

Les Verts - Commission Mer et Littoral

Recueil des fiches thématiques validées par le
commission lors des élections législatives de 2002

Décembre 2001 – Avril 2002

Table des matières	3
Introduction d'espèces animales ou végétales , volontaires ou accidentelles, dans le milieu marin : exemple de <i>Caulerpa taxifolia</i>	3
Pour améliorer la sécurité du transport maritimes, avoir un chantier de démolition en Europe.....	5
Comment en finir avec la pollution par déballastage des résidus d'hydrocarbures (" dégazages ").....	7
La défense des droits des marins	9
Qualité des eaux de baignade en Mer	12
Transport maritime	14
Contrôle des navires – Création d'un corps Européen de garde-côtes	16
Huîtres triploïdes	18
La loi littoral	21
Améliorer l'état des navires pour réduire les accidents maritimes et leurs conséquences (perte de vie de nombreux marins, marées noires).....	24
Ministère de la Mer.....	26
La pêche.....	28
Les récifs artificiels en Méditerranée, constructions écologiques sous-marines	33
Securité a la pêche	35

Concernant la commission Mer et Littoral, l'important travail que nous avons fait au moment des législatives de 2002 avec la rédaction de fiches thématiques est désormais accessible à travers le site internet des Verts.

Ce qui permettra aux visiteurs de les consulter, de s'en servir si besoin, et d'apporter leurs critiques éventuelles, qui permettront de les faire évoluer.

Voici donc les fiches qui ont été validées par la commission. Je précise que validation par la commission ne signifie pas obligatoirement "position des Verts", mais dans chaque fiche il est indiqué clairement ce qui est "position des Verts", et ce qui n'est qu'élément de réflexion.

Jean-Paul Declercq

COMMISSION MER ET LITTORAL DES VERTS – FICHE THEMATIQUE

THÈME : *Introduction d'espèces animales ou végétales , volontaires ou accidentelles, dans le milieu marin : exemple de Caulerpa taxifolia*

Etat des lieux

Toute espèce introduite peut devenir une espèce proliférant. Depuis un siècle l'apparition d'espèces nouvelles est due principalement aux activités humaines (importation par les eaux de ballast des navires, par les importations de naissains, par le canal de Suez). Elles peuvent modifier complètement les paysages marins et mettre en péril l'équilibre des écosystèmes. On parle d'introduction accidentelle pour *Caulerpa taxifolia* ou semi-accidentelle pour *Sargassum muticum*. Pour certaines espèces, l'introduction volontaire telle celle de l'huître japonaise *Crassostrea gigas* représente un atout économique.

La rapidité de l'expansion de *Caulerpa taxifolia* a généré de nombreuses inquiétudes quant aux conséquences de sa prolifération sur l'écosystème, et les répercussions directes ou indirectes, observées ou prévisibles sur les activités socio-économiques. La souche méditerranéenne, nouvelle variété génétique, présente une aptitude à coloniser de nombreux habitats où elle peut devenir dominante, entraînant ainsi un appauvrissement de la faune et de la flore. Par ailleurs, une autre espèce, *Caulerpa racemosa* montre aussi une dynamique invasive en Méditerranée. L'invasion par les *Caulerpes* pourrait constituer un nouveau cas d'école, modèle pour l'étude des problèmes posés par les espèces envahissantes. Les laboratoires universitaires effectuent des recherches détaillées sur l'évolution de la biodiversité dans les prairies à *Caulerpe* et la modélisation mathématique permet de faire la synthèse de l'ensemble des connaissances de quelque nature que ce soit, susceptibles d'informer sur la dynamique de son expansion spatiale et sur son évolution possible.

Débat en cours et analyse critique

Pour cerner l'impact de l'expansion des *Caulerpes* auprès des populations et pour connaître son impact socio-économique, il est indispensable d'identifier les activités susceptibles d'être affectées par l'invasion de la *Caulerpe*, notamment celles pour qui la qualité de l'environnement marin, ou de la représentation que l'on s'en fait, sont un attribut pour la demande adressée à cette activité (pêche côtière professionnelle ou récréative, activités liées au tourisme). Dans les zones les plus contaminées, les pêcheurs signalent une diminution importante de leurs prises, les filets se remplissent de fragments d'algues. De même, la monotonie des paysages sous-marins de *caulerpes* diminue l'attrait de certains sites de plongée et font fuir les plongeurs en scaphandre autonome. Le plan d'action couvre trois volets : la recherche (plus de 50 organismes de recherche internationaux), l'observatoire qui représente une activité de veille sur l'évolution des écosystèmes et l'observatoire socio-économique, la prévention et la mise au point de moyens de lutte pour stopper son invasion et ralentir son expansion. L'éradication de l'ensemble des colonies de *Caulerpa* en Méditerranée n'est plus réaliste.

Un réseau de veille s'étend et couvre l'ensemble du territoire marin avec le concours des pêcheurs, des plongeurs, de tous les praticiens de la mer. La sensibilisation des usagers est devenue une priorité pour adopter de nouvelles pratiques en mer pour ralentir la dissémination. Depuis 15 ans les colonies sont concentrées de part et d'autre de Monaco, lieu probable de la contamination en Méditerranée. De 1m² en 1984, elle est de 8000 à 10000 Ha fin 2001. Une surveillance est particulièrement renforcée dans les eaux du Parc National de Port-Cros. Des opérations d'éradication sont menées une ou deux fois par an et de nombreux usagers de la mer participent à ces repérages et ces actions. La conservation de la biodiversité qui constitue le fondement des écosystèmes et permet leur fonctionnement, est une priorité dans les eaux du parc national marin.

Dans le Protocole relatif aux aires spécialement protégées (Convention de Barcelone) le Parc national doit prendre toutes les mesures appropriées pour réglementer l'introduction volontaire ou accidentelle

dans la nature d'espèces non indigènes et d'interdire celles qui pourraient introduire des effets nuisibles sur les écosystèmes, habitats ou espèces.

Sur terre, on peut considérer que la vigilance est aussi grande lorsqu'il s'agit de lutter contre les incendies, contre les espèces indésirables qui envahissent le territoire. Leur maîtrise peut sembler plus aisée car on utilise des moyens appropriés. En mer, les techniques de lutte semblent dérisoires tant les moyens sont coûteux et difficiles à mettre en œuvre. Les techniques de destruction in situ par des ions cuivre, la lutte biologique, l'arrachage manuel ou mécanique sont autant de techniques utilisées suivant la profondeur, le type de substrat. On éradique 1m² par heure et par plongeur, manuellement. On contrôle la colonisation à un stade précoce. L'issue de la compétition de *Caulerpa* avec les autres espèces de Méditerranée reste encore à déterminer. Sa rapidité d'expansion est spectaculaire puisqu'en 16 ans elle couvre environ 10 000 Ha sur le plateau continental de la Méditerranée française. Elle colonise autant les substrats sableux, vaseux ou rocheux, l'herbier de posidonies et sa matte morte, les petits fonds comme les profondeurs de 30-50 mètres. Les chercheurs devraient permettre d'avancer sur les protocoles d'action pour son contrôle.

Remarques de la commission

Il semble que l'algue *Caulerpa taxifolia* ait trouvé en Méditerranée un biotope qui lui convient (matte morte de Posidonies) Son expansion est telle qu'aucune technique ne pourra, actuellement, l'éradiquer totalement. Il faut poursuivre la recherche sur la biologie de cette espèce et mettre tout en œuvre pour que les sites protégés tels le parc Marin de port Cros ou les parcs régionaux marins ne soient pas " infectés " par cette algue. Pour les autres sites, attendons que l'aire d'expansion de *Caulerpa taxifolia* se stabilise. Sa régression est même possible dans les années à venir.

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Les scientifiques avec les ceux qui sont favorables à l'éradication et ceux qui sont défavorables, les collectivités locales, les pêcheurs, les plongeurs

Rédactrice de la fiche

Christine Sandel
7 Première Traverse Lamalgue
HYERES
Tel/fax 04 94 65 94 45
Mail :ec-sandel@wanadoo.fr

Personne ressource ou expert sur le thème

Christine Sandel

THÈME : *Pour améliorer la sécurité du transport maritimes, avoir un chantier de démolition en Europe*

Etat des lieux

De nombreux navires vieux, fatigués, en fin de vie, devenus inaptes à la navigation, naviguent encore. Une première bataille consiste à les arrêter, avant qu'il ne coulent en mer, provoquent la mort des marins, et une pollution plus ou moins importante

Mais les autorités portuaires font tout pour éviter de se trouver avec un tel navire bloqué à quai. Car une fois dans le port, c'est une épave flottante qui prend une place qui devrait être utilisée pour un navire en escale commerciale. Ces autorités s'arrangent donc le plus souvent pour que le navire en question aille couler ou se faire bloquer ailleurs.

Il arrive cependant que le navire reste bloqué par un inspecteur vigilant, ou, le plus souvent, par un équipage impayé depuis de longs mois qui réclame ses salaires, ou d'autres créanciers.

Une fois constaté que le navire est irréparable, la seule solution est de le vendre pour la casse. Mais il n'existe pas de chantier de casse de navire en Europe. Les seuls chantiers existants sont en Asie.

Pour qu'un acheteur décidé à emmener le navire à la ferraille achète le navire, il faut que le prix de vente soit suffisamment supérieur au prix du remorquage vers le pays où se fera l'opération (le Pakistan par exemple), pour qu'il puisse en retirer bénéfice. Ce n'est pas toujours le cas, et, quand il n'y a pas d'acheteur, le navire continue à faire une verrue dans le port

Si un acheteur se présente, le problème n'est pas résolu pour autant, parce qu'il y a le risque de tomber sur un tricheur qui remettra une épave achetée le prix de la ferraille en service. Autre risque, que cette épave en remorque coule en cours de trajet, dans un endroit où il y aura risque pour l'environnement et/ou pour la sécurité de la navigation.

Débat en cours et analyse critique

Pour certaines associations, comme par exemple " Robin des Bois ", tout navire arrêté par les autorités portuaires est systématiquement catalogué de " navire poubelle ".

Mais certains souffrent seulement d'un manque d'entretien de la part de leur armateur.

La première chose à faire est donc de remonter le taux de fret pour que le prix de l'affrètement, le prix de transport d'une marchandise, permette un entretien normal et l'armement avec des équipages qualifiés, en nombre suffisant, correctement payés.

La deuxième chose est l'existence de chantiers de réparation navale pour remettre les navires en état avant qu'ils ne deviennent des épaves. Le problème est que la plus grosse partie du travail de ce type de chantier est l'entretien normal et régulier des navires. Or les armateurs choisissent lorsqu'ils le peuvent les chantiers qui offrent les prix les plus bas. Ceux-ci sont situés hors Europe, et l'on a vu les chantiers européens fermer les uns après les autres. Une aide devrait leur être apportée, sinon la capacité de réparation des navires dans les ports européens va disparaître, et il sera impossible d'exiger d'un armateur des travaux sur place. Des navires dangereux risquent alors d'être envoyés se faire remettre en état ailleurs. Ce qui est déjà une pratique courante.

Il est en enfin nécessaire que la France et les Etats Européens disposent des outils juridiques nécessaires pour imposer une réparation rapide, ou le retrait du navire de la circulation lorsqu'il n'est pas réparable.

Ce retrait doit se faire dans des conditions qui permettent d'être certain que le bâtiment considéré comme impropre à la navigation ne soit pas, au cours du trajet vers le site de démolition prévu, détourné de sa destination, et remis en service. Il est donc indispensable d'avoir un chantier de démolition en Europe.

Prise de position proposée par la commission

La France doit choisir sur la façade Atlantique un site pour installer un chantier de démolition et de retraitement des matériaux des navires. Un tel chantier devant être considéré comme un outil d'amélioration de la sécurité maritime, et disposer en tant que tel de toutes les aides de l'Etat et de l'Europe nécessaires.

Il est indispensable d'assurer le maintien d'au moins un chantier de réparation navale sur chaque façade maritime. Lorsqu'il y a risque de disparition d'un de ces outils de maintien de la sécurité maritime, les pouvoirs publics doivent apporter les aides nécessaires à son maintien.

