



Synthèse du programme

CarRejet

« Caractérisation des Rejets en Mer »

Kévin Leleu, Marie-Joëlle Rochet, Katia Frangoudes, Delphine Ciolek.

CNPMM, Février 2014



I. Introduction

Le processus de réforme de la Politique Commune des pêches (PCP) datant de 2002 a abouti le 28 décembre 2013 à la parution au Journal Officiel de l'Union Européenne du **règlement (UE) n°1380/2013** du parlement européen et du conseil du 11 décembre 2013 relatif à la Politique Commune de la Pêche¹. L'Article 15 de ce règlement impose de **retenir à bord, enregistrer et débarquer** « *toutes les captures des espèces faisant l'objet de limites de capture, et en Méditerranée, celles soumises à des tailles minimales* », notamment lors des marées effectuées dans les eaux de l'Union Européenne.

L'introduction de l'**obligation de débarquement** (OD) va profondément modifier l'activité de la plupart des flottilles de pêche européennes et françaises. Tout en faisant valoir les spécificités de leurs métiers, les professionnels de la pêche française devront s'adapter rapidement à ce nouveau cadre réglementaire, en réduisant le volume des captures indésirées et en valorisant ce qui ne pourra être évité et devra donc être débarqué.

Initié en 2011, le programme **CarRejet** avait pour objectif principal d'**établir une base de connaissances** nécessaires à l'analyse de stratégies de réduction des captures indésirées, en s'appuyant notamment sur les données du programme national d'observation à la mer (ObsMer). Le programme CarRejet, porté par l'Ifremer en collaboration avec le Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CNPMEM) et l'Université de Bretagne Ouest (UBO), avec la participation de la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DPMA) et des financements de **FranceAgriMer** et de France Filière Pêche (FFP), a commencé le 1^{er} Septembre 2012 pour une durée de 18 mois. Il a été labellisé par le Pôle de Compétitivité AQUIMER.

Le programme CarRejet a atteint trois objectifs spécifiques :

- 1) Caractériser les rejets pour les pêcheries les plus concernées par les rejets des espèces réglementées

¹ Règlement (UE) n°1380/2013 du parlement européen et du conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la décision 2004/585/CE du Conseil

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:354:0022:0061:FR:PDF>

- 2) Identifier les causes de rejet pour un certain nombre de métiers qui seront affectés par la nouvelle réglementation
- 3) Proposer des stratégies d'adaptation envisageables en fonction des causes identifiées

Le présent document est une synthèse des principaux résultats obtenus au cours du programme CarRejet.

II. Matériel et méthodes

1. Caractériser les rejets

Dans l'objectif de caractériser les rejets en mer, un **panorama des rejets** en mer a été réalisé à partir des données ObsMer. Quatorze métiers ont pu être retenus, d'après la fraction et la quantité rejetées en 2011, mais aussi en fonction des données disponibles entre 2009 et 2012. Pour chaque métier, les rejets ont été caractérisés, selon les années et les trimestres, par la **fraction rejetée** par rapport à la capture totale, la **proportion des principales espèces** dans les rejets, ainsi que le poids rejeté par opération de pêche. Une attention particulière a été accordée aux rejets concernant les **espèces soumises à des limites de capture**, concernées par l'OD. Chaque indicateur est accompagné d'intervalles de confiance qui représentent la variabilité des rejets selon les espèces, trimestres ou années, souvent importante. Ce travail a été réalisé pour 27 sous-niveaux de métier, définis d'après les espèces ciblées et/ou les zones CIEM de chaque métier, ainsi qu'en fonction des données disponibles.

2. Identifier les causes de rejet

L'**identification des causes de rejet** a été menée pour **cinq métiers** / sous-métiers concernant les façades Mer du Nord, Manche Est et Golfe de Gascogne, et pour **huit espèces**. Trois types d'analyse ont été développées pour identifier les causes de rejet pour chaque cas d'étude : 1) la **modélisation des données ObsMer**, pour expliquer les quantités rejetées par des variables liées aux caractéristiques des navires, de la marée et de l'opération de pêche (OdP) ; 2) la **composition en taille des captures**, en fonction des espèces et à partir des données ObsMer ; 3) un ou plusieurs **groupes de discussion** régionaux avec les professionnels, pendant lesquels étaient notamment abordées les causes de rejet des espèces étudiées.

