



# *Les Verts Commission Mer et Littoral*

## **Compte-rendu de la réunion du samedi 22 mai 2004 à Guérande**

Présents : Jean-Paul Declercq, Michèle Pendelièvre, Augustin Grosdoy, Edwige Fadeieff, Janick Moriceau, Christine Sandel, Olivier Péréon.

### Ordre du jour :

- Le décret d'application relatif aux espaces remarquables du littoral et modifiant le code de l'urbanisme (décret n° 2004-310 du 29 mars 2004), permettant d'affaiblir la loi littoral
- La sécurité maritime et les pollutions
- Communication sur le travail des femmes dans le milieu maritime
- Propositions d'ateliers pour les Journées d'Eté
- Proposition de formation CEDIS
- Le maërl des Glénans : enquête publique, renouvellement de la concession

### **Point sur le décret d'application relatif aux espaces remarquables du littoral et modifiant le code de l'urbanisme** (décret n° 2004-310 du 29 mars 2004), permettant d'affaiblir la loi littoral :

Partant de l'échange de courrier entre Jean-Pierre Goumard et Laurent le Corre (Juriste spécialisé dans le droit du Littoral), nous avons mis ce point important à l'ordre du jour.

Ce décret modifie entre autre article R 146-2 du code de l'urbanisme et permet, dans la zone littorale, des constructions et des aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau, liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques.

Cette modification permet à des constructions d'éviter la procédure des permis de construire et d'être validées par l'obtention d'une autorisation préalable. Sont concernés par cette modification : les cabanes pour les paludiers, les bâtiments conchylicoles, les centres de thalassothérapie, des aires de stationnement pour la maîtrise de la circulation automobile, etc...

Laurent Le Corre nous indique que ce décret est la contrepartie du décret sur les estuaires " lâcher un peu sur les espaces remarquables pour faire passer la pilule de l'extension du champ d'application de la loi ". Il faut être d'une grande vigilance pour veiller à l'absence de dérapage hors des limites posées par le texte.

Il apparaît important de savoir ce que donne maintenant l'application de la loi Littoral depuis ce décret. On peut aussi s'interroger sur les aménagements légers qui ne dénaturent pas le site. Cela reste très vague et tout permet de craindre que les autorités vont autoriser certaines constructions qui pouvaient être bloquées par le règlement précédent.

Question sur les ostréiculteurs qui sont contraints d'isoler du bruit leurs nouveaux bâtiments à cause des habitants proches ; pression touristique de la part de toutes les activités économiques.

**Par rapport à la loi Littoral**, nous souhaitons réactiver le groupe d'étude et contacter le maximum d'élus municipaux et régionaux à propos de la violation de la loi, puisque les Verts sont présents dans les exécutifs de 10 régions littorales.

Quel est le contenu de la loi Littoral applicable désormais ? Il y a des dérogations partout. Nous décidons de faire le bilan des violations, ainsi que des éléments de jurisprudence. Les Verts du littoral doivent faire remonter ces informations. Christine Sandel se charge de contacter les élus et d'animer ce groupe.

Laurent Le Corre serait d'accord pour participer à l'animation d'une journée de formation sur la loi Littoral, jurisprudences (archives Conseil d'Etat), relations élus / associations. Journée CEDIS à programmer d'ici la fin de l'année.

### **Point sur la sécurité maritime et les pollutions par Jean Paul Declercq :**

Pollution sur les côtes de Graveline à la Belgique :

Bernard de Weldert, porte parole des Verts du Nord - Pas de Calais, nous a fait suivre un projet de communiqué de presse, suite à l'arrivée de boulettes jaune orangé sur les plages du nord. Occasion de faire le point sur ce qui est un fait délictueux et ce qui ne l'est pas, tout en produisant une pollution ou une nuisance.

Dans ce cas il y avait une pollution visible mais il semble qu'il s'agissait d'huiles végétales. Etait-ce des produits toxiques ? Quelles étaient les conséquences pour la faune et la flore ?

Actuellement il n'y a délit que dans le cas de rejet d'hydrocarbures. Certains produits chimiques dangereux pour la faune et la flore sont rejetés tout à fait légalement, suite au nettoyage des cuves des chimiquiers. Les contrats de transport incitent à cette pratique.

**La proposition des Verts pourrait être une modification de la loi MARPOL pour que l'interdiction de tous résidus de cargaison quels qu'ils soient, ne soient pas rejetés en mer.**

**Cela existe pour les hydrocarbures mais il faut le faire appliquer à tous les produits transportés.**

Olivier Péreon paludier (qui nous a accueilli dans la maison du sel où se tient la réunion) : Des seuils sont établis par IFREMER sur les HAP, mais ils sont contestés par les Anglais car leur charbon pollue davantage les moules<sup>1</sup> que les hydrocarbures près de leurs côtes. Les normes anglaises sont donc plus tolérantes. Les normes sont différentes sur les huîtres également.

