

Nicolas Le Bianic :

« Nous accompagnons les différents segments de la flotte de pêche martiniquaise »



« Direction de la Mer » : une dénomination qui étonne nombre d'oreilles non-initiées, probablement habituées à l'appellation de « Direction des Affaires Maritimes ». Mais quel est le rôle majeur de ce service de l'Etat en Martinique ? Quelles en sont les attributions et missions ? En fonction depuis octobre 2019 sous nos cieux, Nicolas Le Bianic, le directeur de la mer, répond à ces interrogations. Ceci parmi d'autres sujets : de la pêche à la plaisance, sans oublier les algues sargasses...

Antilla : Y-a-t-il un rôle majeur ou premier de la Direction de la Mer en Martinique ? Si oui quel est-il ?

Nicolas Le Bianic : Oui, un rôle de régulateur des activités maritimes dans leur ensemble : pêche, plaisance et contribution au traitement des problématiques portuaires. Et il y a un pôle plus régalien où nous conduisons un certain nombre de missions notamment via le CROSS *Antilles-Guyane* (CROSS AG) qui est un service de sécurité maritime mais qui ne gère pas des enjeux sécuritaires au sens de l'ordre public. Le CROSS *Antilles-Guyane* c'est la gestion du sauvetage en mer et la régulation des approches maritimes au travers de réglementations, notamment pour que les navires dangereux fassent des déclarations et soient suivis avant d'arriver en Martinique. Dans ce pôle régalien il y a aussi le service des phares et balises, basé sur notre site du port – car la Direction a trois sites : celui où nous échangeons actuellement, à côté du Fort Saint-Louis, le site du port et celui du CROSS AG. Dans ce pôle régalien il y a aussi l'*Unité Littorale des Affaires Maritimes*, à savoir huit agents qui assurent leurs missions avec des moyens nautiques, pour s'assurer que les règles relatives à la pêche, à la plaisance, au mouillage et au fait d'avoir les équipements de

sécurité à bord, sont bien respectées. Toujours dans ce pôle régalien nous avons le *Centre de Sécurité des Navires*, composé d'inspecteurs qui assurent une forme de "contrôle technique" de tous les navires professionnels sous pavillon français : par exemple les navires des *Vedettes Tropicales* sont contrôlés chaque année, idem pour les 550 navires et entreprises de pêche de Martinique, etc. Si le navire est

« **MAIS 1000 TONNES CE N'EST PAS TRÈS CONSÉQUENT PAR RAPPORT AUX ENJEUX DE L'AUTONOMIE ALIMENTAIRE** »

conforme à la réglementation de sécurité, un permis de navigation est alors délivré. Ce *Centre de Sécurité des Navires* conduit aussi la mission de "contrôle par l'état du Port", c'est-à-dire que tout navire de commerce, quel que soit son pavillon, qui fait escale en Martinique peut être contrôlé et se voir détenu s'il n'est pas conforme aux règles internationales de sécurité : nous bloquons ce navire en Martinique tant que les réparations nécessaires ne sont pas effectuées. Ces stratégies de contrôle se sont structurées sur les vingt dernières années, suite à des accidents maritimes majeurs, notamment en termes de pollution(s).

Combien de personnels la Direction de la Mer a-t-elle afin d'assurer ces missions en Martinique ?

Il y a 85 agents au total, répartis pour moitié sur ce pôle régalién et pour l'autre moitié sur ce pôle d'appui et de régulation des activités maritimes.

Y-a-t-il des activités maritimes en Martinique où il y a davantage de contrevenants et d'infractions que dans d'autres activités ?

Concernant le secteur de la pêche nous sommes confrontés à un phénomène persistant de braconnage. Il ne peut y avoir de vente de produits de la pêche si on n'est pas un professionnel dûment enregistré, qui paie ses cotisations, etc. Concernant la pêche d'oursins par exemple, nous avons procédé à de nombreuses saisies de matériels et navires de pêcheurs informels. Mais ceux-ci restent bien souvent informels malgré l'action des services de contrôle et les sanctions, y compris par la voie judiciaire, car selon les "calculs" de ces pêcheurs là, ça leur est plus favorable de rester dans l'informel. C'est donc un travail de longue haleine que de maintenir une pression de contrôle(s), pression qui évite quand même que cette pêche informelle soit trop conséquente.

