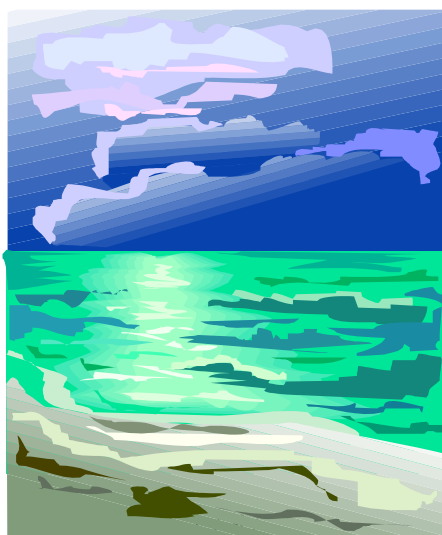




**Direction Interdépartementale des Affaires Maritimes  
des Pyrénées - Atlantiques et des Landes**

# **MONOGRAPHIE MARITIME DES PYRENEES - ATLANTIQUES ET DES LANDES**

**Année 2005**



Le présent recueil est l'édition 2005 de la monographie maritime des Pyrénées-Atlantiques et des Landes.

La publication de ce document a nécessité le recueil et la mise en forme de données nombreuses issues de diverses sources d'information, tâche qui n'avait pu être menée à bien depuis plusieurs années.

La dernière monographie, qui ne concernait que le secteur des pêches maritimes, date en effet de 1999.

Cette nouvelle monographie, dont la présentation a été intégralement remaniée, récapitule les données les plus récentes disponibles sur l'ensemble des activités maritimes pour le ressort de la Direction interdépartementale des Affaires maritimes des Pyrénées-Atlantiques et des Landes.

Ce document a été élaboré par la Direction interdépartementale des affaires maritimes, avec la participation du Comité local des pêches maritimes et des élevages marins de Ciboure ainsi que de l'Institut des milieux aquatiques.

Bien qu'il ne soit pas possible de faire une liste exhaustive de l'ensemble des personnes qui ont contribué à l'élaboration de cette monographie par leurs renseignements ou leur conseil, la Direction interdépartementale des affaires maritimes des Pyrénées-Atlantiques et des Landes remercie vivement toutes les personnes que ses services ont dû contacter pour l'élaboration de ce document, en particulier :

- la Capitainerie du port de Bayonne
- la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne
- la Criée de Saint Jean de Luz
- l'Institut Français de recherche pour l'exploitation de la mer
- la Gendarmerie maritime
- le Lycée maritime
- le Port de Capbreton et le S.I.V.O.M. Côte Sud
- le Port d'Hendaye

Toutes les critiques et suggestions que vous pourrez formuler seront appréciées pour en améliorer encore la qualité à l'occasion de la prochaine édition.

**La rédactrice Madame MARCHAL – Service économique de la DIDAM 64-40 – Octobre 2006**

## Table des matières

|                                                                                                                                 |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>TITRE I L'ADMINISTRATION MARITIME.....</b>                                                                                   | <b>6</b>  |
| <b>CHAPITRE I LE CADRE GEOGRAPHIQUE .....</b>                                                                                   | <b>6</b>  |
| Section I Les limites terrestres.....                                                                                           | 6         |
| Section II Les limites en mer.....                                                                                              | 6         |
| Section III Les limites dans les estuaires.....                                                                                 | 7         |
| <b>CHAPITRE II LA DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES AFFAIRES MARITIMES<br/>    DES PYRENEES-ATLANTIQUES ET DES LANDES .....</b> | <b>11</b> |
| Section I Présentation.....                                                                                                     | 11        |
| Section II Compétences de la Direction interdépartementale des affaires maritimes .....                                         | 11        |
| Section III L'organisation de la Direction Interdépartementale des Affaires maritimes.....                                      | 12        |
| Section IV L' Inspection du travail maritime.....                                                                               | 13        |
| Section V Le service médical des gens de mer.....                                                                               | 14        |
| Section VI Le centre de sécurité des navires .....                                                                              | 15        |
| Section VII Le C.R.O.S.S.....                                                                                                   | 15        |
| <b>CHAPITRE III LES AUTRES SERVICES DE L'ETAT.....</b>                                                                          | <b>17</b> |
| Section I Les Directions départementales de l'Equipement .....                                                                  | 17        |
| Section II La Capitainerie du port de Bayonne.....                                                                              | 17        |
| Section III La Marine nationale.....                                                                                            | 18        |
| Section IV La Gendarmerie maritime.....                                                                                         | 18        |
| Section V Les Douanes.....                                                                                                      | 18        |
| Section VI Les Directions départementales des services vétérinaires.....                                                        | 19        |
| <b>CHAPITRE IV LES COLLECTIVITES TERRITORIALES.....</b>                                                                         | <b>20</b> |
| Section I La région.....                                                                                                        | 20        |
| Section II Les départements.....                                                                                                | 20        |
| Section III Les communes.....                                                                                                   | 21        |
| <b>CHAPITRE V LES ETABLISSEMENTS PUBLICS.....</b>                                                                               | <b>22</b> |
| Section I Le Lycée maritime .....                                                                                               | 22        |
| Section II Les établissements publics de recherche.....                                                                         | 24        |
| Section III La Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne.....                                                               | 24        |
| <b>TITRE II LES STRUCTURES PROFESSIONNELLES.....</b>                                                                            | <b>26</b> |
| <b>CHAPITRE I LE COMITE LOCAL DES PECHEES MARITIMES.....</b>                                                                    | <b>26</b> |
| <b>CHAPITRE II L'ORGANISATION DE PRODUCTEURS.....</b>                                                                           | <b>27</b> |
| <b>CHAPITRE III LE SECTEUR COOPERATIF.....</b>                                                                                  | <b>28</b> |
| Section I Le secteur coopératif bancaire .....                                                                                  | 28        |
| Section II Le secteur coopératif d'armement.....                                                                                | 28        |
| Section III Le secteur coopératif de gestion.....                                                                               | 28        |
| Section IV Le secteur coopératif d'outillage.....                                                                               | 28        |
| Section V Le secteur coopératif d'avitaillement.....                                                                            | 28        |
| <b>CHAPITRE IV LE SECTEUR ECONOMIE DES PECHEES ET ENTITES<br/>    PROFESSIONNELLES.....</b>                                     | <b>30</b> |
| Section I L' Association de gestion de la criée du port de Saint-Jean de Luz – Ciboure.....                                     | 30        |
| Section II L' Association interprofessionnelle pour le développement de la pêche artisanale<br>(A.S.S.I.D.E.P.A.).....          | 30        |
| <b>CHAPITRE V LE SECTEUR SCIENTIFIQUE ET CULTUREL.....</b>                                                                      | <b>31</b> |
| Section I L' Institut des milieux aquatiques (I.M.A.) .....                                                                     | 31        |
| Section II La Cellule d'étude et de recherche en environnement estuarien et côtier en Aquitaine<br>(C.E.R.E.C.A.).....          | 31        |
| Section III Le Groupe d'étude de la faune marine atlantique (G.E.F.M.A.).....                                                   | 31        |
| Section IV L' Association I.T.S.A.S. B.E.G.I.A.....                                                                             | 32        |
| Section V Le Musée de la mer.....                                                                                               | 32        |
| Section VI L'Association pour la défense, pour la recherche et les études marines de la côte                                    |           |

