

Pêche

Après les différentes tracasseries de cet été, le calme semble revenir. Les traces resteront présentes, profondes, indélébiles... Après la manifestation de juin en Manche et le soutien des élus que nous tenons, une fois encore, à remercier, l'administration a fini par accepter de revenir sur un certain nombre de points : l'interdiction des balances et des hameçons triples, la pêche de l'orphie et quelques détails encore. Mais la question des quotas demeure... nous avons saisi le tribunal administratif qui devra se prononcer...

En attendant, la situation en Manche frise l'absurde. Seuls les pêcheurs du bord sont soumis à des quotas journaliers sur la plupart des poissons même ceux qui ne font l'objet d'aucune mesure au niveau professionnel ! Les autorités anglaises voudraient par ailleurs imposer dans les eaux anglo-normandes des limitations encore plus drastiques. Quand on sait que, à quelques milles de là, on assiste tous les ans en Manche à de véritables carnages sur les frayères de bars, on peut raisonnablement émettre de sérieuses réserves sur les capacités intellectuelles et l'objectivité de ceux qui véhiculent ou qui soutiennent pareilles sottises ! Nous allons continuer à nous battre en souhaitant que le bon sens finisse par l'emporter. La période de débat et d'écoute que nous allons connaître devrait être, pour nous aussi, l'occasion de nous faire entendre.

Les fausses rumeurs sur une éventuelle interdiction pour les plaisanciers de pêcher le maquereau ont alimenté la chronique de tous vos journaux quotidiens. Nous ne reviendrons pas sur l'attitude plus que discutable de certains quartiers maritimes dans cette affaire. Les choses semblent rentrer dans l'ordre. Soyons conscients que pareille situation risque de se reproduire l'année prochaine. Nous avons demandé que sur de tels sujets, pêche professionnelle et pêche récréative et sportive soient clairement dissociées. Une note circulaire explicative concernant l'application de l'article 2 du décret 1163 du 21 décembre 99 est en cours d'élaboration. Souhaitons qu'elle apporte les garde-fous suffisants pour éviter les tensions bien inutiles que nous avons connues cet été...

Selon les dernières informations toutes récentes dont nous disposons, un nouveau texte prenant en compte nos demandes, à savoir l'usage du filet droit ou trémail pour une longueur de 50m et une clarification sur le nombre d'hameçons (12 hameçons en action de pêche et un leurre = 1 hameçon), devrait paraître avant fin octobre. Affaire à suivre...

La commission Pêche



Sécurité

Le groupe chargé de l'évaluation de la D224 concernant le matériel de sécurité et dont nous faisons évidemment partie, s'est réuni longuement cet été sur deux jours à Quiberon dans les locaux de l'école de voile. Pour poursuivre dans l'esprit qui a toujours prévalu dans cette réforme, à savoir informer, simplifier et responsabiliser les navigateurs, un certain nombre de propositions pragmatiques ont été à nouveau émises. Sans préjuger des suites officielles qui seront données, on pourrait notamment s'orienter vers la notion de pack léger réservé à la navigation diurne à moins de 6 milles ce qui est le cas le plus courant pour bon nombre d'entre nous. Dans ce pack, ne figurerait plus le matériel dont l'utilité n'est avérée que de nuit comme par exemple la bouée à feu de retournement. Par ailleurs le groupe s'est penché sur l'optimisation des matériels associés aux engins de survie. Les difficultés demeurent mais de réels progrès ont été faits. En conclusion, le groupe est aujourd'hui en mesure de faire des propositions pertinentes pour rendre le contenu de la D224 encore plus moderne et plus adapté à nos usages...

Il restera toutefois à mettre toutes ces nouvelles directives en application et là nous sommes beaucoup moins optimistes. Nous ne reviendrons pas sur ces lamentables histoires autour des extincteurs. Mais quand on voit le type de contrôle dont beaucoup de plaisanciers ont encore été l'objet pour ne pas dire les victimes, on est en droit de se demander s'il y a réellement une cohérence entre les différents services chargés de la mise en œuvre des nouveaux textes. Pourquoi s'acharner à des vérifications longues et exhaustives de plaisanciers comme s'il s'agissait de véritables voyous ? Les plaisanciers sont des gens qui, dans leur très grande majorité, sont respectueux des règlements en vigueur, ils veulent être traités pour ce qu'ils sont et non pas servir chaque été de faire valoir à quelques responsables plus préoccupés de leur avancement que de sanctionner les vrais fraudeurs, qu'ils soient professionnels ou amateurs. L'esprit de la D224 qui consiste à responsabiliser les navigateurs devrait inciter les autorités en place sur le terrain à cibler leur contrôle envers les véritables contrevenants comme cela se fait dans bien d'autres domaines.

