

# Actualités nationales

## Pêche

Pourquoi le cacher, nous sommes déçus pour ne pas dire quelque peu en colère ! De quoi s'agit-il ? De ce fameux décret sur la pêche de loisir et des modifications que nous souhaitions y apporter.

Que demandions-nous ? Une clarification des textes sur le nombre d'hameçons et l'autorisation du filet droit (50m). Comme on le voit, aucun intérêt partisan dans tout cela, une simple harmonisation de bon sens et, de surcroît, plutôt favorable à la protection de la ressource. Passons sur la notion d'hameçons en action de pêche, trop difficile à mettre en œuvre ! Pensez, quelques mots à changer ! Mieux vaut en effet s'appuyer sur des textes peu clairs et idiots et la jurisprudence existante ! Cela permet, en effet, aux assermentés de verbaliser comme bon leur semble ! Notre décret, après s'être perdu donc dans les méandres de l'administration, sert maintenant d'alibi aux

représentants des pêcheurs professionnels qui, après avoir joué la montre, voudraient profiter de l'occasion pour nous imposer d'autres interdits.

Au fait, pourquoi l'officialisation de ce texte est-elle soumise à l'avis des professionnels ? Serions-nous sous obédience ? La situation est devenue intolérable et il va falloir que ce type de comportement soit mis à l'index. Notre colère est grande et nous allons en informer tous les élus du littoral. Quelques centaines de milliers de nos voix pourraient peut-être enfin être prises en considération.

Halte au mépris et aux amalgames. Nous allons continuer notre campagne pour le respect des tailles et projetons d'éditer un guide sur les bonnes pratiques en mer. Les deux fédérations et la confédération nationale de la plaisance et de la pêche en mer entendent bien assurer toutes leurs responsabilités sans contrainte ni préjugé.



Il est grand temps de légiférer sur la pêche de loisir et de la dissocier de la pêche professionnelle. Nous n'avons pas les mêmes objectifs et encore moins les mêmes valeurs.

Le prix du kilo de poisson pris par un pêcheur plaisancier est exorbitant ; c'est notre plaisir. Cela assure aussi la bonne santé économique de toute une filière.

*La Commission Pêche*

### Vers un repos biologique pour le bar en hiver ?

La FNPPSF et la FFPM se félicitent de la décision des bolincheurs de respecter le repos biologique pour la pêche du bar en hiver.

Décision, faut-il le rappeler, que préconisent nos deux fédérations, depuis déjà quelques années, et que tous les pêcheurs plaisanciers ou de loisir devront aussi respecter bien entendu !. Il semble par ailleurs que fileyeurs et ligneurs y soient aussi favorables. Nous souhaitons que cette démarche se généralise à l'ensemble des acteurs concernés et prenne en aussi en compte les autres espèces en diminution ou menacées. De manière plus générale, la FNPPSF et la FFPM tiennent à rappeler leur souci permanent de transmettre aux générations futures une ressource halieutique suffisante de manière à permettre une saine et durable exploitation par les professionnels, en cohabitation avec une pêche de loisir qui engendre, faut-il le rappeler, une activité économique essentielle pour notre pays. Nos deux fédérations se félicitent de voir les professionnels s'organiser sans attendre... les législateurs à qui nous demandons par ailleurs de prendre en compte ce problème au plus tôt.

## Sécurité



La réforme concernant le matériel de sécurité occupe tous les esprits. Nous espérons que l'article de synthèse paru dans ce même numéro vous aidera à y voir un peu plus clair. Vous êtes très nombreux à nous l'avoir demandé. Sachons aussi que l'administration s'accorde une période d'observation de 6 mois au cours de laquelle toutes nos remarques devraient être examinées et éventuellement prises en compte. Nous en avons déjà

fait plusieurs concernant entre autres la pharmacie, bien sûr, le carnet de bord et le compas de route. Nous nous sommes livrés à une estimation des impacts financiers. Le matériel de sécurité devra être conforme aux normes européennes CE et respecter les dates de validité constructeur. Les engins de survie devront être révisés tous les trois ans. Cela devrait se traduire à terme par une baisse sensible des prix. La majorité des plaisan-

ciers ne devraient pas être lésés. Certains pourraient même faire quelques économies significatives pour une sécurité accrue grâce, entre autres, à la prise en compte des nouveaux moyens modernes dont nous disposons aujourd'hui. Nous espérons que la mise en œuvre de cette nouvelle réforme se fera dans des conditions satisfaisantes notamment au niveau des nouvelles directives sur les contrôles en mer. Attendons de voir pour nous faire une véritable opinion !

