



**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE**

**MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,  
DE L'AGROALIMENTAIRE  
ET DE LA FORÊT**

CONSEIL GÉNÉRAL  
DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ALIMENTATION,  
DE L'AGRICULTURE  
ET DES ESPACES RURAUX

CGEDD N° 009111-01

CGAAER N° 13090

**Mission sur la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-sur-Mer,  
réalisée à la demande du ministre chargé des transports,  
de la mer et de la pêche**

## **RAPPORT FINAL**

établi par

**Pierre LAHOCHÉ**  
Ingénieur général  
des ponts, des eaux et des forêts

**André ALANORE**  
Ingénieur général  
des ponts, des eaux et des forêts

**Jean REBUFFEL**  
Ingénieur général  
des ponts, des eaux et des forêts

**André NIL**  
Ingénieur général  
des ponts, des eaux et des forêts

4 novembre 2013

# Sommaire

<b>Résumé.....</b>	<b><a href="#">3</a></b>
<b>Liste hiérarchisée des recommandations.....</b>	<b><a href="#">8</a></b>
Recommandations de niveau 1.....	<a href="#">8</a>
Recommandations de niveau 2.....	<a href="#">8</a>
Recommandations de niveau 3.....	<a href="#">8</a>
<b>Introduction.....</b>	<b><a href="#">9</a></b>
<b>1. Porter une ambition collective et la traduire dans le projet stratégique et partagé du port.....</b>	<b><a href="#">11</a></b>
<b>2. Réaliser sans délai les réformes, mutations et adaptations indispensables au dynamisme de la filière.....</b>	<b><a href="#">13</a></b>
2.1. Relancer l'attractivité et les performances de la halle à marée.....	<a href="#">13</a>
2.1.1. Ouvrir le port et la halle à marée aux acheteurs et aux vendeurs extérieurs à Boulogne-sur-Mer.....	<a href="#">13</a>
2.1.2. Assurer dans l'intérêt des pêcheurs la transparence des transactions commerciales.....	<a href="#">14</a>
2.1.3. Avoir connaissance de façon exhaustive et fiable des débarquements de produits et de leurs destinations, y compris en ce qui concerne les bateaux étrangers qui utilisent le port comme base avancée et expédient leurs productions par camions vers d'autres plates-formes.....	<a href="#">14</a>
2.1.4. Rendre la halle à marée et, par voie de conséquence, le port plus compétitifs.....	<a href="#">14</a>
2.1.5. Trouver un accord durable de bon voisinage en mer entre les pêcheurs néerlandais et boulonnais.....	<a href="#">15</a>
2.2. Rétablir la rentabilité des flottilles boulonnaises.....	<a href="#">15</a>
2.2.1. Augmenter les prix de vente des poissons.....	<a href="#">16</a>
2.2.2. Accroître les quantités pêchées par bateau.....	<a href="#">17</a>
2.2.3. Restructurer la flottille de chalutiers.....	<a href="#">18</a>
2.3. Suivre et accompagner si besoin la restructuration de la CME conformément au jugement du tribunal de commerce rendu le 17 octobre 2013.....	<a href="#">19</a>
2.3.1. La procédure de sauvegarde ouverte au premier semestre 2013.....	<a href="#">19</a>
2.4. Fusionner la partie OP de la CME et FROM NORD dans une OP unique sous réserve de sa compatibilité avec le jugement du tribunal rendu le 17 octobre 2013.....	<a href="#">20</a>
2.4.1. Les arguments en faveur de la fusion des deux organisations de producteurs (OP).....	<a href="#">20</a>
2.4.2. Prendre les dispositions appropriées pour réussir la mise en œuvre de la fusion, dans le respect du jugement du tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer rendu le 17 octobre dernier.....	<a href="#">21</a>
2.4.3. Faire réaliser par l'OP unique les actions destinées à dynamiser la filière.....	<a href="#">22</a>
2.5. Développer les activités de transformation et de logistique sur la zone d'activités de Capécure.....	<a href="#">23</a>

2.5.1. Préserver et valoriser l'existence d'une filière d'acteurs de la pêche et des produits de la mer.....	23
2.5.2. Accompagner les PME et TPE de transformation dans leur gestion technique, financière et humaine.....	24
2.5.3. Accueillir des activités de deuxième et troisième transformations.....	24
2.5.4. Favoriser la diversification dans d'autres activités alimentaires.....	24
2.5.5. Mettre aux normes la gare à marée.....	25
2.5.6. Améliorer les conditions d'accueil sur la zone d'activités Capécure.....	25
2.6. Faire de l'innovation un des moteurs du développement de la filière pêche et produits de la mer.....	26
2.6.1. Boulogne-sur-Mer dispose d'un potentiel de recherche-développement et de formation.....	26
2.6.2. Plusieurs exemples illustrent la bonne coopération entre le potentiel de recherche-développement et les entreprises.....	27
2.6.3. Des améliorations pourraient cependant renforcer les liens de coopération entre la recherche-développement, la formation et les entreprises.....	27
<b>3. Créer une véritable filière industrielle structurée, dynamique et innovante de la pêche et des produits de la mer de Boulogne-sur-Mer.....</b>	<b>29</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>34</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>36</b>
<b>1. Lettre de mission du ministre délégué chargé des transports, de la pêche et de la mer.....</b>	<b>37</b>
<b>2. Rapport intermédiaire sur le diagnostic de la filière pêche.....</b>	<b>39</b>
<b>3. Liste des personnes rencontrées.....</b>	<b>101</b>
<b>4. Port de Boulogne-sur-Mer : Pôles d'activités.....</b>	<b>106</b>
<b>5. Glossaire des sigles et acronymes.....</b>	<b>107</b>

## Résumé

- Le présent rapport final s'inscrit dans le prolongement du rapport intermédiaire sur le diagnostic de la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-sur-Mer, daté du 2 octobre 2013 et joint en annexe.
- Les trois recommandations qu'il contient ont vocation à remédier aux faiblesses et menaces présentées dans le rapport intermédiaire, qui handicapent l'avenir de la filière malgré les importants atouts et opportunités dont bénéficient le port de Boulogne-sur-Mer et sa zone d'activités Capécure.

Ces trois recommandations regroupent chacune un ensemble de propositions de réformes, mutations et adaptations identifiées par les rapporteurs et incluent les éléments de réponse aux questions particulières du ministre délégué relatives respectivement à l'avenir des Coopératives maritimes étaploises (CME) et aux éventuelles suites à donner au projet de fonds de sauvegarde de l'emploi :

<p><i>1. Porter une ambition collective et la traduire dans le projet stratégique et partagé du port.</i></p>
---

- L'ambition collective proposée est « d'installer durablement Boulogne-sur-Mer comme une des toutes premières plates-formes de pêche et produits de la mer en Europe et dans le monde ».
- Une telle ambition, pour être acceptée et mise en œuvre, devra :
  - être portée par la Région Nord-Pas-de-Calais en sa qualité d'autorité portuaire en association avec la Communauté d'agglomération du boulonnais (CAB) ;
  - être intégrée aux projets de territoires du littoral Nord-Pas-de-Calais et de l'agglomération boulonnaise ;
  - être soutenue par l'Etat et par l'Europe, compte tenu notamment de la place et de la notoriété du port de Boulogne-sur-Mer au sein de l'activité nationale et européenne de la pêche et des produits de la mer ;
  - être traduite dans le projet stratégique du port qui doit être élaboré par la Région en concertation avec les collectivités territoriales, les acteurs professionnels de la filière et le concessionnaire, et tenir compte du regroupement des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais dans une concession unique ;
  - se décliner dans le prochain contrat de plan Etat-Région, sous réserve que l'Etat accepte le principe de participer au financement des investissements d'un port décentralisé, et dans le contrat particulier Région-CAB afin de préciser la nature et le volume des crédits publics ;
  - mobiliser et faire adhérer les acteurs professionnels de la filière, conditions indispensables au succès des réformes préconisées ci-après pour relancer le dynamisme de la filière.

**2. Réaliser sans délai les réformes, mutations et adaptations indispensables au dynamisme de la filière.**

Six ensembles de réformes, mutations et adaptations sont recommandés :

**2.1) Relancer l'attractivité et les performances de la halle à marée et, à cette fin :**

- ouvrir le port et la halle à marée aux acheteurs extérieurs à Boulogne-sur-Mer afin d'accroître la concurrence entre acheteurs. Ceci suppose en particulier que la possibilité leur soit offerte d'acheter en ligne à la criée en bénéficiant de la garantie de qualité des produits et en ayant la possibilité de déposer leurs cautions bancaires dans les établissements de leur choix ;
- ouvrir le port et la halle à marée aux pêcheurs extérieurs, afin d'augmenter les apports en produits frais, la contrepartie étant que les conditions de concurrence soient équitables entre pêcheurs boulonnais et pêcheurs étrangers, notamment néerlandais ;
- assurer la transparence des transactions commerciales et restaurer la confiance des pêcheurs dans le fonctionnement du marché, ce qui suppose en particulier que les écoreurs, agents commerciaux des pêcheurs, n'aient pas de participation dans les entreprises de mareyage afin d'éviter tous risques de conflit d'intérêt, sauf lorsqu'il s'agit d'une chaîne intégrée appartenant à la grande distribution ;
- doter le concessionnaire des moyens de maîtriser et de contrôler les flux de produits entrant et sortant du port et de la halle à marée ;
- améliorer la compétitivité du port en particulier par la diminution des frais de débarquement et d'écorage supportés par les pêcheurs, et en introduisant plus de concurrence entre les agents commerciaux.

**2.2) Rétablir la rentabilité des flottilles boulonnaises.**

Les mesures recommandées visent à :

- augmenter les prix de vente des poissons payés aux pêcheurs qui sont inférieurs, pour de nombreuses espèces, à ceux des autres ports ;
- accroître les quantités pêchées par bateau ;
- restructurer la flottille de chalutiers par des sorties de flotte et par la modernisation des bateaux et de leurs engins de pêche. Les rapporteurs préconisent la mise en place de mesures d'accompagnement social et d'aide à la modernisation ;

S'agissant du projet de fonds de sauvegarde de l'emploi proposé par le syndicat CFTC des marins pêcheurs, peu d'éléments ont été communiqués aux rapporteurs. Ceux-ci ont estimé que les négociations en cours sur les conditions d'accès des marins au bénéfice du chômage partiel pouvaient utilement répondre aux préoccupations du syndicat.

### **2.3) Suivre et accompagner l'application des mesures de restructuration de la CME inscrites au jugement du tribunal du commerce rendu le 17 octobre dernier.**

Cet accompagnement pourrait concerner le plan de sauvegarde de l'emploi des salariés et le plan de redressement de la CME après la cession de son unité de mareyage.

En tout état de cause, il ne revient pas aux rapporteurs de commenter le jugement rendu par le tribunal. Ils constatent cependant que le projet de fusion de l'Organisation de producteurs (OP) de la CME avec l'OP From Nord s'inscrit désormais dans un contexte judiciaire nouveau.

### **2.4) Fusionner la partie OP du groupe Coopératives maritimes étaploises et l'OP From Nord.**

Cette mesure renforcerait le pouvoir de négociation des pêcheurs avec les acheteurs et augmenterait les moyens d'intervention financière sur les marchés.

Sa mise en œuvre devra cependant être compatible avec le jugement du tribunal de commerce présenté ci-dessus au § 2.3.

### **2.5) Développer les activités de transformation et de logistique sur la zone d'activités de Capécure.**

Six mesures sont recommandées pour atteindre cet objectif :

- préserver et valoriser l'existence, sur le site unique du port et de sa zone d'activités, de tous les acteurs de la filière pêche et produits de la mer, ce qui constitue un atout de première importance pour l'avenir de la filière mais suppose que s'instaurent un dialogue et une volonté d'agir ensemble de la part de tous les acteurs ;
- accompagner les TPE et PME de mareyage dans leur indispensable modernisation technique, financière et managériale ;
- accueillir des activités de deuxième et troisième transformations pour anticiper le risque de délocalisation de la première transformation ;
- favoriser la diversification vers d'autres activités agro-alimentaires ;
- mettre aux normes la gare à marée ;
- améliorer les conditions d'accueil en répondant le mieux possible aux préoccupations des entreprises qui considèrent que le régime actuel des autorisations d'occupations temporaires (AOT) constitue un frein, voire un blocage, à leurs investissements.

## **2.6) Faire de l'innovation un des moteurs de développement de la filière.**

Boulogne-sur-Mer dispose d'un potentiel de recherche- développement et de formation dont la toute première priorité devrait être de se mettre, plus encore qu'actuellement, au service du monde économique et de la notoriété nationale et internationale du port et de sa zone d'activités.

*3. Créer une véritable filière industrielle structurée, dynamique et innovante de la pêche et des produits de la mer de Boulogne-sur-Mer .*

Trois mesures sont proposées au vu des éléments de diagnostic mis en évidence dans le rapport intermédiaire du 2 octobre 2013, pour créer les conditions d'existence d'une filière.

### **3.1) Conforter le Conseil portuaire comme lieu d'expression des priorités de la Région en sa qualité d'autorité portuaire.**

Le Conseil portuaire devrait être en capacité de donner son avis sur le projet stratégique et concerté du port, qui doit être préparé par la Région en tenant compte du regroupement des deux ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais.

Il n'a pas vocation à traiter les problèmes du fonctionnement quotidien du port. En outre pour gagner en efficacité, son mode de gouvernance devrait être amélioré.

### **3.2) Créer une instance technique de concertation permanente, interlocutrice réactive de tous les usagers du port sur les sujets de fonctionnement courant.**

Cette instance devra relever de la responsabilité du concessionnaire.

### **3.3) Structurer la filière autour d'un « Comité stratégique de la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-sur-Mer ».**

Dans ses missions, sa composition et son mode de fonctionnement, ce comité s'apparenterait à ceux des autres filières industrielles telles que l'aéronautique et l'automobile.

Ses principales missions seraient notamment de développer et d'entretenir le dialogue entre les acteurs de la filière, d'être en veille sur les évolutions des marchés, des techniques et des places concurrentes, de proposer des stratégies d'innovation et de développement de la filière, et de faire émerger des projets.

- Les rapporteurs préconisent :
  - une liste de thèmes de travail : développement industriel, recherche-développement, environnement, veilles nationale et internationale...
  - une composition qui inclurait tous les acteurs professionnels de la filière et quelques personnalités qualifiées ;

- une présidence qui, dans le contexte actuel, pourrait être confiée à une personnalité qualifiée ;
- un secrétariat que devra assurer la CCICO (chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Opale), concessionnaire ;
- un statut de simple instance administrative qui pourra à terme évoluer vers un statut d'association ;
- un financement précisé dans le prochain contrat de plan Etat-Région et dans le contrat particulier Région-Collectivités territoriales.
- Au préalable, il est proposé qu'à l'initiative du ministre délégué, la création du comité fasse l'objet d'un protocole d'accord signé par le préfet de région, le président de la Région, le président de la CAB et le président de la CCICO, et que le préfet de région soit chargé de la constitution du comité et de son installation.



### Recommandations de niveau 1

Porter l'ambition collective « d'installer durablement Boulogne-sur-Mer comme une des toutes premières plates-formes pêche et produits de la mer en Europe et dans le monde » et la traduire dans le projet stratégique et partagé du port de Boulogne-sur-Mer. 3

### Recommandations de niveau 2

Réaliser sans délai les réformes, mutations et adaptations indispensables au dynamisme de la filière. 4

### Recommandations de niveau 3

Créer une véritable filière industrielle structurée, dynamique et innovante de la pêche et des produits de la mer de Boulogne-sur-Mer . 6

## Introduction

### **Pour une nouvelle dynamique de la filière pêche et produits de la mer à Boulogne-sur-Mer.**

Au terme du diagnostic présenté dans le rapport intermédiaire daté du 2 octobre 2013<sup>2</sup> il apparaît que la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-sur-Mer dispose d'atouts majeurs mais qu'elle montre également des faiblesses qui font peser des menaces sur son avenir.

Ces faiblesses s'expriment déjà par le déclin de la halle à marée qui pourrait perdre son rang de première place française.

Plusieurs causes sont à l'origine de ce déclin, parmi lesquelles le niveau des charges supportées par les pêcheurs, supérieur à celui des autres ports français, les prix de nombreuses espèces de poissons qui sont inférieurs, la fermeture du port aux acheteurs extérieurs et dans une certaine mesure aux producteurs extérieurs, les apports qui sont assurés pour près de la moitié par une flottille de chalutiers déstabilisés économiquement, enfin le manque de confiance et de dialogue généralisé entre les acteurs de la filière.

Le port connaît en outre des difficultés financières qui se traduisent par un déficit structurel important, et sa gouvernance politique manque de visibilité et d'efficacité.

La zone d'activités de Capécure se situe encore au tout premier rang en Europe par le volume de poisson traité. Elle a enregistré dans les années récentes l'implantation remarquable de nouvelles sociétés, mais celles-ci soulignent les difficultés qu'elles ont pu rencontrer dans leur installation.

Des entreprises innovantes connaissent de véritables réussites, mais beaucoup de sociétés plus traditionnelles de première transformation ont disparu ou rencontrent des difficultés et l'avenir de ces PME et TPE est source d'interrogations.

La CME (Coopératives maritimes écaploises) qui regroupe les chalutiers écaplois a fait l'objet d'un jugement du tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer rendu le 17 octobre 2013, ordonnant la cession de son unité de mareyage et la mise en redressement judiciaire du reste de son activité.

Le projet de fusion de sa partie Organisation de producteurs (OP) avec l'autre OP FROM NORD, en négociation depuis 2010, s'inscrit désormais dans un environnement judiciaire nouveau.

Dans ce contexte contrasté, en l'absence de structures de dialogue et de concertation efficaces, des crispations et une montée des tensions, voire des conflits, apparaissent entre différents groupes d'opérateurs. A court terme, ils sont en opposition d'intérêt. Pourtant leur avenir ne peut s'inscrire que dans un développement de la filière pêche et produits de la mer, en assumant collectivement les mutations qui s'imposent.

---

<sup>2</sup> Rapport intermédiaire sur le diagnostic de la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-sur-mer, joint en annexe.

C'est pourquoi les rapporteurs considèrent qu'il est indispensable et urgent de donner une nouvelle dynamique à la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-sur-Mer en mettant en œuvre les trois recommandations qui sont présentées dans le présent rapport :

**1. Porter l'ambition collective « d'installer durablement Boulogne-sur-Mer comme une des toutes premières plates-formes pêche et produits de la mer en Europe et dans le monde » et la traduire dans le projet stratégique et partagé du port.**

**2. Réaliser sans délai les réformes, mutations et adaptations nécessaires pour :**

2.1. Relancer l'attractivité et les performances de la halle à marée.

2.2. Rétablir la rentabilité des flottilles boulonnaises.

2.3. Suivre et accompagner en tant que de besoin la restructuration de la CME, objet du jugement du tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer rendu le 17 octobre 2013.

2.4. Fusionner la partie organisation de producteurs (OP) de la CME et FROM-NORD dans une OP unique sous réserve de sa compatibilité avec le jugement du tribunal rendu le 17 octobre 2013.

2.5. Développer les activités de transformation et de logistique sur la zone d'activités de Capécure.

2.6. Faire de l'innovation un des moteurs du développement des entreprises.

**3. Créer une véritable filière industrielle structurée, dynamique et innovante de la pêche et des produits de la mer de Boulogne-Sur-Mer.**

\* \*

\*

## **1. Porter une ambition collective et la traduire dans le projet stratégique et partagé du port**

- **L'ambition collective proposée est « d'installer durablement Boulogne-sur-Mer comme une des toutes premières plates-formes pêche et produits de la mer en Europe et dans le monde »....**

L'histoire et les atouts de Boulogne-sur-Mer justifient une telle ambition. La comparaison du « cluster boulonnais » avec les autres plates-formes européennes, montre que cet objectif est réaliste et que Boulogne-sur-Mer dispose des moyens pour le réaliser.

- **Cette ambition devra répondre à plusieurs conditions :**

### **. être intégrée aux projets de territoire....**

La filière pêche et produits de la mer tient une place prépondérante dans l'activité du port et dans l'économie du boulonnais. Toute ambition pour cette filière se place de fait au cœur des projets de territoire du littoral et de l'agglomération du boulonnais pour son territoire.

### **. être portée par la Région Nord-Pas-de-Calais en association avec la Communauté d'agglomération du boulonnais (CAB) ...**

Les compétences de la Région Nord-Pas-de-Calais et de la CAB en matière de développement économique et territorial leur confèrent une responsabilité qui doit les conduire à prendre toutes les initiatives nécessaires à la réalisation de cette ambition.

Celle-ci doit donc être affirmée et portée par la Région en association avec la CAB sur la base d'objectifs partagés et dans une perspective de complémentarité des interventions.

### **. et soutenue par l'Etat...**

Compte-tenu de la place et de la notoriété du port de Boulogne-sur-Mer et du symbole qu'il représente pour la filière pêche et produits de la mer au niveau national et européen, l'Etat est directement intéressé au titre de plusieurs politiques publiques nationales et européennes (pêche, emploi, compétitivité des filières, formation et recherche –développement, .....), au développement de la filière pêche et produits de la mer du port. Il est appelé à soutenir cette ambition et sa mise en œuvre sous réserve qu'il accepte le principe d'intervenir dans le financement des investissements d'un port décentralisé.

### **. s'exprimer dans le projet stratégique, concerté et partagé du port....**

Le port et sa zone d'activités Capécure constituent un outil majeur et il convient qu'un projet stratégique soit établi par la Région autorité portuaire, qu'il traduise les orientations concertées et partagées avec la CAB, les autres collectivités territoriales, les acteurs professionnels de la filière et le concessionnaire, et qu'il soit en cohérence avec les responsabilités de l'Etat autorité de police portuaire.

Ce projet devra prendre en compte le regroupement dans une concession unique des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais. Les rapporteurs considèrent en effet cette réunification comme une garantie de pérennité pour le port de Boulogne dont la situation financière pourrait compromettre lourdement son avenir en tant que structure indépendante.

Il sera aussi l'occasion de valoriser dans une traduction opérationnelle, l'important travail d'animation et d'études effectué par la mission Capécure 2020.

Parmi les sujets que devrait préciser le projet stratégique du port figurent notamment les investissements à réaliser, le cadre des réformes de la halle à marée et des circuits de commercialisation, les conditions d'accueil des entreprises sur la zone d'activités de Capécure et les principes d'organisation de la concertation permanente avec les usagers du port, l'ensemble devant être mis en œuvre par la CCI Côte d'Opale en sa qualité de concessionnaire.

### **. se décliner dans le prochain contrat de plan Etat - Région**

L'inscription du développement de la filière pêche et produits de la mer à Boulogne-sur-Mer au futur contrat de plan entre l'Etat et la Région et dans un contrat particulier entre la Région et la CAB, sous réserve que l'Etat accepte le principe de financer des investissements d'un port décentralisé, permettrait de préciser la nature et le volume des crédits publics qui pourraient être mobilisés à cette fin.

### **. mobiliser et obtenir l'adhésion de tous les acteurs de la filière.**

La mobilisation et l'adhésion des acteurs de la filière sont des préalables à la réalisation des réformes. Des propositions sont présentées sur ce sujet au paragraphe 3 ci-après.

## **2. Réaliser sans délai les réformes, mutations et adaptations indispensables au dynamisme de la filière**

**A cette fin, six ensembles de mesures sont recommandés :**

### **2.1. Relancer l'attractivité et les performances de la halle à marée.**

Pour atteindre cet objectif, le fonctionnement et la gouvernance de la halle à marée doivent être réformés.

Cinq propositions sont présentées :

#### **2.1.1. Ouvrir le port et la halle à marée aux acheteurs et aux vendeurs extérieurs à Boulogne-sur-Mer.**

Et à cette fin permettre :

- **aux acheteurs de se porter acquéreurs par l'intermédiaire de la criée électronique :**
  - en ayant accès par anticipation à l'information sur la quantité et la qualité des produits qui seront mis en vente.
- L'organisation mise en place sur le port de Lorient est, à cet égard, une référence intéressante : les pêcheurs qui souhaitent présenter leur production à la vente du jour n doivent se déclarer par téléphone, mail ou fax, à la halle à marée, le jour n-1 avant 19h45 et préciser la composition de leurs captures. Un catalogue des captures est ensuite établi et diffusé aux acheteurs à partir de 20h ;
- sans obligation d'être présents physiquement au moment de la vente, d'avoir une domiciliation bancaire à Boulogne-sur-Mer, ni de déposer sa caution bancaire uniquement auprès de la société boulonnaise SOFETRA (société de facturation et d'encaissement relative aux transactions commerciales en halle à marée) ;
- avec la garantie que la qualité des produits achetés est conforme à la qualité annoncée ;
- en bénéficiant si nécessaire d'un service de livraison.
- **à tout vendeur qui le souhaite de pouvoir y présenter ses produits :**
  - selon le mode de commercialisation qui lui convient, de gré à gré ou par l'intermédiaire de la vente aux enchères à la criée ;

- en ayant la possibilité de choisir le prestataire qui lui assurera le service de débarquement, d'allotissement et de mise en vente, qui peut être un écoreur ou le concessionnaire ;
- et en disposant d'une garantie de paiement par l'intermédiaire de la SOFETRA ou de tout autre organisme de cautionnement.

#### **2.1.2. Assurer dans l'intérêt des pêcheurs la transparence des transactions commerciales.**

Ce qui suppose que :

- les pêcheurs aient confiance dans leur agent commercial, qu'il soit le concessionnaire ou un écoreur, et donc, pour éviter tout conflit d'intérêt, que ce dernier n'ait pas de participation dans les entreprises de mareyage qui achètent les produits des pêcheurs sauf dans le cas d'une filière intégrée et gérée par les distributeurs,
- la ou les organisations de producteurs s'impliquent, comme c'est le cas dans les autres filières agroalimentaires, dans la planification de la production et la stabilisation des prix.

#### **2.1.3. Avoir connaissance de façon exhaustive et fiable des débarquements de produits et de leurs destinations, y compris en ce qui concerne les bateaux étrangers qui utilisent le port comme base avancée et expédient leurs productions par camions vers d'autres plates-formes.**

Ceci suppose que :

- le concessionnaire soit le responsable unique de l'activité de la halle à marée et dispose en particulier des moyens de contrôler les débarquements et les expéditions quelles que soient la localisation et la destination des débarquements et l'origine des bateaux, qu'il ait accès aux logs books et systématiquement à toutes les notes de ventes de gré à gré ;
- le catalogue des redevances, taxes et coûts des prestations, soit suffisamment précis et connu de tous les acteurs ;
- l'accès dans l'enceinte du port soit strictement réservé aux professionnels accrédités.

#### **2.1.4. Rendre la halle à marée et, par voie de conséquence, le port plus compétitifs.**

Deux objectifs s'imposent :

- la diminution des frais de débarquement et de commercialisation des produits actuellement supportés uniquement par les pêcheurs, qui devraient à l'avenir être répartis entre pêcheurs et mareyeurs ;

- une revalorisation des prix de vente des espèces de poissons dont les prix à Boulogne-sur-Mer sont actuellement très inférieurs à ceux des autres ports.

Ces deux objectifs pourront être atteints dès lors que la concurrence s'exercera entre les acheteurs du port et extérieurs au port, et entre les agents commerciaux qui prendront en charge les produits de la pêche et les commercialiseront.

A cette fin, le concessionnaire devra pouvoir assurer pour les pêcheurs qui le demanderont, les opérations de débarquement, de tri, d'allotissement, de mise en vente aux enchères à la criée, de garantie de la qualité et de livraison des produits aux acheteurs.

#### **2.1.5. Trouver un accord durable de bon voisinage en mer entre les pêcheurs néerlandais et boulonnais.**

Les négociations engagées entre les pêcheurs boulonnais et néerlandais ouvrent des perspectives encourageantes.

Une médiation conduite par les autorités gouvernementales en augmenterait cependant les chances de succès.

\*            \*

\*

Les réformes du fonctionnement et de la gouvernance de la halle à marée présentées ci-dessus doivent être définies par la Région , autorité portuaire en liaison avec l'Etat, autorité de police portuaire, et en concertation avec les acteurs professionnels de la filière selon des modalités de gouvernance et de concertation qui pourraient être celles présentées au § 3 ci-après. Leur mise en œuvre relève principalement de la responsabilité du concessionnaire.

#### **2.2. Rétablir la rentabilité des flottilles boulonnaises.**

- Il est apparu au terme des entretiens avec les pêcheurs, les représentants de leurs organisations de producteurs et le responsable du Crédit Maritime, que :
  - près de 20% des patrons pêcheurs sont en situation d'impasse financière ;
  - 40 à 50 % d'entre eux sont dans une situation financière « problématique » ;
  - certains obtiennent cependant d'assez bons résultats.

Les patrons des fileyeurs ont particulièrement souligné la dégradation de leurs résultats qui selon eux compromet leur capacité à renouveler leur navire et à le transmettre à leurs enfants.



Tous les patrons pêcheurs ont demandé et obtenu du Crédit Maritime à titre exceptionnel, un crédit court terme ouvert jusqu'à la fin de l'année 2013, ce qui met en évidence le caractère particulièrement grave de leur situation.

- Parallèlement, le Crédit Maritime a formulé plusieurs recommandations :
  - le remplacement des chalutiers par des bateaux plus compétitifs, moins consommateurs en carburant et équipés d'engins de pêche plus performants que les chaluts ;
  - la réforme de l'organisation du marché aux fins de dégager des prix de vente par les pêcheurs plus élevés.
- Deux comptabilités anonymes de chalutiers ont pu être consultées. Il apparaît que les charges se concentrent pour les 2/3 environ, sur les trois postes que sont l'achat de gasoil (30 à 40 % des charges), les salaires et charges sociales ( 20 à 30 %) et l'entretien du navire (de l'ordre de 9%).

Dans les comptes anonymes des fileyeurs, ces trois postes représentent toujours 2/3 des charges, mais leur poids relatif est très différent, les charges de main d'œuvre incluant la rémunération du patron-pêcheur représentant 50 % à 55 %, contre 10 à 11 % pour le gasoil et 3 à 5% pour l'entretien du navire.

Une analyse des comptes d'exploitation des navires aurait permis une meilleure connaissance de la situation réelle des navires et une identification plus rigoureuse des facteurs déterminants de leurs résultats.

Les rapporteurs n'ont cependant pas pu disposer de ces informations qui auraient été fort utiles pour finaliser un plan de rétablissement de la rentabilité des flottilles.

- En tout état de cause, un tel plan de rétablissement est déterminé très largement par trois actions :
  - augmenter les prix de vente des poissons ;
  - accroître les quantités vendues par bateau ;
  - restructurer la flottille de chalutiers pour notamment baisser les charges de carburant et salariales par tonne de poisson.

### **2.2.1. Augmenter les prix de vente des poissons.**

Les prix de vente évoluent globalement avec les marchés français et européens dont les données s'imposent à l'ensemble des halles à marée. Toutefois, pour de nombreuses espèces, comme cela a été souligné précédemment, les prix sont plus bas à la criée de Boulogne-sur-Mer et les coûts de commercialisation supportés par les pêcheurs plus élevés.

Plusieurs mesures devraient contribuer à corriger cette anomalie préjudiciable aux pêcheurs et à l'ensemble de l'économie du port :

- la réforme de la halle à marée traitée au paragraphe 2.1 précédent constitue un enjeu d'importance pour les pêcheurs. Ils peuvent en espérer des prix de vente un peu supérieurs par une plus grande ouverture aux acheteurs et une meilleure valorisation de la qualité, ainsi qu'une baisse des coûts de commercialisation qui leur sont imputés ;
- L'amélioration des prix de vente passe aussi par une meilleure adaptation au marché, qui suppose une adéquation des apports avec la demande des acheteurs.

A cet égard, la fusion des OP FROM-NORD et CME préconisée au paragraphe 2.4 ci-après en une OP unique, devrait sous réserve de sa compatibilité avec le récent jugement du tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer rendu le 17 octobre dernier, conduire à une meilleure gestion des apports pour l'ensemble des flottilles boulonnaises et étaploises.

En outre, l'OP unique devrait davantage s'impliquer dans la définition des règles de fonctionnement de la halle à marée et dans la régulation des prix.

Enfin, elle devrait éclairer les pêcheurs sur l'évolution prévisible du marché et les éventuelles opportunités qu'il offre, y compris dans des circuits courts ou des niches spécifiques.

### **2.2.2. Accroître les quantités pêchées par bateau.**

L'accroissement des quantités pêchées par bateau peut se heurter à trois limites , les débouchés, les quotas et l'accès à la ressource pour les espèces hors quotas :

- la première limite concerne plutôt les fileyeurs qui n'épuisent pas toujours leurs quotas faute de pouvoir écouler leurs produits à la halle à marée. Ils se soumettent aux prescriptions de l'OP FROM-NORD. Aussi, seule une attractivité plus forte de la halle à marée amènera de nouveaux acheteurs, ce qui élargira les débouchés ;
- dans les cinq dernières années, le nombre de chalutiers a baissé de plus de 10% mais leurs apports à la halle à marée se sont maintenus grâce à des débarquements par bateau plus élevés.

Ces apports sont constitués à 62% d'espèces sous quotas et cette proportion a été plutôt stable au cours des dernières années.

Une des mesures proposées pour accroître les quantités pêchées sous quotas consiste à ce que les quotas libérés par les navires sortants de la flottille soient intégralement repris par l'OP dès lors qu'elle présenterait un plan d'adaptation de sa flottille après avoir utilisé pleinement ses quotas. La mise en œuvre de cette mesure relève de la compétence de l'Etat.

- Le maintien d'un accès à la ressource des espèces hors quotas est en outre indispensable pour la poursuite d'un accroissement des quantités pêchées par navire.

Dans l'immédiat, il est indispensable que les négociations en cours avec les senneurs néerlandais aboutissent et qu' à cette fin, les pêcheurs étaplois soient pleinement soutenus dans ce processus. En effet, la liberté d'accès aux zones de pêche ne saurait être mise en cause par leur occupation consécutive à l'utilisation de gigantesques sennes qui entravent le tractage des chaluts.

En outre, dans le contexte actuel de la forte concurrence des pêcheurs néerlandais, il est proposé la mise sous quotas de certaines espèces tel que le rouget-barbet qui pourrait sécuriser l'accès à cette ressource sous réserve d'une prise en compte adéquate des antériorités.

### **2.2.3. Restructurer la flottille de chalutiers.**

Les flottilles boulonnaises et étaploises se sont insuffisamment restructurées et ont eu notamment moins recours que d'autres aux aides européennes de sorties de flottes.

Pourtant, la situation financière de nombreux navires exige que la politique de restructuration de la flottille par des sorties de flottes et par la modernisation des bateaux soit poursuivie et amplifiée.

Cette restructuration se traduira par une diminution du nombre de navires et conséquemment du nombre de patrons pêcheurs et de marins.