La commission Sécurité



Environnement

Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques (CSNPSN) :

Comme nous l'avons indiqué dans le numéro précédent (PECHE PLAISANCE N°11), le groupe « environnement » a présenté à la réunion plénière du CSNPSN le 21 juin son programme de travail articulé autour d'actions à court terme et à moyen terme ou long terme.

1 - Actions à court terme :

Parmi celles-ci, deux d'entre elles sont en cours :

a) Récupération des fusées de détresse périmées : l'opération pilote mise en place fin septembre pendant le Salon du Grand Pavois 2006 à La Rochelle va déboucher sur la promulgation d'une procédure officielle.

b) L'amendement du projet de loi sur l'eau et les milieux aquatiques, qui laisse le choix aux bateaux de plaisance construits à partir du 1^{er} janvier 2008 de s'équiper d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux noires, a été voté par le Sénat. Le projet de loi doit cependant revenir en 2^{ème} lecture à l'Assemblée Nationale pour être adopté définitivement par les députés.

2 - Actions à moyen terme ou long terme s'articulant autour de 4 thèmes :

a) réaliser, piloter ou accompagner une étude sur l'impact environnemental de la plaisance (étude en cours) :

En ce qui concerne les bateaux de plaisance, il convient de prendre en compte tous les aspects de leur cycle de vie, à savoir : construction (impact sur les matériaux utilisés), utilisation, vie à bord, entretien, puis fin de vie (élimination des bateaux usagés).

Il convient de prendre aussi en compte l'impact environnemental des infrastructures (ports, aménagements, constructions...) et des plaisanciers eux-mêmes.

Le problème est complexe dans son ensemble et cette action risque de s'avérer très lourde si on souhaite des données chiffrées. C'est pourquoi il est envisagé dans un premier temps de se limiter à une pré étude d'impact simplifiée, essentiellement qualitative.

b) Elaborer un schéma directeur de concertation « législation/éducation-opinion/technique », les progrès en matière d'environnement résultant de l'équilibre entre ces trois domaines qui s'influencent mutuellement (par exemple la technique influence l'opinion : le développement des petits moteurs HB 4 temps légers et performants oriente l'utilisateur vers ce choix, plus écologique qu'un 2 temps). Le maximum d'efficacité est atteint quand ces trois domaines convergent dans leurs exigences et donc ne travaillent plus de façon non coordonnée.

Il est intéressant de noter que ces 3 domaines sont représentés dans le groupe environnement, ce qui devrait permettre un travail conjoint, cohérent et efficace pour élaborer le schéma directeur.

c) évaluer le degré de sensibilisation des plaisanciers aux aspects environnementaux et faire une synthèse des actions de groupes ou associations conduisant des actions remarquables en matière de protection du milieu marin, en harmonisant éventuellement les chartes.