Des outils juridiques doivent être mis en place pour que l'Etat puisse se substituer à l'armateur défaillant en cas d'abandon de navire.

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Syndicats des chantiers de réparation navale, particulièrement à Brest, pour sa demande d'installer un chantier de démolition en rade de Brest.

Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN), pour ses actions sur la sécurité en mer.

International Transportworkers Federation (I.T.F.), pour son action en faveur des marins, en particulier dans le cas des marins abandonnés.

Ministère des Transports (MELT), responsable de la sécurité des navires transitant dans nos ports, au titre de la convention européenne sur le contrôle des navires par l'Etat du port.

Rédacteur (s) de la fiche

Jean-Paul Declercq

6 chemin de Kerfoutais

44350 GUERANDE

tél . 02 40 24 99 48 06 80 26 99 77

mel declercq.jeanpaul@free.fr

Personne ressource ou expert sur le thème

Jean-Paul Declercq

Les Verts Brestois

COMMISSION MER ET LITTORAL DES VERTS – FICHE THEMATIQUE

THÈME : *Comment en finir avec la pollution par déballastage des résidus d'hydrocarbures (" dégazages ")*

Etat des lieux

La convention internationale MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires a établi des règles strictes interdisant le rejet en mer d'hydrocarbures et autres substances polluantes.

En application de cette convention, les navires doivent tenir à jour un " registre des hydrocarbures " et un " registre des déchets ", sur lesquels doivent être indiqués les lieux et dates des rejets, que ceux-ci soient effectués à la mer pour les matières autorisées (déchets secs non polluants, eau contenant moins de 15 parts par mille d'hydrocarbures après passage dans un appareil appelée " séparateur des eaux mazouteuses "), soit effectués au port pour les déchets dont tout rejet en mer est interdit.

La même convention prévoit que les Etats doivent prendre toutes dispositions pour que les ports mettent à la disposition des navires des équipements de réception à prix peu élevé et incitatif. La convention Marpol propose aux Etats de subventionner éventuellement ces équipements.

En fait beaucoup de ports sont dépourvus des équipements voulus, et lorsque les facilités nécessaires existent, elles sont parfois très chères, et souvent non disponibles 24h/24 et 7 jours/7.

Par certains côtés, on peut donc dire que les ports (et donc les Etats qui les abritent), au lieu d'inciter les navires à se débarrasser de leurs déchets au port, les incitent à les jeter à la mer.

En ce qui concerne les rejets mazouteux, le terme " dégazage " généralement utilisé est impropre. Les pétroliers modernes sont construits selon des normes prévues par Marpol qui permettent d'éviter les rejets à la mer des résidus de nettoyage des cuves, pratiqués il y a encore peu de temps. En fait les principales pollutions sont dues aux rejets de résidus liés aux moteurs de propulsion. La quantité de résidus liée à un moteur donné est d'ailleurs connue, et on trouve dans la convention Marpol une formule mathématique qui permet de la calculer.

Débat en cours et analyse critique

La France vient enfin de se rendre compte (en partie grâce à notre action) qu'elle n'est pas en accord avec la convention pour les moyens dans les ports.

Ceux-ci devraient, en principe, être mis aux normes Marpol. Et une loi a été votée par le parlement, réprimant les capitaines qui n'auraient pas déballasté les résidus du navire avant l'appareillage. Mais on peut se poser des questions sur l'efficacité de cette loi, dans la mesure où rien dans le texte n'oblige les directeurs des ports à se mettre en conformité.

Par ailleurs, la présence dans les ports d'un nombre suffisant d'inspecteurs qualifiés, qui contrôleraient systématiquement le registre des hydrocarbures, qui en vérifierait la véracité, qui feraient la comparaison entre les chiffres indiqués et les quantités de déchets produits par le moteur en fonction de sa puissance, permettrait d'éviter toute pollution par les navires qui auraient été ainsi contrôlés.

Enfin, pour une lutte efficace contre ce type de pollution, une répression suffisamment importante et correctement ciblée est nécessaire. Or, actuellement, par la loi de 1983 réprimant la pollution par les hydrocarbures, seul le capitaine du navire est considéré comme pénalement responsable. Ce texte prévoyait des amendes de 1 million de francs, somme énorme pour un capitaine (surtout si, comme c'est le cas sous pavillon de complaisance, son salaire est du niveau d'un ouvrier français), mais somme dérisoire pour le donneur d'ordre. Le parlement, sur proposition du député de Concarneau Le Bris, vient de modifier cette loi, en renforçant la répression, par le doublement de l'amende et le triplement de la peine de prison prévue. Malgré les interventions des députés Verts qui ont suivi le dossier, l'armateur et le donneur d'ordre ne sont toujours pas en première ligne, et cette augmentation de la répression ne changera rien.

Position officielle des Verts sur ce sujet

Dans les “ 25 propositions pour en finir avec les Erika ”, les Verts réclament la mise en cause de la responsabilité environnementale (civile et pénale) des donneurs d’ordre.

Or, dans son état actuel, le droit français ne permet pas de répondre à cette exigence. La loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires présente en effet deux lacunes majeures.

Ce texte ne permet pas d’engager la responsabilité pénale des véritables donneurs d’ordre et notamment des affréteurs. La loi engage à titre principal la responsabilité pénale du capitaine et permet tout au plus de mettre les amendes à la charge de l’exploitant ou du propriétaire du navire ; “ compte tenu des circonstances de fait, et notamment des conditions de travail ” du capitaine. L’engagement de la responsabilité du capitaine à titre principal est sans lien avec la responsabilité réelle du capitaine. Le propriétaire de la cargaison (qui a choisi le navire, et par conséquent l’armateur et le capitaine), l’opérateur, l’armateur, le propriétaire du navire, sont sans aucun doute mieux adaptés pour représenter “ le navire ”.

Les Verts demandent donc la révision de la loi du 5 juillet 1983 pour que la responsabilité pénale et civile des vrais donneurs d’ordre soit engagée. La loi doit préciser que l’engagement de cette responsabilité doit aller jusqu’à la prise en charge intégrale par les affréteurs du coût de remise en état des milieux naturels affectés par les pollutions.

D’autre part, **tout navire ayant l’intention d’entrer dans les eaux territoriales françaises**, soit pour transit, soit pour escale, **devra fournir aux services de sécurité une attestation d’un organisme bancaire ou d’assurance précisant que celui-ci se porte garant en cas de dommages causés par une pollution marine dus aux hydrocarbures ou aux marchandises transportées.** En cas de transport d’hydrocarbures, le garant devra obligatoirement être le propriétaire de la cargaison. En cas de sinistre, l’organisme qui s’est porté garant du navire pourra être tenu pour pénalement responsable au même titre que le propriétaire, l’armateur ou l’affréteur du navire.

Par ailleurs, Les Verts demandent que soit assurée dans les ports la **réception à faible prix des résidus d’hydrocarbures de propulsion pour tous les navires, la réception systématique des résidus de nettoyage des cuves pour les navires-citernes, le contrôle systématique des indications portées sur le registre des hydrocarbures pour vérifier s’il n’y a pas eu dégazage en mer, la mise en cause pénale**, par modification de la loi de 1983 **des autorités portuaires qui auraient contribué, par leur négligence, à une pollution de la mer.**

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Armateurs (représentés par Comité Central des Armateurs de France, CCAF)

AFCAN (Association Française des Capitaines de Navires)

Agents maritimes

Autorités portuaires

Rédacteur (s) de la fiche

Jean-Paul Declercq, 6 chemin de Kerfoutais, 44350 GUERANDE

tél . 02 40 24 99 48 06 80 26 99 77 mel declercq.jeanpaul@free.fr

THÈME : *La défense des droits des marins*

Etat des lieux

Après l'Erika, on a beaucoup parlé de l'outil : " le navire poubelle ". A entendre certains, il suffirait d'éliminer les navires en mauvais état pour qu'il n'y ait plus d'accidents ni de pollutions. Mais sur les navires il y a des hommes et il faut parler des conditions de travail du personnel à bord. Un navire n'est un " bon navire " que si l'équipage est compétent, en nombre suffisant, bien traité.

On constate une réduction constante des effectifs à bord des navires. Ainsi 17 marins seulement sur des navires à gros tonnage qui devraient en compter 25. Deux officiers de passerelle seulement sur les plus petits navires, ce qui amène ces hommes à assurer le quart 12 heures par jour. Cinq hommes seulement sur des chalutiers français alors qu'un espagnol du même tonnage en compte douze.

Il y a en conséquence une diminution de la capacité à assurer une veille efficace et réelle.

Et il faut ajouter à cela le fait que sur des navires où la veille de nuit est assurée légalement par deux hommes il est courant d'être tout seul à la passerelle pour la veille.

Par ailleurs, le transport maritime est gangrené par la complaisance. Un pavillon de complaisance, c'est le pavillon d'un Etat qui accepte d'immatriculer un navire, moyennant finance, en laissant le propriétaire, qui n'est pas résident de l'Etat en question, faire quasiment ce qu'il veut à bord, sans contrôle.

Face à une flotte mondiale ainsi cancérisée par les pavillons de complaisance, la plupart des Etats maritimes, en particulier en Europe, ont cru trouver la solution, avec la mise en place d'un 2ème registre.

Ainsi en France il y a un pavillon national 100% français, qui concerne les navires immatriculés dans les ports des départements français, pour lesquels toutes les lois de la république sont applicables, en particulier la législation sociale. Et il y a un autre registre, le " pavillon bis " des navires immatriculés dans les TAAF (terres australes et antarctiques françaises), principalement dans le territoire des Kerguelen.

A bord des navires du second registre, un accord prévoit qu'un pourcentage de marins (25 à 35 %) seront français, mais la loi impose cette règle seulement pour le capitaine et le second. Les lois sociales ne sont pas applicables. Les relations de travail sont régies par le seul contrat.

L'immatriculation de navires aux "mers lointaines " ne date pas d'aujourd'hui. Cette pratique a été longtemps marginale. Mais, à la demande des armateurs, un système légal permettant aux industriels du transport maritime de faire des économies en embarquant des marins du tiers monde sous-payés a été mis en place lorsque Jacques Chirac était premier ministre en 1986. D'abord limité aux navires vraquiers, ce système a été étendu, petit à petit, aux divers secteurs du transport maritime.

Sous pavillon Kerguelen, on trouve des français aux postes importants, mais généralement en CDD, et des étrangers, dont les contrats ne sont valables que pour la durée de l'embarquement.

Les marins qui embarquent sous pavillon de complaisance, y compris celui des Kerguelen, sont recrutés localement par des agences qui les rançonnent, n'ont aucune garantie de l'emploi, et ne disposent pas des droits sociaux pourtant reconnus par l'Organisation Mondiale du Travail.

Mais l'état des lieux, c'est aussi le constat que certains syndicats ont soutenu ou accepté le pavillon de Kerguelen comme un moindre mal. Une erreur qu'ils reconnaissent en partie, en apportant leur soutien au syndicat international des marins, ITF, qui intervient pour défendre les intérêts des marins embarqués sous pavillon de complaisance.

Débat en cours et analyse critique

Les choses avancent au niveau Français et international puisqu'une commission de coopération France-BIT a été mise en place, et que l'on peut lire dans un relevé de conclusions signé le 21/11/01 entre le directeur du BIT et 4 ministres français un long paragraphe sur le soutien à la mise en œuvre du programme " travail décent dans le transport maritime ". Ce programme porte principalement sur la formation d'inspecteurs qualifiés.

La commission Mer et Littoral a tenu deux colloques durant l'année 2001, à Brest et Marseille, sur la complaisance et le facteur humain. Diverses pistes de réflexion ont été avancées.

Il apparaît clairement tout d'abord que la pratique du " toujours moins cher " ne permet pas aux registres bis d'être de bonne qualité. Il est donc nécessaire de trouver d'autres alternatives pour lutter contre le système de la complaisance, tout en venant en aide aux marins qui en sont victimes.

