



Conseil de Développement du Pays de Lorient

**SAISINE DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
par Jean-Yves Le Drian, président de Cap l'Orient**

**Quel avenir pour la pêche au pays de Lorient
dans le cadre communautaire ?**

Avis et propositions du Conseil

JUILLET 2004

Proposition du Conseil

*Affirmer les activités liées aux produits de la mer
comme activités d'avenir au Pays de Lorient*

SOMMAIRE

- Éléments de synthèse
- Avis et propositions de la commission économie du conseil de développement
- Avis et propositions de la commission sociale du conseil de développement
- Avis et propositions de la commission environnement du conseil de développement
- Liste des personnes auditionnées
- Nombre de réunions et de manifestations

► ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

1 - QUELS SONT LES FACTEURS DE PERENNITÉ DES ACTIVITES LIÉES AUX PRODUITS DE LA MER ?

Aucune des activités n'est liée de manière indispensable au Pays de Lorient : armements, débarquement, transformation, négoce, distribution, construction ou réparation navales, peuvent toutes se faire ailleurs.

Malgré cette réalité, la place de Lorient dispose de nombreux atouts et d'une capacité à les mettre en synergie qui constitue un véritable avantage.

L'autre axe majeur est d'aider le milieu professionnel à sortir de son isolement historique.

A la réhabilitation du port de pêche doit s'ajouter le « désenclavement » du milieu professionnel.

Qui connaît au pays de Lorient les atouts de la « filière » ? On peut en citer quelques uns : géographie avantageuse sur la façade atlantique, place de la pêche artisanale, effort de renouvellement des flottilles, coopération entre les mareyeurs, les pêcheurs et les scientifiques, travail sur la ressource halieutique et la sélectivité des outils, place de marché importante, plate-forme logistique, informatisation de la criée, mise aux normes sanitaires, savoir-faire de transformation, contacts avec la distribution, ...

Qui participe aux réflexions des professionnels sur le territoire ?

Peu d'acteurs, or chacun sait que pour innover, il est important de se confronter aux autres.

La force de la place de Lorient repose donc sur la complémentarité des activités qui constitue un « effet de filière ». C'est cette complémentarité entre recherche, production, industrie navale, transformation, négoce et distribution, qu'il faut préserver et développer.

Elle se consolide auprès d'une culture commune, d'un attachement au territoire qui facilite les confrontations et les coopérations entre les acteurs de la filière. Il s'agit d'une sorte de « système productif local » où la connaissance réciproque permet à un réseau informel de gagner en efficacité.

2 - LES ELEMENTS D'UNE RÉUSSITE

Ils s'articulent autour :

- **d'une ambition atlantique** affichée, dans une position géographique médiane entre les lieux de pêche et les acteurs les plus puissants de la filière. Cela suppose de s'intégrer aux démarches innovantes et de prendre des initiatives sur quelques sujets aux différents stades de la filière comme par exemple :
 - l'intégration de la gestion des territoires maritimes dans les programmes INTERREG, notamment le golfe de Gascogne et le mer celtique
 - l'innovation technologique dans la conception des bateaux et des équipements, ce qui paraît légitime au regard du potentiel universitaire , d'ingénierie et industriel du pays de Lorient ; l'expérience en construction et réparation navale. Cette innovation technologique doit inclure la sécurité et le confort à bord
 - l'organisation de la place de marché que constitue la Bretagne sud et la façade atlantique jusqu'à la Gironde
 - La création d'un lieu porteur d'une autre image des métiers de la mer à une époque où les produits de la mer sont valorisés dans les modes alimentaires et où la mer joue un rôle symbolique fort dans les imaginaires et les loisirs.
- **de l'affichage d'une stratégie** partagée par les acteurs de la « filière » et du territoire

Aujourd'hui des stratégies existent : stratégie d'armateurs, stratégie du port de pêche, stratégies d'entreprises, coopérations ici et là , très fructueuses, entre les acteurs.
Il s'agit de construire une stratégie « produits et ressources de la mer » au pays de Lorient partagée par tous les professionnels et soutenue par les élus, les autres décideurs du territoire et la population.
- **d'une ouverture** et de la création de liens aux autres.

Cette réalité peut se décliner dans des registres variés : ouverture urbaine, volonté d'attraction vers le milieu, information vers les consommateurs par exemple sur les espèces non prisées, travail des responsables du milieu avec les autres décideurs socio-économiques du territoire, lien avec les industries agro-alimentaires, les organismes de formation généralistes. La profession a tendance à s'organiser verticalement, comme le monde agricole, sans en avoir la puissance institutionnelle et affective. C'est un frein à son évolution.

