l'équilibre écologique des mers. Ils visent donc à réduire le nombre de navires en activité afin d'adapter la flotte aux possibilités de pêche existantes.

Pourtant, leur efficacité est souvent remise en question. Dans certains cas, ces aides ont même contribué à augmenter la capacité de pêche et à aggraver la surpêche.

Une étude sur l'utilisation du Fonds européen pour la pêche (FEP) 2007-2013 a révélé que 46 % des bénéficiaires de subventions au démantèlement qui possédaient plusieurs navires les ont utilisées pour moderniser le reste de leur flotte ou acheter de nouveaux bateaux[19]. Par ailleurs, ces aides n'ont pas toujours été bien ciblées : certaines ont été accordées à des navires déjà inactifs au moment de la demande, ce qui les a rendues inefficaces. En raison de leur coût élevé et de leur impact limité, la Commission européenne et la Cour des comptes européenne ont conclu que **« l'arrêt définitif n'est pas un outil rentable pour réduire la capacité excédentaire »** et que la réduction de l'activité de pêche est davantage liée **« aux restrictions réglementaires par le biais de la gestion des quotas et de l'effort »**[20].

Pour éviter les abus, les règles d'attribution de ces aides ont été renforcées au fil du temps. Depuis la mise en œuvre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) 2014-2020, les pêcheurs qui reçoivent une aide au démantèlement ne peuvent pas enregistrer de nouveau bateau pendant cinq ans[21]. De plus, chaque navire démantelé avec des fonds publics entraîne une réduction permanente de la capacité de pêche du pays équivalente à celle du bateau supprimé. Les législateurs de l'UE ont également introduit une suppression progressive de ces subventions à partir de 2017[22], avant de faire marche arrière et de les réintroduire dans le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA) qui couvre la période 2021-2027[23], sous la pression des lobbies de la pêche industrielle[24].

Au regard de ces constats et des controverses entourant ces aides, cette étude inédite vise à interroger l'efficacité des subventions au démantèlement et plus particulièrement la façon dont cet argent public a été versé par les autorités publiques françaises dans le cadre du Brexit.

---

15 Commission européenne, 2022. Lettre de la DG concurrence autorisant le Plan de sortie de flotte proposé par la France.

16 Arrêté du 30 septembre 2022 relatif à la mise en œuvre d'un plan d'accompagnement individuel dans le cadre du retrait du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne.

17 Arrêté du 14 novembre 2022 modifiant l'arrêté du 30 septembre 2022 relatif à la mise en œuvre d'un plan d'accompagnement individuel dans le cadre du retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne .

18 Sumaila *et al.*, 2019. Updated estimates and analysis of global fisheries subsidies.

19 Commission européenne, 2016. Ex-post evaluation of the European Fisheries Fund (2007-2013).

20 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 ?.

21 Article 34, Règlement (UE) n ° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche.

22 Règlement (UE) n°508/2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP).

23 Règlement (UE) 2021/1139 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA).

24 Client Earth, 2018. The post-2020 European Maritime and Fisheries Fund: how to ensure that EU financial aid serves the objectives of the Common Fisheries Policy?.

2. UNE MAJORITÉ DE CHALUTIERS DÉTRUITS MAIS SANS GARANTIE DE RÉALLOCATION DES ANTÉRIORITÉS DE PÊCHE AUX MÉTHODES LES PLUS DURABLES

2.1. 57,7 millions d'euros attribués

C'est le montant d'aides publiques effectivement perçues, en France, par les bénéficiaires du plan de sortie de flotte Brexit, rebaptisé pour l'occasion « Plan d'accompagnement individuel » (PAI), sur une enveloppe initialement prévue de 65 millions d'euros.

Près d'un an après la date limite de dépôt des dossiers pour les candidats au PAI, fixée au 18 novembre 2022, la liste officielle et définitive des bénéficiaires a été publiée sur le site du secrétariat d'État chargé de la Mer et de la Biodiversité[25]. Les démolitions de navires se sont réparties sur l'année 2023 entre quatre chantiers situés à Brest (société Navaléo), Bordeaux (société Paprec), Le Havre (société Gardet et de Bézenac), et Lorient (société Monier Environnement).

2.2. Près de 50 chalutiers démantelés

Le plan d'accompagnement individuel a principalement financé la destruction de navires hauturiers – des bateaux mesurant entre 12 et 24 mètres – avec plus de 37 millions d'euros alloués et une cinquantaine de navires concernés (→ Figure 1). Cela représente une réduction de 11,9 % de la capacité totale de cette flottille en France, ce qui est considérable. Parmi ces navires, la majorité sont des chalutiers de fond bretons (25 unités), mais on compte également des bateaux aquitains (6) et normands (3). **Les navires industriels de plus de 24 mètres ont également bénéficié de ce plan, avec la destruction de six chalutiers de fond et d'un senneur démersal,** une autre technique de pêche très destructrice.

En revanche, la petite pêche côtière, définie par la réglementation européenne comme les navires de moins de 12 mètres utilisant des engins passifs, a peu eu recours à ce programme d'aides. **Seuls 4 millions d'euros ont été consacrés à la sortie de 22 navires côtiers,** soit une réduction de moins de 1 % de la capacité totale de cette flotte en France. Il s'agit principalement de caseyeurs et de fileyeurs basés en Normandie et dans les Hauts-de-France.

25 Gouvernement français, 2023. Liste des bénéficiaires du plan d'accompagnement individuel.

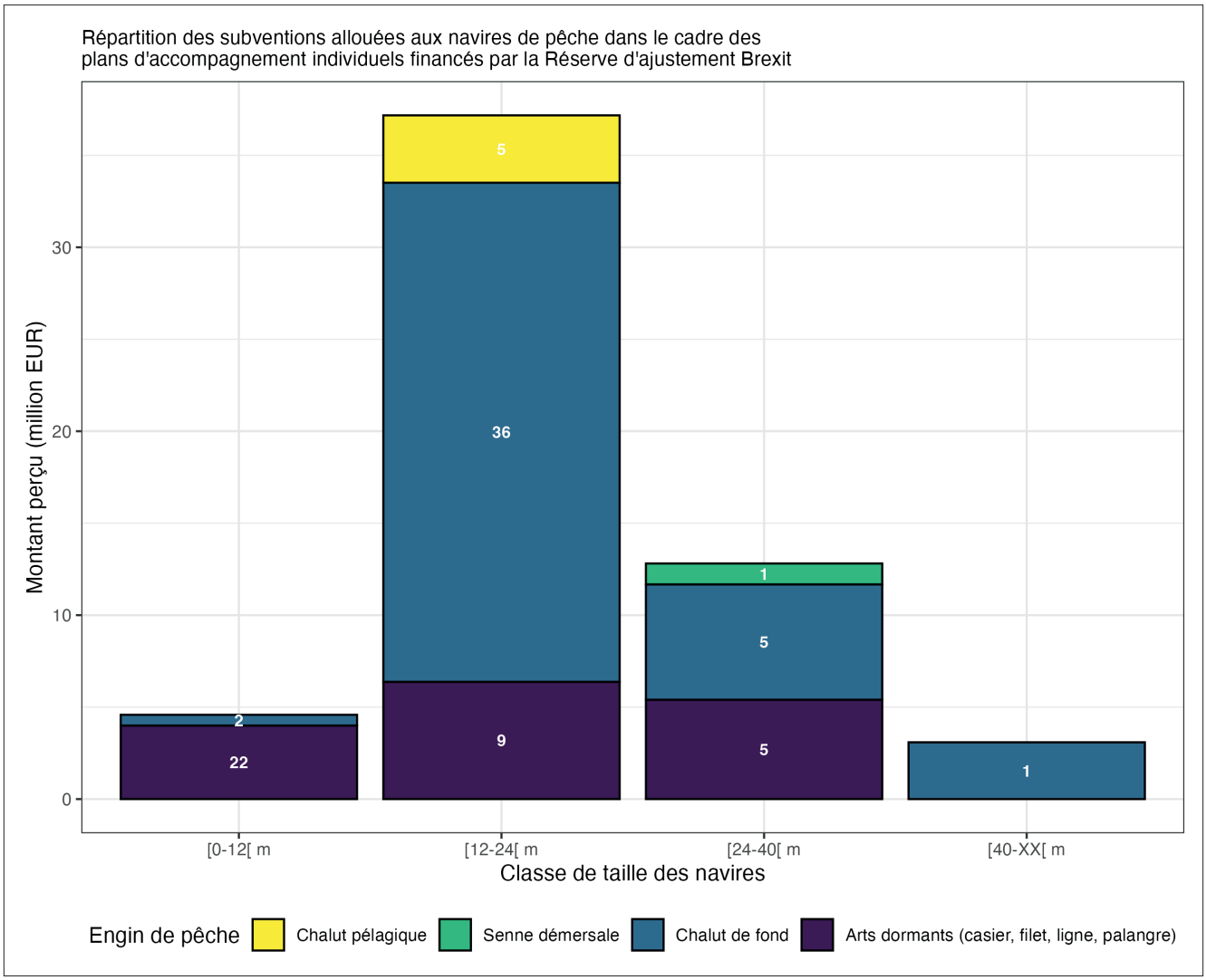


Figure 1 *Distribution des subventions en fonction de la taille et de l'engin de pêche utilisé par les navires. Les chiffres en blanc indiquent le nombre de navires démantelés pour chaque catégorie.*

Un coût massif pour les finances publiques

Les subventions au démantèlement exercent un poids important sur les finances publiques car leurs montants sont bien plus élevés que ceux d'autres subventions accordées aux navires de pêche, comme les aides aux arrêts temporaires ou à la modernisation. Alors que la subvention la plus faible accordée dans le cadre du PAI s'élève à 94 500 euros pour un petit caseyeur de 7 mètres, la plus élevée atteint 3 261 000 euros pour le *Jean-Claude Coulon II*, un chalutier de fond de 46 mètres.

L'aide compense le propriétaire sur la base d'un barème fondé sur la taille du navire d'une part, et les indemnités qui s'imposent au propriétaire au titre du licenciement économique d'autre part. Les subventions accordées dans le cadre des arrêts temporaires des entreprises de pêche impactées par le Brexit ont été déduites de l'indemnisation versée au titre du PAI.

Alors que la transition sociale, économique et écologique de la pêche est une priorité absolue, il est tentant de voir dans le PAI une victoire d'étape vers la déchalutisation, étant donné que ce plan a permis de démolir une majorité de navires hauturiers et industriels pratiquant le chalutage de fond, une pratique particulièrement dévastatrice pour les écosystèmes marins, tout en maintenant les capacités de la petite pêche côtière.

Une telle étape ne saurait se substituer à une véritable déchalutisation. Un tel processus implique en effet que plusieurs autres conditions soient remplies :

1. **Réallouer les droits de pêche des navires démantelés vers la petite pêche côtière et les navires utilisant des arts dormants ;**

2. **Empêcher toute possibilité de réinvestissement dans de nouveaux navires, y compris de façon rétroactive afin de limiter au maximum l'anticipation des plans d'aides par les armateurs (→ voir section « Contournement des aides Brexit par les armateurs »).**

2.3. Une opacité sur la future réallocation des droits de pêche des navires démantelés

L'efficacité des plans de sortie de flotte est indissociable de la question de la redistribution des antériorités de pêche[26] au sein des organisations de producteurs (OP) et de la réserve nationale d'antériorités. Des règles insuffisantes pour le traitement des antériorités des navires démantelés sont en partie responsables du manque d'efficacité de ces plans[27-28].

À la suite d'un plan de sortie de flotte, les antériorités de pêche des navires démantelés sur argent public sont réaffectées de la manière suivante : 70 % sont affectés à la réserve de l'organisation de producteurs à laquelle le navire était adhérent[29] et les 30 % restants sont affectés à une réserve nationale gérée par la Direction générale des Affaires maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA)[30-31]. Tout l'enjeu est donc de savoir de quelle manière seront réallouées *in fine* les antériorités issues des navires démantelés et mises en réserve. Ces antériorités seront-elles redistribuées selon des critères environnementaux favorisant les petits navires côtiers et donc la transition du secteur, ou bien contribueront-elles au contraire au maintien du *statu quo* en favorisant encore et toujours les navires industriels utilisant des engins destructeurs ?

