



PROMOTION P28

2020-2021

Les enjeux maritimes de la sécurité alimentaire de la France



Le grand port maritime d'HAROPA – Rouen,
port majeur pour les exportations et les importations françaises de produits agricoles

Commissaire principal (marine) Louis-Marie Leroy

Sous la direction de
Monsieur Cyrille P. Coutansais
Directeur de recherches au
Centre d'Études Stratégiques de la Marine

Résumé

A l'occasion de l'épidémie de la COVID, une prise de conscience des dépendances alimentaires de la population française s'est faite jour, alors que la balance commerciale agricole de la France se dégrade et que les tensions affectant les relations internationales sont croissantes. La sécurité alimentaire redevient un enjeu stratégique dont la dimension maritime est majeure puisque l'essentiel des denrées agro-alimentaires importées arrivent par la mer. Les oléo-protéagineux destinés à l'alimentation animale et les produits halieutiques constituent notamment des dépendances agro-alimentaires importantes.

Les flux maritimes par lesquels transitent les importations françaises, les approvisionnements des outre-mer en denrées alimentaire depuis l'Hexagone, mais aussi les exportations françaises, notamment de céréales, devraient faire l'objet d'une surveillance accrue. Un travail interministériel novateur, incluant les acteurs privés du *shipping* et de l'agro-alimentaire, devrait aussi être entrepris.

Afin de réduire la dépendance aux importations de protéines halieutiques, les efforts pour moderniser la filière des pêches françaises et pour créer les conditions de développement de l'aquaculture en mer, devraient être poursuivis.

Executive summary

During the COVID epidemic, awareness of the food dependence of the French population has increased. Meanwhile France's agricultural trade balance is deteriorating and there has been an increase in tensions affecting international relationships. Food security is becoming a strategic issue and, since most imported foodstuffs arrive by sea, this issue has a major maritime dimension. Oilseed products used for animal feed, and fish products are particularly notable agri-food dependencies.

The shipping channels through which French imports transit, the supply of foodstuffs from metropolitan France to the overseas territories, and also French exports, particularly cereals, must be subject to increased surveillance. Innovative inter-ministerial work, with input from private shipping companies and major food enterprises, should also be undertaken.

In order to reduce France's dependence on fish protein imports, there should be continued effort to modernise the French fishing industry and to create the conditions for the development of sea aquaculture.

Introduction

Dans le sillage du président Macron, qui, le 13 avril 2020, pendant le premier confinement lié à la pandémie de Sars-Cov2, affirmait le besoin de *« rebâtir une indépendance agricole, sanitaire, industrielle et technologique française »* car *« déléguer notre alimentation [...] est une folie »*, de nombreux acteurs publics comme privés ont annoncé vouloir œuvrer pour défendre et même restaurer la souveraineté alimentaire de la France. La ministre déléguée chargée de l'Industrie, Agnès Pannier-Runacher, exprimait ainsi, dans une interview au journal « les Echos » parue le 19 novembre 2020 que *« la France doit redevenir une grande nation de production. Dans certains domaines critiques, notre autonomie et notre souveraineté ne sont plus assurées. Par exemple dans la santé avec les principes actifs, ou dans l'agroalimentaire. Nous importons 70 % des protéines à usage animal, notre pays agricole est devenu importateur net de produits agricoles. Cela a tenu pendant le confinement du printemps, mais à un moment la situation était tendue car nous arrivions au bout des stocks. »*

Cet intérêt renouvelé pour la souveraineté alimentaire de la France prend néanmoins rarement en compte la sécurité des importations, dont la France dépend de plus en plus. Or, avant de ré-accéder à des pans de

souveraineté, il paraît nécessaire de sécuriser l'existant. La notion de « sécurité alimentaire » s'entend, selon la définition de la FAO, lors du « Sommet mondial de l'alimentation de 1996, comme le fait que *« tous les êtres humains ont, à tout moment, un accès physique et économique à une nourriture suffisante, saine et nutritive leur permettant de satisfaire leurs besoins énergétiques et leurs préférences alimentaires pour mener une vie saine et active »*¹.

Dans ce mémoire, nous étudierons en particulier les aspects maritimes de cette sécurité alimentaire de la France, c'est-à-dire en quoi la mer et les activités maritimes influent sur la capacité des Français à accéder à une nourriture en quantité et en qualité correspondant à leurs besoins et leurs préférences.

En effet, la garantie d'une alimentation adaptée passe aussi par la sécurisation des approvisionnements pour lesquels la France s'avère être importateur net. Or, certaines importations, comme les engrais, la nourriture animale, les produits tropicaux, dépendent essentiellement du vecteur maritime. Alors que la globalisation se traduit d'abord dans notre quotidien par une maritimisation des échanges, il paraît indispensable que les intérêts stratégiques de la France, dont font

¹ FAO - *Sécurité alimentaire: l'information pour l'action - Guides pratiques ; Introduction aux concepts de la sécurité alimentaire*
<http://www.fao.org/docrep/013/al936f/al936f00.pdf>

évidemment partie l'alimentation de sa population mais aussi les exportations vers des pays tiers, soient considérés complètement. Y compris dans leur aspect maritime, parent pauvre d'une nation qui semble structurellement oublier la mer dans sa destinée.

Ce travail de recherche constitue en effet une nouvelle occasion de montrer que la France est une nation maritime qui s'ignore et combien il est indispensable d'intégrer la mer dans les réflexions sur la souveraineté française. Dans un contexte géopolitique instable où le contrôle des ressources alimentaires redevient un instrument de puissance, les tensions pour l'accès aux ressources agricoles et halieutiques sont de plus exacerbées par des facteurs structurels comme l'impact désastreux des évolutions climatiques sur les récoltes, l'augmentation de la population mondiale, la réduction des ressources halieutiques ou encore des éléments plus conjoncturels comme des conflits affectant les routes maritimes ou encore les pandémies. Aussi, à l'instar de nombreux sujets touchant à la mer en France, une réflexion interministérielle sur les enjeux maritimes de l'alimentation apparaît indispensable. Aux acteurs institutionnels du monde maritime viendraient s'ajouter le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, mais aussi opportunément les interprofessions qui structurent le paysage agricole français. A tout

le moins, le Ministère des armées, et en son sein en particulier la Marine nationale et la DGRIS, devraient prendre en compte dans ses travaux stratégiques le suivi et si nécessaire la protection des importations alimentaires dont la France est aujourd'hui dépendante.

Mis à part quelques articles de Sébastien Abis, directeur du club DEMETER² et chercheur associé à l'IRIS³, d'un numéro de la revue « Etudes marines » de janvier 2019, intitulée « Nourrir »⁴ et un rapport de Chatham House de 2017 sur « les goulets d'étranglement et les vulnérabilités du commerce alimentaire mondial »⁵, la littérature consacrée aux enjeux maritimes de l'alimentation des Français demeure ténue. Il semble notamment qu'aucun article ou rapport n'ait été publié par des entités ministérielles ou publiques françaises sur ce sujet qui reste donc un angle mort de la réflexion stratégique française. Ce mémoire repose donc en bonne partie sur des entretiens avec des

² Le Club DEMETER est un think tank qui se présente comme un « écosystème du secteur agricole et agro-alimentaire tourné vers les réflexions de long-terme, les enjeux mondiaux et les dynamiques intersectorielles ».

³ Institut de Relations internationales et Stratégiques

⁴ ÉTUDES MARINES, « Nourrir », n° 15 – Janvier 2019, Centre d'études stratégiques de la Marine, 101 p., 2019.

⁵ Rob Bailey et Laura Wellesley, *Chokepoints and vulnerabilities in Global Food Trade*, Chatham House report, Juin 2017 <https://www.chathamhouse.org/2017/06/chokepoints-and-vulnerabilities-global-food-trade>

acteurs institutionnels et privés des secteurs maritimes et agroalimentaires.

La bibliographie ténue et la prise en compte encore limitée de ce sujet constituent donc une difficulté. Du fait des restrictions sanitaires liées à la crise de la COVID 19, l'impossibilité de rencontrer directement les différents acteurs qui m'ont été progressivement conseillé a ajouté une certaine complexité. En effet, compte tenu de la nouveauté du sujet, les entretiens par téléphone ou par vidéo ont souvent donné lieu à des entretiens où se dégagent progressivement les enjeux du sujet en fonction du rôle de chaque acteur. Compte tenu des éléments précédemment cités, ce mémoire constituera donc une première approche de la question. Focalisé essentiellement sur les protéines agricoles et halieutiques, il ne peut donc être exhaustif. Il ne traite ainsi pas de sujets périphériques comme, par exemple, des dépendances aux produits de conditionnements de l'alimentation (plastiques d'emballage, pots divers, cartons, ...) et n'explore pas directement les modalités bilatérales, communautaires ou multilatérales de sécurisation des approvisionnements alimentaires stratégiques.

Alors que l'enjeu de souveraineté alimentaire apparaît désormais pris en compte par les autorités françaises, ce mémoire s'attachera à répondre aux questions suivantes : quels sont les

enjeux maritimes les plus cruciaux pour l'alimentation des Français et comment est-il possible, dans la limite des moyens et des organisations actuelles, de renforcer la sécurité des approvisionnements qui sont liés à la mer ?

Après avoir fait dans un premier temps l'inventaire des principales dépendances alimentaires de la France, en insistant notamment sur celles qui ont un lien étroit avec le monde maritime, nous étudierons les flux maritimes alimentaires, en portant une attention particulière sur leur sécurisation et sur les faiblesses spécifiques aux outre-mer. Enfin, les dépendances halieutiques de la France et les freins au développement de la pisciculture maritime dans les eaux bordant notre littoral retiendront notre attention.

1. Les enjeux des dépendances agricoles de la France

1.1. *L'alimentation des Français redevient une priorité*

1.1.1. *L'alimentation est un enjeu de sécurité nationale*

Les conséquences de la pandémie de la COVID 19 sur l'économie française et européenne ont mis au grand jour des dépendances qui n'étaient pas suffisamment prises en compte par nombres d'experts et décideurs. Les pénuries de masques FFP2, mais aussi les difficultés d'approvisionnement de médicaments anesthésiques, majoritairement produits en Chine et en Inde, et qui sont indispensables dans les services de réanimation⁶ (notamment pour la prise en charge des malades les plus gravement touchés par la COVID) resteront dans les mémoires des Français comme un exemple de dépendance douloureuse et non sécurisée.