Il semble bien que l'armateur n'a pas intérêt à privilégier la qualité, puisque la plus grande partie des dommages sont supportés par les assureurs (et les victimes). Une étude du coût d'emplois supplémentaires, par rapport à un accident amènerait peut-être les assureurs à prendre des mesures.

Il faut que dans nos ports les inspecteurs effectuent le contrôle des temps de travail et de repos. Il ont la possibilité de refuser le départ d'un navire si les hommes qui doivent assurer la première veille n'ont pas eu un repos suffisant (respect de la convention STCW-95). Un point positif en France, la mise en place récente d'un corps d'inspecteurs du travail maritime, issus du corps des inspecteurs du travail, donc formés à cette mission. Mais, fin 2001, ils ne sont que deux !

Les marins étrangers embarqués sur des navires étrangers, faisant escale dans un port français, doivent pouvoir obtenir auprès des tribunaux français le respect de leur contrat de travail. Certains tribunaux français se déclarent incompétents. Aux Etats-Unis, le tribunal juge au niveau du contrat et dans la juridiction du lieu. Il faut modifier la législation, afin qu'elle prévoit clairement que les tribunaux français sont compétents pour juger ces différends, ainsi que l'application des règles minimales de l'OIT (article 10 proposition de loi déposée après le naufrage de l'ERIKA).

Certaines associations de défense des marins demandent la mise en place dans les ports de structures d'accueil permettant au marin d'avoir quelques services comme le téléphone, et de rencontrer des personnes avec lesquelles il pourra évoquer, éventuellement les problèmes qu'il rencontre.

Il a été noté dans le débat qu'une aide aux syndicats qui visitent les navires pourrait économiser le coût d'une structure, et également que c'est le travail de l'inspecteur maritime. Mais le débat a indiqué aussi que les marins ne se confient pas facilement, surtout à bord du navire, même si les conditions de vie sont très mauvaises.

Lutter contre la complaisance, c'est aussi rechercher des mesures pour éviter que les navires sous pavillon français aillent à l'étranger pour des raisons fiscales. Il est évoqué la prime au tonnage, réclamée par les armateurs, avec le soutien ou l'accord de la plupart des acteurs du monde maritime français, dont les syndicats : dans la plupart des autres pays l'armateur paie un impôt par rapport au tonnage. En France on paie en fonction de son chiffre d'affaires. Notre position pourrait être de soutenir le principe de la prime au tonnage, mais dans le cadre du 1^{er} registre (le vrai pavillon français).

Beaucoup de pays européens ont par ailleurs une fiscalité particulière pour les marins, qui diminue le différentiel entre le coût du marin local et le coût du marin du tiers monde surexploité.

Une proposition vient régulièrement, la création d'un pavillon européen. Mais celui-ci n'apportera aucun progrès, ni pour la sécurité, ni pour les marins, si le but est de faire au moins cher pour tout, un pavillon tirant vers le moins disant, ne reprenant pas le point de vue des syndicats.

Mais c'est aussi la question du coût du transport maritime qui est posé. La politique du toujours moins cher joue contre la sécurité, alors que le transport d'une bouteille de vin de Californie vers la France coûte le prix d'un bouchon. Si le prix est doublé nous aurons de bons navires, en bon état, avec des marins correctement traités.

Position officielle des Verts sur ce sujet

Dans les “ 25 propositions pour en finir avec les Erika ”, **Les Verts demandent la suppression du “ pavillon Kerguelen ”.**

Les Verts proposent également, pour lutter contre l’exploitation des marins, que l’Europe édicte : **l’interdiction d’escale aux navires dont l’équipage ne serait pas couvert par un contrat de travail garantissant l’application des normes des conventions internationales du Bureau International du Travail ; l’interdiction d’appareillage aux navires dont les membres de l’équipage, y compris le capitaine et ses adjoints n’ont pas pris le temps réglementaire de repos prévu par la convention internationale STCW ; l’obligation pour l’armateur d’un navire qui compte entrer dans la Zone Economique Exclusive d’envoyer aux services maritimes, suffisamment à l’avance, une liste d’équipage avec les brevets et diplômes de l’équipage, la date et le lieu où ces diplômes ont été délivrés, et toute information permettant de vérifier les compétences de l’équipage.**

Enfin Les Verts demandent que la loi française soit modifiée pour indiquer clairement que les tribunaux français sont compétents pour juger des différends entre les marins d’un navire étranger en escale et l’armateur du navire. La même loi doit indiquer que les règles applicables par le juge ne sauront être inférieures aux règles du Bureau International du Travail.

Autre prise de position proposée par la commission

Suite aux colloques de 2001, la commission se prononce par ailleurs pour la mise en place de toutes mesures fiscales rétablissant des conditions acceptables de concurrence entre le pavillon français et le pavillon de complaisance. En particulier mesures d’imposition des marins semblables) ce qui se pratique dans les principaux pays européens.

Par ailleurs, la commission considère que les inspecteurs dans les ports doivent mieux contrôler les conditions de vie et de travail des marins

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Syndicats maritimes

ITF

CCAF

Rédacteur (s) de la fiche

Jean-Paul Declercq, 6 chemin de Kerfoutais, 44350 GUERANDE
tél . 02 40 24 99 48 06 80 26 99 77 mel declercq.jeanpaul@free.fr

Personnes ressource ou expert sur le thème

Observatoire des Droits des Marins – Patrick CHAUMETTE

ITF – James Smith

Slogans de campagne

Non à l’exploitation des marins du tiers monde

COMMISSION MER ET LITTORAL DES VERTS – FICHE THEMATIQUE

THÈME : Qualité des eaux de baignade en Mer

Etat des lieux

Données fournies par la direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales. Le souci est la protection de la santé publique. Dans les Départements littoraux, les cellules qualité des eaux littorales exercent des actions de police des eaux et de contrôle de la qualité du milieu récepteur.

Il est bien évident que le nombre de contrôles effectués par les DDASS sont insuffisants et que les germes pathogènes recherchés encore insuffisants pour garantir la qualité des eaux de baignade. Les communes peuvent bénéficier d'aides financières de l'Agence de l'eau dans le cadre du VIIème programme d'interventions.

Le contrôle s'exerce conformément à la Directive Européenne n 76/160/EEC de décembre 1975.

Au cours des dix dernières années, il faut noter une amélioration certaine des points de surveillance (70% de points conformes en 1980 contre 94% en 1995)

Outre la qualité bactériologique des eaux de baignade, il existe des risques de contamination.

Les risques sont liés à des pollutions accidentelles liées à une déficience au niveau de l'assainissement, des risques liés à une pollution diffuse à distance ou à proximité des plages et toutes les pollutions non accidentelles car le milieu marin est un milieu récepteur d'un grand nombre de rejets urbains et industriels d'origine tellurique c'est à dire d'origine terrestre. On peut citer les rejets tels les rejets des stations d'épuration, les activités agricoles, les produits d'entretien des bateaux etc. Pour garantir la qualité des eaux de baignade et les usages liés à la conchyliculture, la surveillance des rejets urbains ne constitue qu'un point de surveillance et ceci n'est pas effectué toute l'année mais surtout en période estivale..

Il faut noter une disparité entre le Nord, la Manche et les côtes atlantiques et méditerranéennes.

Débat en cours, type d'évolution possibles et enjeux

L'insuffisance des moyens de collecte et de traitement des eaux usées ou pluviales est la première cause de pollution pour les baignages classés non conformes. Il faut ajouter aussi les problèmes liés à la sur-fréquentation, à la pollution issue du bassin versant, aux rejets des plaisanciers. Cependant les communes littorales refusent de plus en plus le label " pavillon Bleu " pour créer un fanion bleu. Le pavillon bleu d'Europe est un label de qualité pour les plages et les ports de plaisance basé sur 4 familles de critères :

- La gestion de l'eau en ce qui concerne les eaux de baignade et le traitement des eaux usées.
- La qualité générale de l'environnement : urbanisme, équipements, gestion des déchets, paysage.
- Les initiatives en matière d'éducation à l'environnement.
- La gestion des déchets et la mise en place de la collecte sélective.

Donc l'attribution se fait sur de nombreux critères mais souvent les mesures sont réalisées un an ou deux avant l'année d'attribution du label et les communes préfèrent avoir un regard plus important sur ce label et c'est pour cette raison que certaines d'entre elles (côte méditerranéenne en particulier) boycottent le pavillon bleu pour créer le label bleu.

Prise de position proposée par la commission

La France ne communique pas les résultats des mesures de qualité d'eaux de baignade aux autorités Européennes.

Pourtant l'application des normes européennes pour la qualité des eaux de baignade risque de mettre la France dans une fâcheuse position.

Le label Pavillon Bleu est critiquable. Laissons les communes ou les agences de l'eau exercer un contrôle de la qualité des eaux de baignade. Cela est dans l'intérêt de la commune d'en être responsable.

Il faut aussi tenir compte du pavillon noir décerné sur des critères définis par la surfrider foundation Europe à 18 communes du littoral méditerranéen.

Il est nécessaire de définir des critères de pollution bactériologique et chimique pour améliorer la qualité des eaux de baignade et ceci toute l'année et non seulement pendant la période estivale. (pensons aux véliplanchistes et aux baigneurs téméraires) et hors saison estivale et œuvrons pour un développement durable du milieu marin avec une surveillance accrue des scientifiques à travers les réseaux de surveillance des niveaux de contamination dans les compartiments marins eau, sédiment et matière vivante.

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Les collectivités locales, les habitants et les visiteurs (touristes), les pêcheurs et aquaculteurs, les plongeurs, les véliplanchistes.

Rédactrice de la fiche

Christine Sandel
7 Première Traverse Lamalgue
HYERES
Tel/fax 04 94 65 94 45
Mail :ec-sandel@wanadoo.fr

Slogans de campagne

Baignons-nous toute l'année, en toute sécurité...

THÈME : TRANSPORT MARITIME

Etat des lieux

Plus de 80% du transport mondial se fait par voie maritime.

Ce type de transport est le plus économe en énergie, 50 fois moins que le transport par route, et nécessite moins d'infrastructures que les autres modes.

Ce transport maritime concerne toutefois surtout un commerce transocéanique, dont la justification économique est souvent liée à la délocalisation d'entreprises, ou au pillage des ressources du tiers monde. Ainsi le coton du Burkina Fasso transporté en Europe pour tissage, puis tissus expédiés au Magreb pour en faire de Jeans qui sont terminés en France, avant de retourner au pays d'origine de la matière première avec le label Made in France.

Par contre, la plupart des marchandises transportées entre pays européens utilisent la route, alors qu'elles pourraient utiliser des cargos caboteurs.

Le secteur maritime est par ailleurs devenu l'exemple même de ce que peut amener la dérégulation mondialiste. Immatriculation de plus en plus de navires dans des pays "de complaisance" qui permettent aux bâtiments de porter leur pavillon moyennant une minuscule taxe au tonnage, sans qu'il n'y ait de lien entre le pays hôte et le propriétaire, et sans pratiquer de contrôle sur la sécurité du navire, et les conditions de vie et de travail des marins.

Dans le cadre de cette politique du "toujours moins cher", les navires sont entretenus à minima, la flotte n'est pas renouvelée, les navires sont de plus en plus vieux, les équipages sont sous payés et en quantité insuffisantes. Un autre type de complaisance s'est également développé sous pavillon national avec ce qu'il est convenu d'appeler le "pavillon bis" ou "2ème registre". Ainsi en France le "pavillon Kerguelen" où il est possible d'embarquer des marins étrangers sous-payés. Les armateurs utilisent enfin le chantage à la complaisance et au pavillon bis pour faire accepter aux marins sous pavillon français des diminutions d'effectifs préjudiciables à la sécurité.

La conséquence a été une diminution importante de la sécurité du transport maritime. Des conventions internationales ont été mises en place. Si elles étaient correctement appliquées, elles permettraient un bon niveau de sécurité pour les navires, les personnes, les biens, et l'environnement. Et l'Europe a mis en place un système de contrôle des navires dans l'Etat du port, permettant de vérifier que les navires, même sous complaisance, ne sont pas sous-normes.