**La réglementation devrait être identique partout, sans dérogation de l'Europe, aussi bien sur la taille de commercialisation (exemple le Portugal avec les palourdes vendues à 2 cm), que sur les seuils de pollution.**

Il est possible d'atteindre une bonne qualité de sécurité maritime, qui éliminera tous les naufrages, accidents et pollutions, de navires isolés. Mais le risque zéro pollution n'existe pas, car, même avec des navires en bon état et correctement équipés, le risque d'abordage entre deux navires existera toujours.

Le Tricolor, abordé dans le Pas de Calais, n'a pas fait de faute, et on ne peut pas le mettre au même niveau que l'Erika et le Prestige. Il s'agit d'un accident, malheureusement toujours possible.

Toutes les marchandises qui viennent de l'ouest européen devraient passer par les ports de l'ouest européen, au lieu de traverser toute l'Europe d'Ouest en Est, avant de transiter par les ports nordiques.

---

<sup>1</sup> Moules : ce sont des organismes filtreurs et le test a changé : maintenant la notion de temps est modifiée ; cela peut rendre des coquillages impropres à la consommation.

### Pollutions occasionnées par la Marine Nationale :

La Marine nationale ne respecte pas la convention MARPOL. Le Charles de Gaulle est peint avec des TBT. Une étude réalisée observe un pic de pollution à Molène. Cela nous donne l'occasion de **demander à la marine nationale de ne plus utiliser le TBT et qu'il soit interdit par celle-ci.**

→ Demander si une convention existe à ce sujet et si l'interdiction est prévue et à quelle date<sup>2</sup>

→ Demander aussi si tous leurs navires déchargent bien leurs produits. Loi le Bris votée après l'Erika : " Tous les navires doivent se débarrasser de leurs déchets avant de quitter le port ".

Déchets d'exploitation : comment sont gérés les déchets de l'île longue ?

### Communication sur le travail des femmes dans le milieu maritime par Michèle Pendelièvre :

Derrière chaque marin il y a une femme. Elles travaillent beaucoup sur les estrans, effectuent l'accompagnement sur les bateaux et n'ont pas de statuts. Il s'agit souvent d'un travail de survie. Elles se sont mises en association **au Portugal** pour gérer le stock de palourdes dans les rias de Galice en réensemencant. Financièrement, elles gèrent et imposent le prix (pouvoir sur le niveau des cours).

**En Norvège, Pays Bas, Finlande**, elles s'occupent de l'entente entre des organisations de producteurs pour réduire les prix sur la crevette. Le gouvernement néerlandais a attaqué cette décision et affligé des amendes assez fortes. Des interventions ont été faites au niveau de l'U.E.

La communauté de pêcheurs a éclaté. Il semble que le ministre des pêches travaillerait sur le sujet.

**Sur la Baltique** elles se préoccupent de la dioxine dans les harengs.

**En France** existe différentes associations fédérées en femmes des milieux maritimes. Jusqu'à présent ce sont surtout les femmes de patrons qui se fédéraient pour avoir des droits. Pour les femmes de matelots, Michèle essaie de s'en occuper actuellement.

Sous pavillon européen, comment mettre en place des règles communes au niveau des femmes de pêcheurs ? Les marins portugais qui embarquent pour les pêches industrielles sont satisfaits des conditions de travail et sécurité au niveau maladies (COMAPECHE).

Pour les marins polonais, même contrat de travail. Les patrons ne paient pas de cotisations patronales pour les petites catégories (en dessous de la 6<sup>ème</sup>).

Les clés de partage financier : avant 50% pour l'armement et 50% pour l'équipage ; maintenant 72% et 28%. C'est l'armateur qui décide. Si le matelot n'accepte pas, cela est considéré comme un licenciement économique. Que font les syndicats et les affaires maritimes ?

L'administrateur est garant du contrat de travail. On ne peut avoir deux matelots qui font le même travail et avoir deux salaires différents. Dans ce milieu, l'archaïsme est permanent.

Les pêcheurs ont trois jours par mois de congés payés par l'entreprise. Il existe une jurisprudence dans ce domaine. Les femmes de matelots veulent connaître tous leurs droits. En France les pêcheurs n'ont pas un salaire fixe. A terme ils ne veulent pas d'un salaire fixe pour prendre en compte la part de risque. Les permanences syndicales sont payées par de " grosses boîtes ".