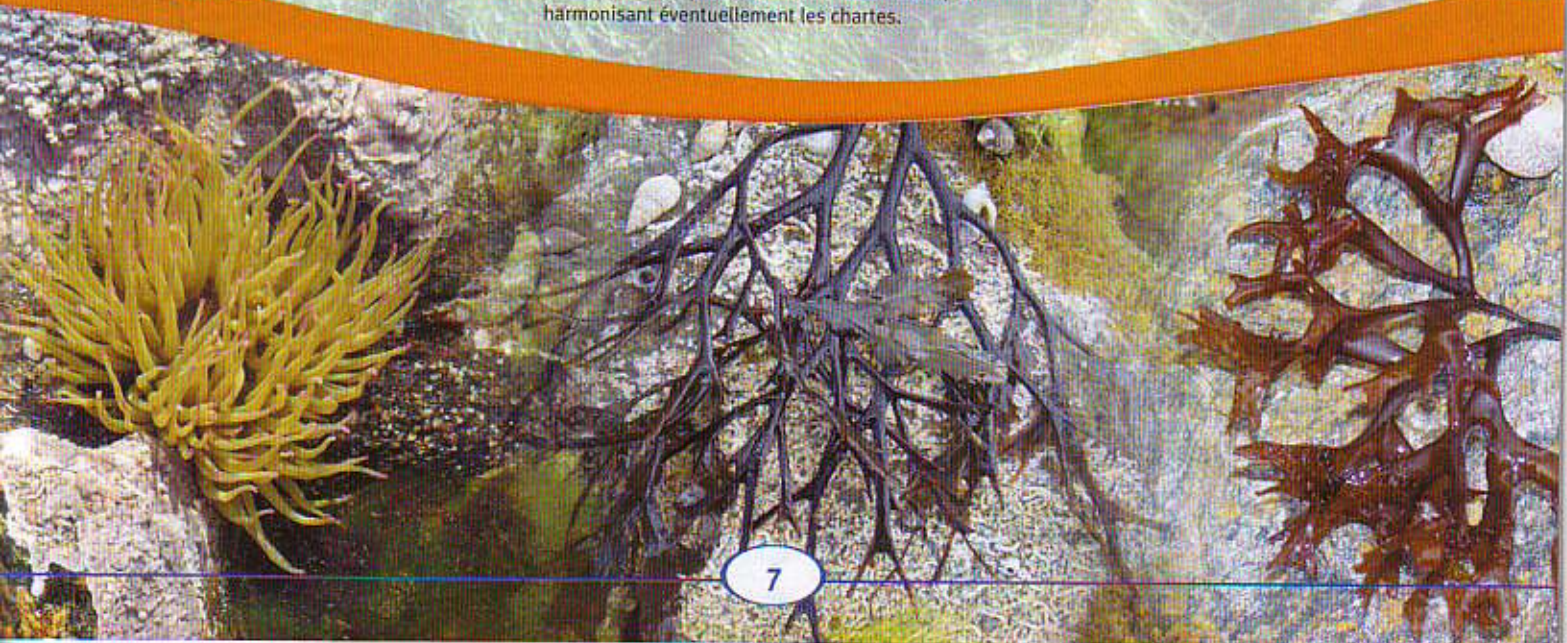
Chacun des 3 groupes d'intervenants cités au point précédent (législatif/éducation/technique) est concerné par le résultat de ces travaux.

d) établir un panorama de l'avancement des progrès techniques majeurs qui permettent une réduction de l'impact de la plaisance sur l'environnement. Les progrès, qu'ils soient tout à fait opérationnels ou encore à l'état de recherche ou de prototype, sont réels ces dernières années :

- dans les procédés de fabrication (éco-conception et éco-construction, utilisation de bio matériaux comme les fibres de lin et de chanvre, etc...).
- dans les démarches environnementales en matière d'infrastructures,
- dans les filières de traitement et de valorisation des déchets,
- dans les procédés de traitement des eaux usées et des rejets,
- dans la motorisation et l'utilisation d'énergies de propulsion et de services embarqués.

La présentation de ce programme de travail ne prend pas en compte toutes les actions envisagées. Nous serons amenés à les préciser et à les développer plus en détail au fur et à mesure de leur réalisation.

La Commission environnement



Pêche à pied



Après ce phénomène naturel (typhon AFFMAR) qui a déclenché une tempête sur le département de la Manche, nous retrouvons progressivement une situation de dialogue, d'échange et de propositions avec cette administration.

Lors de nos entretiens avec les Directeurs Adjoins des Affaires Maritimes de Cherbourg, notre proposition de mettre en place un comité de suivi n'a pas été repoussée. Cette mise en place a été décidée et votée à l'unanimité au cours de notre congrès 2006 par tous les participants. Il faut maintenant agir pour que cela soit effectif dans tous les départements maritimes pour notre congrès 2007. Nous pourrions ainsi avec tous les partenaires liés à la ressource halieutique corriger et améliorer les objectifs de chacune de ces activités.

Retombées de notre manifestation dans la Manche : Nous avons toujours (Voir l'arrêté sur la pêche maritime de loisir à pied, à la rage ou en plongée) des limitations de capture. Par contre, tout ou presque tout le matériel commercialisé pour effectuer ces captures est à nouveau autorisé.

Rappel :

Une requête a été déposée auprès du tribunal administratif pour contester la mise en place de quotas non justifiés.

Il faut bien se dire, que si la Manche n'avait retroussé la "sienne", cette situation aurait pu prendre des dimensions nationales. Grâce à vous tous, nous avons gagné la première "Manche" ; merci encore.