Une politique volontariste doit donc comporter deux volets :

- un d'accompagnement des patrons-pêcheurs et des marins dans leur cessation d'activité ou leur reconversion.
- un autre relatif à la modernisation des navires avec une recherche d'une plus grande efficacité énergétique, d'une productivité du travail accrue et d'une meilleure qualité des pêches.

Ces deux volets doivent s'appuyer sur les projets des patrons-pêcheurs et des marins.

S'agissant des projets des patrons-pêcheurs et des marins, les rapporteurs préconisent la mise en place dans les meilleurs délais, conjointement par l'OP From Nord et l'OP CME sans attendre leur fusion, d'une commission « restructuration des flottilles ».

Cette commission :

- aura pour mission d'accompagner les patrons pêcheurs, dans leurs réflexions collectives et individuelles et dans l'élaboration de leurs projets. Il s'agira de les aider à trouver concrètement des réponses appropriées à leurs problèmes de :
  - gestion des sorties de flotte de certains navires ;
  - conditions de cessation d'activité avec un départ en retraite ou en reconversion ;
  - reprise des quotas libérés ;

- types de bateaux et de techniques de pêche adaptés ;
- choix du statut juridique adéquat pour une exploitation d'un ou plusieurs bateaux ;
- recherche de financement des investissements d'acquisition ou de modernisation des bateaux.
- pourra bénéficier des travaux réalisés par la mission Capécure 2020 sur le renouvellement de la flotte, de la réflexion d'ores et déjà initiée au sein de la CME sur le type de navires à promouvoir et des travaux du pôle Aquimer sur le bateau du futur ;
- devrait disposer d'un chargé de mission de Capécure 2020 cofinancé par la Région et la Communauté d'agglomération du boulonnais.

En outre, cette commission s'intégrera dès que possible au comité stratégique de filière dont la création est proposée au paragraphe 3 ci-après relatif à la gouvernance portuaire et à l'animation de la filière.

L'ensemble de cette démarche suppose le soutien des organismes financiers et, le cas échéant, d'investisseurs privés intéressés au maintien d'une flottille de chalutiers rentables à Boulogne-sur-Mer.

Elle est en phase avec les décisions prises par le Conseil général et par le Conseil régional d'accorder des aides respectivement sociales et de sorties de flotte.

Elle justifie pleinement la position du gouvernement français d'un maintien des possibilités d'aide à la modernisation des flottilles dans le cadre du futur FEAMP.

### **2.3. Suivre et accompagner si besoin la restructuration de la CME conformément au jugement du tribunal de commerce rendu le 17 octobre 2013.**

Le jugement du tribunal de commerce du 17 octobre dernier met un terme à la procédure de sauvegarde de la CME et ouvre une situation nouvelle qu'il convient de suivre et d'accompagner en tant que de besoin.

#### **2.3.1. La procédure de sauvegarde ouverte au premier semestre 2013.**

- Confrontée à de graves difficultés financières imputables pour l'essentiel à l'activité de son usine de mareyage « Charcot », la CME a demandé au tribunal de commerce en début d'année 2013 l'ouverture d'une procédure de sauvegarde.
- Le tribunal a répondu positivement à cette demande en rendant un jugement d'ouverture de la procédure et a désigné un administrateur judiciaire chargé de surveiller la CME dans sa gestion, de l'assister en tant que de besoin dans ses actes de gestion et de préparer le plan de sauvegarde.
- En réponse à un appel d'offres, lancé en août 2013, un groupement d'entreprises s'est porté candidat à la reprise de l'usine de mareyage « Charcot » et sa

candidature de principe a été retenue par l'administrateur judiciaire et la direction de la CME.

- Le plan de sauvegarde de la CME incluant la cession de l'usine au groupement d'entreprises a été remis au tribunal de commerce après les deux consultations obligatoires du Comité d'entreprise, étant précisé que ce plan de sauvegarde ne concernait pas les filiales du groupe CME.

### **2.3.2 La situation et l'avenir de la CME au 17 octobre 2013.**

Par son jugement du 17 octobre 2013, le tribunal de commerce a :

- accepté le plan de sauvegarde de la CME incluant la cession de l'usine « Charcot » au groupement d'entreprises de mareyage proposé par l'administrateur judiciaire et la mise en place d'un plan de sauvegarde de l'emploi portant sur environ la moitié des effectifs de l'usine ;
- décidé la mise en redressement judiciaire du reste de la CME après cession de son usine « Charcot ». La CME conserve ainsi 40 salariés sur un total initial de 110, pour assurer les activités d'avitaillement, d'écorage et d'organisation de producteurs (OP). Cet effectif est calculé avec l'hypothèse qu'une flotte de 38 bateaux adhérerait à la CME.

### **2.3.3 La position des rapporteurs.**

Dans le contexte actuel, il n'appartient pas aux rapporteurs de commenter les décisions de la justice de qui dépend désormais l'avenir de la CME. Ils renouvellent cependant leur proposition de fusion de la partie OP de la CME qui emploie deux salariés, avec l'OP From Nord. Ils reconnaissent cependant que la mise en redressement judiciaire récente du groupe CME complexifie au moins à court terme la procédure de fusion, qui suppose la sortie de la partie OP du groupe CME, non prévue à leur connaissance dans le plan de sauvegarde du groupe.

## **2.4. Fusionner la partie OP de la CME et FROM NORD dans une OP unique sous réserve de sa compatibilité avec le jugement du tribunal rendu le 17 octobre 2013.**

Pour réussir la fusion et sous réserve de sa compatibilité avec le jugement du tribunal de commerce du 17 octobre 2013, il convient de mettre en évidence les arguments qui la justifient et de prendre des dispositions appropriées pour sa mise en œuvre.

### **2.4.1. Les arguments en faveur de la fusion des deux organisations de producteurs (OP).**

- Plusieurs arguments justifient la fusion des deux OP dans une nouvelle entité unique, parmi lesquels :
  - le renforcement du pouvoir des pêcheurs dans la négociation des prix avec les acheteurs et des quotas avec les administrations. Dans le contexte actuel, ce pouvoir est affaibli par leur dispersion dans les deux organisations de producteurs ;

- la concentration dans la même OP de moyens financiers atteignant des volumes significatifs pour pouvoir intervenir sur les marchés ;
- une gestion des quotas en cours de campagne et une régulation des apports plus aisée, du simple fait qu'elles s'appliquent à un nombre plus élevé de bateaux ;
- l'encouragement financier de l'Etat par l'intermédiaire de FranceAgriMer pour la mise en place de la nouvelle organisation résultant de la fusion.
- Dans l'intérêt des pêcheurs, cette nouvelle OP unique devra mieux assurer les missions définies par l'article 5 du règlement européen 104/2000 portant organisation commune des marchés du secteur de la pêche et de l'aquaculture à savoir :
  - la planification des pêches et leur adaptation à la demande grâce à la mise au point de plans de captures ;
  - la stabilisation des prix par la création d'un fonds d'intervention ;
  - l'encouragement à la mise en œuvre de méthodes de pêche durable.
- Dans le but d'assurer une meilleure régulation des prix, l'opportunité de créer des équipements de congélation ou d'avoir plus systématiquement recours à des équipements existants devra faire l'objet d'une étude conjointe entre les OP et les mareyeurs.
- En ce qui les concerne, les patrons pêcheurs adhérents devront particulièrement :
  - fournir les informations nécessaires à la gestion par anticipation du marché ;
  - régler des contributions financières nécessaires à l'approvisionnement du fonds d'intervention.

**2.4.2. Prendre les dispositions appropriées pour réussir la mise en œuvre de la fusion, dans le respect du jugement du tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer rendu le 17 octobre dernier.**

L'objectif est de suivre la bonne méthode pour que les représentants des pêcheurs puis les pêcheurs eux-mêmes prennent des décisions concrètes et consensuelles qui effaceraient les échecs des négociations entamées depuis longtemps sur divers projets de fusion.

Il est proposé que :

- à court terme, et avant la fusion des OP, l'OP CME devienne indépendante statutairement et fonctionnellement des autres parties du groupe CME afin d'assurer une meilleure traçabilité des financements des crédits d'OP et permettre à ses dirigeants d'assumer pleinement les missions d'une OP et d'être libérés des contingences de gestion des autres activités de la coopérative ;

Il conviendra de vérifier que cette mesure est compatible avec le jugement du tribunal de commerce rendu le 17 octobre dernier. Ce point n'a pu être vérifié par les rapporteurs :

- deux séminaires l'un des patrons pêcheurs responsables des deux OP et l'autre de tous les patrons pêcheurs, soient organisés avec le soutien de l'Etat et de France Agrimer pour expliquer les arguments en faveur de la fusion des deux OP et la préparer ;
- l'équipe dirigeante dispose d'une totale disponibilité pour la mise en place et la gestion de la nouvelle entité unique ;
- une importante action de communication annonçant la création de l'OP unique soit réalisée en direction de tous les acteurs de la filière afin de montrer que les pêcheurs savent réformer leur organisation dans le but d'être plus performants et de faciliter leurs échanges avec les mareyeurs, les transformateurs, les élus et les administrations.

Il reviendra aux pouvoirs publics, Etat et collectivités territoriales, de reconnaître la nouvelle OP comme porte-parole légitime des pêcheurs pour les questions économiques et commerciales.

#### **2.4.3. Faire réaliser par l'OP unique les actions destinées à dynamiser la filière.**

A titre d'exemple, quelques actions à mettre au point avec les pêcheurs devraient être réalisées par la nouvelle OP unique pour améliorer, dans l'intérêt général, le fonctionnement de la filière.

Dans un tout premier inventaire et à titre d'exemples, il est proposé :

- la définition d'une procédure d'enregistrement et d'exploitation en temps réel des données issues des logs books pour préparer les ventes par anticipation et conjointement avec les services de la criée ;
- la sensibilisation des pêcheurs aux mécanismes du marché en s'appuyant par exemple sur le tableau de bord des prix, des quantités débarquées et vendues dans les ports français et étrangers ;
- l'incitation à l'étalement des pêches sur la semaine ;
- l'appui à la mise en place de la prochaine réglementation sur l'interdiction des rejets en mer en facilitant l'agencement des bateaux et la valorisation des poissons non rejetés, avec notamment le concours de l'entreprise Copalis qui offre des opportunités intéressantes.

## **2.5. Développer les activités de transformation et de logistique sur la zone d'activités de Capécure.**

L'accroissement du dynamisme et de la compétitivité de la zone d'activités CAPECURE est une condition nécessaire au maintien des emplois sur l'agglomération boulonnaise et à une bonne valorisation des produits de la pêche.

En symétrie, la souplesse offerte par les apports en produits frais débarqués sur le port ou acheminés par camions est indispensable au développement des industries de transformation sur cette zone d'activités, et par voie de conséquence aux entreprises de transport et de logistique avec lesquelles elles entretiennent d'étroites relations commerciales.

Il ne revenait pas aux rapporteurs d'examiner dans le détail la situation de la zone d'activités, d'autant que mission CAPECURE 2020 a produit des analyses approfondies sur le sujet.

Toutefois l'importance des entreprises de la zone dans le fonctionnement de la filière pêche et produits de la mer, objet de la présente mission, a justifié que les rapporteurs présentent six propositions de nature à favoriser le développement de la zone d'activités et à dynamiser la filière.

### **2.5.1. Préserver et valoriser l'existence d'une filière d'acteurs de la pêche et des produits de la mer.**

La force de la zone d'activités Capécure réside dans la diversification et dans l'intégration des diverses fonctions de la filière pêche et produits de la mer, apports de produits frais, transformation, logistique, distribution, innovation, centres de formation et de recherche, qui constituent un ensemble unique qui doit être préservé.

Mais cette zone ne pourra être considérée comme le véritable cluster des produits de la mer que si les différents acteurs travaillent plus en synergie en surmontant leurs propres difficultés et les méfiances et incompréhensions qui handicapent aujourd'hui leurs relations et collaborations.

Il appartient d'abord aux acteurs économiques de s'organiser, chacun faisant ce qu'il a à faire là où il se situe, dans un souci de meilleur fonctionnement de la filière et en démontrant une volonté affirmée de dialogue constructif. Des propositions d'organisation et d'animation de la filière sont présentées sur ce sujet au paragraphe 3 ci-après.

L'appui de la mission CAPECURE 2020 et du pôle de compétitivité AQUIMER est également essentiel.

Leurs initiatives et travaux, généralement de grande qualité, doivent néanmoins recevoir plus de traductions opérationnelles, ce qui implique que le poids des acteurs économiques dans les processus de choix des actions prioritaires et dans les arbitrages soit accru.



### **2.5.2. Accompagner les PME et TPE de transformation dans leur gestion technique, financière et humaine.**

Ces entreprises sont confrontées à un triple défi : s'adapter aux contraintes accrues de la concurrence, répondre aux exigences de la distribution et innover pour rester compétitives.

Or elles manquent de ressources financières et humaines sur des fonctions « expert » et elles ont besoin de trouver à proximité les services spécialisés qu'elles n'ont pas la capacité d'internaliser.

Les pouvoirs publics, État, Région, CAB, et la CCICO, ont vocation à les accompagner dans la recherche et le financement de ces fonctions « expert » et des investissements qui seraient nécessaires, afin de les inciter à améliorer autant que nécessaire leur gestion technique, financière et humaine.

Les dispositifs prévus pour le soutien aux entreprises dans le domaine de la recherche-développement et dans le financement des investissements d'avenir doivent être mobilisés dans une logique de filière.

### **2.5.3. Accueillir des activités de deuxième et troisième transformations.**

Le risque de délocalisations des activités de première transformation majoritaires sur la zone Capécure a été souligné dans le rapport intermédiaire sur le diagnostic de la filière pêche et produits de la mer.

Ces délocalisations pourraient intervenir dans les lieux de production, dans des pays à coûts de main d'œuvre moins élevés ou au plus près des grands pôles de consommation ou de distribution tels que Rungis.

Se prémunir contre cette menace implique une montée en gamme vers les produits de deuxième et troisième transformations de la part des entreprises implantées sur la zone Capécure ou sur d'autres sites de l'agglomération, et, également des entreprises qui seront accueillies.

La complémentarité dans un espace restreint entre les différents stades de transformation permet des économies, une plus grande qualité des produits et le développement de labels régionaux.

### **2.5.4. Favoriser la diversification dans d'autres activités alimentaires.**

La qualité des dessertes ferrées et routières, la proximité d'importants pôles de consommation, la présence d'équipements et de grandes entreprises de logistique ainsi que des leaders de la distribution, offrent des opportunités pour développer sur l'agglomération de Boulogne des activités agroalimentaires, notamment dans le domaine des produits frais.

C'est une diversification qui serait profitable à la filière des produits de la mer et qui conforterait le poids économique de la place.

### **2.5.5. Mettre aux normes la gare à marée.**

Les installations actuelles sont insatisfaisantes avec des circuits de congélation qui ne sont pas aux normes et des risques de rupture de la chaîne de froid et de pollutions extérieures.

Cela constitue un frein supplémentaire à une bonne commercialisation des produits frais correspondant aux besoins des acheteurs et à une traçabilité correcte de ces produits.

Les partenaires locaux, CCI, logisticiens, mareyeurs, en ont pleinement conscience et des travaux pourraient être prochainement engagés.

### **2.5.6. Améliorer les conditions d'accueil sur la zone d'activités Capécure.**

Outre les actions de promotion qui peuvent être conduites, trois questions doivent être abordées :

- Comme cela a été indiqué précédemment au paragraphe 1, il s'agit en premier lieu d'afficher le projet stratégique et partagé du port et de sa zone d'activités et de corriger une image de marque sensiblement altérée par les conflits plus ou moins latents et par le climat de méfiance qui prévaut.

La « marque Boulogne-sur-Mer » doit être redorée, valorisée, et mieux connue. Elle doit devenir une référence pour attirer les acheteurs en plus grand nombre. Les approvisionnements suivront.

- En second lieu il faut constater que, malgré les efforts consentis par la Région, par la CAB et par la CCI, le site manque encore de lisibilité et d'agrément : la signalétique est insuffisante et les friches industrielles restent prégnantes. Sans méconnaître les contraintes financières, c'est un point qui mérite d'être traité dans le cadre de l'élaboration du projet portuaire.
- Enfin la question des autorisations d'occupations temporaires (AOT) est posée :
  - La durée limitée à 25 ans des AOT est considérée comme étant insuffisante par certains investisseurs ou comme étant un obstacle rédhibitoire par d'autres qui sont prêts à renoncer à leurs investissements s'ils ne disposent pas de la propriété du sol.

C'est le cas notamment du groupe STEF qui a sur la zone Capécure un projet d'investissement de plus de 10 M€ et fait de la suppression des AOT un préalable. Le groupe STEF fait remarquer que sa demande de suppression des AOT n'est pas spécifique à Boulogne-sur-Mer et concerne également les ports de Lorient, St Nazaire et Marseille.

- En outre, mais sans que les rapporteurs aient pu le vérifier, les investisseurs trouvent le montant des loyers élevés, ce qui les amène à penser qu'ils payent deux voire plusieurs fois le prix du terrain.

- Les appréciations portées par les collectivités territoriales quant à l'opportunité de maintenir les AOT sur la totalité de la zone ou sur une partie plus restreinte directement liée à l'exploitation portuaire sont divergentes.

Il convient de noter que la suppression des AOT suppose un processus réglementaire de déclassement des terrains possible mais qui peut être long.

- Dans ces conditions, dans l'attente d'un choix à opérer par les élus quant au maintien ou à la suppression des AOT demandée par les investisseurs, il est recommandé :
  - de prendre en compte les attentes des entreprises qui portent un intérêt au développement de la zone Capécure et sont disposées à investir et créer des emplois.
- en tout état de cause, si les AOT devaient être maintenues :
  - d'allonger la durée de certaines AOT quand les projets immobiliers présentés apparaissent comme étant suffisamment significatifs ;
  - d'éviter de fixer des niveaux de redevances handicapant des entreprises confrontées à une très forte concurrence. La situation difficile du port peut légitimer la recherche de ressources à court terme mais cela peut se révéler négatif dans le moyen terme ;
  - de fixer des règles du jeu claires et de respecter des délais d'instruction courts ;
  - de continuer à développer l'offre foncière sur l'ensemble du territoire de la CAB.

## **2.6. Faire de l'innovation un des moteurs du développement de la filière pêche et produits de la mer.**

### **2.6.1. Boulogne-sur-Mer dispose d'un potentiel de recherche-développement et de formation.**

- Comme cela a été souligné dans le rapport intermédiaire sur le diagnostic de la filière pêche et produits de la mer, Boulogne-sur-Mer dispose d'un potentiel de recherche-développement et de formation dont le rayonnement est à la fois local, régional et national. Il est composé de :
  - **4 centres techniques d'études et de recherche :**
    - .le laboratoire des produits de la pêche de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) ;
    - .le pôle de compétitivité Aquimer des produits aquatiques ;
    - .la plate-forme Nouvelles Vagues au service des produits de la mer ;
    - .le centre Manche du Nord d'Ifremer.

- **4 centres de formation :**

- .le centre de formation aux produits de la mer Marcey Bey (CFPMB) ;
- .l'IUP qualité des produits agro-alimentaires ;
- .le lycée professionnel maritime ;
- .l'université du littoral de la Côte d'Opale (ULCO).

- **Une pépinière dédiée aux produits de la mer Haliocap.**

- De nouveaux projets sont engagés notamment par l'ULCO qui crée à Boulogne-sur-Mer le pôle de formation et de recherche sur l'environnement et les milieux littoraux et marins s'appuyant sur le campus de la mer.
- Un tel potentiel constitue un atout pour développer l'innovation dans les entreprises et favoriser la création d'entreprises innovantes. La priorité accordée par l'ULCO au transfert du savoir-faire technologique vers le monde économique s'inscrit pleinement dans cette vocation.

#### **2.6.2. Plusieurs exemples illustrent la bonne coopération entre le potentiel de recherche-développement et les entreprises.**

- L'un des exemples de réussite est celui de la coopérative COPALIS spécialisée dans la transformation des co-produits de la mer. Elle bénéficie à la fois du potentiel des laboratoires de recherche implantés principalement à Boulogne-sur-Mer et en région Nord-Pas-de-Calais, et des prestations du pôle de compétitivité Aquimer qui apporte son savoir-faire dans l'accompagnement du montage des projets de la coopérative.

La principale difficulté rencontrée par COPALIS pour développer son activité est la recherche de financement. Un de ses importants projets représentant 11 M€ d'investissement, est actuellement bloqué faute d'un financement suffisant par le réseau bancaire.

- La pépinière Haliocap implantée au cœur de la zone d'activités Capécure est également un exemple de réussite d'une coopération entre le monde de la recherche et celui de l'entreprise. Sa taille est cependant limitée à 5 ateliers pouvant accueillir chacun une jeune entreprise.

#### **2.6.3. Des améliorations pourraient cependant renforcer les liens de coopération entre la recherche-développement, la formation et les entreprises.**

- Sans prétendre à l'exhaustivité des pistes possibles d'amélioration des coopérations entre recherche-développement, formation et entreprises, les rapporteurs en ont identifié quelques unes présentées ci-dessous :

- Mieux faire connaître aux entreprises, y compris aux patrons pêcheurs, l'important potentiel de recherche-développement implanté à Boulogne-sur-Mer et en Nord-Pas-de-Calais, ainsi que les offres de prestations.

Cela suppose une explication simple et concrète répondant aux attentes des entrepreneurs, par exemple des prestations que peuvent leur fournir le pôle Aquimer, la plate-forme Nouvelles Vagues, et les laboratoires et pôles de recherche de l'Université du littoral de la Cote d'Opale (ULCO).

- Afficher comme priorité le transfert de la recherche et de l'innovation dans les entreprises.

Il est proposé, à ce titre, un rapprochement avec le « campus de l'entreprenariat » récemment créé à Dunkerque par l'ULCO et la Communauté urbaine.

- Développer et valoriser les recherches tournées vers les entreprises de transformation des produits de la mer et de l'agroalimentaire au sein du nouveau pôle de formation et de recherche sur l'environnement et les milieux littoraux et marins dont la création par l'ULCO est en cours à Boulogne-sur-Mer.

Ces recherches paraissent en effet essentiellement centrées sur les deux priorités de l'ULCO, à savoir la préservation des ressources et de l'environnement et la nécessité de réduire la dégradation des ressources. Elles pourraient mieux intégrer les enjeux économiques et sociaux de la pêche.

- Introduire explicitement dans les programmes de formation de l'antenne boulonnaise de l'ULCO une spécialité ou une option sur le thème des produits de la mer. Les thèmes de formation actuels, droit, sciences et technologies, sciences économiques et sciences humaines et sociales n'y font pas explicitement référence;
- Compléter le cursus « bac pro en conduite et gestion des entreprises maritimes sous option pêche » du lycée maritime par un BTS de la même spécialité. L'étendue des compétences à mobiliser et l'importance des capitaux engagés incitent en effet à promouvoir des niveaux de formation plus élevés pour les futurs pêcheurs.
- Faire rayonner l'image et le potentiel du port de Boulogne-sur-Mer et de son activité de pêche et de transformation en organisant plus fréquemment sur place les journées nationales et internationales d'échanges sur les produits aquatiques et en accueillant les délégations étrangères des clusters européens. Les premières assises du port de pêche du futur organisées les 28 et 29 novembre 2013 s'inscrivent dans cette priorité.
- Organiser pour le compte des entreprises qui le demanderaient une aide à la recherche de financement auprès des organismes financiers, de l'Etat et des collectivités territoriales.  
Ce dispositif inclurait le montage des dossiers de réponses à des appels à projets tel que le concours d'innovation qui sera lancé sur les sept thématiques prioritaires de la commission « Innovation 2030 ».

### **3. Créer une véritable filière industrielle structurée, dynamique et innovante de la pêche et des produits de la mer de Boulogne-sur-Mer**

Dans le rapport intermédiaire sur le diagnostic de la filière pêche et produits de la mer, daté du 2 octobre 2013, deux constats relatifs à la gouvernance du port ont été soulignés :

**1/** La gouvernance politique du port et l'animation de la filière pêche et produits de la mer ne répondent pas aux attentes des acteurs professionnels qui estiment ne pas avoir la visibilité sur les priorités de moyen et long termes du port et de la filière, ni l'interlocuteur de proximité capable de les conseiller et d'agir sur les problèmes immédiats de fonctionnement du port.

Ils soulignent en particulier que :

- la gouvernance du port assurée chacune pour ce qui la concerne, par les deux autorités la Région autorité portuaire et l'Etat autorité de police portuaire, n'incarne pas un pouvoir politique suffisamment fort, ce qui explique notamment l'absence de projet stratégique du port concerté avec les acteurs professionnels et les collectivités territoriales ;
- le Conseil portuaire qui est présidé par le concessionnaire n'assure pas une concertation efficace entre les usagers du port. Ceci est dû principalement à la composition de cette instance, 45 membres, au nombre élevé de participants aux réunions, entre 60 et 70, et au mode de fonctionnement, 2 à 3 réunions plénières par an.

**2/** Il n'existe pas d'instance structurée de concertation et d'animation des différentes catégories d'acteurs professionnels de la filière qui aurait notamment pour mission de proposer la stratégie d'innovation et de développement de la filière, d'établir ses plans d'actions, de défendre les intérêts de ses acteurs, de rechercher des financements, de promouvoir son image. C'est en raison de l'absence d'une telle instance que la mission Capécure 2020 placée au sein de la CAB a réalisé un important travail de concertation en associant les acteurs professionnels.

\*                      \*

\*

**Eu égard à ces éléments de constat trois réformes sont recommandées :**

**1/ Conforter le Conseil portuaire comme lieu d'expression des priorités de la Région en sa qualité d'autorité portuaire.**

A ce titre :

- le Conseil doit être en capacité de donner un avis sur le projet portuaire, son contenu et ses adaptations au nouveau contexte de la concession unique regroupant Boulogne-sur-Mer et Calais, sa vocation n'étant pas de traiter des problèmes de fonctionnement quotidien du port ;
- la revalorisation du rôle stratégique du Conseil implique que la présidence en revienne au président de la Région et que le secrétariat soit assuré par ses services ;
- pour améliorer l'efficacité de son fonctionnement, la création d'un bureau de quelques membres, et le cas échéant de commissions spécialisées, pourrait être étudiée.

**2/ Créer une instance technique de concertation permanente, interlocutrice réactive de tous les usagers du port sur les sujets de fonctionnement courant (halle à marée, signalétique, entretien courant, ..).**

Sa création et son animation relèveront de la responsabilité du concessionnaire.

**3/ Structurer la filière autour du « Comité stratégique de la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-sur-Mer ».**

**3.1/ Ses missions.**

Ce Comité aurait pour principales missions de :

- développer et entretenir le dialogue entre les acteurs professionnels de la filière ;
- être en veille sur les évolutions des marchés, des techniques et des places concurrentes notamment étrangères ;
- définir des stratégies d'innovation et de développement de la filière, faire émerger des propositions d'actions, suivre et évaluer leur mise en œuvre ;
- assurer le lien avec les politiques européennes, l'Etat et la Région, et pour ce qui les concerne le Conseil général et les villes de Boulogne et Le Portel et la Communauté d'agglomération du boulonnais.
- promouvoir l'image de la filière ;
- dégager une vision commune aux acteurs de la filière, et préparer une contribution au prochain contrat de plan Etat-Région, sous réserve d'un accord de principe de l'Etat de participer au financement d'un port décentralisé, et au contrat particulier Région-CAB afin de préciser les besoins de financement pour le fonctionnement du Comité et les investissements de la filière.

### 3.2/ Les thèmes de réflexions et de propositions.

Plusieurs thèmes devront structurer les travaux du Comité:

- **Le développement industriel de la filière** qui inclut:
  - les restructurations de flottes : leur business plan, les aides financières, la gestion des quotas ;
  - les regroupements de PME et de TPE de mareyage, les économies de fonctionnalités avec les regroupements des artisans patrons pêcheurs ;
  - l'anticipation des transmissions-reprises et l'aide à l'installation des jeunes.
- **La recherche-développement :**

Les sujets à privilégier sont les bateaux et leurs engins de pêche, et les nouveaux débouchés des produits de la mer. La profession a un réel besoin d'aide à la décision et d'accompagnement technique et financier sur ces sujets.
- **L'environnement :**

Seraient traités les enjeux environnementaux de la filière, notamment la consommation énergétique et l'écoconception des bateaux, la préservation de la ressource, l'économie circulaire avec la transformation des déchets et des rejets.
- **L'évolution des marchés.**
- **La veille** sur les pratiques des pays étrangers et les ports concurrents.
- **La communication**, avec l'organisation de manifestations destinées à faire connaître la filière et à favoriser les échanges nationaux et internationaux de bonnes pratiques.

Des commissions ou groupes de travail pourront être créés sur chacun de ces thèmes dont la liste n'est pas exhaustive.

Le comité plénier s'appuiera sur les organismes ressources présents à Boulogne-sur-Mer, tels que la mission Capécure 2020, le pôle de compétitivité Aquimer et le campus de la mer.

### 3.3/ La composition.

Le comité sera composé des responsables de chacun des maillons de la filière, nommément désignés :

- les pêcheurs via leurs organisations de producteurs et le comité régional des pêcheurs ;



- les écoreurs ;
- les entreprises de mareyage et de transformation et leur syndicat ;
- les entreprises de logistique ;
- les organismes de financement et de cautionnement ;
- les organismes de recherche et d'innovation ;
- les établissements de formation ;
- les distributeurs ;
- le chantier naval
- le concessionnaire.

Il inclura également quelques personnalités qualifiées.

### **3.4/ La présidence et le secrétariat :**

Le comité pourrait être présidé par un représentant des maillons de la filière ou par l'une des personnalités qualifiées. Dans le contexte actuel du boulonnais, il se pourrait que cette dernière solution soit préférable.

Pour une bonne coordination, le président du Comité siègera au Conseil portuaire.

Le secrétariat sera confié à la CCICO en sa double qualité d'établissement public chargé de l'animation économique et de gestionnaire du port,

### **3.5/ Le statut juridique :**

Il n'apparaît pas prioritaire de créer, dans un premier temps, une instance juridique spécifique.

A terme, il pourrait être créé une association à l'instar de ce qui est pratiqué dans les autres filières industrielles telles que l'aéronautique et l'automobile.

### **3.6/ Les préalables.**

#### **Il est proposé :**

- qu'à l'initiative du ministre délégué, la création du comité fasse l'objet d'un protocole d'accord signé par le préfet de région, le président de la Région, le président de la CAB et le président de la CCICO en sa qualité de concessionnaire, et que le préfet de région soit chargé de la constitution du comité et de son installation.

- Il convient en outre que :
  - les responsables nommément désignés comme membres du Comité siègent personnellement sans possibilité de se faire représenter ;
  - les différents maillons de la filière organisent leur propre concertation sur leurs difficultés, attentes et suggestions avant d'en débattre au sein du Comité.

## Conclusion

Le rapport intermédiaire du 2 octobre 2013 sur le diagnostic de la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-Sur-Mer a mis en évidence les principaux atouts et opportunités du port et de sa zone d'activités de Capécure, au premier rang desquels figure le regroupement en un lieu unique de tous les acteurs de la filière, depuis les producteurs de matière première, les pêcheurs, jusqu'aux transformateurs de produits frais, aux transporteurs et aux distributeurs.

Pour valoriser un tel atout et constituer une véritable filière industrielle structurée, dynamique et innovante, des réformes, mutations et adaptations doivent être mises en œuvre de façon urgente pour porter remède aux faiblesses et menaces qui handicapent l'avenir du port et de sa zone d'activités.

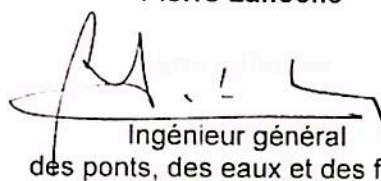
Le « comité stratégique de la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-sur-Mer » dont la création est proposée pour créer une dynamique de filière par l'innovation et face à la concurrence croissante des ports étrangers, ne remplira sa mission que si les acteurs professionnels qui en seront membres acceptent de dialoguer et de construire ensemble leur avenir.

Enfin, la Région en sa qualité d'autorité portuaire et politique forte a un rôle essentiel dans le dynamisme de la filière.

Il lui revient à ce titre, en partenariat avec l'Etat, autorité de police portuaire, en accord avec la communauté d'agglomération du boulonnais et en concertation avec le comité de filière, de porter une ambition collective pour le port et sa zone d'activités, et de la faire appliquer par son concessionnaire avec le concours de chaque acteur public et professionnel concerné.


C'est par la confiance entre tous les acteurs que se construira durablement le succès de la filière.

**Pierre Lahoche**



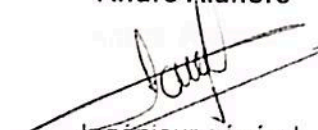
Ingénieur général  
des ponts, des eaux et des forêts,  
membre du CGEDD

**Jean Rebuffel**



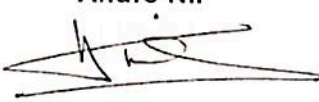
Ingénieur général  
des ponts, des eaux et des forêts,  
membre du CGEDD, coordonnateur  
de la MIGT 1

**André Alanore**



Ingénieur général  
des ponts, des eaux et des forêts,  
membre du CGAAER,

**André Nil**



Ingénieur général  
des ponts, des eaux et des forêts,  
membre du CGAAER



# Annexes

# 1. Lettre de mission du ministre délégué chargé des transports, de la pêche et de la mer

CGEDD n° 009111-01



Paris, le 30 MAI 2013

**Le ministre délégué chargé des Transports,  
de la Mer et de la Pêche**

à

Monsieur le Vice-président du Conseil Général  
de l'Environnement et du Développement  
Durable

Monsieur le Vice-président du Conseil Général  
de l'Alimentation, de l'Agriculture, et des  
Espaces Ruraux

Référence : D13012128  
Objet : Port de Boulogne

La filière pêche en région Nord-Pas de Calais a une importance significative sur le plan économique et social à l'échelle nationale. Avec environ 36 000 tonnes débarquées en 2012, Boulogne-sur-mer est en effet le premier port de pêche français en valeur et en volume avec une grande variété d'espèces. La place boulonnaise représente également le premier centre européen de transformation des produits de la mer avec un volume annuel traité par ses entreprises de première et seconde transformation de 330 000 tonnes induisant un chiffre d'affaires d'environ 1,32 milliard d'euros.

La filière locale des produits de la mer est donc attractive. De nouvelles entreprises s'implantent à Boulogne et cette filière peut en outre s'appuyer, pour son développement, sur des structures scientifiques de dimension nationale, telles que le pôle de compétitivité Aquimer et la plate-forme Nouvelles Vagues, mais aussi sur des établissements de formation reconnus.

