



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

bateaux de pêche

Question écrite n° 85420

Texte de la question

Mme Annick Le Loch attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur la question du financement des systèmes automatiques d'identification (AIS) des navires de pêche de moins de 15 mètres. Le système AIS contribue à renforcer la sécurité en mer et à protéger l'environnement maritime, ce qui le rend quasiment indispensable dans les zones de navigation particulièrement fréquentées que sont notamment les dispositifs de séparation de trafic. Si l'équipement des navires en AIS va dans le sens des mesures gouvernementales édictées lors de l'adoption du plan pour une pêche durable et responsable (renforcement de la sécurité des pêcheurs) et des objectifs déclinés dans le cadre du Grenelle de la mer (promouvoir une politique de prévention des accidents du travail et des accidents maritimes), il paraît dommageable que le fait de ne pas l'avoir rendu obligatoire pour les bateaux de moins de 15 mètres empêche l'accès à un cofinancement public de la part de l'État. Alors même que 10 % des marins pêcheurs sont victimes chaque année d'un accident du travail, ce qui en fait l'une des professions les plus à risques, et que les gens de mer sont de plus sensibilisés à assurer davantage la sécurité des équipages, les investissements nécessaires à la préservation de la vie des hommes grèvent indéniablement le budget d'entreprises de pêche déjà souvent malmenées par ailleurs. Dans la mesure où l'équipement en AIS des navires répond aux objectifs gouvernementaux, elle souhaiterait savoir si une extension, à l'ensemble des navires de pêche quelle que soit leur taille, de la participation de l'État au financement des AIS est envisagée. Au-delà de la stricte question des AIS, elle serait également intéressée de pouvoir disposer d'une liste exhaustive des mesures concrètes (actions menées et critères d'intervention notamment financiers) prises par l'État afin de soutenir le monde maritime, et plus particulièrement celui de la pêche, dans la démarche de sécurisation des activités en mer.

Texte de la réponse

Un plan de sécurité de la pêche maritime a été arrêté en 2001 par les ministres chargés de la mer et des pêches maritimes, dans lequel s'inscrivent des mesures réglementaires, techniques ou comportementales destinées à améliorer la sécurité des marins pêcheurs. Figure parmi ces mesures le système d'identification automatique « AIS » (automatic identification system). Il existe deux types d'AIS - les AIS de classe A, dont la plupart des navires de commerces et les navires de pêche d'une longueur hors tout supérieure à 15 mètres doivent être équipés ; - les AIS de classe B, dont l'installation est requise sur les navires de pêche de longueur hors tout comprise entre 10 et 15 mètres pêchant dans les dispositifs de séparation du trafic (« DST »), et dont peuvent également être équipés, sur une base volontaire, les navires de pêche de longueur hors tout inférieure à 15 mètres non astreint à l'emport d'un AIS. L'installation d'un AIS de classe A à bord d'un navire de pêche de longueur supérieure à 15 mètres est devenue une obligation au titre de la directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. L'obligation d'emport d'un AIS de classe B sur les navires de longueur comprise entre 10 et 15 mètres pratiquant la pêche dans les dispositifs de séparation de trafic est une spécificité de la réglementation française, proposée par le Comité national des

pêches maritimes et des élevages marins (CNPMEM), organisation professionnelle représentative de la pêche, en raison de la densité du trafic et des risques de collision très élevés dans ces zones de navigation. En l'absence d'études sur l'efficacité du système AIS prenant en compte la réalité des concentrations de navires de pêche ou de commerce le long du littoral français, il n'existe pas de garantie absolue de l'efficacité du système AIS en cas d'augmentation importante du nombre d'émetteurs en fonctionnement. En outre, l'installation d'un AIS ne peut être envisagée que sur un navire muni d'une timonerie, permettant l'installation d'une antenne d'émission et de réception et la protection de l'installation contre les intempéries. Eu égard aux incertitudes quant à la réelle plus-value apportée par l'emport systématique de l'AIS à bord de tous les navires de pêche, y compris ceux d'une longueur inférieure à 10 mètres, il n'apparaît pas souhaitable, à ce stade, de modifier la réglementation sur la sécurité des navires afin de généraliser l'obligation d'emport d'un AIS à tous les navires de pêche. Le financement des équipements ne revient pas au ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat (MEEDDM). Il convient de relever cependant que le coût d'acquisition d'un AIS de classe B est relativement peu élevé. de nombreuses mesures techniques relatives aux navires eux-mêmes ont été prises en dehors de l'AIS. Il s'agit notamment de l'amélioration des moyens de survie et de localisation des sinistres. L'un des enjeux du plan de sécurité sur la pêche était de fournir aux plus petits navires, pour des conditions techniques et économiques acceptables, un ensemble d'équipements approuvés, avec une mise en oeuvre automatique, permettant de secourir les naufragés, d'alerter les secours et de faciliter les repérages des sinistres. L'emport d'un radeau de sauvetage avec largeur hydrostatique est ainsi obligatoire pour tous les navires existants et neufs de plus de sept mètres et s'éloignant à plus de cinq milles des côtes depuis le 1er janvier 2006. En outre, depuis le 1er janvier 2006, tout navire de pêche s'éloignant à plus de 5 milles des eaux abritées du port de départ est tenu d'embarquer une radio balise de localisation de sinistre qui se déclenche soit manuellement, soit automatiquement si le navire sombre. D'autres améliorations sont envisagées (amélioration des critères de stabilité et solidité des plus petits navires). Par ailleurs, le port du vêtement de travail à flottabilité intégrée (VFI) a été rendu obligatoire par le décret du 21 août 2007 et un document unique de prévention des risques professionnels (DUP) doit être élaboré par tout armateur et pour chaque navire. Les nouveaux arrivants dans la profession et les marins en formation reçoivent désormais un même enseignement de base renforcé à la sécurité, systématiquement intégré à toutes les filières de la formation professionnelle maritime, qu'elle soit initiale ou continue. En outre, une campagne de formation des équipages sur la sécurité a été lancée sur tout le littoral de la France métropolitaine dans le cadre d'une convention de mécénat avec la Fondation Total. Cette opération, conçue par la direction des affaires maritimes avec l'Institut maritime de prévention (IMP), le Fonds d'assurance formation de la pêche et des cultures marines (FAF PCM), le FAF Pêche, et le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMEM), consiste en une campagne de formation spécifique à la sécurité, réunissant patrons et marins d'un même équipage en stage pendant deux jours. Elle permettra de former 5 000 marins en trois ans dans une quinzaine d'établissements d'enseignement maritime, lycées professionnels ou centres de formation. Les premières actions de formation ont débuté en mars 2010.

Données clés

Auteur : [Mme Annick Le Loch](#)

Circonscription : Finistère (7^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 85420

Rubrique : Aquaculture et pêche professionnelle

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 19 octobre 2010

Question publiée le : 3 août 2010, page 8427

Réponse publiée le : 26 octobre 2010, page 11672