L'alimentation des Français, dont le caractère éminemment stratégique apparaît évident, est soudain devenue l'objet d'une attention particulière du président de la République et de son gouvernement. Les dépendances accrues vis-à-vis de pays étrangers apparaissaient jusqu'à

⁶ L'actualisation de la Revue stratégique de défense et de sécurité nationale, parue en janvier 2021, souligne ainsi « *La pandémie actuelle a spectaculairement illustré à la fois les risques induits par la globalisation des chaînes de production et de valeur, les effets de dépendance qui en découlent, notamment à l'égard de la Chine, en matière sanitaire mais également dans de nombreux usages du quotidien, et le nécessaire renforcement des mécanismes de coopération internationale.* » Actualisation stratégique 2021, p 14.

récemment comme une insertion évidente dans le marché libéralisé et mondialisé des produits alimentaires, au sein duquel la puissance agricole française semblait tirer son épingle du jeu.

Or, dans un XXI^{ème} siècle où se multiplient les sources de tensions et de crises mondiales, il paraît indispensable de rappeler que la sécurité alimentaire ne va pas de soi, même pour la puissance agricole qu'est la France. Au-delà des tensions géopolitiques liées au retour de la confrontation entre grandes puissances, ou bien de la crise sanitaire actuelle, de nombreuses crises alimentaires, de quelque nature qu'elles soient, affectent depuis une vingtaine d'années l'ensemble des pays du monde tant ils sont interdépendants.

Ce fut le cas en 2007-2008 avec la flambée des prix agricoles qui générèrent de grands bouleversements sociaux dans des pays pauvres (émeutes de la faim dans plusieurs pays, Printemps arabes). C'est aussi le cas avec les crises sanitaires qui affectent les élevages au niveau mondial, comme les multiples épisodes mondiaux de grippe aviaire depuis les années 2000 ou encore la peste porcine qui a tout particulièrement touché la Chine depuis 2018 et a généré la disparition de la moitié du cheptel de cochons chinois.

Alors que les Français ne consacrent plus que 18 à 20% de leur revenu à l'achat de nourriture et que l'alimentation quotidienne et variée paraît un acquis évident, il semble indispensable de

reposer la question de la sécurité alimentaire. En effet, les multiples tensions et bouleversements des relations internationales pèsent toujours plus sur les échanges commerciaux de produits alimentaires tandis que la France connaît depuis plusieurs décennies un recul de sa puissance agricole qui se traduit en particulier par une dégradation de son excédent commercial agricole.

1.1.2. *La France, une puissance agricole fragilisée à l'échelle communautaire*

Le sénateur Laurent Duplomb, au printemps 2019, tirait la sonnette d'alarme : « *Compte tenu de la faible dynamique de la production (agricole) française alors que la demande mondiale augmente, la France fait partie des pays ayant perdu le plus de parts de marché au niveau mondial depuis 2000. [...] Ainsi, alors qu'elle était le troisième principal exportateur mondial en 2005, la France occupe désormais le sixième rang avec environ 4,5 % de parts de marché.* »⁷

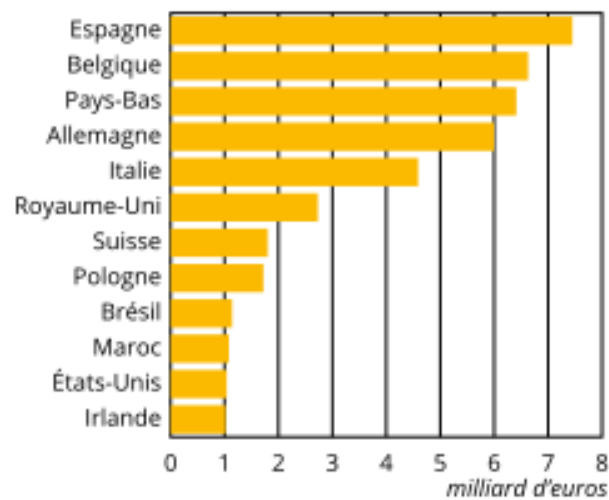
Cette dégradation de la balance commerciale agricole de la France constitue le motif principal de l'intérêt renouvelé pour la souveraineté alimentaire de la France. La réduction relative des exportations et la croissance des

⁷ DUPLOMB (Laurent, sénateur), « Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires économiques par le groupe d'études « Agriculture et alimentation », sur *la place de l'agriculture française sur les marchés mondiaux* », Sénat, session ordinaire de 2018 – 2019, enregistré à la Présidence du Sénat le 28 mai 2019, n°528, 31 p., p.9

importations semble en effet symptomatique d'une « ferme France » qui réussit de moins en moins bien à fournir les denrées demandées par les consommateurs français et à garantir sa place dans les échanges internationaux. Or, les exportations de produits agricoles sont indispensables pour maintenir le niveau de production de l'agriculture française et ainsi préserver notamment la capacité de la France à être globalement indépendante pour l'alimentation de sa population.

La stagnation de la production des principaux secteurs agroalimentaires (céréales, lait) et même leur recul dans certains domaines (production de viandes bovines notamment) expliquent largement ce repli de l'excédent commercial agricole (divisé par deux entre 2011 et 2017) qui pourrait se traduire par un déficit agricole en 2023⁸. Ainsi, en 2019, pour la première fois depuis 1945, la balance commerciale de la France avec ses partenaires de l'Union européenne a été déficitaire dans le domaine agroalimentaire, seules les exportations vers les pays tiers permettant de maintenir l'excédent global.

⁸ *Ibid.* p.10



Source : Douanes - 24 premiers chapitres de la NC

Principaux fournisseurs de la France en produits agricoles
et agroalimentaires

Source : Agreste / GRAPH'AGRI 2020

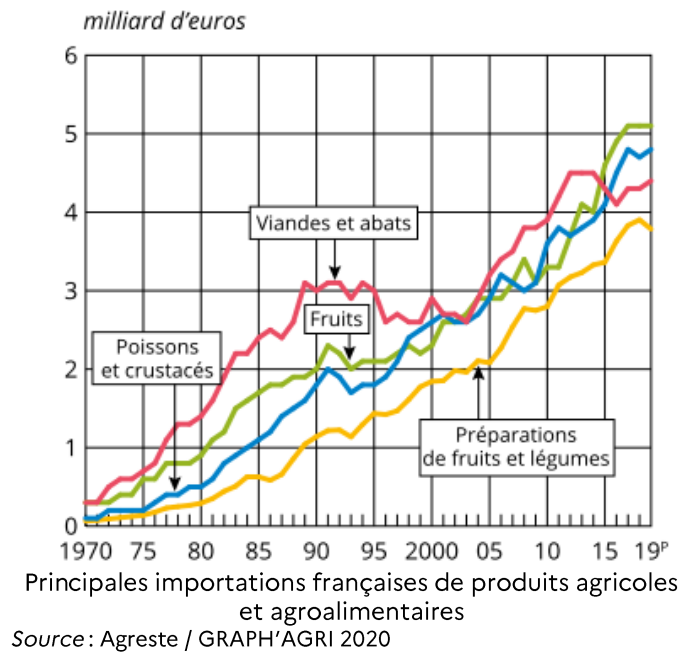
Les importations, croissantes en valeur et en proportion, sont issues en 2019 à 70% de pays de l'UE: l'Espagne, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne sont les premiers fournisseurs de produits agroalimentaires de la France. L'appartenance commune à l'espace économique que constitue l'Union européenne permet de concevoir cette dépendance croissante aux importations comme sécurisées.

1.1.3. Une dépendance non maîtrisée à des importations de pays tiers

Cette réalité ne doit pas cacher le fait que les 30% des importations restantes, issues de pays tiers, croissent aussi en valeur. Elles revêtent une dimension stratégique compte tenu de la dépendance de la France pour les produits concernés : poissons, fruits exotiques, café, thé, tabac, cacao, oléagineux destinés à l'alimentation animale, ...

Ces importations de pays tiers concernent notamment des produits essentiels non substituables en l'état actuel de la production française. Ils devraient donc potentiellement faire l'objet d'une vigilance particulière et même parfois d'une politique dédiée à la sécurisation de leur approvisionnement.

Deux dépendances majeures doivent être dès à présent signalées dans cette liste (non exhaustive) : celle en produits oléo-protéagineux, destinés à l'alimentation du bétail d'une part ; celle en protéines halieutiques (issues en particulier de pêches maritimes et de de l'aquaculture) d'autre part qui sera étudiée dans la troisième partie de ce mémoire.



1.2. Des dépendances à maîtriser et à réduire : l'exemple des oléagineux

1.2.1. Des oléo-protéagineux indispensables pour l'alimentation animale

La dépendance agroalimentaire croissante constitue une conséquence majeure de l'évolution du régime alimentaire des consommateurs français, dont la consommation de produits céréaliers, de légumes et de féculents a diminué depuis la Seconde Guerre mondiale au profit de celle de fruits, de légumes et de produits issus de l'élevage animal.

Les importations d'oléo-protéagineux, cultures les plus riches en protéines végétales, constituent un enjeu de sécurité alimentaire pour l'Union européenne. L'UE importe les trois quarts de ses besoins en concentrés de protéines végétales. Ces concentrés que sont en particulier les tourteaux oléagineux de soja, de colza et de tournesol sont indispensables pour l'alimentation animale. Or, ce marché international s'avère soumis à de fortes tensions : la demande augmente compte tenu de la croissance démographique et des transitions alimentaires ; l'offre demeure liée aux contraintes sur la production (changement climatique ; attentes sociétales pour une agriculture plus respectueuse de l'environnement) et s'intègre dans un commerce international de protéines végétales au cœur des tensions géopolitiques et commerciales. Ainsi, la Chine importe annuellement un tiers des 650 millions de tonnes produites dans le monde (dont 70 à 80% de la production brésilienne) alors que la production est assurée à plus de 80% par trois pays producteurs américains que sont les Etats-Unis, le Brésil et l'Argentine.⁹

Ce poids majeur du client chinois dans le commerce international de soja joue un rôle potentiellement déstabilisateur dans le contexte actuel de tension commerciales et géopolitiques. Ainsi, la guerre commerciale sino-

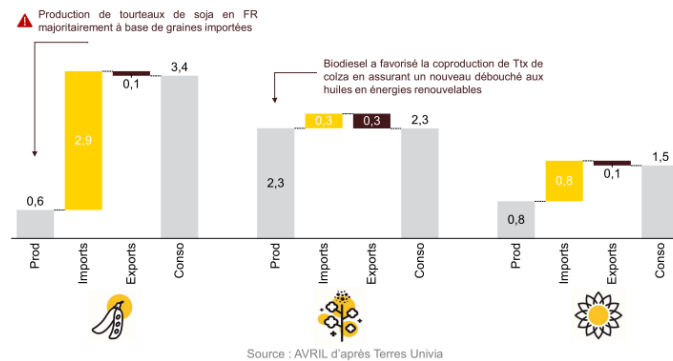
⁹ 82% en 2018-2019, selon les chiffres fournis par le groupe AVRIL

américaine s'est notamment traduite sous l'ère du président Trump par des impacts majeurs sur le soja : les droits de douane chinois sur le soja américain ont augmenté de 3 à 33% en 2018 – 2019 et les importations chinoises se sont reportées vers le fournisseur brésilien.