|                                                                                                       |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| aquitaine (ADREMCA).....                                                                              | 32        |
| Section VII l' Association Landes-Récifs (A.L.R.).....                                                | 32        |
| <b>CHAPITRE VI LE SECTEUR CIVIQUE ET SOCIAL.....</b>                                                  | <b>34</b> |
| Section I La Société nationale de sauvetage en mer (S.N.S.M.).....                                    | 34        |
| Section II L' Association des pensionnés.....                                                         | 34        |
| Section III La Fédération du mérite maritime.....                                                     | 34        |
| Section IV L' Association UHAINA.....                                                                 | 35        |
| Section V Le Service social des pêches maritimes (S.S.P.M.).....                                      | 35        |
| <b>CHAPITRE VII LES SYNDICATS .....</b>                                                               | <b>36</b> |
| Section I Les Syndicats de marins-pêcheurs.....                                                       | 36        |
| Section II L' Union des armateurs de la pêche française (U.A.P.F.).....                               | 36        |
| Section III Le Syndicat des poissonniers.....                                                         | 36        |
| Section IV Le Syndicat des mareyeurs.....                                                             | 36        |
| Section V Le Syndicat des ramasseurs d'algues épaves sur l'estran (SY.R.A.E.E.).....                  | 36        |
| <b>TITRE III LES GENS DE MER.....</b>                                                                 | <b>37</b> |
| <b>CHAPITRE I PRESENTATION DE LA POPULATION MARITIME.....</b>                                         | <b>37</b> |
| Section I La profession de marin - Généralités.....                                                   | 37        |
| Section II Composition de la population maritime de la DIDAM de Bayonne - Particularités.....         | 37        |
| <b>CHAPITRE II LES MARINS PECHEURS.....</b>                                                           | <b>41</b> |
| <b>CHAPITRE III LES MARINS DU COMMERCE ET DE LA PLAISANCE .....</b>                                   | <b>42</b> |
| <b>CHAPITRE IV LE NOMBRE D'EFFECTIF A LA PECHE.....</b>                                               | <b>43</b> |
| <b>CHAPITRE V BILAN CHIFFRE DE LA POPULATION MARITIME .....</b>                                       | <b>44</b> |
| Section I Les marins pêcheurs.....                                                                    | 44        |
| Section II Les marins du commerce et de la plaisance professionnelle.....                             | 48        |
| <b>TITRE IV LES NAVIRES .....</b>                                                                     | <b>50</b> |
| <b>CHAPITRE I PRESENTATION DE LA FLOTTE DE PECHE .....</b>                                            | <b>50</b> |
| Section I Distinction entre pêche artisanale et pêche industrielle .....                              | 50        |
| Section II Distinction de la flotte de pêche de la D.I.D.A.M. de Bayonne par genre de navigation..... | 50        |
| <b>CHAPITRE II LES TYPES DE METIERS .....</b>                                                         | <b>52</b> |
| Section I Les arts traînants .....                                                                    | 52        |
| Section II Les arts dormants.....                                                                     | 52        |
| Section III La spécialisation et la polyvalence.....                                                  | 53        |
| <b>CHAPITRE III LE FORMAT COMMUNAUTAIRE DE LA FLOTTE DE PECHE .....</b>                               | <b>54</b> |
| Section I L'encadrement communautaire de la flotte de pêche de la D.I.D.A.M. de Bayonne.....          | 54        |
| Section II La typologie des navires de la D.I.D.A.M. de Bayonne.....                                  | 55        |
| Section III Les engins de pêche utilisés à bord des navires de la DIDAM 64/40.....                    | 63        |
| <b>CHAPITRE IV LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA FLOTTE DE PECHE .....</b>                        | <b>65</b> |
| <b>CHAPITRE V L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE .....</b>                                             | <b>67</b> |
| Section I L' évolution du nombre de bateaux depuis 1999.....                                          | 67        |
| Les entrées et sorties de flotte :.....                                                               | 67        |
| Section II L' évolution du nombre de navires par ancienneté.....                                      | 68        |
| Section III L' évolution du nombre de navires par classes de longueur.....                            | 68        |
| <b>TITRE V LES PRODUITS DE LA MER.....</b>                                                            | <b>71</b> |
| <b>CHAPITRE I LES APPORTS DE LA PECHE MARITIME.....</b>                                               | <b>71</b> |
| Section I Distinction entre port d'attache, lieux de débarquements et vente de la production.....     | 71        |
| Section II La production vendue en criée de Saint Jean de Luz.....                                    | 71        |
| Section III La production des unités des sociétés françaises de pêche à capitaux étrangers .....      | 78        |
| Section IV La production des navires basques sur les côtes d'Afrique.....                             | 79        |
| <b>CHAPITRE II LES APPORTS DE LA PECHE ESTUARIEENNE.....</b>                                          | <b>81</b> |
| <b>CHAPITRE III LA COMMERCIALISATION DES PRODUITS DE LA MER.....</b>                                  | <b>83</b> |
| Section I La vente du poisson.....                                                                    | 83        |
| Section II Le mareyage.....                                                                           | 84        |
| Section III La transformation du poisson.....                                                         | 84        |