- **d'un changement d'image**

On connaît plus les difficultés de la pêche industrielle, les tragédies en mer, l'état extérieur du port, la pollution olfactive faussement attribuée au port que les succès de la pêche artisanale, le rétablissement économique du port, la gare de marée, la place de marché internationale. A quand un documentaire du pôle image sur la pêche et les marins aujourd'hui au pays de Lorient. ? A quand une intégration du « Victor Pleven » dans une politique de communication ?

3 - LES PROPOSITIONS DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

Les propositions sont détaillées dans les avis des trois commissions.

1 - Préserver la diversité des activités

*Assurer la complémentarité de la pêche artisanale et de la pêche industrielle.

Si la pêche artisanale, ce qui est mal connu, constitue un facteur d'avenir pour la pays de Lorient, le maintien d'un potentiel d'activité de pêche industrielle est nécessaire à l'amortissement des équipements.

* S'affirmer comme une place de marché internationale des produits de la mer autour du négoce et de la logistique, dans une culture commune maritime et une démarche respectueuse des équilibres nord/sud.

* Continuer à mettre en place les outils de la conception, la construction et la réparation navale dans la perspective pêche, créneau d'activités complémentaires des navires militaires, de servitude, de plaisance ou de passagers

* Faciliter le renouvellement des flottilles par des mesures telles que :

- le financement de la conception de nouveaux bateaux plus économes en énergie et coûts de fonctionnement, soutenir notamment les pêcheurs artisans du GPAL dans leurs efforts collectifs à ce sujet
- l'octroi d'avances remboursables significatives à l'installation de jeunes patrons
- la mise à contribution des capacités d'ingénierie navale au service de la pêche. Les bateaux de pêche seraient-ils les seuls bateaux que le savoir faire lorientais ne pourrait concevoir de manière innovante ?

2 - Avoir une politique d'aménagement des territoires maritimes

* Préserver et restaurer les capacités productives de l'espace littoral « jardin maritime » du Pays de Lorient en considérant les espaces maritimes littoraux comme un élément du territoire en pensant la gestion et l'aménagement en conséquence : qualité des eaux, pêche plaisance et professionnelle, renouvellement des espèces.

* Soutenir la pêche artisanale dans une exploitation durable des espèces (sélectivité, gestion du stock, ...), au delà des logiques annuelles imposées aux professionnels et prioritairement :

- contractualiser cette gestion sur le modèle agricole (procédure de CTE par exemple).

- Proposer un encadrement technique aux pêcheurs sur toutes ces questions pour faciliter les nouvelles pratiques

* Se positionner comme leader de la réflexion sur la gestion d'un espace beaucoup plus large à savoir le plateau continental.

3 - Intégrer dans la vie du Pays de Lorient les acteurs de la filière « produits et ressources de la mer »

* Créer un conseil de développement des activités « produits et ressources de la mer » pour mettre en oeuvre une stratégie intégrée y inclure des « non professionnels » de la mer,

* Développer la solidarité interprofessionnelle au sein de la filière,

* Faire étudier les liens à créer avec l'industrie agro-alimentaire du pays de Lorient, l'appareil de formation généraliste,

* Concevoir et mettre en place un tableau de bord régulier des activités et des équipements, de la sécurité et des formations, ...

4 - Développer l'attractivité professionnelle

* Inciter fortement à l'amélioration de la sécurité et du confort à bord et à terre

La révolution à faire ressemble à celle qui a eu lieu dans les véhicules de transport routier. Lorient a eu une place privilégiée à prendre grâce à ses laboratoires et à son IUT.

Le nombre important de navires et d'installations susceptibles d'être amélioré justifie amplement d'être pilote dans ce domaine. On pourrait ainsi :

- Subventionner les aménagements ergonomiques à bord et à terre de manière spécifique

- Créer un volant d'équipages (groupement d'employeurs ?) pour garantir les périodes de repos à terre

* Développer et adapter la formation...

Par notamment des financements au delà des logiques de coût ; le maintien des revenus des salariés en formation. L'ensemble des mesures est décrit dans le travail de la commission sociale : VAE, diplômes accélérés et qualifiants, ...

* Faciliter le reclassement : le métier de pêcheur doit se comprendre aujourd'hui dans une perspective de reclassement prise très en amont dans le

cadre de la formation tout au long de la vie. C'est un public qui doit rester prioritaire.

5 - Valoriser , faire savoir et inverser l'image

Le monde agricole est source de racines et de ressourcement, le monde de la pêche fascine et fait peur.