1.2.2. La prise de conscience d'une trop forte dépendance aux importations de soja brésilien et américain

Après les produits issus du tabac, les principales importations françaises de produits agroalimentaires issus de pays tiers (hors UE) sont les tourteaux et autres résidus solides de graisse et d'huiles végétales destinés à la consommation animale, les protéines halieutiques, le café et le chocolat (sous forme de fèves de cacao ou autres).

Grâce aux productions nationales de colza et de tournesol, la France est moins dépendante aux importations d'oléo-protéagineux que ses partenaires européens. Elle importe néanmoins la moitié de ses protéines végétales, en particulier du tourteau de soja (2,9 millions de tonnes importées pour une consommation de 3,4 millions de tonnes). La dépendance à deux pays producteurs que sont les Etats-Unis et le Brésil affecte la souveraineté alimentaire, d'autant que les relations diplomatiques avec le géant d'Amérique du Sud se sont détériorées depuis l'élection du président Bolsonaro.



Bilan des principaux tourteaux oléagineux en France
(Mt, 2018-2019)

Source : groupe AVRIL

Pour l'UE, cette dépendance s'inscrit structurellement dans le cadre des accords commerciaux avec les Etats-Unis. Entre 1959 et 1952, en marge de la négociation du « Dillion Round » au sein du GATT¹⁰, les Européens trouvèrent un compromis avec les Etats-Unis en acceptant de baisser les surfaces de protéines et de supprimer les droits de douane sur le soja. Une dépendance protéinique record au soja américain se créa qui laissa notamment les filières européennes de bétail sans alternatives lorsque les Etats-Unis décrétèrent un embargo en 1973 à la suite d'une sécheresse. La recherche d'autre fournisseurs, en particulier le Brésil, fut dès lors explorée.

Pour réduire cette dépendance, la stratégie nationale pour le développement des protéines

¹⁰ General Agreement on Tariff and Trade, devenu Organisation mondiale du commerce (OMC) en 1995

végétales présentée par le Ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation Julien Denormandie le 1^{er} décembre 2020 vise à s'appuyer sur 100 millions d'euros du plan de relance pour accroître de 40% les surfaces françaises semées avec des espèces riches en protéines végétales et atteindre d'ici à 10 ans 8% de la surface agricole utile (SAU).

1.3. Produits tropicaux et engrais : des dépendances agroalimentaires difficilement réductibles

1.3.1. Des importations de cacao et de café globalement sécurisées

Compte tenu de son positionnement géographique et de son climat, la France hexagonale est quasi-totalement dépendante des importations pour sa consommation de fruits tropicaux. Les rares productions nationales (bananes, rhum, sucre de canne) sont issues des outre-mer, en particulier des Antilles et de La Réunion. Elles ne suffisent pas à satisfaire la consommation des Français.

Ainsi, les 200 000 à 250 000 tonnes de bananes produites annuellement en Guadeloupe et en Martinique représentent 20 à 27% de la consommation française (668 000 tonnes en 2018).¹¹

Les importations des produits que sont le café, thés et épices représentent un déficit croissant

¹¹ FranceAgriMer, *La banane en 2019 – bilan de campagne* - réseau des nouveaux marchés

passé de 704 millions d'euros en 2000 à 1,739 milliard d'euros en 2018.¹²

En 2018, la France importait pour 368 millions d'euros de fèves de cacao, pour l'essentiel auprès du premier et du deuxième producteur mondial que sont la Côte d'Ivoire et le Ghana. Cette importation variée et susceptible d'être diversifiée par des importations issues d'Amérique du Sud ou d'Indonésie permet de garantir une certaine sécurité des approvisionnements, confirmée notamment par l'histoire récente : les exportations de cacao n'ont pas été affectées lors des diverses crises qu'a connu la Côte d'Ivoire durant les vingt dernières années. Ces importations sont importantes tant pour la consommation des Français (environ 7 kg par an / habitant) que pour les productions industrielles à des fins notamment d'exportations (250 000 tonnes, soit 63% de la production française de chocolat en 2016)¹³.

Pour ce qui concerne l'autre produit tropical phare qu'est le café, la France achetait pour 2,2 milliards d'euros en 2014, avec une prédominance pour le café torréfié (65%) auprès d'autres pays européens¹⁴ : la Suisse (42 %), l'Allemagne (11,3 %) et la Belgique (7,3 %)

¹² Agreste – Mémento 2019

¹³ Site internet Agromedia, *La France, 7^{ème} au rang des consommateurs de chocolat* : <https://www.agro-media.fr/dossier/france-7e-rang-consommateurs-de-chocolat-24500.html>

¹⁴ La France importe très peu de café brut et s'approvisionne surtout auprès de ses voisins européens en produits torréfiés, transformés à prix élevé.

essentiellement. Il est à noter que le premier pays producteur auprès duquel la France importe directement du café est le Brésil (6,1 %) ¹⁵.

1.3.2. Des importations d'intrants essentielles

L'agriculture française se révèle aussi très dépendante aux intrants qui s'avèrent essentiels pour l'alimentation des Français : machines agricoles ; hydrocarbures, produits phytosanitaires, ...

Les engrais constituent aussi une ressource majoritairement importée par la voie maritime. La France, comme le reste de l'Union européenne, est dépendante à hauteur de 95% pour les minéraux utilisés comme engrais, destinés à garantir une production agricole en quantité et en qualité (protéines). Parmi ces engrais, les phosphores, qui représentent environ 14% des apports nutritifs dans les engrais minéraux sont essentiellement issus du Maroc et de la Russie. Néanmoins, les importations de phosphore ont fortement chuté durant les 50 dernières années (baisse de près de 80% entre 1972 et 2017) compte tenu d'une utilisation moindre en agriculture.

Les apports en azote (environ 72% des apports nutritifs, dont en majorité de l'ammonitrate)

¹⁵ Douanes françaises : *Le chiffre du commerce extérieur – Etudes et éclairages*
– n°61 – octobre 2015

sont issus à 42% de pays tiers, sans dépendance exclusive.¹⁶

¹⁶ Union des industries de la fertilisation (UNIFA), www.unifa.fr

2. La sécurité des flux maritimes alimentaires

2.1. Des routes maritimes stratégiques pour la sécurité alimentaire de la France

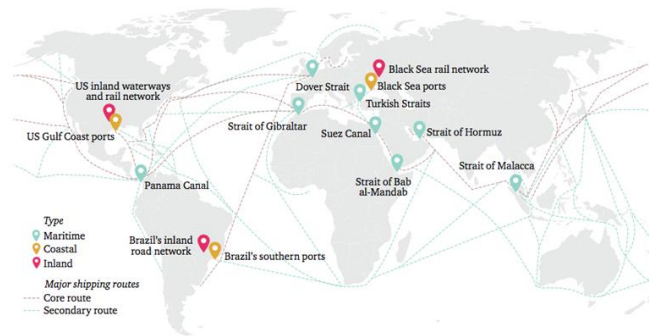
2.1.1. Des flux mondiaux alimentaires dépendants de goulets d'étranglement

Si 90% des ressources alimentaires mondiales sont consommées dans le pays producteur, les 10% restants s'insèrent dans le commerce international et passent essentiellement par les routes maritimes, compte tenu des fortes capacités d'emport, du faible coût et de la fluidité du transport maritime. Ainsi, le commerce international des céréales s'effectue pour 70 % à 80 % des volumes par voie maritime. Sur ces grandes routes qui sillonnent les mers du monde, où transitent les flux commerciaux qui garantissent la satisfaction des consommateurs et donc la stabilité des sociétés, la proximité des côtes, que ce soit pour charger ou décharger dans les ports, mais plus encore pour traverser des canaux ou des détroits, représentent des endroits où s'accroît le risque pour le voyage maritime.

Dans un rapport remarqué intitulé « Goulets d'étranglement et vulnérabilité dans le commerce alimentaire international »¹⁷ publié en juin 2017, le think tank britannique Chatham House - the Royal Institute of International

¹⁷ Rob Bailey et Laura Wellesley, *Chokepoints and vulnerabilities in Global Food Trade*, Chatham House report, *op. cit.*

Affaires mettait en évidence l'existence de 14 goulets d'étranglement du commerce international (8 goulets maritimes, 3 goulets côtiers et 3 terrestres) considérés comme stratégiques pour la sécurité alimentaire mondiale.



Source: Shipping routes adapted from Rodrigue, J.-P., Comtois, C. and Slack, B. (2017), *The Geography of Transport Systems*, New York: Routledge, <https://people.hofstra.edu/geotrans/>.

Goulets d'étranglement terrestres, littoraux et maritimes
et les principales routes maritimes
Source : Chatham House, *op. cit.*, p.5

Trois points de passage maritimes obligés apparaissent comme majeurs pour le commerce international de céréales et d'oléagineux : le canal de Panama, le détroit de Malacca, qui sont deux des voies essentielles reliant l'Occident et les marchés asiatiques et les détroits du Bosphore et des Dardanelles. Ainsi, selon ce rapport, environ 1/5^{ème} des exportations mondiales de soja et 1/6^{ème} des exportations de maïs transitent annuellement

par le canal de Panama à destination de l'Asie ; dans le même temps, 1/5^{ème} du blé mondial et 1/6^{ème} du maïs sortent de la mer Noire. Le détroit de Malacca, par lequel passent 20% du riz mondial et plus du 1/4 du soja mondial, apparaît encore plus stratégique pour l'alimentation. Les autres zones de tensions maritimes sont les détroits du pas de Calais, de Gibraltar, de Babel-Mandeb et d'Ormuz, ainsi que le canal de Suez. La sensibilité du détroit d'Ormuz est toute particulière puisque, comme pour les détroits du Bosphore et des Dardanelles, il n'existe aucune route maritime alternative.

Figure 7: Annual maritime chokepoint throughput of maize, wheat, rice and soybean by volume, 2015



Sources: Chatham House Maritime Analysis Tool; Chatham House (2017), [resourcetrade.org](https://www.resourcetrade.org/) (2015 data).

Volume de maïs, de blé, de riz et de soja passant annuellement par les goulets d'étranglement maritime, chiffres de 2000 et 2015

Source : Chatham House, *op. cit.*, p.6

Le rapport de Chatham House soulignait aussi l'explosion du trafic de produits alimentaires passant par les points de passage obligés de la

zone de crise du Proche et Moyen-Orient (canal de Suez, détroits de Bab-el-Mandeb et d'Ormuz), dans un contexte d'importance croissante du transport maritime pour l'alimentation mondiale et de dépendance accrue de la Chine au commerce alimentaire mondial, pour nourrir sa population (1,4 milliard d'habitants en 2020).