Les collectivités, au premier rang desquelles le conseil régional Nord – Pas-de-Calais et la communauté d'agglomération du Boulonnais, ainsi que le conseil général du Pas-de-Calais, apportent un soutien à l'activité halioalimentaire du territoire.

Malgré ces atouts, cette filière est aujourd'hui confrontée à des difficultés de nature différente qui affectent l'ensemble de ses maillons. Une de ses principales structures, la Coopérative Maritime Etaploise, connaît actuellement une situation financière très difficile, de même que plusieurs navires. L'insuffisante valorisation des produits débarqués, particulièrement aiguë depuis plusieurs mois, constitue une préoccupation majeure pour des entreprises confrontées à des charges d'exploitation croissantes.

La présence croissante en Manche de navires étrangers, notamment néerlandais, et le débarquement par ceux-ci de leurs captures sur le port de Boulogne n'est pas appréciée de la même manière par les pêcheurs et les acheteurs, générant des tensions entre ces deux familles professionnelles.

Dans ce contexte, le dialogue entre les différentes composantes de la filière boulonnaise apparaît insatisfaisant ; d'une part, entre producteurs eux-mêmes, et, d'autre part, entre la filière aval et les producteurs.

Ce constat nécessite, au-delà de l'analyse des difficultés de nature conjoncturelle et des solutions à apporter, une réflexion plus large sur la constitution d'une filière structurée, dynamique et innovante sur la base d'un projet partagé par tous ses acteurs. Je souhaite vous confier une mission à cette fin.

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Vous établirez dans un premier temps un diagnostic de la situation et recueillerez le point de vue des différents acteurs de la filière pêche boulonnaise. Outre les représentants professionnels, je vous invite à vous rapprocher à la fois des collectivités concernées (conseil régional, conseil général du Pas-de-Calais, communauté d'agglomération du Boulonnais, CCI Côte d'Opale) des organismes scientifiques et de formation (ANSES, IFREMER...) ainsi que du pôle de compétitivité Aquimer.

Vous vous attacherez particulièrement à analyser les circuits de distribution en identifiant les causes des difficultés rencontrées par certaines des composantes de la filière, qu'il s'agisse, pour les producteurs, des obstacles à une meilleure valorisation du produit, et, pour les mareyeurs, des modalités de prévision et de régularité des apports, jugés insatisfaisants. Vous veillerez dans ce cadre à analyser les conséquences éventuelles de certaines spécificités locales sur les circuits de commercialisation.

Vous veillerez également à définir les conditions et les modalités d'un dialogue apaisé et pérenne au sein de la filière associant l'ensemble de ses composantes, que vous accompagnerez dans la construction et la mise en œuvre de ce projet.

Enfin, vous procéderez à l'analyse de la proposition présentée par les représentants professionnels, visant à la création d'un fonds régional de sauvegarde de l'emploi à la pêche, et ce au regard de sa compatibilité avec les règles européennes et de son articulation avec les mécanismes de droit commun. Vous pourrez dans ce cadre prendre l'attache des différentes collectivités territoriales concernées en Nord-Pas de Calais et en Picardie.

La situation de la CME et le projet, dont il est très souhaitable qu'il se concrétise rapidement, de rapprochement des organisations de producteurs CME et FROM Nord, seront examinés, sans que la mission se substitue aux initiatives du préfet de région quant au suivi de la situation de cette coopérative.

Pour conduire cette mission, vous travaillerez en étroite relation avec le préfet de région, dans le cadre des directives que le Ministre chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche lui a adressées, et en relation avec le préfet du Pas-de-Calais. Vous pourrez également solliciter le concours du directeur départemental des territoires et de la mer du Pas-de-Calais, du directeur interrégional de la mer Manche est – mer du Nord, ainsi que du sous-préfet de Boulogne-sur-mer.

Il est souhaitable que les membres des conseils généraux que vous nommerez pour cette mission puissent entamer leurs travaux dans les meilleurs délais.

J'attacherais du prix à ce que vous puissiez me remettre ainsi qu'au préfet de région un rapport intermédiaire portant sur la phase de diagnostic au plus tard avant la fin juillet, pour accompagner ensuite la construction et la mise en œuvre d'une filière produits de la mer sur la place boulonnaise structurée et dynamique.

 Frédéric CUVILLIER

## **2. Rapport intermédiaire sur le diagnostic de la filière pêche**





**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE**

**MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,  
DE L'AGROALIMENTAIRE ET DE LA FORÊT**

**CONSEIL GÉNÉRAL  
DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ALIMENTATION,  
DE L'AGRICULTURE  
ET DES ESPACES RURAUX**

N° 009111-01

N° 13090

## **A N N E X E**

Rapport intermédiaire sur le diagnostic - diffusé le 24 octobre 2013  
Mission sur la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-sur-Mer,  
réalisée à la demande du ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche

établi par

**André ALANORE**

ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, au CGAAER

**Pierre LAHOCHÉ**

ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, au CGEDD

**André NIL**

ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, au CGAAER

**Jean REBUFFEL**

ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, au CGEDD



**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE**

**MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,  
DE L'AGROALIMENTAIRE ET DE LA FORÊT**

**CONSEIL GÉNÉRAL  
DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ALIMENTATION,  
DE L'AGRICULTURE  
ET DES ESPACES RURAUX**

N° 009111-01

n° 13090

**Mission sur la filière pêche et produits de la mer de Boulogne-sur-Mer,  
réalisée à la demande du ministre chargé des transports,  
de la mer et de la pêche**

**Rapport intermédiaire sur le diagnostic**

établi par

**André ALANORE**

ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, au CGAAER

**Pierre LAHOCHÉ**

ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, au CGEDD

**André NIL**

ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, au CGAAER

**Jean REBUFFEL**

ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, au CGEDD

2 octobre 2013

# Sommaire

<b>Résumé.....</b>	<b><a href="#">3</a></b>
<b>Introduction.....</b>	<b><a href="#">11</a></b>
<b>1. Caractéristiques de la filière pêche et des produits de la mer.....</b>	<b><a href="#">14</a></b>
<b>Le présent chapitre en décrit l'importance et l'évolution.....</b>	<b><a href="#">14</a></b>
1.1. La pêche vendue en halle à marée.....	<a href="#">15</a>
1.1.1. <i>Evolution des tonnages mis à la vente.....</i>	<a href="#">15</a>
1.1.2. <i>Evolution de la valeur des ventes.....</i>	<a href="#">19</a>
1.2. Les flottilles vendant à la halle à marée de Boulogne-sur-Mer.....	<a href="#">24</a>
1.2.1. <i>Origines des bateaux.....</i>	<a href="#">24</a>
1.2.2. <i>Les flottilles sous pavillon français.....</i>	<a href="#">25</a>
1.3. Les entreprises de transformation .....	<a href="#">29</a>
<b>2. Les acteurs dans le fonctionnement de la filière.....</b>	<b><a href="#">33</a></b>
2.1. Rôle, attentes, suggestions des acteurs.....	<a href="#">34</a>
2.1.1. <i>Les acteurs professionnels de la filière.....</i>	<a href="#">34</a>
2.1.2. <i>La CCI, concessionnaire du port.....</i>	<a href="#">57</a>
2.1.3. <i>Les acteurs de la formation-recherche-développement.....</i>	<a href="#">59</a>
2.1.4. <i>Les acteurs institutionnels.....</i>	<a href="#">62</a>
2.1.5. <i>Eléments d'appréciation d'un acteur extérieur.....</i>	<a href="#">73</a>
2.2. Inter-relations entre les acteurs de la filière.....	<a href="#">74</a>
2.2.1. <i>La commercialisation des produits débarqués sur le port de Boulogne.....</i>	<a href="#">74</a>
2.2.2. <i>Les produits importés par la route de l'extérieur du port de Boulogne, et transformés sur le port.....</i>	<a href="#">79</a>
2.2.3. <i>La gouvernance du port.....</i>	<a href="#">80</a>
2.2.4. <i>Les instances de concertation entre les acteurs de la filière.....</i>	<a href="#">81</a>
2.3. Eléments de comparaison avec d'autres ports.....	<a href="#">83</a>
2.3.1. <i>Port de Lorient.....</i>	<a href="#">83</a>
2.3.2. <i>Port de Concarneau.....</i>	<a href="#">85</a>
<b>3. Conclusion : les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces de la filière pêche et produits de la mer.....</b>	<b><a href="#">86</a></b>
3.1. Les atouts.....	<a href="#">86</a>
3.2. Les faiblesses.....	<a href="#">88</a>
3.3. Les opportunités.....	<a href="#">90</a>
3.4. Les menaces.....	<a href="#">92</a>
<b>Annexes.....</b>	<b><a href="#">94</a></b>
<b>1. Lettre de mission.....</b>	<b><a href="#">95</a></b>
<b>2. Note de cadrage.....</b>	<b><a href="#">97</a></b>

<b>3. Liste des personnes rencontrées à la date du 30 septembre 2013.....</b>	<b><a href="#">101</a></b>
<b>4. PORT DE BOULOGNE-sur-MER : Pôles d'activités.....</b>	<b><a href="#">106</a></b>
<b>5. Glossaire des sigles et acronymes.....</b>	<b><a href="#">107</a></b>

## Résumé

**Le présent rapport concerne l'étape diagnostic de la mission ministérielle relative à la filière pêche et produits de la mer boulonnaise.** Il a été élaboré à la suite de plus de 40 entretiens avec les représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, de la chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Opale, des pêcheurs et de l'ensemble des acteurs économiques de la filière. Une rencontre avec les responsables du port de Lorient a également été organisée.

Il s'appuie sur de nombreux documents, notamment les statistiques publiées par FranceAgrimer et les études de la mission Capécure 2020 créée par la Région Nord Pas-de-Calais et la Communauté d'agglomération du boulonnais.

**La première partie du rapport caractérise la filière pêche et produits de la mer et met en évidence :**

### **1/ Sur l'évolution des quantités et des prix :**

- **une baisse continue et constante des quantités mises en vente à la halle à marée.** Boulogne-sur-Mer est en effet affaibli dans sa position de premier port de pêche français en tonnage, et pourrait perdre sa place de premier port en valeur des ventes ;
- **des prix qui sont, pour la majorité des espèces, plus bas à la halle à marée de Boulogne-sur-Mer que dans les autres ports français ;**
- **des apports des bateaux étrangers**, principalement des senneurs hollandais et des fileyeurs anglais, **qui ont quintuplé en 10 ans** pour représenter 14% des tonnages de la halle à marée en 2012.

### **2/ Sur l'évolution des flottilles :**

- **une flottille de bateaux sous pavillon français**, basée à Boulogne-sur-Mer qui comprend :
  - **une flottille hauturière réduite** (Euronor) dont la baisse des tonnages débarqués explique quasiment à elle seule la baisse de l'activité de la halle à marée ;
  - **une flottille de chalutiers en diminution**, dont les apports se maintiennent mais dont la majorité des navires est en situation financière difficile, voire très difficile. L'augmentation du volume pêché par navire et la diminution du nombre de marins embarqués n'ont pas permis de compenser la baisse des prix de vente et l'augmentation des charges, notamment de carburant. Cette situation est rendue d'autant plus instable que le groupe Coopératives Maritimes Etaploises (CME), auquel adhère la grande majorité des patrons de chalutiers, rencontre des difficultés financières graves ;

- **une flottille de fileyeurs stabilisée**, dont la situation financière s'affaiblit sous l'effet de la baisse des prix, ce qui compromet le renouvellement des bateaux.
- **Une flottille d'autres bateaux français dont les apports à la halle à marée ont diminué** dans les dernières années.
- **Le caractère vital, pour les pêcheurs étaplois, de l'accès à la ressource des espèces hors quotas**, qui est à l'origine du conflit avec les senneurs hollandais qui occupent massivement les lieux de pêche entravant la circulation des chalutiers ; des négociations sont actuellement en cours pour la réservation de corridors de tractage des chaluts.

### 3/ Sur le site d'activités de Capécure :

- **la présence sur le site et à proximité, de plus de 120 entreprises employant environ 5000 salariés**, avec une gamme très complète d'activités (1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> transformations, négoce, logistique, froid ..... ) et traitant plus de 400 000 tonnes de produits frais ou congelés, dont 90% sont importées de l'extérieur de Boulogne ;
- **une menace de délocalisation des activités de filetage des espèces de masse**, telles que le saumon ou le cabillaud, vers des pays à bas coût de main d'œuvre, vers des zones de production telle la Norvège, ou à l'inverse vers des zones de grande consommation ;
- **la présence de grands groupes nationaux ou internationaux**, dont certains ont des projets d'extension, et le développement d'entreprises innovantes de deuxième ou de troisième transformation, qui attestent du potentiel de la plateforme boulonnaise ;
- **la présence d'un dispositif de recherche-développement-formation** spécialisé sur l'halieutique, la pêche et les produits de la mer, dont les principaux membres se sont récemment regroupés au sein du Campus de la mer.

**La seconde partie du rapport restitue l'essentiel des entretiens avec les acteurs institutionnels, les acteurs professionnels et les observateurs extérieurs.**

### 1/ Les pêcheurs et leurs Organisations de Producteurs (OP) :

- **Les pêcheurs se plaignent du niveau élevé des frais prélevés par les écoreurs<sup>1</sup> qui à leurs yeux ne sont pas justifiés par les services rendus. Ils revendiquent une ouverture de la criée à d'autres acheteurs et souhaitent un accès à la vente par le biais des services du port. Ils perçoivent mal le rôle des**

<sup>1</sup> Les écoreurs prennent en charge les poissons débarqués et les commercialisent pour le compte des pêcheurs.

**écoreurs** dans l'écoulement de leurs pêches **et ont le sentiment que les prix s'établissent à leur détriment par entente entre les mareyeurs et les écoreurs**, ceux-ci exerçant directement ou indirectement des activités de mareyage.

Ils soulignent que le port de Boulogne avec un niveau de frais, taxes et redevances de 13 à 15 % du produit des ventes, est le plus cher des ports français.

- **Le regroupement des deux Organisations de Producteurs FROM NORD et l'OP du groupe Coopératives Maritimes Etaploises (CME) est reconnu comme souhaitable**, mais le projet de fusion envisagé depuis 2010 par les responsables des deux organisations a des difficultés à se concrétiser compte tenu de modes de gouvernance et de gestion largement différents.
- **Le groupe CME est actuellement en procédure de sauvegarde judiciaire**. Ses activités devront probablement être scindées, ce qui devrait faciliter la fusion de sa partie OP avec FROM NORD.

## **2/ Les écoreurs :**

- **Le métier d'écoreur est spécifique au port de Boulogne sur Mer** : il consiste à prendre en charge les produits débarqués par les pêcheurs et à les commercialiser.
- **Les écoreurs occupent une place dominante** dans le fonctionnement de la halle à marée.
- **Ils considèrent que leur rôle est déterminant pour valoriser les produits de la pêche** d'autant que les pratiques des pêcheurs ne permettent pas suffisamment une régulation dans le temps des approvisionnements.
- **Après avoir contribué jusqu'à présent à la fermeture du port aux acheteurs extérieurs, ils semblent aujourd'hui prêts à évoluer.**

## **3/ Les mareyeurs :**

- **Les mareyeurs reprochent aux pêcheurs de méconnaître les exigences du marché** et plus particulièrement aux bateaux de CME de ne pas étaler leurs apports.
- **Ils demandent la plus grande ouverture possible du port aux producteurs** pour disposer d'une offre plus abondante et étalée sur l'ensemble de la semaine, les débarquements actuels étant pour eux largement insuffisants. De ce point de vue, les opérations de blocage du port leur sont apparues comme aberrantes et ils demandent la garantie du libre accès des bateaux.
- **Ils considèrent en outre que l'enregistrement des captures débarquées n'est pas fiable** et préconisent, notamment, la clôture de l'enceinte du port.

#### 4/ La halle à marée :

- **Le fonctionnement actuel de la halle à marée apparaît à de nombreux acteurs et observateurs comme relativement opaque** : 85 % des ventes se font de gré à gré, tous les acheteurs n'ont pas de visibilité sur les quantités mises en vente, la vérification des quantités débarquées reste aléatoire et les quais sont relativement libres d'accès.

Cela alimente des allégations non vérifiables sur des ventes au noir et sur le non-paiement des taxes dans certaines transactions, et certains services de contrôle considèrent, par ailleurs, que leurs procès-verbaux ne donnent pas lieu à des sanctions suffisamment dissuasives.

- **L'ouverture de la criée à d'autres acheteurs est reconnue par l'ensemble des opérateurs comme prioritaire.**

Toutefois la mise en oeuvre des réformes imaginées en ce sens par le concessionnaire risque de se heurter comme les précédentes, à des oppositions et leur aboutissement n'est pas assuré.

#### 5/ La SOFETRA (Société de Facturation et d'Encaissement relatives aux Transactions commerciales de la halle à marée) :

- **La SOFETRA détient les cautions déposées par les mareyeurs et assure les paiements aux pêcheurs** par l'intermédiaire des écoreurs. Son capital est partagé entre les écoreurs, les OP, et l'armement Euronor.
- **Dans son fonctionnement actuel, la société incite les pêcheurs à recourir aux services des écoreurs et limite la venue d'acheteurs extérieurs à Boulogne.**

**Une réforme de la société** visant à ouvrir le port aux acheteurs extérieurs **est cependant engagée.**

#### 6/ Les entreprises de transformation et de logistique :

- **Elles soulignent l'intérêt que représente la présence sur le site de tous les acteurs de la filière pêche et produits de la mer, d'une main d'oeuvre qualifiée**, de l'ensemble des services nécessaires et d'un plan de transport exceptionnel.
- **En revanche, elles insistent sur le caractère dissuasif des Autorisations d'Occupations Temporaires** (pas d'actifs fonciers au bilan, durée d'occupation courte, montant élevé des redevances), les décisions d'attribution étant de surcroît beaucoup trop lentes.

#### 7/ La grande distribution :

- **La grande distribution achète près de 80 % des produits transformés à Boulogne.** Sa place dans la filière pêche est donc déterminante.



- Elle appelle l'attention sur le risque de délocalisation de la transformation des produits, près des lieux de production, et souligne l'enjeu des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> transformations pour le port de Boulogne.

#### 8/ Les acteurs de la gouvernance du port :

- La CCI Côte d'Opale (CCICO), gestionnaire du port, affirme sa volonté de moderniser la gestion du port et d'ouvrir la criée aux acheteurs et aux vendeurs, de changer l'image de la zone d'activités Capécure et de trouver des solutions au déficit actuel du port de plusieurs millions d'euros.
- La place respective dans la gouvernance du port des services de l'Etat, du Conseil régional propriétaire et de la CCICO, n'est pas clairement perçue par l'ensemble des acteurs, dont plusieurs ont exprimé le souhait d'avoir une autorité politique forte et une instance de dialogue opérationnelle.
- La procédure d'appel d'offres pour le choix d'un concessionnaire n'a pas jusqu'à présent permis d'élaborer un projet concerté pour le port sous l'égide du Conseil régional, avec les parties intéressées, la communauté d'agglomération, les villes de Boulogne et de Le Portel, la CCICO, et les acteurs professionnels de la filière.
- La Communauté d'agglomération a demandé à être associée à l'élaboration du projet et fait part de sa disposition à participer aux financements afférents.
- Le Conseil régional rappelle l'intérêt qu'il porte au développement de la plateforme halio-portuaire boulonnaise, et au regroupement des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais dans une concession unique, sa volonté d'élaborer un projet partenarial pour le port, son souhait de trouver une solution durable à la situation des pêcheurs, et son attachement aux AOT<sup>2</sup> qui garantissent des activités sur la zone de Capécure en lien direct avec la filière des produits de la mer, mais dont les durées et les modalités d'attributions peuvent être revues.

**En conclusion du rapport, à partir d'une analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces, la mission porte le diagnostic suivant :**

#### 1/ La filière pêche et produits de la mer de Boulogne sur Mer dispose de sérieux atouts :

- sa situation géographique et son plan de transport ;
- sa culture, son histoire et le savoir-faire de la main d'œuvre locale dans les différents métiers ;

<sup>2</sup> Autorisations d'Occupations Temporaires.

- la présence quasi unique en France sur un même site de tous les acteurs de la filière qui devrait favoriser l'efficacité de chacun et créer un terreau propice aux innovations croisées et à une véritable dynamique de filière ;
- un port de pêche et une criée d'ores et déjà modernisée en capacité de s'ouvrir à des nouveaux débarquements et à de nouveaux acheteurs ;
- l'importance du tissu d'entreprises de transformation, avec de grandes entreprises, mais aussi des PME et des TPE, disposant d'un savoir-faire et d'une réactivité reconnus ;
- des entreprises de logistique performantes, dont les leaders nationaux qui ont des projets d'investissement conséquents ;
- un pôle de recherche-innovation-formation dédié à l'halieutique, à la pêche et aux produits de la mer, d'envergure nationale, et à la compétence reconnue ;
- les démarches de recherche de nouvelles activités, notamment dans l'aquaculture avec le projet de construction d'une station expérimentale ;
- une délégation du Crédit Maritime intégrée à la Banque Populaire, particulièrement impliquée dans l'accompagnement des pêcheurs et intéressée à l'avenir des flottilles.

## **2/ En revanche, cinq éléments de faiblesses cruciaux ont été identifiés :**

- **Le fonctionnement de la halle à marée qui, sur plusieurs points, peut être considéré comme insatisfaisant :**
  - l'absence de visibilité sur la quantité et la qualité des apports qui ne permet pas d'anticiper la commercialisation ;
  - les difficultés de contrôler la quantité et la qualité des produits débarqués ;
  - l'absence de relation de confiance entre pêcheurs, écoreurs et mareyeurs, et le sentiment des pêcheurs d'être à l'écart du marché ;
  - un défaut de compétitivité du port en raison du taux élevé des frais, taxes et redevances payés par les pêcheurs (de 13 à 15 % du produit de leurs ventes) qui fait de Boulogne sur Mer, le plus cher des ports français ;
  - l'obligation, de fait, imposée aux pêcheurs de passer par les écoreurs pour commercialiser leurs produits, faute de pouvoir s'adresser aux services de la criée qui ne dispose pas de moyens correspondants ;
  - la fermeture du port aux acheteurs extérieurs (qui est cependant susceptible d'être abandonnée par les écoreurs) ;

- les oppositions des pêcheurs boulonnais aux activités de pêche en mer et aux débarquements des navires néerlandais ;
- le régime déclaratif des ventes de gré à gré entre écoreurs et mareyeurs ;
- l'existence de deux Organisations de Producteurs (OP) aux statuts et au fonctionnement différents, et l'absence de décision quant à leur fusion.
- **Les difficultés du port :**
  - sa situation financière structurellement déficitaire ;
  - sa gouvernance qui manque de visibilité et d'efficacité ;
  - la zone de Capécure insuffisamment attractive ;
- **La situation financière des patrons-pêcheurs** très dégradée avec des flottilles à renouveler ou à restructurer ;
- **La situation financière de la CME** dont le démantèlement des multiples activités paraît inévitable pour préserver l'avenir qui reste néanmoins incertain ;
- **Le manque de confiance entre les différents partenaires** et leur absence de dialogue opérationnel.

### **3/ Il existe cinq opportunités principales pour valoriser ces atouts et surmonter ces faiblesses :**

- la mobilisation des responsables politiques et de l'Etat en faveur du développement du port,
- le renouvellement de la concession dans le cadre du regroupement des ports de Boulogne et Calais, qui devrait être une garantie de pérennité pour le port de Boulogne ;
- les perspectives de développement de nouvelles activités que pourraient générer l'implantation de la station d'expérimentation aquacole, le développement de flux logistiques intégrant des produits agroalimentaires aux caractéristiques proches des produits de la pêche fraîche, ou encore l'accueil de paquebots de croisière ;
- l'accord qui semble acquis entre les différents opérateurs pour ouvrir le port et la halle à marée à de nouveaux acheteurs et à de nouveaux producteurs ;
- les négociations engagées entre les pêcheurs étaplois et hollandais, avec l'appui de l'Etat.

#### **4/ Trois catégories de menaces ont cependant été identifiées :**

- l'absence de prises de décisions adéquates pour remédier aux faiblesses relevées ci-dessus dans le fonctionnement du port et les difficultés des patrons pêcheurs pourraient conduire à une disparition brutale de l'activité de la pêche artisanale ;
- les difficultés des entreprises TPE et PME de mareyage : leur situation financière est souvent critique en raison de leur faible marge ;
- d'autres menaces exogènes liées à des décisions qui échappent aux décideurs locaux :
  - la réduction des quotas de pêche et le maintien de leur annualité;
  - la réduction des financements européens, notamment pour les sorties de flotte ;
  - le renchérissement des charges supportées par les pêcheurs, notamment de carburant ;
  - le risque de délocalisation des activités de transformation sur les sites de production, qui pourrait entraîner progressivement celle des entreprises de logistique.

## Introduction

Par lettre du 30 mai 2013, jointe en annexe, le ministre délégué chargé des Transports , de la Mer et de la Pêche, a confié au Vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et au Vice-président du Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux (CGAAER) **une « mission de réflexion sur la constitution d'une filière structurée, dynamique et innovante » de la pêche boulonnaise « sur la base d'un projet partagé par tous ses acteurs ».**

\* \*

\*

**Cette mission intervient à un moment où la pêche boulonnaise est confrontée à des difficultés de natures différentes, parmi lesquelles :**

- la situation financière très difficile des Coopératives Maritimes Etaploises (CME) et de plusieurs de ses navires membres ;
- la présence croissante en Manche de navires étrangers notamment néerlandais, et le débarquement par ceux-ci de leurs captures sur le port de Boulogne ;
- le caractère insatisfaisant du dialogue entre les acteurs de la filière.

**La constitution d'une filière structurée, dynamique et innovante devrait répondre à deux enjeux principaux :**

- **maintenir et développer les volumes et les valeurs de pêche** qui font de Boulogne-sur-Mer, le premier port de pêche français ;
- **conforter sa position de première plate-forme européenne de traitement des produits de la mer.**

Bien que s'appliquant au port de Boulogne-sur-Mer, ces enjeux concernent également l'ensemble de la filière pêche française et donne à la présente mission une portée certes locale, mais aussi nationale et européenne.

\* \*

\*

**Le ministre délégué a demandé que la mission soit exécutée en deux étapes :**

- **étape 1 : le diagnostic** de la situation et l'identification des attentes et des suggestions des acteurs de la filière ;
- **étape 2 : les propositions** relatives à la constitution de la filière, avec un focus sur la proposition de création d'un Fonds régional de sauvegarde de l'emploi et la situation de la CME.

\* \*

\*

**Le présent rapport intermédiaire concerne l'étape 1 de la mission relative au diagnostic de la situation et des difficultés et attentes des acteurs de la filière.**

**Plus de 40 entretiens ont été réalisés** avec les représentants de l'Etat, des Collectivités territoriales, de la Chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Opale (CCICO) concessionnaire et avec les acteurs de la filière et leurs instances représentatives. (cf. la liste des personnes rencontrées, jointe en annexe).

La majorité de ces entretiens ont été réalisés à Boulogne. Une rencontre a été notamment organisée avec deux groupes de patrons pêcheurs, respectivement de chalutiers et de fileyeurs.

En raison des contraintes d'agendas imputables à la période des congés, certains entretiens n'ont pu être organisés, notamment avec les représentants du secteur de la formation, et seront programmés au cours de la seconde étape de la mission.

Afin de comparer les méthodes de commercialisation, un déplacement a été effectué sur le port de Lorient.

**Le rapport présente successivement :**

- **les principales caractéristiques de la filière pêche et produits de la mer ;**
- **les acteurs professionnels et institutionnels de la filière :** leur situation, leurs attentes et leurs suggestions.

Les attentes et suggestions des interlocuteurs rencontrés sont résumées. Elles n'ont cependant pas été validées par leurs auteurs et à ce titre, ne les engagent pas.

- **Les atouts, faiblesses, opportunités et menaces de la filière et les principaux éléments de diagnostic** à partir desquels des propositions pourront être formulées en seconde étape de la mission.

## 1. Caractéristiques de la filière pêche et des produits de la mer

**La filière pêche et des produits de la mer de Boulogne sur Mer s'organise à partir de plusieurs activités :**

- **la pêche** avec en amont les activités d'avitaillement et la réparation navale ;
- **la mise en marché des produits de la pêche**, qui se fait par des ventes aux enchères à la criée ou de gré à gré, avec une activité spécifique à Boulogne, à savoir **l'écorage** ; **les écoreurs** assurent la mise en vente de la pêche des navires dont ils réceptionnent les poissons au débarquement ;
- **la première transformation** (mareyage et filetage) dont l'approvisionnement se fait aujourd'hui majoritairement en produits de la pêche et de l'aquaculture importés par camion à Boulogne ;
- **la deuxième transformation** (salaison, conserverie, cuisson de crevettes, plats préparés....) ;
- **la troisième transformation** ( valorisation des coproduits) ;
- **la logistique** dont les entrepôts frigorifiques de **la gare de marée constituent l'épicentre** ;
- **le commerce** en synergie avec les activités de logistique.

De plus l'importance des activités liées à la pêche et aux produits de la mer a généré le développement d'**activités de recherche-développement et de formation** (Pôle de compétitivité Aquimer, Campus de la mer, lycée maritime ..).

La quasi totalité de ces activités est localisée dans la zone portuaire qui comprend outre les quais de débarquement, une halle à marée, une gare de marée et une zone industrielle dénommée CAPECURE

Le présent chapitre en décrit l'importance et l'évolution.



## 1.1. La pêche vendue en halle à marée

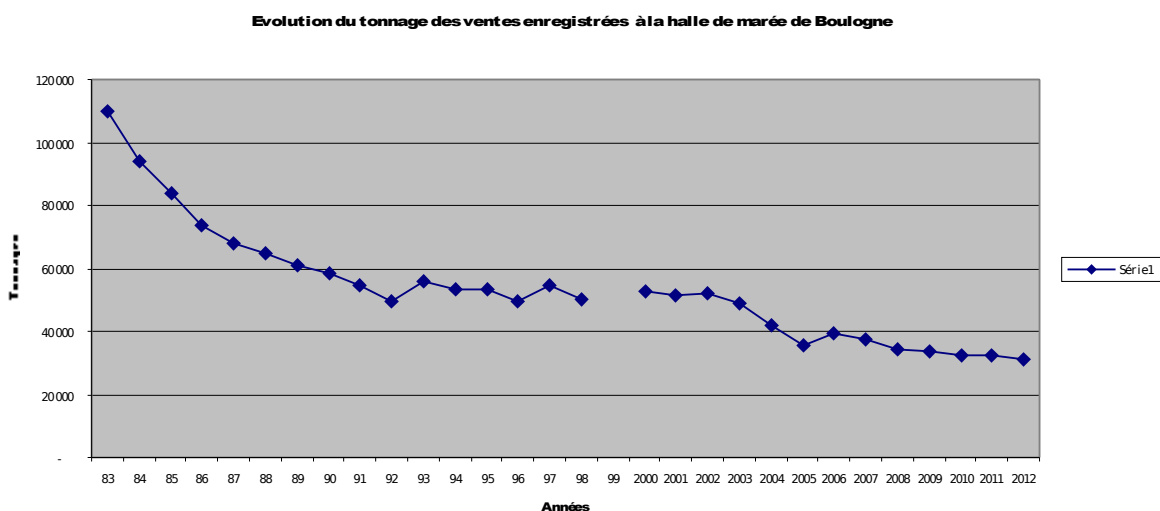
### 1.1.1. Evolution des tonnages mis à la vente

#### Une baisse constante des tonnages

En 30 ans les tonnages de poissons débarqués à Boulogne dont les ventes ont été enregistrées à la halle de marée ont été divisés par 3.5, passant de 109 600 tonnes en 1983 à 31 200 tonnes en 2012.

Cette évolution s'est faite sur quatre périodes :

- 1983-1991 : forte diminution (-50%)
- 1991- 2002 : stabilisation aux alentours de 55 000 tonnes
- 2002-2005 : baisse brutale –passage sous le seuil des 40 000 tonnes
- 2005-2012 : érosion plus limitée mais continue des apports



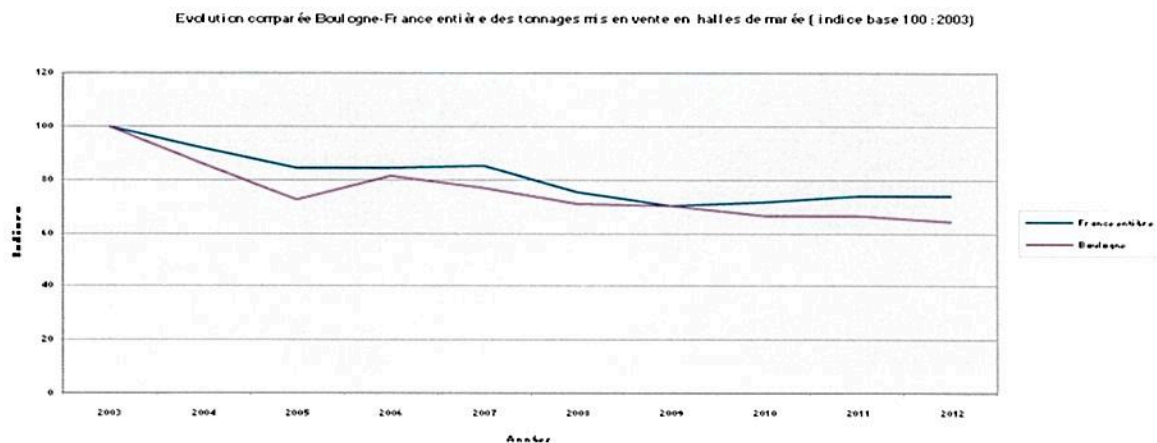
Sources Etude Université Nantes<sup>3</sup> et FranceAgrimer

<sup>3</sup> Etude prospective sur la filière pêche régionale du Nord – Pas de Calais/Picardie, 2006, Laboratoire d'Economie -Université de Nantes.

## Une baisse relativement plus marquée que sur l'ensemble de la France

La diminution des volumes des pêches fraîches affecte l'ensemble des ports de France. Toutefois elle se manifeste avec plus d'acuité à Boulogne qui voit s'affaiblir sa position historique de premier port français.