- * Inclure les métiers de la pêche et des produits de la mer (transformation, négoce, ..) dans les actions de communication du pays de Lorient en matière de construction / réparation navales et de nautisme

- * Faire un forum des « activités de la mer » au sens ressources et produits » alliant le travail scientifique, le travail de pêche, de négoce, de transformation et de logistique.

- * Communiquer sur des projets dans le cadre de la stratégie et pas seulement « se plaindre » à Bruxelles.

- * Réhabiliter l'espace portuaire, le relier à la ville

Les très forts investissements « invisibles » doivent être complétés par des investissements « visibles » (que chacun connaît) et développer les espaces piétonniers, des événements artistiques et/ou touristiques.

De manière générale, mettre les forces de Lorient au service de la « filière » : ingénierie navale, construction et réparation navales, hygiène et sécurité, pôle image, maritimité, expérience de réhabilitation urbaine.

AVIS DE LA COMMISSION ECONOMIE

L'avenir de la pêche au pays de Lorient

► PECHES MARITIMES : Vue d'ensemble

◆ *Une production mondiale supérieure à 100 Millions de Tonnes*

◆ *France*

- 3^{ème} domaine maritime mondial (USA – Indonésie)
 - mais rang modeste : 25^{ème} rang au niveau mondial et 0,7 % de la production

◆ *France et Europe*

- 4^{ème} rang européen, mais seulement 10 % de la production européenne
- 7 % de la flotte européenne et 7 % des effectifs

**Consommation annuelle : 29 kg de poisson par personne et par an
et + 6 % par an actuellement (3^{ème} rang européen)**

◆ *Bretagne*

- 1^{ère} région maritime française
- 1 600 navires actifs (le tiers de la puissance nationale)
- 8 500 marins (plus de la moitié des marins français)
- 110 000 tonnes de pêche fraîche (tiers de la pêche fraîche)
- 62 000 tonnes de coquillages (30 % du tonnage français)
- 40 000 emplois induits en Bretagne

◆ *Lorient*

- 2^{ème} port français en valeur (1^{er} Boulogne, 3^{ème} Le Guilvinec)
- 80 000 tonnes dont 30 000 tonnes de volumes sous contrôle portuaire (Boulogne : 300 000 tonnes dont également 2/3 hors place portuaire)
- 1 400 marins en 1987 / 800 marins en 2002
- 3 000 emplois (directs et induits) à Lorient
- 482 navires en 1994 / 400 en 2002

- une flotte à rénover (60 % des navires ont + de 20 ans)

Les Constats

→ Des circuits économiques nouveaux

La qualité d'un port ne tient plus uniquement compte du débarquement. Il intègre la présence et le poids des secteurs logistiques présents sur la place, le dynamisme des services périphériques qui s'y développent, et la vitalité de l'ensemble des acteurs économiques des circuits nationaux et internationaux qui participent à la filière Pêche (et à la filière Produits de la Mer).

Ces nouveaux circuits engendrent une coupure entre flux de marchandises et rémunération de certains acteurs portuaires.

→ Des outils et des services pour de nouveaux clients

Pour répondre à la demande des professionnels et au souci d'économie des gestionnaires, de nouvelles prestations (assorties d'investissements lourds) ont été mises en place au Port : élévateurs à bateaux, nouvelles criées, informatisation des ventes, (projet de nouvelle glacière).

→ La Gare de Marée : un outil stratégique au cœur du Port

"... le vrai quai du Port de Pêche est la Gare de Marée".

→ Mais parfois un accompagnement insuffisant pour certaines professions

La volonté des acteurs de la réparation navale est souvent contrariée par la complexité et les indécisions liées à l'affectation des nouveaux espaces maritimes disponibles.

→ Une place commerciale organisée qui doit encore se renforcer

- Une augmentation des cours du poisson artisanal et un nombre croissant d'acheteurs (qui viennent de plus en plus loin)
- L'existence d'un puissant réseau logistique qui reconnaît la "place de marché" prise par Lorient
- Une ambition atlantique qui doit trouver des appuis.

→ Un déficit d'image et de communication

La période faste de Lorient, avec de gros armateurs, marque encore la mémoire collective alors que le Port de Pêche a fait une mutation silencieuse.

Le manque apparent de constructions neuves et d'investissements du Port concourent à cette impression qui n'est pas corrigée par la Presse.

→ **Des pollutions indépendantes du Port** (olfactives notamment), le font apparaître comme un outil dépassé voire inconséquent vis à vis de son environnement.

→ **Des conflits et des heurts jamais effacés**

L'histoire récente du Port a été mouvementée (affrontements divers, CCIM, SEM, CEP, dockers, discours général sur les pêches, difficultés des gros armements, ...) sans qu'une communication positive prenne le relais.

