



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

DOM-ROM : Martinique

Question écrite n° 14505

Texte de la question

M. Alfred Marie-Jeanne 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 la situation des candidats ayant été formés en Martinique pour l'exercice de la profession de marin-pêcheur. En effet, la formation dans l'école de pêche prodiguée en Martinique permet de former aux métiers de la pêche, des martiniquais, des personnes en provenance de la Caraïbe et d'ailleurs. Cependant, les évolutions réglementaires récentes, qu'il s'agisse du droit interne que du droit communautaire restreignent les perspectives d'évolution positive de l'activité de pêche. Sur ce dernier point, des martiniquais ayant reçu avec succès la formation et souhaitant investir dans un bateau neuf sont bloqués par rapport à une réglementation européenne interdisant les subventions quant à l'acquisition de navires neufs. Sans tenir compte des spécificités martiniquaises, cette législation se base sur une surexploitation de la ressource, indication basée en réalité sur la pêche industrielle intensifiée en Europe, qui n'est pas avérée en Martinique. Cette proscription ne tient pas compte de trois choses : d'abord, le caractère artisanal, donc non intensif, de la pêche en Martinique ; ensuite, l'évolutivité du marché de la construction de navires avec une technicité plus grande et une meilleure garantie en termes de stabilité et de flottabilité ; enfin, le coût de l'acquisition d'un équipement entier pour le lancement d'une activité de pêche estimé à près de 60 000 euros, hors l'achat d'un matériel de pêche, pour un navire de 9 m, mieux adapté à la pêche au large, coût quasi dirimant constitutif d'un véritable frein à l'initiative dans une île où le chômage est très important. Cette rigidité quant aux conditions de l'allocation des subventions dans le cadre du Fonds européen pour la pêche (FEP) établi par le règlement (CE) n° 1198-2006 du Conseil du 27 juillet 2006, apparaît dans les modalités suivantes : l'aide à l'installation (15 % de la valeur d'un navire d'occasion de plus de cinq ans) ; l'aide à la remotorisation (moteur de même puissance que le moteur initial ou moins) ; l'aide à la modernisation et au réaménagement (concernant le matériel de sécurité). Ainsi, l'aide intervient dans le cadre du FEP pour un matériel d'au moins cinq ans sans tenir compte des avancées technologiques actuelles dans le domaine de la construction de navires. Or, faute d'une possibilité d'aide pour des entrants potentiels voulant investir dans du neuf, une formation de qualité reste, dans ces conditions, inexploitée. C'est pourquoi, devant une législation européenne inappropriée, il est demandé de l'adapter au titre de l'article 349 TUE pour tenir compte des contraintes et des caractéristiques particulières et permettre à nouveau la possibilité de subventionner l'acquisition de navires neufs à la Martinique, comme cela se faisait auparavant. Il lui demande les initiatives qui peuvent être prises pour encourager l'accès et l'exercice de l'activité de pêche dans un contexte particulièrement difficile.

Texte de la réponse

L'objectif de conservation et d'exploitation durable des ressources halieutiques a orienté l'ensemble des mesures d'ajustement de l'effort de pêche et de renouvellement et modernisation de la flotte depuis la mise en place de l'instrument financier d'orientation de la pêche (IFOP) 2000/2006. La réforme de la PCP en 2002 a renforcé cette orientation en supprimant les aides à la construction de nouveaux navires de pêche, considérant que l'effet des réductions de capacité était en partie annulé par les gains de productivité permis par les

constructions de nouveaux navires. L'aide à la construction de nouveaux navires de pêche, bien qu'ayant été supprimée en France métropolitaine en 2004, a bénéficié d'une dérogation dans les départements d'Outre-mer (DOM) afin de prendre en compte leurs spécificités. Le régime d'aide notifié relatif au plan de développement de la flotte dans les DOM établi en 2007, et complété par une décision juridique en 2008 (C2008-2769), précise qu'aucune aide à l'entrée en flotte ne peut intervenir dans ces départements après le 31 décembre 2008. Seule l'entrée en flotte des navires déjà bénéficiaires d'une aide à l'entrée en flotte octroyée avant le 31 décembre 2008 a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2011 (article 1.1 du R(CE) 1207/2008). Depuis le 1er janvier 2012, aucun navire ne peut entrer en flotte avec aide publique même si une décision d'octroi d'aide lui a été accordée avant le 31 décembre 2008. Les navires qui entrent en flotte depuis lors, sont ainsi entièrement financés par les porteurs de projets à partir de leurs ressources propres. Toutefois, au titre de la programmation 2007/2013, les jeunes marins-pêcheurs désirant s'installer sont en mesure de mobiliser une aide du Fonds européen pour la pêche (FEP). Cette aide peut être versée aux pêcheurs de moins de 40 ans, et qui acquièrent pour la première fois la propriété totale ou partielle d'un navire dont la longueur hors tout est inférieure à 24 mètres, équipé pour la pêche en mer et dont l'âge se situe entre 5 et 30 ans. Le FEP peut également contribuer à la modernisation des navires de pêche de 5 ans d'âge et plus. Les investissements concernés par cette aide portent sur les améliorations de la sécurité à bord, les conditions de travail, l'hygiène, la qualité des produits, le rendement énergétique et la sélectivité, pour autant que cela n'entraîne pas un accroissement de la capacité de capture du navire de pêche. Dans le cadre de la négociation en cours sur le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP), la France porte le principe d'une aide à l'installation et de la poursuite des aides à la modernisation alors même que la Commission européenne propose la suppression de ces aides. En lien avec le ministère de l'Outre-mer, des demandes ont par ailleurs été introduites pour faire mieux prendre en compte les spécificités des régions ultrapériphériques (RUP), au regard des dispositions de l'article 349 du Traité sur l'Union européenne. Ce règlement sera adapté en « co-décision » par le Parlement européen, il est donc essentiel de mobiliser les députés européens. Enfin, le gouvernement défend dans le cadre de ces négociations européennes une meilleure prise en compte des outre-mer français. Ainsi, certaines avancées viennent d'être obtenues : la mise en place d'un conseil consultatif spécifique pour les régions ultrapériphériques, subdivisé en trois bassins et l'extension du régime de protection des 100 milles nautiques pour les outre-mer français.

Données clés

Auteur : [M. Alfred Marie-Jeanne](#)

Circonscription : Martinique (1^{re} circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14505

Rubrique : Outre-mer

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 décembre 2012](#), page 7704

Réponse publiée au JO le : [9 juillet 2013](#), page 7230