Evolution relative des tonnages mis en vente à Boulogne et en France										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
France entière	292 905	269 057	247 258	246 727	248 151	220 669	205 262	208 949	216 707	216 989
Boulogne	48 694	41 896	35 335	39 474	37 469	34 510	33 967	32 482	32 335	31 234
% Boulogne dans France entière	17	16	14	16	15	16	17	16	15	14
Source France Agrimer										

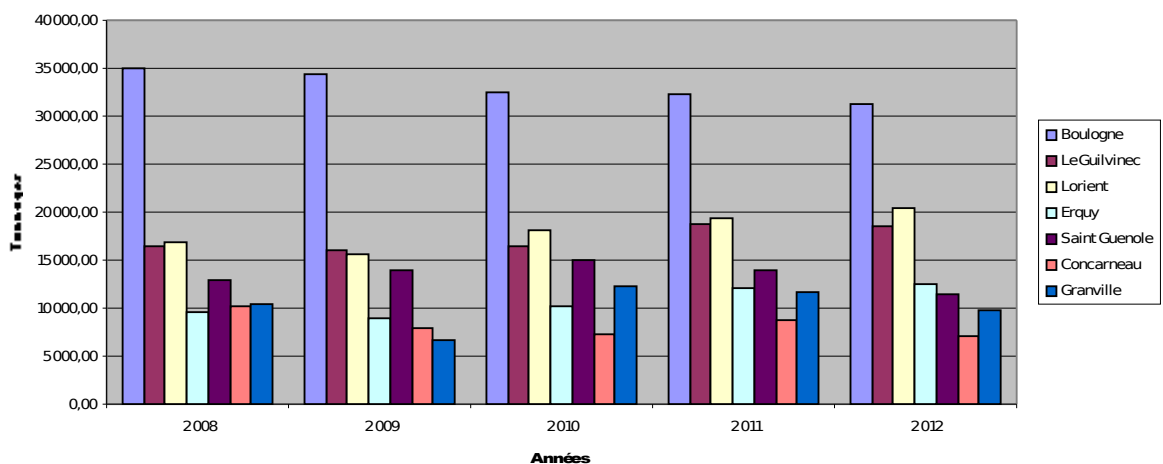


Source : données France Agrimer

## Une position de premier port français en volume qui s'affaiblit

- Parmi les trois premiers ports français par les volumes mis en vente en halle à marée, Le Guilvinec et Lorient ont progressé entre 2008 et 2012 de 15 000 t à 20 000 tonnes (-33%) , quand Boulogne passait de 35 000 t. à 31000 tonnes (-11%).

Evolution comparée des tonnages mis en vente dans les 7 premières criées françaises entre 2008 et 2012



Source mission à partir de données France Agrimer

## Une relative stabilité de la répartition entre espèces sous et hors quotas.

La baisse des tonnages affecte aussi bien les espèces sous quotas que celles hors quotas. Leur part dans le total des pêches mises à la vente oscille autour d'une moyenne de 60% pour les espèces sous quotas et 40% pour les espèces hors quotas.

Evolution des volumes des espèces hors et sous quotas mis à la vente à la vente à la halle de marée de Boulogne										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Espèces hors quotas	17 998	17 835	15 112	15 060	15 261	13 577	13 277	13 509	12968	13 308
Espèces sous quotas	30 695	24 062	20 223	24 414	22 208	20 934	20 690	18 973	19 367	17 926
Total toutes espèces	48 694	41 896	35 335	39 474	37 469	34 510	33 967	32 482	32 335	31 234
% des espèces hors quotas	37,0	42,6	42,8	38,1	40,7	39,3	39,1	41,6	40,1	42,6
Source France Agrimer										

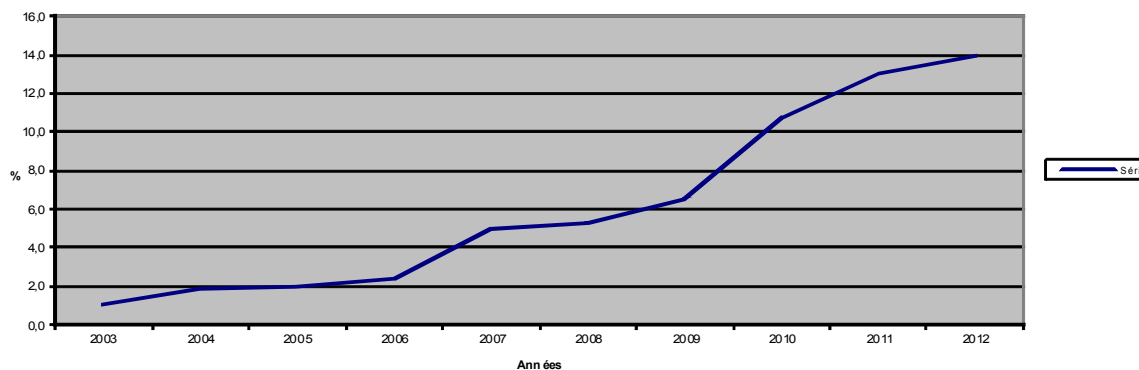
## Une contribution croissante des bateaux étrangers notamment pour les espèces hors quotas.

En 10 ans les tonnages mis en vente par les bateaux étrangers ont quasiment décuplé, passant de 500 tonnes en 2003 à 4300 tonnes en 2012. Ces apports représentent en 2012 près de 14% des tonnages mis en vente à Boulogne, et près de la moitié des 9 000 tonnes mis en vente par les bateaux étrangers dans l'ensemble des ports français métropolitains.

Cette particularité tient probablement à la position géographique de Boulogne qui lui confère une attractivité particulière et à l'organisation commerciale locale.

Toutefois ces apports des bateaux étrangers n'ont pas compensé la baisse enregistrée sur les bateaux français, qui voient leurs tonnages mis en vente passer de 48 200 tonnes en 2003 à 26 800 en 2012.

Evolution de la part des bateaux étrangers dans les tonnages mis en vente à la halle de criée de Boulogne entre 2003 et 2012



On peut noter par ailleurs que la répartition entre espèces sous quotas et espèces hors quotas est notablement différente entre bateaux français et étrangers. Alors que pour les bateaux français, les espèces sous quotas représentent 61% des tonnages, elles n'en représentent que 23% pour les bateaux étrangers avec toutefois de fortes variations annuelles.

Evolution des pourcentages des espèces sous quotas dans les mises à la vente à la halle de marée de Boulogne par les bateaux français et étrangers											
	2 003	2 004	2 005	2 006	2 007	2 008	2 009	2 010	2 011	2 012	Moyenne
% bateaux français	63,3	58,1	58,1	63,0	61,8	63,5	63,6	62,0	63,6	60,9	61,8
% bateaux étrangers	38,2	20,6	15,2	15,6	11,2	10,0	21,5	29,1	35,0	35,6	23,2
% ensemble tous bateaux	63,0	57,4	57,2	61,8	59,3	60,7	60,9	58,4	59,9	57,4	59,6
Source :France Agrimer											

### 1.1.2. Evolution de la valeur des ventes

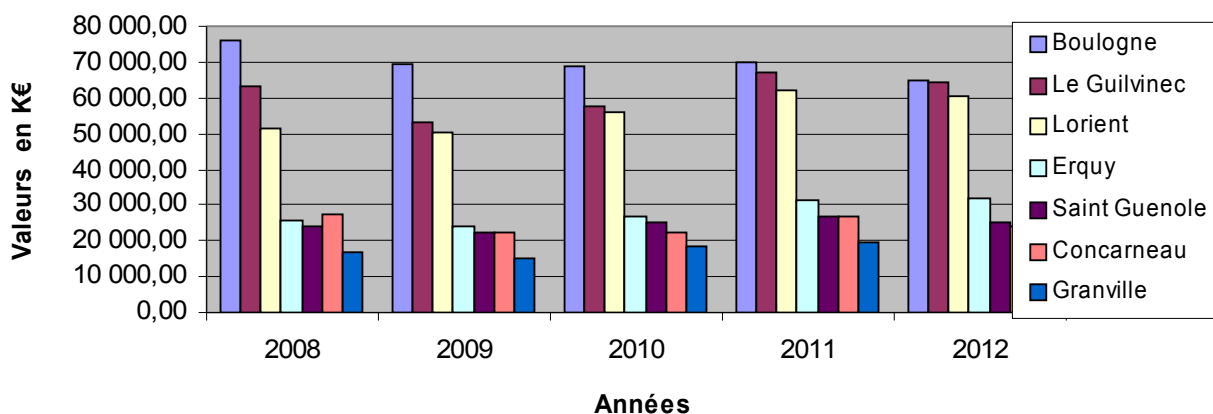
#### Un recul relatif du port de Boulogne

La part de Boulogne dans le total de la valeur des ventes de l'ensemble des halles à marée françaises a tendance à régresser, passant de 12% en 2008 à 10% en 2012.

	Evolution en valeur des ventes en criées en kg€				
	2 008	2 009	2 010	2 011	2 012
Boulogne	75 971	60 632	69 052	69 721	64 919
France	632 051	556 366	590 375	658 315	640 283
% Boulogne /France	12,0	10,9	11,7	10,6	10,1
Source FranceAgrimer					

**Boulogne est en passe de perdre sa place de premier port de pêche français en valeur des ventes**, rattrapé par Le Guilvinec et Lorient.

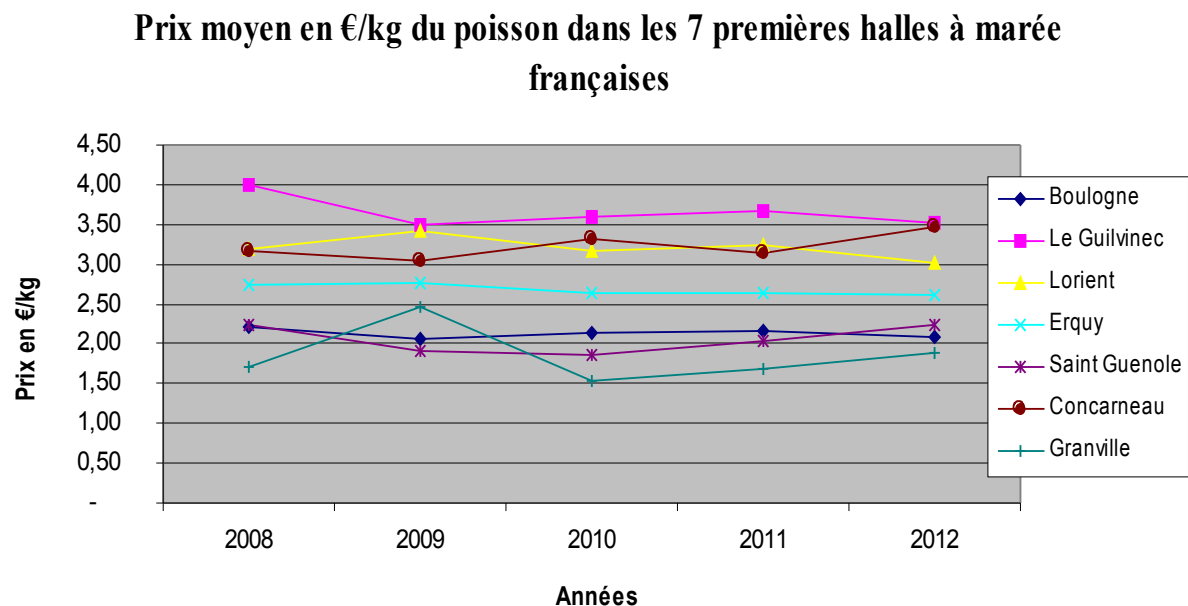
#### Evolution de la valeur des ventes dans les 7 premières halles à marées françaises entre 2008 et 2012



Cette évolution tient d'une part à l'évolution relative des tonnages analysée précédemment, et d'autre part au différentiel de prix observé entre Boulogne et ces deux autres places portuaires.

### Des prix moyens inférieurs à Boulogne.

Les prix de Boulogne sont plus bas que dans les 4 autres premières criées françaises (Erquy, Concarneau, Le Guilvinec et Lorient), ainsi que le graphique ci-dessous en atteste pour la période 2008-2012.



Une analyse comparative plus fine des prix par espèce, avec les criées de Le Guilvinec et Lorient met en évidence :

- une position favorable pour les pêcheurs boulonnais pour seulement 3 espèces (seiche, calmar, grondin rouge) représentant 6.9% de leur débarquement ;
- une égalité de paiement pour 4 espèces de poissons (lieu noir, morue, raie, rouget barbet) débarquées à Boulogne, Le Guilvinec ou Lorient représentant 14% des débarquements ;
- une position très défavorable pour la place boulonnaise pour 12 espèces représentant 46,3% des débarquements avec des écarts de prix allant de -23% à -69%.

Tonnages mis en vente et prix (en €/kg) moyens pour les bateaux français à Boulogne, Le Guilvinec et Lorient sur la période 2010-2012									
ESPECES	Boulogne			Le Guilvinec		Lorient		Différence de prix avec Boulogne en %	
	Volume		Prix moyen	Volume	Prix moyen	Volume	Prix moyen	Le Guilvinec	Lorient
	Tonnage	%		Tonnage		Tonnage			
SEICHE	863	3,1	<b>2,99</b>	982	2,40	ns		20	
CALMARS	1 036	3,7	<b>6,40</b>	211	4,96	99	2,81	22	<b>Tonnage</b>
GRONDIN ROUGE	220	0,8	<b>0,94</b>	138	0,62	ns		34	
<b>Sous Total</b>	<b>2 119</b>	<b>7,6</b>							
LIEU NOIR	3 015	10,8	1,53	ns		2 009	1,64		-6,96
MORUE COMMUNE	778	2,8	<b>3,19</b>	706	3,24	130	3,27	-2	-2,51
DIVERS RAIES	258	0,9	<b>1,54</b>	136	1,59	ns		-3	
<b>Sous Total</b>	<b>4 051</b>	<b>14,5</b>							
MERLAN	6 036	21,6	1,20	957	1,73	ns		-45	
MAQUEREAU COMMUN	3 575	12,8	<b>1,25</b>	ns	-	205	1,68		-34,13
TACAUD COMMUN	1 048	3,7	<b>0,51</b>	197	0,86	119	0,73	-69	-42,5
SOLE	761	2,7	<b>10,32</b>	99	14,29	252	12,61	-38	-22,2
PETITE ROUSSETTE	686	2,5	<b>0,48</b>	555	0,60	209	0,56	-23	-15,9
BAR	423	1,5	<b>8,07</b>	148	12,28	99	12,21	-52	-51,3
ROUGET BARBET	268	1,0	<b>5,99</b>	163	6,25	69	8,48	-4	-41,7
LINGUE BLEUE	595	2,1	<b>1,99</b>	ns		934	2,40		-21,0
SARDINE	213	0,8	<b>0,63</b>	ns		431	1,06		-69,1
SABRE NOIR	379	1,4	<b>3,25</b>	ns		1 072	4,09		-25,8
LIMANDE-SOLE	156	0,6	<b>3,21</b>	234	4,20	ns		-31	
EGLEFIN	185	0,7	<b>1,05</b>	2 207	1,40	484	1,44	-33	-36,4
MERLU	228	0,8	<b>1,67</b>	632	2,11	2 222	2,25	-26	-34,9
<b>Sous Total</b>	<b>14 553</b>	<b>52,2</b>							
<b>Sous totaux cumulés</b>		<b>74,3</b>							

Source mission à partir de données France Agrimer

Ces constats conduisent à s'interroger sur les causes de ces écarts. La place de Boulogne ne saurait durablement être déconnectée des autres places, sur un marché global où la loi de l'offre et de la demande devrait jouer pleinement son rôle.

Les explications les plus couramment avancées concernent :

- l'organisation de la criée ;
- les préventes de gré à gré entre les écoreurs et les mareyeurs ;
- la concentration des débarquements sur derniers jours de la semaine ;
- le niveau de la transparence et des échanges d'informations entre les vendeurs et les acheteurs ;
- la qualité des produits débarqués.

Elles seront analysées dans la suite du rapport (cf chapitre 2).

### **Des bateaux étrangers qui valorisent mieux leur pêche.**

Le prix moyen au kilo des poissons débarqués sous pavillon français est inférieur à celui des poissons mis en vente par des bateaux étrangers.

Dans le détail on observe que :

- pour 3 espèces (coquille saint Jacques, limande, tacaud commun) représentant 10% des débarquements, les prix des bateaux français sont supérieurs de 5 à 29% à ceux bénéficiant aux bateaux étrangers ;
- pour 8 espèces, aucune différence vraiment significative de prix n'existe selon l'origine du bateau qui les a débarquées ;
- pour 8 autres espèces constituant près de 40% des débarquements des bateaux français, leurs prix sont notablement inférieurs à ceux obtenus par les bateaux étrangers.



Prix moyens 2010-2012 par espèce des mises en vente par bateaux français et étrangers à la halle à marée de Boulogne

	% de l'espèce dans le total des débarque- ments	% des espèces dans les mises en vente par les bateaux français	% des espèces dans les mises en vente par les bateaux étrangers	Moyenne des prix 2010- 2012 français	Moyenne des prix 2010- 2012 étrangers	Différence de prix en % entre bateaux français et étrangers
LIMANDE	2,7	2,8	2,4	0,74	0,52	28,9
TACAUD COMMUN	4,3	3,7	8,1	0,51	0,47	7,4
COQUILLE ST JACQUES	2,6	2,9	0,7	2,91	2,77	4,9
<b>Sous total cumulé</b>	<b>9,6</b>	<b>9,4</b>	<b>11,1</b>			
SOLE	3,0	2,7	5,1	10,32	10,41 -	- 0,9
MORUE COMMUNE	2,7	2,8	1,8	3,19	3,28 -	- 3,0
BAR	1,7	1,5	3,1	8,07	8,37 -	-3,6
SEICHE	3,2	3,1	3,7	2,98	3,11 -	-4,3
CALMARS	4,2	3,7	7,7	6,40	6,68 -	- 4,4
MERLAN	20,6	21,6	13,5	1,20	1,26 -	-5,1
ROUGETS BARBETS	2,6	1,0	13,9	5,99	6,36 -	- 6,2
CHINCHARD COMMUN	2,1	1,8	4,0	0,44	0,49 -	-10,2
<b>Sous total cumulé</b>	<b>39,9</b>	<b>38,1</b>	<b>52,9</b>			
PETITE ROUSSETTE	2,3	2,5	1,2	0,48	0,57 -	-17,5
GRONDIN ROUGE	1,5	0,8	6,2	0,94	1,13 -	-20,7
LIEU NOIR	10,0	10,8	4,8	1,53	2,06 -	-34,6
DIVERS RAIES	1,0	0,9	1,6	2,28	3,14 -	-37,6
MAQUEREAU COMMUN	11,4	12,8	1,6	1,25	1,73 -	-38,0
HARENG COMMUN	7,4	8,5	0,0	0,41	0,57 -	-39,3
PLIE	3,2	3,4	1,9	1,02	1,42 -	-39,6
GRONDIN PERLON	2,2	1,1	9,6	1,20	2,25 -	-86,9
<b>Sous total cumulé</b>	<b>39,1</b>	<b>40,8</b>	<b>27,0</b>			
<b>Total Cumulé</b>	<b>88,6</b>	<b>88,3</b>	<b>91,1</b>			

Source :mission à partir de données France Agrimer

## 1.2. Les flottilles vendant à la halle à marée de Boulogne-sur-Mer

### 1.2.1. Origines des bateaux

Une diminution de la flottille sous pavillon français et une présence significative des flottilles étrangères.

En dix ans les bateaux sous pavillon français ont diminué de 35%, dans le même temps les bateaux étrangers sont passés de 6 à 39 avec un pic à 119 en 2009. Ce qui est en cohérence avec l'évolution des tonnages décrite précédemment.

Parmi les bateaux étrangers, les bateaux anglais (25 en 2012, essentiellement des fileyeurs<sup>4</sup>) et les senneurs<sup>5</sup> néerlandais (7 en 2012) sont majoritaires.

Evolution du nombre de bateaux pour lesquels a été enregistrée au moins une déclaration de vente en halle à marée										
1.2.1.1. Années	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre total de bateaux	212	208	196	194	190	177	271	195	186	173
dont français	206	194	185	179	178	162	152	140	141	134
dont étrangers	6	14	11	15	12	15	119	55	45	39
Grande Bretagne	1	2	2	4	5	6	102	45	35	25
Pays-Bas	3	7	6	9	6	8	12	7	7	7
Belgique		3	3	2	1	1	3		1	5
Autres	2	2					1	3	2	2

Source : France Agrimer

La présence des bateaux étrangers résulte de l'activité commerciale des écoreurs<sup>6</sup> autres, que la CME, qui prennent en charge la commercialisation de leurs pêches à la halle à marée.

Les fileyeurs anglais débarquent leurs pêches dans les ports du sud de l'Angleterre. Ils sont écorés principalement par la société C2MC qui assure l'acheminement de leurs produits par camion et leur commercialisation à la halle à marée.

Les bateaux belges et hollandais sont écorés essentiellement par la société Unipêche.

Les senneurs hollandais débarquant à Boulogne vendent majoritairement leurs pêches à la halle à marée, toutefois une partie (estimée à 20 % en 2009 dans une note de travail Capécure)<sup>7</sup> est dirigée vers des criées hollandaises.

<sup>4</sup> Les fileyeurs sont des bateaux de 12 mètres en moyenne qui pêchent à proximité du littoral en posant des filets.

<sup>5</sup> Les senneurs déposent de manière circulaire au fond de la mer un vaste filet (la senne) qui, une fois fermée, capture les poissons présents dans la zone explorée qui couvre une grande surface allant jusqu'à plus d'un Km<sup>2</sup> ;.

<sup>6</sup> Il existe 4 écoreurs à Boulogne : La CME, les sociétés C2MC et Boulogne écorage qui sont en train de fusionner et Unipêche. Voir infra §2.1.1.4 la partie relative aux écoreurs.

Les senneurs apparaissent comme plus compétitifs que les chalutiers. En effet la senne demande une moindre consommation de carburant par tonne de pêche que le chalut, et augmente la production par marin, notamment dans des bateaux de la taille des senneurs hollandais (40m). De plus elle préserve mieux l'intégrité du poisson et de ce fait donne des produits de meilleure qualité.

Toutefois, les pêcheurs étaplois voient dans la taille et la performance des senneurs, une menace pour l'emploi et surtout pour la préservation de la ressource des espèces hors quota. Ils contestent également que la senne aurait moins d'impact sur l'environnement que le chalut qui racle le fond. Aussi, ils ont demandé avec instance et obtenu une étude comparative d'impact, actuellement en cours (cf. chapitre 2 ci-après).

### **Une concurrence sur les zones de pêche, source de conflits entre les senneurs hollandais et les chalutiers étaplois.**

Les senneurs hollandais dont sept seulement débarquent à Boulogne, pêchent dans les mêmes zones que les chalutiers étaplois. Pour déployer leurs sennes ils occupent statiquement toute une zone de pêche, rendant extrêmement difficile la traction des chaluts.

Les artisans pêcheurs étaplois ont développé un fort ressentiment à l'encontre des senneurs hollandais. Ils leur reprochent d'être venus puiser dans leurs zones de pêche traditionnelles en entravant la circulation de leurs chalutiers et en appauvrissant une ressource qui leur est indispensable pour compenser l'impact des quotas.

#### **1.2.2. Les flottilles sous pavillon français**

Quatre flottilles françaises approvisionnent la halle à marée : une de pêche hauturière, une de pêche côtière, une de petite pêche basées à Boulogne auxquelles s'ajoutent des bateaux français immatriculés dans un autre port que Boulogne ou Etaples.

La flottille de pêche côtière est principalement constituée des chalutiers étaplois et la flottille de petite pêche de fileyeurs boulonnais.

---

<sup>7</sup> Port de Boulogne : marché de première vente de produits frais BW/RF 15/04/2010.

#### Evolution des flottilles vendant régulièrement à la halle de marée de Boulogne

	2000	2003	2005	2009	2012
<b>Pêche hauturière (pêche fraîche)</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
<b>Pêche côtière Boulogne/Etaples</b>	<b>60</b>	<b>61</b>	<b>55</b>	<b>41</b>	<b>38</b>
+ 20 mètres	44	52	48	34	31
- 20 mètres	16	9	7	7	7
<b>Petite pêche Boulogne/Etaples</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>69</b>	<b>70</b>	<b>67</b>
+ 12 mètres	15	11	11	9	8
- 12 mètres	50	53	58	61	59
<b>Bateaux français dont les apports sont acheminés par route</b>	<b>46</b>		<b>34</b>	<b>25</b>	<b>25</b>
<b>TOTAL</b>	<b>183</b>	<b>137</b>	<b>164</b>	<b>140</b>	<b>133</b>

#### Une flottille hauturière résiduelle

Il ne reste plus qu'un seul armement hauturier, Euronor, aujourd'hui sous contrôle de capitaux anglo-néerlandais.

Il est adhérent à l'Organisation de Producteurs From Nord<sup>8</sup>.

En 2012, trois de ses 5 bateaux dont un surgélateur, ont régulièrement approvisionné la halle à marée. Les apports se sont faits pour moins d'un tiers par débarquement sur le port et pour plus des deux tiers par camions à partir de bases avancées à proximité de leurs lieux de pêche.

En 2012 avec 5 477 tonnes, cette flottille ne représente plus que 15.2% des volumes vendus à la halle de marée contre 23.5% en 2008 avec 8 832 tonnes alors que dans le même temps, les flottilles artisanales prises dans leur ensemble ont maintenu leurs apports aux alentours de 25 500 tonnes.

Le déclin des apports hauturiers est à l'origine de la baisse des apports des bateaux sous pavillon français à la halle de marée.

#### Une flottille de fileyeurs stabilisée mais avec des bateaux vieillissants.

Elle est constituée essentiellement des bateaux de petite pêche immatriculés à Boulogne et qui dans leur très grande majorité, sont adhérents à l'OP From Nord.

Ils pêchent dans la zone d'exclusion de 6 miles réservée aux bateaux français et aux seuls bateaux de l'Union Européenne disposant de droits d'antériorité.

La stabilité de l'effectif de ces bateaux va de pair avec celle de leurs apports à la halle à marée qui ont oscillé autour de 3 000 tonnes entre 2008 et 2012.

<sup>8</sup> Voir infra §2.1.1.1 la partie relative aux organisations de producteurs

Le maintien du nombre de bateaux, de même qu'un âge moyen de 38 ans<sup>9</sup> des patrons pêcheurs, s'expliquent par les résultats économiques dégagés par ce type de navire.

Leurs charges de carburant sont proportionnellement moindres que celles des chalutiers. Les espèces nobles qu'ils pêchent se vendent plus cher, notamment la sole dont le prix est déterminant pour leur revenu.

De plus, ils vendent directement une partie de leur pêche dans les « aubettes » du quai Gambetta à Boulogne et dans celles du port d'Etaples. Ces ventes directes bien que modestes en quantité, constituent un appoint de revenu intéressant.

Toutefois les revenus dégagés ne permettent pas toujours un renouvellement des bateaux dont la moyenne d'âge était de 22 ans en 2010 selon l'étude Capécure précitée.

La situation des navires de cette flottille s'est d'ailleurs dégradée dans les dernières années du fait d'une baisse des prix. De 2008 à 2012, le prix moyen de leur pêche a régulièrement baissé pour passer de 4,78 €/Kg à 4,07 €/kg, soit -15% en euros courants.

Dans ce contexte, les fileyeurs trouvent trop élevé le niveau des frais et taxes prélevés à la halle de marée.

### **Une flottille de chalutiers étaplois déstabilisée économiquement.**

Les chalutiers étaplois constituent la quasi-totalité des bateaux de pêche côtière et sont pratiquement tous adhérents de la CME qui est reconnue comme OP.

La progression observée du nombre de bateaux de plus de 20 mètres entre 2000 et 2003 est à mettre en relation avec l'âge moyen de 18 ans des chalutiers adhérents de la CME (Source Capécure déjà citée), inférieur à celui des autres flottilles. Jusqu'à ces dernières années, les résultats économiques de ces navires avaient permis un renouvellement assez satisfaisant de la flottille.

Depuis, la politique de quota et de limitation de l'effort de pêche et un contexte économique beaucoup moins favorable, se sont traduits par une diminution constante du nombre de navires. Le nombre de bateaux de plus de 20 mètres a chuté de 40%, passant de 52 en 2003 à 31 en 2012.

Toutefois dans les 5 dernières années, les apports à la halle à marée des bateaux de pêche artisanale immatriculés à Etaples, se sont maintenus aux alentours de 17 500 tonnes, représentant près de la moitié (47,5% en 2012) des apports totaux. Ce qui traduit une augmentation du tonnage débarqué par bateau.

Dans la même période le prix moyen des produits de leur pêche marque une tendance à la baisse, passant de 1,94 €/kg en 2008 à 1,71 €/Kg en 2012.

---

<sup>9</sup> Source :Etude prospective sur le renouvellement de la flotte de pêche à Boulogne –rapport final septembre 2012 –Odysée Développement pour Capécure 2020.

Les patrons de chalutiers ont cherché à compenser la baisse des prix et la hausse de leurs charges, notamment de carburant, par une augmentation des quantités pêchées par bateau. Ils ont plus encore augmenté les quantités pêchées par marin, en limitant leur nombre à bord. Au dire des patrons pêcheurs, ils n'embarquent plus que 4 à 5 marins, contre 6 à 7 antérieurement.

Toutefois cela n'a pas suffi. La situation économique de la flottille s'est fortement dégradée. De très nombreux bateaux présentent en 2012 des excédents bruts d'exploitation négatifs. La quasi-totalité d'entre eux a dû recourir à des facilités de trésorerie supplémentaires auprès du Crédit maritime. Dix pour cent des bateaux seraient dans une situation financière très dégradée et 40 à 50 % dans une situation problématique.

Dans ces conditions, les espèces hors quotas jouent un rôle déterminant pour les chalutiers étaplois et le maintien de l'accès à cette ressource est vitale pour eux. Comme signalé précédemment c'est l'objet d'un conflit avec les senneurs hollandais qui a atteint un paroxysme avec le blocage du port de Boulogne en février 2013.

Une négociation est actuellement en cours avec les pêcheurs hollandais pour réserver des corridors de passage aux chalutiers dans les zones où ils pêchent concomitamment avec les senneurs.

L'avenir de cette flottille, dont de surcroît les patrons pêcheurs ont une moyenne d'âge plus élevée (41 ans contre 38 ans pour les fileyeurs), n'est donc pas assurée.

Or, elle réalise près de 50 % des apports de la halle à marée. Le maintien de ses apports passe probablement par une restructuration de cette flottille, avec peut-être une évolution de ses techniques de pêche.

Il est à noter qu'à la différence de plusieurs flottilles de la façade atlantique qui se sont réorientées vers la senne, un seul chalutier étaplois a adopté cette technique de pêche. Toutefois, dans un séminaire récent organisé par la CME, à la question du type de bateau qu'ils choisiraient s'ils disposaient de 4 millions d'euros, les patrons étaplois présents ont majoritairement choisi un senneur.

### **Une flottille d'autres bateaux français de pêche artisanale avec des apports en baisse.**

Il s'agit de bateaux de la Somme et de Normandie dont les apports se font environ pour moitié par débarquement à Boulogne, le reste étant acheminé par camions à la halle à marée.

Leur présence est le résultat de l'activité commerciale des écoreurs, notamment d'Unipêche. Ce sont les écoreurs qui organisent le transport par camions des produits débarqués dans d'autres ports.

Au cours des cinq dernières années, les apports de ces bateaux à la halle à marée ont baissé, passant de l'ordre de 6 000 tonnes en 2008 et 2009 à 4 600 tonnes en 2011 et 2012.

Avec 13% des apports en volume en 2012 (contre 17 % en 2008), ils contribuent encore de manière significative à l'activité à la halle à marée.

Au terme de cette analyse, il apparaît que le déclin de la halle à marée ne saurait être stoppé sans :

- un maintien voire une progression des apports des navires étrangers ;
- la fin du recul des apports des navires hauturiers ;
- une consolidation des apports de la flottille des chalutiers étaplois ;
- une stabilisation durable de la flottille de fileyeurs ;
- une attractivité renouvelée pour les bateaux français des autres ports.

### 1.3. Les entreprises de transformation

#### Une très forte concentration sur la zone de Capécure.

A la centaine d'entreprises recensées<sup>10</sup> dans la zone de Capécure s'ajoutent 29 autres installées sur les communes voisines de Boulogne.

L'importance de cette concentration d'entreprises de transformation, de négoce et d'activités connexes confère à la place boulonnaise une position singulière au plan national et européen.

Le tableau ci-dessous montre la diversité des activités rassemblées dans l'agglomération boulonnaise.

Répartition des entreprises par type d'activité

Activités	Nombre d'entreprises	Nombre de salariés
Mareyage et filetage	40	1250
Salaison, plats préparés, conserverie, cuisson, découpe	16	1180
Conditionnement	2	100
Valorisation des coproduits <sup>11</sup>	4	1043
Négoce	40	350
Transport (flux à l'entrée)	13	480
Entreposage frigorifique	6	101
Fabrication de machines agro alimentaires	3	71
Fabrication d'emballages	3	44
Construction navale	1	110
TOTAL	128	4729

Sources : calcul mission d'après données CCICO , et site Continentale Nutrition

<sup>10</sup> Tableau –Filière produits de la mer de Boulogne sur Mer, note juillet 2013- CCICO et Port de Boulogne sur Mer.

<sup>11</sup> Y.c. Continentale de nutrition avec 966 salariés selon site de l'entreprise.

La taille des entreprises est évidemment variable, allant de moins de dix emplois à plusieurs centaines<sup>12</sup>.

En prenant en compte les entreprises d'écorage et les armements, l'ensemble de la filière des produits de la mer représente plus de 5 000 emplois salariés. Ce qui constitue pour l'économie boulonnaise un indéniable atout, mais aussi un élément de vigilance permanent.

Il est à noter la présence sur Capécure de grands groupes sous capitaux français ou étrangers tel Findus dont certains ont des projets d'extension comme Marine-Harvest et Capitaine Houat.

Cet ensemble est une véritable plate-forme haliportuaire occupant une situation privilégiée entre les zones productrices de poissons du Nord et les zones de consommation du sud de l'Europe avec un plan transport exceptionnel.

Cette plate-forme a dû s'adapter, depuis les années 80, à la régression des volumes de pêche fraîche française débarqués sur le port.

L'interdépendance des activités concentrées sur cette zone géographique restreinte, la présence d'une main d'œuvre qualifiée dans le filetage des poissons, et la présence d'entreprises de logistique sont des facteurs d'attractivité reconnus.

### **Des activités reposant majoritairement sur l'importation.**

Les produits traités sur la zone halio-alimentaire de Boulogne avaient été évalués en 2005 à 350 000 tonnes.

L'étude récente sur l'avenir du cluster international boulonnais<sup>13</sup> réactualise à 426 000 tonnes les flux de produits entrants, les importations avec 370 000 tonnes en représentant plus de 90%.