→ **Des hommes toujours indispensables pour des métiers difficiles**

- métiers qui restent difficiles, voire dangereux,
- réputés comme étant mal rémunérés,
- une profession dont l'image se ternit.

Phénomène qui se traduit par des difficultés pour trouver du personnel (marins, fileteurs, ...).

→ **Des investissements qui s'amenuisent ?**

La pêche donne l'impression qu'il n'y a plus de renouvellement de la flotte, pourtant :

- les demandes de construction de navires sont qualifiées d'importantes (temporairement ?) en Bretagne, par rapport à d'autres régions,
- des études et des propositions pour la construction de bateaux adaptées à la pêche lorientaise ont été faites par le Groupement des Pêcheurs Artisans Lorientais.
- des investissements lourds et efficaces ont été effectués sur le Port (19 millions d'Euros = 120 millions de francs).

Mais aussi des "manques" sont souvent cités : faute de décision vis à vis des outils à réaffecter en matière de réparation navale, problème des bassins de la Rive droite du Scorff, bassin n°1, ...

→ **Une stratégie à faire partager**

L'existence d'un plan stratégique à moyen terme n'apparaît pas alors que des réflexions ont été menées.

Enjeux et Propositions

→ Des enjeux multiples

- Pour le Territoire

- . le Port de Pêche doit être une ambition pour "Le Pays de Lorient"
- . un enjeu majeur en terme d'emplois
- . une source de réflexion en terme de requalification des espaces
- . un facteur influent sur l'environnement
- . un attrait pour d'autres activités économiques

- Pour les Entreprises

- . des secteurs et des entreprises en mutation,
- . l'émergence de nouveaux métiers, de nouvelles organisations, de recherche, de transfert de technologies, de logistique,
- . l'existence de savoir-faire à l'International d'entreprises spécialisées dans l'Importation et l'Exportation,
- . la consolidation d'une véritable place décisionnaire en matière de produits de la Mer pour en faire une réelle place de marché international,
- . le développement des réseaux commerciaux connectés à Lorient,
- . la nécessaire solidarité entre les différents acteurs.

→ Les Propositions

- Des Hommes et des Formations

Plusieurs métiers ressentent une pénurie de main d'œuvre malgré des formations diversifiées sur l'Ouest de la France.

Ces formations, par manque de vocations, connaissent des taux de remplissage insuffisants et de ce fait des difficultés financières.

Deux axes de travail sont à envisager :

- . une action à long terme pour améliorer l'image des métiers auprès des jeunes générations,
- . des actions de nature financière pour soutenir les dispositifs de formation en place

- Une Image moderne et une Communication forte

Comme d'autres ports, celui de Lorient vit encore avec des images de son passé.

Une communication adaptée doit montrer que Lorient se veut un Port d'avenir pour le XXIème siècle. Cette politique de communication commence en interne :

. Les professionnels doivent s'efforcer de communiquer entre eux, sans laisser inutilement apparaître les problèmes internes, en faisant valoir les projets.

Elle doit toucher également les habitants du Pays de Lorient au sens large en privilégiant les jeunes générations.

. Une amélioration du visuel du Port sera utile à tout travail de communication.

→ Un potentiel économique qui nécessite une solidarité interprofessionnelle

Le Port de Lorient est et doit rester une place de pêche importante et une place de marché international. Son potentiel réside dans sa diversité :

- par des arrivages importants qui transitent par la route,
- par ses réseaux commerciaux qui confèrent à Lorient des atouts particuliers.

Cependant, le Port ne tiendra son rang qu'à la condition qu'il ait une stratégie forte et affichée. La solidarité professionnelle doit y figurer afin d'éviter les éclatements, l'éparpillement des métiers, les pertes de potentiels qui créeraient un affaiblissement global pour le Port.

De même, des liens entre les différents Ports de la façade Atlantique sont à travailler.

→ Une ambition qui doit se bâtir sur une adhésion locale partagée

L'ambition de Lorient est de devenir le Port de référence du Golfe de Gascogne.

Cette ambition qui nécessitera l'effort de tous, doit être partagée par les habitants du Pays de Lorient.

Un état des lieux qui fera apparaître toutes les ressources matérielles, immatérielles, humaines, intellectuelles, qui existent aujourd'hui au Pays de Lorient doit être réalisé.

Une étape de "valorisation" du travail accompli, de partage de la stratégie, éventuellement d'accueil de propositions nouvelles est à envisager. Une manifestation "Grand Public", forum de style "Lorient savoir-faire" pourrait être un facteur de rapprochement entre le Port de Pêche et les citoyens du Pays de Lorient.

