



SOMMAIRE

■ DOSSIER

Bilan de l'année 2021 à l'échelle des adhérents de LPDB

■ ZOOM SUR

- Les possibilités de pêche et le cadre de gestion Thon rouge
- Avis du CIEM pour les TAC 2023

■ POINT D'AVANCEMENT SUR

- Le Plan de Sortie de Flotte Brexit

■ PROJETS

- Valorisation langoustine
- Ikejimi
- Information sur les campagnes de marquage en cours

■ ENQUÊTE

- La communication entre l'OP et ses adhérents
- Crise gazole

■ PORTRAIT

- Cyril Le Floc'h et Stéphane Guichaoua, chalutier Liou An Amzer, Le Guilvinec

LA LETTRE D'INFORMATION DES PÊCHEURS DE BRETAGNE

Directeur de Publication : Yves Foëzon.
Rédaction : Marion Fiche, Thomas Rimaud,
Jean-Marie Robert, Thierry Guige, Bertrand Tardiveau.
Conception, et mise en page : Karbone Studio.

Cette lettre est téléchargeable sur le site internet
www.pecheursdebretagne.eu

ÉDITO

Les promesses n'engagent-elles que ceux qui les reçoivent ?

Une nouvelle parenthèse électorale s'achève, enfin. Avec quels résultats ? Des responsables politiques de l'actuelle majorité avaient pris rendez-vous avec les pêcheurs pour leur assurer de leur soutien, dans une période particulièrement éprouvante pour les trésoreries des navires. Peine perdue...



Mesure phare garantie par le gouvernement Castex, la remise des 35 centimes par litre de gazoil pour tous continue de se faire attendre. Nos armements ont été priés de s'avancer pour le compte de l'Etat. Beaucoup d'entre eux, les plus structurés comme les artisans, vont aujourd'hui droit dans le mur. Nous attendons dorénavant des actes, un peu de constance et de courage après cette longue période de vide politique.

L'inquiétude est vive car pendant ce temps, l'éloignement se creuse avec le centre de gravité de la pêche européenne. De quel pouvoir la France peut-elle encore user à Bruxelles, alors que nous espérons toujours le déplafonnement du règlement « *de minimis* » qui devait offrir

un peu d'oxygène aux professionnels ? La réalité, c'est que les orientations de la Commission se montrent toujours plus insensibles aux critères factuels et rationnels qui attestent des progrès que nous avons accomplis ces dernières années pour favoriser la régénération des stocks de poisson.

Une course folle a été engagée en dépit du bon sens, contre les pêcheurs. Alors que des enjeux cruciaux comme la souveraineté alimentaire et la décarbonation de la flotte devraient nous mobiliser, chaque dossier ou argument paraît instruit en haut lieu avec l'intention d'enchaîner nos bateaux à quai. Peut-on ainsi continuer à délivrer des promesses sans lendemain, à solliciter des efforts sans contreparties ? Sinon peut-être à risquer le développement d'un sentiment eurosceptique, une contagion du Brexit...

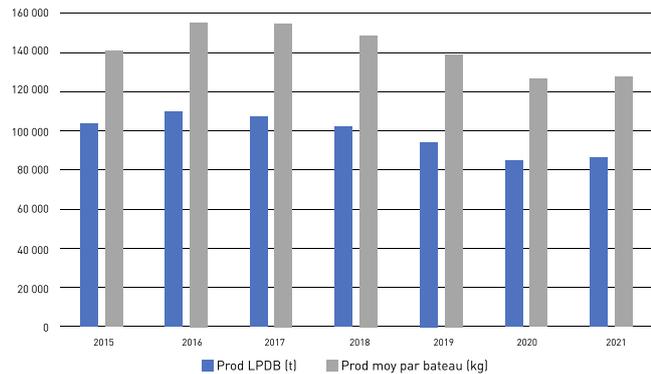
Bilan de l'année 2021 à l'échelle des adhérents de LPDB

L'envoi de cette lettre d'information est l'occasion de transmettre à chacun de nos adhérents ses statistiques personnelles de vente (tonnage, valeur et prix moyen par espèce) de l'année 2021 comparées à celles de l'année 2020. Il nous semblait intéressant de coupler ces données individuelles à une analyse plus globale à l'échelle de l'ensemble des adhérents de l'OP et en regardant un peu plus loin en arrière (jusqu'en 2015) les deux années passées ayant été particulières (crises covid et Brexit).