2.1.2. Trois risques majeurs pour le commerce alimentaire mondial

Trois risques majeurs étaient identifiés par le think tank en 2017 et restent particulièrement d'actualité en 2021, dans un contexte d'augmentation de la production de denrées alimentaires mondiales et donc du transport de ces ressources.

Pour le commerce maritime, le risque lié au changement climatique, par les événements extrêmes qui lui sont liés et la hausse du niveau des océans, affecte notamment les infrastructures portuaires, en particulier celles dédiées au chargement et au stockage des denrées pour ce qui concerne la problématique alimentaire. Les ports américains du golfe du Mexique et ceux du Brésil, qui ont manqué durant les dernières décennies d'investissements majeurs en infrastructure, sont notamment particulièrement vulnérables à ce risque climatique.

Les deux autres risques que sont les conflits militaires et l'insécurité dans certaines zones maritimes d'une part et les décisions politiques

unilatérales concernant des canaux et détroits d'autre part constituent directement une source majeure de déstabilisation du commerce alimentaire mondial voire de rupture d'approvisionnement et par conséquent d'envolée des prix. La piraterie (golfe d'Aden, détroit de Malacca) mais aussi les attaques terroristes (Bab-el-Mandeb, Ormuz) dans des eaux resserrées génèrent aujourd'hui un risque intégré et régulé par les taux d'assurance maritime. Dans un environnement géopolitique déstabilisé, marqué notamment par la désinhibition de l'emploi de la force, des menaces étatiques sur des points de passage obligés que sont en particulier les détroits turcs ou le canal de Suez seraient désastreuses pour la sécurité alimentaire mondiale.

Les rapporteurs de Chatham House soulignent ainsi la vulnérabilité particulière de nombreux pays du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord à toute déstabilisation de ce trafic maritime, compte tenu de leur dépendance en céréales : « Les relations historiques entre insécurité alimentaire et instabilité politique ou sociale rendent particulièrement inquiétante l'exposition extrême de la région à des problèmes à ces points de passage¹⁸ ». La crise alimentaire de 2007-2008, qui avait participé à de nombreux bouleversements sociaux et

¹⁸ Rob Bailey et Laura Wellesley, *Chokepoints and vulnerabilities in Global Food Trade*, Chatham House report, *op. cit.*, p.9

politiques dans cette région (Printemps arabes) reste évidemment dans les mémoires.

Il est à noter que les bonnes récoltes céréalières de l'année 2019-2020 et les stocks qui ont été générés à cette occasion, associés à une logistique maritime et portuaire qui n'a pas failli, ont permis de ne pas ajouter une crise alimentaire à la crise sanitaire mondiale de l'année 2020. Néanmoins, la menace d'envolée des prix alimentaires mondiaux reste d'actualité en ce début d'année 2021.

2.1.3. Les flux maritimes alimentaires vers la métropole sont relativement sécurisés

Compte tenu de la typologie des importations alimentaires issues de pays tiers et transportées en grande majorité par voie maritime vers la France hexagonale (cf. première partie), il apparaît très clairement que ces importations sont globalement sécurisées.

Que ce soit pour les oléagineux issus des Etats-Unis ou d'Amérique du Sud, ou pour le cacao et le café chargés dans les ports d'Afrique de l'Ouest et d'Amérique latine à destination de la France, les routes maritimes traversent l'océan Atlantique, espace sécurisé et sur lequel ne pèse pas de risque particulier. Le seul goulet d'étranglement que traversent ces importations alimentaires françaises est le détroit de Gibraltar qui échappe actuellement aux tensions internationales. La route maritime Asie – Europe qui passe par les détroits de Malacca,

de Bab-el-Mandeb et de Gibraltar (voire celui du pas de Calais) et le canal de Suez concernent quelques denrées exotiques et issues de l'aquaculture (crevettes notamment) dont la dépendance n'apparaît pas stratégique pour l'alimentation des Français.

La qualité des routes terrestres et fluviales ainsi que celle des infrastructures portuaires des pays exportateurs apparaissent potentiellement plus comme un facteur de risque pour les importations alimentaires de la France. C'est particulièrement vrai du soja brésilien qui représente 60% des 1,5 millions de tonnes de soja importé par la France.

Les ports français qui réceptionnent ces importations semblent adaptés à l'enjeu. Ainsi, durant la crise sanitaire de la COVID-19, après quelques jours d'ajustement, la continuité de service a été effective, permettant de maintenir les ports ouverts.

Si la France hexagonale n'apparaît pas en situation d'insécurité alimentaire compte tenu de sa quasi-autonomie alimentaire, il en va tout autrement des outre-mer.

2.2. La dépendance des outre-mer aux approvisionnements maritimes issues de l'Hexagone

2.2.1. Une faible autonomie alimentaire des outre-mer

La situation est évidemment variable selon chaque département d'outre-mer (DOM), pour en rester à ces seules collectivités. Ainsi, la

Guyane est presque autonome en produits végétaux. L'île de La Réunion produit 70 à 80% des fruits et légumes qu'elle consomme. Les Antilles apparaissent plus dépendantes, même si elles ont une capacité d'exportation comme la Réunion : banane, rhum, sucre.

Les DOM sont massivement alimentés par l'Union européenne, et en particulier par la métropole. 95 % des échanges de produits entre l'Hexagone et les territoires ultra-marins s'effectuent par la voie maritime.

La dépendance se fait en particulier ressentir dans le domaine des importations de viandes et de lait. Cette dépendance aux produits agroalimentaires européens se creuse en particulier depuis les années 2000 : ainsi, en 2018, les importations agroalimentaires représentaient 84% des achats des DOM.¹⁹

¹⁹ Agreste - GRAPH'AGRI 2019 ; *Départements d'outre-mer*, fiche n°13

	Antilles	Guyane	La Réunion	Total Dom
<i>million d'euros</i>				
Boissons, vins et alcools	150,3	56,7	110,5	340,1
Viandes et abats	128,8	42,8	119,5	330,1
Lait et produits laitiers	101,9	23,4	110,9	249,3
Préparat. à base de céréales	89,3	27,9	99,8	229,5
Préparat. de viandes et de poissons	77,2	18,6	75,1	177,1
Poissons et crustacés	74,6	9,2	73,7	160,6
Préparat. à base de légumes ou de fruits	63,5	13,1	63,8	148,7
Préparat. aliment. diverses	57,4	13,7	67,3	146,6
Céréales	35,1	4,1	68,9	126,6
Autres	212,9	48,4	216,7	500,3
Total	991,0	258,0	1 006,1	2 409,0

Source : Douanes - 24 premiers chapitres de la NC

Importations par les DOM – 2018

Source : Agreste - GRAPH'AGRI 2019 ; fiche n°13 – Départements d'outre-mer

Le besoin d'améliorer la souveraineté alimentaire des outre-mer constitue une problématique politique ancienne. Dans les dernières années, elle s'est notamment traduite par un discours présidentiel le 25 octobre 2019 à La Réunion, durant lequel Emmanuel Macron a fixé l'objectif que les territoires ultramarins atteignent l'autonomie alimentaire en 2030. Cette autonomie alimentaire reste encore largement à construire compte tenu des habitudes alimentaires des populations, des

capacités de productions agricoles locales limitées²⁰ et de la faible insertion économique des outre-mer dans leur bassin régional (eu égard notamment à la distorsion normative et à la faible compétitivité). Du fait de leur éloignement plus important de l'Europe et de leur statut particulier de pays tiers au sein de l'Union européenne, les collectivités françaises de l'Océanie sont mieux intégrées dans leur bassin régional²¹.

2.2.2. Une dépendance aux ressources halieutiques importées de métropole

Aussi étonnant que cela puisse paraître pour ces territoires ultramarins, cette situation de dépendance aux importations issues de l'Hexagone est aussi largement vraie pour les protéines halieutiques puisque l'ensemble des DOM sont importateurs nets²². Parmi les DOM,

²⁰ Mis à part à Mayotte, la Surface Agricole Utile (SAU) des outre-mer demeure souvent limitée et peu extensible compte tenu de l'espace limité, du relief, de l'accroissement de l'urbanisation et des activités tertiaires.

²¹ « Dans le Pacifique, cette dépendance aux importations hexagonales est moindre et tourne entre 20 % et 28 % (20 % pour Wallis et Futuna, 24 % pour la Nouvelle-Calédonie et 28 % pour la Polynésie). Néanmoins, en Polynésie française les échanges avec les États-Unis ne représentent que 15 % et avec la Chine 7 % des importations. Quant à la Nouvelle Calédonie, elle se fournit à 11 % auprès de la Chine et de Singapour et à 10 % en provenance d'Australie. » - ADAM (Lenaïk, député) et GUION-FIRMIN (Claire, députée), « Rapport d'information fait au nom de la délégation aux outre-mer sur le coût de la vie dans les outre-mer – enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 décembre 2020, n°3638, 59p., p41

²² Cela est vrai si les débarquements à La Réunion de légines, poissons des glaces, langoustes, ... pêchés dans les TAAF et qui alimentent directement les marchés asiatiques et américains ne sont pas pris en compte.

seule la Guyane est en équilibre avec un solde positif en valeur et négatif en tonnage, dans un contexte de réduction des débarquements de crevettes.²³

Jérôme Lafon, de FranceAgriMer, dans un article sur les « *Défis de la pêche française* » paru dans la revue *Etudes Marines* expliquait que « *Beaucoup de ces zones [en parlant du domaine maritime français, principalement ultramarin] présentent une ressource faiblement abondante du fait de l'absence d'un plateau continental ou de zones de remontée d'eaux froides (upwelling). Les coûts d'exploitation de navires et d'équipages français peuvent en outre être nettement supérieurs à ceux des pays voisins ou des flottilles fréquentant ces régions.* »²⁴

2.2.3. Des liaisons maritimes entre l'Hexagone et les outre-mer à surveiller et sécuriser

La dépendance alimentaire reste donc forte comme en témoigne l'impact sur les approvisionnements des DROM-COM du premier confinement au printemps 2020. Ainsi, si le maintien de l'activité dans les ports métropolitains et d'outre-mer et la non-interruption du transport maritime international a permis de maintenir globalement les flux

²³ FranceAgriMer, *Étude sur les perspectives économiques des filières pêche et aquaculture dans les territoires d'Outre-Mer* – mai 2019

²⁴ ÉTUDES MARINES, « Nourrir », *op. cit.*

alimentaires vers les DROM-COM, ce ne fut pas le cas dans le transport aérien. La suspension d'une grande partie des liaisons aériennes avait généré dans les outre-mer des pénuries sur certaines denrées, comme les œufs, les volailles, les poussins de un jour. Nonobstant ces quelques denrées, le constat semble néanmoins relativement positif : la crise sanitaire de la COVID a aussi montré la capacité de résilience alimentaire des outre-mer.