Le Code rural et de la pêche maritime prévoit que les antériorités mises en réserve nationale peuvent être affectées aux **« producteurs sur la base de critères à caractère environnemental, social, et économique. [...] L'affectation des antériorités de la réserve nationale présente un caractère incitatif pour les navires qui déploient des engins sélectifs ou qui utilisent des techniques de pêche ayant des incidences réduites sur l'environnement, notamment une faible consommation d'énergie et des impacts limités sur les habitats »[32].**

Or, face à l'abondement exceptionnel que représente le plan de sortie de flotte Brexit pour la réserve nationale des antériorités, le régime de réallocation des antériorités a dû être précisé à la fin de l'année 2024[33]. Bien qu'assez précis, ces critères sont toutefois insuffisants et ne permettent pas d'assurer une répartition juste et fléchée vers la petite pêche côtière, plus vertueuse que la pêche industrielle d'un point de vue social et écologique.

---

26 Les antériorités d'un navire sont calculées sur la base de la moyenne de ses captures pendant une période de référence (années 2001, 2002, et 2003 pour la majorité des stocks) et servent de clé de répartition des sous-quotas au sein des organisations de producteurs. Elles sont figées et correspondent à un pourcentage du sous-quota attribué à l'OP, qui lui peut varier d'une année à l'autre.

27 Lagares et Ordaz, 2014. Fisheries structural policy in the European Union: A critical analysis of a subsidised sector.

28 Skerritt *et al.*, 2020. A 20-year retrospective on the provision of fisheries subsidies in the European Union.

29 Dans le cas où il n'était pas adhérent à un OP, celles-ci sont gérées par les services du ministre chargé des pêches.

30 Ministère chargé de la mer et de la pêche, 2022. Plan d'accompagnement individuel Brexit (PAI) Foire aux questions.

31 Code rural et de la pêche maritime. Voir l'article R921-44 détaillant les conditions de réallocation des antériorités des navires démantelés.

32 Code rural et de la pêche maritime. Voir l'article R921-48 détaillant les critères d'affectation des antériorités de la réserve nationale.

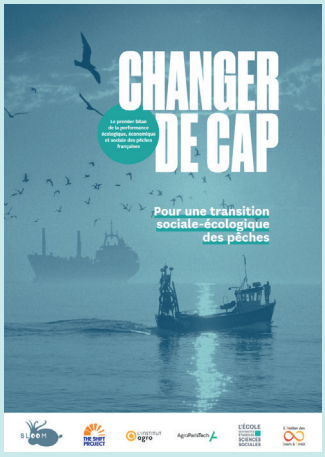
33 Arrêté du 4 décembre 2024 relatif à la mise en œuvre de l'article R. 921-48 du code rural et de la pêche maritime.

« Changer de cap » et « S'affranchir du chalut »

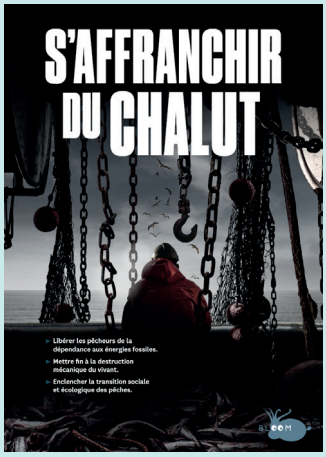
Les rapports « Changer de cap » et « S'affranchir du chalut », élaborés à partir des travaux d'un groupement de recherche pluridisciplinaire initié par BLOOM, proposent pour la première fois une évaluation multi-critères des flottilles de pêche françaises, intégrant des indicateurs écologiques (abrasion des fonds, captures d'espèces sensibles et de juvéniles, empreinte carbone, etc.), économiques (valeur ajoutée, rentabilité, dépendance aux subventions) et sociaux (emplois créés).

Ces analyses révèlent que le chalutage de fond – une technique de pêche consistant à racler les fonds marins avec des filets lestés – est la méthode la plus destructrice et la moins performante. En revanche, les navires pratiquant des « arts dormants » (lignes, casiers, filets) créent pour un même niveau de capture 2 à 3 fois plus d'emplois et presque 2 fois plus de valeur ajoutée que les chalutiers de fonds hauturiers et industriels, alors qu'ils sont deux fois moins subventionnés. Les chercheurs estiment qu'environ 85 % des captures actuelles des chalutiers de fond pourraient être réalisées par ces méthodes plus durables, dont 39 % (soit environ 36 700 tonnes) sont facilement transférables.

BLOOM appelle ainsi à une réorientation des politiques publiques et des droits de pêche pour soutenir une transition écologique et sociale de la pêche. Ces travaux démontrent qu'un changement de cap est non seulement urgent, mais réalisable.



« Changer de cap »
rapport disponible
→ ici



« S'affranchir du chalut »
rapport disponible
→ ici

Les OP ont une liberté totale et peuvent distribuer les antériorités mises en réserve comme bon leur semble.

Le critère environnemental se limite par exemple à l'appartenance pour un navire à un projet décarbonation. Or, la définition d'une pêche durable est complexe et ne peut se limiter à celle d'une pêche qui utilise une énergie propre. La prise en compte de l'impact environnemental doit comporter d'autres critères relatifs à la biodiversité telles que l'empreinte de surexploitation des stocks, la mesure de la quantité de juvéniles pêchés, la surface impactée par les engins de pêche, ou encore le risque de captures accidentelles d'espèces sensibles. Dans l'objectif de favoriser un renouvellement générationnel, l'autre critère d'attribution des antériorités porte entre autres sur l'âge du demandeur, sans aucune prise en compte de l'engin ni des retombées sociales créées par la pêcherie à travers la valeur ajoutée créée, l'emploi généré, la rentabilité, ou la non-dépendance aux subventions.

Les antériorités issues de la réserve de chaque OP peuvent quant à elles être affectées à l'installation de nouveaux producteurs ou l'adhésion de producteurs non adhérents à une organisation de producteurs. Mais ces affectations sont incluses dans une liste d'usages plus large qui n'est ni limitative ni contraignante[34]. Autrement dit, les OP ont une liberté totale et peuvent distribuer les antériorités mises en réserve comme bon leur semble. Elles doivent néanmoins soumettre dans les trois ans suivant la démolition des navires, soit d'ici 2026, un projet d'utilisation des antériorités issues du PAI qui doit être approuvé par le ministre chargé des pêches. **À ce niveau, on est face à une véritable boite noire : les plans détaillés des processus et de la répartition des possibilités de pêche sont tenus confidentiels, très peu d'OP effectuant la démarche volontaire de publier les plans qu'elles soumettent au gouvernement.**

Dès juin 2024, BLOOM a sollicité par voie d'avocats chacune des OP et la DGAMPA afin qu'elles nous communiquent les projets d'utilisation des antériorités qu'elles ont mises en réserve à la suite du PAI. À la date du 1er mai 2025, soit près de deux ans après la destruction des navires, ces informations ces informations ne nous ont toujours pas été transmises par les organisations de producteurs, celles-ci faisant prévaloir le délai de trois ans dont elles disposent légalement, ni par l'administration qui argue l'absence de délai de réaffectation obligatoire de la réserve nationale[35].

Face à cette opacité, il y a tout lieu de s'inquiéter de la façon dont seront allouées les antériorités issues du PAI. Surtout lorsque l'on sait que le principal critère de répartition des possibilités de pêche utilisé encore aujourd'hui en France repose sur les volumes historiques de captures des navires au début des années 2000, un système qui favorise la pêche industrielle **(→ voir encadré la gestion française des quotas). Afin que ces subventions puissent avoir un impact positif, il est indispensable que la réallocation des antériorités soit dirigée le plus largement possible vers la petite pêche côtière afin d'amorcer la transition du secteur vers des pratiques plus respectueuses des écosystèmes et des animaux marins.**

34 Code rural et de la pêche maritime. Voir l'article R921-47 détaillant les critères d'affectation des antériorités de la réserve d'une organisation de producteur.
35 Courrier de la DGAMPA à BLOOM, 14 août 2024.

La gestion française des quotas : un système opaque qui repose encore très majoritairement sur l'historique des captures au début du siècle

Chaque année, les totaux admissibles de captures des différents stocks de poissons sont déterminés, sur la base des avis scientifiques, à l'échelle européenne par le Conseil qui réunit les ministres en charge de la pêche des différents États membres[36-38]. Ils sont ensuite distribués sous forme de quotas nationaux entre les États selon une clé de répartition figée en vertu du principe de stabilité relative.

En France, le quota national pour chaque espèce est distribué par la DGAMPA en sous-quotas entre les 15 organisations de producteurs reconnues et les navires non-adhérents aux organisations de producteurs, encore très largement selon le principe des antériorités de pêche qui prend en compte la période 2001-2003[39]. Autrement dit, plus les adhérents d'une organisation de producteur ont pêché par le passé, plus celle-ci va détenir de sous-quotas importants. Un système qui récompense donc les navires industriels qui ont accaparé les ressources au début des années 2000 et qui sont responsables de la surpêche. Selon un rapport du Comité Scientifique, Technique et Économique des Pêches (CSTEP), le principal critère utilisé en France pour décider des répartitions en 2022 était les antériorités de captures (à 96 %) avec une prise en compte très faible des impacts environnementaux (à 1 %) et des contributions économiques et sociales côtières locales (à 3 %)[40]. Pourtant, l'article 17 de la politique commune de la pêche prévoit que les États membres utilisent des critères transparents et objectifs, notamment de nature environnementale, sociale et économique, lors de l'attribution des possibilités de pêche. En pratique cependant, cet article est encore très peu mis en application.

Ce sont ensuite les organisations de producteurs qui ont la charge de la répartition des sous-quotas entre leurs membres, en fonction des critères énoncés par le Code rural et de la pêche maritime[41]. Pourtant, les critères d'attribution effective des possibilités de pêche sont opaques et très rarement publiés par les organisations de producteurs alors même que celles-ci doivent établir des plans de gestion qui définissent les règles de répartition des sous-quotas. Toutes les organisations de producteurs ne procèdent pas de la même façon pour gérer leurs sous-quotas et les modalités de gestion adoptées par chacune d'entre elles tendent à différer selon que l'espèce considérée est soumise à tension ou non.

36 Oceana et BLOOM, 2024. Comment la France attribue- t-elle les possibilités de pêche à ses pêcheurs ?.

37 Larabi *et al.*, 2013. Quota management in a context of non-transferability of fishing rights: The French case study.

38 Autorité de la concurrence, 2015. Avis n° 15-A-19 du 16 décembre 2015 relatif aux effets sur la concurrence du mécanisme de répartition des quotas de pêche en France.

39 Code rural et de la pêche maritime. Selon l'article R921-35, la répartition des quotas de captures et d'effort de pêche en sous-quotas se fait sur la base d'un calcul effectué par les autorités en prenant en compte trois composantes : les antériorités des producteurs, les orientations du marché, ainsi que les équilibres économiques.

40 STECF, 2024. Social data in fisheries.

41 Code rural et de la pêche maritime. Voir les articles R921-35 et R921-51 détaillant les conditions de répartition des quotas et des sous-quotas de capture et d'effort de pêche.

3. UN ARRÊTÉ QUI FIXE DES CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ TRÈS SOUPLES POUR OUVRIR EN GRAND LES VANNES DES SUBVENTIONS

Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'arrêté du 30 septembre 2022 fixant les conditions d'éligibilité au PAI et les modalités de calcul de l'aide était très attendu par un grand nombre de pêcheurs durement touchés par le Brexit.

Afin d'être éligible au PAI, un navire doit répondre à au moins un des trois critères suivants de l'arrêté[42-44] :

1. **Dépendre des eaux du Royaume-Uni et des îles anglo-normandes (ci-après nommé « critère de dépendance géographique »). Pour cela, celui-ci doit justifier qu'au moins 20 % de la valeur totale de ses captures en 2019 ou 2020 provient des eaux britanniques (l'année la plus favorable étant retenue).**

2. **Ne pas être bénéficiaire d'une autorisation de pêche délivrée par les autorités britanniques dans la zone des 6-12 milles britanniques, du baillage de Jersey ou de Guernesey (« critère de la perte d'accès aux eaux »). Si tel est le cas, celui-ci doit justifier d'une antériorité d'activité dans la zone des 6-12 milles britanniques sur la période 2012-2020 et dans les eaux des îles anglo-normandes sur la période 2017-2020. Celui-ci doit aussi figurer sur une liste établie par les services de l'État dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de coopération et de commerce.**

3. **Dépendre d'un certain nombre de stocks partagés avec le Royaume-Uni et listés en annexe de l'arrêté (ci-après nommé « critère de dépendance aux stocks »). Pour cela, celui-ci doit justifier d'une dépendance à ces stocks représentant en cumulé au moins 20 % de la valeur totale de ses captures en 2019 ou 2020.**

Si à première vue, ces critères d'éligibilité ne semblent cibler que les navires impactés par le Brexit, il faut gratter le vernis pour s'apercevoir qu'ils ont en réalité été écrits de manière à ouvrir le plus largement possible l'accès aux subventions. Quid des pêcheurs réellement impactés par le Brexit ? Ce ne sont pas nécessairement les principaux bénéficiaires de ces subventions.