Il est aussi question d'une réforme sur les permis. On pourrait s'orienter en 2005 vers un guichet unique intégrant fluvial et maritime avec module CRR inclus. La plupart des acteurs concernés se sont déclarés favorables à ce projet. Affaire à suivre donc ...

Il est regrettable, en attendant la mise en place de la récupération des engins pyrotechniques par les constructeurs, qu'une solution de transition s'appuyant par exemple sur les déchetteries déjà existantes n'ait pas été retenue. Faudra-t-il attendre un véritable accident pour s'en occuper ? Nos caves et nos greniers sont saturés ! La situation actuelle est préoccupante, nous ne cessons de le dire !

*La Commission Sécurité*



# Environnement

## Réunion de la Commission Environnement du C.S.N.P.S.N.

Les réunions des différentes Commissions du C.S.N.P.S.N. (Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques) ont eu lieu début décembre 2004 dans le cadre du Salon Nautique, Porte de Versailles à Paris.

En ce qui concerne la Commission Environnement, il a d'abord été question du manque de places dans les ports de plaisance, ce qui a pour effet actuel de limiter les ventes de bateaux. Une recherche de nouvelles zones aménageables est en cours afin de soutenir les industries nautiques françaises qui sont actuellement en pleine expansion. Une première étude a montré que certains espaces portuaires utilisés pour le fret ou par les militaires sont actuellement sous-occupés en France. Leur redéploiement pourrait donc être envisagé en direction de la plaisance mais les discussions sont difficiles avec ces deux secteurs d'activité.

Deux actions majeures menées par la F.I.N (Fédération des Industries Nautiques) pour le respect de l'environnement ont été présentées : le programme BPHU (Bateaux de Plaisance Hors d'Usage) et le label « Bateau Bleu » :

1 - Le programme BPHU est une réponse volontariste des industries nautiques pour recycler les épaves de bateaux. En effet, il existe actuellement 700.000 bateaux immatriculés en France et les premiers construits il y a 40 ans arrivent en fin de vie. Parmi ceux-ci, les épaves représenteront un gisement de 5.000 tonnes en 2005, de 10.000 tonnes en 2010 et, selon les estimations, de 20.000 tonnes en 2025. Le démantèlement de ces bateaux sera organisé de la façon suivante :

- a) « Désimmatriculation » des unités,
- b) Désarmement et mise en sécurité,
- c) Dépollution (vidange des réservoirs et extraction des produits dangereux),
- d) Déconstruction sélective des éléments des bateaux.



e) Séparation de la coque et du pont,  
f) Gestion des déchets par filières spécifiques. Les matériaux récupérés seront reconditionnés pour les diriger vers les filières classiques de recyclage. Parmi ces déchets, les matériaux composites sont cependant difficilement recyclables et, du fait de leur faible tonnage, ils n'intéressent pas les grandes industries. Deux possibilités sont actuellement à l'étude :

a) Les régions Vendée et Poitou-Charentes sont candidates pour favoriser la création d'entreprises de recyclage pour ce type de déchets.  
b) Une autre alternative consisterait à trouver d'autres gisements de matériaux composites afin de susciter l'intérêt des industriels pour leur recyclage.

En 2005, un premier centre de démantèlement sera installé dans le Calvados. Cinq autres centres régionaux devraient ensuite être créés entre 2006 et 2012 le long du littoral français.

2 - La F.I.N envisage la création d'un label « Bateau Bleu » pour les bateaux de plaisance qui répondront à des critères de qualité environnementaux pour la gestion des déchets. La Fédération vient de lancer dans ce but un concours doté d'un prix de 20.000 euros. Le thème retenu cette année concerne les systèmes embarqués pour le traitement des eaux noires (rejet des toilettes). Des informations complémentaires sont accessibles sur le site web de la F.I.N :

