



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

bateaux de pêche

Question écrite n° 38346

Texte de la question

M. Daniel Paul appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur la question de la situation actuelle des bateaux de pêche qui sont retirés du service actif. Il souhaiterait obtenir des précisions sur leur nombre, leur localisation et leur coût. Il lui demande, d'une part, de dresser un état des lieux de la situation de ces bateaux retirés du service actif et, d'autre part, comment il entend résoudre le problème que pose leur immobilisation. En particulier, il souhaiterait savoir s'il est favorable à la création d'une filière de démantèlement des bateaux de pêche.

Texte de la réponse

Les mesures d'aide à l'arrêt définitif de l'activité des navires de pêche prises en application du règlement européen régissant le Fonds européen pour la pêche (FEP), communément désignées sous l'expression « plans de sortie de flotte », ont pour objectif d'adapter la flotte nationale aux droits de pêche dont dispose la France au sein de la zone économique exclusive de l'Union européenne. Il s'agit, en pratique, de corriger une éventuelle surcapacité en navires au regard de la totalité des prises que les pêcheurs français sont autorisés à effectuer. Il est important de souligner que cette mesure est fondée sur le volontariat et que les entreprises en liquidation judiciaire n'y sont pas éligibles. La présente question porte en premier lieu sur les modalités d'application en France de cette mesure, et en second lieu sur le devenir des navires retirés du service actif et l'éventualité de développement d'une filière de destruction des navires de pêche. Depuis 2007, cette mesure est mise en application dans le cadre du programme opérationnel national du Fonds européen pour la pêche (FEP). Plusieurs plans de sortie de flotte ont été mis en place. Chaque plan concerne des pêcheries déterminées et comprend des conditions d'éligibilité précises et spécifiques. Trois plans de sortie de flotte ont été ouverts concomitamment fin 2007. Le premier concernant les navires pêchant l'anchois, doté de six millions d'euros, a débouché sur la sortie de sept navires dont quatre en Pays de la Loire, deux en Aquitaine et un en Bretagne. Le second s'adressait aux navires pratiquant la pêche à la thonaille en Méditerranée. Trois millions d'euros ont été consacrés à cette mesure, qui a abouti à la sortie de flotte programmée de six navires dont cinq en Languedoc-Roussillon et un en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le troisième, enfin, était un plan plus général s'appliquant aux unités travaillant sur les pêcheries dites « sensibles » et concernant l'ensemble du littoral français. Le budget était de quarante-trois millions d'euros. Ce plan a débouché sur la sortie programmée de cent cinquante huit navires dont la répartition géographique était la suivante : vingt-deux en Aquitaine, quarante-quatre en Bretagne, quarante-trois en Basse-Normandie, six en Haute-Normandie, sept en Languedoc-Roussillon, cinq en Nord - Pas-de-Calais et Picardie, sept en Poitou-Charentes, dix-sept en Pays de la Loire et sept en Provence-Alpes-Côte d'Azur. En 2008, un deuxième plan concernant la pêche à l'anchois a été lancé, son budget était de trois millions cinq cent mille euros. Cinq navires des Pays de la Loire ont été retenus dans ce plan sur une liste qui a été définitivement arrêtée le 22 janvier 2009. Pour l'année 2009, deux nouveaux plans ont été ouverts, le premier concernant à nouveau les pêcheries sensibles avec un budget initial de vingt-cinq millions d'euros et le second les thoniers senneurs de Méditerranée avec un budget initial de dix millions d'euros. La date limite de dépôt des dossiers étant fixée au 27 février 2009, le nombre de navires qui seront concernés et leur répartition

géographique pourra être précisé courant mars 2009. Le budget prévu pourra ainsi être adapté au vu du nombre de demandes déposées. Afin de pouvoir percevoir l'aide à la sortie de flotte, les bénéficiaires de la mesure doivent préalablement détruire leurs navires ou, à tout le moins, les rendre définitivement innavigables dans l'attente de leur destruction définitive. Cela induit un besoin en capacité de démantèlement de navires, dans des conditions satisfaisantes tant du point de vue de la rapidité, de la sécurité, du développement durable que de la rentabilité, qui vient accroître le besoin déjà généré par les nombreuses autres fins de vie de navires de toutes catégories (arrêt d'activité, vétusté, épaves...). Ce besoin semble être satisfait en grande partie, les bénéficiaires des plans de sortie de flotte ouverts fin 2007 ayant presque tous déjà détruit leurs navires. Dans la majorité des cas, ces destructions s'effectuent dans des chantiers navals de proximité. Cependant un grand groupe industriel a ouvert récemment un site spécialement consacré à la destruction des navires. La question des conditions techniques, sanitaires et environnementales de ces destructions est suivie de près par le Gouvernement et tout particulièrement par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire qui est compétent sur ce sujet. Le ministère de l'agriculture et de pêche participe actuellement sous l'égide et à l'initiative du secrétariat général à la mer à une réflexion sur l'organisation, le développement et l'encadrement juridique d'une filière de destruction des navires.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Paul](#)

Circonscription : Seine-Maritime (8^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 38346

Rubrique : Aquaculture et pêche professionnelle

Ministère interrogé : Agriculture et pêche

Ministère attributaire : Agriculture et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 décembre 2008, page 11018

Réponse publiée le : 31 mars 2009, page 3066