3.1. Un critère de dépendance aux stocks de poissons qui permet à des navires non affectés par le Brexit de bénéficier des aides

Certains navires ont été touchés par le Brexit même s'ils ne pêchaient pas directement dans les eaux britanniques. Cela s'explique par les mesures adoptées dans le cadre de l'accord commercial post-Brexit, notamment car le Royaume-Uni a récupéré une part des quotas de pêche initialement attribués aux bateaux de l'Union européenne. Ces quotas fixent la quantité maximale de poissons qui peut être pêchée pour chaque espèce.

42 Article 5 de l'arrêté du 30 septembre 2022 modifié.

43 République française, 2022. Note technique du 26 décembre 2022 précisant les modalités de classement et de sélection des navires concernés par la mise en œuvre d'un plan d'accompagnement individuel dans le cadre du retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne.

44 Le 18 novembre 2022, à la date limite du dépôt des dossiers, 164 dossiers PAI Brexit avaient été déposés pour un montant de 95,4 millions d'euros. Les trois critères d'éligibilité étaient censés permettre de réduire le nombre de navires retenus dans le dispositif dans la limite de l'enveloppe budgétaire allouée, tout en priorisant les navires les plus durement touchés par le Brexit. Près de la moitié des navires qui ont déposé un dossier de PAI se sont donc vu refuser leur demande en raison de leur position dans ce classement ou de leur inéligibilité.

L'accord commercial signé entre l'UE et le Royaume-Uni prévoit que ce transfert se fasse progressivement jusqu'en 2025, permettant ainsi au Royaume-Uni de récupérer 25 % de la valeur des captures réalisées par l'UE dans ses eaux[45]. Pour tenir compte de cette situation, les autorités ont ajouté un critère alternatif de dépendance aux stocks, en complément du critère de dépendance géographique et du critère de la perte d'accès aux eaux britanniques.

> **Des pêcheurs qui n'ont pas été directement affectés par la redistribution des quotas à la suite du Brexit ont tout de même pu bénéficier des aides prévues par le plan de sortie de flotte.**

À travers une analyse détaillée de ces transferts, BLOOM révèle que la réduction des quotas de pêche de l'UE ne concerne en réalité qu'un nombre limité d'espèces de poissons **(→ Figure 2)**[46]. Sur les 100 espèces listées dans l'arrêté définissant les critères d'éligibilité au Plan d'accompagnement individuel, 54 ont vu leurs quotas diminuer de plus de 1 % et seulement 15 ont subi une baisse supérieure à 10 %. Les espèces les plus affectées incluent le merlu en mer du Nord (-35,5 % pour l'UE), le sprat en Manche (-31,5 %) et le merlan en mer d'Irlande (-22,3 %).

En France, l'impact varie selon l'importance des quotas détenus pour chaque espèce. Par exemple, les pêcheurs français vont perdre 4 100 tonnes de maquereau, 2 200 tonnes de hareng et de lieu noir en mer du Nord, et 1 400 tonnes de baudroie, soit près de 19 800 tonnes de quotas transférés au Royaume-Uni.

Mais le problème majeur, c'est que près d'une trentaine d'espèces figurant sur la liste des stocks éligibles aux aides n'ont subi aucune perte de quotas pour la France, et beaucoup d'autres n'ont été que très faiblement impactées. Cela signifie que des pêcheurs qui n'ont pas été directement affectés par la redistribution des quotas à la suite du Brexit ont tout de même pu bénéficier des aides prévues par le plan de sortie de flotte, ce qui soulève des interrogations sur l'équité et la pertinence de ce critère d'éligibilité. De toute évidence, l'État français a volontairement rendu éligible l'ensemble des stocks partagés entre l'UE et le Royaume-Uni sans retirer ceux qui n'ont pas été impactés par ces transferts de quotas **(→ voir encadré « Des échanges surréalistes entre la Commission européenne et l'administration française »)**.

Mais l'aberration ne s'arrête pas là. **La liste des stocks éligibles inclut également des espèces non gérées par des quotas et qui n'ont donc pas été affectées par les nouvelles règles dictées par l'accord commercial entre Londres et Bruxelles.** On trouve notamment le tourteau pêché dans la zone VIII définie par le Conseil pour l'exploration de la pêche (CIEM), qui va de la pointe de la Bretagne au golfe de Gascogne, et qui ne recoupe donc pas les eaux britanniques. **Ce dernier point a suscité l'indignation de certains pêcheurs réellement impactés par le Brexit** qui ont déposé une demande d'annulation de l'arrêté auprès Conseil d'État. **Selon les présidents des comités de pêche des Hauts-de-France et de Nouvelle-Aquitaine, le critère des dépendances aux stocks « n'a aucun sens » et bénéficie à des armements qui ne sont « pas directement impactés »[47].**

45 ABPmer, 2021. EU-UK Trade and cooperation agreement. Thoughts on fisheries from a UK perspective.

46 Note méthodologique : Nous avons estimé les réductions de quotas pour les pêcheurs européens et français qu'implique l'application de l'accord commercial entre le Royaume-Uni et l'UE. Une estimation des volumes précis est complexe car les totaux admissibles de captures (TAC) pour les stocks concernés par les transferts changent chaque année et par conséquent, les nouveaux accords de partage s'appliquent à une base de référence mobile. L'objectif de cette analyse n'est pas d'avoir des estimations précises des réductions de quotas mais plutôt d'identifier celles qui vont le plus impacter les pêcheurs. Par soucis de simplification, nous n'avons donc pas pris en compte la variabilité annuelle des TAC (en nous positionnant sur la base des TAC de l'année 2020, soit l'année précèdent l'application de l'accord). Les diminutions de quotas pour l'UE et la France ont été estimées en appliquant les nouvelles parts de TAC de l'UE prévues par l'accord commercial sur la base fixe des TAC de l'année 2020.

47 Sud Ouest, 2023. Pêche : après le Brexit, des bateaux à la casse et des remous.

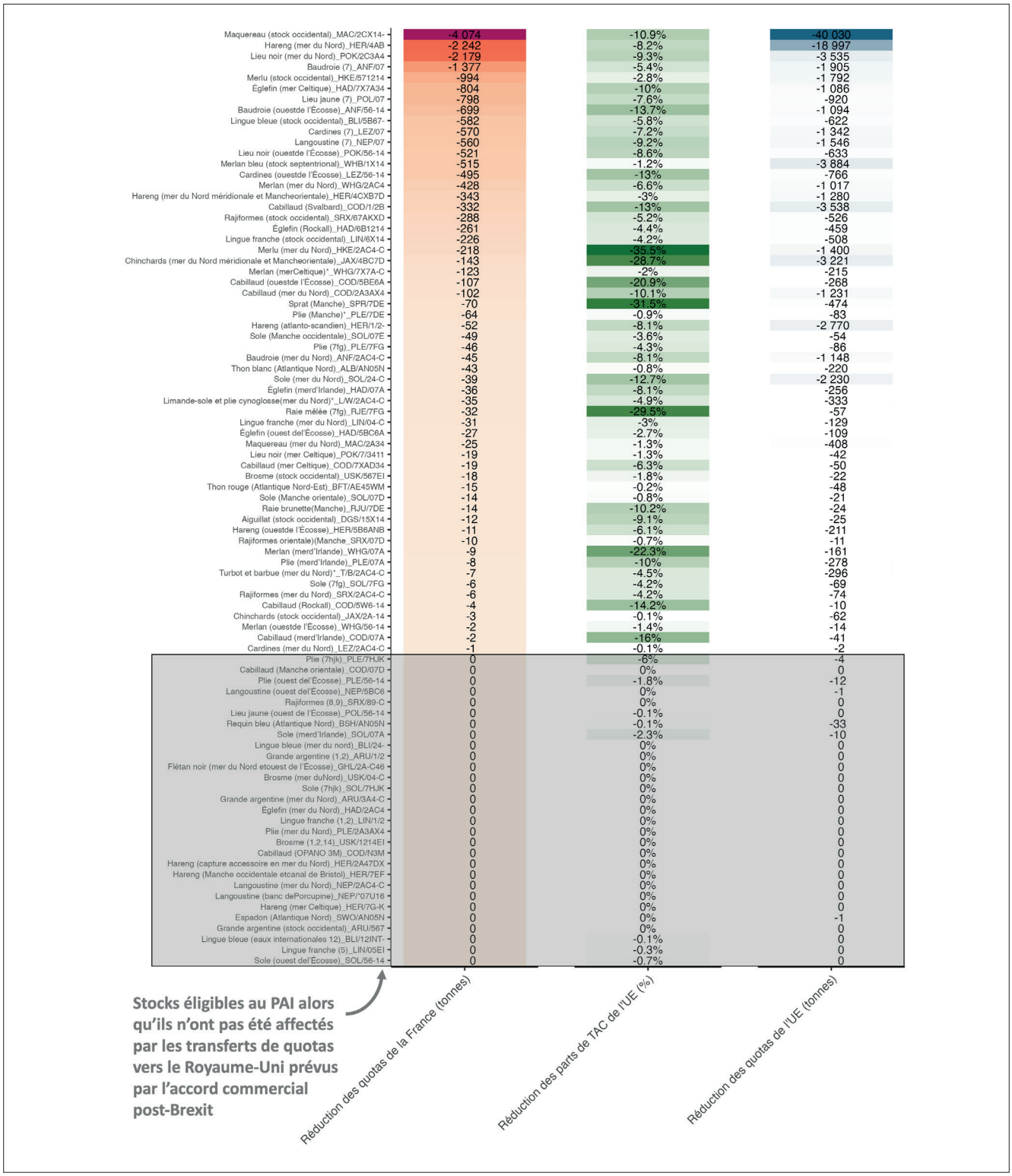


Figure 2 *Évolution des quotas prévus pour la France et l'UE par l'accord de commerce et de coopération pour les stocks éligibles au plan d'accompagnement individuel. Pour chaque stock, sont indiqués : la réduction de la part du total admissible de captures (TAC) attribuée à l'UE en 2025 (i.e., fin de la période de transition) par rapport à l'année 2020 (i.e., situation avant le Brexit), et les diminutions de quotas correspondantes pour l'UE et la France. Les stocks les plus impactés en termes de diminution de quotas ne sont pas forcément ceux marqués par la plus forte diminution des parts de TAC car les TAC peuvent varier fortement d'un stock à l'autre.*

Les syndicats de pêcheurs montent au créneau et dénoncent un critère d'éligibilité remettant en cause le principe d'égalité

Face à l'incohérence consistant à inclure dans l'arrêté des espèces non soumises à des quotas et parfois situées en dehors des eaux britanniques, plusieurs pêcheurs ont saisi le Conseil d'État pour demander l'annulation du texte[48]. Ils dénoncent une procédure biaisée et une attribution des aides jugée arbitraire : **« Certains pêcheurs de notre syndicat n'étaient pas éligibles, alors que d'autres, ne remplissant pas les critères, l'étaient »**[49].

Cependant, le Conseil d'État a rejeté ces recours, estimant que les preuves fournies n'étaient pas suffisantes pour démontrer que les navires ciblant le tourteau dans la zone CIEM VIII n'avaient pas été impactés par le Brexit. Une décision qui défend la position d'une large éligibilité voulue par le gouvernement. Or, il est difficile de comprendre en quoi des navires ciblant une espèce non concernée par la redistribution des quotas et évoluant en dehors des eaux britanniques auraient pu être affectés par le Brexit…

Des échanges surréalistes entre la Commission européenne et l'administration française

Tout projet d'aide d'État élaboré par la France doit être examiné par la Commission européenne pour vérifier sa compatibilité avec le marché intérieur. Les échanges que BLOOM s'est procurée entre ces deux institutions sont pour le moins stupéfiants.