<http://www.France.nautic.com/>

## Les bactéries des profondeurs au secours de l'environnement ?

IFREMER (Institut Français de la Recherche pour l'Exploitation de la Mer) envisage, pour combattre la pollution des mers, de recourir aux bactéries qui vivent au voisinage des sources hydrothermales se trouvant entre 2.000 et 4.000 mètres de profondeur. Ces micro-organismes fabriquent en effet des molécules biodégradables inconnues à la surface et, par ailleurs, ils survivent dans notre milieu où ils augmentent d'ailleurs la production de ces molécules, peut-être pour s'adapter à ces nouvelles conditions de température (20°C) et de pression (200 à 400 fois plus faible qu'au fond des mers). D'où le pari économique de lancer par exemple, dans des usines qui cultiveraient ces bactéries, la production de plastiques biodégradables à partir des molécules qu'elles produisent. Certaines d'entre elles, actuellement étudiées dans les laboratoires d'IFREMER, secrètent aussi, pour se protéger de leurs ennemis, des biocides naturels biodégradables. Ceux-ci pourraient avantageusement remplacer les biocides contenus dans les antifouling qui sont utilisés actuellement pour protéger les coques des bateaux contre les organismes marins et qui contiennent des éléments toxiques comme l'étain.

La Commission Environnement  
M. Bertault et J-L Lamotte



# Pêche à pied

*Suite à la provocation des Affaires Maritimes de la Manche concernant le projet d'arrêté pêche à pied et en mer 2005.*

**Nous franchissons une nouvelle étape. Ce n'est plus du Vaudeville, du Coluche, du Bouvard mais de la bouffonnerie.**

La pêche à pied de loisir a été invitée à ce spectacle mais aujourd'hui les guichets sont fermés et c'est nous qui les avons fermés.

La complicité des Affaires Maritimes avec l'activité de la pêche professionnelle à pied et en mer ne fait que croître.

Nous ne participerons plus aux réunions de travail avec les Affaires Maritimes si les représentants des professionnels sont présents, finie l'hyprocrisie.

Nous souhaitons la mise en place d'une commission de réflexion au sein de la FNPPSF concernant la possibilité d'être rattachés à un autre ministère (Tourisme ou Transports ou ...) de



manière à garantir notre indépendance vis à vis des pêcheurs professionnels. Ces sujets seront bien sûr à l'ordre du jour du prochain Comité Directeur et du Congrès de Gravelines.

Les propos tenus par les personnages du dessin ci-dessus sont complétés par le texte des Affaires Maritimes suivant : **"à titre indicatif, l'usage de cribles et de bûches ayant fait l'objet d'un calibrage est recommandé pour la pêche des coquillages et des crustacés" !.**

Enfin, il fallait bien trouver une "chute" à ce

sketch. Rassurez-vous ils l'ont trouvée. : **« messieurs nous contrôlerons la longueur des manches de vos fourches, (longueurs différentes entre celles à 4 doigts et celles à cailloux), croques, râpeaux, pelles et griffes ».**

Nous vous proposons de conclure cet article sur cette déclaration : il est temps et plus que temps que l'administration nous propose des interlocuteurs sérieux, conscients et responsables.

Jean-Paul Leboyer  
Commission Pêche à Pied

## Portuaire

*Ça gronde dans les ports.  
Il est temps de durcir notre action*

Fin 2004 et début 2005, plusieurs conseils portuaires ont eu lieu. Selon les renseignements fournis par nos responsables d'associations, les **"augmentations"** font fureur dont certaines battent tous les records (30%), sans en avoir ou sans pouvoir en obtenir une justification. La règle dit pourtant que l'investissement ne doit pas atteindre des proportions telles que les répercussions sur les augmentations des redevances soient démesurées.

C'est pourquoi aujourd'hui en rédigeant cet article, je suis persuadé qu'il est temps de durcir notre action et nous opposer de manière objective à ces dérives.

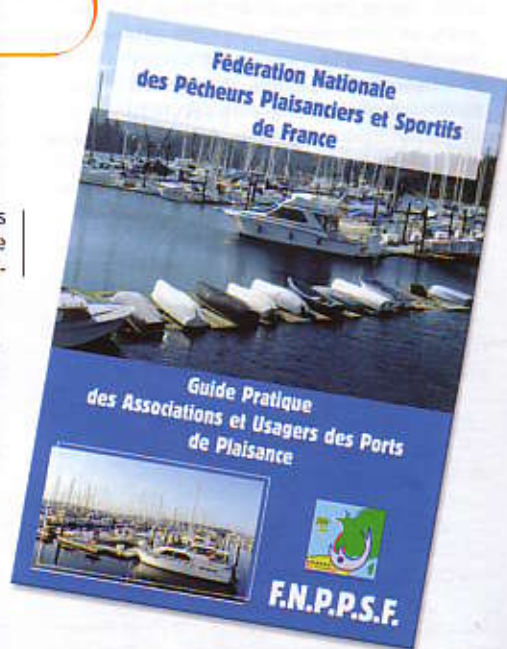
"Le Guide Pratique des Associations et Usagers des ports de plaisance" est édité ; les présidents d'associations membres de la fédération en ont reçu ou vont en recevoir un exemplaire. Pour les