AVIS DE LA COMMISSION SOCIALE

L'avenir de la pêche au pays de Lorient

• Les constats

I - Formation

➤ Les axes de la formation

Les formations des métiers de la filière s'organisent actuellement autour de trois axes :

- la construction,
- la préparation et la vente des produits de la mer,
- la pêche proprement dite.

➤ Une formation diplômante

Les formations existantes préparent aux diplômes ci-après :

- BEP machine marine (qui intègre 18 mois d'embarquement),
- BEP conduite, exploitation de navire de pêche (qui intègre 18 mois d'embarquement),
- BEP officier mécanicien.

➤ Les structures de formation

Il existe dans l'Ouest (Bretagne et Pays de Loire) 7 lycées maritimes. A ce réseau s'ajoute des établissements qui offrent des spécificités complémentaires. En Bretagne Sud on peut citer :

- à Lorient, le CFA qui dispense une formation tournée vers la préparation du poisson,
- à Lorient également le Centre François Toullec qui assure des formations autour de l'utilisation des instruments,
- à Fouesnant il est possible de préparer un BTS aquacole avec option pêche,
- à Brest, est organisée une formation préparant à un DEUST Mer et Littoral.

Pour l'année 2003, tous établissements confondus il y avait 793 élèves en formation dont 65% issus du milieu de la pêche. **Le taux de rendement de la formation est considéré comme excellent dans la mesure où 90% des élèves formés restent dans le métier 3 ou 4 ans après.**

➤ Un recrutement insuffisant

Tout près de nous, le Lycée d'Etel avec sa formation motorisation marine illustre bien **les difficultés actuelles du recrutement, cette année le taux de remplissage est de seulement 30%**.

Sur le marché du travail, il existe actuellement plus d'offre que de demandes. Pour faire face à une certaine pénurie de main d'œuvre, beaucoup de bateaux de pêche sont armés avec l'effectif minimum autorisé par l'administration des Affaires Maritimes, ce qui n'est pas sans conséquences sur les conditions de travail et la sécurité à bord des navires.

Les causes de ce déficit sont notamment sociologiques et culturelles : autrefois les marins pêcheurs et leur conjoint étaient issus du milieu de la pêche. Aujourd'hui, le manque d'atavisme joue un rôle important, d'une part, le marin ne manifeste plus un attachement indéfectible pour le métier et, d'autre part, sa famille, épouse et enfants le pousse à se sédentariser. Par ailleurs la vie sociale est plus difficilement compatible avec les rythmes du métier. La mise en place des 35 heures n'a fait qu'accroître le décalage important entre les rythmes de travail « à terre » et « en mer ». Pour la pêche artisanale, le temps d'absence ne dépasse toutefois pas 1 à 2 jours.

➤ Manque de confiance dans l'avenir

A cet égard il faut souligner l'impact très défavorable des médias, y compris de la presse spécialisée, qui ont une fâcheuse tendance à donner plus d'importance à l'annonce des propositions formulées par la Commission de Bruxelles qu'aux décisions prises par le Conseil des ministres Européens et ceci malgré le décalage énorme entre les propositions et les décisions.

II – Les caractéristiques de la pêche artisanale

Quelques chiffres (qui concernent en fait le G.P.A.L. – Groupement de Gestion de la pêche artisanale du Pays de Lorient – qui représente à lui seul environ 75% de ce type de pêche).

Chiffre d'affaires de la flottille pour 2002 : 26 694 236 euros (en progression de 6,4% par rapport à 2001).

Tonnage débarqué : environ 7 500 tonnes.(pour un total de 47 000 tonnes débarquées en 2002 au Pays de Lorient)

Flottille gérée par le Groupement : 70 bateaux (sur une flottille totale de l'ordre de 100 bateaux) :

- 20 fileyeurs (pêche à la journée),
- 34 chalutiers de 12 à 19 mètres (marée de 1 à 4 jours),

- 9 chalutiers de 19 à 26 mètres (marée de 1 à 2 semaines).

Effectif des marins embarqués : 300 environs (sur un total de marins compris entre 450 et 500)

- l'emploi induit à terre n'est pas négligeable : au moins 3 emplois à terre générés par 1 marin à bord.

Espèces principales pêchées : sole – langoustine – merluchon – baudroie – anchois – germon.

Impact sur l'économie locale :

- masse salariale	7 600 000 euros
- entretien navires	2 500 000 euros
- matériel de pêche	1 700 000 euros
- Taxes portuaires et OP	1 500 000 euros
- Assurances et divers	1 600 000 euros
- gas-oil	15 000 000 litres

III – La sécurité et les conditions de travail

Si l'on s'en tient à la réglementation on peut dire qu'aujourd'hui seule est prise la sécurité du navire, c'est-à-dire sa capacité de flotter et de naviguer. En revanche, malgré quelques avancées encore très timides, la sécurité du marin est laissée à l'initiative de l'armateur.