La dépendance aux flux maritimes confirme le besoin de garantir la sécurité des routes maritimes empruntées par les porte-conteneurs qui approvisionnent ces territoires depuis l'Hexagone. Ces routes stratégiques de « souveraineté » concernent en particulier :

- Méditerranée – Suez - océan Indien ;
- Atlantique - Caraïbes ;
- Atlantique – Panama –Pacifique.²⁵

Parmi les compagnies maritimes de porte-conteneurs qui desservent les outre-mer, la présence notable de CMA CGM et MARFRET, qui ont des liens étroits avec les intérêts français, constitue aussi une garantie de coordination avec les pouvoirs publics si la sécurité de ces routes maritimes venait à être affectée.

²⁵ Compagnie Européenne d'Intelligence Stratégique (CEIS) - *Vulnérabilité de la France face aux flux maritimes*, étude prospective et stratégique rédigée à destination de la DAS – janvier 2012

2.3. Le besoin d'un dialogue inter-acteurs sur la dimension stratégique du segment maritime de l'alimentation

2.3.1. La nécessité d'une attention particulière pour le segment maritime des importations alimentaires

Les nations européennes, et en particulier la France, tendent à perdre de vue la dimension stratégique de l'alimentation. Grâce aux lois d'orientation des années 1960 visant à la modernisation de l'agriculture et grâce à la Politique agricole commune (PAC), les Français connaissent depuis les années 1970 une situation de sécurité alimentaire et de croissance de la production, permettant d'exporter notamment vers les autres pays européens et même vers les pays tiers. Cette situation paraît aujourd'hui une évidence à nombre de nos concitoyens qui ont oublié que les tickets de rationnement ont perduré jusqu'en 1949 et que de nombreux Français ne mangeaient pas à leur faim pendant les années 1950.

Il apparaît donc essentiel que la France et plus globalement les nations de l'UE réintègrent l'alimentation des citoyens européens dans leur agenda stratégique.

Pour se limiter aux enjeux maritimes, plusieurs mesures pourraient être prises.

Une première orientation pourrait être de se doter d'outils de pilotage de stocks afin que les chocs systémiques n'affectent pas directement l'alimentation de nos concitoyens.

Comme le préconise Chatham House dans son rapport précédemment cité, il serait pertinent que le trafic mondial de produits alimentaires fasse l'objet, tant au niveau international que national, d'une attention similaire à celle de l'énergie, notamment *via* des stocks stratégiques.

Au niveau international, les rapporteurs rappellent l'existence pour le pétrole d'un mécanisme international, l'Association internationale de l'énergie (*International Energy Association* - IEA) imaginée par Henry Kissinger en 1974 et mise en place 1978. Cet organisme vise à renforcer la coopération internationale entre les principaux pays consommateurs de pétrole afin de réduire l'exposition au risque de pénurie. La stratégie commune repose notamment sur un Mécanisme de partage d'urgence (*Emergency Sharing Mechanism*) au sein duquel les Etats s'engagent à stocker sur leur sol des réserves de pétrole (brut et raffiné) à hauteur de 90 jours de consommation.

Ce besoin d'entretenir des stocks stratégiques de produits alimentaires est repris par plusieurs économistes agricoles. Ainsi, le think tank « Agriculture stratégies », dans un article paru le 28 avril 2020²⁶, soulignait le fait que la Chine stockait 55% des stocks mondiaux de céréales en fin de campagne afin de garantir

²⁶ CARLES, Jacques et COURLEUX, Frédéric, *Covid 19 et sécurité alimentaire : la cigale européenne et la fourmi chinoise*, AGRICULTURE STRATEGIES, <https://www.agriculture-strategies.eu/2020/04/covid-19-et-securite-alimentaire-la-cigale-europeenne-et-la-fourmi-chinoise>, 28 avril 2020

l'alimentation de sa population. Les rédacteurs regrettaient ainsi qu'une politique stratégique de stockage ne soit pas menée en Europe: « *l'Union européenne avec un niveau de stock équivalent à 12% de la consommation annuelle, soit 43 jours, fait office de cigale. C'est le pire niveau au monde parmi les grands pays producteurs, derrière la Russie (18%), l'Inde (23%), les Etats-Unis (25%) et la Chine, donc, qui dispose de l'équivalent de 9 mois de consommation (75%)* ». En 2016, à la suite d'une mauvaise récolte de blé et en l'absence de stocks, la France avait été dans l'incapacité de fournir des gros clients comme l'Egypte, qui a besoin d'une fiabilité de ses approvisionnements compte tenu de sa dépendance.

Cet enjeu du stockage est essentiel dans un contexte de multiplications de crise mondiales : *a contrario* de la crise alimentaire de 2007-2008 liée aux faibles stocks mondiaux de céréales, la crise sanitaire de 2020 n'a pas généré de tensions sur les prix. Grâce aux stocks liés à la bonne récolte 2019-2020 et à des mécanismes de coopération bilatérale ou internationale²⁷ sur les enjeux alimentaires, des Etats fortement dépendants ont pu faire valoir des accords commerciaux ou se tourner vers de nouveaux pays fournisseurs quand leurs partenaires

²⁷ A la suite de la crise de 2007-2008, les Etats d'Asie du Sud-Est, dans le cadre de l'ASEAN+3, ont créé l'Asean Plus Three Emergency Rice Reserve (APTERR) qui vise à une mutualisation partielle des réserves stratégiques de riz.

traditionnels leur ont fait défaut en mettant en place des restrictions aux exportations ou en fermant leurs frontières pendant l'année 2020.

2.3.2. *Les enjeux maritimes de l'exportation des produits céréaliers français*

Cette capacité de stockage concerne en particulier la France pour les produits nécessaires à l'alimentation des Français (en particulier les olé-protéagineux comme vu précédemment) mais aussi pour son rôle de géant agricole exportateur.

Ainsi, les exportations françaises de produits alimentaires participent doublement à la sécurité alimentaire. Les exportations constituent d'une part un débouché essentiel pour les producteurs français. La France continue de pouvoir très largement nourrir sa population mais aussi de stabiliser sa balance commerciale grâce à son agriculture qui a besoin d'exporter pour être viable. Ainsi, la France exporte annuellement 45% de sa récolte de céréales. D'autre part, la France est un pays exportateur de denrées stratégiques. La France constitue le 5^{ème} exportateur mondial de céréales avec plus de 7% de part de marché en 2019-2020. Même si près de la moitié des exportations de céréales a pour destination l'UE, certains pays-tiers sont fortement dépendants de la France, en particulier l'Algérie qui importe annuellement 70 à 90% de son blé tendre de l'Hexagone. Plus globalement, des pays d'Afrique du Nord sont structurellement

importateurs de céréales et dépendent en particulier des productions françaises, russes et ukrainiennes. Pour garantir l'alimentation de ces pays, la France joue donc un rôle essentiel et la sécurité du transport maritime de ces exportations constitue donc aussi un enjeu essentiel.

2.3.3. La sécurité alimentaire: un enjeu interministériel

Compte tenu des éléments présentés précédemment, il pourrait être pertinent que la sécurité alimentaire des Français devienne un point d'attention largement interministériel qui dépasse le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, le ministère de l'Economie et des Finances et les départements ministériels qui suivent le commerce extérieur de la France²⁸. Ainsi, compte tenu de leur dimension stratégique et de leur importance vitale, les importations de produits alimentaires qui participent à la sécurité alimentaire des Français pourraient faire l'objet d'une attention particulière du ministère chargé des Transports, du ministère de la Mer, du ministère des outre-mer et des ministères concourant à la sécurité maritime, en particulier le ministère des Armées. Les services à vocation interministérielle comme le Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN) mais aussi le

²⁸ Actuellement, M Franck Riester est ministre délégué auprès du Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères, chargé du Commerce extérieur et de l'Attractivité.

Secrétariat général de la mer (SGMER), du fait de leur rôle de coordination sous l'égide du Premier ministre, pourraient être parties prenantes de ce travail inter-administration auquel devraient être invités les organismes interprofessionnels et les grands groupes agroalimentaires français qui sont évidemment des acteurs essentiels de cette sécurité alimentaire.

Sans viser évidemment à mettre en place une surveillance étatique des marchés agroalimentaires, cette rencontre entre les acteurs maritimes et agricoles permettrait d'échanger sur divers sujets comme par exemple :

- La sécurité des routes maritimes (à l'exportation comme à l'importation), et en particulier les routes qui relient l'Hexagone aux outre-mer ;
- Les enjeux des ports français pour la sécurité française, tant en terme d'importations alimentaires (essentiellement par conteneurs vers Le Havre et Marseille, ou par cargo vers Rouen, Dunkerque et les ports de l'Atlantique) que pour ce qui concerne les exportations céréalières (via les ports de Rouen, La Palice et Dunkerque essentiellement) ;
- Les outils pour piloter le risque lié au transport maritime afin de ne pas laisser les seules assurances maritimes et les armateurs privés, souvent sous pavillon

étranger, seuls à la manœuvre en période de crise.²⁹

Cette liste n'est pas exhaustive. Elle témoigne des nombreux enjeux liant la sécurité alimentaire et la mer. Comme l'écrivaient Sébastien Abis et Xavier Regnault, dans « Etudes marines », *« Malgré, les risques, les acteurs (publics ou privés) doivent garantir la sécurité alimentaire tant les périls seraient plus grands en cas de pénurie dans les approvisionnements et de faim dans les estomacs de chacun. Un simple regard sur une carte nous montre que ces routes traversent plusieurs zones de conflits, larvés ou actifs, symétriques ou asymétriques, et que leur protection est vitale. »*³⁰

Par sa présence sur toutes les mers du monde, et en particulier par sa composante hauturière fréquemment présente dans les zones de crise où transitent les flux maritimes mondiaux, la Marine nationale participe à la sécurisation des approvisionnements alimentaires de la France. En vue de renforcer la sécurité maritime des intérêts français, elle entretient des liens étroits avec les armements dans le cadre du contrôle naval volontaire (CNV), dont le *Maritime information cooperation and awareness center* (MICA center) basé à Brest constitue l'acteur essentiel. Par son engagement majeur pour la sécurité maritime dans le monde entier, la

²⁹ Dans le décret du 9 mai 2017 sur la composition de la flotte stratégique, « *La sécurité et la continuité des approvisionnements [...] alimentaires français* » font notamment partie des critères de définition.

³⁰ ÉTUDES MARINES, « Nourrir », *op. cit.*

Marine nationale est donc un acteur essentiel de la sécurité alimentaire de la France et sa participation à un dialogue interministériel sur ce sujet serait opportune.