Le tonnage de pêche informelle est-il quantifié ou quantifiable ?

C'est compliqué à établir. Pour la pêche professionnelle il y a la "déclaration de capture" : après chaque pêche, chaque professionnel doit rendre compte à la Direction de la Mer de ses captures de ressources halieutiques, c'est une obligation nationale et européenne ; captures que nous intégrons dans des données qui permettent notamment de bien connaître l'état de la ressource. En Martinique le volume de la production de pêche professionnelle est à peu près de 1000 tonnes par an. Et le volume de la pêche informelle n'est probablement pas négligeable. Mais 1000 tonnes ce n'est pas très conséquent par rapport aux enjeux de l'autonomie alimentaire : ce tonnage représente 15 à 20% du volume total de poisson(s) consommé(s) en Martinique. Ici cette consommation est très liée à l'importation, en congelé par la voie maritime et les conteneurs, et à l'importation de produits frais, débarqués par des navires vénézuéliens qui pêchent pour l'essentiel sur le plateau guyanais. Cette importation est d'ailleurs réglementée : un navire vénézuélien qui débarque du poisson en Martinique, doit être suivi intégralement lors de son transit dans nos eaux, pour être sûr qu'il ne pêche pas chez nous. Et quand ces navires arrivent en Martinique ils sont contrôlés par nos équipes et par la

DAAF (pour l'Alimentation, ndr) car il y a des enjeux sanitaires. Et comme je le disais, il s'agit aussi de voir dans quelle mesure ce ratio actuel de 20%/80% peut évoluer vers davantage de production locale.

Cela fait partie des attributions de la Direction de la Mer de contribuer à l'augmentation du tonnage « endogène » ?

Oui nous accompagnons des pistes, notamment pour stimuler un report au large d'une partie de la pêche martiniquaise, qui est très côtière. Notre ZEE (Zone Economique Exclusive) est assez grande donc il y a l'idée d'accompagner les professionnels motivés à se déporter plus au large, pour aller chercher d'autres ressources, en particulier les "grands pélagiques" c'est-à-dire le thon et le marlin. Un collectif de pêcheurs de la Martinique porte ce projet là, avec l'idée d'un prototype qui puisse rester 48 à 72 heures sur un lieu de pêche et réduire ses consommations de carburant. Nous accompagnons ce collectif techniquement, car qui dit nouveaux navires dit mise en place de qualifications, investissements, etc. Dans le cadre du "Plan de Relance"

« NOUS ACCOMPAGNONS LES MAIRIES QUI SOUHAITENT METTRE EN PLACE DES ZONES DE MOILLAGE ORGANISÉ »

nous avons notamment alloué une subvention de 600.000 euros pour la construction d'un prototype ; étant entendu que l'idée n'est pas de transformer tout le paysage de la pêche martiniquaise. Aujourd'hui l'intérêt des pêcheurs de Martinique est minoritaire pour ces évolutions, c'est de l'ordre de quelques dizaines, mais c'est déjà beaucoup. Et je pense qu'un équilibre peut être trouvé entre le modèle de la yole de pêche traditionnelle et ces nouveaux navires. En tout cas nous accompagnons les différents segments de la flotte de pêche martiniquaise.

Le narcotraffic maritime occupe-t-il beaucoup, ou de plus en plus, les services de la Direction de la Mer ? Et quelle est l'articulation, concernant ce trafic, entre vos services et ceux des Douanes ou de la Marine nationale ?

En tant que service de l'Etat nous travaillons avec les autres services éponymes, notamment pour échanger des informations ; étant entendu que nous ne sommes pas leaders dans cette mission là. Mais vous vous doutez bien que nos



interactions avec la Douane, la Gendarmerie et la Marine nationale sont étroites, régulières et structurées ; le but de nos échanges étant notamment de lutter encore plus efficacement contre ces trafics qui gangrènent la Martinique.