Lorsque la Commission européenne interroge la France sur l'extension du critère de dépendance aux stocks hors quotas, celle-ci justifie cette décision en évoquant les restrictions imposées par le Royaume-Uni, qui affecteraient l'activité des pêcheurs français de manière générale, et pas uniquement pour les espèces soumises à quotas. Un argument qui, dans sa logique, permettrait de rendre éligible n'importe quelle espèce au PAI, indépendamment de son lien réel avec le Brexit.

Plus étonnant encore, **les autorités françaises ajoutent que le sujet des stocks hors quotas est « extrêmement sensible » et qu'ils ont été « identifiés en lien avec la profession », reconnaissant par-là que c'est sous la pression des pêcheurs que les critères ont été élargis.** Pourtant, la Commission européenne ne pousse pas plus loin la discussion et clôt rapidement le débat dans ses courriers suivants.

L'administration française plaide également pour que l'interdiction d'armer un nouveau navire pendant cinq ans commence à partir du moment où l'aide est perçue, alors que la Commission souhaitait qu'elle prenne effet dès la demande d'aide, puisque c'est à ce moment-là que le pêcheur acte sa sortie du marché. **En repoussant cette échéance, l'État français laisse aux armateurs quelques mois supplémentaires pour investir avant que la restriction ne s'applique.** Là encore, la Commission cède et valide la proposition française.

Ces échanges révèlent une négociation à sens unique, où l'administration française impose ses choix et où la Commission se contente d'enregistrer les décisions, sans véritable remise en question des critères d'éligibilité ou des modalités d'application de ces aides.

48 Décision du Conseil d'État, 2024. Procédure n°472812.
49 Sud Ouest, 2024. Pêche : le Conseil d'État rejette la requête des syndicats.

Puisque le critère de dépendance aux stocks inclut de nombreuses espèces non impactées par le Brexit, il a mécaniquement permis l'éligibilité de navires qui n'auraient, en toute logique, pas dû bénéficier de ces aides. Pour en évaluer l'ampleur, BLOOM a analysé les trajectoires de 64 navires — sur les 86 bénéficiaires du PAI — à partir des données issues de la plateforme Global Fishing Watch[50]. Cette analyse a permis d'identifier les navires qui ne pouvaient pas satisfaire au critère géographique, et qui ont donc pu tirer parti de la souplesse du critère de dépendance aux stocks **(→ Figure 3)**[51].

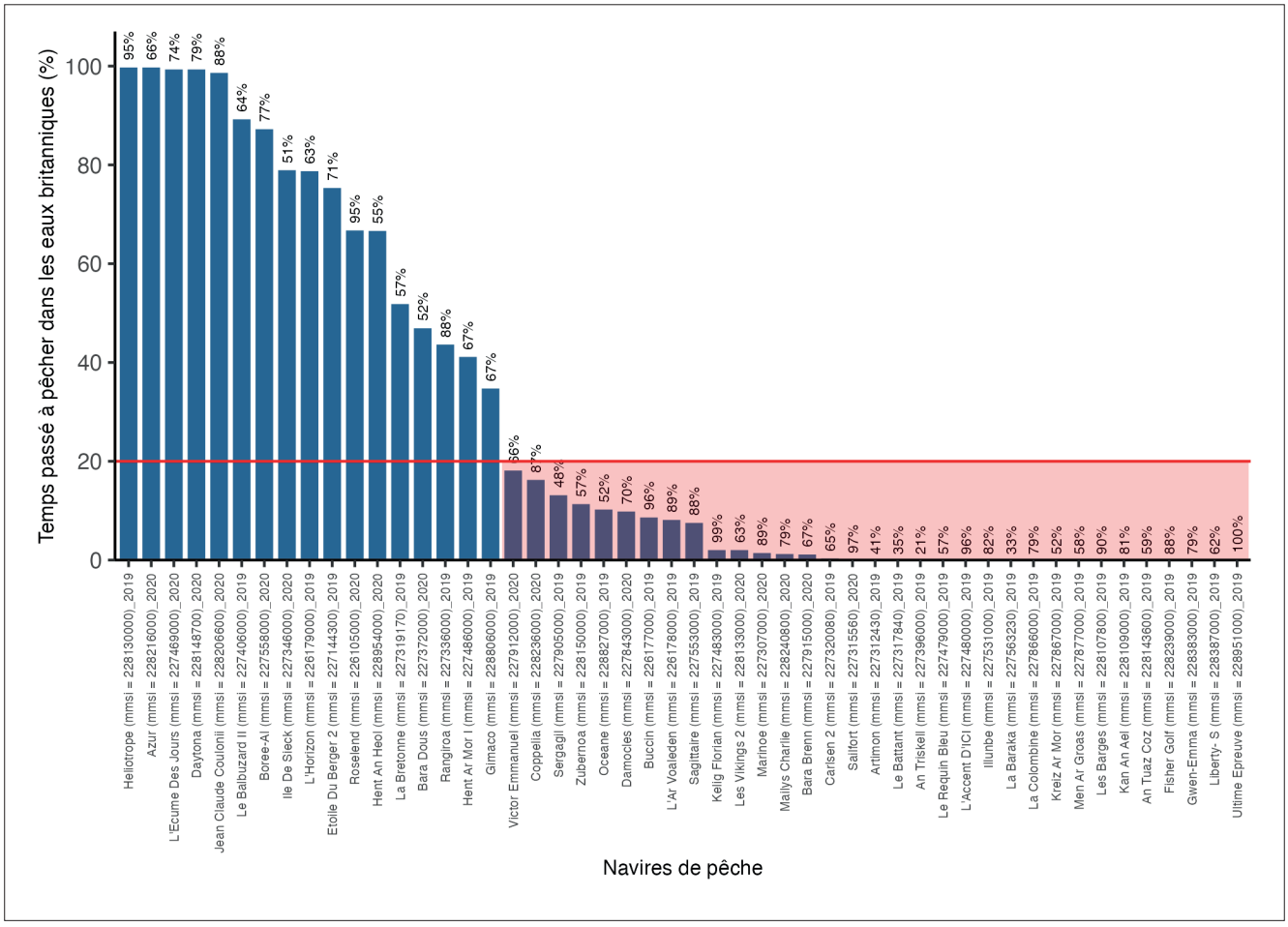


Figure 3 *Proportion de temps passé par les navires bénéficiaires d'un PAI à pêcher dans les eaux britanniques et anglo-normandes (Jersey et Guernesey). L'encadré rouge met en évidence les navires qui ont passé moins de 20 % de leur temps à pêcher dans ces eaux et qui donc ne répondent pas au critère de dépendance géographique. Pour chaque navire, seule l'année de référence (2019 ou 2020) durant laquelle la proportion de temps passée à pêcher dans les eaux du Royaume-Uni a été la plus importante est représentée. L'année représentée est indiquée en abscisse avec le nom du navire. Les pourcentages indiqués au-dessus de chaque barre correspondent au taux de couverture de l'enregistrement AIS. Plus ce taux est élevé, plus les données AIS sont complètes.*

50 Ces données se basent sur les données du système de géolocalisation AIS (Automatic Identification System), un dispositif installé sur les navires de pêche permettant de transmettre automatiquement leur position, leur vitesse, et leur direction via des signaux radio. Ce système contribue à la sécurité maritime en évitant les collisions et en facilitant la surveillance des navires. L'ONG Global Fishing Watch analyse ces données pour évaluer l'activité des navires au moyen d'algorithmes de détection d'évènements de pêche.

51 Note méthodologique : Les données de captures des navires bénéficiaires nous ont été refusées par l'administration ; un exemple malheureusement courant de l'opacité qui règne dans le secteur de la pêche. Ces données nous auraient permis d'identifier les navires qui ont été éligibles sur la base de stocks qui n'ont pas été impactés par l'accord commercial entre le Royaume-Uni et l'UE. L'analyse des trajectoires nous permet néanmoins d'affirmer que de nombreux navires ont été éligibles sur la base du critère de dépendance aux stocks. Ces navires peuvent dépendre de stocks impactés par l'accord commercial et donc le Brexit ou non. C'est pourquoi l'expression « ont pu tirer parti » est utilisée dans le corps du texte, afin de refléter l'incertitude liée à l'absence de données de captures, et de ne pas présumer à tort du fondement exact de leur éligibilité.

L'examen de ces trajectoires révèle que parmi les 64 navires pour lesquels un tracé est disponible, 22 n'ont jamais pêché dans les eaux britanniques, et 17 autres y ont passé moins de 20 % de leur temps entre 2019 et 2020 (les années de référence de l'arrêté). Ces navires n'étaient donc éligibles, à notre connaissance, que sur la base du critère de dépendance aux stocks[52]. Certains navires sont actifs uniquement dans le golfe de Gascogne, parfois bien loin des eaux britanniques **(→ Figure 4)**. D'autres, comme le chalutier La Colombine, ont une zone d'activité plus étendue, pêchant dans les eaux espagnoles, françaises ou encore irlandaises, mais jamais dans les eaux britanniques.

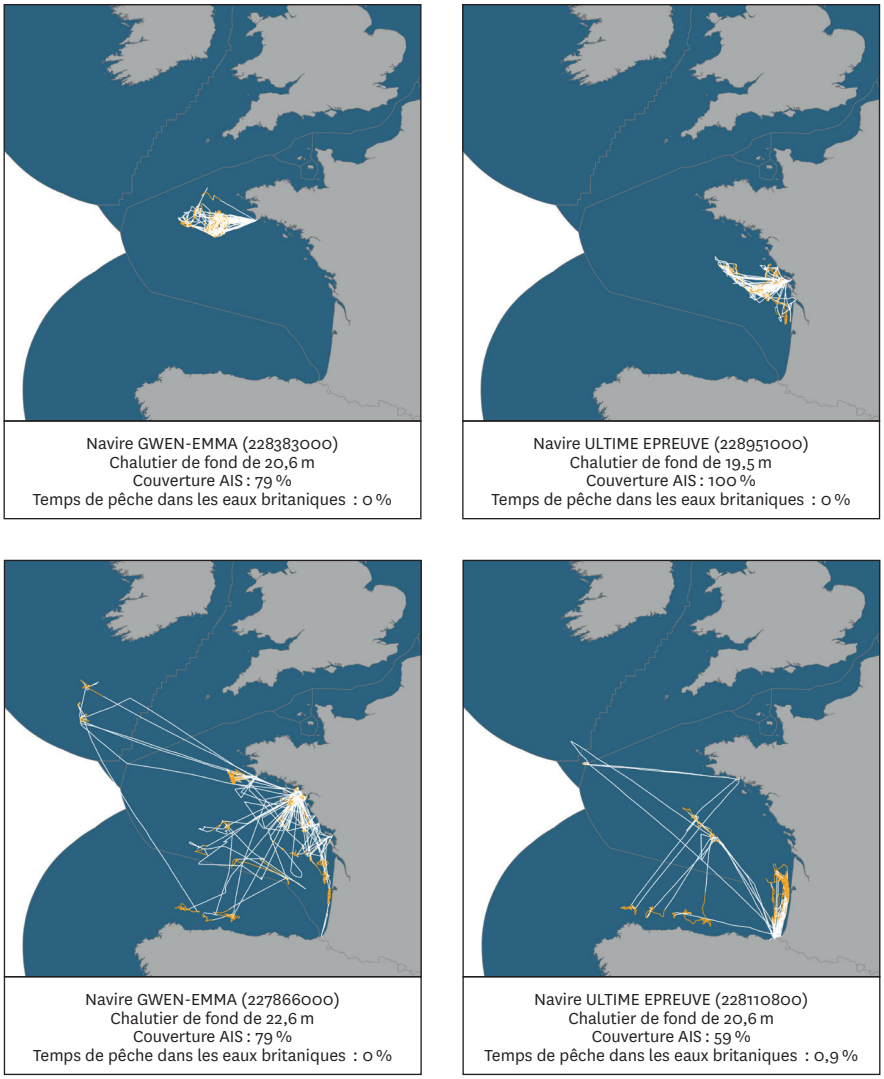


Figure 4 *Exemples de trajectoires de navires qui n'ont pas pêché dans les eaux du Royaume-Uni et des îles anglo-normandes entre 2019 et 2020. Le tracé blanc correspond au transit alors que le tracé orange indique une activité de pêche.*

52 Note méthodologique : Bien que les navires du plus de 15 mètres aient l'obligation réglementaire d'être équipés d'une balise AIS allumée en permanence à bord, de nombreux navires enfreignent la réglementation en éteignant leur balise de manière intermittente pour masquer le plus souvent leurs zones de pêches. Ils ont donc un tracé AIS incomplet. Nos estimations du temps passé par certains navires dans les eaux britanniques peuvent donc être en partie biaisées en raison de l'incomplétude de ces données. Aussi, le critère de dépendance géographique prend en compte la part du chiffre d'affaires issu des captures dans les eaux britanniques et non la proportion de temps passée à pêcher dans les eaux britanniques. Nous faisons donc l'hypothèse que ces deux métriques (proportion du chiffre d'affaires et du temps de pêche dans les eaux britanniques) sont corrélées.