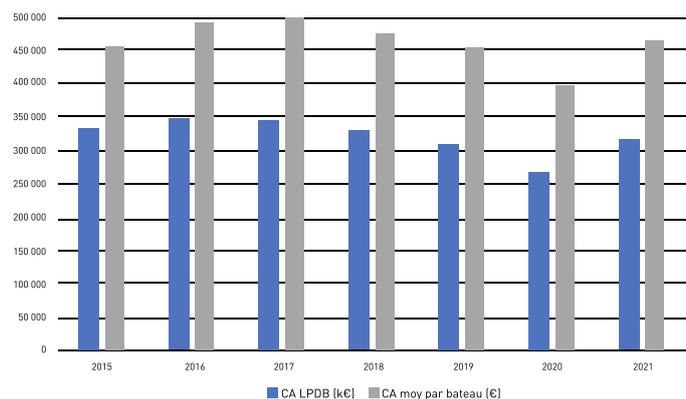
Les volumes débarqués en 2021 (86 314t) sont légèrement supérieurs à ceux de 2020 (84 315t) mais restent en deçà de la moyenne 2015-2019 (103 083t). Cette diminution des tonnages globaux (en bleu) peut en partie s'expliquer par la baisse du nombre de bateaux adhérents (graphique 4) mais pas uniquement puisque la production moyenne par bateau (en gris) a également diminué (de 147t sur 2015-2019 à 127t sur 2020-2021).

Le chiffre d'affaires total des adhérents LPDB 2021 (316 M€) est en revanche remonté par rapport à 2020 (267 M€). Le CA moyen par bateau 2021 est équivalent à celui de la période 2015-2020 (465-475 k€) alors qu'il était descendu à 400 k€ en 2020. Ceci s'explique par un prix moyen au kg 2021 (3,66 €/kg) bien meilleur que les années précédentes (3,23 €/kg sur 2015-2019 et 3,17 €/kg en 2020) (graphique 3).

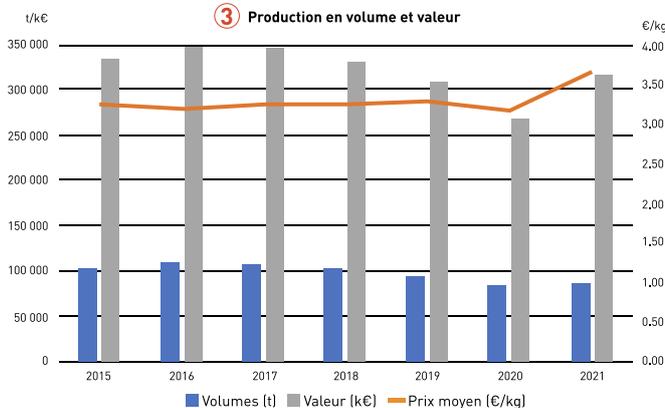
① Production en volume



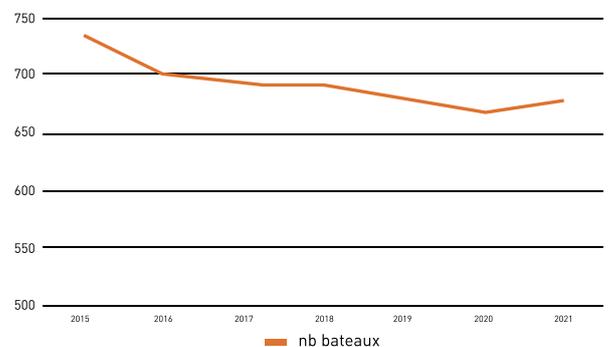
② Production en valeur



③ Production en volume et valeur



④ Evolution du nombre de bateaux adhérents



Parmi les espèces dont les débarquements sont en nette hausse en 2021 par rapport aux années précédentes, on retrouve bien sûr les poulpes et élédones dont la prolifération a été très médiatisée depuis plusieurs mois mais reste toujours inexpliquée. Nous pouvons également citer les langoustes rouge et rose dont les mesures de reconstitution ont porté leurs fruits ; les raies lisse, bouclée, circulaire et brunette ; plusieurs sparidés comme la dorade royale, le pageot, le pagre, le sar ; ou encore le chinchard à queue jaune.

A l'inverse, les débarquements de plusieurs espèces sont en forte baisse en 2021 par rapport à 2020 et/ou par rapport à la période 2015-2019. Pour certaines, c'est la disponibilité en quota qui fait défaut : maquereau, cabillaud, dorade rose, chinchard commun, plie... Pour d'autres, cela s'explique par une baisse des rendements ou des changements de pratiques : anchois, merlu, sabre noir, rouget barbet, tourteau, araignée, crevette bouquet, grenadier de roche...

En termes de valorisation, les hausses de prix moyen les plus importantes sont souvent corrélées avec des baisses de volumes qu'elles ne compensent pas : sabre noir, cabillaud, rouget barbet, tourteau, maquereau, dorade rose, chinchard commun, plie, thon obèse. Pour le lieu jaune et la dorade grise, la hausse du prix moyen compense tout juste la baisse des volumes. A l'inverse, certaines espèces bénéficient d'un prix moyen en hausse associé à des volumes en hausse eux aussi : poulpes et élédones, homard, thon rouge.