La plaisance ne pose-t-elle pas des problèmes spécifiques en Martinique ?

Oui, notamment le sujet du mouillage des navires de plaisance, sujet souvent épineux au niveau d'un certain nombre de communes littorales. Il y a une disproportion entre le nombre de navires de plaisance qui fréquentent la Martinique - entre 30 et 40.000 navires dont 15.000 sont la propriété de martiniquais - et 3000 places dans les ports... . Nous accompagnons donc les mairies qui souhaitent mettre en place des zones de mouillage organisé, c'est-à-dire un périmètre dans lequel sont installés ce qu'on appelle des "corps morts", avec par conséquent un service payant pour les plaisanciers. Nous accompagnons les communes ou les EPCI (communauté d'agglomération, ndr) dans un cheminement administratif - autorisations environnementales, autorisation d'occupation du domaine public maritime, etc. - et nous accompagnons financièrement : par exemple une zone de mouillage pour 150 navires c'est environ 1 million d'euros. Mais de tels projets n'aboutissent que s'il y a aussi des aides européennes. De telles zones seront d'ailleurs prochainement installées à Saint-Pierre, pour un volume d'environ 150 navires, ce qui fera entrer des redevances pour la ville ; redevances dont l'objet sera de financer le service relatif à ce mouillage.

« **IL S'AGIRA DE COLLECTER LES SARGASSES PUIS DE LES DÉVERSER SUR DES BARGES QUI VONT ENSUITE "RÉ-IMMERGER" CES ALGUES FRAICHES... »**

Pour conclure, quel est l'engagement de la Direction de la Mer dans la collecte des algues sargasses ?

Ces derniers mois nous avons construit un programme de collecte - en mer - de sargasses. Comme vous le savez il y avait une demande forte d'associations et d'élu.e.s pour que l'Etat s'engage dans un tel programme, et fin 2022 le Préfet a signé un marché de service(s) de collecte en mer avec des prestataires privés. Ces opérations auront lieu dans nos eaux territoriales, dans le périmètre de 12 milles marins soit une vingtaine de kilomètres. Il s'agira de collecter les sargasses puis de les déverser sur des barges qui vont ensuite "ré-immérer" ces algues fraîches sur des points que nous devons précisément définir et qui présentent des conditions, notamment de courant, permettant de faire "dégager" ces sargasses. Ce programme nécessite des investissements en partie lancés ; notre objectif étant qu'il puisse être déployé à compter d'avril prochain.

Pourquoi ce mois là ? Y-a-t-il une raison à cela ?

Oui, c'est une lecture imparfaite mais qui correspond à une réalité car sur les 3 à 4 dernières années les grosses arrivées de sargasses se sont passées entre avril et octobre. On veut donc être prêts pour cette échéance, mais il faut

que ces opérateurs privés composant un groupement d'entreprises investissent notamment dans des barges. Nous souhaitons déployer ce programme à titre d'expérimentation, sur la période 2023-2024. Et

c'est, à ce stade, un effort de l'Etat d'environ 2,5 millions d'euros pour financer ce service de collecte. Nous avons donc lancé un appel d'offres et ce groupement d'entreprises - martiniquaises - a été retenu ; groupement qui regroupe une société du François qui va opérer un moyen de collecte de type "Sargator", une autre société qui a la capacité d'opérer des barges et des remorqueurs, et des pêcheurs professionnels qui ont une capacité complémentaire de collecte par leurs yoles. Personne n'a de baguette magique concernant cette problématique des sargasses, mais il ne faut pas limiter le champ des possibles. Et l'Etat fait cet effort. Dans ce programme, construit en grande partie par la Direction de la Mer sur demande du Préfet, nous sommes vraiment dans une démarche d'expérimentation opérationnelle. Donc des bateaux vont travailler.

Propos recueillis par Mike Irasque