Estimations des flux entrants et sortants sur la plate-forme boulonnaise :

- Flux entrants (426 000 t) :
  - Pêche locale fraîche 36 000 t
  - Pêche locale congelée : 9 000 t
  - Import frais : 234 000 t
  - Import congelé : 147 000 t dont 11 000 t de coproduits

---

<sup>12</sup> Selon les entretiens et l'étude prospective sur la filière pêche régionale du Nord Pas de calais /Picardie 2006-

<sup>13</sup> Place et avenir du cluster international sur la planète poisson -mai 2012,Via Aqua et Arméris pour Capécure 2020 –



- Flux sortants (350 000 t) :
  - En frais (215 000 t)
    - Mareyage : 60 000 t
    - Découpé, conditionné 140 000 t
    - 2 ème transformation 15 000 t
  - En congelé (135 000 t)
    - Découpé, conditionné 78 000 t
    - 2 ème transformation 57 000 t

On observe une différence de 76 000 tonnes entre les flux entrants et sortants qui tient à la non prise en compte des coproduits et déchets dans les flux sortants.

Les produits importés proviennent pour 59% de pays extérieurs à l'Union Européenne.

La quasi totalité des saumons transformés à Boulogne proviennent de Norvège, qui est de ce fait le premier pays fournisseur de produits importés. Le reste des importations a une origine très diversifiée : Chine (8%), USA (5%) ,Islande (4%), Argentine (2%), et autres pays.

### **Des menaces sur le filetage traditionnel.**

La place de Boulogne apparaît fragilisée dans la gamme des produits de masse traités industriellement et à l'approvisionnement garanti, qualifiés de « mainstream » dans l'étude précitée <sup>14</sup>.

Des évolutions d'ordre économique (moindre coût de main d'œuvre dans des pays comme par exemple la Pologne), d'ordre technologique (mise au point de fileteuses mécaniques) ou d'ordre logistique (rapprochement des lieux de production ou à l'inverse des zones de consommation) font peser des menaces de délocalisation sur les activités de mareyage et de filetage de ces produits.

De plus la présence de très importantes ressources de cabillaud dans la mer de Barents risque de bouleverser les flux d'approvisionnement au détriment de la plate-forme boulonnaise.

---

<sup>14</sup> Nom donné au flux d'approvisionnement régulier, en gros volume sur l'année de saumons, de poissons blancs, de moules ayant subi une première transformation.

Toutefois, les savoir faire locaux et les équipements logistiques restent des atouts qui doivent permettre à la plate-forme de saisir les nouvelles opportunités.

### **Des perspectives existent ...**

A coté des produits « mainstream » les gammes « refresh », « côtier »<sup>15</sup>, et « traiteur »<sup>16</sup> offrent de véritables perspectives de développement .

Plusieurs entreprises de Capécure se sont déjà orientées avec succès vers ces nouveaux marchés.

Copalis est un autre exemple d'entreprise créatrice de valeur par l'innovation. La valorisation des coproduits qu'elle réalise apporte une réelle plus value .

On vérifie ici le grand intérêt du pôle recherche -développement -formation spécialisé de Boulogne pour valoriser les produits de la mer et contribuer à une nouvelle dynamique de la plate-forme.

Les productions aquacoles sont souvent évoquées comme substitut partiel des produits de la mer.

Mais les nombreux problèmes techniques, économiques et commerciaux à résoudre vont demander du temps et des moyens financiers pour conduire les expérimentations nécessaires.

---

<sup>15</sup> Nom donné au flux d'approvisionnement en frais de diverses criées de lottes, poissons fins, poissons bleus, huîtres présentés en entier ou après une première transformation

<sup>16</sup> Nom donné au flux d'approvisionnement en saumon fumé, surimi et tous autre poisson préparé ayant subi une deuxième transformation

## **2. Les acteurs dans le fonctionnement de la filière**

◆ **Le port de Boulogne regroupe sur un même site, l'ensemble des acteurs professionnels de la filière pêche et produits de la mer :**

- **les pêcheurs**, qui fournissent la matière première ;
- **les deux Organisations de Producteurs (OP)**, les Coopératives Maritimes Etaploises (CME) et le Fonds Régional d'Organisation du Marché du Poisson Nord (FROM NORD) qui agissent pour le compte de leurs adhérents, les patrons pêcheurs, gèrent les quotas de pêche, fixent des normes de mise en marché et les prix planchers de retrait. Il convient de remarquer que CME est une OP, mais est également avitailleur, écoreur, mareyeur et possède des filiales.
- **le syndicat CFTC des marins pêcheurs ;**
- **le Comité régional des pêches**, qui est l'organisation professionnelle à laquelle adhèrent obligatoirement les pêcheurs ;
- **les écoreurs**, une profession spécifique à Boulogne : ils sont les intermédiaires entre les pêcheurs et les mareyeurs, fournissent aux pêcheurs des prestations à quai et commercialisent leur production ;
- **les entreprises de mareyage et de transformation ;**
- **le syndicat des mareyeurs ;**
- **les transporteurs et logisticiens ;**
- **les organismes de financement et de cautionnement ;**
- **les organismes de recherche, innovation et formation ;**
- **les distributeurs.**

**Dans le cadre de la présente mission sur la filière pêche, les acteurs ou leurs représentants ont été rencontrés et invités à présenter :**

- **leur point de vue** sur la situation de la pêche boulonnaise, sur la situation de son entreprise et sur le fonctionnement du port dans son ensemble ;
- **leurs attentes et suggestions** sur l'avenir de la filière ;

◆ **Au delà des acteurs professionnels de la filière, ont également été rencontrés les représentants de l'Etat** (directeurs d'administration centrale, Préfet de Région, Préfet de département, sous-Préfet, services départementaux), **et des Collectivités territoriales** (Région, Département, Communauté d'Agglomération, Ville).

◆ **Sont présentés ci-après :**

- **Les éléments factuels caractérisant chaque acteur : le constat.**
- **Les positions des interlocuteurs rencontrés qui résument leurs attentes et leurs suggestions.**
- **Les commentaires des rédacteurs du présent rapport.**

## **2.1. Rôle, attentes, suggestions des acteurs**

### **2.1.1. Les acteurs professionnels de la filière**

#### ***2.1.1.1. Les pêcheurs et leurs organisations de producteurs***

##### **Le constat**

Les pêcheurs sont dans leur quasi-totalité adhérents des deux Organisations de Producteurs (OP), CME et FROM NORD :

Ces deux organisations ont un statut, des missions, et un mode de fonctionnement différents.

- **Des statuts et des missions différents :**

- FROM NORD est une association régie par la loi du 1er juillet 1901, qui n'exerce que l'unique métier d'OP.

Sa compétence géographique s'étend de la frontière belge jusqu'à Hendaye.

Au 1er janvier 2012, la flottille adhérente était de 206 navires de pêche.

Le système de représentation des adhérents au Conseil d'Administration limite à 15 le nombre de membres du Conseil d'administration, ce qui facilite les prises de décision et leur mise en oeuvre.

A cet effet, les adhérents sont répartis en 7 sections, 6 sections pêche dont celle de Boulogne sur Mer, et la section des membres honoraires.

Chaque section pêche désigne un seul représentant au Conseil et la section des membres honoraires, 5 représentants.

- CME est une société coopérative. A la différence de FROM NORD, la CME exerce plusieurs métiers : Organisation de Producteurs, mais aussi, avitailleur, écoreur et mareyeur.

Elle possède en outre plusieurs filiales : une société d'assurances, deux restaurants et la coopérative Akanor qui est notamment propriétaire de 3 navires, dont le navire expérimental "la Frégate".

Sa compétence géographique est plus restreinte que celle de FROM NORD, puisque limitée à Etaples et Boulogne.

Sa flotte est d'environ 75 bateaux dont 45 chalutiers étaplois et 25 bateaux hors Boulogne.

Les processus de décision sont plus lourds que pour FROM NORD, puisque de nombreuses décisions passent en Assemblée générale et que chaque coopérateur dispose d'un droit de vote égal.

Le Règlement Intérieur ne fixe aucune obligation aux coopérateurs, et en particulier pas celle de confier sa production à la société coopérative, ce qui rend particulièrement complexe le pilotage de l'institution et des adhérents.

- **Des gouvernances spécifiques.**

Sur ce sujet également, FROM NORD et CME se différencient :

FROM NORD exerce uniquement la mission d'Organisation de Producteurs, mais son directeur général assure plusieurs fonctions. Il est notamment :

- directeur général de la SOFETRA (Société de Facturation et d'Encaissement relative aux Transactions commerciales en halle). Cette société détient les garanties de paiement fournies par les acheteurs, encaisse les sommes dues par eux et règle les vendeurs dans des délais garantis (en général, huit jours) ;
- directeur général du pôle de compétitivité AQUIMER, dont la mission est de valoriser les produits de la mer.

CME exerce plusieurs métiers et son directeur général gère l'ensemble de ces métiers.

- **Des activités d'Organisation de Producteurs mises en oeuvre différemment.**

FROM NORD et CME ont les mêmes missions d'OP :

- gestion des quotas de pêche et des droits à produire ;
- valorisation des captures et soutien du marché ;
- représentation et défense des intérêts de leurs adhérents.

**Toutefois, leur mode de gestion des quotas est différent :**

- FROM NORD applique majoritairement une gestion individualisée des quotas : chaque bateau reçoit son quota individuel calculé sur la base de l'antériorité de ses captures en 2001, 2002 et 2003. Des pénalités financières sanctionnent les dépassements ;

FROM NORD obtient de ses adhérents, voire leur impose, un étalement de leurs captures dans le temps, au cours de la saison et au cours de la semaine dans le but d'adapter l'offre de produits à la demande.

- CME applique une gestion collective pour toutes les espèces de poissons, à l'exception du cabillaud et des maquereaux, et ne souhaite pas en changer. Ce mode de gestion lui paraît conforme à l'esprit coopératif.
- Le Règlement intérieur de la CME ne fixe pas d'obligation aux pêcheurs coopérateurs, par exemple de vendre exclusivement à la coopérative, ce qui ne facilite pas le pilotage de l'institution.

**♦ Des situations financières contrastées, satisfaisantes pour FROM NORD, critiques pour CME :**

- le résultat d'exploitation 2012 de FROM NORD est certes négatif, -51 563 €, soit 2,7% des charges d'exploitation qui s'élèvent à 1 895 519 €. En revanche, le résultat net est positif, +3862 €, soit 0,2% du total des charges qui s'élèvent à 1 913 846 €.

Le ratio capitaux propres sur emprunts et dettes est de 5.

- Les comptes globaux 2012 de la CME n'ont pas été officiellement publiés et sont examinés dans le cadre de la procédure de sauvegarde.

Les comptes 2011 de l'ensemble des activités de la CME présentaient un excédent brut d'exploitation négatif de -384 100 € et un résultat net également négatif de -194 800 €. L'activité OP n'était cependant pas en déficit.

Le ratio capitaux propres sur emprunt et dettes était de 0,5.

La procédure de sauvegarde, toujours en vigueur jusqu'à l'automne 2013, permet à la coopérative de continuer son activité tout en gelant momentanément ses dettes.

**Positions des interlocuteurs**

Les représentants des deux OP ont été rencontrés. Deux délégations de pêcheurs, l'une représentant les patrons de fileyeurs et la seconde les patrons de chalutiers, ainsi que le directeur d'exploitation de l'armement hauturier « Euronor » ont également accepté un entretien. Parmi les attentes et suggestions recueillies, plusieurs retiennent particulièrement l'attention. **Elles concernent les 3 sujets suivants :**

## 1/ Les écoreurs.

- Les écoreurs qui assurent des prestations de services à quai pour les pêcheurs et commercialisent leurs produits, ont été mis en place à une époque où l'offre de produits de la pêche était très abondante, voire supérieure à la demande. Ce n'est plus le cas aujourd'hui : **"l'écorage est fait pour gérer l'excédent, pas la pénurie"**.

Les pêcheurs considèrent que les écoreurs fixent arbitrairement les prix, de concert avec les mareyeurs, parce qu'ils sont eux-mêmes mareyeurs ou ont des intérêts dans les entreprises de mareyage. L'objectivité des prix ne peut être garantie dans ces conditions.

- Les frais d'écorage sont de l'ordre de 6% de la valeur des produits débarqués.

Ils sont supportés uniquement par les pêcheurs alors qu'il devraient être partagés entre pêcheurs et acheteurs.

Au total les taxes et frais payés par les pêcheurs à Boulogne représentent environ 13 à 15 % du produit des ventes et serait très supérieur à celui des autres ports, en particulier des ports bretons.

- Faisant référence aux deux raisons évoquées ci-dessus, les pêcheurs rencontrés estiment que l'écorage devrait être supprimé et remplacé par un autre système où les prestations d'écorage seraient assurées, pour un coût inférieur, par la CCI gestionnaire du port. Ils considèrent en outre que le passage aux enchères en criée devrait être obligatoire, et que la criée devrait être ouverte aux acheteurs extérieurs.

## 2/ Le port.

- Il devrait être physiquement clôturé pour que son accès soit réservé aux professionnels et que l'enregistrement des produits de pêche débarqués soit exhaustif et fiable.
- Dès lors que la criée serait ouverte aux acheteurs, le port pourrait être ouvert aux pêcheurs extérieurs dans des conditions de concurrence équitable. Sur ce sujet, les pêcheurs font remarquer qu'une partie de la pêche débarquée par les néerlandais est transportée par camions dans d'autres lieux de transformation, sans transiter par la halle à marée.

Globalement, "il faut remettre à plat le fonctionnement du port" et faire évoluer les mentalités.

## 3/ La SOFETRA (Société de facturation et d'Encaissement relative aux Transactions commerciales).

La société a pour principale finalité, de régler les factures des pêcheurs dans des délais garantis.

De l'avis même du directeur général de FROM NORD, également directeur général de SOFETRA dans sa configuration actuelle, la société "ne facilite pas" l'ouverture du port à de nouveaux producteurs et acheteurs. Une réforme est en préparation.

#### 4/ Le fonctionnement de la halle à marée :

Le directeur de l'armement d'Euronor souligne le caractère peu opérationnel de la halle à marée de Boulogne, en comparaison avec celle de Hanstholm. Cette dernière présente une organisation structurée, avec des règles claires et précises respectées par tous les opérateurs et qui garantissent la transparence des transactions et la conformité des produits à des normes de taille et de qualité alignées sur les normes européennes.

Il juge également le marché boulonnais atone, avec un manque de dynamisme des acheteurs.

Aussi, il considère que le rapatriement par camions sur Boulogne des produits débarqués par Euronor dans des bases avancées ne se maintiendra que si la halle à marée devient compétitive, tant dans son fonctionnement et que dans sa capacité à valoriser les produits.

#### Commentaires

**Les positions exprimées appellent plusieurs commentaires sur les sujets suivants :**

##### 1/ Les organisations de producteurs.

- Le regroupement de l'OP FROM NORD et de l'OPCME, donnerait une plus grande souplesse dans la gestion des quotas et une force politique plus puissante pour représenter les intérêts des pêcheurs.

Ce regroupement s'inscrirait en cohérence avec les dispositions du règlement 104/2000 du Conseil de l'Europe du 17 décembre 1999 § 9 « *une nécessité économique pour renforcer la position des producteurs* ».

Il suppose que préalablement les points de vue se rapprochent en ce qui concerne notamment la gestion des quotas majoritairement individuelle pour FROM NORD, et majoritairement collective pour CME.

L'annonce du regroupement a été faite dès janvier 2010, par les deux présidents, ce qui illustre les difficultés rencontrées pour parvenir à un accord. La CME envisagerait d'ailleurs un regroupement avec d'autres OP que FROM NORD.

- Sur un plan général les Organisations de Producteurs devraient, de par leurs missions, participer à l'amélioration des conditions de vente de la production (planification de la production, stabilisation de prix, écoulement de la production). Or, une partie de ces missions est assurée par les écoreurs.

Ce n'est pas le cas pour les OP du secteur de l'agro-alimentaire, qui assurent la négociation des prix avec les acheteurs.



Une modification du règlement européen 104/2000 pourrait être étudiée dans le sens d'un regroupement des missions autour des OP.

## **2/ L'écorage.**

Le système d'écorage a été conçu à une époque où l'offre de produits était abondante et il devrait être, pour le moins, réformé et devenir plus transparent. Le cumul des professions d'écoreur et de mareyeur ne garantit pas l'objectivité des transactions.

Les pêcheurs rencontrés demandent la suppression de l'écorage et le transfert des activités d'écorage vers le gestionnaire du port, la CCI, et le passage obligatoire des produits en criée. Cette position mérite d'être entendue.

## **3/ La criée.**

- Un certain consensus se dégage en faveur de l'ouverture de la criée aux acheteurs extérieurs.

Le Concessionnaire du port, la CCI Côte d'Opale, l'a récemment entièrement informatisée, ce qui rend possible cette ouverture et la vente à distance.

Préalablement, la qualité des produits vendus devrait pouvoir être garantie. Le Concessionnaire a mandaté un bureau de contrôle à cet effet. C'est une première étape.

## **4/ Le port.**

Les pêcheurs ne seraient pas hostiles à l'ouverture du port aux autres pêcheurs si les règles de concurrence étaient respectées en mer et dans les ports. La CME a fait savoir que des négociations étaient en cours avec les pêcheurs hollandais sur ces sujets. Elles sont déterminantes pour l'avenir

## **5/ Les bateaux et les engins de pêche.**

- Les chalutiers utilisés par la flottille boulonnaise sont très consommateurs de carburant. Leur hydrodynamisme a été conçu à une époque où le gas oil était peu cher (de l'ordre de 30 à 35 centimes par litre, contre 70 centimes aujourd'hui). Le gas oil représente environ 25 à 30% du compte d'exploitation des bateaux.

En outre, les chaluts tractés par les bateaux sont également consommateurs d'énergie et agressifs à l'égard de la faune et des fonds marins. Ils détériorent dans une certaine mesure la qualité des poissons qui sont comprimés, sinon écrasés au fond des filets.

- A contrario, les bateaux hollandais concurrents des bateaux boulonnais sont d'une conception plus récente, d'une taille plus importante (40m contre 20 à 24m) moins consommateurs de gas oil, et leur équipage est actionnaire, ce dernier aspect constituant un facteur de motivation donc d'efficacité.

Enfin, ces bateaux utilisent comme engins de pêche la senne danoise qui est moins consommatrice en énergie que le chalut, préserve mieux la qualité des poissons et a un potentiel de capture plus important. Les pêcheurs hollandais ne travaillent pas la nuit et ont ainsi de meilleures conditions de vie à bord.

Certains professionnels estiment à 6 le rapport entre une capture par la senne, et une capture par chalut.

- Ces différences se traduisent par des écarts importants de compétitivité entre chalutiers boulonnais et bateaux hollandais, qui sont l'une des causes des conflits entre pêcheurs boulonnais et hollandais en mer et dans le port de Boulogne.
- A noter que la conception et les performances des bateaux des fileyeurs ne sont pas remises en cause.

## **6/ Les approvisionnements.**

- Les pêcheurs de la CME concentrent majoritairement leurs débarquements en fin de semaine, le vendredi ou le samedi. L'offre est alors surabondante par rapport à la demande, notamment celle de la grande distribution qui est prioritairement centrée en milieu de semaine, les mercredi et jeudi.

Les pêcheurs font cependant remarquer que les prix des ventes en milieu de semaine sont identiques à ceux pratiqués en fin de semaine, ce qui ne les incite pas à modifier leurs pratiques.

## **7/ La SOFETRA.**

- La réforme annoncée par le directeur général semble nécessaire dès lors que la société occupe une position de monopole, vis à vis des pêcheurs qui veulent bénéficier de la garantie de paiement, et vis à vis des acheteurs qui doivent déposer leur caution auprès de la société, via le Crédit Maritime de Boulogne.

### ***2.1.1.2. Le syndicat des marins pêcheurs***

#### **Positions des interlocuteurs rencontrés**

Le syndicat, par l'intermédiaire de son secrétaire général, a fait connaître sa position sur les sujets suivants :

#### **1/ L'évolution du nombre de bateaux et d'emplois :**

- depuis 2007, 9 bateaux de la flotte boulonnaise ont été soit sortis de la flotte, soit vendus ;
- 50 emplois de marins ont ainsi été supprimés ;

- le phénomène de réduction des effectifs de marins est général dans la région Nord Pas de Calais où 300 postes de marins ont été supprimés depuis 2007, soit 23 % des emplois.

## **2/ l'évolution des résultats financiers des bateaux :**

- le syndicat confirme la situation financière critique des bateaux, consécutive à l'augmentation des charges et à la baisse des prix moyens.

## **3/ La concurrence des bateaux étrangers :**

- suite à la mise en œuvre des plans de gestion en Mer du Nord et en Mer Celtique, certaines flotilles communautaires se sont déplacées vers des zones et des espèces non soumises à la réglementation ;
- parallèlement, alors que la capacité de la pêche française et celle de la pêche britannique ont diminué, celle des hollandais n'a fait qu'augmenter.

Dès lors, la cohabitation en mer, du fait de « l'occupation spatiale de leurs engins de pêche et leur impact sur les espèces à forte valeur ajoutée comme le rouget barbet et le grondin » est une source de difficulté. « Malgré un gentlemen agreement, la situation est de plus en plus tendue ».

## **4/ L'évolution des techniques de pêche :**

- l'évolution des techniques de pêche concerne la sélectivité des espèces, et la réduction des consommations d'énergie ;
- il est admis que l'objectif visé est l'amélioration de la rentabilité par une réduction des charges ;
- le syndicat ne se prononce pas sur la question de l'augmentation de la taille des bateaux.

## **5/ Les acteurs de la commercialisation :**

- le rôle des OP est reconnu comme essentiel pour la gestion des quotas. Le syndicat affiche sa préférence pour la gestion collective, pratiquée par la CME, et non pour la gestion individuelle majoritairement pratiquée par FROM NORD ;
- l'écorage a eu un intérêt lorsque la flottille était plus importante et la situation économique florissante. Ce qui n'est plus le cas aujourd'hui ;
- la criée de Boulogne, du fait de l'existence des écoreurs, est une exception. Un alignement sur les criées des autres ports (*qui ont la maîtrise sinon le contrôle de la totalité des produits débarqués*) serait nécessaire ;
- le rôle de la SOFETRA doit être revu afin d'ouvrir la criée aux acheteurs extérieurs à Boulogne, ce qui améliorerait la concurrence et devrait revaloriser le prix des produits.

## 6/ La gouvernance du port :

- pour le syndicat, la gouvernance est complexe et ne permet pas d'identifier les bons interlocuteurs.

## 7/ Le Fonds régional de sauvegarde de l'emploi de la pêche :

- inspiré d'un exemple flamand, le Fonds aurait vocation à indemniser les jours d'inactivité forcée des marins (intempérie, présentation de la ressource...) ;
- l'accès au dispositif de droit commun du chômage partiel pourrait répondre aux mêmes objectifs ;
- le syndicat s'appuie sur la promesse du Conseil général et du Conseil régional de soutenir financièrement les aides à vocation sociale.

## 8/ La création d'une filière pêche : l'avis du Syndicat est favorable.

La création d'une filière regroupant l'ensemble des acteurs de la pêche, améliorerait l'anticipation du marché, et favoriserait le dialogue entre les acteurs, afin de désamorcer les conflits pendant les périodes sensibles de baisse des ressources et des prix du marché.

« Il serait nécessaire, au sein de cette filière, de redistribuer les cartes de façon plus équilibrée entre producteurs et acheteurs ».

### Commentaires

Les prises de position du syndicat sont précises et complètes. Sa place au sein de la filière est importante.

Ses éléments de préoccupation concernent :

**1/ La situation financière, de plus en plus critique des bateaux et ses conséquences sur l'emploi.** Cette situation est exacerbée, selon le syndicat, par la concurrence jugée déloyale des bateaux étrangers notamment hollandais, qui utilisent des engins de pêche plus performants que ceux des chalutiers boulonnais, mais aussi plus agressifs sur les espèces, notamment celles non réglementées comme le rouget barbet et le grondin.

**2/ L'écorage, dont l'existence était justifiée à l'époque des grandes flottilles et de la situation économique florissante, ne l'est plus aujourd'hui.**

### **3/ La gouvernance du port, complexe, qui ne permet pas d'identifier les bons interlocuteurs.**

L'ouverture du port à d'autres producteurs serait concomitante de l'ouverture à d'autres acheteurs. Globalement, elle serait favorable aux pêcheurs.

En outre, si les bateaux étrangers ne peuvent débarquer à Boulogne, ils débarquent dans d'autres ports et les produits sont acheminés par camion.

**4/ L'indemnisation du chômage partiel des pêcheurs qui pourrait être une alternative au Fonds régional de sauvegarde de l'emploi** proposé par le syndicat sous réserve que les marins et les armateurs cotisent au dispositif du chômage partiel.

#### ***2.1.1.3. Le comité régional des pêches***

##### **Constat**

- Les « professionnels de la pêche maritime », en l'occurrence les pêcheurs, doivent obligatoirement adhérer au Comité régional des pêches dont les missions sont précisées par le Code rural et de la pêche maritime, notamment :
  - représentation et promotion des intérêts des professionnels de la pêche ;
  - participation à l'élaboration et à l'application des réglementations ;
  - appui scientifique et technique en faveur des membres ;
  - encadrement des pêches par la préparation des licences de pêche.
- Le Conseil du comité est composé de 25 membres représentant exclusivement les pêcheurs :
  - les marins pêcheurs, via leur syndicat ;
  - les organisations de producteurs ;
  - les pêcheurs à pied.

Les mareyeurs n'en sont plus membres et sont invités à titre consultatif.

##### **Positions exprimées par les interlocuteurs rencontrés**

Quelques prises de position retiennent l'attention et concernent les 4 sujets suivants :

#### **1/ La gouvernance.**

La question du « qui fait quoi ? » et du « qui décide parmi les nombreuses personnes qui veulent s'occuper du port ? » a été soulevée.

Elle concerne :

- **l'Etat** : la répartition des missions, entre la DDTM, la DIRM et les autres services de contrôle est incomprise ;

L'identification de l'interlocuteur en est d'autant plus difficile.

Des retards sont signalés dans le traitement des dossiers. L'exemple a été citée d'une convention relative au FEP, engagée en 2009, à ce jour exécutée, qui ne serait pas encore signée.

- **La Région** :

L'identification du bon interlocuteur-décideur est également signalée comme complexe.

## **2/ L'avenir du port.**

- Les pratiques des pêcheurs doivent être changées : à titre d'exemple les pêcheurs ne devraient pas partir en mer et rentrer au port tous en même temps.

**3/ L'écorage** pourrait être assuré par les services de criée, comme dans les autres ports.

## **4/ La concurrence des bateaux hollandais.**

- Il faut la maîtriser pour ce qui concerne les espèces hors quotas, comme le rouget et éviter le « ratissage » de la totalité de la ressource.

### **Commentaires**

**1/ La principale critique du Comité régional porte sur la gouvernance du port et le manque de lisibilité du partage des compétences** entre représentants de l'Etat et dans l'identification des interlocuteurs de la Région.

**2/ Cette critique renvoie au diagnostic sur la gouvernance du port** présenté au paragraphe 2.2.2.

#### **2.1.1.4. Les écoreurs**

### **Constat**

- **Le métier d'écoreur existait au 19<sup>ème</sup> siècle** dans certains ports comme celui de Dieppe. **Il est aujourd'hui spécifique au port de Boulogne** et n'existe pas dans les autres ports français.

En pratique, l'écoreur prend en charge le débarquement des poissons et leur mise en vente. Il agit pour le compte des pêcheurs et assure à cet effet, deux fonctions :

- prestataire de services : débarquement à quai des captures, livraison de fournitures, gestion des emballages, conseil aux bateaux ;
- agent commercial : à ce titre, il assure l'organisation du marché avec le recensement des captures avant leur débarquement, le recensement des besoins des acheteurs, les ventes directes entre pêcheurs et acheteurs sur la base de prix négociés, parallèlement les ventes aux enchères à la criée, la fixation des prix de barrage en dessous duquel les produits sont retirés et vendus de gré à gré, le paiement aux pêcheurs, après déduction des frais d'écorage et des taxes et redevances.

◆ **Il existe quatre écoreurs à Boulogne :**

- CME Ecorage créé en 1958, qui est un service de la CME ;
- UNIPECHE créé en 1986 ;
- Boulogne Ecorage et C2MC qui ont, depuis peu, été rachetés par un unique investisseur et sont dirigés par le même directeur général.

◆ **Leurs missions présentent de nombreuses similitudes :**

- CME Ecorage emploie environ 30 agents, et est également OP et mareyeur ;
- UNIPECHE se présente comme une entreprise d'écorage mais elle figure aussi dans la liste des mareyeurs avec la spécialité "marché de fruits de mer, mareyeur" ;
- C2MC (Comptoir de marée du marché commun) assure l'écorage des fileyeurs de Boulogne et s'est spécialisée dans le poisson plat. Mais l'entreprise figure également dans la liste des mareyeurs ;
- BOULOGNE ECORAGE est présentée dans la rubrique des entreprises d'écorage et également dans celle des mareyeurs ;
- C2MC et BOULOGNE ECORAGE appartiennent au Groupe VIVES EAUX, une entreprise familiale implantée nationalement, qui intervient dans plusieurs métiers de la filière, mareyeur, transformateur, transporteur (avec 30 camions), distributeur à destination des restaurateurs et des poissonniers indépendants.

Le nombre d'emplois des deux entités réunies est de 25 pour l'écorage, et 215 pour le mareyage.

La flotte de bateaux écorés sur le port de Boulogne est de 22 bateaux, dont 5 chalutiers hollandais, 2 chalutiers boulonnais et 15 fileyeurs. En outre, l'entreprise assure l'écorage des 30 fileyeurs anglais, dont les produits débarqués dans des ports anglais, sont acheminés à Boulogne par camions.

◆ **Les frais facturés par les écoreurs sur le produit des ventes varie, d'après les informations orales recueillies de 6 à 9 %.** Ils sont exclusivement financés par les pêcheurs qui font remarquer que compte tenu des autres taxes et frais, le produit de leur vente est amputé de 13 à 15 %, nettement plus que dans les ports en Bretagne.

#### **Positions des interlocuteurs rencontrés**

##### **1/ La compatibilité entre métier d'écoreur et métier de mareyeur.**

Elle serait assurée, selon les écoreurs rencontrés, dès lors que l'écoreur met en concurrence l'ensemble des entreprises de mareyage, y compris celles qui lui appartiennent ou dans lesquelles il a des intérêts.

##### **2/ L'ouverture aux acheteurs.**

La décision d'ouvrir le port aux acheteurs extérieurs vient d'être prise, courant août par le conseil d'administration de la SOFETRA. L'ouverture du port aux producteurs extérieurs est demandée par les écoreurs. Les modalités restent à préciser dans le cadre de négociations à venir.

##### **3/ Les débarquements des produits.**

Ils sont trop concentrés sur les vendredi et samedi, ce qui se traduit par une offre surabondante et des prix faibles.

##### **4/ La gouvernance du port.**

Elle est bien assurée en ce qui concerne l'affectation des emplacements des bateaux par la capitainerie.

Il n'existe pas d'instance de dialogue permanente qui pourrait désamorcer les crises.

L'absence d'un leader du port est soulignée.

Le risque de conflit à l'automne 2013 est réel.

#### **Commentaires**

**1/ L'ouverture du port de pêche aux acheteurs extérieurs** à Boulogne qui vient d'être décidée par le Conseil d'administration de SOFETRA, est une avancée favorable aux pêcheurs et mettrait fin à un système fermé et opaque.

Il conviendra préalablement d'organiser :

- le contrôle de la qualité des produits qui seront expédiés. Les services de la criée ont initié ce contrôle ;



- le conditionnement et l'expédition des produits : la Direction départementale de la Protection des Populations n'est pas opposée à délivrer des agréments aux écoreurs, dès lors qu'ils disposent d'installations adaptées ;

Il serait préférable que l'ouverture aux acheteurs s'accompagne de l'ouverture aux producteurs. Les négociations en cours avec les pêcheurs néerlandais sont importantes. Des conditions de concurrence équitables sont à définir.

**2/ Les écoreurs** sont en charge des intérêts des pêcheurs et vendent leurs produits aux mareyeurs. **Dès lors qu'ils sont eux-mêmes mareyeurs ou qu'ils ont des participations dans le capital d'entreprises de mareyage, la question se pose de savoir s'il n'y a pas conflit d'intérêts.**

Comment obtenir les meilleurs prix de vente, lorsqu'on est soi-même acheteur ?

A cela s'ajoute le fait que le paiement des factures des pêcheurs transitent par les écoreurs, ce qui donne à ces derniers un pouvoir certain sur les pêcheurs.

L'absence de contrat entre écoreurs et pêcheurs, signalée par Boulogne Ecorage, est également une anomalie qui contribue à l'opacité du système de commercialisation des produits.

**3/ Les pêcheurs rencontrés demandent la suppression de l'écorage, considérant que les écoreurs ferment le marché de concert avec les mareyeurs.** Ils demandent que l'écorage soit assuré par la CCI, que le port soit ouvert aux acheteurs extérieurs et ne sont pas opposés à l'ouverture aux pêcheurs sous réserve d'une concurrence équitable.

#### ***2.1.1.5. Les entreprises de mareyage et de transformation***

##### **Le constat**

L'activité de transformation des produits de la mer est déterminante pour l'avenir du port. Son tonnage est estimé à environ 350 000 tonnes par an soit plus de 10 fois le tonnage de produits débarqués sur le port.

Environ une soixantaine d'entreprises de mareyage-filetage et de transformation sont implantées sur le port.

D'importants investissements ont été réalisés ou sont en projet par les grandes entreprises leader nationaux de la transformation. Cela traduit un dynamisme entrepreneurial et la confiance dans les atouts de Boulogne.

Trois exemples illustrent cette appréciation :

- l'entreprise MARINE HARVEST a réalisé en 2012 un investissement de 14 M€ sur le site de Capécure et a en projet, un investissement de 3 M€ en 2013. Elle devrait prochainement reprendre l'activité de 2 sites bretons du groupe ;
- l'entreprise Capitaine HOUAT, implantée depuis 2010, a réalisé un chiffre d'affaires de 88 M€ en 2012, et emploie 190 personnes :
  - son taux de croissance annuel est actuellement supérieur à 10% ;
  - son site est saturé. Un projet d'extension est à l'étude.
- L'entreprise COPALIS qui valorise les rejets et les déchets des produits de la pêche, développe son activité, à un rythme de croissance supérieure à 10% par an, grâce à un haut niveau d'innovation réalisé avec le concours du pôle AQUIMER et de la plate-forme Nouvelles Vagues.

#### Les positions des interlocuteurs rencontrés

Plusieurs positions retiennent l'attention et concernent :

**1/ La confiance dans les atouts de Boulogne** est clairement manifestée par les grandes entreprises de transformation.

**Trois atouts sont particulièrement soulignés :**

- **le positionnement géographique** : Boulogne est considérée comme une porte d'entrée des produits de la mer vers la France et l'Europe du sud ;
- **la proximité géographique avec les transporteurs et logisticiens** : elle facilite l'acheminement des produits transformés dans de bonnes conditions de rapidité et de qualité ;
- **l'existence du port de pêche** : bien que les transformateurs s'approvisionnent majoritairement (80 à 90%) à l'extérieur de Boulogne, l'activité pêche du port apporte une image commerciale attractive pour leurs propres produits. Elle apporte également la possibilité d'accéder directement, en cas de besoin, à des produits frais.