Par ailleurs, pour ce qui concerne les infrastructures, en Europe, la plupart des ports sont situés dans la mer du Nord, d'où un encombrement croissant des chenaux comme le rail d'Ouessant ou le Pas de Calais.

Débat en cours et analyse critique

Le développement du cabotage est un des objectifs de la Commission Européenne. Mais la très libérale commissaire Loyola de Palaccio met tout en œuvre pour que ce développement se fasse au coût le plus bas. Une directive en cours de discussion prévoit en conséquence la concurrence complète dans les ports, allant jusqu'à prévoir la possibilité pour les armateurs de faire décharger les navires par les marins, au détriment des ouvriers portuaires.

Il y a donc risque d'augmentation de la charge de travail des marins, dont la quantité de travail actuelle est déjà un danger pour leur santé, et un risque pour l'environnement.

Aucun Etat n'est décidé à prendre des mesures contre les pavillons de complaisance.

Chacun est par contre convaincu de la nécessité de renforcer les contrôles des navires pour éviter les "navires poubelles", mais les Etats ne prennent pas les moyens qui s'imposent.

Position officielle des Verts sur ce sujet

Voir Livre des Verts p.240 ; Plaquette transport ; 25 propositions pour qu'il n'y ait plus jamais d'Erika.

Rééquilibrage nécessaire des transports vers le transport maritime. En particulier développement du cabotage maritime entre les ports européens.

Réduction à la source de la demande de transport par des économies plus “ endogènes ”.
Veiller à supprimer ou réduire tout transport inutile.

Développement du cabotage, et **diminution du trafic des grands ports du Nord au profit des ports de la façade Atlantique.**

Responsabiliser juridiquement les Etats par rapport aux navires qu'ils enregistrent.

Suppression du pavillon des Kerguelen.

Contrôle strict de la sécurité des navires. Augmentation du nombre d'inspecteurs qualifiés. **Mise en place d'un corps de garde-côtes européen apte à appliquer les mêmes règles de contrôle dans tous les ports, sans risque de céder aux pressions économiques.**

Responsabilité du donneur d'ordre (affréteur, chargeur) en cas de sinistre impliquant un navire qu'il a choisi.

Mise en place d'un système de contrôle des navires dès leur entrée dans la zone économique exclusive des 200 milles.

Mise en place d'un ministère de la mer, afin d'avoir une politique de développement du transport maritime, de préservation d'une pêche durable, de sécurisation du trafic maritime, de préservation de la mer et du littoral.

Autres prises de position proposées par la commission

L'Europe devrait réserver le cabotage entre ports européens à des navires sous pavillon européen (comme aux USA avec le Jones Act). Le pavillon de complaisance ne doit pas être accepté sur des trafics entre ports européens.

Mettre en place toutes mesures fiscales rétablissant des conditions acceptables de concurrence entre le pavillon français et le pavillon de complaisance. Remplacement de la taxe au chiffre d'affaire par la taxe au tonnage, aide à l'embauche de marins du pavillon (en particulier par des mesures d'imposition semblables aux principaux pays européens maritimes).

Prendre au niveau Européen et mondial toutes mesures permettant d'augmenter les taux de fret. Un prix du transport plus cher, c'est des navires mieux entretenus, un nombre suffisant de marins mieux payés, et une diminution du gaspillage que constitue l'utilisation inconsidérée de transports inutiles.

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Après l'ERIKA, tout le monde s'est inquiété des conséquences pour l'environnement du fonctionnement ultra libéral dans le transport maritime.

Deux ans après, nous avons toujours la même manière de voir les choses que les organisations professionnelles maritimes.

Par contre, les efforts nécessaires pour les contrôles aussi bien en mer que dans les ports se heurtent aux “ impératifs budgétaires ” et au corporatisme de la Marine Nationale, chargée des secours en mer.

Rédacteur (s) de la fiche

Jean-Paul Declercq tél 06 80 26 99 77

COMMISSION MER ET LITTORAL DES VERTS – FICHE THEMATIQUE

THÈME : *Contrôle des navires – Création d'un corps Européen de garde-côtes*

Etat des lieux

Depuis la catastrophe de l'Amoco Cadix, des progrès importants ont été faits, qui améliorent la sécurité au large de nos côtes, en particulier au large des côtes Bretonnes : création de chenaux à sens unique éloignés des côtes (rail d'Ouessant), mise en place d'un système de surveillance du trafic, construction de radars de surveillance, armement de remorqueurs de haute mer susceptibles d'intervenir pour empêcher un navire en difficulté de venir se briser à la côte.

Mais ces services de surveillance et de secours sont restés éclatés entre différentes administrations et différents ministères, chacun suivant sa logique propre :

Les Affaires Maritimes, qui dépendent du ministère des Transports (mais dont les administrateurs ont le statut militaire), contrôlent les navires à quai, et disposent de quelques vedettes de surveillance. La Marine Nationale, qui dépend du ministère des Armées, est responsable de l'action de l'Etat en mer, tant en ce qui concerne la prévention (les CROSS) que la mise en œuvre des secours. Les Douanes (ministère des Finances) effectuent les contrôles par aéronefs, en particulier en ce qui concerne la pollution. Les bénévoles de la S.N.S.M. (Société Nationale de Secours Maritimes en Mer) effectuent les secours rapides aux personnes en détresse près des côtes (il n'existe pas de service public rapide, et ces bénévoles ont " l'avantage " de ne pas compter leurs heures !).

Toutes ces actions sont en principe coordonnées, en cas d'intervention importante, par la Préfecture Maritime. Mais, malgré toute la bonne volonté que chacun peut montrer, cette coordination est mauvaise. La mission première de la Marine Nationale n'est pas le secours en mer, et les populations côtières ont appris avec stupéfaction à l'occasion d'un accident récent (l'échouement du Melbridge Bilbao à Molène le 12 novembre) que le temps nécessaire pour l'intervention d'un hélicoptère est de 4 heures de nuit.

Outre cette difficulté de coordination, il faut constater un manque de compétences des personnels pour certaines de leurs missions. Ainsi les opérateurs de CROSS en contact avec les navires qui transitent au large des côtes sont bien des " professionnels ", puisqu'il n'y a plus que de personnes effectuant leur service militaire dans ce service. Mais ces professionnels sont des militaires, formés comme tels, susceptibles de changer d'affectation, incapables pour la plupart de communiquer correctement en anglais avec les chefs de quart des navires, ne disposant d'aucune connaissance des conditions de travail des marins avec qui ils sont en contact, n'ayant dans la grande majorité des cas aucune formation sur les règlements et conventions internationales qui s'appliquent à bord des navires (conventions Solas, Marpol, Stcw...).

L'exemple du Melbridge Bilbao montre que l'efficacité des moyens ne permet pas aux Cross d'empêcher le naufrage d'un pétrolier en bon état victime d'un problème technique ou humain à 2 heures de route de nos côtes.

La diversité des intervenants ne permet pas une optimisation des moyens. Certains de ces moyens peuvent être indisponible au moment voulu.

Or la Marine Nationale, intervenant principal, ne veut aucun changement. Pour cette arme, accepter des changements serait considérer qu'elle est, par certains aspects, inefficace. Ce qui pour elle est inacceptable.

Suite à l'Erika, le Préfet Maritime est le commandant unique de toutes les actions de lutte contre une pollution, mais les structures de coordination nécessaires n'ont pas été mises en place, et on peut douter de leur efficacité.

Débat en cours et analyse critique

Les professionnels (marins du commerce, pêcheurs) préconisent la mise en place d'un corps européen de Garde-côtes sur le modèle US qui marche bien, lequel corps de garde-côtes disposerait de l'ensemble des moyens maritimes et terrestres nécessaires à son action.

L'avantage d'un corps européen est l'unité d'action des Etats, et la prise en charge communes des frais nécessaires. Car il faut bien noter que si les pétroliers ont la fâcheuse habitude de couler près des côtes bretonnes, c'est bien dans les ports du nord que sont les principaux ports.

Position officielle des Verts sur ce sujet

Dans les " 25 propositions pour en finir avec les Erika " (propositions n°14 et 15), Les Verts considèrent que l'édiction de nouvelles règles de sécurité pour les navires transportant des matières dangereuses et polluantes doit être accompagnée de la mise en place des moyens humains, techniques et financiers destinés à garantir leur respect.

Concernant les inspecteurs dans les ports, il apparaît que leur indépendance de ces inspecteurs n'est pas garantie vis-à-vis des intérêts économiques en jeu (on connaît trop bien en France le pouvoir " d'influence " des sociétés Elf et TotalFina sur la classe politique et l'administration). Les Verts demandent donc la **création d'un vrai corps d'inspecteurs indépendants des pouvoirs économiques, avec des effectifs à la hauteur (pour la France, le chiffre de 200 inspecteurs constitue un minimum** incompressible si elle veut assumer ses responsabilités en matière de contrôle des navires). Ce corps devra être **placé sous la tutelle du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement ou en tutelle partagée entre ce ministère et le Ministère de la Mer et du Littoral qui devra être créé**. Ces inspecteurs devront pouvoir se rendre rapidement sur un bateau en alerte. Ils devront pouvoir être disponibles 7 jours sur 7 et de nuit. Leur formation et leur rémunération devront être à la hauteur des lourdes responsabilités qui leur sont confiées. Ils devront pouvoir intervenir aussi bien en mer qu'au port, et être assistés par les moyens en matériels et en hommes nécessaires pour des inspections complètes dans des temps limités adaptés aux contraintes de l'exploitation des navires.

La création de ce corps doit s'accompagner de **la création à terme d'un corps de garde-côte européen**. Ce service public civil comprendrait les différents acteurs des contrôles actuels, à savoir les inspecteurs indépendant ci-dessus, les experts des centres de sécurité, le personnel de gestion des fichiers centraux navires (Equasis), les effectifs des centres de contrôle recherche opérations sécurité et sauvetage en mer (CROSS).

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Cette proposition des Verts est globalement partagée par l'ensemble des professionnels du secteur maritime.

Par contre les services chargés actuellement de l'intervention en mer considèrent qu'ils sont tout à fait aptes à assurer au mieux leur mission.

Rédacteur de la fiche

Jean-Paul Declercq
6 chemin de Kerfoutais
44350 GUERANDE
tél . 02 40 24 99 48 06 80 26 99 77
mel declercq.jeanpaul@free.fr

THÈME : Huîtres triploïdes

Etat des lieux

L'huître creuse *Crassostrea gigas*, possède 2 lots de 10 chromosomes. Elle est diploïde. L'huître triploïde est une nouvelle variété d'huître *Crassostrea gigas* issue d'une manipulation chromosomique.

Le but est d'obtenir une huître stérile, donc non laiteuse dans les périodes de reproduction, commercialisable en toute saison, d'où son appellation non officielle " Huître des 4 saisons ". Les naissains triploïdes (3 lots de chromosomes) sont obtenus en écloserie par croisement à partir d'huîtres tétraploïdes (4 lots de chromosomes) et d'huîtres naturelles diploïdes (2 lots de chromosomes), résultats de travaux menés par IFREMER.

Les géniteurs tétraploïdes sont obtenus depuis 1997 dans les laboratoires d'IFREMER et de la STATMAR (Société atlantique de mariculture).

Afin d'éviter tous risques de développement non contrôlés des tétraploïdes dans le milieu naturel dont les conséquences sont difficiles à estimer, l'IFREMER recommande de garder les huîtres tétraploïdes en système de quarantaine avec stérilisation des eaux de rejet.

Les huîtres triploïdes échappent à la réglementation des OGM, du fait qu'elle sont issues d'une transgénèse et non pas d'une modification génétique.

Les textes sont clairs, l'induction polyploïde fait partie des techniques qui ne sont pas considérées comme entraînant une modification génétique. (J.O. de la C.E. 08/05/90)

Historique

L'huître triploïde est apparue aux USA il y a plus de 10 ans, en France la STATMAR propose du naissain triploïde depuis 1994. Jusqu'en 1998, la triploïdie est obtenue chimiquement à l'aide d'inducteurs chimiques comme la cytochalasine B en phase d'être interdite d'utilisation par les règlements communautaires. Durant cette période la commercialisation est restée marginale. Depuis 1999 où IFREMER a permis d'utiliser du sperme d'huître tétraploïde, de nouveaux produits apparaissent sur le marché : les *Triplodocus* proposés par Grainocéan et le G.T.S. (gigas triploïde statmar) vendus par la STATMAR.