|                                                                                                                                                                                   |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>CHAPITRE IV LES PRODUCTIONS D'AQUACULTURE.....</b>                                                                                                                             | <b>85</b>  |
| Section I Les exploitations de cultures marines.....                                                                                                                              | 85         |
| Section II La pisciculture.....                                                                                                                                                   | 86         |
| <b>CHAPITRE V LA PRODUCTION D'ALGUES.....</b>                                                                                                                                     | <b>88</b>  |
| <b>TITRE VI LA PLAISANCE.....</b>                                                                                                                                                 | <b>91</b>  |
| <b>CHAPITRE I LE DEVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES</b>                                                                                                        |            |
| <b>SUR LE LITTORAL BASCO - LANDAIS .....</b>                                                                                                                                      | <b>91</b>  |
| Section I Constat - généralités.....                                                                                                                                              | 91         |
| Section II Le poids économique de la plaisance et des sports nautiques .....                                                                                                      | 91         |
| Section III Les problèmes liées à la plaisance.....                                                                                                                               | 92         |
| <b>CHAPITRE II ETUDE STATISTIQUE DE L'EVOLUTION DE LA PLAISANCE SUR LE</b>                                                                                                        |            |
| <b>LITTORAL BASCO-LANDAIS.....</b>                                                                                                                                                | <b>93</b>  |
| Section I Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2000.....   | 93         |
| Section II Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2001.....  | 94         |
| Section III Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2002..... | 95         |
| Section IV Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2003.....  | 96         |
| Section V Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2004.....   | 97         |
| Section VI Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2005.....  | 98         |
| <b>TITRE VII LES PORTS (activité de commerce, pêche et plaisance).....</b>                                                                                                        | <b>99</b>  |
| <b>CHAPITRE I LE PORT DE BAYONNE .....</b>                                                                                                                                        | <b>99</b>  |
| Section I Le port de commerce de Bayonne.....                                                                                                                                     | 99         |
| Section II L'activité croisière au port de Bayonne .....                                                                                                                          | 103        |
| <b>CHAPITRE II LES AUTRES PORTS DES PYRENEES-ATLANTIQUES.....</b>                                                                                                                 | <b>105</b> |
| Section I Le port de plaisance d'Anglet.....                                                                                                                                      | 105        |
| Section II Le port de Saint Jean de Luz/Ciboure.....                                                                                                                              | 105        |
| Section III Le port d'Hendaye.....                                                                                                                                                | 106        |
| <b>CHAPITRE II LE PORT LANDAIS DE CAPBRETON.....</b>                                                                                                                              | <b>108</b> |
| Section I le Syndicat intercommunal à vocation multiple Côte Sud (SIVOM COTE SUD)...                                                                                              | 108        |
| Section II Le port de plaisance .....                                                                                                                                             | 108        |
| Section III Une particularité : le Gouf de Capbreton.....                                                                                                                         | 108        |
| Section IV La pêche .....                                                                                                                                                         | 109        |
| <b>TITRE VIII LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN.....</b>                                                                                                                     | <b>110</b> |

# **TITRE I L'ADMINISTRATION MARITIME**

## **CHAPITRE I LE CADRE GEOGRAPHIQUE**

La réglementation maritime, dont le respect est de la compétence des affaires maritimes, s'applique :  
en mer,

- sur le rivage de la mer,
- sur la partie des fleuves, rivières et canaux où les eaux sont salées – jusqu'à la limite de « salure des eaux » définie par la réglementation,

Par ailleurs, les gens de mer bénéficient de certains droits, en amont, jusqu'à la limite des affaires maritimes.

### **Section I Les limites terrestres**

#### **Sous-section I Les limites de la Direction interdépartementale des affaires maritimes des Landes et des Pyrénées-Atlantiques**

La compétence géographique de la direction interdépartementale des affaires maritimes de Bayonne s'étend sur 175 Km de côtes et 117 Km de cours d'eau, depuis la limite nord du département des Landes (Etang de Cazaux), jusqu'à la limite sud du département des Pyrénées-Atlantiques (Hendaye).

#### **Sous-section II Le rivage de la mer**

L'expression « rivage de la mer » est un terme juridique qui a été défini par l'ordonnance de 1681 sur la marine, dite Ordonnance de Colbert : c'est ce que la mer couvre et découvre, jusqu'au plus haut flot en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles.

Le rivage de la mer s'étend donc de la laisse de haute mer à la laisse de basse mer :

- La « laisse de haute mer » correspond au point atteint par le plus haut flot sur l'estran ; elle constitue la limite du domaine public maritime.
- La « laisse de basse mer » correspond au point atteint par la plus grande marée basse sur l'estran . C'est à partir de cette limite que sont comptés les 12 milles des eaux territoriales.

### **Section II Les limites en mer**

#### **Sous-section I Les eaux territoriales**

La mer territoriale s'étend jusqu'à 12 milles marins au large. L'Etat français dispose dans cette zone d'une souveraineté complète, en vertu de la Loi 71-1060 du 24 décembre 1971 relative à la délimitation des eaux territoriales françaises.

#### **Sous-section II La zone économique exclusive**

Au-delà de la mer territoriale, jusqu'à 200 milles marins se situe la zone économique exclusive.

Elle est réglementée par la Loi N° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République.

En vertu des articles 1, 2, 3 et 4 de cette loi, la République exerce, dans la zone économique pouvant s'étendre depuis la limite des eaux territoriales jusqu'à 188 milles marins au-delà de cette limite, des droits

souverains limitativement prévus tels que le droit de pêche, d'exploration et d'exploitation du fond, de conservation et de gestion des ressources naturelles. La circulation dans cette zone est libre.

### **Sous-section III Le partage des eaux avec l'Espagne**

Il est réglementé par le Décret N° 75-1127 du 9 décembre 1975 portant publication des conventions franco-espagnoles sur la délimitation de la mer territoriale et de la zone contiguë dans le golfe de Gascogne (golfe de Biscaye) et sur la délimitation des plateaux continentaux des deux Etats dans le golfe de Gascogne (golfe de Biscaye, comportant une annexe et un échange de lettres signées à Paris le 29 janvier 1974).

## **Section III Les limites dans les estuaires**

### **Sous-section I La limite transversale de la mer**

Lorsque le rivage de la mer est coupé par l'embouchure d'un fleuve ou d'une rivière, cette ligne transversale détermine la limite entre le domaine public maritime en aval et le domaine public fluvial en amont, en vertu de l'article 2 du Décret du 21 février 1852 et de l'article 9 du Code du Domaine fluvial.

Cependant, entre la limite transversale de la mer et la limite d'action de la marée se trouve la zone fluviale mixte, où les propriétés maritimes et fluviales coexistent. L'administration maritime possède un pouvoir de police et de réglementation dans le domaine de la pêche et de la navigation sur certaines parties de cette zone, délimitées :

- au point de vue de la pêche : par la limite de salure des eaux
- au point de vue de la navigation : par le premier obstacle à la navigation (le contrôle des navires étant effectué jusqu'à la limite des affaires maritimes)..

(Le détail de ces limites pour les départements des Landes et des Pyrénées-Atlantiques est répertorié dans un tableau récapitulatif infra.)

### **Sous-section II La limite de salure des eaux**

Depuis la haute mer et jusqu'à cette limite de salure des eaux, la réglementation de la pêche est maritime. En amont, la réglementation est exclusivement fluviale.

L'article 1 du Décret du 9 janvier 1852 définit ainsi l'exercice de la pêche maritime comme étant « la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées ».

Ce sont donc les limites de cessation de salure des eaux qui déterminent, dans les fleuves, la ligne de séparation entre le régime de pêche fluviale situé en amont et celui de la pêche maritime en aval.