3. Une dépendance structurelle aux importations de produits issus de la mer

3.1. Une pêche française qui ne peut structurellement satisfaire la demande française de produits halieutiques

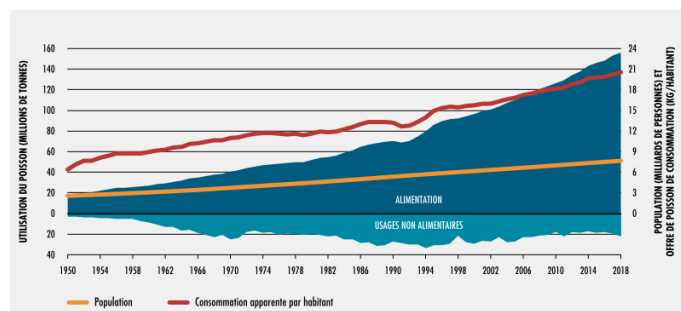
3.1.1. Une explosion de la demande mondiale de ressources halieutiques

Entre 80 et 90 millions de tonnes de poissons sont pêchés chaque année en mer, en particulier par la Chine qui capture près de 18 millions de tonnes. Viennent ensuite l'Indonésie (6,5 millions de tonnes), les Etats-Unis, la Russie, l'Inde et le Pérou, avec environ 5 millions de tonnes chacun.

La France se positionne au 31^{ème} rang des Etats pêcheurs et au deuxième rang européen, derrière l'Espagne (1 million de tonnes). La production de la pêche française ne représente annuellement qu'un peu plus de 400 000 tonnes. Selon la FAO³¹, 179 millions de tonnes de poissons ont été consommées en 2018. Ce chiffre devrait atteindre 204 millions de tonnes en 2030. Cette explosion de la consommation de protéines halieutiques s'inscrit dans le contexte de stagnation des captures mondiales issues de la pêche maritime entre 80 et 90 millions de tonnes, alors que la demande semble exponentielle du fait notamment de la

³¹ FAO - *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture – La durabilité en action* - Rome – 2020 - p.3

croissance démographique et de l'élévation du niveau de vie des populations des pays émergents. La FAO souligne que « La consommation mondiale [...] a augmenté à un taux annuel moyen de 3,1 pour cent entre 1961 et 2017, soit un taux presque deux fois supérieur à celui de la croissance démographique annuelle mondiale (1,6 pour cent) pour la même période. »³²



Utilisation et consommation de poissons dans le monde
Source: La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2020. La durabilité en action, FAO, ROME, 2020

3.1.2. Une production française qui n'est pas adaptée à la demande nationale

Eu égard à la moyenne mondiale et à sa production nationale, la population française consomme une grande quantité de produits aquatiques. Ainsi, 59% des Français en mangent deux fois par semaine, ce qui représente une consommation annuelle de l'ordre de 2,287

³² *Id.*

millions de tonnes de produits de la mer. Les Français consomment ainsi 33 à 35 kg par an et par personne, bien au-dessus de la moyenne mondiale (20 kg par an et par personne) et même de celle des pays développés (25 kg par an et par habitant).³³

Bien que la demande de la France en protéines halieutiques soit forte, 25% seulement de la production des pêcheries françaises est consommée par nos compatriotes. Les volumes générés par la pêche et l'aquaculture française sont en effet insuffisants tant en quantité qu'en qualité par rapport aux attentes des Français. Ces derniers consomment en effet beaucoup de saumon, de thon, de crevettes et de cabillaud, qui sont très faiblement pêchés ou produits par la France. 75% des protéines halieutiques produites par des intérêts français (entre 300 et 350 000 tonnes annuellement) sont donc exportés après une éventuelle transformation. Dans ce marché fortement mondialisé, la France exporte principalement les mêmes produits qu'elle importe : thon, saumon, lieu notamment. Le mareyage exporte essentiellement vers les pays d'Europe de l'Ouest, et en particulier l'Espagne et l'Italie.³⁴

Ce déséquilibre ne semble pas devoir évoluer à moyen terme compte tenu des faibles marges

³³ LAFON, Jérôme, *Les défis de la pêche française*, « NOURRIR », ETUDES MARINES, *op.cit.*

³⁴ FranceAgriMer, *Pêche et aquaculture - Étude sur les marchés mondiaux des produits aquatiques et sur les opportunités de positionnement pour les opérateurs français*, février 2020

de manœuvre. L'essentiel de la pêche française s'exerce en effet dans l'Atlantique Nord-Est et en Méditerranée et quasi intégralement sur des espèces régies selon des totaux admissibles de capture (TAC) communautaires définis dans le cadre de la politique commune des pêches (PCP). Or, même si la ressource halieutique pêchée dans cette zone s'est largement améliorée après de nombreux efforts européens d'adaptation des outils et des efforts de pêche depuis les années 1990, aucune extension de quotas nationaux ne paraît envisageable prochainement.

Comme l'explique l'IFREMER³⁵ dans la présentation de ses chiffres 2020³⁶, l'augmentation de 48% de la biomasse depuis 2003 dans cette zone se traduit désormais par une amélioration des stocks pêchés par les Français: ainsi, « 60% des 400 000 tonnes de poissons débarqués en France métropolitaine proviennent de populations exploitées durablement, contre 15% il y a 20 ans. Mais la surpêche touche encore 21% des populations, et 2% sont considérées comme effondrées. » Pour les espèces dont la population est en bon état ou en voie de reconstitution, l'effort de pêche français est déjà proche du rendement maximal durable (RMD) et ne peut donc être accru.

³⁵ Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer

³⁶ IFREMER – chiffres 2020 – www.ifremer.fr

3.1.3. Des importations françaises de produits halieutiques globalement sécurisées

La France importe donc massivement les produits aquatiques qu'elle consomme. Elle est le cinquième importateur mondial derrière les Etats-Unis, le Japon, la Chine et l'Espagne. En 2018, ces importations de protéines halieutiques représentaient 1,2 millions de tonnes pour une valeur de 6 milliards d'euros, soit plus des deux tiers de sa consommation. Cette dépendance est beaucoup plus importante que celle de ses partenaires de l'UE.

Cinq espèces représentent plus de 50% des volumes importés : le saumon (15%), majoritairement d'origine norvégienne ; le thon (11%) bien que des thoniers français ou liés à des intérêts français soient présents au large de l'Afrique de l'Ouest et dans l'océan Indien ; les crevettes (10), issues massivement des fermes piscicoles d'Asie, le lieu (8%) et le cabillaud (7%)³⁷.

Pour près d'un tiers, ces importations sont issues de Norvège (12%), d'Espagne (10%) et du Royaume-Uni (8%), ce qui explique notamment l'importance qu'accorde la France à la problématique de la pêche dans la mise en œuvre de l'accord sur le « Brexit ».

³⁷ FranceAgriMer Pêche et aquaculture - Étude sur les marchés mondiaux des produits aquatiques et sur les opportunités de positionnement pour les opérateurs français – op. cit.

3.2. La nécessité de sécuriser les pêches françaises et de sanctuariser les stocks halieutiques mondiaux

3.2.1. L'avenir de la pêche française en jeu

Selon les données de FranceAgriMer³⁸, la flotte de pêche française métropolitaine s'établissait en 2018 à 4373 unités qui se répartissaient de la façon suivante : 3512 navires de moins de 12 mètres (soit 80,3%), 668 navires de 12 à moins de 24 mètres (15,3%), 156 navires de moins de 40 mètres (3,6%) et 37 navires de plus de 40 mètres (0,8%).

Du point de vue de la production de ressources halieutiques, la pêche côtière française, essentiellement assurée par les navires de moins de 12 mètres ne représente que 30% des apports en valeur. La production générée par cette flotte de petits navires, constituée d'espèces ciblées de forte valeur ajoutée qui intéressent en particulier les restaurants et la population littorale, apparaît donc comme un marché de niche. Les navires de pêche de plus de 12 mètres débarquent donc dans les ports français 70% des apports en valeur via une pêche essentiellement au large.

Hétérogène, la flotte fait face au défi de son renouvellement et de sa capacité à maintenir une filière de pêche maritime économiquement viable et satisfaisant aux attentes des

³⁸ FranceAgriMer, *Chiffres-clés des filières pêche et aquaculture en France en 2020*, édition juin 2020

consommateurs français. Or, les enjeux sont nombreux et de divers ordres.

La situation économique de nombreux armements demeure souvent fragile, avec des navires anciens. Comme le montre une étude réalisée pour FranceAgriMer³⁹, la flotte de petite pêche côtière, qui pêche essentiellement au chalut ou à la drague, est vieillissante, avec un âge moyen des navires de plus de 30 ans. La sensibilité de cette flotte à des charges difficilement compressibles, comme le carburant, reste forte. Sur l'ensemble de la flotte de pêche française, les équipages vieillissent et peinent à se renouveler du fait d'une image du métier qui demeure peu attractive. Les pouvoirs publics (direction des pêches maritimes et de l'aquaculture en particulier) et les organisations professionnelles (Comité national des pêches maritimes et des élevages marins notamment) participent largement aux efforts de modernisation de la filière pêche.

3.2.2. Quelle ressource halieutique pour quel consommateur ?

Deux défis semblent particulièrement stratégiques pour garantir une certaine autonomie en alimentation issue de la mer : l'accès aux ressources d'une part et l'adéquation entre l'offre et la demande d'autre part.

³⁹ FranceAgriMer, 2020, OCEANIC DEVELOPPEMENT, VERTIGO LAB, EUREKA MER, *Synthèse : éléments d'analyse et enjeux pour la petite pêche côtière et ses populations proches en France métropolitaine*. 26p.

L'accès aux eaux poissonneuses du Royaume-Uni constitue l'expression la plus significative de l'enjeu des ressources pour la France. Plus de 700 navires français pêchent historiquement dans les eaux britanniques. En moyenne, 30% des prises françaises y sont effectuées chaque année, avec des navires qui y réalisent jusqu'à 70% de leur chiffre d'affaire. L'accord trouvé le 24 décembre 2020 entre la Grande-Bretagne et l'UE donne un cadre d'accès aux pêcheurs européens faisant preuve d'antériorité d'activité de pêche dans ces eaux jusqu'en juin 2026. Les modalités de mise en œuvre de cet accord, et particulièrement le reversement de 25% des droits des pêcheurs de l'UE d'ici à 2026⁴⁰, mais surtout l'incertitude concernant la période post-2026, rajoutent de la frilosité à l'investissement pour renouveler la flotte française.

Après des efforts couronnés de succès pour protéger la ressource dans la zone économique exclusive (ZEE) et la mer territoriale hexagonales, les pêcheurs français craignent aussi de se voir concurrencés dans les espaces nationaux : la cohabitation d'usage avec les flottes de pays européens chassées des eaux anglaises ou avec de nouvelles activités maritimes comme les énergies marines renouvelables (EMR) devient un enjeu majeur, dans le cadre du développement de « l'économie bleue ».