L'analyse peut également être faite à l'échelle des différents métiers représentés au sein de l'OP.

BOLINCHEURS

Après deux années de baisse en 2019-2020, le prix moyen 2021 revient à 0,85€/kg mais cela ne compense pas la baisse des volumes observée depuis 2018.

CASEYEURS

Les tonnages 2021 sont en légère baisse par rapport à 2020 mais le prix moyen est nettement meilleur ce qui explique un CA global en légère hausse.

CHALUTIERS CÔTIERS DU GOLFE DE GASCogne

Les débarquements sont en hausse en 2021 et le prix moyen aussi (meilleure année depuis 2015 à 6,59€/kg) ce qui conduit à une augmentation de 20% du CA global de cette flottille.

CHALUTIERS HAUTURIERS

Après une année d'apports particulièrement faibles en 2020 du fait de l'arrêt des bateaux pendant le premier confinement, les tonnages sont en augmentation en 2021 pour la première fois depuis 2015 mais sans revenir pour autant au niveau de 2019. Le prix moyen est également meilleur en 2021 qu'en 2020 et équivalent à celui de 2019.

CHALUTIERS PÉLAGIQUES ET SENNEURS DANOIS

Les tonnages sont en baisse continue depuis 2016 avec une accélération en 2021 mais celle-ci est compensée par une forte hausse du prix moyen.

DRAGUEURS DE MANCHE

Volumes et prix moyen en hausse conduisent à une augmentation significative du CA global (+23% par rapport à 2020).

FILEYEURS ET PALANGRIERS HAUTURIERS

L'année 2021 est similaire à l'année 2020 que ce soit en volume ou en valeur.

MÉTIER « DORMANTS » CÔTIERS (FILEYEURS DU GOLFE DE GASCogne, DE MANCHE, LIGNEURS CÔTIERS ET POLYVALENTS)

Des tonnages 2021 en légère hausse par rapport à 2020, équivalents à ceux de 2019 et plutôt inférieurs aux années précédentes mais un prix moyen « record » qui fait de l'année 2021 la meilleure en valeur.

Ces données globales peuvent bien sûr cacher des situations individuelles bien différentes. De plus, les données de ventes ne peuvent pas à elles seules définir l'état de santé économique des entreprises de pêche. D'autres paramètres entrent en jeu à commencer par le prix du gasoil et des matériaux qui atteignent dans le secteur de la pêche, comme dans d'autres, des niveaux records à même de remettre en cause la viabilité de différents armements !

Possibilités de pêche et cadre de gestion du Thon rouge

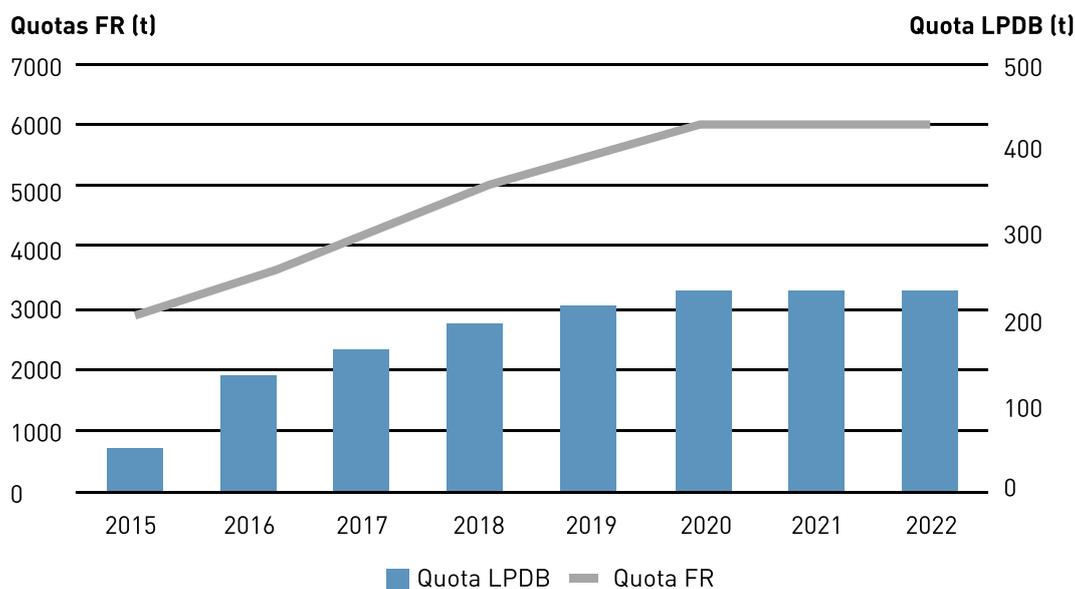
Depuis 2016, le thon rouge a largement fait son apparition dans les eaux ligériennes et bretonnes que vous fréquentez. Vous êtes nombreux à nous interroger sur les modalités de gestion de cette espèce qui suscite beaucoup de convoitise. Voici quelques clés de compréhension.