### **Sous-section III La limite des affaires maritimes**

En vertu de l'article 1 du Décret-loi du 17 juin 1938 : « Dans les estuaires, les fleuves, les rivières et les canaux fréquentés par les navires de mer, la limite des affaires maritimes est fixée à l'amont du premier obstacle à la navigation des navires de mer ». Les limites actuelles des Affaires maritimes sont fixées par le Décret n° 59-951 du 31 juillet 1959.

En aval de cette limite, les marins de marine marchande se sont vus reconnaître deux droits :

- Les navires peuvent fréquenter cette zone pour y effectuer une navigation professionnelle ; ils demeurent assujettis à l'obligation d'avoir un rôle d'équipage ; les emplois correspondant sont par voie de conséquence réservés à des marins (cela n'empêche pas qu'il existe parallèlement des bateaux fluviaux actifs dans cette zone, qui sont soumis à la réglementation fluviale).
- Les marins pêcheurs peuvent bénéficier d'un accès aux ressources de pêche fluviales par obtention

d'une licence sur les lots de pêche correspondant à cette zone.

Toutefois, en amont du premier obstacle à la navigation, les règles de navigation, et notamment de balisage, sont celles de la réglementation fluviale.

(Le détail de ces limites pour les départements des Landes et des Pyrénées-Atlantiques est répertorié dans le tableau récapitulatif infra.)

#### **Sous-section IV Le cas particulier de la Bidassoa**

La zone transfrontalière de la Bidassoa est réglementée par le Décret N° 65-173 du 4 mars 1965 portant publication de la convention entre la France et l'Espagne relative à la pêche en Bidassoa et baie du Figuiet du 14 juillet 1959.

La Convention s'applique dans le cours principal de la Bidassoa et son embouchure, depuis Chapitelaco Arria (ou Chapiteco Erreca) jusqu'à la ligne joignant le cap du Figuiet (pointe Erdico) en Espagne, à la pointe du tombeau en France.

Elle définit la délimitation des eaux françaises, espagnoles et des eaux communes dans cette zone et précise les dispositions spécifiques prises par les deux Etats en matière de droits de pêche ainsi que les compétences en matière de police et surveillance de la pêche dans l'aire de la Convention .

En France, c'est le Commandant de la Marine à Bayonne et de la station navale de la Bidassoa (Base navale de l'Adour à Anglet) qui est compétent dans cette zone et qui dispose pour sa surveillance de la Brigade de gendarmerie maritime de la Bidassoa.

| Département des Landes                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                               |                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Cours d'Eau                                                                                                                                                       | Limites des Affaires Maritimes<br>(Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)                                                                                                          | Limites de salure des eaux<br>(Art. 46 du Décret du 4 juillet 1853 pris pour le 4 <sup>ème</sup> arrondissement maritime)                                                                     | Limites transversales de la mer                                                            |
| <b>LA LEYRE</b>                                                                                                                                                   | Pont de Lamothe, sur la route nationale n°650 –<br>(Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)                                                                                         | La pointe située à l'entrée du port de Biganos<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                                                                                                  | 1500 mètres en amont du pont de la route départementale N° 4 -<br>(Décret du 23 mars 1852) |
| <b>Courant du VIEUX-BOUCAU :</b><br><b>1<sup>ère</sup> branche venant de l'étang de Soustons</b><br><b>2<sup>ème</sup> branche venant du ruisseau de Messange</b> | Pont de Pierre dit « de Jouan » ou de « Yonan » à 2200 mètres de la mer (Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)                                                                    | Ancien « Passage de l'Herté »<br>(Pont de fer)<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                                                                                                  | Non déterminée                                                                             |
|                                                                                                                                                                   | Pont reliant le bourg du Vieux Boucau à la plage, à 1500 mètres de la mer (Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)                                                                  | Ancien « Passage Dous Tustets »<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                                                                                                                 | Non déterminée                                                                             |
|                                                                                                                                                                   | <b>N.B. :</b> La création du lac marin artificiel du Vieux Boucau et l'installation de plusieurs écluses ont modifié considérablement l'environnement depuis le Décret de 1853. |                                                                                                                                                                                               |                                                                                            |
| <b>Canal et étang d'HOSSEGOR</b>                                                                                                                                  | Extrémité Nord de l'Etang<br>(Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)                                                                                                               | Salés sur toute leur étendue<br>(Décret du 4 juillet 1853 modifié par le Décret du 29 octobre 1889)                                                                                           | Non déterminée                                                                             |
| <b>Ruisseau du BOURRET</b>                                                                                                                                        | Pont de Bourret, route nationale n°652<br>(Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)                                                                                                  | Ancienne Borne n°3 de la limite entre la commune de Soorts et celle de Capbreton, à 1680 mètres du fanal de Capbreton<br>(Décret du 4 juillet 1853) modifié par le Décret du 29 octobre 1889) | Sans objet                                                                                 |
| <b>Courant de CAPBRETON ou BOUDIGAU</b>                                                                                                                           | Pont Lajus reliant Capbreton-ville à la plage<br>(Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)                                                                                           | Pont Lajus, à 1820 mètres du fanal de Capbreton<br>(Décret du 4 juillet 1853) modifié par le Décret du 29 octobre 1889)                                                                       | Sans objet                                                                                 |
| <b>Courant de MIMIZAN</b>                                                                                                                                         | ligne transversale de la mer à son embouchure<br>(Art.2 Décret du 31 juillet 1959)                                                                                              | A 1850 mètres de la laisse de basse mer (500 mètres en aval du Pont de Trounques)<br>(Décret du 4 juillet 1853) modifié par le Décret du 5 février 1957)                                      | Non déterminée                                                                             |
| <b>Courant de CONTIS</b>                                                                                                                                          | ligne transversale de la mer à son embouchure<br>(Art.2 Décret du 31 juillet 1959)                                                                                              | A 900 mètres de la laisse de basse mer<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                                                                                                          | Non déterminée                                                                             |
| <b>Courant d'UCHET</b>                                                                                                                                            | ligne transversale de la mer à son embouchure<br>(Art.2 décret du 31 juillet 1959)                                                                                              | A 800 mètres de la laisse de basse mer<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                                                                                                          | Non déterminée                                                                             |

