Navigating change: the economic impact of the Western Mediterranean multiannual plan

Résumé analytique

Le plan pluriannuel pour la Méditerranée occidentale, adopté en 2019, a été conçu pour assurer l'exploitation durable des stocks halieutiques démersaux en Méditerranée occidentale en atteignant progressivement des niveaux de mortalité par pêche compatibles avec le rendement maximal durable (RMD) d'ici à 2025. Couvrant les eaux méditerranéennes de la France, de l'Italie et de l'Espagne, le plan porte sur six espèces démersales essentielles — la crevette rouge, la crevette rose du large, le gambon rouge, le merlu européen, la langoustine et le rouget-barbet — tout en promouvant l'élimination des rejets et l'adoption d'une gestion écosystémique. En dépit de ces objectifs ambitieux, la mise en œuvre du plan s'est heurtée à des écueils de taille. Par ailleurs, les conséquences économiques sur les flottes de chalutiers de fond de la région semblent complexes et méritent une évaluation plus approfondie.

Ces dernières années, la performance économique des flottes de chalutiers en Méditerranée occidentale a été influencée non seulement par le plan pluriannuel pour la Méditerranée occidentale, mais aussi par deux chocs extérieurs majeurs: la pandémie de COVID-19 et la volatilité du marché de l'énergie générée par l'agression russe contre l'Ukraine. Ces événements ont perturbé les chaînes d'approvisionnement, réduit la demande (en particulier dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration) et augmenté considérablement les coûts opérationnels, ce qui a également miné la performance économique des flottes.

L'analyse de dix segments de chalutiers en France, en Italie et en Espagne révèle une tendance troublante, tant avant qu'après la mise en œuvre du plan pluriannuel pour la Méditerranée occidentale: **pour la plupart des segments, les marges bénéficiaires sont faibles, voire négatives, le retour sur investissement est insuffisant et la résilience économique recule**. Seuls quelques segments — les chalutiers espagnols de moins de 12 mètres et d'une longueur comprise entre 12 et 18 mètres, et les chalutiers italiens d'une longueur comprise entre 12 et 18 mètres — dégagent des marges bénéficiaires supérieures au seuil de 10 % jugé nécessaire pour assurer la viabilité à long terme.
La plupart des autres segments, en particulier les grands chalutiers français (de plus de 24 mètres) et plusieurs segments italiens, souffrent d'un manque chronique de rentabilité antérieur au plan pluriannuel pour la Méditerranée occidentale, certains depuis au moins dix ans. Si les subventions publiques ont apporté un soulagement temporaire, elles n'ont pas compensé les difficultés économiques structurelles sous-jacentes.

L'inadéquation entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche disponibles est un problème central minant la durabilité tant économique qu'écologique. Beaucoup estiment que les segments de la flotte de la Méditerranée occidentale sont en surcapacité, **un trop grand nombre de navires rivalisant pour pêcher un nombre insuffisant de poissons**. Cette inadéquation transparaît également des indicateurs biologiques, techniques et économiques utilisés pour évaluer les performances de la flotte. Des indicateurs biologiques tels que le stock à risque (SAR) et l'indicateur de capture durable (SHI) révèlent que **la plupart des segments dépendent fortement de stocks surexploités**, tandis que des indicateurs techniques tels que le taux d'utilisation des navires (VUR) font état d'une sous-utilisation des capacités. Sur le plan économique, la plupart des segments souffrent d'une tendance à la baisse de la rentabilité, du rendement des investissements et de la productivité de la main-d'œuvre, ce qui est **révélateur d'une flotte à la fois surcapitalisée et inefficace d'un point de vue économique**.

© OCEANA / Michael Sealey

© OCEANA / Javier López

Le plan pluriannuel pour la Méditerranée occidentale n'a pas encore atteint son principal objectif, à savoir restaurer les stocks halieutiques pour qu'ils retrouvent des niveaux durables. Cela explique probablement pourquoi les types d'engins les moins touchés, tels que les engins passifs, ne sont pas confrontés à la même situation. Les débarquements d'espèces clés telles que le merlu européen et le rouget-barbet n'ont cessé de diminuer dans tous les segments, ce qui indique que la réduction de l'effort de pêche ne s'est pas encore traduite par une reconstitution des stocks ni par une redistribution des possibilités de pêche. Voilà qui rehausse le caractère systémique des défis auxquels est confrontée la pêche dans la région: **la flotte reste surdimensionnée et les stocks surexploités, ce qui perpétue un cycle d'instabilité économique et de dégradation écologique**.

Pour relever ces défis, une approche de gestion intégrale s'impose. Les efforts à court terme devraient porter sur l'application de la réglementation existante afin d'accélérer la reconstitution des stocks et de réduire la surcapacité, tandis que les stratégies à long terme doivent s'attaquer aux problèmes structurels de fragilité économique de la flotte. Le soutien public devrait être réorienté pour cesser de subventionner des opérations non rentables et faciliter une transition socioécologique juste pour les pêcheurs et les communautés. Il s'agit notamment **d'encourager le passage à des méthodes de pêche plus sélectives et durables, de promouvoir l'ajustement de la flotte au moyen de programmes de déclassement bien conçus et d'aider les pêcheurs et les communautés côtières grâce à des initiatives de reconversion et de diversification**. En alignant les mesures publiques de soutien financier et de gestion sur les objectifs de durabilité, les décideurs politiques peuvent favoriser une flotte plus petite, plus résiliente et plus sélective, capable d'exploiter des stocks halieutiques sains de manière rentable.

***In fine*, l'avenir de la pêche en Méditerranée occidentale dépend de la capacité à rétablir l'équilibre, tant écologique qu'économique. Pour y parvenir, il faudra non seulement renforcer l'application des mesures de conservation, mais aussi repenser en profondeur le mode de fonctionnement de la flotte dans le respect des limites de ressources finies. En l'absence de mesures décisives, la baisse de la rentabilité et la dégradation écologique devraient se poursuivre dans la région et l'on manquera l'occasion d'y promouvoir une croissance durable.**

Consultez le rapport complet :
https://europe.oceana.org/reports/the-economic-impact-of-the-western-mediterranean-multiannual-plan/