

Pêche

Notre saison de pêche en mer 2006 aura été émaillée de tracasseries en tout genre. La fédération et les comités départementaux ont été amenés à intervenir à de nombreuses reprises. Avec un peu de bon sens et de concertation, toutes ces tensions auraient pu être évitées.

En Manche, tout d'abord, où la parution de l'arrêté sur la pêche à pied a provoqué un tollé général. Malgré le soutien unanime des élus et des médias, les autorités en place persistent et signent. Pourquoi un tel comportement ? La majorité des personnes avec lesquelles nous en avons débattu, évoquent une connivence passive entre les autorités à l'origine de cet arrêté et les pêcheurs professionnels locaux. Si tel est le cas, l'affaire est grave... Nous nous sentons injustement et arbitrairement agressés. Pensez qu'à l'heure où nous écrivons ces lignes, les pêcheurs du bord en Manche ne peuvent plus pêcher avec des hameçons triples, n'ont plus le droit d'utiliser une balance ! Aux dernières nouvelles, les Affaires Maritimes, dans l'embarras, accepteraient de revenir sur certaines dispositions ! Par ailleurs, et contrairement à ce qui se pratique sur l'ensemble du littoral français, dans le département de la Manche, les pêcheurs du bord sont soumis à des quotas sur les poissons y compris sur des espèces qui ne font l'objet d'aucune réglementation pour la pêche professionnelle ! Et tout cela sans aucune justification locale établie ! Où va-t-on ? Pourquoi de telles mesures ? Abus de pouvoir, incompétences ou provocations savamment orchestrées ? Le tribunal administratif saisi par nos soins devra se prononcer. Quoiqu'il en soit, nous poursuivrons le combat. Nous n'accepterons jamais ces mesures prises de façon totalement arbitraire, des mesures qui constituent pour nous, pêcheurs plaisanciers, une véritable provocation ! Entre une balance utilisée le long d'un quai et un chalut pélagique utilisé en période de frai, quel est l'engin le plus dangereux pour la protection de la ressource ? Les pêcheurs plaisanciers ne supportent plus de telles injustices et ils ont l'intention de le faire savoir !

Quant à l'affaire du maquereau, elle nous semble très significative de la cacophonie ambiante et de l'état d'esprit actuel de notre administration. De quoi s'agit-il ? De la fermeture d'un sous quota de maquereau atteint par les pêcheurs professionnels non adhérents à une organisation de producteurs. On peut, alors, se poser des questions sur l'attitude de certains serveurs de l'État qui, malgré les consignes clairement diffusées par les ministères, ont propagé ou laissé propager l'information selon laquelle la pêche du maquereau était désormais interdite à la plaisance. Que dire des tapages médiatiques auxquels nous avons assisté ! A en croire certains assermentés, les stocks, par ailleurs extrêmement importants cette année selon Ifremer, seraient gravement menacés par les prélèvements de la pêche plaisance ! Comment peut-on proférer de telles contrevérités ! Rappelons que les prélèvements de la

pêche récréative concernant le maquereau sont infimes (moins de 1%) et que l'essentiel des stocks prélevés par les pêcheries professionnelles est destiné à être transformé en farine pour l'aquaculture ! Quelles sont donc les véritables motivations qui poussent les autorités à de telles mascarades ?

Il semble, évidemment, plus facile d'arraisonner un pêcheur plaisancier au retour de sa pêche que de s'attaquer aux braconniers et aux véritables délits dénoncés pourtant par les contrôleurs européens et qui valent aujourd'hui aux contribuables français le redoutable privilège d'avoir à payer quelques dizaines de millions d'euros d'amendes ! Cette façon ridicule d'agir sur le terrain, déjà contestable en soi, semble, par ailleurs, contraire à l'esprit même de la nouvelle réforme D224 qui préconise de cibler prioritairement les contrôles sur les contrevenants...

Les pêcheurs plaisanciers sont, à juste titre, en colère. Toutes ces provocations injustes et inutiles semblent être orchestrées à seule fin de masquer les véritables délits. Nous ne sommes pas dupes ! Il ne s'agit ni plus ni moins que d'une

grotesque tentative visant à occulter les vrais problèmes, ceux qui sont à l'origine des raréfactions constatées : le poisson sous taille, la pêche intensive en période de frai, les chalutages illicites ou sous dérogation ...

Les interprétations abusives de l'article 2 du décret 99-1163 constatées une nouvelle fois à l'occasion de cette triste affaire, nous encourageant à réclamer plus que jamais la suppression de cet article. Nous allons faire une nouvelle intervention, dans ce sens, auprès du ministère concerné !