Entre 2000 et 2001, ce sont 5.000 tonnes de triploïdes qui sont vendues. La production ne cesse de croître.

Débat en cours et analyse critique

Les Verts sont inquiets de la culture et de la commercialisation d'huîtres triploïdes sous l'appellation " huîtres des quatre saisons ".

Nous pensons que la production éventuelle d'huîtres triploïdes doit faire l'objet d'un débat le plus large possible, associant à la profession ostréicole consommateurs et protecteurs de l'environnement. Les Verts ont appelé les producteurs et les consommateurs à la réflexion en les mettant en garde contre cette nouvelle huître tout en attendant plus d'informations et un débat ouvert.

Nos interrogations :

- Il n'y a pas lieu d'introduire cette nouvelle espèce d'huître issue d'une manipulation chromosomique pour ne pas dire génétique ?

- Car qui peut affirmer aujourd'hui qu'il n'y a aucun risque ? N'aurions-nous pas tiré les leçons de la vache folle et du sang contaminé ? Le principe de précaution doit prévaloir car nous n'ignorons pas que ces naissains triploïdes, donc stériles, sont obtenus à partir d'une huître tétraploïde elle aussi manipulée. L'introduction par accident dans le milieu de cette huître tétraploïde risquerait de rendre stérile l'ensemble du cheptel.

- Les ostréiculteurs ne seraient-ils pas alors dépendants des écloseries, tels que sont les agriculteurs dépendants des semenciers ?

- La plupart des ostréiculteurs, en proposant jusqu'aujourd'hui un produit exclusivement naturel, ont échappé à la crise provoquée par les farines animales et les poulets à la dioxine, et le rejet des plantes transgéniques par les consommateurs. Pourquoi aller au devant de problèmes dans le seul but de conquête du marché, partant d'un produit frelaté ?

- En outre la stérilité des huîtres triploïdes n'est pas assurée à 100%. Que pourrait-il se passer lorsque l'on sait que la méiose des triploïdes donne toutes les combinaisons possibles ? Où serait le principe de précaution ?

- Ajoutons que le comportement de cette nouvelle variété face à la maladie reste encore une inconnue. A-t-on assez de recul pour affirmer un risque zéro et se lancer dans une production à grande échelle en milieu naturel ?

- Nous craignons que la colonisation du milieu maritime par cette espèce animale non naturelle présente un risque élevé de déstabilisation des élevages naturels. Pour mémoire, les saumons ou truites tétraploïdes - à la qualité amoindrie - sont élevés dans des bassins confinés.

Position officielle des Verts sur ce sujet

Il n'y a pas de position officielle des Verts sur ce sujet.

Des groupes locaux des Verts appellent les producteurs et les consommateurs à la réflexion en refusant cette nouvelle huître tout en attendant plus d'informations et un débat ouvert.

Prise de position proposée par la commission

La commission " Mer et littoral " des Verts a été saisie et des " chats " ont eu lieu entre Verts du littoral atlantique.

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Les professionnels attachés à la culture traditionnelle sont inquiets des décisions que pourrait prendre le ministère de l'agriculture suite aux discussions avec le Comité national de la conchyliculture (CNC), sous la pression de l'ONEHTOM (Organisation nationale des éleveurs d'huîtres triploïdes et de l'ostréiculture moderne) et des écloseries.

La position officielle des scientifiques, André Gérard, directeur de la station d'IFREMER de La-Tremblade, et le professeur M.B. Chevassus, directeur de l'AFSSA, sont favorables au développement des triploïdes.

La confédération paysanne est opposée et souhaite que soit " appliqué le principe de précaution, seule procédure qui traduit une attitude de prudence ".

Rédacteur de la fiche

Michel Daverat
Président des Verts Aquitaine
54 avenue de la Libération

33120 ARCACHON
05 56 22 54 80 / 06 86 40 10 72
michelDAVERAT@anadoo.fr

THÈME : La loi littoral

Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.

Etat des lieux

La loi littoral fait suite aux directives d'ORNANO, qui datent de 1979. Elle a été votée à l'unanimité en 1986, et aucun gouvernement de droite ou de gauche ne l'a remise en cause.

Les dispositions de la loi littoral ayant valeur d'aménagement et d'urbanisme relèvent de 3 finalités affichées dans l'intitulé même de la loi : aménagement, protection et mise en valeur du littoral. La loi de 1986 énonce les principes d'aménagement qui s'appliquent principalement à des espaces physiques et non à des catégories juridiques. Les qualifications juridiques des zones devant résulter d'une analyse de ces espaces en vue d'orienter leur vocation et non de l'exercice inverse. Et les mêmes principes s'appliquent aux diverses autorisations accordées sur les-dits espaces physiques.

En effet, les espaces littoraux, ce sont d'abord des plages, des parcs à huîtres, des forêts, des dunes, des villes et des espaces habités, des côtes rocheuses, des cultures, des étangs et non des zones ND, NB, NA, NC ou U.

Le bilan dressé par Claude Gressier, directeur des transports, des ports et du littoral au ministère de l'Équipement, est globalement positif. Pour le rapporteur ce texte a freiné " l'urbanisation diffuse et contrôlée" tout en reconnaissant que le " recul " des espaces agricoles et naturels n'a pas été enrayeré.

L'essentiel de la loi littoral

Elle institue d'abord le principe d'égalité devant l'écologie et prévoit donc l'accès libre et gratuit de tous au rivage. (Art. L.160-6 et L.160-6-1)

Elle s'appuie sur quelques principes fondamentaux :

- 1- Constructibilité limitée, non linéaire, sur les espaces proches du rivage (Art. L.146-4).
- 2- Protection des espaces et des espèces rares ou endémiques qui les peuplent, selon l'article L.146-6 et le décret du 20 Septembre 1989.
- 3- Inconstructibilité de la bande dite des 100 mètres hors périmètre déjà urbanisé.

La loi littoral rappelle encore la nécessité d'aménager le sentier du littoral, large de 3m d'emprise, tout au long du rivage, autant que l'inaliénabilité et l'inconstructibilité du D.P.M.

Elle autorise la construction mesurée autour des hameaux et villages existants proches du rivage et celle des hameaux nouveaux intégrés à l'environnement.

Débat en cours et analyse critique

A la suite de l'élaboration du projet de loi sur la loi Corse, l'article 12 du projet avait initié le démantèlement de la Loi Littoral (rem. : Lionel Jospin le 3 sept 1999 dans son discours devant la CTC de Corse avait envisagé comme seule évolution institutionnelle du statut de la Corse, " l'adaptation " de la Loi Littoral).

Le § 1 de l'article 12, donnait la possibilité à la CTC de lister les sites remarquables,

Le § 2 accordait la possibilité d'aménagements légers, hors hébergement, dans la bande des 100 m,

Le § 3 permettait la constructibilité dans le discontinu bâti, derrière la bande des 100 m.

Un amendement présenté par N.Mamère, en séance publique de l'A.N., a annulé l'article 3, amendement voté par la majorité de la gauche, consacrant la reculade de L.Jospin, le lundi 26 novembre, qui a craint au dernier moment d'être le bétonneur de la Corse.

Ces dispositions, en fait, risquaient d'abolir l'équilibre fondamental de la Loi Littoral, et deviennent en conséquence une brèche où les autres régions littorales françaises ne demandent qu'à s'engouffrer, à la faveur d'une prochaine " régionalisation " des compétences des assemblées régionales.

La Loi Littoral est un texte fondamental, à fortiori pour une île.

Elle assigne 3 grands objectifs :

- 1) démocratique : assurant à tous l'égal accès au rivage, empêchant l'appropriation et la privatisation du littoral au bénéfice de riches privilégiés.
- 2) écologique : en protégeant les espaces et les espèces les plus remarquables, ainsi que les espaces proches du rivage interdisant la construction de voies nouvelles à moins de 2000m. du rivage, sauf si la géographie ne le permet pas. Cet ensemble de prescriptions évitant le bétonnage et le mitage des côtes.
- 3) de développement :
 - En prévoyant des espaces naturels formant des coupures d'urbanisation.
 - En contrôlant l'urbanisation, en reportant les constructions en arrière du rivage (bande des 100m.)

C'est le débat citoyen, et sa mise en œuvre par les acteurs de la vie civile (associations, usagers, professionnels des " Tourismes Verts ", agriculteurs, ...) qui doit " consacrer " le caractère quasi imprescriptible de cette loi, dans toutes les régions littorales.

Position officielle des Verts sur ce sujet

Motion adoptée à l'unanimité par le CNIR de Paris 13 et 14 Octobre 2001.

"Les bétonneurs et ceux qui les soutiennent ne manquent pas une occasion de mettre à mal la Loi Littoral, par ailleurs délibérément violée par nombre de maires. Les dispositions de l'article 12 du projet de loi sur la Corse relatives à l'application de la Loi Littoral sont inacceptables. Ces dispositions, si elles étaient adoptées, signeraient la fin de tous les efforts pour préserver le littoral en Corse, mais également dans les autres régions côtières. Sans remettre en cause l'avancée institutionnelle que constitue le projet de loi sur la Corse, nous demandons avec force que nos ministres et nos députés fassent le nécessaire pour que les dispositions de l'article 12 qui démantèlent la loi Littoral soient retirées du texte.

Le principe de dérogation est inadmissible. Si un transfert de compétences doit se faire sur ce sujet, la loi Littoral doit être sauvegardée et conservée dans sa totalité.

Un recul législatif sur la loi Littoral est inacceptable. Le maintien de cette loi dans sa totalité doit être un point obligatoire de tout accord de majorité plurielle."

Adoptée à l'unanimité.

Prise de position proposée par la commission

- 1- Il serait opportun de réaffirmer la portée juridique des lois d'aménagement et d'urbanisme et en particulier de la loi Littoral en remplaçant la notion de compatibilité par celle du respect pur et simple, même dans le cas où les compétences environnementales seraient déléguées aux régions autonomes.
 - 2- Harmoniser la bande littorale des 100 mètres à compter de la limite haute du rivage avec les législations européennes (en Italie elle peut aller jusqu'à 300 m, en Espagne jusqu'à 200 m ...).
 - 3- Fixer des critères précis de profondeur à l'intérieur des terres, pour les espaces proches du rivage.
 - 4- Séparer les zones littorales d'une commune dont l'agglomération principale se situe à 15 km du littoral, pour préciser alors l'application de la constructibilité du discontinu bâti, dans le village-même, à l'intérieur des terres.
-

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

- Les lecteurs sélectifs de la loi Littoral qui y voient un frein au développement productiviste d'une économie basée sur la bétonnisation du littoral, relayée par des intérêts financiers dont l'origine serait plus ou moins douteuse
- Les associations, les acteurs sociaux, les politiques soucieux de mettre en place une politique alternative de développement durable, alliant respect de l'environnement, valorisation des ressources locales, énergies renouvelables, optimisation des potentialités humaines et économiques des " pays " (Tourisme Vert, agro-tourisme, CTE/ Natura 2000, Sport-Tourisme-Vert, Gîtes ruraux, Accueil Paysan, Chambres d'Hôtes ...)

Rédacteur de la fiche

Francine TRAMONI

COMMISSION MER ET LITTORAL DES VERTS – FICHE THEMATIQUE

THÈME : *Améliorer l'état des navires pour réduire les accidents maritimes et leurs conséquences (perte de vie de nombreux marins, marées noires)*

Etat des lieux

Les marées noires sont un désastre dont l'ERIKA est le plus récent.

C'est pourtant grâce à ces catastrophes que la sécurité en mer peut progresser. On notera en effet que le plus grand nombre de naufrage de navires long-courriers concerne des transporteurs de vrac, mais que les médias parlent peu de la perte de ce type de navires, dont les seules victimes sont les marins. C'est le naufrage du TITANIC qui a apporté les premiers textes qui ont donné par la suite la convention SOLAS sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. C'est les premières grandes marées noires qui sont à l'origine de la convention internationale actuelle MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires.