Le thon rouge est géré par l'ICCAT, une organisation internationale de gestion des pêches, compétente pour tous les thonidés présents dans l'océan atlantique. Les mesures de gestion sont conjointement décidées pour l'Atlantique Est et la Méditerranée, et adoptées à l'unanimité d'un très grand nombre de pays concernés par cette pêcherie : depuis le pourtour Méditerranéen jusqu'à l'Islande, mais aussi, le Japon ou la Corée qui disposent de droits de pêche historiques. Au sein de l'Union Européenne, 8 États Membres disposent de quotas et *a contrario* certains, comme l'Irlande par exemple, n'en n'ont pas.

Des mesures de gestion draconiennes ont été adoptées à la fin des années 2000, alors que le stock était supposé en voie d'extinction (très faibles quotas, contrôle, traçabilité, période de pêche) dont certaines sont d'ailleurs encore applicables aujourd'hui.

Ces contraintes ont porté leurs fruits, puisque les opportunités de pêche ont pu être doublées au niveau international entre 2015 et 2020. Le quota français est ainsi passé de 3000 à 6000 tonnes sur cette période !



Toutefois, du fait des règles de répartition des quotas en vigueur en France (90% pour la Méditerranée et seulement 10% pour l'Atlantique), cette augmentation de quotas a été relativement limitée en valeur absolue pour notre OP, représentant environ 180 tonnes sur cette période.

Le quota LPDB est relativement stable depuis 2020, principalement influencé par les mouvements de navires entrant/sortant. Historiquement il faut rappeler que depuis que l'OP existe (dans les années 1970), les seuls navires qui avaient des opportunités réelles et régulières de captures du thon rouge étaient ceux qui ciblait le germon ; le thon rouge a toujours été une capture accessoire de cette pêcherie. C'est pourquoi le plan de gestion prévoit une allocation individuelle pour les chalutiers pélagiques. Les débarquements de de nos adhérents disposant d'une AEP thon rouge pour les métiers de l'hameçon sont autorisés dans la limite de 24 tonnes. Une partie de notre quota est enfin réservée aux captures accessoires, c'est-à-dire pour nos adhérents non détenteurs de l'AEP. Il faut remarquer que depuis l'apparition du thon rouge à la côte, en 2015-17, l'OP et ses adhérents « historiques » sur cette maigre pêcherie, ont fait évoluer progressivement les règles de partage pour élargir les bénéficiaires; mais cette volonté a forcément ses limites dans un contexte où l'augmentation des demandes et de la ressource progresse tellement plus vite que le quota alloué à LPDB...

Nos possibilités de pêche sont extrêmement contraintes. Nous disposons ces derniers temps d'un peu plus de 200 tonnes de quotas, alors que nos besoins sont estimés être au moins 3 fois supérieurs. Par ailleurs, un gel du nombre de chalutiers pélagiques a dû être mis en œuvre du fait de nos contraintes quotas sur le germon, et la délivrance de nouvelles autorisations pour les métiers de l'hameçon n'a pu être réalisée que lorsque des licences étaient rendues disponibles au niveau national, et en cas d'augmentation du quota français.

En 2022, de nombreux travaux concerneront le thon rouge à l'ICCAT, avec une évaluation du stock, et l'adoption d'un nouveau mécanisme pour la fixation des possibilités de pêche. Nous espérons que les augmentations de biomasse détectées par les scientifiques puissent se concrétiser par de nouvelles augmentations des possibilités de pêche, pour pouvoir répondre au mieux à toutes les sollicitations que nous recevons.

Précisions sur la pêche accessoire

De nombreuses questions nous ont été adressées concernant la pêche accessoire. De manière surprenante, ces captures accessoires ne sont pas autorisées pour tous les engins. Elles sont ainsi interdites au chalut de fond, au filet, ou à la bolinche. Pour les ligneurs côtiers, un dispositif national théorique prévoit des possibilités de pêche accessoire allant jusqu'à 5 poissons par an, limité à un par jour. Toutefois, et à notre grand regret, aucun élément de cadrage opérationnel n'est venu préciser son application. D'un côté, pour cibler et débarquer de telles captures accessoires, il faudrait s'être renseigné et organisé pour pouvoir respecter toutes les contraintes administratives (préavis de débarquement, port désigné, logbook, eBCD...), alors même que les règlements prévoient que la pêche ciblée n'est possible que lorsqu'une Autorisation de Pêche a été émise... Depuis que ce dispositif existe, nous n'avons cessé de demander des précisions à l'administration, y compris de manière très opérationnelle. A ce jour, nous ne savons ainsi pas si le fait de d'utiliser des cannes à thon sans AEP est autorisé ou non, et nous ne pouvons que craindre des verbalisations du fait de ce manque de coordination.