Plusieurs outils de calcul et de cartographie ont été créés dans CarRejet pour l'analyse des données ObsMer. Ils ont été mis à disposition du programme ObsMer. De nombreux échanges méthodologiques avec l'équipe scientifique ObsMer ont permis de mieux appréhender la collecte et le traitement des données liées aux rejets. Ces échanges ont également contribué à améliorer les indicateurs présentés dans le document de restitution ObsMer 2013 (portant sur les données 2012).

3. Proposer des stratégies d'adaptation envisageables

Les groupes de discussion ont été l'occasion d'aborder avec les professionnels les stratégies d'adaptation envisageables selon les causes de rejet identifiées. Ces stratégies ont aussi été discutées entre les partenaires lors des comités de pilotage CarRejet, ainsi qu'à l'occasion de rencontres avec différents acteurs de la filière.

III. Causes de rejet identifiées

Les causes de rejet peuvent être classées en deux catégories : les **causes réglementaires** et les **causes économiques**.

Les **causes réglementaires** concernent la taille minimale autorisée des espèces, les réglementations relatives à la composition des captures détenues à bord, la fermeture de (sous-) quotas ainsi que les interdictions de débarquement de certaines espèces. Toutes ces réglementations imposent aux professionnels de rejeter des captures à la mer.

Les **causes économiques** sont liées à la valeur marchande des espèces, qui doit être suffisante par rapport au coût du travail à fournir (tri, stockage) pour qu'il soit intéressant de les débarquer. Outre le contexte économique, cette valeur marchande dépend des "moyens" de valorisation aux lieux de débarquement, de la taille et de la qualité des captures. Ces différents éléments peuvent conduire à des rejets de type **highgrading** (ou "écrémage" en français), qui consiste à rejeter certaines captures pour préserver la possibilité d'en débarquer d'autres de plus grande valeur. Le **highgrading** intervient essentiellement lorsque les quantités de débarquement sont limitées, soit par les quotas annuels alloués, dont il faut tirer le meilleur profit ; soit par la capacité de stockage des navires. Les rejets liés à l'optimisation des quotas alloués peuvent découler de décisions d'Organisation de Producteurs, dont certaines limitent les quantités ou les catégories de taille à débarquer. Ces décisions sont prises en fonction du contexte économique, qui fluctue selon les trimestres ou les années.

Les causes de rejet peuvent différer selon les espèces, et une même espèce peut être concernée par plusieurs causes de rejet, parfois au cours d'une même opération de pêche. La quantité de rejet dépend de la capture (composition et quantité) remontée à bord, et varie en fonction de facteurs biologiques et de facteurs liés à la stratégie de pêche (métiers pratiqués notamment). Celle-ci est elle-même mise en place à partir de contraintes biologiques, météorologiques, réglementaires et économiques, en interaction avec les autres professionnels et les autres activités maritimes.

Le travail d'identification des causes de rejets a révélé certaines limites liées à l'utilisation des données ObsMer et à leur modélisation, notamment pour détecter certaines causes réglementaires et économiques. Les groupes de discussion avec les professionnels ont été l'occasion d'approfondir les résultats de ces analyses, révélant la complémentarité de ces deux approches.

IV. Stratégies d'adaptation envisageables

Si les modalités d'application de l'obligation de débarquement restent encore à préciser, plusieurs solutions envisageables peuvent être avancées, même si chacune demandera un examen plus approfondi selon les métiers et les régions concernés.

Les **causes de rejet réglementaires** devraient être profondément modifiées dans le cadre de l'OD. Les tailles minimales autorisées vont disparaître au profit de tailles minimales de référence de conservation, permettant ainsi leur débarquement. Les quotas devraient être réévalués pour refléter les captures et non plus les seuls débarquements, et des discussions sont en cours pour adapter les règles fixant la composition des captures. Déjà interdit, le phénomène de *highgrading* ne devrait plus avoir lieu, l'ensemble des captures devant être ramené à terre (sauf exemption). Les rejets devraient donc disparaître au profit de ce que la réglementation nomme les « **captures indésirées** », car non valorisables avec les moyens actuels des lieux de débarquements.