| <b>Département des Pyrénées-Atlantiques</b> |                                                                                                                               |                                                                                                                |                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Cours d'Eau</b>                          | <b>Limites des Affaires Maritimes</b>                                                                                         | <b>Limites de salure des eaux</b>                                                                              | <b>Limites transversales de la mer</b>                                                                                                                             |
| <b>ADOUR</b>                                | Vimport au-dessus de Saubusse P.K.77<br>(Décret n°59-951 du 31.07.1959)<br>(Décret du 16.03.1939)                             | Château de Montpellier ou de Roles, vis-à-vis le grand débarcadère du port d'Urt<br>(Décret du 4 juillet 1853) | Ligne joignant les deux musoirs des digues établies sur les deux rives du fleuve en aval de Bayonne<br>(au droit de la Tour des Signaux)<br>(Décret du 18.12.1858) |
| <b>LUY</b>                                  | La Bagnère, commune de Tercis, à 3 kilomètres du confluent.<br>(Décret n°59-951 du 31.07.1959)                                | Douce sur tout son cours<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                                         | Sans objet                                                                                                                                                         |
| <b>Gave de PAU</b>                          | Barrage de Metge, à 3500 m en amont de Peyrehorade<br>(Décret n°59-951 du 31.07.1959)                                         | Idem Douce sur tout son cours<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                                    | Sans objet                                                                                                                                                         |
| <b>Gave d'Oloron</b>                        | 1820 m en amont du confluent de ce gave avec celui de Pau ou 468 m en aval du bac de Sorde<br>(Décret n°59-951 du 31.07.1959) | Idem Douce sur tout son cours<br>(Décret du 4 juillet 1853 modifié par le Décret du 6 avril 1859)              | Sans objet                                                                                                                                                         |
| <b>Bidouze</b>                              | Came (Pont de Came)<br>(Décret n°59-951 du 31.07.1959)                                                                        | Douce sur tout son cours<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                                         | Sans objet                                                                                                                                                         |
| <b>Nive</b>                                 | Barrage de Haïtze<br>(Décret n°59-951 du 31.07.1959)                                                                          | Chapitalia, commune de Villefranque<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                              | Sans objet                                                                                                                                                         |
| <b>Untxin (ou Oncin)</b>                    | Pont routier de la route nationale n°10 à Socoa<br>(Décret n°59-951 du 31.07.1959)                                            | Pelenia, commune d'Urrugne<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                                       | Sans objet                                                                                                                                                         |
| <b>La Nivelle</b>                           | Olhagaray<br>(Décret n°59-951 du 31.07.1959)                                                                                  | Pont de pierre d'Ascain (appelé également « Pont Romain d'Ascain »)<br>(Décret du 4 juillet 1853)              | Route n° 10 au point où cette route traverse la rivière en amont du port de St Jean de Luz<br>(Décret du 16.04.1864)                                               |
| <b>Bidassoa</b>                             | Pont de Béhobie<br>(Décret n°59-951 du 31.07.1959)                                                                            | Borda-Ruppia<br>(Décret du 4 juillet 1853)                                                                     | Ligne tracée entre la pointe d'Hendaye plage et le bout du Faubourg de la Marine à Fontarrabie<br>(Décret du 16 avril 1864)                                        |
| <b>Ouhabia</b>                              | Ligne sensiblement parallèle à la RN n°10 et située à 200 m environ en aval du pont routier RN 10                             | Pas de texte, eau salée jusqu'en amont du Pont Routier (RN 10)                                                 | Non déterminée                                                                                                                                                     |

Source : Affaires maritimes (D.I.D.A.M. BAYONNE)

## **CHAPITRE II LA DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES AFFAIRES MARITIMES DES PYRENEES-ATLANTIQUES ET DES LANDES**

### **Section I Présentation**

La direction interdépartementale des affaires maritimes est un service déconcentré du ministère chargé de la mer, pour assurer la gestion des marins et des navires.

Elle a pour mission, sous l'égide du ministère chargé de l'agriculture, d'administrer le secteur de la pêche maritime et des cultures marines.

Elle a vocation à exercer des attributions relevant du ministère de l'écologie et du développement durable.

Placés sous l'autorité des préfets de région et de département par les décrets du 10 mai 1982 et du 30 avril 2004, les services des affaires maritimes assurent en outre la représentation du préfet maritime. Leur organisation a été fortement remaniée par le décret du 19 février 1997.

Dans ce cadre, l'administration des affaires maritimes exerce des compétences très diversifiées à l'égard du monde maritime qui procèdent de diverses origines.

### **Section II Compétences de la Direction interdépartementale des affaires maritimes**

#### **Sous-section I Compétences exercées par délégation du préfet de département**

Elles concernent :

- a) Les exploitations de cultures marines et le contrôle sanitaire et technique des produits de la mer dans les domaines ci-après :
  - enquêtes publiques et administratives,
  - autorisations d'exploitation et retraits d'autorisation,
  - réglementation de la pêche des coquillages en zones insalubres etc...
  - contrôle et surveillance du milieu et du cheptel etc...
  - contrôle des établissements de production et de commercialisation de coquillages.
- b) La tutelle des coopératives maritimes et du comité local des pêches maritimes.
- c) la gestion du droit de chasse sur le Domaine public maritime.
- d) Compétences diverses concernant la gestion administrative des navires telles que :
  - les visas d'achat et de vente des navires,
  - la police des épaves et des navires abandonnés.

#### **Sous-section II Compétences exercées par délégation du préfet maritime**

Le directeur interdépartemental des Affaires maritimes intervient dans les différents domaines de compétence du préfet maritime, notamment :

- mise en demeure pour l'enlèvement des épaves, des navires et engins flottants abandonnés ;
- contrôle des manifestations nautiques,
- proposition de réglementation de la navigation et établissement des plans de balisage,
- coordination des moyens des administrations intervenant en mer au plan local et organisation d'opération "sécurité en mer",
- lutte contre les pollutions marines (Plan POLMAR mer),

- présidence des commissions nautiques locales.

### **Sous-section III Compétences déléguées par le Directeur régional des affaires maritimes**

Le Directeur régional des affaires maritimes exerce des attributions importantes notamment dans le domaine du Code du travail maritime, du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, de la réglementation et du contrôle des pêches, ainsi que des prérogatives d'autorité académique vis à vis de l'enseignant maritime.

Certaines de ces compétences peuvent être déléguées au Directeur interdépartemental des affaires maritimes (organisation de certains examens de la marine marchande, délivrance de certains titres de formation professionnelle, aides publiques, organisation de la police des pêches...).