Synthèse des avis du CIEM publiés le 30 juin 2022

Avis du CIEM pour le niveau de TAC 2023 et évolution par rapport à l'avis pour 2022.

⚠ (Attention les pourcentages correspondent à la variation de l'avis et non pas à la variation des possibilités de pêche).

Stock	Avis pour 2023 (t)	Avis pour 2022 (t)	Evolution
Eglefin 7	11 901	15 946	-25%
Cabillaud 6	0	0	Statu quo
Cabillaud 7	0	0	Statu quo
Merlu	83 130	75 052	+11%
Baudroies	54 434	52 936	+10%
Cardines	24 176	22 964	+5%
Lieu noir	58 912	49 614	+19%
Lieu jaune 8	905	905	Statu quo
Sole 7hjk	213	213	Statu quo
Sole 8	2 685	2 233	+20%
Merlan 8	2 276	2 276	Statu quo
Bar 7	2 542	2 216	+15%
Bar 8	3 398	3 156	+8%
Plie 7hjk	132	114	+16%

le Plan de Sortie de Flotte Brexit



L'annonce du PSF Brexit avait eu lieu dès la signature de l'accord UE-UK fin 2020. Au printemps 2022, soit plus d'un an après cette annonce, la DGAMPA a fait circuler un PROJET de texte qu'elle a soumis ensuite à la Commission Européenne comme le prévoit le processus.

Le retour de la Commission a été reçu mi-juin et l'État doit maintenant à son tour répondre aux questions qu'elle lui a posés. Le calendrier qui prévoyait une validation du texte définitif à la fin juin et une publication officielle mi-juillet ne sera donc pas tenu... dans le meilleur des cas il sera décalé de 15 jours environ.

Pire, le projet soumis au printemps sera sans doute amendé ce qui laisse planer une incertitude sur les critères d'éligibilité. A ce stade, l'architecture globale du texte ne semble néanmoins pas remise en question ; en matière d'éligibilité, les éléments inscrits dans le projet se rapprochent de ce que nous avons connu dans le dispositif des arrêts temporaires Brexit mis en place en 2021.

Un navire pourra donc être éligible au PSF Brexit s'il remplit l'une des 3 conditions suivantes :

- Dépendance aux eaux britanniques, s'il y effectue une part significative de son chiffre d'affaire (le pourcentage doit être précisé dans la version finale du texte) ;
- Absence de licence d'accès aux eaux britanniques (ou de Jersey/Guernesey) ; les bateaux n'ayant pas réussi à entrer dans le cadre des critères tels que rédigés dans l'accord UE-UK ;
- Dépendance aux « quotas partagés » avec les Britanniques ; il s'agit des quotas pêchés pour partie au moins dans les eaux britanniques et/ou pour lesquels des rétrocessions sont prévues dans l'accord UE-UK. C'est sans doute sur ce point que la version finale du texte risque d'évoluer par rapport à la version initiale car la liste, pour l'instant exhaustive, pourrait en l'état, permettre à des navires très peu concernés par le Brexit, d'être éligible au PSF.

Les autres points importants du texte, notamment le barème financier, devront être eux aussi confirmés dans la version finale.

Il faut retenir à ce stade que ce PSF est normalement destiné aux navires impactés par le Brexit (zone de pêche UK, licence UK...) mais qu'en fonction des éléments précis (% du CA, liste quotas...) qui seront décidés notamment sur le critère d'éligibilité « dépendance aux quotas partagés », d'autres navires pourraient également être concernés.

Verdict courant juillet !

Valorisation langoustine



En 2018, l'OP, accompagnée par Haliocéan a initié plusieurs actions pour optimiser la vitalité des langoustines du golfe de Gascogne en travaillant sur :

- 1 L'optimisation du stockage à bord avec (1) tests d'écumeurs associés aux viviers permettant d'enlever l'écume (mousse) qui se forme en surface et (2) tests de plus petits conditionnements pour limiter l'écrasement, améliorer la circulation d'eau et limiter les manipulations.
- 2 L'optimisation du stockage après la vente et le test de différentes modalités de transport.