Si vous êtes abusivement interpellés pour l'un quelconque de ces motifs fallacieux, n'hésitez pas à nous le signaler, vous pouvez compter sur notre détermination et notre soutien sans faille.

Nous attendons aussi l'officialisation des modifications du décret 90-618 concernant le filet doit et la clarification sur le nombre d'hameçons.

La commission Pêche



Pêche à pied

Depuis plusieurs mois la Manche se distingue suite à l'arrêté du 17 février 2006 réglementant la pêche à pied, à la nage ou en plongée.

Que de réunions, de déplacements, nous avons tout essayé en privilégiant le dialogue et les propositions constructives pour éviter cette situation, cet arrêté qui ne convient à personne. Aucun véritable dialogue n'a vraiment pu avoir lieu, l'administration se contentant de camper sur ses positions sans l'ombre d'une explication !

En définitive, ce combat que nous continuons à mener restera un événement marquant non seulement pour la Manche mais aussi pour notre fédération.

Nous savons maintenant qu'à tous les niveaux, il est possible, avec l'aide des élus, de faire valoir nos droits ! Nous sommes des gens de dialogue et de bon sens. Nous allons continuer et nous participerons à toutes les réunions concernant notre loisir maritime que ce soit pour la pêche à pied ou en bateau, pour l'environnement ou les ports...

Il faut aussi remercier nos élus locaux et départementaux qui, malgré une réunion plénière à St Lô, sont venus à la demande du Président Jean-François Le Grand de 15h00 à 18h00 durant toute cette manifestation, les élus de la Communauté Urbaine de Cherbourg, les maires présents et Monsieur Le Maire de Cherbourg, B. Caseneuve, vice-président du Conseil Régional, responsable du tourisme et B. Cauvin, président de la communauté de Cherbourg : tous, nous ont soutenus dans nos revendications.



C'est aussi, grâce à vos signatures de la pétition (7500), votre présence à Cherbourg, de la Bretagne, du Calvados... que nous avons réussi, au moins partiellement, à faire reculer l'administration.

Ces derniers événements serviront peut-être d'exemple et devraient inciter les différents administrateurs en place, partout en France, à un peu plus de retenue et d'objectivité. Nous sommes de plus en plus nombreux, de plus en plus décidés à défendre nos droits...

Merci à tous pour votre contribution.

A noter aussi l'interdiction de ramassage des bivalves fouisseurs dans le Calvados, de Courseulles à Honfleur, due à la présence d'algues toxiques (eau trop chaude).

La commission Pêche à Pied



Sécurité

D224 : L'évaluation de la mise en place de la division D224 concernant le matériel de sécurité à bord des navires de plaisance fait apparaître un bilan relativement satisfaisant. Il est encore trop tôt pour se prononcer de façon définitive mais il n'est pas apparu sur le terrain de difficultés majeures.

Extincteurs : Certains assermentés continuent à exiger, en contradiction avec la nouvelle réglementation existante, une vérification annuelle des extincteurs. Suite à notre intervention, une note circulaire a été adressée à tous les responsables concernés par Monsieur Michel Aymeric, Directeur des Affaires maritimes. On peut notamment y lire concernant la périodicité de contrôle des extincteurs le texte sans ambiguïté suivant : « La division 322 du règlement relatif à la sécurité des navires n'est pas applicable aux navires de plaisance (paragraphe 19 de l'article 1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984, modifié), et par conséquent, la périodicité annuelle des contrôles n'est pas obligatoire. L'article 224-3.1 de la division 224 dispose que la durée de vie et la périodicité de révision des extincteurs sont fixées par le fabricant. »

Voilà qui devrait mettre un terme à toutes les palabres auxquelles nous avons pu assister sur le terrain !



Canot de survie : l'harmonisation des durées de vie des matériels contenus dans un canot de survie est loin d'être acquise. L'allongement significatif de la durée de vie des bouteilles d'air comprimé devrait à moyen terme grandement simplifier les choses.

Permis : Une nouvelle réunion sur la réforme actuellement en cours concernant les permis et leur contenu devrait avoir lieu sous l'égide du CSNPSN. L'extension du permis côtier de 5 à 6 milles est, bien sûr, pris en compte dans le cadre de cette nouvelle réforme.