**2/ Plusieurs difficultés signalées.**

- **Le principe des Autorisations d'Occupations Temporaires (AOT) sur le site d'activités de CAPECURE.**

Le principe des AOT est considéré comme un frein à l'investissement.

Les deux entreprises visitées, MARINE HARVEST et CAPITAINE HOUAT, expriment ce point de vue et soulignent les difficultés rencontrées pour convaincre leur société-mère respective, MARINE HARVEST NORVEGE et INTERMARCHE, de réaliser des investissements sur le site de Boulogne (*cette position est également partagée par les représentants du groupe de transport et de logistique STEF*).

MARINE HARVEST a finalement décidé d'investir 14 M€ en 2012 lorsque le Conseil régional a accepté de porter la durée de l'AOT de 25 à 40 ans, mais la situation n'est pas satisfaisante.

### **3/ Les délais de prise de décision.**

A titre d'exemple, MARINE HARVEST a attendu pendant 2 ans et demi, la décision du Conseil régional de porter la durée de son AOT de 25 à 40 ans.

### **4/ La multiplicité des interlocuteurs.**

Les entrepreneurs considèrent que le nombre de leurs interlocuteurs est trop important et demandent une clarification des responsabilités entre la Région, la CCI concessionnaire, la Communauté d'Agglomération et sa mission d'études CAPECURE 2020, l'Agence de Développement.

### **5/ L'absence de lieu de dialogue et de concertation efficace entre les acteurs du port est également soulignée.**

A cet égard, le Conseil portuaire ne répond pas aux attentes : les membres sont trop nombreux, les sujets traités trop diversifiés et les pouvoirs non explicites.

Une structure restreinte, disposant de pouvoirs de décision répondrait à leurs attentes.

Le syndicat des mareyeurs est en revanche considéré comme un interlocuteur efficace pour la résolution de leurs difficultés du quotidien et pour organiser la coopération inter entrepreneurs.

### **6/ L'avenir de l'activité de première transformation.**

Les pays producteurs de poissons frais, notamment la Norvège, pourraient progressivement effectuer les opérations de première transformation (filetage) sur les lieux de production. La menace est réelle pour le saumon.

Face à ce risque, la reconversion vers les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> transformations est une priorité.

## Commentaires

**1/ Les positions des entrepreneurs rencontrés n'appellent pas d'observation particulière et paraissent fondées.**

**2/ Il faut cependant souligner les difficultés que les AOT représentent pour ces entreprises tant en ce qui concerne leur durée que leur coût et les règles d'indexation.**

La CCI, concessionnaire du port, fait remarquer pour ce qui la concerne, que l'AOT est une source essentielle du revenu d'exploitation du port, qu'il faudrait compenser, en cas d'abandon du principe de l'AOT.

### **2.1.1.6. Le syndicat des mareyeurs**

#### Positions des interlocuteurs rencontrés

Les attentes exprimées par le syndicat des mareyeurs sont de plusieurs natures et concernent :

**1/ L'approvisionnement en poissons.** Il devrait être :

- plus abondant et plus fiable, en quantité et en qualité ;
- mieux réparti sur l'ensemble des jours de la semaine.

A cette fin, la profession demande :

- l'ouverture du port et de sa criée afin de disposer d'une offre plus abondante ;
- le lissage des débarquements des produits sur l'ensemble des jours ouvrables de la semaine ;
- la participation à la gouvernance de la SOFETRA qui est gérée par les écoreurs, alors qu'elle est alimentée par les cautions des mareyeurs ;
- Par ailleurs, la profession critique le fait que les prix de barrage sont fixés par les écoreurs, le plus souvent à des niveaux élevés.

Les produits sont alors retirés de la vente aux enchères, et vendus ensuite de gré à gré, dans des conditions moins transparentes.

## 2/ La CME.

Elle aurait tendance à « vendre la production de sa flotille plus systématiquement aux mareyeurs bretons ou espagnols, au détriment des mareyeurs boulonnais ». Elle n'est pas suffisamment transparente sur les débarquements de ses bateaux.

**3/ L'enregistrement des captures débarquées** : il n'est pas fait systématiquement, ce qui laisse supposer l'existence d'un marché parallèle échappant notamment à la redevance d'équipement portuaire (REPP). A ce sujet, le syndicat préconise la clôture physique du port.

**4/ La criée gérée par la CCI** : elle doit être ouverte aux producteurs et acheteurs et interconnectée aux autres criées.

### Commentaires

**1/ Le syndicat représente majoritairement la position des mareyeurs, généralement des TPE ou des PME, qui sont dépendants de la pêche débarquée sur le port.**

Les entreprises de plus grande taille, moins dépendantes de la pêche débarquée, telles que Marine Harvest et Capitaine Houat, font face à des problématiques différentes (AOT, logistique, gouvernance : cf.§ 2.1.1.5).

**2/ La profession est fragilisée par le risque de délocalisation des opérations de filetage sur les lieux de production ou dans des sites à bas coût.** D'où l'importance d'intégrer l'innovation pour évoluer vers des produits de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> transformation.

**3/ La position du syndicat révèle certains dysfonctionnements du marché de la pêche** et suggère des pistes de solutions intéressantes que d'autres acteurs ont également suggérées :

- l'approvisionnement en produits de la pêche plus abondant et plus régulier dans le temps ;
- l'ouverture du port aux producteurs et aux acheteurs, ce qui suppose que les services de la criée mettent en œuvre le dispositif de vente à distance, avec contrôle préalable de la qualité ;
- l'enregistrement des produits débarqués, fiable, mieux assuré et mieux contrôlé.

### **2.1.1.7. Les logisticiens**

#### **Constat**

Environ 15 entreprises de transport et de logistique font de Boulogne un centre de logistique de premier plan.

Les principaux atouts soulignés rejoignent ceux présentés par les entrepreneurs de transformation :

- le positionnement géographique : Boulogne est une porte d'entrée vers la France et une grande partie de l'Europe du sud et son plan de desserte est exceptionnel ;
- la présence, sur un même site des mareyeurs, des transformateurs et des transporteurs : cette triptyque est un élément d'attractivité et d'efficacité ;
- les équipements logistiques existants notamment la gare de marée : leur capacité d'accueil est importante, bien que d'importants investissements de mise aux normes soient à prévoir ;
- l'activité du port de pêche : bien que faible en tonnage, cette activité est essentielle pour la renommée et l'attractivité de la place de Boulogne. Les produits transformés bénéficient de cette renommée, et par voie de conséquence les entreprises qui les transportent.

#### **Positions des interlocuteurs rencontrés**

**1/ Le principe de l'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) : il est également remis en cause** par les entreprises rencontrées, qui demandent la pleine propriété des terrains et des équipements.

C'est le cas notamment de l'entreprise TRADIMAR, du groupe STEF, qui conditionne son investissement de plus de 10 M€ sur la gare de marée à la pleine propriété des terrains et des bâtiments.

**La mise aux normes de la gare de marée** : des investissements sont nécessaires pour supprimer les ruptures de la chaîne du froid et pour remplacer avant fin 2014 les gaz utilisés dans les circuits de congélation et de refroidissement.

### Commentaires

Il serait souhaitable que des négociations soient engagées par le Conseil régional, sur l'opportunité de maintenir les AOT, ou à défaut sur leur durée, le coût et l'indexation des redevances annuelles payées par les entreprises.

#### **2.1.1.8. Les organismes de financement**

##### **◆ La Banque Populaire du Nord.**

### Constat

La Banque Populaire du Nord, qui a repris le Crédit Maritime, est le principal banquier des pêcheurs.

Elle a pour clients :

- 80% des armateurs hauturiers et des propriétaires de chalutiers ;
- 70% des propriétaires de fileyeurs et de coquillards ;

ce qui représente une flotte d'une centaine de bateaux.

Elle assure :

- la trésorerie ;
- le financement des équipements (engins de pêche, motorisations, hélices...) ;
- le financement des acquisitions de bateaux.

Elle apporte par ailleurs aux mareyeurs les cautions leur permettant d'accéder au marché bouloonnais.

### Positions des interlocuteurs rencontrés

Des propos tenus au cours des entretiens retiennent l'attention.

## **1/ La situation financière des bateaux est préoccupante.**

De l'avis même des dirigeants de la Banque, avec l'effet conjugué de la hausse du carburant et de la baisse des prix du poisson, la situation financière des bateaux est :

- très dégradée pour 10% de la flotte ;
- problématique pour 40 à 50% ;
- acceptable pour 40 à 50%.

Tous les propriétaires de bateaux ont demandé début 2013, un crédit court terme, ce qui constitue une situation exceptionnelle.

24 propriétaires de bateaux sont en situation « d'impasse financière » pour un montant total de 625 000 M€.

## **2/ La Banque a consenti à accorder des crédits à court terme jusqu'à la fin de l'année 2013.**

**Mais en contrepartie elle a formulé plusieurs recommandations :**

- le remplacement des chalutiers par des bateaux plus compétitifs et à cet effet moins consommateurs en carburant, de taille plus importante et équipés d'engins de pêche plus performants (la senne danoise est citée en exemple) ;
- la réforme de l'organisation du marché pour augmenter le prix moyen du poisson payé aux pêcheurs (meilleure organisation du marché avec ouverture de la criée, étalement des captures sur tous les jours de la semaine).

## **3/ Enfin, la Banque a fixé sa priorité qui est de favoriser l'installation des jeunes marins par les outils de financements adaptés.**

◆ **SOFETRA** (Société de Facturation et d'Encaissement relative aux Transactions commerciales en halle de Boulogne sur Mer).

### **Constat**

- **La SOFETRA** est une société anonyme coopérative dotée de par ses statuts des missions suivantes :
  - détenir les cautions déposées par les mareyeurs, conformément aux dispositions d'un arrêté préfectoral de 1985 ;
  - facturer et recouvrer les sommes dues aux pêcheurs par les mareyeurs ;



- assurer le règlement aux écoreurs dans un délai garanti généralement de huit jours, des sommes perçues pour les pêcheurs (14, 21 ou 28 jours pour les adhérents de la SOCAPENORD).

Son chiffre d'affaires était de l'ordre de 32 000 € en 2012, en baisse de 7% par rapport à 2011, et son résultat d'exploitation légèrement négatif (-576 €).

Son capital est détenu par les sociétés d'écorage, les organisations de producteurs et les armateurs. Les principaux détenteurs de parts sont l'OP FROM NORD, l'armateur EURONOR et l'OPCME. Elle est présidée par un écoreur.

## Commentaires

### **1/ SOFETRA : une situation de monopole qui mériterait d'être réformée.**

Comme cela a été précisé ci-dessus (§ 2.1.1.1) SOFETRA a pour valeur ajoutée de vérifier que les cautionnements assurant les paiements aux pêcheurs sont mis en place par les acheteurs. Elle paie les pêcheurs via les écoreurs dans des délais fixés a priori, généralement de huit jours.

Elle assure, de fait, une prééminence, voire un monopole, sur l'organisation du marché boulonnais en étant le point de passage obligé des :

- pêcheurs qui veulent débarquer à Boulogne et obtenir une garantie de délai de paiement ;
- mareyeurs qui veulent s'installer et participer à la criée : ils doivent déposer une caution auprès de la SOFETRA et avoir un compte dans une banque boulonnaise.

Une réforme de la société est d'ores et déjà à l'étude depuis que la décision d'ouvrir le port de Boulogne aux acheteurs extérieurs a été prise. Ceci est positif (cf. 2.1.1.4).

### **2/ Une « forte incitation » de la société à utiliser les services des écoreurs.**

- Par l'intermédiaire de SOFETRA, les pêcheurs sont fortement incités à utiliser les services des écoreurs.
- A titre d'exemple, quelques pêcheurs calaisiens qui souhaitaient utiliser les services d'écorage de la criée, pour écouler leur production, ont dû communiquer préalablement à SOFETRA, le tarif des prestations de la CCI, avant d'être agréés par cette société pour bénéficier de la garantie de paiement sous huit jours.

### **3/ Une convention de prestations de service avec CCICO à clarifier.**

L'activité de SOFETRA est peu importante (CA annuel de l'ordre de 30 000 €), et se limite aux transactions financières entre vendeur et acheteur.

Les cautions sont délivrées par le Crédit Maritime. La préparation des transactions est assurée par la CCI, qui, en qualité de prestataire pour la SOFETRA :

- établit chaque jour le relevé des ventes et des achats ;
- identifie les impayés et intervient pour suspendre les acheteurs indésirables ;
- tient la comptabilité de la société.

La convention entre la CCI et la SOFETRA précise que la taxe de criée est la rémunération de la CCI pour ces prestations.

Il est normal que la CCI en tant que gestionnaire de la criée, communique à SOFETRA les relevés des ventes en criée et des ventes directes.

En revanche, il est plus discutable qu'elle tienne la comptabilité de la SOFETRA et qu'elle soit en charge du suivi des paiements et des impayés, qui devraient relever des missions de la société.

**4/** Il serait par ailleurs souhaitable d'étudier les conditions du regroupement de SOFETRA avec la société de caution mutualisée qui intervient notamment sur le port de Lorient.

#### ***2.1.1.9. La grande distribution***

##### **Constat et position des interlocuteurs rencontrés**

Les éléments suivants expriment l'opinion des représentants de la grande distribution rencontrés dans le cadre de la mission ministérielle :

- la consommation des produits de la mer est globalement stable, avec une forte élasticité au prix, qui justifie le recours fréquent aux opérations de promotion ;
- la consommation s'oriente de plus en plus vers les produits prêts à consommer qui représentent aujourd'hui de 20% des ventes ;
- la plate-forme de Boulogne est considérée pour l'essentiel comme un site de transformation et une plate-forme logistique, et non prioritairement comme un port de pêche.

- La grande distribution a tendance à développer ses approvisionnements de plus en plus directement sur les lieux de production, sans passer par Boulogne, ce qui constitue une menace pour le port.
- La prise en compte des critères de pêche durable et respectueuse des écosystèmes marins est une priorité pour la grande distribution qui suit attentivement le classement comparatif des grands distributeurs par l'association BLOOM.

### Commentaires

**1/ La grande distribution achète la majorité des produits de la pêche qui sont transformés à Boulogne.** Sa part est de l'ordre de 80% et sa place dans la filière pêche boulonnaise est déterminante.

**2/ Le risque que les produits soient transformés directement sur les lieux de production est réel.** Face à ce risque développé à Boulogne, la transformation de produits élaborés, prêts à être consommés (2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> transformations) est une priorité ;

**3/ La grande distribution est très réservée sur le développement de l'aquaculture en Nord Pas de Calais** et considère que les pays du Sud pour les espèces de poisson d'eaux chaudes, et les pays du Nord pour les espèces d'eaux froides, ont réalisé d'importants investissements compétitifs qui seront difficiles à concurrencer.

Seules les espèces de poissons végétariens pourraient offrir de nouvelles opportunités en France, notamment à Boulogne.

#### 2.1.2. La CCI, concessionnaire du port

### Constat

- **La CCI est titulaire, depuis 1966, de la concession portuaire**, qui à l'origine était prévue pour arriver à échéance le 1er décembre 2016.

**Deux modifications sont intervenues depuis cette date :**

- **au 1<sup>er</sup> janvier 2007, la Région, devenue propriétaire du port** par application de la loi de décentralisation de 2004, s'est substituée à l'Etat en sa qualité d'autorité concédante, et a signé, à cet effet, la convention de transfert du 22 décembre 2006. Elle a, en outre, décidé de résilier la concession, par anticipation à la fin 2013, et a lancé un appel d'offres pour sélectionner un nouveau concessionnaire unique des ports de Boulogne et de Calais ;

- en 2011, la CCI de Boulogne, titulaire, a été regroupée au sein de la CCI Côte d'Opale avec les CCI de Calais et de Dunkerque. La CCI Côte d'Opale s'est substituée à la CCI de Boulogne en qualité de concessionnaire.

**Le domaine de la concession est composé du port de Boulogne dans son ensemble** (pêche, plaisance, commerce), y compris le Domaine Maritime Portuaire dénommé CAPECURE où se trouvent les entreprises de transformation et de logistique.

- **Au terme de l'appel d'offres** lancé par la Région pour sélectionner un nouveau concessionnaire, **le groupement composé de la CCI Côte d'Opale, mandataire**, de la CCIR Nord de France, de la société des ports du Détroit, de la société Meridiam Infrastructure, de CDC Infrastructure et du Grand Port Maritime de Dunkerque :
  - **a été "présenté" comme nouveau concessionnaire** par délibération du Conseil régional du 5 juillet 2013 ;
  - **mais doit "affermir" son offre financière** et préparer le projet de contrat définitif.
- **En l'état actuel, la CCI Côte d'Opale est l'unique gestionnaire du port jusqu'au renouvellement effectif de la concession.**

En reprenant la concession en 2011, la CCI « a hérité » d'un port en déficit structurel, lourdement endetté, avec notamment les conséquences financières de l'arrêt de l'activité sidérurgique de la société COMILOG et de l'arrêt du trafic transmanche, pour lequel avait été réalisé un investissement de près de 41 M€ qui a été utilisé environ 6 mois.

- **Les comptes d'exploitation du port de pêche (hors port de plaisance) en 2011 et 2012 ont été déficitaires** : les résultats des exercices ont été respectivement de : -7,9 M€ en 2011, et -4,2 M€ en 2012.

En 2012, le chiffre d'affaires a été de 9,4 M€ et le compte d'exploitation a présenté un EBE positif grâce à une subvention de la Région de 3 M€ votée pour 2012 (et qui devrait être reconduite en 2013).

Mais c'est le montant élevé des dotations aux amortissements et provisions, qui conduit à un résultat de l'exercice négatif comme l'indiquent les éléments ci-dessous :

EBE	+2,4 M€ (incluant une subvention du Conseil Régional pour obligation de service public de 3 M€)
Dotations aux amortissements et provisions	-9,2 M€
Résultat d'exploitation	-7,1 M€ (incluant diverses charges, autres que les dotations)
Résultat exceptionnel	+2,9 M€ (par virement des subventions d'investissement sur la durée d'amortissement)
Résultat de l'exercice	-4,2 M€

- A partir de cette année 2013, le concessionnaire devra commencer le remboursement de l'emprunt souscrit pour financer, avec la garantie de la Région, les équipements d'accueil du trafic Transmanche, qui avait bénéficié d'un différé d'amortissement de 5 ans. L'annuité est de 1,7 M€.

## Commentaires

### 1/ Le port est en déficit structurel.

Comme l'indiquent les éléments financiers ci-dessus, la situation financière du port de pêche est lourdement et structurellement déficitaire, et met en cause l'avenir du port.

### 2/ La procédure d'appel d'offres a imposé la confidentialité sur la stratégie proposée par la CCICO.

Pour répondre à l'appel d'offres lancé par la Région, les candidats en compétition, en l'occurrence Eurotunnel et la CCI Côte d'Opale, ont préparé leur offre de façon confidentielle. En conséquence, la concertation avec les acteurs boulonnais sur la stratégie proposée par la CCICO et les investissements correspondants n'a pas été possible à ce stade de la procédure. Ce que regrettent en particulier les représentants de la Communauté d'Agglomération.

### 3/ L'absence d'un plan stratégique de développement du port, et d'un plan d'action pluriannuel correspondant est un handicap pour l'avenir du port.

La mise au point par le Conseil régional d'un plan stratégique portuaire et d'un plan d'actions et d'investissements concertés avec tous les partenaires boulonnais et les professionnels de la filière semble nécessaire.

La nouvelle concession pourra ensuite être conclue sur la base de ces documents.

4/ Comme cela est précisé dans les paragraphes relatifs à la gouvernance du port et aux instances de concertations (§ 2.2.3. et 2.2.4.). **Il semble préférable que le Conseil portuaire soit présidé par l'autorité concédante, et non par le concessionnaire.** Ce dernier animerait une instance permanente de concertation regroupant l'ensemble des acteurs professionnels du port.

### 2.1.3. Les acteurs de la formation-recherche-développement

Le maillon formation- recherche- développement- de la filière est particulièrement bien installé à Boulogne et comprend 10 entités :

#### **2.1.3.1. Le pôle national de compétitivité Aquimer :**

Association interprofessionnelle créée en 1999 et labellisée pôle de compétitivité national en 2005, **le pôle AQUIMER a pour mission de contribuer à la compétitivité des entreprises du secteur halieutique en les aidant dans leurs projets d'innovation.**

Montant rapidement en puissance, AQUIMER regroupait, fin 2012, 109 membres dont 69 entreprises et avait labellisé 90 projets.

Ces projets cherchent notamment à valoriser la totalité des produits pêchés pour économiser les ressources et, d'autre part, à développer une aquaculture respectueuse des équilibres écologiques, par la sélection d'espèces moins gourmandes en protéines animales.

Ce pôle constitue un atout essentiel pour l'avenir du port de Boulogne et son positionnement national et européen.

#### **2.1.3.2. La plate-forme d'innovation « Nouvelles Vagues » :**

Elle s'est substituée sous forme de SA à l'association Haliomer créée en 1987. **Elle comprend un atelier pilote et un laboratoire d'analyses spécialisés à disposition des entreprises.** Elle devrait être prochainement dotée d'une plate-forme expérimentale pour l'aquaculture. La Région a voté pour sa construction un crédit de 12 millions d'euros, mais le plan de financement et le business plan de la production industrielle ne semble pas encore être finalisés.

#### **2.1.3.3. L'université du littoral Côte d'Opale :**

**Elle offre dans son centre de Boulogne des formations de licences professionnelles et de master spécialisés dans les domaines des produits agroalimentaires et halieutiques.**

Une unité mixte technologique-agrée par le Ministère de l'Agriculture- travaille sur la transformation des produits aquatiques et réalise des prestations de recherche appliquée et de formation.

#### **2.1.3.4. L'échelon boulonnais de l'IFREMER :**

**Avec ses 55 agents, l'échelon boulonnais d'IFREMER intervient dans les domaines suivants :**

- **l'halieutique** avec notamment des travaux sur l'évaluation de la ressource ,

- **l'ingénierie technologique** (sélectivité des engins de pêche, énergies renouvelables et questions hydrodynamiques) pour laquelle il dispose d'un bassin expérimental,
- **l'environnement littoral** (qualité des eaux, conchyliculture).

#### **2.1.3.5. NAUSICAA**

**Cet organisme joue un rôle très important de sensibilisation du grand public à une meilleure gestion des océans et de leurs ressources.** Ses spécialistes de niveau mondial de la reproduction des espèces rares apportent une compétence complémentaire à celles des autres organismes installés sur le territoire boulonnais.

#### **2.1.3.6. L'unité boulonnaise de l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation (ANSES)**

Avec 20 personnes, **l'unité est spécialisée sur la qualité sanitaire des produits de la pêche.** Son laboratoire réalise des prestations analytiques pour les autorités sanitaires et les professionnels.

#### **2.1.3.7. Le campus de la mer**

**Il réunit au sein d'un groupement d'intérêt scientifique (GIS) tous les organismes précités ainsi que les universités de Lille 1 et 2 et le pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES).** Créé en 2012, il organise en octobre 2013 les premières doctoriales de la mer.

Les collectivités territoriales et la chambre de commerce et d'industrie de la côte d'opale (CCICO) sont associées à ce GIS .Il pourrait être intéressant qu'il s'ouvre également à des responsables d'entreprise.

#### **2.1.3.8. Le lycée professionnel maritime de Boulogne-le Portel**

**Il accueille chaque année environ 150 élèves dans des formations initiales préparant à des diplômes allant du CAP au Bac Pro.** Il reçoit également des stagiaires qui préparent divers brevets par la voie de la formation continue.

Le cursus « bac pro –conduite et gestion des entreprises maritimes sous option pêche » mériterait probablement d'être complété par un BTS de la même spécialité .

L'étendue des compétences à mobiliser et l'importance des capitaux engagés incitent en effet à promouvoir des niveaux de formation plus élevés pour les futurs pêcheurs. Le Comité régional des pêches a exprimé le souhait d'être mieux associé au choix des formations.

#### ***2.1.3.9. Le centre de formation d'apprentis aux produits de la mer Marcel Baey***

**Il assure la formation continue des salariés aux métiers du filetage et de la transformation des poissons.** Il est considéré comme un atout pour les entreprises qui apprécient son adaptation à leurs besoins et sa réactivité .

#### ***2.1.3.10. Le lycée agricole privé de Coulogne***

**Il propose une formation BTS en Aquaculture.**

### **2.1.4. Les acteurs institutionnels**

#### ***2.1.4.1. L'Union européenne***

##### **Le constat**

La politique commune de la pêche (PCP) a été officiellement instaurée en 1983 mais ses origines remontent au début des années 1970, lorsque la pêche était intégrée dans la politique agricole commune.

Précisée à différentes reprises et réformée en 1992 et 2002, la PCP est orientée autour de 4 axes prioritaires :

- assurer la conservation et la gestion durable des ressources halieutiques. Cet objectif se traduit par un ensemble de mesures techniques concernant notamment les engins de pêche, ainsi que par la mise en place de limitations de captures et d'effort de pêche (totaux admissibles de capture ou TAC et quotas d'effort).
- aider les entreprises de pêche et d'aquaculture à se moderniser afin de répondre aux exigences en matière de ressources et de qualité des produits : le fonds européen pour la pêche ( FEP) est doté de 3,8 milliards d'euros sur la période 2007-2013 ;
- mettre en place une organisation commune de marché ;
- organiser les relations avec les pays tiers.



Une nouvelle réforme est en cours de discussion.

Les négociations se sont engagées à partir des propositions remises au parlement et au conseil des ministres de la pêche par la commission européenne le 13 juillet 2012.

Le 12 juin 2013 le conseil des ministres de la pêche a retenu les premières orientations qui, amendant sensiblement les propositions de la commission, vont dans le sens souhaité par la France notamment en matière d'une mise en place progressive et réaliste de l'interdiction des rejets, d'approche régionalisée concertée avec les professionnels et de mise en place d'un fond européen pour les affaires maritimes et la pêche pour la période 2014 – 2020 (FEAMP, qui succédera au FEP).

Cet accord a été transmis au parlement européen pour une première lecture.

Le FEP contribue actuellement à la réalisation des objectifs de la politique commune consistant à assurer la conservation et l'exploitation durable des produits de la mer.

Il prévoit 5 axes prioritaires :

- l'adaptation de la flotte ;
- l'aquaculture, la pêche dans les eaux intérieures, la transformation et la commercialisation : les mesures visent à aider les petites entreprises aquacoles à limiter leur impact environnemental et à améliorer la qualité des produits et les conditions en matière d'hygiène, de santé humaine ou de santé animale ;
- les actions collectives telles que le renforcement des marchés ou les partenariats de recherche-développement sous réserve qu'elles contribuent au développement durable ou à la conservation des ressources ;
- le développement durable des zones de pêche ;
- l'assistance technique et administrative, l'évaluation et les audits permettant de mettre en œuvre les orientations de la CP.

La dotation française est de 182 millions dont 70 % sont dédiés à des dispositifs nationaux, le reste fait l'objet d'une gestion déconcentrée dans le cadre de cofinancements (État, Régions, collectivités territoriales)

L'enveloppe pour l'inter région Nord- Pas-de-Calais est de 8,3 millions d'euros. Au 31 décembre 2012, le taux de consommation des crédits était faible, particulièrement à Boulogne-sur-Mer.

## Les commentaires

**1) Il est à noter que bien que plusieurs des navires de Boulogne connaissent des difficultés, la Coopérative Maritime Etaploise (CME) n'a déposé des dossiers de sortie de flotte qu'en toute dernière extrémité.**

**2) Les négociations sur le FEAMP sont en cours dans une perspective, saluée par la France, de maintien en euros courants des crédits.**

Concernant le secteur de la pêche, la France a en revanche exprimé son désaccord sur la suppression envisagée des mesures d'ajustement de capacités de flotte ou d'arrêt temporaire de navires.

**De même il est important, en particulier pour Boulogne sur Mer, que le FEAMP permette la modernisation des navires, quelle que soit leur taille, avec pour objectifs l'efficacité énergétique, la sélectivité des engins de pêche, le traitement et la conservation des produits à bord, notamment dans le contexte des rejets.**

**3) Il apparaît qu'une tendance forte existe au sein de l'UE de favoriser l'aquaculture et de limiter la pêche en mer.**

### 2.1.4.2. L'Etat

#### Le constat

L'action de l'État français s'inscrit naturellement dans ce cadre communautaire.

Outre la définition des orientations stratégiques et des axes de recherche, l'impulsion du dialogue entre les acteurs et la conduite des négociations internationales, le ministère en charge de la pêche organise le contrôle des activités de pêche en mer et d'aquaculture, gère les aides du FEP et suit les questions sociales .

Avec le rattachement de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, la déclinaison française de la PCP est pleinement intégrée au dispositif organisationnel mis en place par ce ministère en matière de politique maritime et du littoral.

Cette politique fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de la démarche d'évaluation de l'action publique.

Il convient de se référer au rapport remis dans ce cadre en juin 2013 et à ses annexes pour mieux cerner ce dispositif, parfois complexe, et prendre connaissance des pistes d'amélioration suggérées.

Quelques rappels sont néanmoins utiles pour mieux comprendre la situation du port de Boulogne sur Mer :

- L'organisation déconcentrée de l'État apparaît en effet assez complexe sinon dans ses principes du moins dans ses détails.

Cette organisation repose sur un binôme terre-mer associant un préfet maritime compétent en mer et un préfet terrestre compétent en matière de pêche dont dépend la direction interrégionale de la mer (DIRM).

A noter que le préfet maritime ne dispose d'aucune compétence en matière de pêche. En ce qui concerne Boulogne-sur-Mer, le préfet maritime compétent est celui de la Manche et de la mer du Nord implanté à Cherbourg.

Officier général de la marine il est investi d'un pouvoir de police notamment en termes de sécurité et de secours, de protection de l'environnement et de lutte contre les activités illégales (pêche illicite ...)

- Le préfet compétent en matière de pêche pour Boulogne-sur-Mer est le préfet de région de Haute-Normandie, le siège de la DIRM Manche Est – Mer du Nord (MEMN) étant situé au Havre.
- Instaurées par décret du 11 février 2010, les DIRM ont pour mission de concevoir et d'animer dans leur ressort géographique la politique de l'État concernant la mer et le littoral. Elles disposent de compétences qu'elles exercent directement notamment en matière de sécurité des navires, de formation des gens de mer ou d'exploitation des phares et balises. Elles instruisent les demandes d'aides au titre du FEP et suivent les questions économiques.

Au niveau départemental, le décret 2009-1484 du 3 décembre 2009 relatif aux directions départementales interministérielles prévoit la création d'une Délégation Mer et Littoral (DML) au sein des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) de la plupart des départements littoraux, dont le Pas-de-Calais.

Les principales missions de la DML sont les suivantes :

- mise en œuvre et contrôle du respect de la réglementation en matière d'activités maritimes (pêche, cultures marines, plaisance et loisirs nautiques) ;
- suivi de l'activité et gestion du régime social des gens de mer (marins professionnels) ;
- gestion du domaine public maritime et littoral.

L'organisation du contrôle des pêches maritimes illustre la coopération entre le niveau interrégional dans un rôle d'animation et le niveau départemental dans un rôle d'application de terrain.

- La DPMA rédige un programme national de contrôle (PNC) sur le fondement principalement des règlements européens. Elle supervise sa mise en œuvre en s'appuyant sur les DIRM et sur le centre national de surveillance des pêches ( CNSP)

Les DIRM établissent des plans interrégionaux de contrôle conformément aux objectifs des PNC. Elles coordonnent leur application par les services de l'État : Affaires maritimes (DIRM et DDTM/DML), marine nationale, gendarmerie maritime, douanes ...

En ce qui concerne les contrôles en mer et au débarquement, le CNSP assure le contrôle opérationnel des moyens et fournit un appui au pilotage des contrôles. Au cours des 12 derniers mois ( 1er juillet 2012 – 30 juin 2013 ), 150 contrôles au débarquement ont été effectués à Boulogne sur Mer :

- 61 par la gendarmerie et 89 par les affaires maritimes dont 45 par l'unité littorale des affaires maritimes( ULAM) de la DML et 44 par la vedette régionale de surveillance ARMOISE .
- 5 procès verbaux ont été dressés par la gendarmerie et 13 par les affaires maritimes.

Outre les services directement en charge des politiques maritimes et de la pêche, d'autres services de l'État sont amenés à intervenir :

- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement ( DREAL) au titre de l'interface terre-mer,
- la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) au titre du développement économique et de l'inspection du travail,
- la direction régionale de l'agriculture de l'alimentation et de la forêt (DRAAF) au titre de la valorisation de la filière,
- la direction départementale de la protection des populations (DDPP) au titre des contrôles vétérinaires et de conformité des produits à la halle à la marée,
- le secrétariat général aux affaires régionales au titre de la coordination des services, de la gestion des fonds européens et de l'aide aux entreprises en difficulté.

**Au total, sans être fortement critiquée par les acteurs rencontrés, cette organisation de l'État, récente et pas totalement stabilisée, paraît à certains peu lisible avec des responsabilités diluées, tant au niveau des préfets qu'à celui des services, singulièrement en situation de crise.** D'autant qu'un turn over important des cadres contraste fortement avec la très grande pérennité des acteurs locaux.

**Les points de vue exprimés par les représentants de l'État :**

**Constat général que la filière (pêche et activités aval) connaît des difficultés.**

**Mais les situations sont parfois contrastées** : même si la CME est en procédure de sauvegarde, quelques bateaux étaplois s'en sortent bien. Ils sont néanmoins menacés à moyen terme s'ils ne font pas évoluer leurs méthodes de pêche et ne modernisent pas leurs navires.

**Parmi les mareyeurs et les industries de transformation un processus de recomposition est à l'œuvre** qui ne sera pas sans conséquences sur la survie de certaines entreprises et sur l'emploi.

**Une certaine opacité règne sur le port, ce qui peut être propice à des fraudes (non déclaration, ventes au noir...) qui semblent non négligeables.**

**Cette opacité, avec des acteurs qui se connaissent bien mais dialoguent peu, est un frein à la professionnalisation de la filière.** Le système de l'écorage qui bloque un fonctionnement classique de la criée en est un autre. On ne sait pas quelle est la plus-value économique de l'écorage. Le comité régional des pêches ne joue pas vraiment son rôle.

**Il faudrait tout remettre à plat.**

**Des acteurs de terrain des services de l'État regrettent de ne pas être suffisamment soutenus** et indiquent que certaines malversations détectées lors de contrôles n'ont pas, selon eux, reçues les suites judiciaires attendues. Beaucoup de contrôles se déroulent dans un climat tendu.