### **Sous-section IV Compétences propres**

- a) dans le domaine juridictionnel :
  - saisie des navires et engins de pêche,
  - transactions,
  - application du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande.
- b) dans le domaine du droit du travail maritime :
  - vérification des conditions d'exercice de la profession de marin,
  - contrôle du respect des décisions d'effectif,
  - procédures de conciliation,
  - dérogation pour l'exercice du commandement et des fonctions d'officier.
- c) dans le domaine de la protection sociale : le suivi de l'action sanitaire et sociale.
- d) dans le domaine de la navigation de plaisance :
  - organisation des épreuves du permis plaisance et délivrance des permis,
  - retrait des permis plaisance (sanctions administratives)

## **Section III L'organisation de la Direction Interdépartementale des Affaires maritimes**

### **Sous-section I Implantation géographique - L'organisation territoriale des services de la DDAM**

La direction interdépartementale des Affaires maritimes implantée à Bayonne  
(6 , quai de Lesseps - BP 724 – 64107 BAYONNE. Tél. :05.59.50.31.50. Fax : 05.59.55.51.45. )  
(mél. [Didam-pyrénées-atlantiques-landes@equipement.gouv.fr](mailto:Didam-pyrénées-atlantiques-landes@equipement.gouv.fr) )

Une station maritime à St Jean de Luz :  
(Quai Pascal Elissalt – 64500 ST JEAN DE LUZ. Tél. : 05.59.47.14.55. Fax : 05.59.47.45.67.)

Une antenne locale à Capbreton avec des permanences assurées le jeudi  
(79 avenue GEORGES Pompidou 40130 CAPBRETON. Tél. : 05.58.72.10.43.)

### **Sous-section II La structure des services administratifs**

Un secrétariat général permet d'assurer le fonctionnement interne des trois services de la D.D.A.M. :

- actions interministérielles de la mer et du littoral,
- affaires économiques et environnement,
- gens de mer/navigation.

### **Sous-section III L'Unité Littorale des Affaires maritimes (U.L.A.M.)**

Il s'agit du dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes des Landes et des Pyrénées-Atlantiques pour assurer les missions à terre et en mer.

Elle est composée de huit agents équipés d'une vedette de 17 mètres , l'« EIDER », d'un pneumatique rigide de 120 CV et de véhicules terrestres adaptés à l'intervention sur le littoral.

Les missions de l'U.L.A.M. sont :

- la surveillance et la police des activités maritimes professionnelles ou de loisirs :  
Cette activité a pris un tour sensible depuis 2005, en raison de la condamnation de la France à une astreinte communautaire.

En 1991, la Cour de justice des Communautés européennes avait jugé qu'entre 1984 et 1987 la France avait enfreint le droit communautaire en ne procédant pas aux contrôles garantissant le respect des mesures communautaires de conservation de la pêche. A la suite d'inspections dans certains ports français au cours des onze années suivantes, la Commission a considéré que la France ne respectait toujours pas intégralement ses obligations en tolérant la mise en vente de poissons sous-taille et en maintenant une attitude permissive dans la poursuite des infractions.

C'est pourquoi elle a demandé à la Cour de justice de constater que la France avait manqué à ses obligations : par un arrêt du 12 juillet 2005,, la Cour de justice Européenne a condamné la France à une amende forfaitaire de 20 000 000 euros pour avoir manqué à ses obligations communautaires en matière de pêche et à une astreinte de 57 761 250 euros par semestre supplémentaire au terme duquel elle ne les a pas exécutées.

Cette astreinte a été levée par une décision de la Commission Européenne le 23 décembre 2006, qui a reconnu les efforts réalisés par la France depuis deux ans pour rendre efficace le dispositif de contrôle des pêches, ainsi que le respect par les professionnels des règles de la Politique commune de la pêche , en particulier s'agissant de la taille minimale des poissons.

- la participation au suivi des examens des permis de conduite des navires professionnels et de plaisance.

## **Section IV L' Inspection du travail maritime**

### **Sous-section I Prérogatives**

L'Inspecteur du travail maritime dispose des pouvoirs et des obligations énoncés notamment à l'article L611-1, 8, 9, 10 et 11 du code du travail et à l'article 122 du code du travail maritime.

### **Sous-section II Les missions**

#### **➤ Missions spécifiques :**

- L'inspecteur du travail maritime est chargé de veiller à l'application du code du travail maritime, du code du travail et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins . IL en constate le cas échéant les infractions par procès-verbal.
- Il contribue à la prévention des risques professionnels maritimes, à l'amélioration des conditions de travail et des relations sociales maritimes.
- Il assure un rôle de conseil et de conciliation en vue de la prévention et du règlement des conflits.
- Il est également chargé du contrôle des conditions de vie et de travail de toutes les personnes employées à quelque titre que ce soit à bord des navires et n'exerçant pas la profession de marin

ainsi que du contrôle de l'application des conditions sociales de l'état d'accueil dans le cas où celles-ci ont été rendues applicables aux équipages battant pavillon étranger.

- Il participe au contrôle de l'application des normes de l'organisation internationale du travail relatives au régime de travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.

➤ Missions de coordination avec les autres services de la Direction régionale des affaires maritimes et de la Direction interdépartementale des affaires maritimes des Pyrénées-Atlantiques et des Landes :

- Décisions d'effectif : possibilité de donner un avis notamment au regard de l'organisation et de la durée du travail qu'implique la décision.
- Contrats d'engagement : contrôle à posteriori de la régularité du contrat
- Convention s collectives : avis sur la régularité des accords
- Conflits individuels et conciliations: rappel des règles de droit
- Conflits collectifs : rôle de conseil et de conciliateur, rédaction d'une fiche de début et de fin de conflit qu'il adresse aux échelons départemental et central
- Chômage partiel : contrôle à posteriori du respect de la réglementation
- Marins abandonnés : suivi du dossier en relation avec le service social maritime
- Formation des jeunes aux métiers de la mer : saisine pour accord des dérogations nécessaires à la formation
- Licenciements individuels et collectifs : veille au respect de la procédure
- Licenciements des travailleurs protégés : prise de la décision administrative de refus ou d'acceptation
- Travail dissimulé : participation à la lutte contre le travail dissimulé notamment au sein du Comité opérationnel de lutte contre le travail illégal
- Conditions de travail à bord des navires : visite des navires en concertation avec le centre de sécurité des navires et le service de santé des gens de mer
- Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail : participation éventuelle aux réunions du comité
- Accidents du travail et maladies professionnelles : destinataire des déclarations d'accident du travail et des maladies professionnelles. Dans le cas d'accidents graves, enquête sur les causes de l'accident
- Contrôle à bord des navires : information des visites de navires programmées par le centre de sécurité des navires et/ou le service de santé des gens de mer afin de coordonner leurs missions de contrôle à bord.

L'Inspecteur assure une permanence mensuelle à Arcachon, Bayonne et Bordeaux,

## **Section V Le service médical des gens de mer**

➤ Présentation :

Le service de santé des gens de mer est composé d'un médecin issu du service de santé des armées et d'un conseiller médical assurant les fonctions d'infirmier. Il assure des permanences régulières à Saint Jean de Luz pour l'ensemble des marins relevant du ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne..