Ainsi, ce passage en revue des critères conditionnant l'octroi d'un PAI révèle que la majorité des espèces éligibles n'ont pas été impactées par les transferts de quotas de l'UE vers le Royaume-Uni prévus par l'accord post-Brexit. Face à la souplesse de ce critère, des armateurs qui n'ont pas été affectés par le Brexit ont donc pu profiter de ces subventions publiques, dont les montants peuvent atteindre plusieurs millions d'euros.

3.2. Un laxisme qui permet à des armateurs bafouant les règlementations européennes de bénéficier de subventions

Pour prétendre au PAI, les armateurs doivent également n'avoir commis aucune infraction grave aux règles de la politique commune de la pêche au cours des douze derniers mois précédant la demande d'aide[53]. **Certaines infractions sont cependant exclues de ce champ, comme le manquement aux obligations déclaratives de pêche, l'utilisation d'engins de pêche interdits, ou encore le débarquement de poissons n'ayant pas la taille minimale obligatoire – à partir du moment où l'ensemble de ces infractions n'atteignent pas un seuil de gravité défini par l'arrêté[54].** Une grande souplesse qui pose question **et qui permet à des fraudeurs parfois multirécidivistes de bénéficier de subventions publiques.** Il est possible alors de se demander si ce n'est pas le cas de l'armateur du chalutier *Marinoe*, propriété de la société d'armement à la pêche oléronais et basé au port de La Cotinière, qui est appelé à comparaître à la barre de la chambre correctionnelle du tribunal judiciaire de La Rochelle[55]. En cause, plusieurs dizaines d'infractions présumées au règlement de contrôle des pêches 1224/2009 entre le 11 février 2020 et le 12 février 2021 : des quantités de poissons déclarées qui ne correspondent pas aux quantités débarquées et vendues et des déclarations obligatoires de pêche non faites. **Malgré cela, l'armateur a perçu 678 000 euros de subventions dans le cadre du PAI.**

Il n'aura cependant rien à rembourser puisque les faits reprochés ont plus d'un an.

Mais ce n'est pas tout.

Parmi les 86 navires bénéficiaires de ces aides, seul un navire semble respecter l'obligation européenne d'allumer en permanence sa balise de géolocalisation AIS (*Automatic identification system*). Pourtant l'article 10 du règlement européen 1224/2009 est formel : **« un navire de pêche d'une longueur [...] supérieure à 15 mètres est équipé d'un système d'identification automatique opérationnel à tout moment ».**

Bien que cette pratique soit totalement illégale, l'extinction du système de géolocalisation par les pêcheurs est courante dans les eaux de l'UE et peut servir à masquer des activités de pêche illégales. Par exemple, certains navires néerlandais qui ont touché des subventions lors de la crise COVID en compensation de l'arrêt de leurs activités ont malgré tout continué à pêcher tout en éteignant leur système de géolocalisation AIS[56].

Outre le non-respect de la règlementation européenne, ce système permet de vérifier le respect d'une des conditions primordiales pour être éligible au PAI qui est d'avoir : **« mené des activités de pêche en mer pendant au moins 90 jours par an au cours des deux dernières années civiles précédant l'année de la date de présentation de la demande d'aide ».**

Ce critère permet d'éviter d'indemniser des navires inactifs qui auraient cessé leur activité avec ou sans intervention de la force publique.

53 Voir précisions à l'article 4 de l'arrêté du 30 septembre 2022 modifié.

54 Le règlement contrôle de la pêche prévoit la mise en œuvre d'un système de points pour les infractions graves à la politique commune de la pêche. Chaque type d'infraction est associé à un nombre de points. Les navires peuvent être éligibles au PAI du moment qu'ils ont moins de neuf points, ce qui permet à des navires qui commettent des infractions de bénéficier de subventions.

55 Sud Ouest, 2023. Oléron : la justice percera-t-elle les secrets du « Marinoe », chalutier de La Cotinière ?.

56 BLOOM, 2022. Pays-Bas : BLOOM et Mediapart révèlent une fraude aux subventions européennes.

Afin de vérifier que ce critère ait bien été rempli, BLOOM a analysé les données de positionnement AIS des navires[57]. Il apparaît que **22 navires ne sont pas en mesure de prouver à partir de leur enregistrement AIS qu'ils ont passé au moins 90 jours par an à pêcher** car ils éteignent de manière intermittente leur balise, voir pour certains de manière quasi-systématique **(→ Figure 5)**. En l'absence de données de géolocalisation complètes, le doute persiste donc pour ces navires quant au respect d'avoir été en activité les deux dernières années précédant la demande d'aide.

Les navires qui bénéficient de subventions publiques devraient avoir un comportement irréprochable et il est donc plus qu'étonnant de constater que ces bénéficiaires enfreignent potentiellement la règlementation européenne. Ces manquements, inacceptables, montrent que les règles d'attribution de subventions publiques doivent impérativement être durcies pour garantir qu'aucune aide ne soit accordée aux armateurs qui ne respectent pas la loi.

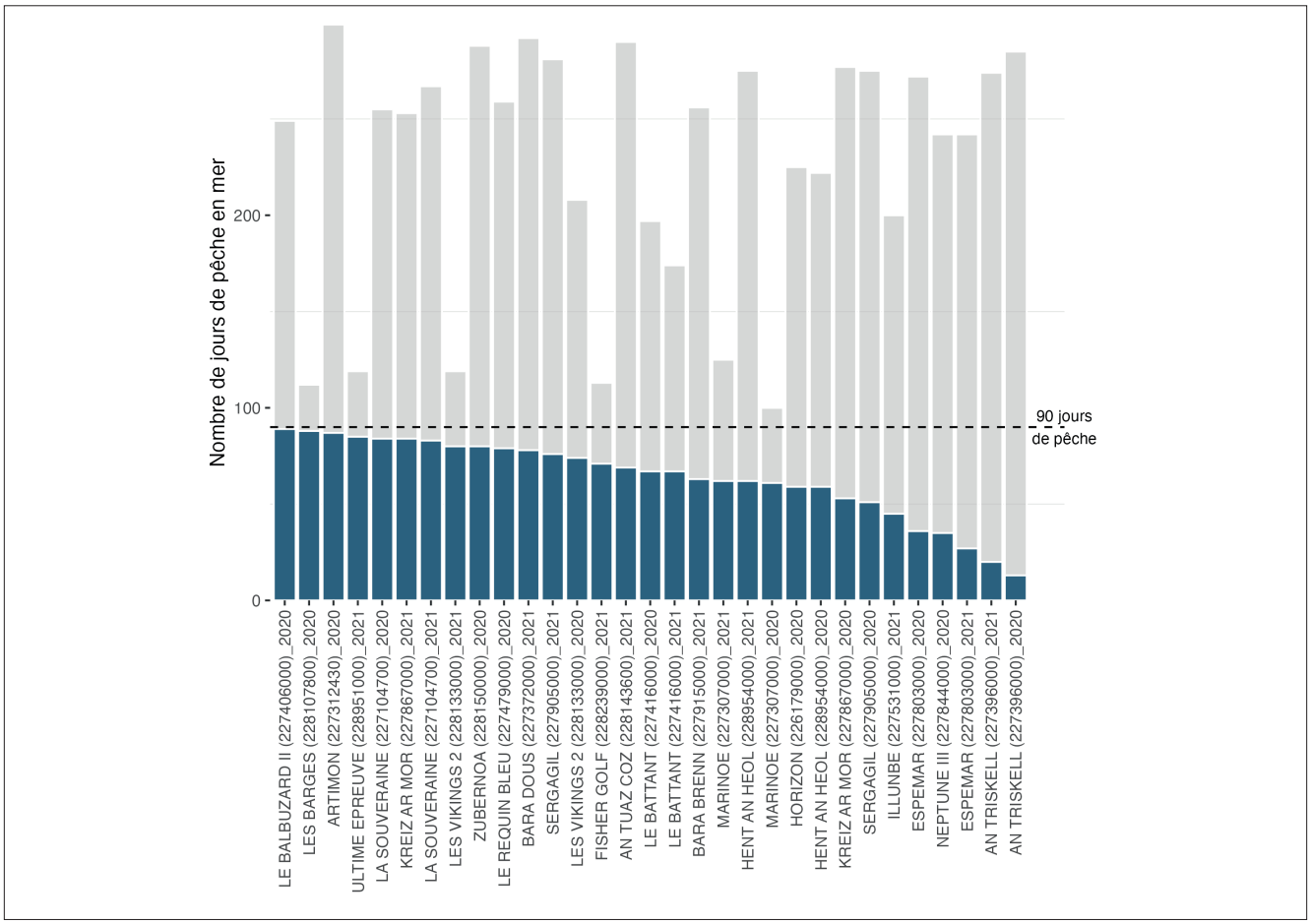


Figure 5 *Liste des navires de plus de 15 mètres qui ont pêché moins de 90 jours par an d'après les données AIS disponibles, au cours des deux années précèdent la demande d'aide. Les barres bleues représentent le nombre de jours d'activité prouvé grâce aux données AIS alors que les barres grises représentent le nombre de jours de pêche maximum susceptible d'avoir été réalisé en adoptant l'approche conservative selon laquelle les jours où l'AIS est éteint sont considérés comme des jours de pêche. Même selon cette hypothèse très conservative, certains navires (Marinoe, Les Barges, Fisher Golf, etc.) peinent difficilement à dépasser la barre des 90 jours d'activité.*

57 Note méthodologique : L'absence des signaux AIS n'est pas forcément liée à une extinction intentionnelle du système de géolocalisation. Elle peut être liée à une mauvaise réception en raison de la collision des messages dans les zones de fort trafic maritime, de la capacité réduite de réception par les satellites en haute mer, ou de certaines conditions atmosphériques. Afin d'écarter ces cas particuliers, nous avons adopté l'approche conservative suivante : si aucun signal n'est émis par un navire pendant une journée entière, nous considérons que la balise AIS a intentionnellement était éteinte.

4. UN FLÉCHAGE INJUSTE DES AIDES

4.1. La Scapêche rafle la mise

L'analyse de la liste des bénéficiaires du plan d'accompagnement individuel **révèle qu'une poignée de grandes entreprises a capté la majorité des subventions.** En tête de liste de ces entreprises se trouve **la Scapêche, qui a obtenu un plan de sortie de flotte pour 7 de ses 22 navires, ce qui représente la somme astronomique de 10,9 millions d'euros, soit 18,9 % de l'ensemble des subventions (→ Figure 6)** Le plus gros navire bénéficiaire, le Jean-Claude Coulon II, un chalutier de fond de 46 mètres de long, appartient à la Scapêche.

Des millions d'euros pour une entreprise déficitaire et écologiquement contestée

La Scapêche est la flotte du groupe Les Mousquetaires. Elle alimente certaines grandes surfaces, dont Intermarché. Trois de ses navires (le Jean-Claude Coulon II, le Roselend, et le Corail), qui ont bénéficié du PAI, ont pratiqué pendant des années la pêche en eaux profondes en dépit des avis scientifiques[58], avant que cette pratique de destruction massive des fonds marins ne soit finalement interdite en 2016 au-delà de 800 mètres de profondeur et en 2022 entre 400 et 800 mètres de profondeur dans certains écosystèmes marins vulnérables[59].