Ces deux textes, auxquels il convient d'ajouter la convention STCW sur normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets, et de veille, constituent une base solide qui permettrait, s'ils étaient respectés, d'éviter la grande majorité des accidents maritimes.

Beaucoup de navires ne sont pas des " bons navires ". Nous n'employons pas ici le terme facile de " navire poubelle ", qui est loin de donner une bonne idée de ce que sont les navires dangereux.

Un bon navire, c'est un navire en bon état, et bien armé, c'est à dire que l'équipage est qualifié, en nombre suffisant, correctement traité.

Le contrôle du bon état des navires en application des règles Solas et Marpol est de la responsabilité de l'Etat du pavillon. C'est lui qui délivre annuellement les documents de bord qui certifient que la coque, la machine, les moyens de communication, le nombre de marins embarqués, sont conformes aux réglementations internationales.

Il y aurait peu d'accidents si les transporteurs maritimes suivaient sans chercher à tricher les règles internationales, et si les Etats qui immatriculent les navires effectuaient comme ils en ont l'obligation les contrôles de sécurité avec des inspecteurs indépendants en nombre suffisant.

Mais dans le cadre de cette politique du " toujours moins cher ", les navires sont entretenus a minima, la flotte n'est pas renouvelée, les navires sont de plus en plus vieux, les équipages sont sous payés et en quantité insuffisantes. Un autre type de complaisance s'est également développé sous pavillon national avec ce qu'il est convenu d'appeler le " pavillon bis " ou " 2ème registre ". Ainsi en France le " pavillon Kerguelen " où il est possible d'embarquer des marins étrangers sous-payés. Les armateurs utilisent enfin le chantage à la complaisance et au pavillon bis pour faire accepter aux marins sous pavillon français des diminutions d'effectifs préjudiciables à la sécurité. La conséquence a été une diminution importante de la sécurité du transport maritime.

Pour faire face à cette situation, l'Europe a mis en place un système de contrôle des navires dans l'Etat du port, permettant de vérifier que les navires, même sous complaisance, ne sont pas sous-normes.

Débat en cours et analyse critique

Après ERIKA, les propositions sont allées dans le bon sens, concernant en particulier l'âge des navires, l'importance et la qualité des contrôles, le rôle des sociétés de classification qui effectuent les contrôles pour le compte de l'armateur, mais délivrent souvent également les titres de navigation pour le compte de l'Etat du pavillon.

Mais les lobbies des armateurs, et l'influence d'Etats comme la Grande Bretagne (sous prétexte de liberté des mers) ou la Grèce (pays d'armateurs) sont arrivés à réduire à la baisse les dispositions prévues par la Commission Européenne. Par ailleurs, aucune disposition n'a été prise à cette occasion

pour améliorer le sort des marins, et par là même la sécurité (sauf à noter la décision prise par la France de ratifier des conventions de l'OIT qui auraient dû l'être depuis longtemps). Enfin il faut noter un manque de volonté de certains Etats comme la France de traduire dans les faits les paroles et engagements pris. Ainsi le nombre de contrôles des navires dans les ports français qui était de 18% (au lieu des 25% prévu par l'accord européen MOU) en 1999 est descendu à 12% en 2000. Et le nombre d'inspecteurs en formation est largement inférieur aux besoins. Par ailleurs, la proposition d'établir un corps européen de garde-côtes, soutenue par tous les professionnels, n'a pas été reprise par le gouvernement français, pour ne pas déplaire à la Marine Nationale, en charge de l'action de l'Etat en mer.

Position officielle des Verts sur ce sujet

Dans les 25 propositions des Verts pour en finir avec les Erika, les Verts réclament entre autre : L'organisation de véritables contrôles dans les ports, par un examen approfondi de chaque navire faisant escale pour la première fois dans un port Français ou européen, ces inspections devant être faites par des **inspecteurs vraiment indépendants** des pouvoirs économiques, avec intégration, à terme, dans un **corps européen de garde-côtes**; la mise en place de règles juridiques qui permettent les **contrôles étatiques des navires jusqu'à la limite des 200 milles de la Zone Economique Exclusive (ZEE)**, et **l'interdiction d'entrée dans cette zone à tout navire ne disposant pas de titres de navigation délivrés par une société agréée au niveau Européen; l'interdiction de transit dans les eaux européennes aux navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes âgés de plus de 20 ans, cette mesure étant amenée à 15 ans pour les navires-citernes à partir de 2005**; la mise en cause de la responsabilité environnementale (civile et pénale) des affréteurs, seule susceptible de provoquer un changement radical de comportement; l'élimination des navires trop anciens avec interdiction des navires sans double coque ou solution équivalente; la réduction des délais d'application des règles de l'OMI la mise en place, au niveau de l'OMI, de mesures nécessaires pour responsabiliser juridiquement les Etats délivrant des pavillons de complaisance.

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Parmi ceux qui luttent dans le même sens que nous, on peut noter : Les professionnels de la mer, qui risquent leur vie du fait de la sécurité insuffisante, et les marins qui sont exploités sous pavillon de complaisance, avec leurs syndicats et associations, en particulier ITF et AFCAN. Les professionnels de la pêche, de l'ostréiculture, du tourisme, qui subissent les marées noires, ainsi que les associations de défense de l'environnement. Les blocages viennent principalement des services de l'Etat chargés des contrôles et de l'intervention en mer, qui ont de la peine à remettre en cause leur fonctionnement, et n'imaginent pas que la mise en place d'un système de sécurité différent, comprenant dans un même corps d'Etat tous les services actuellement concernés par la sécurité en mer, pourrait être une amélioration.

Rédacteur de la fiche

Jean-Paul Declercq, 6 chemin de Kerfoutais, 44350 GUERANDE
tél . 02 40 24 99 48 06 80 26 99 77 mel declercq.jeanpaul@free.fr

COMMISSION MER ET LITTORAL DES VERTS – FICHE THEMATIQUE

THÈME : *Ministère de la Mer*

Etat des lieux

Le monde maritime traverse une crise qui affecte profondément les sociétés humaines littorales et l'environnement marin et littoral. Le déclin des activités économiques traditionnelles comme la pêche côtière favorise le développement d'activités économiques non-durables (urbanisation touristique incontrôlée, développement de la pisciculture intensive...). Aujourd'hui, la mise en œuvre d'une politique de développement durable de la Mer et du Littoral est nécessaire. Cette politique devrait se saisir de trois thématiques étroitement articulées : la gestion des ressources halieutiques, la protection de l'environnement marin et littoral et le développement d'un transport maritime sécurisé.

La politique de la Mer et du Littoral devra contribuer à :

- un développement durable du littoral passant par : le strict respect de la loi Littoral du 3 janvier 1986 et l'émergence de projets locaux de développement durable fondés sur le soutien aux activités économiques liées à la mer et respectueuses de l'environnement (pêche, conchyliculture, saliculture...), le développement de l'éco-tourisme et la protection des espaces littoraux et marins remarquables.

- une gestion durable de la ressource halieutique passant par : l'intervention des Affaires Maritimes pour faire respecter les restrictions de pêche dans la zone des 12 milles et l'instauration de sanctions à la hauteur des infractions constatées ; la mise en œuvre des quotas de pêche pour les espèces sensibles ; l'adaptation des contrats territoriaux d'exploitation (CTE) à la pêche pour soutenir les entreprises de pêche s'inscrivant une vraie gestion de la ressource ; l'orientation de la recherche sur les nouvelles techniques de pêche non plus vers le " pêcher plus " mais vers le " gérons mieux " ; la maîtrise du développement de la pisciculture.

- un transport maritime sécurisé passant par : la préservation de la capacité de construction et de réparation navales française et européenne et par l'édiction de règles de navigabilité strictes associées à la mise en place des moyens nécessaires pour veiller à leur respect.

- lutter contre toutes formes de pollution par les navires quels qu'ils soient (commerce, pêche, plaisance, marine nationale). Les pollutions actuelles vont bien au-delà de ce qui est visible et médiatisé. Il y a les pollutions accidentelles (marées noires) et les rejets volontaires d'hydrocarbures, mais également les pollutions dues aux peintures anti-fouling, et, moins connue, la pollution atmosphérique par les cheminées due à la combustion des fuels lourds de propulsion et des diesels de production électrique. Certains pays comme la Suède ont mis en place une législation qui impose aux navires qui transitent dans leurs eaux des normes de rejet équivalentes à ce qui existe pour les usines locales, en particulier pour les centrales électriques et les incinérateurs. Il n'existe rien de tel en France.

- une représentation de la France à l'OMI à la mesure des enjeux. Ce qui implique des fonctionnaires formés aux questions maritimes en nombre suffisant, pour que la représentation de la France dans les diverses commissions ne soit pas l'affaire des seuls experts professionnels.

L'actuelle organisation gouvernementale rend difficile la mise en œuvre d'une telle politique. La gestion des problèmes maritimes et littoraux est éclatée entre différents ministères : Equipement, Agriculture, Environnement. Cet éclatement symbolise l'absence d'une vision claire de ce que doit être la politique de la Mer et du Littoral et altère la capacité des pouvoirs publics à adopter les approches transversales pourtant nécessaires pour aborder les problèmes maritimes (transport maritime-environnement, pêche-environnement...).

Position officielle des Verts sur ce sujet

La mise en œuvre de cette politique de la Mer et du Littoral passe par la **création d'un ministère de la Mer et du Littoral** doté de moyens humains, financiers et techniques à la hauteur des enjeux. Ce ministère devra pouvoir coordonner l'action des différents services de l'Etat agissant en Mer et sur le Littoral (Affaires Maritimes, DDE, DDAF, DDASS, Directions Régionales de l'Environnement) et représenter la France dans les instances européennes et internationales abordant les questions maritimes et littorales (25 propositions des Verts pour en finir avec les *Erika*, proposition n°1)

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Ministère de l'Environnement pour la protection du littoral jusqu'à sa partie maritime.

Ministère des Transports et de l'Equipement pour le domaine public maritime, mais avec une administration à statut militaire (les Affaires Maritimes).

Ministère de l'Intérieur pour la mise en œuvre du plan POLMAR terre.

Ministère des Armées (Marine Nationale) pour la mise en œuvre du plan POLMAR mer, et pour l'action de l'Etat en mer, tant en ce qui concerne la prévention que la mise en œuvre des secours.

Ministère des finances (Douanes) pour les contrôles anti pollution en mer par aéronefs.

Ministère des Transports et de l'Equipement pour le contrôle des navires en escale (inspecteurs de l'Etat du port), et pour les contrôles des navires près des côtes (vedettes des Affaires Maritimes).

Services bénévoles de la S.N.S.M. (Société Nationale de Secours Maritimes en Mer) pour les actions de secours rapides aux personnes en détresse près des côtes (il n'existe pas de service public rapide, et ces bénévoles ont " l'avantage " de ne pas compter leurs heures !).

Ministère des Transports et de l'Equipement pour le suivi de la sécurité des navires de commerce, et l'administration des marins de commerce et de la pêche.

Ministère de l'Agriculture pour la politique de la pêche, et tout ce qui concerne les navires de pêche. Il existe peu de personnes au niveau de ces acteurs officiels pour souhaiter le regroupement de leurs activités maritimes au sein d'un ministère de la mer. En effet une telle décision retirerait du pouvoir, du budget, de l'influence ...

Par ailleurs, le monde professionnel est divisé sur la question. L'expérience du Ministère de la Mer sans lendemain en 1981 fait que ce projet apparaît à beaucoup comme non crédible.

Enfin, les pêcheurs sont divisés entre le souhait d'un ministère qui les rapprocherait des autres professionnels de la mer, et celui du maintien dans le ministère de l'Agriculture et des Pêches, qui a l'avantage d'être un gros ministère. Et, en France, pour qu'un ministre puisse défendre efficacement son secteur, il faut qu'il soit à la tête d'un " gros ministère ".