Cet aspect soulève plusieurs problèmes :

- celui de la qualification :

A bord de la plupart des bateaux de pêche seul le patron est habilité à la conduite du navire, sauf à admettre qu'il ne se repose jamais, il faut convenir que la barre est nécessairement confiée à des marins qui n'ont pas reçu la qualification correspondante.

- celui de la formation :

Peu de marins sont réellement sensibilisés aux problèmes de sécurité soit parce qu'ils ne sont pas passés par les écoles de formation maritime, soit parce que le programme de formation de ces écoles n'accorde pas à cette question la place qu'elle mérite.

- celui des équipements de sécurité :

Hormis quelques armements, l'acquisition des vêtements et équipements de sécurité est à la charge du marin. Comment s'étonner dans ces conditions que le casque ou les gants de sécurité soient si peu portés à bord des bateaux de pêche ?

- celui des équipements de travail :

Aujourd'hui, il n'existe pas de règle bien définies en matière d'aménagement des espaces de travail à bord des bateaux de pêche, pas plus qu'il n'existe de normes de confort et d'habitabilité des navires.

- **Propositions**

- **Le financement des études**

L'une des difficultés du recrutement est aussi liée au fait que la formation se fait de manière continue et que le temps passé en école entraîne une baisse importante des revenus du marin. Il existe un compte épargne formation alimenté par le marin lui-même et largement abondé par la Région, mais souvent pas assez d'information sur cette procédure.

- **Action d'information sur les métiers de la pêche**

Il paraît nécessaire de mener des actions d'information afin de valoriser l'image des métiers de la pêche. Force est de constater qu'aujourd'hui le marin pêcheur n'est sous les feux de l'actualité que lorsqu'il se produit un évènement de mer. Autant dire que la publicité qui lui est faite est toujours négative.

- **Une formation plus polyvalente**

Les métiers de la pêche sont et resteront des métiers particulièrement pénibles, il serait donc intéressant d'offrir à ceux qui s'engagent dans cette filière la perspective de pouvoir se reclasser plus facilement dans des emplois à terre, voire peut être d'alterner les périodes de travail à terre et en mer.

- **Créer une formation intermédiaire entre le CIN et le CAP**

Actuellement il existe deux filières d'accès à la profession. La première, que l'on pourrait qualifier de « normale » est celle de l'apprentissage qui permet aux plus jeunes de suivre la préparation d'un CAP dans une école d'apprentissage maritime. La seconde permet à des adultes le plus souvent dans le cadre d'une reconversion, de préparer un C.I.N. (certificat d'initiation nautique) qui s'obtient après seulement trois semaines de formation, c'est-à-dire à peine le temps nécessaire pour distinguer l'avant de l'arrière d'un bateau.

On pourrait imaginer une formation accélérée de quatre ou cinq mois ouverte aux adultes. Cette formation pourrait être dispensée en alternant cours théoriques et formation pratique. Elle serait suivie d'une phase de développement de validation des acquis professionnels. Bien entendu cette formation intégrerait l'enseignement de la sécurité sous ses différents aspects.

□ **Conserver la cohabitation et la complémentarité des deux types de pêche : artisanale et industrielle–**

Dans un Port comme celui de Lorient le sort de la pêche artisanale est intimement lié à celui de la pêche industrielle qui contribue à maintenir sur place des équipements et des savoir-faire particuliers, notamment en matière de mise en valeur de certaines espèces de poissons. Il est donc impératif de conserver ces deux types de pêche.

□ **Faciliter le renouvellement de la flottille de pêche**

La construction de nouveaux bateaux aurait pour effet de rendre le métier plus attractif. Les nouvelles constructions sont à la fois plus sûres sur le plan de la sécurité et plus confortables.

La moyenne d'âge des bateaux est de l'ordre de 20 ans. La demande de construction de bateaux neufs est forte et elle émane le plus souvent de jeunes patrons particulièrement motivés par leur métier. Hélas ! Cette aspiration est considérablement freinée par les règles communautaires qui subordonnent l'octroi des autorisations nécessaires à l'élimination des 30 000 KW excédentaires.

Encore faudrait-il instaurer au niveau de la France des règles suffisamment incitatives pour que les constructions nouvelles soient accordées en fonction des efforts consentis par chaque port pour éliminer ses bateaux anciens.