➤ Missions :

Le service médical des gens de mer exerce :

- Le contrôle de l'aptitude physique des marins
- la prévention des accidents du travail

## **Section VI Le centre de sécurité des navires**

### **➤ Présentation :**

Le décret n° 96-859 du 26 septembre 1996 modifiant le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution précise sa mission en matière de sécurité des navires, d'habitabilité et de sécurité du travail maritime et de prévention de la pollution pour les navires.

Le centre de sécurité d'Aquitaine, implanté à Bordeaux, est sous l'autorité du Directeur régional des affaires maritimes, compétent pour la régions Aquitaine.

Le Centre de sécurité des navires dispose d'une antenne à Bayonne, située dans les locaux de la Direction interdépartementale des Affaires maritimes à Bayonne et de correspondants localisés à la station de Saint Jean de Luz.

### **➤ Les missions du centre de sécurité :**

Les inspecteurs du Centre de sécurité des navires veillent à l'application des lois et règlements relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sécurité des navires et de la navigation.

Les inspecteurs de l'antenne de Bayonne assurent ainsi :

- Le contrôle des navires professionnels français, en France ou à l'étranger. Les agents de l'antenne de Bayonne participent régulièrement à des visites à l'étranger, principalement en Espagne, soit directement pour des navires de Bayonne, soit pour les navires de commerce de Bordeaux.
- La participation aux audits « ISM » (code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution) des compagnies et des navires marchands.
- Les vérifications effectués sur des navires étrangers dans le cadre du Mémorandum d'entente de Paris (PARIS M.O.U.), concernant l'harmonisation des contrôles des pays européens et nord américains (l'objectif étant que 25 % au moins des navires étrangers fréquentant les ports français doivent être contrôlés).
- Le contrôle des cargaisons.
- L'instruction des dossiers d'approbation en Commission régionale de sécurité des navires transformés ou construits dans le ressort de la D.I.D.A.M., ou à l'étranger pour être armé à Bayonne.
- Leur concours technique lors d'examens et en cas d'accidents.

## **Section VII Le C.R.O.S.S.**

### **➤ Présentation :**

Les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) constituent un élément fondamental du dispositif français de l'action de l'Etat en mer.

Le littoral Aquitain est situé dans la zone de responsabilité du CROSS Atlantique, situé à ETEL, dans le Morbihan.

Le décret n° 88-531 du 2 mai 1988 précise le rôle et l'organisation des CROSS.

➤ Les missions du CROSS Atlantique :

- La direction des opérations de recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer.
- La coordination des missions de police des pêches et le contrôle de l'effort de pêche maritime.
- La surveillance du trafic maritime.
- La surveillance des pollutions marines.
- La gestion des radiocommunications maritimes de sécurité.

➤ Bilan d'activité du CROSS Atlantique en matière de sauvetage maritime pour les Pyrénées-Atlantiques et les Landes

|             | Zone d'opérations                     | Nombre d'opérations |                      |            |
|-------------|---------------------------------------|---------------------|----------------------|------------|
|             |                                       | LANDES              | PYRENEES-ATLANTIQUES | Total      |
| <b>2000</b> | Frange côtière (Plages et 300 mètres) | 17                  | 32                   | 49         |
|             | Eaux intérieures et territoriales     | 38                  | 58                   | 96         |
|             | <b>Total</b>                          | <b>55</b>           | <b>90</b>            | <b>145</b> |
| <b>2001</b> | Frange côtière (Plages et 300 mètres) | 16                  | 27                   | 43         |
|             | Eaux intérieures et territoriales     | 29                  | 81                   | 110        |
|             | <b>Total</b>                          | <b>45</b>           | <b>108</b>           | <b>153</b> |
| <b>2002</b> | Frange côtière (Plages et 300 mètres) | 19                  | 34                   | 53         |
|             | Eaux intérieures et territoriales     | 38                  | 77                   | 115        |
|             | <b>Total</b>                          | <b>57</b>           | <b>111</b>           | <b>168</b> |
| <b>2003</b> | Frange côtière (Plages et 300 mètres) | 13                  | 31                   | 44         |
|             | Eaux intérieures et territoriales     | 24                  | 49                   | 73         |
|             | <b>Total</b>                          | <b>37</b>           | <b>80</b>            | <b>117</b> |
| <b>2004</b> | Frange côtière (Plages et 300 mètres) | 22                  | 42                   | 64         |
|             | Eaux intérieures et territoriales     | 30                  | 45                   | 75         |
|             | <b>Total</b>                          | <b>52</b>           | <b>87</b>            | <b>139</b> |
| <b>2005</b> | Frange côtière (Plages et 300 mètres) | 24                  | 26                   | 50         |
|             | Eaux intérieures et territoriales     | 31                  | 40                   | 71         |
|             | <b>Total</b>                          | <b>55</b>           | <b>66</b>            | <b>121</b> |

Source : Affaires maritimes (Département des systèmes d'information) (D.S.I.)

### **Section I Les Directions départementales de l'Equipement**

Les D.D.E. et leurs services maritimes et hydraulique exercent notamment les rôles :

- d'autorité portuaire pour le port de Bayonne, port d'intérêt national , jusqu'à sa décentralisation au Conseil régional d'Aquitaine (consacré par un acte de transfert signé le 8 septembre 2006),
- de gestion du domaine public maritime,
- de tutelle de certaines professions portuaires : dragage, remorquage...
- d'entretien du balisage
- de protection de l'environnement littoral (notamment avec la cellule de surveillance de la qualité des eaux et pour la mise en œuvre du plan Polmar terre).

### **Section II La Capitainerie du port de Bayonne**

#### **Sous-section I Présentation**

Ce service dépend du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (D.D.E.).

La capitainerie est composée d'un commandant de port assisté d'officiers de port, qui exercent des attributions définies par le Code des Ports Maritimes (livre III) et veillent à l'application des nombreux textes locaux, nationaux ou internationaux.

#### **Sous-section II Missions**

Les personnels officiers de port ont pour rôle :

- a) Des missions d'exploitation :
  - attribution des places à quai des navires,
  - organisation et sécurité des mouvements de navires
- b) Des missions de sécurité :
  - sécurité nautique,
  - sécurité des marchandises dangereuses,
  - sécurité d'intervention incendie sur le port,
  - protection de l'environnement et lutte contre la pollution.
- c) Des missions de police :
  - police de la conservation et de l'exploitation du domaine portuaire,
  - diverses autres polices : du balisage, des matières dangereuses...etc....
- d) Des missions de sûreté : le Commandant du port, en particulier, est officier de sûreté du port et il a la charge de coordonner les plans de sûreté de toutes les installations du domaine portuaire.
- e) Des missions de conseiller technique,
- f) Un rôle commercial tant au niveau de la contribution du service public du port qu'à son développement économique.