Rédacteur (s) de la fiche

Jean-Paul Declercq

6 chemin de Kerfoutais

44350 GUERANDE

tél . 02 40 24 99 48 06 80 26 99 77

mel declercq.jeanpaul@free.fr

THÈME : LA PÊCHE

Etat des lieux

Les ressources halieutiques ont longtemps été considérées comme inépuisables. Ce n'est que depuis peu que le constat a été fait que des espèces ont disparu de certaines zones de pêche. Les poissons ne disparaîtront pas physiquement des océans mais économiquement, les pêcheurs voient des espèces disparaître. C'est le cas par exemple de la dorade rose dans certaines régions, et le merlu, la sole, la lotte, sont des espèces qui risquent d'être en danger si la surpêche continue dans les conditions actuelles.

Face au constat de cet appauvrissement de la ressource, une politique de gestion durable aurait dû être mise en place. Au lieu de cela on a constaté une fuite en avant vers les poissons des grands fonds qui se reproduisent lentement, et le développement de la pêche minotière, pratique prédatrice où toutes les espèces pêchées sont transformées en farine pour l'alimentation animale (pisciculture et agriculture).

Toutes les pratiques de pêche, peu importe les appareils utilisés, sont prédatrices. Il existe quand même des variations. Le Nabéran, le chalut à perche sur certains fonds, les chaluts pélagiques... , sont des engins de pêche particulièrement "efficaces" et sont en général utilisés par les pêches industrielle. Mais, malgré l'utilisation de ces engins, la rentabilité des navires même gros, est difficile.

Par ailleurs, le contrôle des tailles marchandes se fait mal ou pas du tout. La taille de commercialisation, qui ne tient pas compte de la biologie la plus élémentaire, produira à terme la baisse globale de la ressource.

Dans les années 80 l'Europe a développé une Politique Commune des Pêches (PCP). Cette politique a surtout consisté en subventions pour le remplacement des navires, avec comme principe la diminution de la puissance globale. Ce qui s'est traduit par une fuite en avant des flottes de pêche, et l'augmentation de la part de la flotte industrielle. La politique prévue dans le cadre de la PCP 2002 préconise la réduction des flottilles pour protéger la ressource, une politique des quotas individuels transmissibles (Q.I.T) qui va accélérer les concentrations de capitaux pour la pêche industrielle, diminuer le nombre des bateaux et des licences de pêche, pour la pêche artisanale. A brève échéance cela signifie l'extinction des marins-pêcheurs artisans.

Pourtant la pêche artisanale nourrit des populations plus nombreuses, pour un coût financier et énergétique moindre. Elle se consacre presque exclusivement à la consommation humaine. L'industrie de la pêche emploie de 5 à 30 personnes par million de dollars investis, la pêche artisanale en emploie entre 500 et 4 000.

Les armements de pêche industrielle pratiquent un politique d'économie sur les emplois. Ces entreprises font de plus en plus appel aux marins de pays les plus pauvres qui sont rémunérés sur la base des revenus moyens de leurs pays. A Madagascar, un pêcheur peut être payé 2,5 kg de crevette (celles que l'on trouve dans les super marché congelées a coté des crevettes d'élevages qui détruisent les mangroves de certains pays)

En fait il n'y a pas de politique de gestion des ressources et des hommes, pas de véritable politique économique. On laisse le marché réguler tout, ce qui ne laisse d'autres choix au producteur que de pêcher plus.

La logique économique actuelle entraînera un appauvrissement de la ressource et la disparition de bon nombre d'entreprises de pêche. Les plus petits souffrent de la pollution littorale. Les moyens et plus gros iront jusqu'au bout de la sur-pêche.

Et pour aller jusqu'au bout de la logique, des économies sont faites sur les équipages, qui entraînent la fuite des marins hexagonaux au profit de marins qu'il est facile de payer moins. Et des accords inégaux signés avec les pays en voie de développement permettent un pillage des ressources halieutiques de ces pays, au détriment des pêcheurs locaux.

Débat en cours et analyse critique

Les Verts ne peuvent que condamner la pêche industrielle qui ne travaille pas d'une manière responsable. La quantité de poissons débarquée à des tailles limites fait plonger les cours et les stocks sont détruits ou transformés en aliments pour animaux en faisant toucher au pêcheur un prix retrait (financé en partie par nos impôts).

Mais la prise de conscience des pêcheurs se fait toujours hélas lorsque la crise est présente. Rarement d'anticipation. Les représentants nationaux de la profession sont dans des logiques industrielles.

Des contacts avec la confédération paysanne sont en cours avec les plus petites entreprises de pêche. La mise en place des quotas de pêche est une éternelle tractation où les voix raisonnables si elles existent, ne sont guère entendues.

Les CTE (Contrats Territoriaux d'Exploitation) maritimes seraient une possibilité de gérer la ressource. Une modification dans ce sens de la loi sur les CTE avec extension aux zones côtières et possibilités de CTE

collectifs est nécessaire. De tels contrats permettront de combler le manque à gagner qui se profile vu les quotas en diminution sur certaines espèces.

Quelles seront les contraintes qui seront demandées aux pêcheurs pour quels avantages ? - La réflexion ne fait que commencer.

Il est souhaitable qu'un réel dialogue s'instaure entre tous les professionnels de la filière le plus largement possible, avec chercheurs, juristes professionnels de la pêche, de la conchyliculture, des élus du littoral et des régions bref toutes les institutions travaillant à tous les niveaux pour essayer de mettre sur pied une politique à long terme au lieu de gérer au coup par coup et dans l'urgence.

Position officielle des Verts sur ce sujet

(Livre des Verts, motion CNIR sur le bar, plaquettes sur la maturité sexuelle des poissons, autocollants poissons sauvages, poissons d'élevage)

Instauration d'une zone côtière protégée, réservée à la petite pêche. Soutien à la pêche artisanale, maintien des pêcheurs et des activités économiques du littoral,

Modification des principes de gestion. Gestion de la ressource avec les professionnels (stocks et licences). Mise sous quotas de toutes espèces pêchées et vendues (voir exemple de gestion du bar, fiche annexée). Mise en place de CTE maritimes. Mobilisation contre le principe des quotas individuels transmissibles.

Plafonnement des aides à la production pour freiner la concentration des entreprises. Limitation des subventions à 2 bateaux par armateur.

Renforcement de la sélectivité des techniques de pêche, et moratoire sur les techniques les plus dévastatrices. Modification de la réglementation sur la taille de commercialisation, afin de la faire correspondre à la taille de maturité sexuelle des poissons et des crustacés. Respect des repos biologiques pour les espèces dont on connaît le cycle de reproduction.

Suppression des pêches minotières dont les prélèvements importants pour nourrir les poissons d'élevage, épuisent les ressources naturelles de l'océan.

Information complète des consommateurs, par l'étiquetage (poisson d'élevage ou sauvage, lieu de pêche obtenu récemment par l'Europe), mais aussi information sur les techniques de pêche, et surtout les composants alimentaires des poissons d'élevage ...

Moratoires sur les engins de pêche les plus prédateurs et une forte incitation à l'étude des engins sélectifs. Interdiction des pélagiques dans la zone des 12 milles.

Autres prises de position proposées par la commission

- Inclure le coût de la sécurité dans le prix des produits de la mer,
- Soutenir un prix au producteur lui permettant de vivre de sa pêche sans être obligé à la "sur-pêche",
- Moderniser la flotte par la construction de bateaux neufs pour la pêche côtière, en les renouvelant à taille égale et en intégrant les normes de sécurité.
- Tenir compte de la gestion des animaux marins, en s'assurant qu'ils se sont reproduits au moins une fois avant d'être pêchés,
- Reconnaître les femmes de marins comme des partenaires de travail à part entière (logistique à terre).

Rédactrice de la fiche

Michelle PENDELIEVRE
Roch Izella
29120 TREMEOC
Tél/Fax :02.98.66.04.58

Personnes ressources sur le thème

Michèle PENDELIEVRE , Catherine BOUDIGOU

Slogans de campagne

Ne pêchons pas les juvéniles !

UN EXEMPLE DE GESTION DE LA RESSOURCE HALIEUTIQUE

Le bar ou loup est un poisson prisé par les consommateurs français. A ce titre il est très recherché par les pêcheurs plaisanciers et professionnels, Son élevage s'est aussi fortement développé dans plusieurs pays méditerranéens dont la France, Les bars se regroupent en hiver pour se reproduire dans certaines zones qui peuvent changer au fil des années. La pointe Bretagne fait partie de ces zones. Le bar peut être pêché par toutes les techniques existantes. Deux techniques sont principalement utilisées par les pêcheurs professionnels : la ligne et le chalut pélagique.

LES LIGNEURS : Pêchent toute l'année sur cette espèce qui représente 80% de leur chiffre d'affaires, Il s'agit là de petites entreprises, des canots entre 5 et 9 mètres de long, une personne à bord, le patron, sa conjointe qui commercialise la pêche et gère l'entreprise. Un étiquetage des bars se pratique, à différents endroits du littoral , dans le but de préciser au consommateur le mode de pêche, l'identification du bateau, ce qui donne une traçabilité au produit.

LES PELAGIQUES : Travaillent par 2 bateaux traînant un chalut ensemble. Ils peuvent être équipés d'informatique immergée pour le positionnement du filet et la densité des captures à rentrer dans le filet, couplée à de l'informatique embarquée. Le bar représente pour ces entreprises 40% de leur chiffre d'affaires. Navires de 16 à 25 m ayant à bord 5 à 7 hommes embarqués sur l'un des bateaux et 3 à 4 hommes sur l'autre. Ces bateaux pêchent le bar deux mois de l'année pendant la période de reproduction, suivant les conditions climatiques, la température de l'eau et la concentration des poissons. Les pélagiques représentent 10% de l'ensemble de la flottille et pêchent 53% de la production.

REGLEMENTATIONS ET PRATIQUES

La France a instauré une limite de pêche aux pélagiques soit : 5 tonnes hebdomadaire par navire (en 1999, du 1er janvier au 30 avril). L'Europe n'a instauré aucune limite de pêche sur cette espèce, non soumise à quota, ce qui signifie que sur les mêmes zones de pêche à la pointe de la Bretagne, des bateaux battant pavillon anglais ou néerlandais peuvent pêcher sans limitation, ce qui s'est produit cette année. Des pêches de 30 tonnes n'étant pas exceptionnelles, pour 1 à 8 jours de pêche. Il arrive que ces bateaux pêchent dans la zone française des 12 milles, zone qui est encore actuellement sous le contrôle de chaque état européen. La ponction pêchée par la plaisance n'est pas évaluée. Il y a 15 ans, le même scénario s'est produit avec la dorade rose à la pointe de la Bretagne. En trois ans ce poisson était devenu une espèce négligeable au niveau économique pour les petits bateaux et les plus gros. Elle avait disparu.

BARS D'ELEVAGE

L'élevage du bar dans des fermes aquacoles paraît être, pour certains, une solution intéressante de s'affranchir des contraintes et des carences du milieu naturel. Il permet certes un approvisionnement régulier du marché, de poissons calibrés avec des critères de fraîcheur intéressants. Ces aspects ne doivent pas faire perdre de vue ce qu'induit ces élevages à caractère intensif :

- Chutes des cours car non maîtrise de la production qui affecte aussi la production sauvage.
- Utilisation importante de produits de traitement " préventifs et curatifs " qui sont dispersés dans le milieu marin (vaccins anti-parasitaires, antibiotiques, etc.).
- Risque de contamination des espèces sauvages.
- Le prélèvement de poissons sauvages dans le milieu naturel pour fabriquer des farines nécessaires à cet élevage et aux élevages d'autres espèces, quelles soient maritimes ou terrestres (l'agriculture pouvant au passage remplacer les farines animales par des farines de poisson), risque à terme d'interrompre une chaîne alimentaire existante dans le milieu naturel. Pour 1 kilo de bar d'élevage, au minimum 4 kilos de poissons sauvages sont nécessaires.
- Il n'y a pas de taille marchande définie pour ce poisson d'élevage.
- Le consommateur ne doit plus rester dans le flou et doit connaître la réalité des produits achetés.