Cette année, afin de répondre à différentes sollicitations, l'OP a souhaité poursuivre ces actions en se penchant sur 4 axes :

- 1 Poursuite du travail sur les écumeurs et les contenants afin de pouvoir proposer une solution fiable et marinisée adaptée à tous ;
- 2 Test d'une filière de valorisation via une logistique en camion vivier vers l'Espagne ;
- 3 Définition des caractéristiques d'un vivier type optimisé pour les langoustines (y compris démontables pour les navires pratiquant le métier de manière ponctuelle) et « service » d'optimisation de viviers existants proposé aux adhérents ;
- 4 Valorisation de la langoustine vivante auprès de différents acteurs de la filière aval. Sur ce sujet, des démarches sont en cours par exemple avec 5 Degrés Ouest, opérateur sur Lorient, afin de valoriser la langoustine locale en cuit/frais en lieu et place de la langoustine écossaise ou irlandaise. En contrepartie d'une langoustine de qualité et bien triée, l'entreprise achète aux pêcheurs un volume de langoustine déterminé en fonction de ses besoins et rémunère cette qualité avec une bonification par rapport au prix moyen de la criée.

Si l'une ou l'autre de ces actions vous intéresse ou si vous voulez simplement en savoir plus, contactez Thomas RIMAUD à l'OP au 06.82.95.22.80 // thomas.rimaud@pecheursdebretagne.eu

Formation à l'Ikejime

L'association FILIERE IKEJIME a vu officiellement le jour au début de l'été. Elle est le fruit de plusieurs années de concertation entre les différents acteurs de la filière pêche française afin d'encadrer le marché de niche de l'IKEJIME en France. Elle a été créée par les acteurs de la filière pêche (Comités des pêches et Organisations de Producteurs) et soutenue par les acteurs de la filière aval (Association Nationale des Criées, Union du Mareyage et OPEF). Cela fait suite à l'ensemble des projets développés sur ce sujet, depuis 2019, notamment à l'initiative du CDPMEM 56.

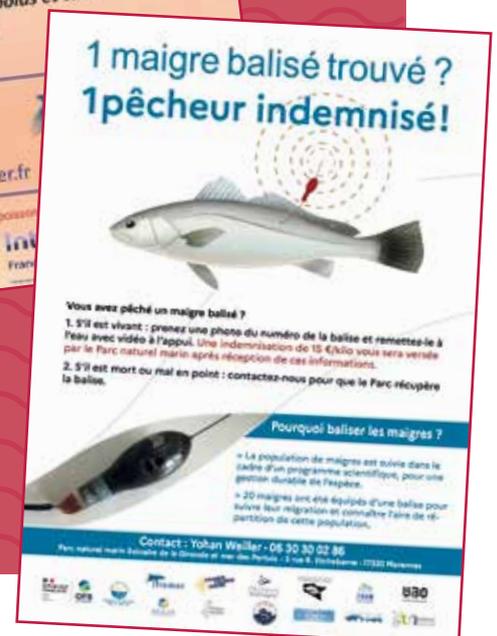
L'association proposera dès cet été des formations d'une journée à la pratique et aux techniques de commercialisation des produits IKEJIME. Les formations s'organisent en deux temps : une matinée de théorie et une après-midi de pratique. Au-delà de la technique même d'abattage il est important de bien comprendre que l'IKEJIME commence dès la remontée du poisson à bord du navire afin d'optimiser son maintien en vie, dans un vivier adapté, qui permet de faire baisser le niveau de stress du poisson afin d'obtenir un produit de qualité optimale.

L'association FILIERE IKEJIME sera garante de la mise sur le marché de produits IKEJIME par des pratiquants ayant reçu un agrément validant la robustesse de leur pratique (technique, expérience et matériel utilisé), leur maîtrise du maintien des poissons en vie et des gestes d'abattage du poisson afin d'assurer à un acheteur de choisir ces produits clairement identifiés « les yeux fermés ».

Les outils de suivi sont en cours de développement. La traçabilité sera assurée par le pin's et la communication facilitée par une application mobile.

Contact : Thomas RIMAUD à l'OP au 06.82.95.22.80
thomas.rimaud@pecheursdebretagne.eu

Information sur les campagnes de marquage en cours



ENQUÊTE

La communication entre l'OP et ses adhérents

En décembre dernier, nous avons transmis à nos adhérents un questionnaire dans le but d'améliorer la communication entre eux et l'OP. Voici une synthèse des réponses reçues.

45

ADHÉRENTS

ont répondu dont **91%** d'armateurs navigants et **9%** d'armateur ou personnel à terre.



94%

déclarent posséder au moins l'un des outils suivants : ordinateur relié à internet, smartphone ou tablette.



100%

déclarent recevoir les mails de l'OP



96%

déclarent que la communication par mail leur convient

Mais le **courrier postal** reste souhaité par **40%** des répondants et **60%** des répondants souhaiteraient être prévenus par **sms** ou **whatsapp** de l'envoi d'un mail qui les concerne.