La Commission Sécurité

Environnement

Groupe de travail « Environnement » au CSNPSN : Objectifs 2006

Un tour de table s'est effectué lors de la réunion du 26 avril 2006 autour du thème « suivi du cycle de vie d'un bateau de plaisance » en balayant les principaux sujets suivants :

Conception - Construction Matériaux

Le point a été fait en particulier sur les biomatériaux, sur le plan technique (ils existent déjà) comme réglementaire. Un exemple en est le bateau éco-conçu dont Catherine CHABAUD, rapporteur et animatrice du groupe de travail, est l'initiatrice (projet « reporter-bleu »). Il est encore trop tôt pour en mesurer les résultats. Le groupe a souhaité étudier d'abord l'impact environnemental de la construction navale de plaisance.

La vie du bateau en navigation : traitement des eaux usées - énergies - déchets

L'absence de coordination entre les administrations en charge de la réglementation a conduit à l'amendement du projet de la loi sur l'eau concernant la navigation de plaisance qui a été élaboré pour être présenté à l'Assemblée Nationale. Il devrait être laissé le choix au plaisancier de s'équiper d'une cuve de rétention pour le stockage ou d'un dispositif autonome pour le traitement des eaux noires, comme celui récompensé par la FIN. Suite à l'intervention du CSNPSN, l'article 20 quater présenté fin juillet devant le sénat laisse ce choix pour les navires de plaisance construits après le 1er janvier 2008. Il ne faut pas oublier les équipements portuaires à ce sujet pour la récupération des eaux noires. Le problème du traitement des eaux grises reste entier.

Energies : plusieurs énergies non polluantes ont été développées
· électrique (pile à combustible, qui commence à apparaître)
· GPL : vous pourrez lire dans ce numéro de « pêche plaisance » un article sur l'utilisation du « Gaz de

Pétrole Liquéfié » comme carburant « propre » de transition en navigation de plaisance.

· biocarburant comme le diester dont l'éventuelle utilisation pose encore des problèmes.

Suite à cette réunion, un projet pour un programme de travail devait être présenté fin juin, articulé autour de 4 propositions thématiques.

+ réalisation d'une étude d'impact simplifiée
+ concertation « législation / éducation / technique
+ évaluation du degré de sensibilisation des plaisanciers

+ panorama des progrès techniques

Nous reviendrons sur ce projet dans un prochain numéro de « Pêche Plaisance »

La commission environnement



La commission administrative

Administration

Nous tenons à rappeler à tous ceux qui ont souscrit une assurance bateau dans le cadre de notre partenariat avec les assurances AVIVA que cette formule implique d'être à jour de ses cotisations FNPPSF. En l'absence de cette dernière disposition, le contrat ne peut pas être renouvelé.

Nous avons décidé de rénover notre site Internet. Lors du dernier Comité Directeur, nous avons reçu le soutien de la société « les Embruns » que nous tenons, une fois encore, à remercier vivement. Nous souhaitons aussi acquérir l'autonomie nécessaire à une bonne mise à jour du site, en temps réel, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui. Les lourdeurs et les blocages ne nous permettent pas, en effet, de mener cette opération correctement. Ces expériences salutaires vont aussi beaucoup nous guider dans nos choix futurs. Nous avons comme objectif de terminer ce projet avant la fin de l'année.

Il est, aussi, peut-être temps de rappeler qu'à cette période de l'année nous devrions avoir reçu la presque totalité des cotisations 2006. Nous demandons donc à tous les présidents de faire le nécessaire pour régulariser au plus vite. Merci d'avance...

Effectifs

A l'heure où nous écrivons ces lignes, les anomalies constatées au printemps, à propos du règlement des cotisations, sont presque rattrapées. Ceci nous donne actuellement des prévisions de croissance de l'ordre de 13 %. Cette année, les chiffres nous montrent que nous devrions approcher les 10 000 abonnés et presque 20 000 affiliés à la fin de l'année.

Il est regrettable que, dépassée la fin du premier semestre, 36 % de nos associations n'aient encore versé aucune cotisation ! Outre les conséquences financières pour la fédération, ce fait gêne considérablement l'établissement de bonnes statistiques. On rappelle que l'idéal serait que

chaque association verse, chaque trimestre, 25 % du total des cotisations de l'année précédente.

Au niveau du nombre d'associations adhérentes, 2006 est une année record, nous sommes passés de 123 associations fin 2005 à 136 à la mi-2006 !

Un autre point a attiré récemment notre attention, c'est la comparaison du nombre de bateaux dans les ports et du nombre d'adhérents aux associations locales : bien que nous ne l'ayons fait que dans un département la conclusion est claire, il y a encore des progrès à faire !