Ces interdictions ont fait suite à la campagne victorieuse de BLOOM, qui a notamment révélé la non-viabilité économique de cette entreprise. Cette dernière présente en effet des résultats financiers chroniquement déficitaires, et ce malgré près de 9,3 millions d'euros de subventions publiques perçues entre 2004 et 2011[60]. La Scapêche ne doit donc son existence qu'à son adossement au groupe Intermarché, qui lui donne accès aux marchés et aux consommateurs finaux, permettant ainsi de compenser les pertes de l'armement dans le cadre d'une stratégie commerciale plus globale.

Par ailleurs, depuis l'entrée en vigueur de l'interdiction du chalutage en eaux profondes, l'analyse de l'activité de pêche de ces trois navires — réalisée à partir des données de la plateforme Global Fishing Watch croisées avec les données de profondeur — montre qu'ils ont continué à opérer à plus de 800 mètres de profondeur pendant plus de 3 000 heures entre 2017 et 2023, le long du talus continental au large des côtes occidentales de l'Irlande et de l'Écosse. Toutefois, il est important de préciser que l'interdiction européenne de pêche en eaux profondes ne concerne pas toutes les espèces : certains crustacés, par exemple, peuvent toujours être capturés au-delà de 800 mètres. Faute de données sur les espèces ciblées, il est donc impossible d'affirmer avec certitude que ces navires ont enfreint la réglementation. Leur activité soulève néanmoins de très fortes suspicions de contournement[61]. La captation d'autant de subventions par cette entreprise, qui représente un cas emblématique de mauvaise utilisation de l'argent public, est donc particulièrement regrettable.

58 Villasante *et al.*, 2012. Sustainability of deep-sea fish species under the European Union Common Fisheries Policy.

59 Règlement (UE) 2016/2336 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016.

60 BLOOM, 2013. Analyse des comptes de la Scapêche.

61 BLOOM, 2025. Plus de 400 cas de fraude suspectés : BLOOM porte plainte pour pêche illégale dans des zones protégées. Dans la revue scientifique Science Advances, nous avons identifié les navires européens suspectés de ne pas respecter le règlement interdisant le chalutage en eaux profondes. Parmi ces navires, figurent ceux de la Scapêche.

En outre, remonter jusqu'aux bénéficiaires finaux des subventions n'est pas toujours tâche aisée, surtout dans le monde de la pêche où règne l'opacité. Certaines entreprises sont en réalité des filiales de holding bien plus grandes. C'est le cas par exemple des quatre armements Buccin, Ar Voaleden, Horizon, et Jusant, qui sont en réalité intégralement détenus par la holding La Houle qui a ainsi capté près de 3,9 millions d'euros au travers de ses différentes filiales. Finalement, **une dizaine d'armements (Scapêche, la Houle, Breton, Pêche Atlantique, Bigouden, Eouzan-Travadon, Moulu, Hent Ar Bugale, Celsan, Anai Arte, Cachudo France), qui représentent 16 % du nombre total d'entreprises, ont perçu près de 28,3 millions d'euros, soit la moitié des subventions.**

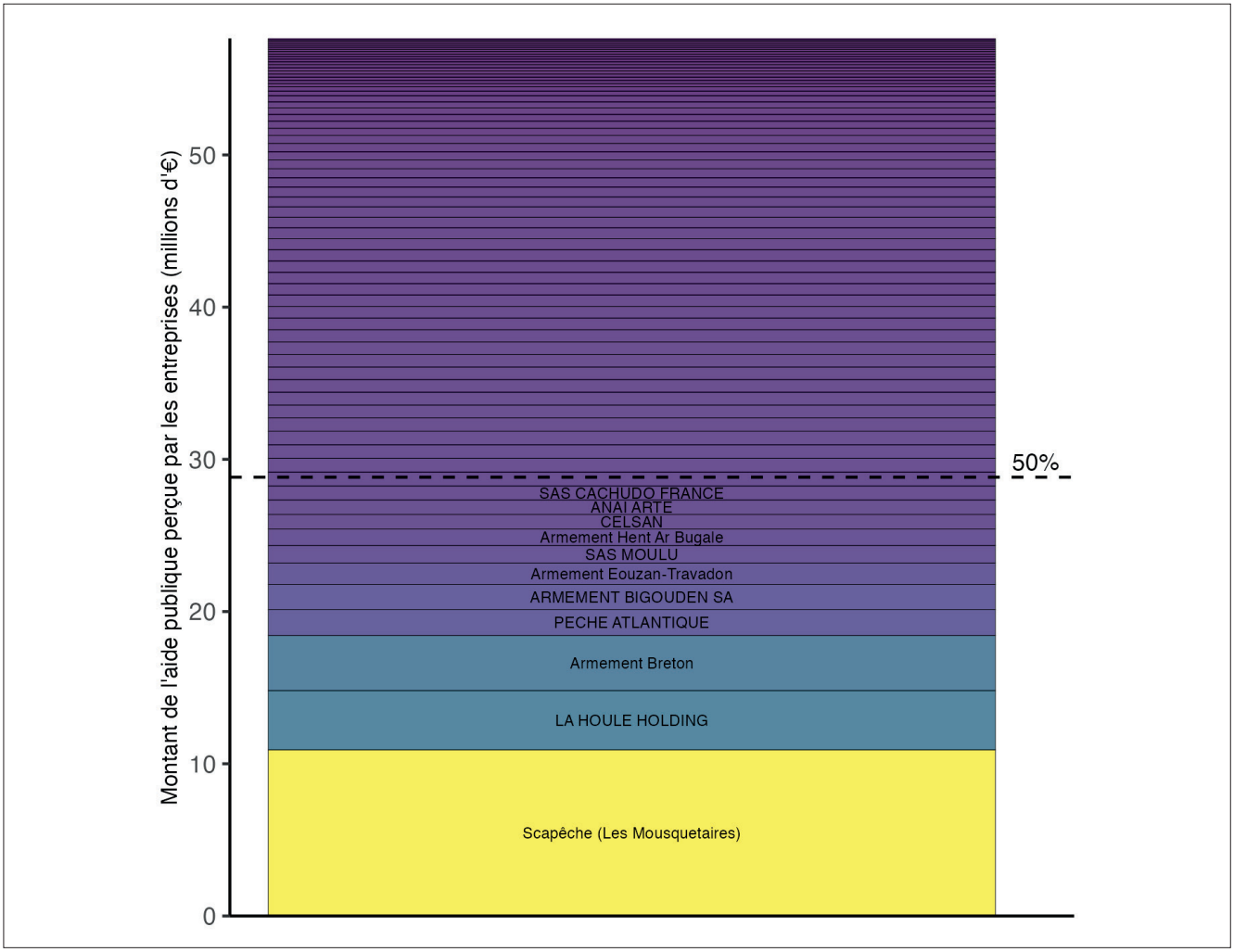


Figure 6 *Montant des subventions perçues par les entreprises. Seuls les noms des onze premières entreprises qui ont capté près de la moitié des subventions sont indiqués.*

L'objectif de ces armements est limpide : utiliser l'argent public pour renouveler leur flotte. En témoigne l'armement La Houle qui a investi récemment dans deux nouveaux chalutiers quasi-neufs ; le dernier ayant rejoint la flotte exactement deux jours avant l'annonce des résultats du PAI. **L'armement indique en toute transparence dans la presse qu'il compte produire autant qu'avant, avec moins de navires mais des navires plus performants[62-64].** Or, ces mécanismes d'aide ont originellement pour objectif de réduire la capacité des flottes et non de favoriser leur renouvellement.

Mais ce n'est pas tout. **L'accès de ces grandes entreprises aux subventions publiques a été rendu possible par une modification *a posteriori* de l'arrêté. L'arrêté PAI du 30 septembre 2022 devait initialement réserver les subventions aux petites et moyennes entreprises. Mais ce passage a été supprimé dans une nouvelle version de l'arrêté publié quelques semaines plus tard[65] pour assurer l'éligibilité des filiales de grands groupes, comme la Scapêche et La Houle[66].**

Cette mainmise sur les subventions par quelques grandes entreprises pose la question de l'utilisation d'argent public dans le secteur de la pêche. Cette utilisation semble en effet profiter majoritairement aux plus grosses industries, comme nous l'avons déjà montré dans une étude sur l'allocation des subventions aux arrêts temporaires dans le cadre de la crise COVID[67].

4.2. Une distribution inéquitable des subventions entre les régions

Malgré l'espoir qu'a pu susciter ce plan de sortie de flotte pour de nombreux pêcheurs, notamment dans certaines régions particulièrement touchées par les conséquences du Brexit, ce fut pour certains la douche froide.

La distribution des subventions PAI entre les régions a été profondément inéquitable, la région Bretagne captant la grande majorité des subventions publiques (→ Figure 7 et Tableau 1).

La péninsule armoricaine a en effet perçu près de 36 millions d'euros pour démanteler une quarantaine de navires, soit près de la moitié des navires qui ont reçu un PAI. Avec près des 2/3 des demandes acceptées (40 dossiers sur les 63 déposés), ce plan de sortie de flotte a réduit de 8,9 % les capacités de la flotte bretonne. Le quartier maritime du Guilvinec a raflé la mise en captant à lui seul près de 16 millions d'euros pour démanteler une vingtaine de navires **(→ Figure 7)**.

À l'inverse, la région des Hauts-de-France, dont le cap Gris-nez n'est situé qu'à une trentaine de kilomètres des falaises de Douvres en Angleterre, est la grande perdante de ce plan de sortie de flotte alors que ses captures sont très largement dépendantes des eaux britanniques. **Seulement 6 navires ont été retenus à Boulogne-sur-Mer sur les 18 dossiers déposés, pour un montant de moins de deux millions d'euros.**

Afin de comparer de la manière la plus objective possible les écarts de financements entre les régions, il est nécessaire de ramener le montant perçu par les régions à leur capacité de flotte. Il apparait que **la Bretagne a perçu près de trois fois plus de subventions par unité de capacité (exprimée en GT) que les Hauts-de-France.**

Olivier Leprêtre, le président du comité régional des pêches des Hauts-de-France, a d'ailleurs dénoncé cet accaparement de l'argent public. Selon lui : **« on était les premiers à avoir demandé ce plan et finalement nous n'en profitons pas. Des bateaux sont restés au bord de la route »**, ajoutant que lorsque qu'**« on sort de Boulogne, trente minutes après on est dans les eaux britanniques »[68-69]**.

62 Le Marin, 2021. La Houle poursuit sa mue avec le chalutier « Danny Finn ».

63 Le Marin, 2022. Le chalutier « Astrid » rejoint la flotte de l'armement La Houle.

64 Le Marin, 2023. L'armement breton La Houle réceptionne enfin son chalutier « Astrid ».

65 Arrêté du 14 novembre 2022 modifiant l'arrêté du 30 septembre 2022 relatif à la mise en œuvre d'un plan d'accompagnement individuel dans le cadre du retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne.

66 Le Marin, 2022. Le plan de sortie de flotte d'après Brexit est paru.

67 Le Brenne *et al.*, 2021. Sustainable objectives and commitments deceived by fisheries subsidies for 'temporary cessations' in times of COVID.