usagers membres de la FNPPSF, vous pourrez les obtenir auprès de vos représentants, pour une modeste contribution de deux euros ( Prix coûtant).

Vous trouverez en annexe les copies des lois et règlements qui argumenteront vos démarches auprès des concessionnaires et gestionnaires pour l'obtention des documents de fonctionnement, de gestion et des explications sur les sujets qui vous préoccupent.

Vous découvrirez à la lecture du guide et de ses annexes vos droits et les possibilités de les faire valoir de manière à préserver vos intérêts.

Nos législateurs ont bien réglementé l'utilisation et le fonctionnement des ports et encore récemment par la Loi n° 2004-809 du 13 août 2004, loi relative aux libertés et





responsabilités locales. Ces dispositions ne peuvent que nous satisfaire. Il est regrettable que certains concessionnaires ou responsables de sociétés chargés de la gestion d'un outil public comme un port, s'octroient d'autres prérogatives que les textes ne prévoient pas.

Un seul exemple : après une étude approfondie des lois, règlements, décrets et circulaires sur le sujet, le concessionnaire ou le concédant n'est nulle part désigné pour décider de l'élection des membres dans les conseils portuaires. Or, ils le font régulièrement ou ont l'intention de le faire principalement pour les représentants des usagers dans les CLUP (Comité Local des Usagers Permanents des Installations portuaires) au simple prétexte que l'article 622-3 du Code des Ports Maritimes précise que le gestionnaire doit tenir à jour leur liste.

Ces personnes voudraient-elles nous ôter la possibilité de désigner ou d'élire nous mêmes nos représentants dans le respect des règles et de la démocratie ?

Certains gestionnaires semblent même ignorer l'existence du CLUP et la tenue de leur liste. Nous avons connaissance de cas flagrants dont certains relèvent de la compétence de l'Etat !

Dans ces endroits, les usagers titulaires d'un contrat annuel ou d'une durée supérieure à six mois se présentant au bureau du port (l'appellation capitainerie est à employer lorsqu'il y a réellement un officier de port) pour s'inscrire sur la liste, sont reçus avec étonnement, le personnel présent n'étant pas informé et la liste n'existant pas avec souvent l'intention de ne pas en avoir.

Dans plusieurs ports, les usagers inscrits sur la liste du CLUP se sont regroupés en association. Ils ont élu un bureau (président, secrétaire.....) et ont désigné leurs représentants titulaires et suppléants au conseil portuaire et pour les réunions, démarches et réclamations auprès du concessionnaire et des autorités compétentes.

En réponse à vos interrogations concernant vos droits au regard de la gestion et du fonctionnement d'un port, je vous invite à lire attentivement l'annexe du guide pratique, la copie de la Loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des

citoyens dans leurs relations avec les administrations disponible sur notre site internet [www.fnppsf.fr](http://www.fnppsf.fr). Vous y découvrirez les dispositions relatives à l'accès aux règles de droit et à la transparence (administrative et financière), les procédures administratives et les recours.

Il est important d'utiliser ces moyens avec sagesse et pondération. Je persiste à dire et à croire que c'est grâce à une concertation constructive avec les services publics responsables que nous parviendrons à résoudre ou à éviter des conflits toujours regrettables.

Je vous adresse à tous, au nom des membres de la commission, nos meilleurs vœux pour l'année 2005.

Je vous rappelle que nous sommes prêts à vous apporter notre aide et notre soutien.

Alain BAYAERT  
Responsable de la Commission portuaire

## Gestion de l'espace littoral

Les côtes du littoral français voient se développer de plus en plus d'exploitations conchylicoles chaque fois que le site géographique le permet. Ces installations génèrent, de fait, de nouveaux obstacles à la navigation et tout particulièrement à celle de la plaisance, les pêcheurs professionnels ayant leurs routes habituelles et le cabotage marchand navigant plus au large.

