



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>26507</b>	<b>De M. Gilbert Collard ( Non inscrit - Gard )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports, mer et pêche
<b>Rubrique &gt;</b> aquaculture et pêche professionnelle	<b>Tête d'analyse &gt;</b> marins-pêcheurs	<b>Analyse &gt;</b> pêche artisanale. revendications.
Question publiée au JO le : <b>21/05/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>05/11/2013</b> page : <b>11671</b> Date de changement d'attribution : <b>03/07/2013</b> Date de renouvellement : <b>10/09/2013</b>		

### Texte de la question

M. Gilbert Collard attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les difficultés que rencontre la pêche artisanale en Méditerranée . Pour prendre un exemple, la flotte de chalutiers du Grau-du-Roi a vu ses effectifs passer de 25 à 17 bateaux, soit une baisse d'un tiers. Si cette situation perdurait, ce seraient près de 600 emplois directs et indirects qui seraient menacés sur le seul port du Grau-du-Roi. La chute de rentabilité trouve en premier lieu sa source dans l'augmentation du prix du fioul, et il souhaiterait savoir si des détaxations ou des subventions compensatoires pourtant urgentes sont envisagées par le Gouvernement. En second lieu, la chute de rentabilité a été accentuée par une diminution de la ressource halieutique. La surpêche par des flottes étrangères suréquipées ne respectant pas les réglementations et les quotas constitue une raison majeure. Il souhaiterait connaître à cet égard les mesures préventives et dissuasives envisagées par son ministère. Enfin, les pêcheurs artisanaux, respectueux de l'environnement et de la sauvegarde de la ressource halieutique, s'interrogent quant à l'aménagement du quota des jours pêchés. Tout d'abord, les professionnels souhaiteraient que le plafond des 200 jours ne soit plus calculé par année calendaire mais par saisonnalité d'activité (1er juin au 31 mai). Ensuite, ce quota devrait être globalisé, avec une suppression des états d'antériorité lesquels créent des distorsions entre les valeurs marchandes des navires d'une même zone. Cette adaptation réglementaire, sans incidence budgétaire aucune, n'est vivement souhaitée par les pêcheurs artisanaux. Il souhaiterait connaître à ce sujet les mesures projetées par la direction nationale des pêches maritimes.

### Texte de la réponse

La pêche en Méditerranée est une activité essentielle pour le littoral méditerranéen et son économie. Ce secteur fait face à plusieurs défis, parmi lesquels figurent la hausse du prix du carburant et la gestion des stocks halieutiques exploités. La question du prix du carburant fait l'objet d'un suivi quotidien. Des actions structurelles en termes d'innovation ont été soutenues afin de permettre la mise sur le marché de solutions amenant des économies d'énergie à bord des navires. Le projet de réorientation vers une pêche éco-responsable et économe en énergie (RP3E) fait partie des 14 programmes soutenus actuellement. Porté par le centre d'études et de promotion des activités lagunaires et maritimes en Languedoc-Roussillon (CEPRALMAR), il a permis de tester en situation réelle l'utilisation de funes de chalut permettant de réduire la consommation du navire en action de pêche. Plusieurs solutions sont aujourd'hui disponibles pour permettre aux professionnels de réduire leur intensité énergétique. Le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche soutient par ailleurs l'aboutissement de projets

innovants visant à développer les navires de pêche du futur qui devront être moins gourmands en carburant. C'est ainsi que le projet ARPEGE, visant à concevoir et réaliser un prototype de chalutier innovant de 24 mètres, a reçu il y a quelques mois le soutien du programme d'investissements d'avenir dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt « navires du futur ». Ce projet contribuera à identifier des solutions d'avenir pour le renouvellement de la flotte de pêche. En revanche, les aides directes pour compenser les prix du carburant ne sont pas compatibles avec la réglementation européenne. Les pêcheurs sont par ailleurs d'ores et déjà exonérés de toute fiscalité sur le carburant utilisé pour leurs navires. Les armements (petits métiers, chalutiers) peuvent également adhérer au dispositif de France Filière Pêche (FFP), structure de gouvernance privée permettant d'accompagner les investissements à bord des navires. La mise en oeuvre du plan de sortie de flotte des chalutiers s'est par ailleurs poursuivie en 2013, en complément des plans réalisés en 2011 et 2012. Ces plans permettent à des armateurs volontaires de retirer d'activité leur navire en échange d'une aide publique. Ces sorties de flotte permettent de réduire les capacités de pêche et d'atteindre des niveaux d'activité qui soient compatibles avec le maintien de l'abondance des principales espèces commerciales de poisson de Méditerranée, en particulier le merlu. Le maintien de cette abondance est en effet le gage de la pérennité et de la rentabilité des activités de pêche. Les chalutiers ont également bénéficié d'arrêts temporaires indemnisés, permettant un renouvellement de la ressource. En ce qui concerne les modalités de gestion du quota d'effort de pêche des chalutiers, la reconnaissance de la spécificité des pêches méditerranéennes a conduit le ministère chargé des transports, de la mer et de la pêche à retenir, après un dialogue avec les représentants des pêches en Méditerranée, une répartition égalitaire du quota d'effort de pêche entre tous les chalutiers et à ne pas répartir ce quota en fonction des antériorités de pêche des navires.