1 sur 2 a déjà consulté au moins une fois l'espace adhérent (68%) et/ou l'application mobile (40%) de l'OP. Mais seulement 1 sur 10 le font régulièrement principalement pour consulter les décisions, le guide de la réglementation et télécharger les AEP/ANP.

Parmi ceux qui n'ont jamais consulté ces outils, 82% ne savaient pas qu'ils existaient ou comment y accéder/se connecter.

Les nouvelles informations que les adhérents aimeraient le plus trouver sur ces outils sont dans l'ordre : atlas de la réglementation, guide sur l'obligation de débarquement, accès aux déclarations logbook

85%

des répondants trouveraient intéressants que des notifications soient transmises (par mail, sms, whatsapp ou via l'application) pour les informer de la mise à disposition de nouveaux documents sur l'espace adhérents.



56%

des répondants sont intéressés pour avoir accès aux informations suivantes en mer (sans connexion nécessaire) : décisions, AEP/ANP, guide et/ou atlas de la réglementation.

91%

des répondants lisent la lettre d'information de l'OP principalement en version papier. Globalement les sujets traités sont jugés intéressants par ceux qui la lisent.

D'une manière générale, **58%** des répondants jugent la communication avec l'OP bonne ou très bonne. Parmi les suggestions d'amélioration, celles qui reviennent le plus sont des demandes pour plus de transparence sur la manière dont sont prises les décisions et notamment sur l'attribution des quotas et des demandes pour plus de contacts directs.

MERCI ! Nous tenons à remercier les 45 adhérents qui ont pris le temps de répondre à ce questionnaire.

Concernant les principales demandes :

Atlas (cartographie) de la réglementation interactif

L'OP participe actuellement à un projet d'Atlas piloté par l'Agla en collaboration avec les autres structures professionnelles. Il est prévu que celui-ci soit mis à dispositions des pêcheurs sur des supports adaptés à leur matériel de bord.

Guide sur l'obligation de débarquement

Des tableaux de synthèse par zone ont été ajoutés au guide de la réglementation 2022 transmis à chaque adhérent.

Accès aux données logbook

Si vous êtes intéressés pour y accéder, merci de prendre contact avec l'OP afin que nous puissions évaluer l'intérêt de développer ce service.

Concernant les demandes pour plus d'échanges et de transparence notamment sur les attributions de quotas, nous sortons d'une période particulière pendant laquelle les déplacements et réunions « physiques » ont été fortement réduits du fait du contexte sanitaire. Petit à petit nous commençons à pouvoir nous réunir à nouveau et nous espérons que cela permettra de favoriser les échanges. Par ailleurs, les coordonnées des permanents de l'OP figurent sur la première page du guide de la réglementation. Nous sommes joignables aux numéros ci-dessous. Il ne faut pas hésiter à nous appeler ou à passer nous voir dans les bureaux de Quimper et Lorient.



DIRECTEUR

Yves FOËZON
06 74 45 02 60



DIRECTEUR ADJOINT

Thierry GUIGUE
06 70 72 29 62



DIRECTEUR ADMINISTRATIF ET FINANCIER

Thierry STRUILLLOU
06 42 35 91 68



CADRES

Baptiste CAUTAIN
06 27 50 17 51

Virginie CLOAREC
02 98 10 11 11

Steven DONNART
06 87 99 18 92

Franck EVRAT
06 89 62 21 56

Marion FICHE
06 84 22 64 56

Bernard MOUDEN
06 03 82 55 17

Thomas RIMAUD
06 82 95 22 80

Jean-Marie ROBERT
06 45 41 65 53



SITE DE QUIMPER (SIÈGE SOCIAL)

7 rue Félix Le Dantec, 29000 QUIMPER
Téléphone : 02 98 10 11 11



SITE DE LORIENT

6 rue Alphonse Rio, 56100 LORIENT
Téléphone : 02 97 37 31 11

CRISE GAZOLE

Lorsque les prix du gazole se sont envolés, certains adhérents ont questionné l'OP sur l'aide qu'elle pourrait apporter à ses adhérents pour passer cette crise.

Malheureusement, le calcul est vite fait :

98 millions de litres ! C'est la consommation de gazole annuelle de l'ensemble des adhérents de l'OP*.

Cela signifie que pour apporter une aide de 10 centimes par litre de gazole à chacun de ses adhérents, l'OP devrait dépenser 9,8 millions d'euros soit l'équivalent de 4 années de cotisations !

* Estimation faite sur la base des déclarations de certains armements et de l'observatoire AMARREE

P O R T R A I T

Cyril Le Floc'h et Stéphane Guichaoua, actuel et ancien patrons du chalutier Liou An Amzer, Le Guilvinec (Finistère)

La persistance des couleurs du temps



Cela peut sembler très compliqué de passer le relais aux nouvelles générations. Sauf quand la passion du métier prend le dessus. Ce qui a motivé Cyril Le Floc'h, 35 ans, à reprendre le Liou An Amzer, c'est l'envie de travailler simplement en étant son propre patron. Posant le sac à terre, Stéphane Guichaoua rêvait quant à lui d'une nouvelle aventure pour son bateau. Ces deux-là étaient vraiment fait pour s'entendre !

