



15ème législature

Question N° : 32457	De Mme Edith Audibert (Les Républicains - Var)	Question écrite
Ministère interrogé > Mer		Ministère attributaire > Mer
Rubrique >aquaculture et pêche professionnelle	Tête d'analyse >Inquiétudes des pêcheurs en Méditerranée	Analyse > Inquiétudes des pêcheurs en Méditerranée.
Question publiée au JO le : 29/09/2020 Réponse publiée au JO le : 26/01/2021 page : 774		

Texte de la question

Mme Edith Audibert attire l'attention de Mme la ministre de la mer sur les inquiétudes qui agitent le monde de la pêche en Méditerranée. En effet, depuis quelques années, les pêcheurs de Méditerranée font état des difficultés grandissantes qu'ils rencontrent dans leurs relations avec la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) face à l'empilement et la complexité du nombre de réglementations. Ils dénoncent la somme incroyable d'obligations nouvelles dont une large majorité est, à leurs yeux, complètement dénuée de fondement. L'exemple le plus flagrant est la nécessité de s'équiper d'une balise GPS donnant l'alerte en cas de chute à la mer. La réalisation d'un diagnostic amiante sur tous les bateaux, y compris sur les pointus qui ont plus de soixante ans, constitue une autre de ces aberrations. Ils dénoncent l'absurdité de l'administration qui, confrontée à ses propres exigences, ne peut même pas suivre le rythme qu'elle impose elle-même aux marins pêcheurs et à traiter les dossiers dans les temps. Ils ne comprennent absolument pas pourquoi la spécificité de leur pêche artisanale de Méditerranée n'est pas reconnue et qu'on cherche à leur imposer des règles qui ont été pensées avant tout pour les grosses unités de pêche de l'Atlantique. C'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures spéciales qu'elle entend prendre afin d'alléger les obligations réglementaires pesant actuellement sur la pêche traditionnelle en Méditerranée et comment elle souhaite préserver cette pêche originale qui fait partie du patrimoine français et répond largement à la demande des consommateurs qui souhaitent continuer à acheter local.

Texte de la réponse

L'emport du dispositif « Man Over Board », qui est constitué par une balise de détresse individuelle améliorant la signalisation de la position d'une personne tombée à la mer, répond au suivi des recommandations du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer). Cet emport ne s'adresse pas à un type de flottille de pêche particulière, il vise plutôt à adapter des mesures destinées à renforcer l'assistance aux personnes en situation de détresse en mer. Les modifications réglementaires associées à cet emport résultent d'un très large consensus partagé avec les représentants « sécurité » de la profession au sein du comité national des pêches maritimes et des élevages marins. Ce consensus est fondé sur un grand nombre de discussions initiées depuis mai 2018, ayant exprimé la reconnaissance des fonctionnalités nouvelles offertes par cet équipement au regard de la nécessaire adaptation des mesures de prévention du risque de chute à la mer, notamment pour les navires armés par une personne seule. Au-delà de la plus-value reconnue du signalement de la détresse d'un homme tombé à la mer, les obligations d'emport de ce matériel sont jugées déterminantes dans la réflexion actuelle menée en liaison avec ces mêmes représentants pour une éventuelle redéfinition des possibilités d'éloignement à la côte (catégories de navigation) des navires, au

titre de la recherche de dispositions d'encadrement de la sécurité des accidents et évènements de mer. Une nouvelle définition, notamment de la 4e catégorie, qui augmenterait le rayon d'action des navires de pêche concernés, rendue envisageable grâce à la dotation de ce nouvel équipement, répond d'ailleurs directement à une attente d'une partie des pêcheurs artisans. Concernant le sujet de l'amiante et la spécificité des navires appelés « pointus », si ces navires constituent effectivement une particularité de par leur conception et leur équipement moteur, ils ne peuvent être exclus du champ d'application du décret du 3 octobre 2017. En effet, ce texte définit, via un arrêté spécifique daté du 20 décembre 2017, une liste indicative des matériaux ou produits susceptibles de contenir de l'amiante à bord des navires. Or, les « pointus », malgré leur conception spécifique, disposent d'éléments figurant sur cette liste, comme des joints sur ligne d'échappement ou de la peinture sur la coque. Autant d'éléments sur lesquels, pour certains navires, il a été trouvé de l'amiante. L'exclusion de ces navires du dispositif de repérage « amiante » reviendrait à ce que des marins courent le risque d'être exposés à des fibres d'amiante. Pour ce qui concerne le coût du repérage, les prix sont dépendants non seulement du nombre de prélèvements effectués, mais également des points de contrôle listés. Pour les « pointus », ces chiffres étant peu importants, le coût et la durée d'intervention devraient être faibles. Les entreprises accréditées ont donné des assurances sur ce point. De plus, la disponibilité du nombre d'opérateurs accrédités (huit à ce jour), permet une mise en concurrence saine permettant d'obtenir un prix compétitif, et qui ne devrait pas fragiliser les petites entreprises.