⁴⁰ Ce qui se traduira pour la France par une perte de 21000 tonnes (-8,7%)

Le deuxième défi majeur est de conserver ou de restaurer la confiance de consommateurs français de plus en plus exigeants envers les pêches maritimes de l'Hexagone sur le plan environnemental. Cette situation est évidemment paradoxale puisque ce consommateur achète essentiellement des produits halieutiques meilleurs marchés originaires de l'étranger pour lesquels il se préoccupe rarement de la gestion de la ressource ou des modalités de capture.

Afin de renforcer le lien entre les pêches françaises et le consommateur, dans le but notamment de solidifier la filière, mais aussi pour ne pas accroître la dépendance de la France aux ressources halieutiques étrangères, plusieurs orientations sont prises. Elles consistent tout d'abord à valoriser auprès des Français l'investissement massif de la filière, en lien avec les pouvoirs publics et la communauté scientifique (IFREMER en particulier) pour la protection, la gestion et le renouvellement des ressources halieutiques. Le gisement de la coquille Saint Jacques en baie de Seine en constitue un bon exemple. La valorisation de la provenance française et de la fraîcheur des produits pêchés, comme celle faite via le label « Pavillon France » de l'organisation professionnelle France Filière Pêche, apparaît comme un exemple à suivre.

La création de valeur ajoutée, au travers d'une transformation adaptée au besoin du consommateur, semble aussi indispensable pour

promouvoir la qualité et la diversité des pêches françaises. Comme l'écrit Jérôme LAFON⁴¹, « *la demande de produits bruts se réduit alors que les consommateurs s'orientent vers des produits plus faciles à préparer dans leur cuisine ou à consommer directement : découpes, barquettes en libre-service, produits élaborés, préparateurs de traiteurs, sushis, ...* » Cette valorisation est aussi porteuse d'opportunités et d'emplois pour la filière pêche française.

3.2.3. La protection mondiale des ressources halieutiques comme condition de la sécurité alimentaire mondiale

Les produits de la mer constituent en moyenne 17% de l'apport en protéines animales de la population mondiale. Pour certains pays en développement comme la Gambie, le Ghana, le Sierra-Leone, le Cambodge, l'Indonésie ou le Bangladesh, cette part s'élève à plus de 50%⁴².

L'accès à la ressource halieutique par un nombre croissant de pays devient de plus en plus stratégique. La protection de cette ressource en vue de permettre son renouvellement et sa durabilité en sont le corollaire, alors que seulement 60% des stocks mondiaux sont exploités à un niveau durable maximal. Sans accès à ces protéines, des pays vont connaître des difficultés d'alimentation de leur population

⁴¹ LAFON, Jérôme, *Les défis de la pêche française*, « NOURRIR », ETUDES MARINES, *op. cit.*, p.21

⁴² FAO, *op. cit.*

pouvant générer des troubles majeurs : tensions sociales, déstabilisation des Etats avec leurs corollaires de risques : guerre, terrorisme, immigration massive, ...

A cette menace sur les stocks que représente la surpêche s'ajoute l'impact du changement climatique sur les espèces. Comme la FAO l'a écrit⁴³, les diverses « *études de modélisation [sur l'impact du changement climatique sur les ressources aquatiques]* prévoient généralement que la productivité des pêches augmentera dans les zones de hautes latitudes et diminuera dans les zones de moyennes et basses latitudes (Porter et al., 2014), principalement en raison du déplacement des espèces. »

En tant que gros pays consommateur de produits de la mer d'une part et acteur important de la sécurité mondiale, la France doit donc agir pour la préservation des stocks halieutiques en haute mer et en soutien des Etats côtiers les plus fragiles pour les aider à protéger leurs ressources.

La France est d'autant plus attendue sur cette question qu'elle mène dans ses propres eaux territoriales ou sous juridiction, en particulier outre-mer, une lutte contre la pêche illégale, non déclarée, non réglementée (INN).

Par son action de surveillance, de contrôle voire d'appréhension dans les eaux bordant les outre-mer, notamment dans les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), mais aussi dans

⁴³ Ibid. p.160

les espaces immenses comme la ZEE de Polynésie française, les moyens de la fonction garde-côtes (FGC) de la France, et tout particulièrement ceux de la Marine, dans le cadre de l'action de l'Etat en mer (AEM) ont réussi à chasser les pêcheurs illégaux en vue de préserver la ressource. En Guyane, la lutte contre les pêcheurs illégaux brésiliens reste un enjeu fort de souveraineté, de protection de la ressource et de stabilité sociale.

Au niveau mondial, la pêche INN constitue une menace majeure puisque l'on considère que 20 à 50% des volumes capturés en mer sont issus de la pêche INN, générant une perte pour les communautés de pêcheurs d'environ 20 milliards de dollars par an. La communauté internationale a inscrit cette lutte au sein du 14^{ème} objectif de développement durable (ODD) « conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable ».

Cette pêche illégale ruine en effet le travail mené par les pêcheries pour l'exploitation durable de la ressource et participe à l'insécurité alimentaire. Ce fléau⁴⁴, dont les liens avec la

⁴⁴ Selon le commandant des US Coast Guard, la pêche illégale représente une menace supérieure à la piraterie et au trafic de drogue pour la sécurité maritime mondiale. Afin de lutter contre cette montée en puissance de la pêche INN, la nouvelle stratégie américaine repose sur trois piliers :

- un meilleur renseignement sur les acteurs de la pêche INN,
- la lutte contre la pêche prédatrice soutenue par des Etats,
- la coopération multilatérale.

<https://www.globalsecurity.org/military/library/news/2020/09/>

criminalité organisée (blanchiment d'argent, corruption, exploitation de la main d'œuvre, ...) sont notamment démontrés par INTERPOL, affecte en particulier l'Afrique de l'Ouest. On estime ainsi qu'un quart des exportations de poissons d'Afrique sont issues de la pêche illégale, générant notamment une raréfaction de la ressource et une déstabilisation de l'ensemble des structures économiques et sociales qui gravitent autour de ces filières de pêche. Du fait de son implication historique dans cette zone, la France, au travers notamment de l'action de la Marine nationale en faveur de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée via l'opération *Corymbe*, aide les Etats riverains tant par des formations que par un soutien opérationnel pour endiguer ce fléau de la pêche illégale.

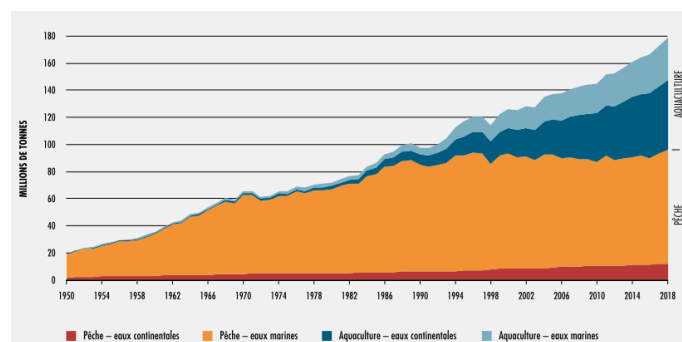
3.3. L'aquaculture comme levier de sécurisation de l'alimentation des Français

3.3.1. L'aquaculture participe largement à notre alimentation

Dans un contexte de surexploitation de nombreux stocks⁴⁵ malgré les mesures de conservation et de gestion (MCG) des pêches mises en place dans le cadre d'Organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), une augmentation des captures paraît donc

⁴⁵ Pour permettre un renouvellement des espèces, le seuil de prélèvement maximum sur les espèces sauvages de situerait en-deçà de 80Mt. In ROYER Pierre, *Pêche : l'impossible « révolution néolithique » ?*, Revue CONFLITS, « Qui nourrit le monde ? Géopolitique de l'alimentation », n°29, Octobre 2020, p.57

inenvissable à moyen terme. La seule option viable d'augmentation de la production de protéines halieutiques semble se trouver dans l'aquaculture.



Pêche et aquaculture mondiale

Source: La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2020. La durabilité en action, FAO, ROME, 2020

Au niveau mondial, celle-ci représente aujourd'hui plus de 100 millions de tonnes (dont plus de 80 millions de tonnes de poissons) en croissance constante. La production se concentre en Asie (90%) et plus spécialement en Chine (60% en Chine). Dans les terres, l'aquaculture continentale produit la plupart des poissons d'élevage que sont surtout des carpes, des truites, ... dans des fermes piscicoles en eau douce. En mer et sur la frange côtière, l'aquaculture concerne essentiellement des mollusques, huîtres et moules. L'élevage des poissons marins reste limité en aquaculture marine: elle concerne surtout le saumon

(produit en Norvège et au Chili), le bar, la daurade (mer Méditerranée).

42% des produits aquatiques consommés en France sont issus de l'aquaculture. Ce sont essentiellement des crustacés⁴⁶, la part de poissons d'élevage ne représentant que 11%. Cette part concerne surtout des importations issues de Norvège (saumon) et d'Asie (crevettes), la filière piscicole française faiblement développée (48 000 tonnes) ne représentant que 2% des volumes de produits halieutiques consommés en France. C'est en particulier vrai pour la pisciculture marine: « *activité relativement nouvelle, [celle-ci] n'a pas trouvé sa place dans notre pays, l'accès à un site de production demeurant compliqué au niveau administratif* »⁴⁷.

3.3.2. *Un développement nécessaire de la pisciculture maritime en France*

L'aquaculture souffre d'un retard majeur de développement en France alors qu'elle pourrait constituer un levier de réduction de nos dépendances aux importations de protéines halieutiques.

L'aquaculture, et plus particulièrement la pisciculture, est en effet souvent perçue comme une activité non durable car polluante et avec une nourriture issue de farines et d'huiles de

⁴⁶ FranceAgriMer, *Les filières pêche et aquaculture en France*, 2020

⁴⁷ CAHU, Chantal, *L'aquaculture : quelle réponse à la demande croissante de nourriture dans le monde ?* « NOURRIR », ETUDES MARINES, *op.cit.*, p.47

poissons spécialement pêchés dans ce but. En mer, cette activité souffre d'un manque d'espace⁴⁸, même si les documents stratégiques de façade (DSF) rédigés dans le cadre de planification spatiale maritime prévoient une place pour l'aquaculture marine.

Afin de pouvoir sortir du carcan administratif auquel cette filière est confrontée⁴⁹ et ne plus souffrir des critiques souvent non fondées concernant l'impact environnemental, il paraît indispensable que l'aquaculture française prouve sa capacité à se distinguer d'autres modèles internationaux.

Les multiples scandales liés aux maladies affectant le secteur aquacole (saumon et crevettes notamment) et l'insuffisance de la prise en compte de l'impact de la pisciculture sur la dégradation de l'environnement (en Asie particulièrement) nécessitent d'une part de valoriser une production durable. D'autre part, il semble nécessaire de poursuivre les efforts pour réduire la part de protéine animale dans l'alimentation de ces élevages en misant en particulier sur le végétal et la maîtrise du gaspillage de la nourriture.