La commission effectifs

Portuaire

Réunion de la commission Politique Portuaire CSNPSN du 3 mai 2006, travaux présentés le 21 juin 2006 à PARIS

Alain BAYAERT est désigné rapporteur du sous-groupe n°1 "Les cales de mise à l'eau".

A l'issue du tour de présentation des participants qui se sont brièvement exprimés sur les cales de mise à l'eau pour les navires de plaisance, il ressort les points suivants :

- Beaucoup de cales sont en mauvais état, pas ou peu entretenues.
- De nombreuses cales ont disparu par manque d'entretien ou en raison du coût des réparations que devaient supporter les gestionnaires.
- Pour certaines, l'accès en est privatisé par des sociétés ou associations nautiques qui, pour des raisons obscures, s'en sont réservé l'usage exclusif.
- D'autres situées à proximité de concessions ostréicoles sont devenues l'outil exclusif de ces professionnels.
- Pour celles existantes laissées libres d'accès aux usagers, il est constaté en période de grand week-end, de pont et en saison estivale, l'existence de files d'attente, ce qui entraîne de vifs mécontentements, pouvant aller à l'affrontement. Dans beaucoup d'endroits, le manque d'équipements terrestres, notamment de parkings, crée des problèmes de stationnement, de gêne de voisinage et engendre évidemment des conflits.
- Dans la majorité des cas, celles dont l'accès est réglementé, l'utilisation organisée ou dirigée par un surveillant de port ou un responsable d'association à qui le concessionnaire a confié le

fonctionnement, ne présente pas de problèmes. Il serait utile de compléter l'appellation de cale de mise à l'eau avec "et de sécurité". En effet, un navire ayant une légère avarie doit pouvoir s'échouer sur cette cale en toute sécurité et pouvoir repartir ou être sorti de l'eau dans des conditions convenables.

Un canot de la SNSM remorquant un bateau en panne ou ayant une voie d'eau, l'équipage choisira d'échouer cette embarcation sur une cale de sécurité plutôt que de l'amarrer à un quai au risque de le voir couler et être obligé de le renflouer. Cette situation pourrait engager la responsabilité du capitaine du canot de sauvetage.

Les cales sont également utilisées par les agents des administrations maritimes, par les pompiers et la SNSM pour les secours à proximité des côtes.

Propositions :

Le développement de la plaisance, son impact économique et l'accroissement des propriétaires de petits bateaux de plaisance transportés sur remorques sont à prendre en considération. Il devient urgent qu'un recensement des équipements soit réalisé en distinguant les cales de sécurité et de mise à l'eau en service, celles en mauvais état ou laissées à l'abandon et celles qui, pourtant encore répertoriées, n'existent plus sur le littoral.

Les créations de nouvelles cales de sécurité et de mise à l'eau sont nécessaires pour faire face à cet afflux grandissant d'utilisateurs en leur garantissant

un accès convenable au domaine public maritime.

Ces créations devront bien évidemment tenir compte de la loi littoral, du code de l'environnement, du code des ports maritimes, de la réglementation connexe et de l'instruction de ces projets.

Il serait souhaitable qu'une réglementation d'utilisation locale soit établie et annexée au règlement particulier du port ou de la zone de mouillage organisée. Elle sera affichée à l'entrée de la cale.

Les projets de création au regard de la loi :

Le code des ports maritimes

Le code de l'environnement et la loi littoral consolidée.

En dehors des zones portuaires :

Art 27 de la loi littoral devenu l'article L 321-6 du code de l'environnement

Art 28 de la loi littoral

Décret n° 91-1110 du 22 octobre 1991 relatif aux autorisations d'occupation temporaire concernant les zones de mouillages et d'équipements légers sur le domaine public maritime, version consolidée au 8 décembre 2005 et particulièrement son Art 2.

Conclusion :

Après une étude approfondie dans le respect des lois et règlements cités ci-dessus, aucune restriction ou interdiction ne s'oppose à la réalisation de nouvelles cales.

Alain BAYAERT

Responsable de la commission portuaire



Spécialiste de toutes les pêches sportives

Un site de vente en ligne, comme un catalogue de VPC, agréable et vraiment simple d'utilisation, offrant le choix entre un paiement 100% sécurisé avec carte ou un règlement par chèque bancaire.

Tout est fait pour vous satisfaire, des prix imbattables toute l'année.

Une livraison rapide, sans bouger de chez vous !

Comparez avant d'acheter !

illmax concept

www.illmax.com

leurre illmax