68 Le Marin, 2023. Brexit : les navires sortis de flotte dans les Hauts-de-France.

69 Sud Ouest, 2023. Pêche : après le Brexit, des bateaux à la casse et des remous.

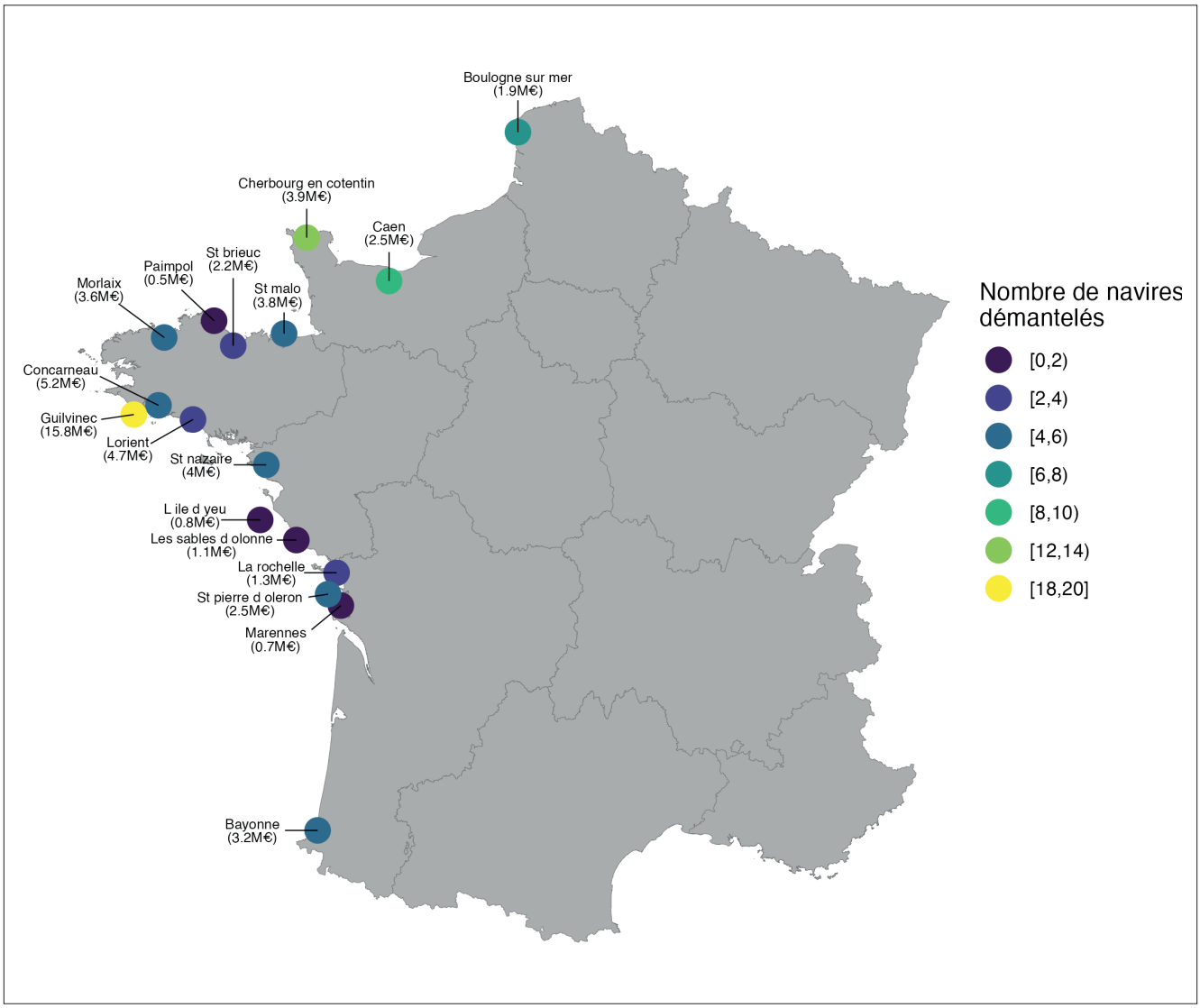


Figure 7 *Nombre de navires démantelés et montant des subventions accordées dans le cadre du PAI par quartier maritime.*

La région Nouvelle-Aquitaine, pourtant bien plus éloignée des côtes britanniques et des îles anglo-normandes que la région Hauts-de-France (et donc en tout état de cause moins directement impactée par le Brexit selon le critère de dépendance géographique) est la deuxième région la plus subventionnée avec près de 7,7 millions d'euros perçus pour financer le déclassement de 12 navires. Le quartier maritime de Bayonne a reçu à lui seul 3,2 millions d'euros pour démanteler cinq navires, dont certains ne pêchent pas dans les eaux britanniques comme nous l'avons vu précédemment.

	Catégorie	Subventions (€)	Navires démantelés	Diminution de la capacité de flotte (%)	Montant des subventions rapporté à la capacité de flotte initiale (€/GT)
Région	Bretagne	35,768,512	40	-8,9	471
	Nouvelle-Aquitaine	7,681,696	12	-4,6	337
	Normandie	6,343,426	21	-3,8	338
	Pays de la Loire	5,984,846	7	-10,7	653
	Hauts-de-France	1,877,184	6	-1,9	168
Taille des navires	[0-12[m	4,582,872	24	-0,8	195
	[12-24[m	37,173,157	50	-11,9	753
	[24-40[m	12,810,855	11	-7,1	342
	[40-XX[m	3,088,781	1	-1,5	46

NB : La diminution de la capacité des flottes a été calculée en rapportant la capacité des navires démantelés à la capacité totale de la flotte correspondante avant le PAI. Le montant des subventions perçues a été rapporté à la capacité des flottes (exprimée en tonnage brute) afin de comparer de manière objective les différences de financement entre les régions et les classes de taille.

Tableau 1 *Répartition des subventions allouées dans le cadre du PAI par région et classe de taille des navires et impact sur les flottes correspondantes.*

4.3. Des navires évincés sans raison du plan de sortie de flotte alors qu'ils dépendaient des eaux britanniques

Certains pêcheurs réellement impactés par le Brexit ont été évincés du dispositif sans aucune raison valable. C'est le cas de Loïc F., caseyeur boulonnais, qui pêchait près de 82 % de son temps dans les eaux britanniques en 2020 **(→ Figure 8)**. Cet armateur qui s'est vu refuser sa demande de licence pour continuer à pêcher dans la zone des 6-12 milles britanniques a vu son chiffre d'affaires baisser de 60 % à la suite du Brexit[70]. Il remplissait donc au moins deux des trois critères pour être éligible : la dépendance géographique et l'absence d'autorisation délivrée par les autorités britanniques. Un simple aperçu de la trajectoire de son navire en 2020 permet de rendre compte de cette aberration. Dans cette zone particulièrement étroite de la Manche qui sépare la France et le Royaume-Uni, les navires qui sortent du port de Boulogne-sur-Mer se retrouvent en quelques dizaines de minutes dans les eaux britanniques. L'administration française aurait rejeté son dossier car elle n'a pas pris en compte la Mer du nord dans le calcul de la dépendance géographique[71]. Or, l'activité de ce pêcheur se concentre principalement dans les eaux britanniques de la Mer du nord. **Un choix complètement arbitraire de l'administration française qui n'est fondé sur aucun document officiel attestant de la non-prise en compte de cette zone dans les calculs de dépendance.**

> **« Mon dossier était le plus solide des Hauts-de-France, je remplissais tous les critères. Ils se sont carrément plantés. »[72]**
> Loïc F. (pêcheur boulonnais)

70 Nordéclair, 2021. Faute de licence, un patron de pêche contraint de vendre son bateau.
71 Nord Éclair, 2023. La situation ubuesque et dramatique d'un patron de pêche boulonnais.
72 Sud Ouest, 2023. Pêche : après le Brexit, des bateaux à la casse et des remous.

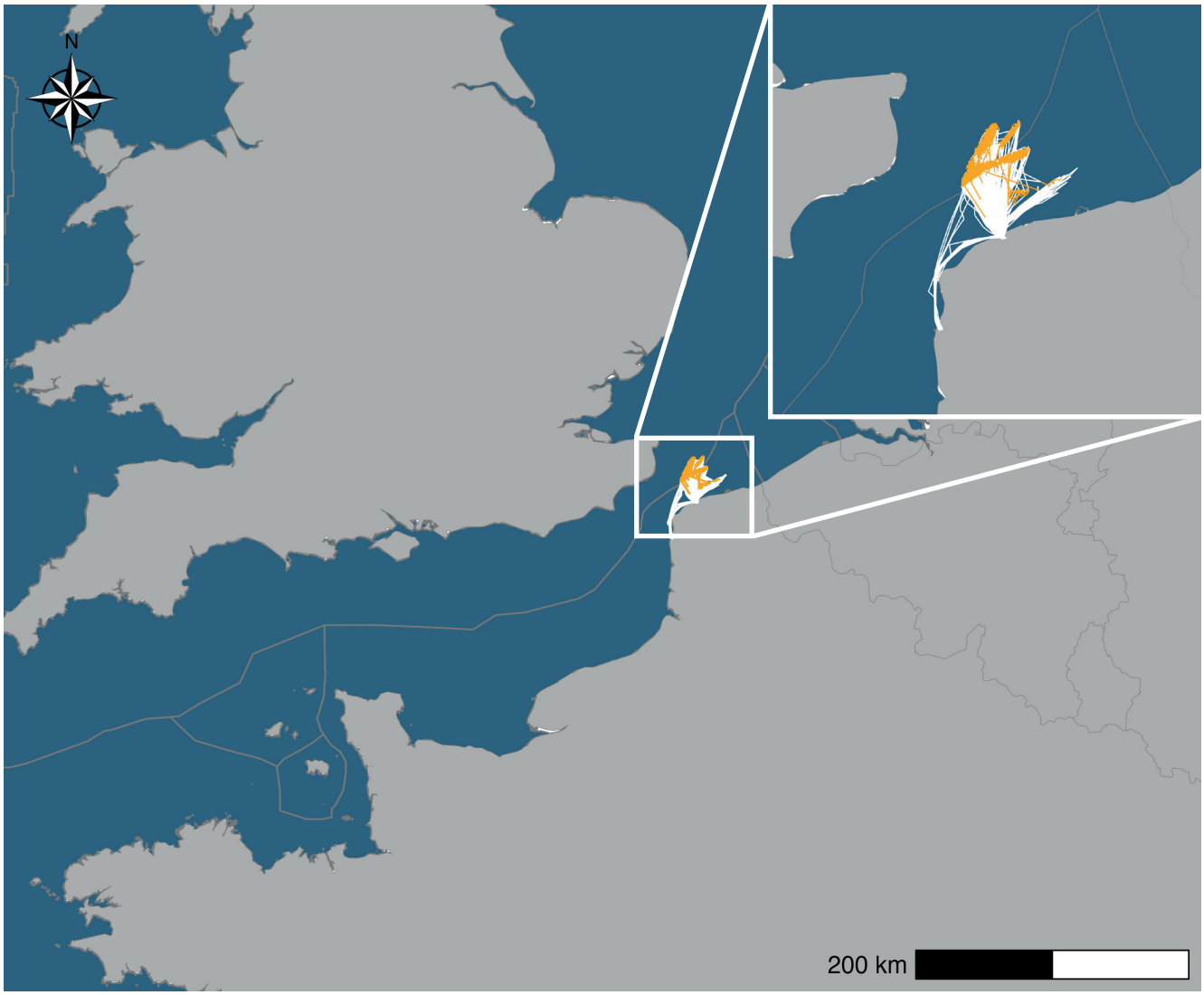


Figure 8 *Trajectoire du caseyeur Sainte-Catherine-Labouré en 2020 (MMSI : 228124900). Ce navire, basé à Boulogne-sur-Mer, a été écarté du plan d'accompagnement individuel alors qu'il pêchait plus de 80 % de son temps dans les eaux britanniques. Le tracé blanc correspond au transit alors que le tracé orange indique une activité de pêche (données Global Fishing Watch).*

5. CONTOURNEMENT DES AIDES BREXIT PAR LES ARMATEURS

5.1. Effet d'aubaine

Comme l'arrêté ainsi que le droit communautaire de l'UE le prévoient, un armateur bénéficiant d'un plan de sortie de flotte ne peut enregistrer ou armer un nouveau navire durant les cinq années **« suivant le paiement de l'aide »**[73].

Mais alors pourquoi choisir d'intégrer un plan de sortie de flotte qui contraint l'armateur à ne pas investir pendant cinq ans plutôt que de vendre son navire ?

La réponse est simple. Ces mécanismes d'aides sont des incitations à la destruction et par conséquent, **les montants des subventions sont bien plus intéressants que le prix de revente des navires.** Prenons quelques exemples concrets. Un navire de 18 mètres qui pêche le bulot aurait pu bénéficier d'une aide de 850 000 euros selon le barème de calcul de l'aide au PAI mais a été vendu 530 000 euros, soit près de 300 000 euros de moins (après déduction des coûts de démantèlement à la charge de l'armateur)[74-75]. L'entreprise *Hent ar Bugale*, qui a touché 1,2 million d'euros pour détruire deux navires, estime que cela correspond à **« deux fois plus que la valeur de revente des vieux rafiots »**[76]. Cet **effet d'aubaine,** personne ne le clame trop fort, mais tout le monde le reconnait…

Malgré l'obligation réglementaire de ne pas enregistrer ou armer de nouveaux navires pendant cinq ans suivant le paiement de l'aide, certains pêcheurs usent néanmoins de parades pour contourner cette obligation.