PROPOSITIONS DES VERTS

Depuis quelques années, la gestion des ressources halieutiques est devenue particulièrement difficile à mener, tant en France que dans le reste du monde. Les stocks s'épuisent sans que l'on sache exactement les possibilités de renouvellement. Cette situation engendre de graves difficultés économiques, sociales et culturelles.

Des mesures sont à prendre à plusieurs niveaux, des textes existent déjà et doivent être appliqués :

- Intervention des Affaires maritimes pour faire respecter les restrictions de pêche dans la zone des 12 milles.
- Sanctions à la hauteur des infractions constatées.
- Restriction de la pêche au bar en période de reproduction pour toutes les flottes européennes, sur l'ensemble de la mer communautaire.
- Mise en place de quotas de pêche. Cette espèce, sous estimée, reste une espèce vitale pour les petits métiers côtiers qui la pêchent toute l'année.
- Soutenir l'initiative d'étiquetage prise par les ligueurs de la pointe Bretagne, et l'étendre aux autres espèces.
- Faire respecter la taille de commercialisation minimum de ces poissons par tous les pêcheurs, professionnels et plaisanciers.
- Tenir compte, dans la décision de supprimer une technique de pêche qui passe pour plus prédatrice qu'une autre, des personnes qui en vivent. Dans tous les cas cette décision ne devra pas entraîner une exportation des dégâts sur d'autres espèces qui sont elles même en danger de surexploitation. Le report des efforts de pêche doit être analysé.
- Adapter les Contrats Territoriaux d'Exploitation (CTE), valables dans le domaine agricole, pourrait permettre de soutenir les entreprises et les hommes vivants sur les territoires du littoral, et de mettre en place une vraie gestion de la ressource.
- Maîtriser la recherche sur les nouvelles techniques de pêche. Du maillage des filets à l'informatique embarquée, il devient vital de mettre en place des garde-fous. La recherche ne doit pas s'orienter uniquement vers le "pêcher plus" mais doit prendre en compte "le gérons mieux". Cela passera par un plus juste prix payé aux producteurs.

Il devient urgent que l'étiquetage "POISSON SAUVAGE/POISSON D'ELEVAGE" se mette en place au niveau national, européen et mondial.

La ressource des mers et océans n'est pas inépuisable et il est important que l'ensemble des consommateurs en ait conscience.

COMMISSION MER ET LITTORAL DES VERTS – FICHE THEMATIQUE

THÈME : *Les récifs artificiels en Méditerranée, constructions écologiques sous-marines*

Etat des lieux

La Région Languedoc-Roussillon est pionnière en France : en 1968 premières immersions de récifs artificiels à Palavas. Construits dans un premier temps avec des matériaux de récupération ou de construction, ils sont maintenant constitués de matériaux manufacturés en béton marin armé. On en trouve à Agde, Gruissan, au Canet, à Marseillan. Une collaboration étroite a été menée entre des ingénieurs et universitaires, les communes et les prud'homies. En effet, certains récifs sont positionnés afin d'empêcher le chalutage illégal dans la zone des trois milles. La coopération entre scientifiques et pêcheurs semble être un gage de réussite. Le module récifal, par son volume et sa configuration, constitue un habitat et un lieu de frai favorables pour la faune marine qui y trouve une nourriture grâce à la colonisation par les algues et les invertébrés benthiques. En France environ 33000 m³ de récifs ont été immergés en 2000 en une vingtaine de sites.

En Région PACA, dans le Parc Marin de la Côte Bleue, des récifs de production ont été positionnés afin d'enrichir les fonds marins et augmenter la biodiversité. Des récifs de protection anti-chalutage protègent cette zone car on se trouve dans un parc régional marin. A la Ciotat, quelques récifs ont été immergés.

Dans le Var, les expériences sont rares et précieuses.

Dans le Parc national marin de Port-Cros des récifs ont été positionnés pour la recherche scientifique. Des expériences ont été menées par G. Cooper dans le golfe de Giens pour la mise en place de récifs artificiels destinés à protéger des implantations de posidonies et créer un enrichissement de la faune et flore.

A Cavalaire existe un projet Tibériade pour créer une nouvelle zone marine attractive sous ses aspects : halieutique, écologique, esthétique et éducatif. Le but de cette association est d'implanter des récifs spécialement conçus pour des espèces recherchées et autour de cet ensemble central, positionner d'autres récifs en différents points. Les autorisations préfectorales ne sont pas encore obtenues.

Le but est la revalorisation du patrimoine sous-marin des côtes varoises.

Ce sont des aménagements réalisés par l'homme qui modifient un équilibre. Aussi est-il nécessaire de déterminer avec précision l'impact écologique dans une zone déterminée mais cependant dans le sens d'une utilisation rationnelle et optimale. (mise en parallèle avec la plantation d'arbres pour reconstituer une forêt).

Débat en cours, type d'évolution possibles et enjeux

Préserver la pêche côtière, enrichir les fonds marins car tout récif constitue de nouveaux substrats pour une multitude d'espèces benthiques ou pélagiques est un objectif louable

On s'achemine vers une nouvelle génération de récifs artificiels paysagers pour aménager un site sous-marin choisi. Travail d'architecte marin pour étudier la zone d'implantation dans sa globalité, proposer la meilleure implantation par rapport aux courants, à la topographie, à l'environnement.

Un projet d'envergure devrait voir le jour en rade de Marseille pour développer les ressources halieutiques de la rade par l'implantation de 40 000 m³ de récifs artificiels d'ici 2006.

Un autre projet devrait peut-être voir le jour prochainement dans les eaux varoises. Son but est d'adapter le principe des " récifs tours " japonais aux spécificités du littoral de la Région Provence Alpes Côte d'Azur tant au niveau environnemental qu'au niveau de la flore et de la faune. Placée sur un fond sableux de 60 mètres, cette tour de 14 mètres à la base et 30 mètres de hauteur ressemble, pour les poissons, à un " tombant " rempli de grottes et d'alvéoles. De nouvelles recherches vont se développer dans l'enrichissement et la réhabilitation de fonds marins dégradés.

De forme et de matières différentes, les récifs sont adaptés à l'utilisation souhaitée. La forme des récifs a une grande importance dans la mise en forme d'un paysage marin. Il est certain qu'un amas de pneus ou des produits de récupération ne présentent pas le même intérêt que des récifs destinés à créer un nouveau parc marin paysager même si les objectifs de revitalisation des fonds marins peuvent sembler être les mêmes. Aussi, depuis quelques années, on privilégie une recherche sur les formes de récifs adaptés à leur fonction : les récifs implantés pour prévenir le chalutage sont des modules de protection qui permettent le blocage des chaluts sans se renverser ni s'ensabler. Leur poids est de 10 à 12 tonnes ! Certains sont des récifs buses montés sur socle. D'autres sont réalisés à partir d'anciens poteaux EDF. Une fois la zone mise en sécurité, on peut alors implanter des récifs de production. Une recherche architecturale est effectuée pour chaque site d'implantation : nature des matériaux, formes des modules et taille des alvéoles, implantation des modules les uns par rapport aux autres, volumes à immerger. La circulation de l'eau doit s'effectuer jusqu'au cœur du dispositif de modules assemblés les uns aux autres. Il faut de l'ordre dans un désordre apparent.. L'environnement du récif doit être aussi soigneusement étudié : proximité de zones naturellement riches, profondeur de 35 mètres au maximum, un fond peu vaseux et peu pentu.

Prise de position proposée par la commission

Une grande disparité existe entre les départements littoraux et donc les préfetures maritimes. Dans certaines zones littorales, on refuse l'innovation et dans d'autres, tout est possible. Il faut donc harmoniser les possibilités offertes aux communes littorales. Ne pas laisser faire n'importe quoi et ne pas bétonner le plateau continental, mais permettre une certaine innovation scientifique et technique.

Les acteurs de la société impliqués dans ce débat

Les scientifiques, les pêcheurs, les plongeurs, les citoyens et les collectivités locales

Rédactrice de la fiche

Christine Sandel
7 Première Traverse Lamalgue
HYERES
Tel/fax 04 94 65 94 45
Mail :ec-sandel@wanadoo.fr

THÈME : SECURITÉ A LA PÊCHE

Etat des lieux

Le nombre de décès par accident du travail et naufrage dans les professions de la pêche met en évidence que ces professions sont les plus dangereuses au niveau national, européen, international. Pour la France, 29 marins ont perdu la vie en 2000. Pour 2001 la comptabilité morbide est la même et 2002 commence sombrement.

La politique européenne des pêches ((PCP) consiste en une diminution des bateaux pour essayer de gérer la ressource. Ce qui a pour conséquence un vieillissement des navires. Le prix des navires d'occasion flambe et, pour les rentabiliser, l'augmentation du temps passé en mer est nécessaire. Les chefs de quartier des affaires maritimes, responsable du respect des effectifs de sécurité à bord des navires, donnent sans état d'âme des dérogations concernant les effectifs embarqués (on n'immobilise pas un bateau à quai parce qu'il manque un matelot !), ce qui peut poser problème pour certains types de pêche.

Globalement, ces professions n'ont actuellement pas une culture de sécurité. Les ministères de tutelle (Transport-Equipement et Agriculture-Pêche), l'administration des Affaires Maritimes, l'ENIM (régime social des marins), les syndicats, les organisations professionnelles, ainsi que les associations de femmes, ont travaillé sur le sujet et certaines choses se mettent en place, qui nous font penser que le problème est enfin abordé : rappel des obligations de sécurité, réactualisation des formations des professeurs des écoles maritimes, stage quinquennal de remise à niveau de tous les marins pour la sécurité à bord, visites annuelles de sécurité des navires qui se feront en présence de tout l'équipage avec manipulation des diverses alarmes, mise en place d'un pôle d'ingénieries qui travaillera en collaboration avec les professionnels et les chantiers navals pour la création de navires intégrant la sécurité, et étude sur les vêtements individuels flottants au niveau national.

A terre, la sécurité a avancé avec la législation sur l'accident du travail, dont une des mesures est l'augmentation de la contribution pour les entreprises où les accidents sont les plus nombreux. Un tel système n'existe pas dans le régime des marins. Les armateurs ne cotisent pas à une caisse accidents du travail, et la jurisprudence refuse même, jusqu'à présent, d'accorder au marin ou à ses ayants droit le bénéfice de la majoration de pension lorsque l'accident est dû à une faute inexcusable de l'employeur.

Economiquement, la sécurité a un coût bien réel. Tous les types de pêche et toutes les tailles de bateaux sont concernés.

Le soutien psychologique des marins et de leurs familles lors d'évènements de mer se met en place timidement par l'intermédiaire de la formation des assistantes sociales. Cela n'est pas suffisant.

Débat en cours et analyse critique

Le chiffre élevé d'accidents du travail et de décès dans ces professions n'est plus tolérable. La logique économique libérale où le marché dicte sa loi a des conséquences sur la sécurité. La gestion européenne des pêches, en échec depuis 20 ans, aussi.

Certains pays renouvellent leurs flotilles. Ce n'est pas le cas de la France qui est en retard sur la quantité de bateaux à détruire dans le cadre de la PCP.

Faire avancer la culture de sécurité dans ces professions n'est pas évident culturellement. La réduction du temps de travail à la pêche se met en place avec pour conséquence un nombre de jours de mer plus important pour les bateaux (embauche d'un marin supplémentaire pour faire les rotations) et donc avec une usure plus rapide de ces derniers.

Le système de rémunération à la part de pêche oblige à pêcher plus pour en vivre. Si les mesures annoncées se mettent en place, c'est un premier pas. Remettre en cause la gestion ultra-libérale de

l'Europe au niveau de la pêche n'est pas d'actualité. La France raccommode comme elle peut les effets pervers de cette politique au niveau de la sécurité.

Position officielle des Verts sur ce sujet

Aucune pour l'instant

Prise de position proposée par la commission

Rédactrice de la fiche

Michelle PENDELIEVRE
Roch Izella
29120 TREMEOC
Tél/Fax :02.98.66.04.58