Un constat important au niveau des femmes et au niveau européen : c'est la sécurité. En France, on a de bonnes structures. Le matériel de sécurité pour les marins : vêtements individuels gratuits.

La sécurité est inexistante en Irlande par exemple. C'est un problème culturel qui pourrait être revu en imposant une augmentation du taux des cotisations.

Sécurité au travail est souvent occultée dans de nombreux pays.

### Propositions pour les Journées d'Eté :

---

<sup>2</sup> (voir avec Greenpeace ou Robin des bois ; également avec PIRIOU qui est vert et à l'environnement littoral).

**Un premier atelier : Aquaculture et cultures marines :** “ Alors que les produits de l’aquaculture investissent nos assiettes, que l’aquaculture est présentée comme une alternative à la surexploitation des stocks marins, quelle peut-être la position des verts ?.....Quelles sont les différentes sortes d’aquaculture et à quelles conditions peuvent-elles soutenables ? ”

Responsable de l’atelier : Janick Moriceau,

Avec la participation de Jacques Maret et Jean pierre Goumard ( ?) (huîtres triploïdes)

Durée de deux heures envisagé. Aborder les conditions environnementales, sociales et économiques.

➔ Finaliser une fiche aquaculture pour les Verts avant les journées d’été

Quelques orientations : aquaculture en circuit fermé : le Groupe Adrien prétend que ce n’est pas polluant. Peut-on encore manger du saumon ? Quels sont les impacts sur la santé, l’environnement. On ne peut pas parler uniquement des produits de consommation.

Sur les huîtres triploïdes : reprendre la fiche établie par Pierre Gildas Fleury et la note de Michel Daverat. Il faut qu’ils travaillent ensemble pour finaliser une fiche cohérente d’ici les journées d’été et que l’on puisse la valider lors de la réunion de la commission. Analyser aussi le problème en terme économique et social.

Ce qui est important : amener un questionnement et pas toujours une certitude.

Continuer à réfléchir sur le sujet. Avoir une position politique.

GRAINE OCEAN en Charente Maritime fait de l’élevage d’huîtres diploïdes et triploïdes, et SATMAR Normandie aussi. Les triploïdes c’est la sauvegarde... (dixit Pietrasanta !) Se procurer les arguments de sa position.

La majorité des gens ne veulent pas des huîtres laiteuses et les gens sont satisfaits de manger des huîtres toute l’année dite “ huître des quatre saisons ”.

On ne fragilise pas le chromosome, c’est autre chose. Chimiquement on provoque un choc pour que la population devienne tétraploïde (tétraploïde+ diploïde= triploïdes). A terme on peut stériliser une population naturelle. Risque faible mais existant.

Quelles différences entre les OGM et les triploïdes ? Actuellement il y a plus de triploïdes que de diploïdes. On ne peut tout accepter pour des raisons économiques et sociales. Il y a une forte hypocrisie autour de ce dossier.

### **Un deuxième atelier : les autoroutes de la mer**

“ Les Verts défendent depuis longtemps le développement du cabotage maritime, la mer étant le moyen de transport le moins polluant. Aujourd’hui le gouvernement envisage, devant l’augmentation insupportable du trafic routier, un investissement d’Etat dans des bateaux plutôt que dans de nouvelles routes. Que penser de ces “ autoroutes de la Mer ? ”

Les libéraux, partisans du développement continu s’aperçoivent aujourd’hui que la circulation des camions doit être ôtée de la route. Pour absorber ce supplément de camions dans les années à venir, l’état investit dans l’achat de navires, pour sortir de cette situation ( substitution à de nouveaux investissements routiers).

Quels sont les investissements envisagés pour France/Espagne et France/Italie ?

**Quels points d’arrivée sur la France, mais aussi sur l’Angleterre, afin de ne pas concentrer le trafic à un seul endroit ?**

Réfléchir “ Vert ” sur le sujet. Prendre en compte les différentes propositions qui pourront être faites, en particulier le plaidoyer pour St Nazaire de Gilles Denigot (document écrit que Jean-Paul va faire suivre).

**Proposition de Formation par le CEDIS :**

Par rapport à la question évoquée par JP Goumard relative à la loi littoral (1<sup>er</sup> point abordé de ce compte-rendu), nous proposons au CEDIS de faire une journée de formation sur la loi Littoral. Un grand nombre d'élus devraient être concernés.

**Information sur le Maerl des Glénans : enquête publique, renouvellement de la concession :**

Jean-Paul nous informe que la concession n'a pas été renouvelée.

Thomas Cousiquin à Perpignan est un scientifique spécialiste des coraux. Il n'y a pas de groupe de travail actuellement sur ce sujet. Christine contacte ce scientifique.