Face à ces captures indésirées, les solutions envisageables concernent essentiellement le développement de stratégies permettant d'en **diminuer la proportion dans les captures**

totales, notamment la proportion des plus petits individus et des espèces de faible valeur, et l'**augmentation des moyens de valorisation** des lieux de débarquement, pour valoriser ce qui ne pourra être évité.

Pour diminuer la proportion de captures indésirées, trois types de mesure peuvent être mises en place :

- 1) améliorer la sélectivité des engins pour les laisser s'échapper
- 2) adapter la stratégie de pêche dans le temps et l'espace pour les éviter,
- 3) adapter la stratégie de pêche pour améliorer la qualité des captures.

Pour ce qui concerne la sélectivité, de nombreuses études passées (SELECMER, SELECAB, ASCGG) ou en cours (SELECFISH, REDRESSE) ont permis d'identifier des outils efficaces pour éviter les captures indésirées (dispositifs sélectifs, maillage). L'impact sur les revenus doit néanmoins être pris en compte au moment de choisir les mesures techniques à retenir. Les mesures prises dans certaines pêcheries pour éviter des zones où de petits individus ou espèces indésirées sont présents en abondance à un moment donné montrent que cela peut permettre de diminuer des captures indésirées. Néanmoins, la mise en place de telles stratégies est limitée pour certaines zones, dont la surface d'exploitation est géographiquement restreinte, avec une augmentation et une diversification des autres pressions anthropiques sur le même espace. Enfin, améliorer la qualité des captures (et donc diminuer les captures indésirées) en adaptant la stratégie de pêche serait une solution envisageable pour certains fileyeurs, à partir d'une réduction du temps d'immersion des filets par exemple. Cette réduction peut passer par une diminution de la longueur des filets calés, et entraîner dans le même temps une diminution de la déprédation.

Pour les captures indésirées impossibles à éviter, il semble indispensable d'augmenter les moyens permettant de les valoriser. L'obligation de débarquement aura en effet **un impact économique important** à court terme sur les activités de pêche, à travers une augmentation des "coûts de la pêche" (tri et stockage plus importants entre autres), et une diminution des revenus (captures de moindre valeur débarquées). Plusieurs voies de valorisation sont envisageables, pour lesquelles différents éléments sont à prendre en compte, comme la qualité des captures ramenées à terre. Tout d'abord, la commercialisation d'espèces moins connues du grand public comme les chinchards, la limande ou la plie (de petite taille) peut être soutenue par des actions de sensibilisation, type campagnes de promotion. Ensuite, les

captures peuvent être valorisées en étant transformées en **produits** destinés à la consommation humaine, ou en **sous-produits** pour un usage plus industriel (cela devra notamment être le cas pour les captures d'individus sous taille). Parmi d'autres, une étude réalisée par GEM et FranceAgriMer en 2011² fournit plusieurs pistes de valorisation pour le traitement des captures indésirées en fonction des tonnages débarqués par an.

V. Conclusions

Le programme CarRejet a permis d'identifier les causes principales de rejets pour plusieurs métiers et espèces de différentes façades, dans un contexte professionnel profondément bouleversé par l'arrivée de l'obligation de débarquement décidée au niveau européen. Des stratégies d'adaptation sont déjà envisageables, même s'il est difficile d'évaluer, à l'heure actuelle, si elles permettront de compenser les pertes que la nouvelle réglementation pourrait engendrer.

Pour avoir des informations complémentaires sur le programme, vous pouvez contacter Marie-Joëlle Rochet (Marie.Joelle.Rochet@ifremer.fr), Unité EMH, IFREMER, B.P. 21105, 44311 Nantes Cedex 03 ; ou Kévin Leleu (kleleu@comite-peches.fr), CNPMM, 134 avenue Malakoff, 75116 Paris.

² Etude sur les possibilités d'utilisation du by-catch et des retraits (2011). GEM pour FranceAgriMer avec la participation d'Haliomer, d'IFREMER et de COFREPECHE.