Des efforts doivent également être consentis par les collectivités locales afin de continuer à octroyer des avances remboursables pour une première installation à de jeunes patrons qui veulent faire construire des bateaux neufs ou acheter des bateaux d'occasion.

□ **Améliorer l'image de la pêche**

Certes, comme cela a été dit précédemment, il faut améliorer l'image de la pêche et particulièrement celle du marin pêcheur, mais il faudrait commencer par améliorer le cadre où il exerce cette activité, c'est-à-dire le Port.

Alors que dans beaucoup de villes du littoral le Port a une forte attractivité notamment sur le tourisme, le moins que l'on puisse dire c'est que ce n'est pas le cas à Lorient. Il y a là un potentiel qui pourrait sans aucun doute être mieux exploité.

Parmi les mesures envisageables on peut proposer :

- le déplacement de l'usine d'équarrissage source de nuisances olfactives généralement imputées aux activités du Port lui-même ;
- la création d'espaces de circulation pour les piétons afin de leur permettre un accès commode au port,
- l'amélioration des quais et de leurs abords pour qu'il devienne un espace lisible, visible et attractif.

□ **L'amélioration de la sécurité des travailleurs de la Mer**

Certes, en raison des conditions dans lesquelles il s'exerce il est évident que ce métier restera un métier à risques mais des mesures peuvent être prises pour éviter un grand nombre d'accidents. Il faut en effet rappeler qu'au cours de l'année 2003, 4000 déclarations d'accident ont été établies, dont 2500 pour l'activité pêche, ce qui est considérable.

Parmi ces mesures on retiendra :

- la fourniture par l'armement de l'équipement et des vêtements de sécurité (notamment le casque, les gants et les bottes) ;
- la fixation de règles strictes en matière d'aménagement des équipements de pêche et d'habitabilité du navire. L'attribution de subvention pouvant être liée au respect de ces règles ;
- La généralisation d'un volant d'équipage permettant d'assurer une meilleure adéquation entre les périodes d'embarquement et le temps de repos à terre ;

AVIS DE LA COMMISSION ENVIRONNEMENT

L'avenir de la pêche au pays de Lorient

I - Les constats

I – Un territoire productif , « les jardins maritimes » du pays de Lorient

Les espaces maritimes sont à prendre au sens large. Le territoire littoral du Pays s'étend de La Laïta à la rivière d'Étel. Sur tout ce linéaire côtier, existent **des enjeux** de :

- **protection des espaces** par la qualité de l'eau et des espaces naturels d'une grande productivité (zones humides et vasières qui sont de véritables nurseries : la rade de Lorient, Étel, la Laïta, .. et l'ensemble du système hydraulique des bassins versants)
- **de restauration des espaces dans leur capacité productive** ,aménagement de ces espaces naturels, aménagements des berges, suivi des espèces végétales et animales, ...
- **protection des espèces** : Il existe des ressources menacées : la sole à cause d'une pêche intensive près des côtes, la langoustines sur les vasières plus au large et certains crustacés victime d'une pêche à pied trop intensive. La ressource halieutique est renouvelable mais reste fragile
- **d'exploitation** par une pêche artisanale . La pêche artisanale constitue aujourd'hui le pilier de la pêche lorientaise. Le pays de Lorient comme pays maritime doit intégrer les espaces exploités par les pêcheurs lorientais dans sa vision de territoire. Ce sont les jardins maritimes du Pays de Lorient à exploiter et à gérer en concertation avec les autres pêcheurs et les scientifiques

- **de maintien** d'une priorité à la fonction de production alimentaire face aux autres pressions (plaisance, extraction de granulats, etc.).

La question de la pêche doit entraîner également une réflexion **sur la gestion du Plateau continental** (qui déborde donc d'un problème de gestion de l'espace maritime habituellement cantonné au littoral

II – Une pêche industrielle plus fragile

La pêche industrielle a connu un effondrement et ce secteur semble montrer qu'il a **moins de capacité d'adaptation** que la pêche artisanale. Son avenir est lié aux choix d'un grand groupe sur lequel les collectivités ont peu de prise. La baisse des apports de ce secteur doit être compensée par des importations dans un contexte mondial de stagnation des débarquements hors aquaculture et d'une demande en forte croissance au Nord comme au Sud.

La politique locale a **peu de prise sur les orientations européennes** concernant la pêche industrielle : le conseil des ministres de la pêche de l'union européenne prend un ensemble de décisions en aval des recommandations des scientifiques. Une fois le TAC définit, on met en place les quotas auxquels tout le monde est soumis.

Les professionnels ont une contrainte économique les obligeant à travailler toute l'année et ont du mal à prendre en compte la gestion des ressources à moyen et long terme même s'ils ont parfaitement conscience de cette nécessité.