**Le « leadership » de la Région sur le port a un peu de mal à s'affirmer alors qu'il est important et urgent d'élaborer un projet portuaire.**

#### **2.1.4.3. Les collectivités territoriales**

##### **1/ La Région Nord Pas-de Calais.**

###### **Le constat**

Le sentiment de dilution des responsabilités est probablement renforcé par la place de plus en plus importante occupée par les collectivités territoriales.

En application de la loi de décentralisation de 2004, la **Région Nord Pas-de-Calais** est, depuis 2007, propriétaire des installations portuaires du port de Boulogne sur Mer.

Elle assure le rôle d'autorité portuaire, les pouvoirs de police de la capitainerie, rattachée à la DML, restant de la responsabilité de l'État.

Par substitution à l'État, une concession de délégation de service public lie la Région à la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la Côte d'Opale.

Cette concession arrive à échéance le 1er décembre 2016 et sera renouvelée par anticipation. (Cf ci-dessus).

Entre 2007 et 2012, la Région a investi 102 millions d'euros sur le port, en financements directs et en subventions.

Sur la même période elle a investi, notamment en complément du FEP, 16,6 millions d'euros sur la filière halieutique : participation à la mission Capécure 2020 et au pôle de compétitivité Aquimer, développement de l'aquaculture dans le cadre du projet Nouvelles Vagues, modernisation de la flotte.

Par délibération de juillet 2013, la Région a donné son accord de principe à une participation au soutien financier des bateaux de pêche artisanale en difficultés conjoncturelles et identifiés par le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM).

Le dispositif envisagé comportera des aménagements de charges sociales et de fiscalité de la part de l'État, des reports d'échéance du crédit maritime ainsi que des aides du conseil général du Pas-de-Calais et de la BPI.

Il est probable que les Régions obtiendront la gestion de la majorité des aides du FEAMP.

#### **Le point de vue du président de la Région**

La Région est intervenue dès les années 90 pour sauver la pêche à Boulogne-sur-Mer et développer la transformation des produits de la mer sur la zone de CAPECURE.

**Désormais, au sein de l'ensemble des trois ports de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque qui font du Nord-Pas de Calais le 2<sup>ème</sup> ensemble portuaire de France., Boulogne a une double vocation :**

- devenir la porte d'entrée de la pêche de « l'Europe bleue »
- confirmer sa place de leader européen de la transformation des produits de la mer.

**Dans cette perspective, la Région s'est fixé trois objectifs :**

- réunir les deux ports de Calais et Boulogne dans une concession unique.

- développer l'offre de produits de la pêche en ouvrant le port aux pêcheurs extérieurs
- contractualiser les programmes d'investissements dans le prochain contrat de projet Etat-Région, en associant la Communauté d'agglomération du boulonnais dans un contrat de projet particulier.

### **Le point de vue exprimé par le vice-président en charge de la mer**

**Contrairement à Calais, le port de Boulogne perd de l'argent.** Depuis le départ du trafic Transmanche, le modèle économique n'a pas évolué et la pêche n'apporte pas beaucoup de recettes. Il faut redéfinir un modèle portuaire( croisière, plaisance, autoroutes de la mer..)

La filière pêche garde une importance significative dans le Nord Pas-de-Calais et notamment à Boulogne sur mer. Mais elle connaît des difficultés structurelles aggravées par le manque de dialogue et d'organisation des acteurs.

**La pêche et la zone CAPECURE sont des atouts mais de plus en plus fragiles.** Les tonnages sont en baisse et les activités pourraient se délocaliser si l'image « produits de la mer » de Boulogne, qui reste bonne, venait à se ternir du fait d'un contexte local se dégradant.

**La sécurisation de la filière passe par une amélioration de la réglementation européenne** et de sa traduction française et par la constitution d'une vision d'avenir partagée par les professionnels et par les élus.

**Il faut revoir le rôle des intermédiaires qui pèsent sur les recettes des pêcheurs,** mieux gérer les quotas et la ressource sur l'année et sortir de l'opacité qui perdure au détriment des pêcheurs.

**Un gros effort doit être fait sur l'amélioration de la flotte de chalutiers** qui sont de gros consommateurs de carburant. Il faut construire le bateau du futur.

Il faut aussi réfléchir à la taille optimale de cette flotte, sachant que trop de navires font la même chose en même temps.

CAPECURE doit garder son image de zone d'activités alimentaires. L'apport de poisson frais doit augmenter quelle qu'en soit l'origine. Un développement de l'aquaculture sur site est à encourager.

Le système de l'AOT doit être maintenu, il est protecteur. Un allongement est possible si le niveau d'investissement le justifie.

## **2/ Le Département du Pas-de-Calais (*en attente d'un rendez-vous avec le président*)**

Pour sa part le **Département du Pas-de-Calais** intervient, en complément des aides du FNE, pour l'aide à la modernisation des navires et pour l'installation des jeunes pêcheurs.

Il est par ailleurs propriétaire du port d'Etaples pour lequel un programme de modernisation a été défini.

## **3/ La communauté d'agglomération du Boulonnais(CAB).**

### **Le constat**

**La CAB** n'a pas de compétence directe dans la gestion du port mais elle est très présente en matière de développement et d'animation économique notamment dans le cadre de la mission CAPECURE 2020 et de l'agence de développement, et « politiquement » elle se situe fréquemment en première ligne.

Elle est en charge de l'élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCOT) et du plan local d'urbanisme(PLU) communautaire.

La CAB devrait reprendre la gestion du port de plaisance et elle souhaite être plus impliquée dans la négociation et dans la mise en œuvre de la délégation de service public portuaire. La région en a accepté le principe.

### **Le point de vue exprimé par le président de la communauté d'agglomération du Boulonnais**

**L'actuelle période de négociation de la concession portuaire est déterminante pour l'avenir du port**, mais les discussions avec la CCI ne sont pas toujours faciles. C'est notamment le cas en ce qui concerne les investissements à prévoir pour consolider le chantier naval qui est performant comme en attestent les récentes mises à l'eau de navires.

**Les apports de poisson frais sont insuffisants** et ils sont mal répartis sur la semaine.

La criée doit donc être ouverte à d'autres producteurs.

On peut s'interroger sur le rôle des écoreurs qui, pour une part, se substituent au service public.



**Des sorties de flotte de chalutiers peuvent être envisagées mais sous condition de la préservation des quotas.** Aujourd'hui, des patrons étaplois pourraient céder leurs navires à des investisseurs qui capteraient leurs quotas. D'où l'importance de maîtriser les coûts et d'aller vers une fusion des deux OP pour améliorer la gestion des quotas et pour mieux valoriser les produits.

**Beaucoup de mareyeurs sont fragiles.** Ils devraient évoluer et si possible investir pour s'adapter.

**La zone CAPECURE a des fragilités ;** trop de première transformation, difficultés des petites entreprises, risque de perte de savoir faire dans des métiers souvent peu attrayants.

Le système des AOT constitue parfois un handicap supplémentaire.

**La CAB est prête à participer financièrement** à la mise en œuvre du projet portuaire **mais selon le principe de « qui paye décide ».** Il faut trouver les bonnes modalités d'association Région, CAB, CCI.

**Quatre points de divergence subsistent :**

- la construction navale,
- la place de l'aquaculture,
- l'accueil des navires de croisière,
- les conflits de trafic liés à la navigation de plaisance.

**Le point de vue exprimé par le vice-président en charge du développement économique et portuaire.**

**Les quotas disponibles sont à peu près acceptables mais ne peuvent faire vivre la flotte telle qu'elle est aujourd'hui dimensionnée.** Il faudrait aller vers une réduction en douceur à environ 35 chalutiers tout en gardant les quotas et en aidant à l'innovation.

**La crise de la coopérative est sérieuse et handicape toute la profession.**

**« Pêcher mieux et moins cher ».** D'où l'importance de l'innovation qui doit être fortement encouragée et aidée par les pouvoirs publics.

**La criée doit être ouverte aux producteurs et aux acheteurs** avec une traçabilité informatique totale.

**Il faut élaborer un projet de port** dans le cadre d'un partenariat renforcé entre CR, CAB, CCI.

**Dans ce cadre il faut mener une réflexion globale sur la filière halieutique** et favoriser la montée en gamme des entreprises aujourd'hui trop axées sur la première transformation qui est facilement délocalisable.

La question des AOT doit être posée et un assouplissement envisagé.

#### **4/ La commune de Boulogne-sur-Mer :**

##### **Le point de vue exprimé par Madame le Maire**

**La ville n'est pas juridiquement impliquée dans la gestion du port**, à l'exception de la partie du quai Gambetta qui est située sur le domaine municipal. Sur cette partie, la ville a implanté les échoppes mises à la disposition des fileyeurs.

**Elle est toutefois « réputée responsable »** de ce qui se passe sur le port, surtout en cas de difficulté.

Madame le Maire regrette de ne pas avoir été consultée sur le projet de cahier des charges de l'appel d'offres lancé par la Région pour sélectionner le nouveau concessionnaire.

Elle regrette également l'absence de concertation avec le concessionnaire.

Elle souhaite être associée aux réflexions sur le devenir du port et à sa gestion.

NB : le Maire de la commune de Portel n'a pas encore été rencontré au moment de la rédaction du présent rapport.

##### **Commentaire général sur la position des acteurs institutionnels**

**La décentralisation du port induit un jeu d'acteurs sensiblement différent de ce qu'il était auparavant.**

L'État détenait l'essentiel des compétences. Ces compétences sont maintenant partagées, ce qui nécessite que soient mises en place entre acteurs institutionnels des structures de coordination et de décision lisibles et efficaces.

**Plusieurs interlocuteurs de la mission ont fait part de leurs interrogations sur le « qui fait quoi ? ».**

Ces interrogations sont renforcées par la césure au sein des services de l'État.

Les « affaires maritimes » qui intégraient l'ensemble des missions sont fréquemment regrettées tout comme la présence et l'autorité d'un « administrateur des affaires maritimes » notamment en période de crise.

La nouvelle organisation doit être actée mais le fonctionnement au quotidien doit être amélioré.

#### **2.1.5. Eléments d'appréciation d'un acteur extérieur**

- **France Filière Pêche :**

**France Filière Pêche est une association créée pour promouvoir la filière pêche et accorder des aides à la modernisation des flottes.**

#### **Prises de position des interlocuteurs rencontrés**

Les principales prises de position sur la situation du port de Boulogne retiennent l'attention :

##### **1/ Le port.**

Il est prioritairement un centre de transformation de produits de la mer et une plateforme logistique. C'est son principal atout.

Mais la pêche locale est un faire-valoir indispensable à ces deux activités, pour la renommée et pour, le cas échéant, l'apport en produits frais.

- L'offre de produits de pêche débarqués.

L'offre n'est pas recensée en totalité. Les circuits de vente sont multiples. La vision globale n'existe pas.

##### **2/ L'écorage.**

Le système est « dépassé ». La criée devrait le remplacer.

##### **3/ La concurrence étrangère, notamment néerlandaise.**

Bloquer l'accès au port est une erreur.

Si les bateaux hollandais, n'ont en effet, plus accès au port, ils débarqueront dans d'autres ports et les produits seront acheminés par camions, au mieux à Boulogne, à défaut dans d'autres centres de transformation.

#### **4/ Deux risques sont signalés.**

- Le rachat par les néerlandais de certains bateaux étaulois, mis en vente, est préoccupant pour l'avenir du port, en raison notamment de la perte de quotas qu'elle occasionne.
- La situation financière du port est déficitaire, ce qui compromet le développement du port.

#### **Commentaires**

- France Filière Pêche souligne les principaux éléments de diagnostic sur le port de Boulogne qui ressortent de l'analyse des prises de position de la plupart des interlocuteurs rencontrés :

**1/ L'absence de globalisation et de contrôle de l'offre de produits débarqués.**

**2/ Les interrogations quant à l'opportunité de maintenir un système spécifique d'écorage.**

**3/ La fermeture du port** aux pêcheurs et aux acheteurs.

**4/ Les atouts du port :** ses entreprises logistiques et ses grandes entreprises de transformation, et l'impact positif et nécessaire de l'activité pêche, sur l'image et la renommée des produits transformés et transportés.

## **2.2. Inter-relations entre les acteurs de la filière**

### **2.2.1. La commercialisation des produits débarqués sur le port de Boulogne**

#### **Constat**

#### **◆ Les circuits de vente.**

Le diagramme présenté ci-dessous a été établi par la direction départementale de protection des populations du Pas-de-Calais. Il présente les trois circuits de vente des produits de pêche aux mareyeurs :

- les deux circuits de vente, respectivement depuis le quai Jean Voisin, contigu de la Halle à marée et depuis le quai Gambetta éloigné de la halle à marée et situé dans l'avant-port. (cf le plan du port en annexe).

Ces deux circuits incluent l'intervention des écoreurs et les ventes se font, soit aux enchères en criée, soit directement de gré à gré.

- Le circuit court des ventes de gré à gré, sans intervention des écoreurs.

**Diagramme des ventes à Boulogne sur mer**

```
graph TD
    Bateau[Bateau] --> DQC[Débarquement Quai Criée]
    Bateau --> DBA[Débarquement Base avancée, autre point de débarquement]
    Bateau --> BateauDirect[Bateau]
    DQC --> HM[Halle à marée : Euronor, CME, Boulogne Ecorage, Unipêche]
    DBA --> TP[Transport des produits par pêcheur, Armateur, Ecoreur]
    TP --> HM
    TP --> LE[Locaux écoreur : CMMC, Boulogne Ecorage]
    HM --> V1[Vérification par l'écoreur de la concordance entre la déclaration du pêcheur et la marchandise]
    LE --> V2[Vérification par l'écoreur de la concordance entre la déclaration du pêcheur et la marchandise]
    V1 --> E1[Entreposage]
    V2 --> E2[Entreposage]
    E1 --> MV1[Mise en vente par l'écoreur ou Euronor]
    E2 --> MV2[Mise en vente par l'écoreur]
    MV1 --> VE1[Vente aux enchères]
    MV1 --> VG1[Vente de gré à gré]
    MV2 --> VE2[Vente aux enchères]
    MV2 --> VG2[Vente de gré à gré]
    VE1 --> CBV[Contrôle de Bureau Veritas]
    VG1 --> CBV
    VE2 --> CBV
    VG2 --> CBV
    BateauDirect --> VG3[Vente de gré à gré sans facturation SOFETRA]
    CBV --> VEA[Vente aux enchères UNIQUEMENT pour acheteurs disposant d'une caution SOFETRA]
    CBV --> VG4[Vente de gré à gré avec facturation SOFETRA pour acheteurs disposant d'une caution SOFETRA]
    CBV --> VG5[Vente de gré à gré sans facturation SOFETRA]
    VEA --> ERIC[Enregistrement par la criée dans le RIC]
    VG4 --> TD[Télédéclaration]
    VG4 --> NV[Note de vente]
    VG5 --> A1[1er acheteur enregistré]
    VG5 --> A2[1er acheteur NON enregistré *]
    NV --> C[Criée]
    NV --> AM[Affaires Maritimes]
    A1 --> NV
    A2 --> TNS[Transmission de la note de vente par le bateau ou l'écoreur]
    ERIC --> FAGRIM[France AGRIMER]
    TD --> FAGRIM
    C --> FAGRIM
    AM --> FAGRIM
    TNS --> FAGRIM
```

Guillaume LEFEBVRE  
Vétérinaire Inspecteur DDPP62  
13.09.12

◆ **La répartition des ventes entre ventes aux enchères et ventes directes de gré à gré.**

D'après les enregistrements effectués par les services de la criée, les ventes aux enchères représentent, en tonnage, environ 15 à 20 % du total des ventes, et les ventes directes, de 80 à 85 %.

◆ **Une partie des produits débarqués, notamment par les néerlandais, n'est pas vendue à la halle de marée mais transportée par camions dans d'autres lieux.**

En outre, des produits débarqués dans d'autres ports sont vendus à Boulogne.

La concurrence entre les acheteurs est limitée du fait du système de cautionnement et de l'absence d'un système de vente à distance par internet.

<b>Commentaires</b>
---------------------

**1/ La quantité et la qualité des poissons débarqués sont difficilement contrôlables pour plusieurs raisons :**

- **La dispersion géographique des deux quais de débarquements, sans point d'enregistrement unique des produits, et dans un port qui n'est pas clôturé.**

Cette dispersion ne permet pas d'avoir un estimatif d'ensemble fiable de la quantité et d'effectuer un contrôle de la qualité des produits débarqués. C'est particulièrement le cas pour le quai Gambetta éloigné de la halle à marée, réservé aux fileyeurs.

- **La multiplicité d'acteurs.**

Les débarquements se font sous la responsabilité de 4 écoreurs, intermédiaires entre les pêcheurs et les mareyeur de l'armateur EURONOR, des pêcheurs eux-mêmes, notamment des fileyeurs (qui pratiquent la pêche côtière) dans des plages horaires variables.

Ils échappent, en pratique, à la surveillance du gestionnaire de la criée qui est la Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale.

Le bureau de contrôle VERITAS mandaté par le gestionnaire n'intervient que par sondage sur la qualité des produits.

Ce n'est pas le cas dans d'autres ports où, comme à Lorient ou à Concarneau, tous les produits sont débarqués sous l'unique responsabilité du gestionnaire de la criée, pendant des plages horaires imposées et respectées.

- **Un régime de déclaration volontaire des ventes de gré à gré, qui repose sur la bonne volonté des acteurs.**

Les ventes de gré à gré font l'objet d'une déclaration volontaire par les pêcheurs ou par les écoreurs, auprès des services de la criée qui procèdent aux enregistrements.

Or, les services de la criée n'ont pas accès aux « log books » des bateaux qui numérisent automatiquement les quantités et les espèces pêchées. En outre, la transmission des notes de ventes n'est pas obligatoire et intervient dans la limite de 48h après les débarquements. Un contrôle entre les quantités débarquées et celles enregistrées ne peut être effectué par les services de la criée.

Sans mettre en cause l'honnêteté des acteurs, on peut considérer qu'en raison de la dispersion des points et des responsables de débarquements, de la multiplicité des circuits de vente, d'une certaine souplesse dans le respect des plages horaires de débarquement, et de l'impossibilité pour le gestionnaire de la criée de contrôler les quantités débarquées de façon exhaustive, les risques de « fuite » ne sont pas totalement absents.

## **2/ Deux circuits de prix parallèles :**

La répartition des produits de la pêche entre les ventes de gré à gré et les ventes aux enchères, est effectuée par les écoreurs et à leur initiative.

Or, les ventes de gré à gré interviennent avant les ventes aux enchères. La principale conséquence est que les prix des ventes de gré à gré, certes fixés par les écoreurs en fonction de leur perception de la demande des acheteurs, peuvent être différents de ceux résultant, pour les mêmes espèces, de la vente aux enchères.

A cela vient s'ajouter le fait que les produits vendus de gré à gré sont généralement de meilleure qualité que ceux soumis aux enchères.

**Dans ces conditions, il existe deux prix, le prix de vente aux enchères et le prix des ventes de gré à gré qui sont généralement différents.** Dans certains cas, le prix de gré à gré est aligné a posteriori sur le prix des enchères ; ce n'est pas systématique pour tous les écoreurs.

Les prix des enchères ne peuvent donc pas parfaitement refléter la réalité du marché principalement pour deux raisons :

- les produits présentés aux enchères ne sont pas représentatifs de la totalité de la production et les meilleurs produits sont souvent pré-vendus directement ;
- la concurrence est limitée aux mareyeurs boulonnais.



### 3/ Deux questions :

**Au vu des commentaires présentés ci-dessus, deux questions se posent :**

- l'intérêt des pêcheurs est-il bien assuré ?
- le prélèvement des taxes et redevances destinées à rémunérer le fonctionnement du port et de la criée est-il fiable ?

En réponse, elles appellent la mise en oeuvre de mesures destinées à rendre le fonctionnement du port :

- plus transparent ;
- plus attractif et plus ouvert.

#### **2.2.2. Les produits importés par la route de l'extérieur du port de Boulogne, et transformés sur le port**

##### **Constat**

Ces produits représentent un tonnage estimé à environ plus de 10 fois le tonnage des produits débarqués sur le port.

Ils sont acheminés par camions et ne sont pas soumis à une procédure d'enregistrement. Ils ne sont pas assujettis à la redevance portuaire, mais s'acquittent des droits de douane pour ce qui concerne les produits importés de l'étranger.

Leur importance pour les entreprises de transformation est essentielle.

A cet égard, les grandes entreprises, telles que Marine Harvest et Capitaine Houat ont reconnu cette importance et cet atout, ont investi massivement sur le site de Boulogne et portent de nouveaux projets d'investissement.

Il en est de même pour les entreprises de transport et de logistique, qui représentent également un atout pour Boulogne.

##### **Commentaires**

Le constat appelle deux commentaires qui concernent l'avenir du port :

**1/ L'avenir du port de Boulogne repose prioritairement sur le développement des entreprises de transformation** qui s'approvisionnent majoritairement (85 à 90%) à l'extérieur de Boulogne, et sur les entreprises de transport et de logistique.

Toutefois la part, même modeste des produits débarqués dans le port, est indispensable pour l'image, pour l'attractivité du port et pour la renommée des produits transformés.

En outre, les produits débarqués constituent la variable d'ajustement de l'approvisionnement dont ont besoin les entreprises de transformation.

**2/ L'acheminement de près de 90 % des produits transformés à Boulogne s'effectue par camions. Cet acheminement est justifié économiquement. Il convient toutefois de vérifier s'il répond de façon optimale aux différents aspects du développement durable.**

### 2.2.3. La gouvernance du port

#### Constat

- Trois acteurs, déjà présentés précédemment, disposent d'un rôle effectif au sein de la gouvernance du port.

En premier lieu, les deux autorités :

- l'autorité portuaire, la Région ;
- l'autorité de police portuaire, l'Etat, qui gère à ce titre la capitainerie du port, et travaille en relation avec l'autorité portuaire.

L'Etat intervient également par l'intermédiaire de plusieurs services placés sous l'autorité des Préfets de région Haute Normandie et Nord Pas-de-Calais, ou du Préfet de département (sous-Préfet, DDTM, DDPP).

En outre, le service des douanes perçoit les redevances.

En second lieu, le concessionnaire :

- Le concessionnaire est la CCI Côte d'Opale, qui depuis 1966 est titulaire d'une concession d'outillage qui arrive à expiration en 2016, en cours de renouvellement par anticipation.

D'autres acteurs sont associés à des titres divers à la gouvernance, et disposent d'un rôle soit sur le plan politique (Conseil général, Communauté d'agglomération boulonnais (CAB), Capécure 2020, qui est un service d'études de la CAB, cofinancé par la CAB et le Conseil régional, Villes de Boulogne et de Portel...), ou sur le plan opérationnel (pêcheurs, entreprises de transformation et de logistique, prestataires de services...).

## Commentaires

**1/ Plusieurs des interlocuteurs interrogés au sujet de la gouvernance ont fait part de leurs interrogations sur :**

- **qui décide ?**
- **qui fait quoi ?**
- **quel est le bon interlocuteur ?**

La décentralisation des ports de 2004 et la récente réforme des services de l'Etat ne semblent pas avoir été bien comprises.

A l'évidence, la gouvernance devrait être améliorée pour être plus efficace, explicitée pour être mieux comprise. A minima les compétences et les pouvoirs de décision des deux autorités, portuaire et de police, et du concessionnaire, devraient être respectivement mieux explicités et faire l'objet d'une communication adaptée aux besoins des acteurs de la filière pêche.

**2/ Une autorité et une gouvernance politique forte sont attendues.**

### **2.2.4. Les instances de concertation entre les acteurs de la filière**

#### Constat

◆ **Le Conseil portuaire est l'instance officielle de concertation entre les acteurs de la filière.**

Son rôle est consultatif.

Il est composé de 45 membres (Etat, Collectivités territoriales, personnels concernés par la gestion du port, usagers du port, activités de la pêche, activités de plaisance, personnalités qualifiées).

Le nombre de participants aux réunions est généralement compris entre 60 (le 8 février 2013) et 70 (le 15 novembre 2012).

Il se réunit 2 à 3 fois par an.

La présidence est assurée par le Président de la CCI en sa qualité de concessionnaire, qui a été élu à l'unanimité par les membres du Conseil portuaire.

Les sujets sur lesquels les avis du Conseil sont demandés, sont précisés par le Code des Ports Maritimes (article R.623.2) et concernent notamment les budgets prévisionnels, les tarifs et les concessions.

♦ **La CAB et la Région ont créé conjointement la mission Capécure 2020** qui a organisé une consultation de l'ensemble des acteurs de la pêche pendant près d'une année. D'importantes études ont été réalisées. Des fiches actions ont été produites au terme de cette consultation, importantes et de qualité. Une partie des études recommandées dans ces fiches a été réalisée et est terminée.

## Commentaires

### **1/ Le fonctionnement actuel du Conseil portuaire devrait être amélioré par :**

- la création d'un bureau de 10 à 12 membres, qui préparerait les avis du Conseil et en suivrait l'application ;
- la création de commissions thématiques ou groupes de travail sur les thèmes intéressant la vie du port et de ses usagers (commercialisation de la pêche, transformation, innovation, logistique, fonctionnement courant, sécurité, propreté).

### **2/ La question de la présidence du Conseil pourrait également être revue.**

**Dès lors que l'autorité portuaire est la Région, il semblerait logique qu'elle assume la présidence du Conseil portuaire, en co-présidence avec le Préfet de département pour les sujets relevant de la police portuaire.**

Le président de la CCICO pourrait alors pleinement exercer sa mission de concessionnaire chargé de mettre en œuvre la politique décidée par le Conseil régional après avis du Conseil portuaire,

NB : La Région pourrait, dans certains cas, déléguer sa compétence d'autorité concédante à la CAB.

### **3/ Une instance permanente de concertation et de dialogue devrait être présidée par le concessionnaire.**

**L'un des atouts du port de Boulogne est la présence sur un même site de l'ensemble des acteurs de la fabrication des produits de la pêche, de la matière première au produit final.** Ces acteurs pourraient être rassemblés dans une instance de concertation et de dialogue qui serait présidée par le président de la CCICO, gestionnaire du port et interlocuteur des usagers du port.

## **2.3. Eléments de comparaison avec d'autres ports**

### **2.3.1. Port de Lorient**

Le fonctionnement du port de Lorient a été analysé et comparé à celui de Boulogne.

A cet effet, une rencontre a été organisée avec les représentants du port ainsi que ceux de l'armateur SCAPECHE du groupe INTERMARCHE. (cf. annexe).

#### **Constat**

#### **1/ La gouvernance du port.**

- Le Conseil portuaire de Lorient est présidé par l'autorité politique concédante, et le Conseil régional.

Il est composé des représentants des trois concessionnaires :

- la CCI pour le port de commerce ;
- la Communauté d'Agglomération pour le port de plaisance ;
- la Société d'Economie Mixte pour le port de pêche.

Il se réunit 2 fois par an, chaque concessionnaire devant consulter ses usagers avant les réunions.

#### **2/ Le concessionnaire du port de pêche est une Société d'Economie Mixte dont le capital est réparti entre :**

- la Communauté d'Agglomération (60%) ;
- le CEP, société privée (25%) ;
- le Crédit Agricole et le Crédit Maritime (11%) ;
- des personnes privées (10%) ;
- la ville de Lorient (4%).

#### **3/ Un Conseil consultatif de la halle à marée se réunit régulièrement sur les sujets liés au fonctionnement de la halle et du port en général.**

Il est présidé par un acheteur ou un pêcheur.

Il est composé des usagers du port et des représentants des communes environnantes.

#### **4/ Le fonctionnement du port de pêche est sous le contrôle du gestionnaire.**

Le port est entièrement clôturé.

Tous les produits de la pêche qu'ils soient ou pas pris en charge par le gestionnaire du port, sont débarqués sous son contrôle et son évaluation.

Chaque débarquement et chaque prestation effectués dans l'enceinte du port, donnent lieu à une redevance perçue par le gestionnaire et conforme à un barème officiel de redevances, nombreuses mais adaptées à chaque prestation.

- Le tonnage annuel de la totalité des produits débarqués est d'environ 27 000 tonnes dont 15 000 tonnes vendues à la halle de marée, le reste provenant des navires espagnols qui utilisent le port comme base avancée.
- Il existe deux circuits de vente pour la pêche hauturière, dont une partie importée par camion, et pour la pêche côtière.
- Les agents du port assurent les débarquements (bateaux et camions, à l'exception des bateaux espagnols), allotissent les caisses prévendues et celles mises aux enchères, gèrent la criée, livrent les acheteurs.

Les bateaux espagnols chargent directement leurs produits dans des camions et les agents du port contrôlent et vérifient les tonnages, leur louent du matériel et reçoivent de l'armateur espagnol les déclarations de vente.

- Les préventes sont organisées par les agents commerciaux du port.
- Les circuits de paiement :
  - le gestionnaire du port règle les factures directement aux pêcheurs ;
  - les cautions des acheteurs sont de deux types, mutualisées auprès d'une société privée de caution, l'ABAPP, ou individuelles et déposées auprès du gestionnaire.

#### **Commentaires**

**Il existe plusieurs différences entre le port de Lorient et celui de Boulogne.**

**1/ La principale différence concerne le rôle du concessionnaire** qui, à Lorient, a la capacité de contrôler et d'évaluer la totalité des produits débarqués dans l'enceinte clôturée du port, ce qui n'est pas le cas à Boulogne.

- En outre, le concessionnaire effectue, à Lorient, les prestations effectuées par les écoreurs à Boulogne (débarquement, à l'exception des bateaux espagnols, allotissement, mise en pré-vente ou en vente aux enchères, livraison, facturation).

Il peut ainsi contrôler les quantités et la qualité des produits vendus, et facturer les redevances.

**2/ Le paiement des pêcheurs est effectué à Lorient directement par le concessionnaire**, et à Boulogne par la société SOFETRA qui paie les écoreurs, ceux-ci reversant ensuite aux pêcheurs. Le circuit de paiement est plus complexe à Boulogne.

Le circuit lorientais est plus court et les mareyeurs ont la liberté de déposer leur caution auprès du concessionnaire ou d'une société de cautions.

**3/ Le Conseil portuaire de Lorient est présidé par le président du Conseil régional**, l'autorité politique concédante. A Boulogne, il est présidé par le concessionnaire qui a été élu par le Conseil. Ceci ne facilite pas la mission du concessionnaire qui est chargé de mettre en œuvre les décisions de l'autorité politique sur lesquelles le Conseil portuaire se sera préalablement prononcé.

### **2.3.2. Port de Concarneau**

Une analyse sommaire du fonctionnement du port de Concarneau a permis de mettre en évidence les similitudes avec le port de Lorient.

Le concessionnaire, en l'occurrence la CCI, gère l'intégralité des prestations attendues par les pêcheurs depuis le débarquement, la mise en vente aux enchères ou les ventes de gré à gré, la gestion de la criée, la livraison, la facturation et le paiement...

Il effectue ainsi les prestations qui sont prises en charge à Boulogne par les écoreurs.

### **3. Conclusion : les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces de la filière pêche et produits de la mer**

#### **3.1. Les atouts**

Le port de Boulogne offre d'importants atouts :

##### **1/ Sa situation géographique et son plan de transport.**

Boulogne est un point de passage privilégié pour les produits de la pêche, en provenance du Nord et à destination de la France et du Sud de l'Europe où se trouvent les principaux pays consommateurs de poisson.

Sa desserte autoroutière valorise pleinement cette situation géographique et lui confère une attractivité exceptionnelle pour les professionnels de la pêche et pour les logisticiens.

##### **2/ Sa culture et son histoire.**

L'histoire de la ville de Boulogne s'est construite autour de la pêche et des métiers de la mer.

La fierté d'être le premier port de pêche en France a façonné les générations successives.

Le savoir-faire dans les différents métiers de la mer qui en est résulté, est un atout à préserver, qui est essentiel pour le développement du port et l'implantation des entreprises.

##### **3/ La présence sur un même site, des pêcheurs, mareyeurs, transformateurs, prestataires de services, logisticiens, grands distributeurs, centres d'innovation et de formation professionnelle, secteur bancaire avec des services spécialisés.**

Cette présence crée les conditions d'une dynamique de filière, offre de réelles perspectives de développement, et constitue un élément exceptionnel d'attractivité pour les professionnels de la pêche.

##### **4/ Le port de pêche.**

Le port dispose d'équipements de grande capacité dimensionnés pour accueillir et traiter plus de 100 000 tonnes de poissons débarqués par an.

La criée a été récemment modernisée et pourrait désormais être utilisée pour ouvrir les ventes à distance aux acheteurs extérieurs à Boulogne.



Bien que la pêche débarquée ne représente que 10 % environ des produits transformés sur le port, elle constitue un apport indispensable à l'activité des TPE et PME de mareyage, une variable d'ajustement des apports pour les grandes entreprises de transformation, et un élément essentiel de la notoriété nationale et européenne du port et de ses produits frais et transformés.

#### **5/ Les entreprises de transformation.**

- L'activité de ces entreprises (plus d'une centaine environ représentant près de 5 000 emplois) est évaluée à près de 400 000 tonnes par an. Cet ordre de grandeur illustre l'importance de l'activité et l'atout qu'elle représente pour l'économie du port et son avenir.
- Des grandes entreprises leaders sont installées et certaines ont financé d'importants investissements récemment, traduisant ainsi leur confiance dans l'avenir du port.
- Les TPE et PME de mareyage ont un savoir-faire spécifique et une forte réactivité au marché.

#### **6/ Les entreprises de logistique.**

- De nombreuses entreprises de transport et de logistique, dont les leaders nationaux, sont implantées sur le port ou à proximité.

Leur rôle est essentiel dans la dynamique de la filière pêche et produits de la mer, par l'apport de produits à transformer en provenance de l'extérieur de Boulogne, par l'allotissement, le conditionnement et l'expédition des produits transformés. Elles interviennent pour le compte des entreprises de transformation, et en synergie avec la grande distribution.

- Des projets d'investissement d'extension et de modernisation sont prévus.

#### **7/ Le pôle de recherche, d'innovation et de formation.**

La présence du pôle de compétitivité AQUIMER, de la plate-forme d'expérimentation Nouvelles Vagues, du centre de recherche d'IFREMER, de la pépinière HELIOCAB, du lycée professionnel, de l'Université du littoral Côte d'Opale constituent un atout essentiel pour préparer les nouveaux produits transformés de deuxième et troisième rangs, développer de nouvelles activités, et former les futures générations de professionnels.

#### **8/ La banque Crédit Maritime.**

Le Crédit Maritime intégré au groupe Banque Populaire est, de longue date, particulièrement impliqué dans l'accompagnement de l'activité des pêcheurs, par l'aide à la trésorerie et aux investissements. Cela constitue un atout précieux, notamment dans les périodes actuelles de difficultés.