La pisciculture marine française dispose d'ores et déjà d'atouts que sont la qualité des eaux pour ce type d'élevage et l'existence d'une

⁴⁸ Ce qui paraît surprenant eu égard à la taille de l'espace maritime français

⁴⁹ Une des contraintes principales réside dans le fait que la création d'une ferme piscicole est soumise à autorisation au titre de la législation des installations classées (ICPE) à partir du seuil de 20 tonnes.

filière d'excellence dans l'activité d'écloserie dédiées à la production d'alevins⁵⁰.

En valorisant la qualité environnementale et le respect du cycle naturel du poisson, la production aquacole française pourrait se développer et satisfaire plus largement les Français sous réserve de ne pas devenir un aliment de luxe.

⁵⁰ Chaque année, 113 millions de tonnes d'alevins sont produits en France, dont l'essentiel est exporté.

Conclusion

En tant que puissance maritime mondiale, disposant de structures institutionnelles et de capacités navales qui ont fait leurs preuves dans la gestion de problématiques majeures, la France paraît en mesure de maîtriser les aspects de sa sécurité alimentaire liée à la mer.

Les pouvoirs publics semblent conscients que la puissance agricole française se fragilise. Des mesures sont prises pour améliorer la balance commerciale agroalimentaire avec les pays de l'UE et pour réduire notre dépendance à des pays tiers. La réduction de la dépendance aux oléagineux issus du continent américain fait l'objet d'un plan spécifique. Les importations de fruits et de produits tropicaux, quoiqu'ils ne soient pas des denrées stratégiques, doivent aussi être surveillées.

La sécurité du commerce international de produits alimentaires qui empruntent les voies maritimes doit surtout faire l'objet d'une attention particulière des pouvoirs publics. Pour ce qui concerne la France, l'enjeu porte tout particulièrement sur l'approvisionnement des outre-mer depuis la métropole. Un dialogue interministériel et inter-acteurs dédié paraît indispensable pour anticiper les crises.

Les ressources halieutiques constituent un apport protéinique croissant dans la nourriture des Français. Face aux menaces pesant sur l'accès aux ressources sauvages et sur le

renouvellement des stocks de poissons, la France représente un acteur majeur et légitime pour soutenir les Etats partenaires confrontés aux pillages de leurs ressources et défendre sa propre sécurité alimentaire halieutique. Cette sécurité doit aussi désormais s'envisager au travers du développement de l'aquaculture.

Au final, si la France intègre le fait maritime dans sa réflexion sur le renforcement de sa sécurité alimentaire, elle dispose dès à présent d'atouts solides.

Les crises majeures telles que celle de la pandémie de la COVID mettent à jour les faiblesses et peuvent constituer l'occasion d'affronter des difficultés structurelles de manière différente. La capacité d'adaptation et de résilience du monde maritime français prouve une nouvelle fois qu'il est indispensable de l'intégrer pleinement dans les questions de sécurité et de souveraineté de la France.

Bibliographie

Entretiens

- de LA BURGADE Thierry, (commissaire en chef de 1^{ère} classe – marine), conseiller « action de l’Etat en mer » au Secrétariat général de la mer (SGMER), entretien réalisé à Paris le 23 septembre 2020
- DANIEL Nathalie (commissaire en chef de 1^{ère} classe – marine), Adjoint « action de l’Etat en mer » à l’état-major de la marine, entretien réalisé à Paris le 24 septembre 2020
- de BRIANCON Pierre (capitaine de vaisseau), chef du bureau Stratégie et politique au cabinet du chef d’état-major de la marine, entretien téléphonique du 30 septembre 2020
- REGNAULT Xavier (capitaine de frégate – RCIT), administrateur de sociétés internationales, entretiens téléphoniques du 22 octobre et du 12 novembre 2020
- ABIS Sébastien, directeur du club DEMETER, chercheur associé à l’Institut de relations internationales et stratégiques (IRIS), entretien téléphonique du 16 novembre 2020
- LUCZKIEWICZ Alexandre, responsable des relations et des actions outre-mer au Cluster Maritime Français, entretien téléphonique du 27 novembre 2020
- NARDIN Guillaume, adjoint au chef du bureau des politiques agricoles, rurales et maritimes, Ministère des outre-mer, entretien téléphonique du 8 décembre 2020
- BOUVIER Laurent, directeur adjoint de la Direction des Pêches maritimes et de l’Aquaculture, Ministère de l’Agriculture et de l’Alimentation, entretien par visioconférence du 7 novembre 2020

- GATTO Stéphane (Administrateur en chef des Affaires maritimes), sous-directeur des ressources halieutiques, Direction des Pêches maritimes et de l'Aquaculture, Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, entretien téléphonique du 9 février 2021
- CLAQUIN Pierre et THOMAS Florian, FRANCEAGRIMER, entretien par visioconférence du 5 janvier 2021
- PAYEN Aurore et HARDELIN Julien, centre d'étude et de prospective, Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, entretien par visioconférence du 7 janvier 2021
- DECORET Pierre-Marie, chargé d'études économiques, groupe AVRIL, entretien par visioconférence du 9 décembre 2020
- GABORIEAU Manuel, délégué commercial filière Céréales, Agro-industrie, Engrais, HAROPA – port de Rouen, entretien téléphonique du 21 décembre 2020

Revue et articles

- ÉTUDES MARINES, « Nourrir », n° 15 – Janvier 2019, Centre d'études stratégiques de la Marine, 101 p., 2019.
- ÉTUDES MARINES, « Enjeux climatiques », n° 18 – Juin 2020, Centre d'études stratégiques de la Marine, 114 p., 2020.
- ABIS Sébastien, *Souveraineté alimentaire ; un nouveau récit géopolitique pour la France agricole*, Revue DIPLOMATIE, « Géopolitique de la France », n°59 – Janvier 2021, pp. 28 à 32.
- ROYER Pierre, *Pêche : l'impossible « révolution néolithique » ?*, Revue CONFLITS, « Qui nourrit le monde ? Géopolitique de l'alimentation », n°29, Octobre 2020, pp. 56 à 58.

Rapports et publications

- Rob Bailey et Laura Wellesley, *Chokepoints and vulnerabilities in Global Food Trade*, Chatham House report, Juin 2017, 110p. <https://www.chathamhouse.org/2017/06/chokepoints-and-vulnerabilities-global-food-trade>
- DUPLOMB (Laurent, sénateur), « Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires économiques par le groupe d'études « Agriculture et alimentation », sur *la place de l'agriculture française sur les marchés mondiaux*», Sénat, session ordinaire de 2018 – 2019, enregistré à la Présidence du Sénat le 28 mai 2019, n°528, 31p.
- ADAM (Lenaïk, député) et GUION-FIRMIN (Claire, députée), « Rapport d'information fait au nom de la délégation aux outre-mer sur *le coût de la vie dans les outre-mer* » enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 décembre 2020, n°3638, 59p.
- Graph'Agri 2019 et Graph'Agri 2020, l'annuaire statistique édité par le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation (www.agreste.agriculture.gouv.fr).
- Douanes françaises: *Le chiffre du commerce extérieur* – ETUDES ET ECLAIRAGES – n°61 – octobre 2015

Sites internet

- FranceAgriMer : www.franceagrimer.fr
- Agreste : <https://www.agreste.agriculture.gouv.fr>
- Agriculture stratégies: <https://www.agriculture-strategies.eu>
- IFREMER: <https://wwwz.ifremer.fr>
- Agromedia : <https://www.agro-media.fr>

Table des matières

Résumé.....	3
Introduction	5
1. Les enjeux des dépendances agricoles de la France.....	11
1.1. L'alimentation des Français redevient une priorité.....	11
1.1.1. L'alimentation est un enjeu de sécurité nationale	11
1.1.2. La France, une puissance agricole fragilisée à l'échelle communautaire.....	13
1.1.3. Une dépendance non maîtrisée à des importations de pays tiers.....	16
1.2. Des dépendances à maîtriser et à réduire : l'exemple des oléagineux	17
1.2.1. Des oléo-protéagineux indispensables pour l'alimentation animale	17
1.2.2. La prise de conscience d'une trop forte dépendance aux importations de soja brésilien et américain.....	19
1.3. Produits tropicaux et engrais : des dépendances agroalimentaires difficilement réductibles	21

1.3.1.	<i>Des importations de cacao et de café globalement sécurisées.....</i>	21
1.3.2.	<i>Des importations d'intrants essentielles.....</i>	23
2.	La sécurité des flux maritimes alimentaires	25
2.1.	<i>Des routes maritimes stratégiques pour la sécurité alimentaire de la France</i>	25
2.1.1.	<i>Des flux mondiaux alimentaires dépendants de goulets d'étranglement.....</i>	25
2.1.2.	<i>Trois risques majeurs pour le commerce alimentaire mondial.....</i>	28
2.1.3.	<i>Les flux maritimes alimentaires vers la métropole sont relativement sécurisés.</i>	30
2.2.	<i>La dépendance des outre-mer aux approvisionnements maritimes issues de l'Hexagone.....</i>	31
2.2.1.	<i>Une faible autonomie alimentaire des outre-mer.....</i>	31
2.2.2.	<i>Une dépendance aux ressources halieutiques importées de métropole.....</i>	34
2.2.3.	<i>Des liaisons maritimes entre l'Hexagone et les outre-mer à surveiller et sécuriser.....</i>	35

2.3. Le besoin d'un dialogue inter-acteurs sur la dimension stratégique du segment maritime de l'alimentation.....	37
2.3.1. La nécessité d'une attention particulière pour le segment maritime des importations alimentaires.....	37
2.3.2. Les enjeux maritimes de l'exportation des produits céréaliers français40	
2.3.3. La sécurité alimentaire : un enjeu interministériel.....	41
3. Une dépendance structurelle aux importations de produits issus de la mer	45
3.1. Une pêche française qui ne peut structurellement satisfaire la demande française de produits halieutiques.....	45
3.1.1. Une explosion de la demande mondiale de ressources halieutiques.....	45
3.1.2. Une production française qui n'est pas adaptée à la demande nationale.....	46
3.1.3. Des importations françaises de produits halieutiques globalement sécurisées.....	49
3.2. La nécessité de sécuriser les pêches françaises et de sanctuariser les stocks halieutiques mondiaux.....	50

3.2.1.	<i>L'avenir de la pêche française en jeu</i>	50
3.2.3.	<i>La protection mondiale des ressources halieutiques comme condition de la sécurité alimentaire mondiale.....</i>	54
3.3.	<i>L'aquaculture comme levier de sécurisation de l'alimentation des Français.</i>	57
3.3.1.	<i>L'aquaculture participe largement à notre alimentation</i>	57
3.3.2.	<i>Un développement nécessaire de la pisciculture maritime en France.....</i>	59
Conclusion	62
Bibliographie	64