III - Une image négative

Le port de pêche dans l'état actuel, et malgré la modernité de ses équipements et de sa criée, offre aux professionnels, aux salarié(e)s et aux habitants du pays de Lorient une image dégradée qui a des conséquences également sur l'image du métier de la pêche. La survie du port et des activités de transformations passe par une amélioration des conditions de travail capable de rendre de l'attractivité aux métiers.

I - Les propositions

- **préservation et restauration des capacités productives de l'espace littoral**
 - soutien au travail de préservation de la qualité de l'eau engagé par les agriculteurs et les communes littorales en matière d'assainissement
 - engager une politique efficace de reconquête de la qualité des eaux avec comme objectif la disparition à terme des arrêtés d'insalubrité et la réouverture de la pêche à pied dans la rade
 - restauration possible de certaines zones humides, pourquoi pas une remise en eau du polder du Loch ? Se donner comme objectif la restauration de la salubrité des eaux de la rade ?
 - intégrer la pêche plaisance et récréative dans la gestion de la zone littorale ainsi que le développement d'autres activités (par exemple – parcs éoliens)
 - **Soutien de la pêche artisanale pour une exploitation durable des espaces de pêche**
- Les collectivités doivent soutenir les artisans dans l'adaptation de leurs pratiques vers une pêche durable et responsable. Ce mouvement est déjà engagé par la mise en œuvre **d'actions portant sur la sélectivité**. La gestion des ressources est nécessaire, il est indispensable de gérer ce problème en tenant compte des temps de reconstitution des stocks (4 à 5 ans et qui dépassent les durées annuelles des logiques professionnelles)
- Mettre en place **un encadrement technique** auprès des pêcheurs (sur le modèle des techniciens qui accompagnent et conseillent les agriculteurs). Pourquoi pas un contrat territorial de gestion des espaces maritimes sur le modèle des défunts CTE en agriculture ? Soutenir les pêcheurs artisans dans leurs projets collectifs pour concevoir des bateaux plus économes adaptés aux nouvelles options européennes prévoyant la suppression des subventions et anticiper sur les futurs chocs pétroliers qui vont particulièrement affecter les pêches chalutières.
- Financer et soutenir les **activités de gestion des ressources** assurées par les pêcheurs.

- Développer les **capacités d'expression** des pêcheurs et de leurs organisations (formation, échanges).
- Soutenir les **démarches de labellisation** engagées par les pêcheurs, l'élaboration et la mise en œuvre de code de conduite par les pêcheurs.
- **Réduction des coûts de bateaux**: adapter les nouvelles unités à des possibilités technologiques: moteurs plus économes, rapport poids / coque / puissance plus équilibré, ...
 - **Mettre en place dans le cadre des programmes Interreg des programmes de gestion des ressources partagées (mer celtique)**
 - **Aménager l'espace portuaire lorientais pour les professionnels et pour les habitants et soutenir la revalorisation des métiers de la transformation.**
 - **Favoriser l'expression et le développement d'une culture maritime.**
 - **Intégrer tourisme et activités de pêche.**

Le port doit s'inscrire et s'intégrer dans l'espace urbain. Il nécessite une requalification. Il s'agit d'améliorer les relations ville/Port et des accès à la mer pour les habitants par des aménagements et des valorisations des espaces urbains littoraux.

► LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES

Commission environnement

- Monsieur Conan, secrétaire du comité local des pêches de Lorient
- Monsieur Patrick Daniel, secrétaire du Collectif pêche et développement
- Monsieur Marcel Le Rouzic, paysan, comité du bassin versant de la ria d'Étel

Commission économie

- Monsieur Maurice Benoish et Jean Le Bouille société d'économie mixte Lorient Keroman,
- Une quinzaine de membres de la section pêche du Conseil Portuaire
- Madame Liliane Carriou, vice-présidente du Comité local des pêches

Commission sociale

- Monsieur Alain Desgré, président du groupement de gestion de la pêche artisanale
- Monsieur Yvon Le Roy, directeur de l'Institut maritime de prévention
- Monsieur Didier Valy, responsable de l'association La Touline à Lorient

► NOMBRE DE REUNIONS ET DE MANIFESTATIONS

- **13 réunions** de commissions ou de l'ensemble des membres : pour les auditions, réunion de travail et visites.
- **Une visite du port** le 6 avril 2004, à l'invitation de la CCIM et en présence d'autres instances et des élus : exposé du directeur du Port, de la SEM Kéroman et des Affaires Maritimes, rencontre avec des responsables du GPAL et du syndicat des mareyeurs.