Infos :

1. La capture des coquillages bivalves fousseurs est de nouveau autorisée dans le Calvados.
2. Nous apprenons en lisant le journal le Marin d'octobre 2006 que la taille de la coque est passée de 3 à 2,7 cm pour l'activité professionnelle sans que nous ayons été, à aucun moment, consultés !

Situation générale :

Sur l'ensemble du littoral, en Normandie, en Bretagne, en pays de la Loire, en Charente et ailleurs, nous assistons à de véritables mainmises sur le domaine public de la part des professionnels aquaculteurs ou pêcheurs à pied avec la complicité des autorités en place. La situation risque encore de s'aggraver dans les années à venir. Certains gisements qui faisaient le bonheur des pêcheurs récréatifs et représentaient un attrait

touristique indéniable font aujourd'hui l'objet de pêches intensives de jour comme de nuit ! Nous assistons çà et là à de véritables pillages. C'est tout l'équilibre de certaines régions littorales qui se trouvent ainsi menacé. Partout la FNPPSF est présente pour y défendre vos droits.

Vous qui lisez ces lignes, pensez que plus nous serons nombreux, plus nous pourrions nous défendre. Pêcheurs à pied de toutes régions, rejoignez-nous avant qu'il ne soit trop tard, aidez-nous à préserver l'accès au domaine public.

La commission Pêche à Pied



Portuaire

Les tarifs, combien d'augmentation pour 2007 ?

Chers amis et lecteurs de cette revue, beaucoup d'entres-vous se posent la même question en fin d'année sur ce que l'on appelle communément « les tarifs du port et leurs augmentations ». Pour tenter de répondre à cette question, après une analyse objective du livre II du Code des Ports Maritimes, intitulé « Droits de port et de navigation », ces tarifs sont en réalité des redevances. Elles sont prévues et fixées par articles suivants :

- Article R.* 211-1. 3° - Modifié par le décret n° 2001-566 du 29 juin 2001. art.4 - Qui prévoit le droit de port.
- Article R.* 211-8 et R.* 211-9 - Modifié par le décret n° 2001-566 du 29 juin 2001. art.5 - Qui prévoit sa diffusion, son affichage et son annexe avec l'avis type.
- Article R.* 211-9-1 - Modifié par le décret n° 2001-566 du 29 juin 2001. art.6 - Qui désigne la personne publique chargée de fixer les taux des redevances, l'instruction et son délai d'affichage, les avis demandés et le cas d'urgence.
- Article R.* 211-9-2 - Modifié par le décret n° 2001-566 du 29 juin 2001. art.6 - Lorsque l'exploitation du port est confiée à un concessionnaire...
- Article R.* 211-9-3 - Lorsque la fixation ou la modification des droits de port sont prévus comme conséquence d'un projet d'aménagement...
- Article R.* 211-9-4 - Modifié par le décret n° 2001-566 du 29 juin 2001. art.6 - L'affichage, la publication, la transmission et le délai de mise en vigueur
- Article R.* 211-9-5 - Modifié par le décret n° 2001-566 du 29 juin 2001. art.6 - La présentation des redevances des droits de port suivant le cadre type

• Article R.* 211-11 - Le produit des redevances d'équipement des ports de plaisance ne peut être utilisé qu'à des dépenses effectuées respectivement dans l'intérêt de...

Des gestionnaires de ports de plaisance sont persuadés d'avoir toutes libertés de fixer les taux des redevances de droit de port sans en justifier la réalité par le truchement du budget prévisionnel dont l'augmentation de certains postes varie de plus 100 à 400%. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous demandons la mise en place de commissions de contrôle départementale des gestions portuaires de plaisance. Nous sommes dans le cadre d'un service public et les sociétés de gestion bien que privées ont obligation de gestion publique.

Comme vous pouvez le voir, les usagers sont consultés par l'intermédiaire de leurs représentants au conseil portuaire et sont bien souvent mis devant le fait accompli. Une action peut être menée en amont, en cas de désaccord, par les représentants du CLUP qui, en cas de non respect des règles d'information et de publication prévues aux articles suscités, peuvent en cas de refus adresser un recours gracieux à l'autorité concédante en souhaitant de ne pas être obligé de recourir devant la juridiction administrative.

Vous êtes invités à consulter ces articles du Code des Ports Maritimes et la commission portuaire répondra à vos questions adressées par mail à cdppsm.56@tele2.fr
Alain BAYAERT - La commission portuaire