Certains n'auraient pas donné grand avenir au Liou An Amzer. Après tout, ce chalutier en bois affichant près de 18 mètres de long n'est plus de première jeunesse, construit en 1981 au Guilvinec par le chantier naval Hénaff. Aspirant en fin d'année à une retraite bien méritée, son patron de 54 ans aurait même pu prétendre au Plan de Sortie de Flotte, auquel il aurait été probablement éligible dans le cadre des compensations européennes consécutives au Brexit.

C'est mal connaître Stéphane Guichaoua qui martèle plusieurs arguments difficilement opposables : « *C'est un bateau très costaud et parfaitement entretenu, tout comme son moteur, un Poyaud – on en fait plus des comme celui-là - avec une puissance d'un peu plus de 300 kW.* » Il ne faut bien sûr pas négliger une certaine dimension affective : « *Mon père Léon l'a fait construire et je l'ai repris au début des années 1990, une période très difficile pour se lancer,* » se souvient le pêcheur. « *Le poisson alors se faisait plutôt rare. Désormais, ce sont les marins qui représentent une espèce menacée. De son côté, la ressource va en revanche nettement mieux !* »

Le professionnel sait de quoi il parle : il est impliqué dans un programme d'auto-échantillonnage que propose depuis plusieurs années l'OP Les Pêcheurs de Bretagne, afin d'améliorer la connaissance scientifique sur l'état des

stocks, en particulier celui de la lotte. « *C'est l'espèce que je ciblais tout particulièrement* », souligne Stéphane Guichaoua. Envisageant de poursuivre cette démarche participative, Cyril Le Floc'h s'inscrit dans la continuité de

Pour un démarrage, c'est une belle opportunité...

son prédécesseur, à la fois humble et confiant. « *Après avoir travaillé longtemps comme matelot puis second à bord de l'Ocarina, chalutier langoustinier de Nicolas le Lay, j'ai voulu m'installer à mon compte. Sur les quais où je croisais parfois Stéphane, j'ai appris qu'il souhaitait se séparer de son navire. Quand je l'ai visité, il m'a tout de suite plu. Après en avoir discuté, nous avons signé un compromis en début d'année. C'est aussi simple que cela* », raconte le jeune homme qui a pu sécuriser auparavant auprès des réserves de l'OP une autorisation de pêche pour la langoustine lui permettant d'en pêcher plus de 15 tonnes par an afin de conforter son modèle d'exploitation. Une expertise et quelques marées plus tard, l'affaire était bouclée pour un montant de 215 000 euros, auquel ont été retranchés des frais courants de réparation, environ 50 000 euros à la charge du cédant.

« *Pour un démarrage, c'est une belle opportunité qui m'est offerte d'autant qu'aujourd'hui, avec un coût du carburant situé autour de 1 euro le litre, il vaut mieux ne pas partir avec des dettes trop lourdes* », fait remarquer Cyril Le Floc'h. Accompagné d'un mécanicien et d'un matelot, le nouveau patron effectuera des marées d'environ 36 heures, avec un départ tôt vers 2 ou 3 heures du matin et un retour le lendemain aux alentours de 14 ou 15 heures.

Stéphane prévoit d'accompagner son successeur encore quelques temps, histoire de transmettre le flambeau en douceur. « *Inutile d'aller en mer quand la météo est mauvaise. Il faut faire attention au matériel, mais aussi aux hommes* », sourit le vieux sage qui peut regarder sereinement l'horizon. Une nouvelle vie s'ouvre pour son chalutier. Le Liou An Amzer, « *Les couleurs du temps* » en breton, précise-t-il, devrait égayer encore quelques temps les flots au large du Guilvinec, de même que les étals des poissonniers et les assiettes de nos enfants. Preuve que les marins forment une espèce assez persistante. Pourvu que ça dure !

Propos recueillis par
Bertrand Tardiveau

Photos : Les Pêcheurs de Bretagne, Bertrand Tardiveau, Adobe Stock - Impression OV / Cette newsletter est imprimée sur du papier 100% PEFC avec des encres sans solvant par un imprimeur labellisé imprim'vert.



QUIMPER

+33(0) 2 98 10 11 11

7, rue Félix Le Dantec

Créach Gwen 29000 Quimper

LORIENT

+33(0) 2 97 37 31 11

6, rue Alphonse Rio

56100 Lorient



Cette newsletter est cofinancée par l'Union Européenne dans le cadre du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche



Retrouvez-nous sur