Dans le passé, la culture des huîtres s'effectuait sur le sol et les inconvénients concernaient essentiellement les pêcheurs à pied. L'arrivée des techniques des poches sur tables, qui s'élèvent à près d'un mètre de hauteur, a rendu ces zones dangereuses pour la navigation côtière ; ils s'y s'ajoute les redoutables écueils de fers à béton que constitue l'entassement des tables réformées en bordure des parcs.

La réglementation oblige les ostréiculteurs à matérialiser la bordure de leurs concessions par des perches ployantes dépassant d'un mètre les plus hautes eaux. Il suffit d'un foisonnement de ces concessions pour transformer la zone en forêt inextricable.

Le remède est évidemment connu : il suffit de mouiller des bouées caractéristiques aux angles et aux limites des parcs afin de rendre lisibles leurs emplacements à toute heure de marée. Mais des bouées, ça coûte cher, sans parler des lumineuses, et les « Phares et Balises » n'ont pas d'argent. Le problème reste entier alors qu'il est récurrent depuis des décennies dans beaucoup d'endroits du littoral.

Une réflexion est actuellement en cours dans nos administrations qui doit déboucher prochainement sur une circulaire portant plus sur une doctrine que sur une source de financement. Pour faire bouger les choses, il a fallu se tourner vers des financements privés locaux. C'est ce qui a été réalisé dans le Morbihan, à la satisfaction des usagers.

Une seconde expérience, à plus grande échelle, est en cours de finalisation dans la baie de Paimpol et celle-ci pourrait bien servir de « balisage témoin » pour les autres régions. Il est donc intéressant de s'y arrêter.

La baie de Paimpol abrite 550 hectares de cultures ostréicoles, pratiquement toutes sur tables. Les routes d'accès au port par les trois chenaux reconnus à travers les innombrables îles et roches, longent une multitude de parcs dont la représentation sur les cartes du SHOM est très largement insuffisante pour assurer la sécurité de la navigation. On navigue donc à vue.

Sous l'égide des Affaires Maritimes, une commission a d'abord été mise en place, qui rassemblait les administrations (Aff Mar, DDE, Phares et Balises), La Municipalité, les Professionnels (ostréiculteurs, pêcheurs), la SNSM et les Plaisanciers. Nous y avons siégé sous la double casquette : locale (comme usagers) et départementale (dans l'intérêt d'une généralisation à d'autres sites des Côtes d'Armor). L'accord final obtenu porte sur deux points essentiels.

### 1. Le financement :

Devant la carence de la puissance publique ce sont les ostréiculteurs qui ont accepté de le prendre en charge, aidés, il faut le dire, par quelques subventions. Ils assurent l'achat du matériel (bouées, chaînes, corps-morts), le mouillage des bouées en utilisant leurs moyens de manutention disponibles sur les chalands ostréicoles, et ultérieurement la maintenance.

### 2. La réalisation proprement dite du balisage :

Pour rester dans l'enveloppe du budget privé ci-dessus, il fallait trouver un compromis avec les exigences des Phares et Balises concernant la conformité avec les règles européennes qui constitueront le fond de la circulaire à venir.

Le projet exige cinquante bouées mouillées en limite des parcs. Elles seront toutes de couleur jaune à

l'exception de celles qui bordent le chenal principal d'accès à Paimpol qui, elles, seront coniques vertes et cylindriques rouges en conformité avec les règles du balisage latéral. Il faut savoir que ce type de balisage implique un engagement de responsabilité plus important que les bouées de parc.

Le consensus final obtenu est évidemment le résultat de concessions des uns et des autres. Mais il a le grand mérite d'exister et ce balisage sera effectif dès cet été, pour la plus grande satisfaction des plaisanciers.

Son autre mérite est très certainement le rôle d'exemple qu'il représente, parce qu'il résulte d'un accord entre une réglementation de portée générale et un besoin urgent de sécuriser la navigation dans les zones de cultures marines.

Un tel balisage étant reproductible dans la plupart des régions conchylicoles, les responsables de nos associations pourraient tirer bénéfice à engager une concertation de ce type avec les partenaires identifiés plus haut.

Le Comité 22 et la FNPPSF sont, bien entendu, prêts à apporter toute leur expérience.  
Jacques Nicollet