5.2. Renouveler sa flotte en anticipant le plan de sortie de flotte

Un armement peut acheter un navire même après avoir déposé une demande de sortie de flotte, tant que le dossier n'a pas été financièrement soldé. Les autorités françaises ayant annoncé la mise en place de ce plan de sortie de flotte dès janvier 2021[77] **et la liste des navires retenus ayant été annoncée début 2023, les armateurs ont eu tout le temps d'anticiper le dispositif.**

Cela a poussé un certain nombre de pêcheurs à **anticiper le PAI et à accroitre leurs capacités de pêche en amont** du dispositif. Cette course à l'investissement contribue à maintenir, voire à augmenter les capacités de pêche, limitant ainsi considérablement les effets bénéfiques qui pourraient découler de ces plans de démantèlement, dont le but est de réduire le nombre de navires en activité.

Parmi ces opportunistes, on retrouve notamment la holding La Houle - propriétaire de 14 filiales et de 10 navires dont 4 ont bénéficié du PAI - qui affiche fièrement dans la presse sa stratégie de renouvellement sur argent public[78]. Après avoir fait construire un chalutier tout neuf de 25 mètres en 2021[79], l'armement a fait l'acquisition début 2023 d'un second chalutier quasi-neuf seulement deux jours avant l'annonce par le gouvernement des résultats du PAI[80]. Un enchaînement orchestré d'une main de maître. L'objectif de l'armement est de poursuivre **« sa mue »** sur argent public pour **« continuer à produire demain presque autant qu'aujourd'hui »** avec moins de navires mais des navires plus récents et plus performants.

---

73 Arrêté du 30 septembre 2022 relatif à la mise en œuvre d'un plan d'accompagnement individuel dans le cadre du retrait du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne.

74 Nordéclair, 2023. La situation ubuesque et dramatique d'un patron de pêche boulonnais.

75 La subvention est également soumise à l'impôt sur la plus-value.

76 Courrier international, 2023. Le blues des pêcheurs bretons qui voient leurs bateaux envoyés à la casse.

77 Ministère de la mer, 2021. Dispositions essentielles concernant le secteur de la pêche à la date d'application de l'accord de commerce et de coopération avec le Royaume-Uni.

78 Le Marin, 2023. Le chalutier « Sister Clare », nouveau partenaire de l'armement La Houle.

79 Ouest France, 2021. Penmarc'h. Le Danny Finn, nouveau chalutier de La Houle.

80 Le Marin, 2023. L'armement breton La Houle réceptionne enfin son chalutier « Astrid ».

Mais les exemples ne se limitent pas à La Houle, ce qui suggère qu'investir en amont des plans de sortie de flotte est une pratique répandue. Le pari n'est pourtant pas sans risques. À l'instar du propriétaire du caseyeur Sainte-Catherine-Laboure, long de 18 mètres et basé à Boulogne-sur-Mer, qui a anticipé le plan de sortie de flotte en investissant dans un navire plus petit afin de continuer son activité[81], mais qui n'a pas été sélectionné alors qu'il remplissait au moins deux des trois critères d'éligibilité (cf. section précédente). Cet armateur se retrouve maintenant avec deux navires sur les bras et un emprunt à rembourser.

> Ce type d'anticipation stratégique est illustré par le témoignage de Loïc F., armateur basé à Boulogne-sur-Mer, qui a investi dans un nouveau navire avant la mise en œuvre du plan, afin d'éviter d'être bloqué par l'interdiction d'achat imposée une fois l'aide perçue : **« Je savais qu'une fois l'aide de l'État perçue, je ne pourrais plus acheter de bateau pendant cinq ans alors j'en ai acheté un plus petit de 12 mètres, avant le PAI »**[82].

Par ailleurs, l'utilisation du reliquat de la subvention – c'est-à-dire la part non dépensée une fois déduits les coûts de démolition du navire et les diverses charges liées à l'arrêt des activités – est laissée à la discrétion de l'armateur dans la mesure où il n'enregistre pas de nouveau navire dans les cinq ans suivant l'obtention de la subvention ni n'augmente sa capacité de pêche. Cet argent peut donc servir à améliorer la santé de l'entreprise via le remboursement de dettes, la création d'une trésorerie ou la modernisation de l'équipement et des technologies embarquées. En revanche, pour un pêcheur possédant un seul navire, accepter cette aide signifie mettre un terme définitif à son activité. Autrement dit, **les conséquences du plan de sortie de flotte sont radicalement différentes selon la taille de l'entreprise, ce qui contribue à creuser davantage les inégalités entre petits et grands armateurs.**

5.3. Renouveler sa flotte en créant une société indépendante

Si le pêcheur n'a pas anticipé le plan de sortie de flotte, il existe une autre possibilité pour contourner l'obligation réglementaire de ne pas armer un nouveau navire pendant cinq ans. **L'armement Hent Ar Bugale - qui possède 6 navires dont 2 ont bénéficié d'un PAI - a en effet trouvé la « parade » : opter pour la cession d'un de ses navires restants « à une société [tierce] qui aura les mains libres pour investir »**[83]**.** La société tierce en question, Hent Ar Vag, a été créée le 15 octobre 2023, soit une dizaine de jours seulement après la publication au journal officiel de l'arrêté précisant les obligations des armateurs bénéficiant du PAI. Il ne fait guère de doute que ce n'est pas un hasard. Bien que la nouvelle société Hent Ar Vag possède des actionnaires distincts – quatre personnes morales et quatre personnes physiques, qui ne sont autres que les patrons de trois navires de Hent Ar Bugale et son directeur – on voit assez clairement le lien de parenté flagrant qu'il existe entre les deux sociétés. Comble de l'ironie, le navire appartenant désormais à la nouvelle société Hent Ar Vag continuera d'être affrété par Hent Ar Bugale. Ce montage, consistant à créer une société distincte d'un point de vue légal, permet de ne pas être soumis à l'obligation réglementaire de ne pas armer de nouveau navire. **La société Hent Ar Vag n'a pas perdu de temps pour investir puisqu'elle a fait l'acquisition en 2024 d'un chalutier d'occasion de 22 mètres et prévoit la construction d'un navire flambant neuf qui serait en partie financé par le fonds privé Breizh Up pêche**[84]**.** Un fonds que BLOOM a attaqué devant le tribunal administratif de Rennes, car il permettrait à la région Bretagne de financer la construction de nouveaux navires, bafouant ainsi la règlementation européenne en matière d'aides d'État[85].

81 Le Marin, 2022. Le Brexit pousse un Boulonnais à investir dans un bulotier plus petit.
82 Nordéclair, 2023. La situation ubuesque et dramatique d'un patron de pêche boulonnais.
83 Le Marin, 2024. Plan de sortie de flotte : un armateur breton trouve la parade pour investir.
84 Le Télégramme, 2024. Pêche : un fonds d'investissement pour soutenir le renouvellement de la flotte bretonne.
85 BLOOM, 2025. BLOOM attaque la région Bretagne en justice pour empêcher la création d'un fonds illégal.

Plan d'accompagnement individuel ou plan épargne retraite ?

Le plan de sortie de flotte Brexit a bénéficié à certains armateurs proches de la retraite, qui, de toute façon, auraient cessé leur activité à court ou moyen terme. Dans un contexte marqué par le vieillissement de la flotte, la difficulté à transmettre son entreprise et les incertitudes économiques, il n'est pas surprenant que ces subventions aient représenté une opportunité bienvenue pour certains pêcheurs en fin de carrière.

Ainsi, comme le souligne la presse régionale[86] : **« sans le PAI, les bateaux et leurs patrons proches de la retraite seraient quand même partis dans trois ou cinq ans. »**

Une réalité qui explique en partie l'adhésion de certains professionnels à ce dispositif.

Olivier Leprêtre, président du comité régional des pêches des Hauts-de-France – la région qui a le moins bénéficié de ces aides malgré sa proximité avec les eaux britanniques – exprime ainsi son scepticisme : **« Moi, j'appelle ça un plan d'épargne retraite. »**[87]

De son côté, Manuel Evrard, directeur de l'organisation de producteurs de Normandie, nuance : **« Le Brexit n'est pas l'unique raison pour laquelle les pêcheurs décident de faire leur demande. Il y en a qui souhaitent partir à la retraite et ceux qui s'inquiètent de l'avenir, notamment en raison de l'installation de parcs éoliens en mer. »**[88]

Dans la presse, de nombreux témoignages confirment cette perception d'un dispositif facilitant le départ à la retraite plutôt qu'une véritable restructuration du secteur :

- Amélie Audonnet, du centre d'information Haliotika du Guilvinec, évoque un cas concret sans nommer explicitement le pêcheur : **« Plutôt que de prendre sa retraite en novembre, il partira en juillet, et l'État lui rachète son bateau plus cher que le prix auquel il l'aurait vendu. Pour lui, c'est plutôt cool. »**[89]

- Éric Redon, 58 ans, armateur du chalutier Le Battant à l'île d'Oléron, illustre bien cet effet d'aubaine : **« Pour ce pêcheur de 58 ans, dont le bateau était à vendre depuis un an, le plan est arrivé à point nommé entre la hausse du prix du gasoil, les restrictions de pêche et le manque de personnel. »**[90]

- Patrick Folloroux, 53 ans, armateur du caseyeur L'Île de Sieck à Morlaix, confirme cette logique : **« Ce PSF, c'est une porte de sortie. »**[91]

- Gwenaël Le Floc'h, 56 ans, armateur du chalutier de fond Domoclès au Guilvinec, exprime un dilemme partagé par de nombreux marins : **« Si dans un an je décide d'arrêter, car j'ai déjà dépassé l'âge de la retraite, je ne trouverai personne pour racheter mon bateau, personne ne veut faire le large. »**[92]

Si cet effet d'aubaine est problématique du point de vue de l'efficacité des aides publiques, il est aussi le reflet des difficultés structurelles du secteur de la pêche et un symptôme des défis auxquels fait face la filière.

86 Ouest France, 2023. Plan de sortie de flotte. Pourquoi la Cornouaille est-elle tant impactée ?.
87 La Voix du nord, 2023. Plan de sortie de flotte : « On est en train de nous la faire à l'envers ».
88 Hook and net magazine, 2022. Un plan de sortie de flotte pour les pêcheurs impactés par le Brexit.
89 Courrier international, 2023. Le blues des pêcheurs bretons qui voient leurs bateaux envoyés à la casse.
90 Sud Ouest, 2023. Pêche : après le Brexit, des bateaux à la casse et des remous.
91 Le Télégramme, 2023. Quatre caseyeurs au Plan de sortie de flotte, à Morlaix : « C'est comme ça, j'ai choisi ».
92 Ouest France, 2023. Sortir leur bateau de la flotte ? À l'aube du choix, ces patrons pêcheurs bretons témoignent.

NOS DEMANDES PRIORITAIRES

Demande n° 1 : réallouer les antériorités à la petite pêche

Les antériorités des navires démantelés dans le cadre d'un plan de sortie de flotte et mises en réserve doivent être réallouées en suivant les critères de l'article 17 de la PCP – c'est-à-dire selon des critères transparents et objectifs, y compris des critères à caractère environnemental, social et économique – afin de favoriser le plus largement possible la petite pêche côtière et engager la transition structurelle du secteur. Ces antériorités ne doivent pas être distribuées aux navires utilisant des engins de pêche destructeurs – en particulier les chalutiers et les senneurs – et leur réallocation précise devrait être publiée par l'administration.

Demande n° 2 : renforcer les critères d'éligibilité

Les critères d'éligibilité aux plans de sortie de flotte devraient être renforcés afin de :

- S'assurer que les bénéficiaires retenus répondent de manière stricte aux objectifs poursuivis par la mesure ;
- Empêcher toute possibilité de réinvestissement dans de nouveaux navires, y compris de façon rétroactive afin de limiter au maximum l'anticipation des plans d'aides par les armateurs ;
- Exclure de ces dispositifs les navires impliqués dans des activités illégales, ayant commis des fraudes et ne respectant pas les obligations en matière d'activation de l'AIS.

Demande n° 3 : élaborer les plans d'aides de manière transparente

L'élaboration des plans d'aides devrait faire l'objet d'une concertation élargie et transparente incluant des pêcheurs artisans, des scientifiques et la société civile afin de garantir que les subventions respectent des critères sociaux, économiques et environnementaux.



AUTEUR DU RAPPORT

→ **Augustin Lafond**
augustinlafond@bloomassociation.org

CONTACT

→ **Valérie Le Brenne**
valerielebrenne@bloomassociation.org

–

Avril 2025