### 3.2. Les faiblesses

Cinq éléments de faiblesse ont été identifiés :

#### 1/ Le fonctionnement de la halle à marée.

Plusieurs faiblesses ont été relevées dans le fonctionnement de la halle à marée et dans le circuit de commercialisation des produits.

**a) L'absence de visibilité sur la quantité et la qualité des apports**, qui ne permet pas d'anticiper la commercialisation des produits avant leur débarquement dans le port.

**b) Les difficultés de contrôler la quantité et la qualité des produits débarqués**, en raison de la multiplicité des opérateurs qui interviennent sur le quai (les écoreurs), de l'absence d'un unique responsable de l'enregistrement des produits débarqués, de l'éloignement du quai Gambetta par rapport à la halle à marée.

**c) L'absence de relations de confiance entre d'une part les pêcheurs, d'autre part les écoreurs et les mareyeurs, et le sentiment ressenti par les pêcheurs d'être à l'écart du marché** et de subir un système de commercialisation opaque, dominé par les écoreurs qui sont eux-mêmes mareyeurs ou qui ont des intérêts dans les entreprises de mareyage.

#### **d) Un défaut de compétitivité.**

Les pêcheurs supportent seuls les frais d'écorage qui représentent 6 % de la valeur des produits débarqués. Ils doivent acquitter au total 13 à 15 % de taxes, redevances et frais, ce qui est très supérieur à ce que paient les pêcheurs des autres ports français.

De surcroît, les prix moyens des espèces vendues sur le port sont inférieurs à ceux des autres ports ;

**e) L'obligation, de fait, imposée aux pêcheurs de passer par les écoreurs**, faute de pouvoir s'adresser directement aux services de la criée qui n'est pas en mesure d'offrir actuellement les services correspondants.

**f) La fermeture du port aux acheteurs extérieurs** imposée par les écoreurs et la SOFETRA. La décision récente d'ouvrir le port aux acheteurs prise par le Conseil de la SOFETRA, est une avancée positive, mais les modalités restent à préciser.

**g) Les oppositions des pêcheurs boulonnais aux activités de pêche en mer et aux débarquements des navires néerlandais**, dès lors qu'ils ne sont pas assujettis aux mêmes règles de concurrence notamment parce qu'une partie des produits débarqués serait directement chargée dans des camions à destination d'autres ports sans passer par la halle à marée.

**h) Le régime déclaratif des ventes de gré à gré entre les écoreurs et les mareyeurs.** Laissées à l'initiative des écoreurs, les déclarations sont adressées au gestionnaire de la criée qui ne peut les vérifier faute de disposer de moyens de contrôle.

**i) L'existence de deux Organisations de Producteurs (OP)** aux statuts et au fonctionnement différents, ne permet pas aux pêcheurs d'être partie prenante du processus de commercialisation de leur pêche.

## **2/ La situation du port.**

**Le port de pêche est confronté à d'importantes difficultés :**

**a) Sa situation financière est structurellement déficitaire,** le résultat de l'exercice de 2011 était de -7,5M€, celui de 2012, de -4,2M€ grâce à une subvention de la Région de 3M€ pour obligation de service public. En 2013, le port aura supporté la première annuité de l'emprunt (1,7M€) souscrit en 2007 pour le financement du transmanche.

**b) La gouvernance manque de visibilité et d'efficacité :**

- il n'existe pas de plan stratégique du port et de plan d'actions, qui aient fait l'objet d'une large concertation avec les collectivités et les usagers ;
- le Conseil portuaire n'est pas présidé par l'autorité politique propriétaire du port. Ses réunions, 2 ou 3 par an avec 60 à 70 participants, ne peuvent répondre aux attentes des usagers du port ;
- il n'existe pas d'instance permanente de concertation et le dialogue entre les usagers du port. Cette instance devrait être animée par le gestionnaire du port ;
- les interlocuteurs de l'Etat et de la Région ne sont pas clairement identifiés.

**c) La zone d'activités de CAPECURE insuffisamment attractive :**

- L'une des causes signalées par les entreprises est le régime des Autorisations d'Occupations Temporaires (AOT), qui dans ses dispositions actuelles, de coût et de durée, est un frein aux investissements d'envergure tels que peuvent les porter les grandes entreprises de transformation et de logistique. Il semble mieux adapté aux TPE et PME de mareyage pour lesquels l'AOT présente moins d'inconvénients ;
- l'état de la voirie et des équipements publics est pour le moins peu attractif et justifierait des investissements de modernisation.

## **3/ La situation des patrons-pêcheurs et de leur flotte de bateaux.**

- Selon le Crédit Maritime environ la moitié des patrons pêcheurs est dans une situation financière critique. 10 % des patrons de chalutiers sont dans une situation de cessation de paiement.

- Dans le contexte de baisse des prix, de quotas, de limitation des efforts de pêche, de concurrence avec les senneurs néerlandais pour les espèces hors quotas, et de fortes augmentations des charges, en particulier de carburant, les chalutiers étaplois ont perdu de leur compétitivité.

La réduction du nombre de bateaux qui a permis l'augmentation des quantités pêchées par bateau, et la diminution du nombre de marins à bord, n'ont cependant pas suffi à restaurer cette compétitivité ;

- L'avenir de cette flottille est subordonnée à sa restructuration, que la capacité financière des pêcheurs rend difficile. De plus :
  - l'annualité des quotas ne permet pas de planifier les investissements ;
  - le fait que 50 % des quotas soient rendus à l'Etat lors de la mise à la casse d'un bateau, n'incite pas à la modernisation de la flotte.

#### **4/ La situation de la CME (Coopérative Maritime Etaploise).**

La CME fait l'objet d'un plan de sauvegarde de l'emploi. Le démantèlement de ses multiples activités paraît inévitable.

La partie OP de la CME n'est cependant pas déficitaire et pourrait être regroupée avec l'OP FROM NORD, ce qui donnerait par l'effet de masse, plus d'influence et de souplesse dans la gestion des quotas.

#### **5/ Un manque de confiance et de dialogue généralisé.**

Un tel constat concerne aussi bien les acteurs institutionnels que les usagers du port. Le manque de confiance entre partenaires est une posture dominante.

Il en résulte une image dégradée du port auprès des observateurs extérieurs.

Cet état de fait explique en particulier les difficultés de prise des décisions, alors que des diagnostics, études et propositions intéressantes, ont déjà été réalisés.

### **3.3. Les opportunités**

Les atouts permettent d'envisager l'avenir du port avec confiance et des mesures appropriées pourraient corriger les faiblesses.

Au delà de ces éléments, le port bénéficie d'opportunités qui retiennent l'attention.

**1/ La mobilisation des responsables politiques** (Conseil régional, Conseil général, Communauté d'agglomération du boulonnais, ville), **et des responsables de l'Etat** (ministre, administrations centrales, Préfet de région et Préfet de département, et les services départementaux) **en faveur du développement du port.**

En dépit de certaines divergences d'appréciation des mesures à prendre, et de la nécessité de trouver un accord sur le plan stratégique du port et sur son plan d'investissements, l'ensemble des responsables est mobilisé pour redresser la situation du port, organiser le dialogue et la concertation des acteurs et les rassembler dans une filière structurée et dynamique.

Les négociations du FEAMP font également l'objet d'une forte mobilisation.

Le contexte de crise aide à une prise de conscience de la nécessité d'une évolution.

**2/ Le renouvellement de la concession, dans le cadre du regroupement des ports de Boulogne et de Calais**, qui serait confiée à un groupement dont le mandataire serait la CCI Côte d'Opale, elle-même résultant de la fusion récente des 3 CCI de Boulogne, Calais et Dunkerque, **est un élément favorable au renouveau du port.**

Plusieurs éléments vont dans ce sens :

- la relance du dialogue et les perspectives d'investissements liées au renouvellement de la concession ;
- la présence dans le groupement de partenaires investisseurs tel que la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), les perspectives de mutualisation des fonctions supports source d'économies, et le partage des bonnes pratiques entre les ports.

### **3/ Les perspectives de développement de nouvelles activités.**

- Créer de nouvelles activités est un objectif partagé par les responsables politiques et les concessionnaires et constitue une opportunité, dans son principe, intéressante.

Ainsi, d'importantes études ont été réalisées par CAPECURE 2020 sur les perspectives de développement de l'aquaculture.

Le Conseil régional a donné un accord de principe pour investir 10 à 12 M€ dans une unité d'expérimentation.

Mais les avis sont cependant réservés compte tenu de la suprématie des pays nordiques et asiatiques dans ce domaine. En tout état de cause, la poursuite des recherches est nécessaire.

- D'autres champs d'activités nouvelles sont étudiés, tels que l'implantation de centres de logistiques de produits agroalimentaires, ou l'accueil de paquebots de croisière. Les études d'évaluation précises et les business plan correspondants, restent à faire.

### **4/ Un accord de principe qui semble acquis en faveur de l'ouverture du port aux acheteurs extérieurs.**

Un accord de principe sur ce sujet a été très récemment donné par le Conseil d'administration de la SOFETRA.

La CCICO concessionnaire du port, a d'ores et déjà, modernisé la criée et la vente à distance devient possible .

Certaines dispositions devront préalablement être prises pour assurer le contrôle de la qualité des produits, leur allotissement et leur expédition.

### **5/ Des négociations engagées avec les pêcheurs néerlandais.**

La CME a fait part de l'initiative prise de proposer les bases d'un accord sur la création de corridors pour les chalutiers dans les lieux de pêche.

Les pêcheurs néerlandais devraient faire d'autres propositions. La démarche est positive.

## **3.4. Les menaces**

**1/ L'absence de prise de décisions adéquates pour remédier aux faiblesses relevées ci-dessus dans le fonctionnement du port et les difficultés des patrons pêcheurs pourraient conduire à la disparition brutale de l'activité de la pêche artisanale.**

Cette disparition compromettrait l'attractivité du port, sa renommée et entraînerait le départ progressif des entreprises de transformation, puis celui des entreprises de logistique.

**2/ Les difficultés des entreprises de mareyage :** leur situation financière est souvent critique, notamment en raison de leur faible marge.

En outre, elles sont progressivement écartées des circuits de la transformation des produits, les opérations de transit prenant de plus en plus de place dans la gare à marée.

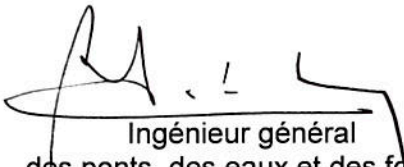
**3/ D'autres menaces sont exogènes, car liées à des décisions qui échappent aux décideurs locaux.**

Elles concernent :


- **la réduction des quotas de pêche fraîche** dans le cadre d'une politique européenne qui privilégierait à l'excès l'aquaculture ;
- **la réduction, voire la suppression, des financements européens en faveur des renouvellements de flotte qui serait inscrite au FEAMP ;**
- **le renchérissement des charges supportées par les pêcheurs**, notamment de carburant.

- **les entreprises de transformation : le risque de délocalisation des activités de première transformation sur les sites de production ou près des zones de grande consommation est réel**, en particulier pour le saumon, et suscite l'attention des grandes entreprises de transformation. Le développement des activités de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> transformations doit être une priorité pour Boulogne.
- **les entreprises de logistique : le risque de délocalisation des entreprises de logistique qui suivraient les entreprises de transformation est également réel.**


**Pierre Lahoche**

  
 Ingénieur général  
 des ponts, des eaux et des forêts,  
 membre du CGEDD

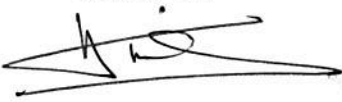
**Jean Rebuffel**

  
 Ingénieur général  
 des ponts, des eaux et des forêts,  
 membre du CGEDD, coordonnateur  
 de la MIGT 1

**André Alanore**

  
 Ingénieur général  
 des ponts, des eaux et des forêts,  
 membre du CGAAER,

**André Nil**

  
 Ingénieur général  
 des ponts, des eaux et des forêts,  
 membre du CGAAER

# Annexes



# 1. Lettre de mission

CGEDD n° 009111-01



Paris, le 30 MAI 2013

**Le ministre délégué chargé des Transports,  
de la Mer et de la Pêche**

à

Monsieur le Vice-président du Conseil Général  
de l'Environnement et du Développement  
Durable

Monsieur le Vice-président du Conseil Général  
de l'Alimentation, de l'Agriculture, et des  
Espaces Ruraux

Référence : D13012128  
Objet : Port de Boulogne

La filière pêche en région Nord-Pas de Calais a une importance significative sur le plan économique et social à l'échelle nationale. Avec environ 36 000 tonnes débarquées en 2012, Boulogne-sur-mer est en effet le premier port de pêche français en valeur et en volume avec une grande variété d'espèces. La place boulognaise représente également le premier centre européen de transformation des produits de la mer avec un volume annuel traité par ses entreprises de première et seconde transformation de 330 000 tonnes induisant un chiffre d'affaires d'environ 1,32 milliard d'euros.

La filière locale des produits de la mer est donc attractive. De nouvelles entreprises s'implantent à Boulogne et cette filière peut en outre s'appuyer, pour son développement, sur des structures scientifiques de dimension nationale, telles que le pôle de compétitivité Aquimer et la plate-forme Nouvelles Vagues, mais aussi sur des établissements de formation reconnus.

Les collectivités, au premier rang desquelles le conseil régional Nord – Pas-de-Calais et la communauté d'agglomération du Boulonnais, ainsi que le conseil général du Pas-de-Calais, apportent un soutien à l'activité halioalimentaire du territoire.

Malgré ces atouts, cette filière est aujourd'hui confrontée à des difficultés de nature différente qui affectent l'ensemble de ses maillons. Une de ses principales structures, la Coopérative Maritime Etaploise, connaît actuellement une situation financière très difficile, de même que plusieurs navires. L'insuffisante valorisation des produits débarqués, particulièrement aiguë depuis plusieurs mois, constitue une préoccupation majeure pour des entreprises confrontées à des charges d'exploitation croissantes.

La présence croissante en Manche de navires étrangers, notamment néerlandais, et le débarquement par ceux-ci de leurs captures sur le port de Boulogne n'est pas appréciée de la même manière par les pêcheurs et les acheteurs, générant des tensions entre ces deux familles professionnelles.

Dans ce contexte, le dialogue entre les différentes composantes de la filière boulognaise apparaît insatisfaisant : d'une part, entre producteurs eux-mêmes, et, d'autre part, entre la filière aval et les producteurs.

Ce constat nécessite, au-delà de l'analyse des difficultés de nature conjoncturelle et des solutions à apporter, une réflexion plus large sur la constitution d'une filière structurée, dynamique et innovante sur la base d'un projet partagé par tous ses acteurs. Je souhaite vous confier une mission à cette fin.

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Vous établirez dans un premier temps un diagnostic de la situation et recueillerez le point de vue des différents acteurs de la filière pêche boulonnaise. Outre les représentants professionnels, je vous invite à vous rapprocher à la fois des collectivités concernées (conseil régional, conseil général du Pas-de-Calais, communauté d'agglomération du Boulonnais, CCI Côte d'Opale) des organismes scientifiques et de formation (ANSES, IFREMER...) ainsi que du pôle de compétitivité Aquimer.

Vous vous attacherez particulièrement à analyser les circuits de distribution en identifiant les causes des difficultés rencontrées par certaines des composantes de la filière, qu'il s'agisse, pour les producteurs, des obstacles à une meilleure valorisation du produit, et, pour les mareyeurs, des modalités de prévision et de régularité des apports, jugés insatisfaisants. Vous veillerez dans ce cadre à analyser les conséquences éventuelles de certaines spécificités locales sur les circuits de commercialisation.

Vous veillerez également à définir les conditions et les modalités d'un dialogue apaisé et pérenne au sein de la filière associant l'ensemble de ses composantes, que vous accompagnerez dans la construction et la mise en œuvre de ce projet.

Enfin, vous procéderez à l'analyse de la proposition présentée par les représentants professionnels, visant à la création d'un fonds régional de sauvegarde de l'emploi à la pêche, et ce au regard de sa compatibilité avec les règles européennes et de son articulation avec les mécanismes de droit commun. Vous pourrez dans ce cadre prendre l'attache des différentes collectivités territoriales concernées en Nord-Pas de Calais et en Picardie.

La situation de la CME et le projet, dont il est très souhaitable qu'il se concrétise rapidement, de rapprochement des organisations de producteurs CME et FROM Nord, seront examinés, sans que la mission se substitue aux initiatives du préfet de région quant au suivi de la situation de cette coopérative.

Pour conduire cette mission, vous travaillerez en étroite relation avec le préfet de région, dans le cadre des directives que le Ministre chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche lui a adressées, et en relation avec le préfet du Pas-de-Calais. Vous pourrez également solliciter le concours du directeur départemental des territoires et de la mer du Pas-de-Calais, du directeur interrégional de la mer Manche est – mer du Nord, ainsi que du sous-préfet de Boulogne-sur-mer.

Il est souhaitable que les membres des conseils généraux que vous nommerez pour cette mission puissent entamer leurs travaux dans les meilleurs délais.

J'attacherais du prix à ce que vous puissiez me remettre ainsi qu'au préfet de région un rapport intermédiaire portant sur la phase de diagnostic au plus tard avant la fin juillet, pour accompagner ensuite la construction et la mise en œuvre d'une filière produits de la mer sur la place boulonnaise structurée et dynamique.



Frédéric CUVILLIER

## 2. Note de cadrage



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE  
-----  
CONSEIL GÉNÉRAL  
DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

N° 009111-01

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,  
DE L'AGROALIMENTAIRE  
ET DE LA FORÊT  
-----  
CONSEIL GÉNÉRAL  
DE L'ALIMENTATION, DE L'AGRICULTURE  
ET DES ESPACES RURAUX

N°

Paris, le 18 juillet 2013

### La mission du CGEDD et du CGAAER sur la filière pêche boulonnaise

#### Note de cadrage

-----

**Référence** : lettre de mission du Ministre délégué, chargé des Transports de la Mer et de la Pêche, datée du 30 mai 2013.

**P.J.** : liste des contacts au 12 07 13

#### I) Enjeu principal de la mission

- Le principal enjeu, tel qu'il est fixé dans la lettre de mission, est la « constitution d'une filière structurée, dynamique et innovante de la pêche boulonnaise sur la base d'un projet partagé par tous ses acteurs ».
- Cet enjeu répond à l'objectif, d'une part de maintenir des volumes et des valeurs de pêche qui font de Boulogne le premier port français, d'autre part de conforter sa position en tant que première plate-forme européenne de traitement des produits de la mer.
- Ce qui suppose notamment de :
  - mieux rémunérer les produits de la pêche locale, dans l'intérêt des pêcheurs ;
  - assurer de meilleures prévisions et une plus grande régularité de la production, dans l'intérêt des transformateurs et des distributeurs de la filière locale.

## **II) Modalités d'exécution de la mission et agenda :**

- La mission doit être exécutée en deux étapes :

### **Etape 1 : le diagnostic de la situation et l'identification des difficultés et des attentes des acteurs :**

- les pêcheurs ;
- les écoreurs ;
- les mareyeurs ;
- le gestionnaire du port et de la criée ;
- les transformateurs de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> rang ;
- les logisticiens ;
- les centres de recherche et d'innovation ;
- les centres de distribution.

**Cette étape s'achèvera à la mi-septembre 2013 par la remise d'un rapport.**

### **Etape 2 : les propositions**

Les propositions devront concerner trois sujets principaux et non exclusifs :

- la création de la filière pêche boulonnaise : mission, gouvernance, organisation moyens , avec notamment la définition des conditions et des modalités « d'un dialogue apaisé et pérenne au sein de la filière » ;
- le projet présenté par les représentants professionnels, de création d'un fonds régional de sauvegarde de l'emploi de la pêche ;
- le projet de rapprochement des deux organisations de production, CME et FROM NORD ; ce projet sera examiné en liaison étroite avec le Préfet de région.

**L'échéance de cette seconde étape est prévue pour la fin octobre 2013, sous réserve de l'approbation préalable du rapport sur le diagnostic.**

## **III) L'orientation choisie pour préparer et conduire la mission :**

L'orientation principale consiste à identifier en début de mission, à partir des documents disponibles et à l'occasion des entretiens avec les responsables politiques, administratifs et professionnels, les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces qui caractérisent la filière pêche et ses acteurs.

D'ores et déjà ont été identifiés :

### **III-1) Les atouts**

Plusieurs atouts sont perceptibles :

Le port de Boulogne :

- est le 1<sup>er</sup> port de pêche français, en valeur et en volume avec une grande variété d'espèces (environ 30 000 tonnes par an), et le 1<sup>er</sup> centre européen de transformation des produits de la mer (330 000 tonnes/an, et 1,3 Md€ de CA) ;



- attire des entreprises de transformation et de logistique, qui s'implantent sur le site Capécure ;
- dispose au niveau local d'un potentiel de recherche et d'innovation : Aquimer, Nouvelles Vagues, IFREMER ;
- bénéficie du soutien des collectivités territoriales, Conseil régional, Communauté d'agglomération du Boulonnais, et Conseil général du Pas de Calais ;
- mobilise l'appui des services de l'Etat au niveau local (sous-préfet, directeur départemental des territoires et des travaux de la mer, délégation de la DIRM...), au niveau départemental (préfet du Pas de Calais), au niveau régional (préfet de région, SGAR) et au niveau national (DPMA, DAM, France Agrimer...).

### III-2) Les faiblesses

Les faiblesses concernent :

#### 1) Les pêcheurs :

1.1) leur rentabilité se dégrade fortement en raison :

- a) de l'obsolescence de la flotte et a priori de sa technique de pêche au chalut, une flotte moins compétitive que la flotte des bateaux néerlandais (taille, senne) ;
- b) du coût du carburant (30 à 40 % du chiffre d'affaires d'un chalutier de 24 m qui pour une sortie de pêche de 2 à 3 jours, consomme 10 à 12000 litre de gas oil) ;
- c) du prix moyen du produit de la pêche, inférieur à celui des autres ports,

1.2) L'écorage est une activité ancienne, spécifique à Boulogne, qui a des vertus, mais est a priori coûteuse pour le pêcheur, et introduit une certaine opacité dans le circuit de commercialisation et la fixation des prix.

1.3) La mise sous plan de sauvegarde de la Coopérative Maritime Etaploise, qui regroupe localement 45 patrons pêcheurs représentant la quasi totalité des chalutiers de la place, et assurant la majorité de la pêche débarquée.

1.4) Les rigidités administratives et les difficultés financières pour moderniser la flotte.

**2) Les mareyeurs**, premiers transformateurs, qui sont confrontés aux aléas de l'offre de produit présentée par les pêcheurs, et à son insuffisante régulation en fonction de la demande des acheteurs. Ces mareyeurs sont des PME et TPE, qui doivent s'adapter aux évolutions des circuits de distribution dans un contexte très concurrentiel.

**3) L'absence de structure de dialogue opérationnelle et efficace**, de l'amont à l'aval de la filière, excepté le comité régional des pêches mais où les mareyeurs siègent à titre consultatif.

### III-3) Les opportunités

Plusieurs opportunités apparaissent à ce stade de la mission :

- l'attachement culturel des boulonnais et des etaplois à l'activité pêche du port, qui fait partie du patrimoine local ;
- le positionnement du port de Boulogne, à proximité des lieux de consommation et sur l'axe Nord-Sud reliant le Nord de l'Europe aux pays du Sud fortement consommateurs (Espagne, Portugal, Italie...);
- l'interdépendance entre les activités de la pêche et le développement des entreprises de transformation et de logistique, fortement très implantées à Boulogne,
- le projet de FEAMP (Fonds Européens des Activités Marines et de la Pêche) qui pourrait intégrer les besoins boulonnais et le programme des investissements d'avenir présenté par le Premier Ministre le 10 juillet dernier.

### III.4 ) Les menaces

Plusieurs menaces ont d'ores et déjà été identifiées et se traduisent par une perte de compétitivité et d'attractivité du port de pêche de Boulogne ;

- le port serait, pour les pêcheurs, le plus cher de tous les ports français et européens, ce qui pourrait les inciter à débarquer leur production dans d'autres ports ou à traiter en dehors des circuits de commercialisation existants ;
- les circuits de vente du poisson débarqué sont multiples (criée, écoreur, contrats directs entre pêcheurs et transformateurs) et sont qualifiés de peu transparents par la plupart des acteurs locaux eux-mêmes ;
- la fermeture du port, d'une part à de nouveaux acheteurs, d'autre part, aux producteurs et l'impossibilité de vente à distance de la criée, sont des obstacles au développement de l'activité du port ;
- la concurrence de bateaux étrangers, néerlandais notamment plus performants, et moins consommateurs en énergie, menace les armateurs bouloonnais ;
- certaines installations de transformation seraient vétustes

### IV) La prise en compte des enjeux de développement durable

Les enjeux de développement durable sont principalement liés :

- aux mauvaises performances énergétiques des chalutiers ; ces bateaux sont très consommateurs d'énergie en raison de leur conception et de la technique de pêche au chalut utilisé, ( 1 litre de gas oil pour 1 kg de poisson) ;
- à l'approvisionnement des usines de transformation et de plates-formes logistiques qui se fait à près de 90 % par camion.

### V) La liste des entretiens (cf PJ)

La liste des entretiens programmés des responsables politiques et administratifs, et des acteurs professionnels locaux, est jointe en annexe.

Elle a été présentée au cabinet du Ministre et au Préfet de région.

Elle sera complétée au fur et à mesure du déroulement de la mission, en fonction des suggestions présentées par les interlocuteurs rencontrés et des opportunités identifiées.

### VI) Le calendrier prévisionnel :

1ère étape : le diagnostic : mi septembre 2013

2ème étape : les propositions : fin octobre 2013

  
Jean REBUFFEL

IGPEF  
CGEDD/ MIGT 1

  
André ALANORE  
IGPEF  
CGAAER

  
Pierre LAHOCHÉ  
IGPEF  
CGEDD/ 2<sup>ème</sup> section

  
André NIL  
IGPEF  
CGAAER

### 3. Liste des personnes rencontrées à la date du 30 septembre 2013

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Observation</i>
		<b>ETAT</b>		
LAMBERT	François	Cabinet du Ministre délégué	Conseiller mer, outre-mer et affaires réservées	
MANGAN	Eamon	Cabinet du Ministre délégué	Conseiller technique pêche et aquaculture	
BUR	Dominique	Préfecture de région	Préfet de région	
HOTTIAUX	Laurent	Préfecture de région	SGAR	
PHAM NGOC	Valerian	Préfecture de région / SGAR	Commissaire au redressement productif	
ROBIN	Denis	Préfecture de département	Préfet de département	
ROUHIER	Daniel	Sous-Préfecture de Boulogne sur Mer	Préfet	
BARADUC	Bruno	Inspection générale des affaires maritimes	Inspecteur général	
MUNOZ	Louis	Inspection générale des affaires maritimes	Chargé de mission	
BIGOT	Cécile	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture	Directrice	
CHASSANDE	Christophe	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture	Directeur adjoint	
ROCHE	Thomas	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture	Collaborateur	
BRULE	Karine	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture	Collaborateur	
SANLAVILLE	Patrick	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture	Collaborateur	
BREHIER	Régine	Direction des affaires maritimes	Directrice	
BECOUARN	Yann	Direction des affaires maritimes	Sous-Directeur des gens de la mer	
DEFrance	Dominique	FRANCE AGRIMER		
JEANTET	Hervé	FRANCE AGRIMER	Président du Conseil filière mer	
OURLIAC	Jean-Paul	CGEDD	Président de la 2ème section	



<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Observation</i>
MOULINIER	Alain	CGAAER	Président de la 2ème section	
COURCOL	Laurent	DIRM Nord Pas de Calais	Directeur interrégional	
POURRE	Olivier	DIRM/Mission territoriale	Adjoint-Chef de mission	
NADAUD	François	DDTM 62	Directeur par intérim	
DELIZY	Jennifer	DDPP 62	Chef du pôle Boulogne	
LEFEVRE	Guillaume	DDPP 62	Inspecteur vétérinaire	
MALLET	Christophe	DDPP 62	Inspecteur	
MAES		DDPP 62	Inspecteur	
SOUYET		DRAAF Nord de Palais	Directrice	
		<b>Pêcheurs, organisations de producteurs et armement</b>		
LEPRETRE	Olivier	Comité régional des pêches	Président	
RONLIN	Delphine	Comité régional des pêches	Déléguee générale	
MARGOLLÉ	Bruno	OP CME	Président	
GOSSELIN	Eric	OP CME	Directeur général	
BECAVIN	Gérard	OP CME	Ancien directeur général	
DACHICOURT	Etienne	OP CME	Directeur général adjoint	
MISSONNIER	Thierry	OP FROM NORD	Directeur	
DACHICOURT	Bruno	Syndicat des marins pêcheurs	Secrétaire général	
PINTO	Stéphane	Délégation de pêcheurs	Fileyeur	
PINTO	José	Délégation de pêcheurs	Fileyeur	
LHOMEL	Christophe	Délégation de pêcheurs	Fileyeur	
DEBORGHER	Pascal	Délégation de pêcheurs	Fileyeur	
LOTH	Ludovic	Délégation de pêcheurs	Pêcheur/CME	
PERRAULT	Marc	Délégation de pêcheurs	Pêcheur/CME	
RAMET	Dominique	Délégation de pêcheurs	Pêcheur/CME	
WALCOVE	Vincent	Délégation de pêcheurs	Pêcheur/CME	
LEDUC	Xavier	EURONOR	Directeur d'exploitation	
		<b>Ecoreurs</b>		
WATTEZ	Jacques	UNIPESCHE	Président (également Président de	



<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Observation</i>
			SOFETRA)	
MAUBERT		BOULOGNE ECORAGE	Directeur	
MAUBERT		C2 MC	Directeur	
GOSSELIN	Eric	CME	Directeur général	
		<b>Entreprises de mareyage et de transformation</b>		
DETERRE	Jean	MARINE HARVEST	Directeur du site	
GUEVAER	Alexandre	CAPITAINE HOUAT	Directeur du site	
COSTENOBLE	Philippe	COPALIS	Directeur général	
BERCET	Frédéric	Chalutiers Boulonnais	Directeur du site	
BATEMAN	Xavier	CONEGAN	Directeur général (ancien directeur de DELANCHY)	
PICHON	Joël	Syndicat des mareyeurs	Président	
CHRZAN	Aymeric	Syndicat des mareyeurs	Délégué général	
		<b>Logisticiens</b>		
SANCIER	Jean-Pierre	Groupe STEF	Directeur général du Groupe STEF	
LEFEVRE	Olivier	STEF/BOULOGNE	Directeur du site de Boulogne	
		<b>Organismes financiers</b>		
DACHICOURT	Pierre-Georges	Banque Populaire/ Crédit Maritime	Président Directeur de succursale	
MACE	Hervé	Crédit Maritime		
WATTEZ	Jacques	SOFETRA	Président	
MISSONNIER	Thierry	SOFETRA	Directeur général	
		<b>Concessionnaires</b>		
PUISSESSEAU	Jean-Marc	CCI Côte d'Opale	Président	
FOURGEAUD	Patrick	CCI Côte d'Opale	Directeur général	
NICOLLE	Laurent	CCI Côte d'Opale	Directeur du port	
		<b>Collectivités territoriales</b>		
PERCHERON	Daniel	Conseil régional	Président	
DESPITCH	Wulfran	Conseil régional	Vice-Président	

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Observation</i>
LOCQUEVILLE	Cécile	Conseil régional	DGA	
XICLUNA	François	Conseil régional		Directeur (RV tél.)
HEBRARD	Frédéric	Conseil régional		Directeur (RV tél.)
LESAFFRE	Jean-Loup	Communauté d'Agglomération de Boulogne	Président	
ALLAN	Claude	Communauté d'Agglomération de Boulogne	Vice-Président	
CALON	Jean-Noël	CAPECURE	Chef de mission	
MATHIEU	Gaëlle	CAPECURE	Chargée de mission	
HINGREZ- CEREDA	Mireille	Ville de Boulogne	Maire	
WARD	Sophie	Ville de Boulogne	Chef de Cabinet	
BENOISH	Maurice	Port de Lorient	Président	
GUIRRIEC	Yves	Port de Lorient	Directeur général	
LE VISAGE	Jean-Louis	SCAPECHE	Directeur	
DULON	Fabien	SCAPECHE	Chargé de mission	
NICOL	Jérôme	Capitaine HOUAT	Directeur commercial	
		<b>Organismes de recherche et de formation</b>		
DELPierre	Jean-Baptiste	AQUIMER	Président	
MISSONNIER	Thierry	AQUIMER	Directeur général	
POLINE	Olivier	NOUVELLES VAGUES	Directeur (reporté)	
		<b>Grande distribution</b>		
DURET	Marc	CARREFOUR	Directeur produits de la mer	
		<b>Autres organismes nationaux</b>		
HIGUINEN	Gérard	France Filière Pêche	Président	
SAUVION	Emmanuelle	France Filière Pêche	Déléguée générale	
		<b>Bureaux d'études</b>		
GIRON	Yan	ARMERIS	Gérant	
VIDAL-GIRAUD	Benoît	VIA AQUA	Gérant	

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Observation</i>
		Autres		
ROUVROY	Eric	Tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer	Administrateur judiciaire	RV téléphonique
BOURLLOT	Pierre	GIFAS	Délégué général	
MILLIO- ROUSSEAU	Bernard	Plate-Forme Automobile	Délégué général	



## 5. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
ABAPP	Association bretonne des acheteurs et des produits de la pêche
ANSES	Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation
AOT	Autorisation d'occupation temporaire
CAB	Communauté d'agglomération du boulonnais
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CCI CO	Chambre de commerce et d'Industrie de la Côte d'Opale
CEP	Compagnie d'exploitation des ports du groupe Veolia Eau
CDC	Caisse des dépôts et consignations
CME	Coopératives maritimes étaploises
CNSP	Centre national de surveillance des pêches
CR	Conseil régional
CCIR	Chambre de commerce et d'industrie de région
CRPMEN	Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins
DDPP	Direction départementale de la protection des populations
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DIRECCTE	Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DIRM	Direction interrégionale de la mer
DML	Délégation mer et littoral
DPMA	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
DRAAF	Direction régionale de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt
FEAMP	Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche
FEP	Fonds européen pour la pêche
GIS	Groupement d'intérêt scientifique
MEMN	Manche est-mer du Nord
OP	Organisation de producteurs
OSEO	Etablissement public de financement des PME, devenu BPI France, le 13 juillet 2013



PLU	Plan local d'urbanisme
PME	Petites et moyennes entreprises
PNC	Programme national de contrôle
PRES	Pôle de recherche et d'enseignement supérieur
REPP	Redevance d'équipement portuaire
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
Société C2MC	Comptoir de marée du marché commun
SOFETRA	Société de facturation et d'encaissement relative aux transactions commerciales en halle à marée
TPE	Très petite entreprise
STEF	Société de transport Européen frigorifique
ULAM	Unité littorale des affaires maritimes