### **Section III La Marine nationale**

Le commandement de la marine à BAYONNE , installé à la base navale d'Anglet, a notamment pour vocation :

- d'assurer la surveillance maritime du champ de tir du Centre d'essai des Landes pour le compte de la délégation générale de l'armement, aux moyens de deux patrouilleurs de la marine nationale stationnés à Bayonne : l'ATHOS et l'ARAMIS ;
- d'exercer les responsabilités confiées par les traités concernant la zone sous statut international de la Bidassoa et de la baie d'Hendaye ;
- de prendre part aux différentes missions locales de la Marine nationale ;
- d'héberger différents services ou d'accueillir les unités nautiques des différents services de l'Etat intervenant en mer (Douanes, Gendarmerie, Affaires maritimes).

La Marine nationale dispose par ailleurs de sémaphores implantés à Messanges (Landes) et Ciboure - Socoa (Pyrénées-Atlantiques), qui participent à la surveillance de la zone littorale.

### **Section IV La Gendarmerie maritime**

La gendarmerie maritime constitue une formation spécialisée de la gendarmerie nationale, au sein du ministère de la défense.

Pour les départements des Pyrénées - Atlantiques et des Landes, la brigade de gendarmerie maritime de l'Adour, est implanté à Anglet.

Cette brigade relève au plan organique de la compagnie de gendarmerie maritime de Lorient, et au plan opérationnel, du Commandant de la marine à Bayonne.

Elle dispose de la vedette « ADOUR ».

Elle effectue des missions à terre et en mer de police judiciaire, administrative et militaire et de défense maritime du territoire.

### **Section V Les Douanes**

Rattachée au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, les Douanes interviennent dans le domaine maritime à plusieurs titres.

Le service garde-côtes exerce une surveillance douanière de lutte contre les trafics, sur l'ensemble de la navigation maritime, qu'il s'agisse des navires de marchandises, de pêche ou de plaisance.

La vedette « HAIZE HEGOKOA » et des avions (2 CESSNAS 406) concourent aux opérations de recherche, d'assistance et de sauvetage en mer coordonnées par les C.R.O.S.S.

Les services douaniers participent également à la protection des ressources de la pêche (police des pêches), à la surveillance des zones économiques françaises, à la conservation du patrimoine maritime (épaves, réserves naturelles) et à l'observation des règles de la navigation maritime.

En outre, en matière de gestion des navires, l'administration des douanes est chargée de leur francisation et de leur jaugeage dans le cadre de la mise en place de nouvelles normes internationales (la jauge établie par la convention internationale de Londres est calculée en UMS ou GT).

## **Section VI Les Directions départementales des services vétérinaires**

Ces services dépendent du ministère de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et des affaires rurales. Au sein de leurs attributions en matière de sécurité alimentaire, ils sont chargés du contrôle des produits de la mer :

- débarqués : contrôle des pêches au lieu de débarquement et notamment à la criée de Saint Jean de Luz,
- cultivés : contrôle de salubrité au niveau des stations de purification de coquillages et des exploitations ostréicoles et piscicoles dans le ressort de la DIDAM 64/40,
- transformés et commercialisés par les entreprises de mareyage, les conserveries et la filière aval.

## CHAPITRE IV LES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Les collectivités territoriales exercent certaines compétences concernant les activités maritimes.

Les transferts de compétence de l'Etat aux collectivités territoriales, notamment dans le domaine maritime, ont été prévus dès l'origine par les lois du 7 janvier et du 22 juillet 1983 relatives à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

Ils ont été complétés par la suite par différents textes dont, en dernier lieu, la loi N°2004-809 du 13 août 2004 relative aux responsabilités et libertés locales.

Ces transferts de compétence intervenus dans le domaine maritime ont bénéficié :

- aux régions,
- aux départements,
- aux communes.

### **Section I La région**

Les compétences des régions dans le domaine maritime sont :

a) L'autorité portuaire :

Dans le cadre de la décentralisation, la fonction d'autorité portuaire du port de Bayonne a été transférée à la région par la Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

b) L'enseignement et la formation professionnelle :

Les régions interviennent :

- pour la construction, l'entretien et le fonctionnement des lycées maritimes et aquacoles,
- dans le domaine de la formation professionnelle continue et l'apprentissage dans les lycées d'enseignement maritime et aquacole.

c) Les interventions économiques :

La région intervient dans le cadre des opérations de développement économique, soit par le financement d'infrastructures, soit par des aides directes ou indirectes aux entreprises.

d) La planification :

La loi du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification associe la Région à l'élaboration du plan national et prévoit les modalités d'élaboration des plans régionaux. C'est elle également qui a institué les procédures de contrat de plan entre l'Etat et les Régions.

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 associe les régions à l'élaboration des divers schémas d'aménagement et de gestion des eaux.

### **Section II Les départements**

Les compétences des départements dans le domaine maritime sont :

a) L'aménagement et l'équipement de l'espace :

Le département exerce des compétences pour la création, l'aménagement et l'exploitation des ports de commerce et de pêche non classés ports nationaux. Ainsi le Conseil général des Pyrénées – Atlantiques assume les missions d'autorité portuaire pour les ports de Saint Jean de Luz – Ciboure et d'Hendaye.

b) Les interventions économiques :

Le département peut accompagner par des aides indirectes aux entreprises les projets retenus par le Conseil régional.

c) L' Institution Adour

Les Conseils généraux chargés des bassins de l' Adour ont créés en 1978 l' Institution Adour, par arrêté inter-préfectoral entre les quatre départements membres (Hautes-Pyrénées, Gers, Landes, Pyrénées-Atlantiques).

Cette institution interdépartementale est un établissement public territorial de bassin (loi N° 2003-699 du 30 juillet 2003), qui œuvre pour l'aménagement et la gestion concertée de la ressource en eau du bassin de l' Adour.

Ses missions statutaires sont la protection contre les crues et les érosions, l'augmentation et la gestion des ressources en eau ainsi que la lutte contre les pollutions.

Cette Institution concourt notamment dans le domaine maritime à :

- la gestion et la protection des milieux aquatiques
- la gestion quantitative et qualitative de la ressource

L' Institution est maître d'ouvrage des études pour son propre compte ou pour le compte de l'Etat.

### **Section III Les communes**

Les compétences des communes dans le domaine maritime sont :

a) les ports de plaisance (conférer **TITRE VII** sur les ports ) :

La commune est compétente pour créer, aménager, exploiter les ports de plaisance et les ports dont l'activité principale est la plaisance.

En ce qui concerne les ports communaux, la compétence est déterminée par l'article R 131-1 et suivants du code des ports maritimes et notamment en application de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.

b) Les compétences particulières du maire et la responsabilité de la commune :

La commune maîtrise, sous le contrôle de l'État, l'aménagement et la gestion du sol en exerçant des pouvoirs en matière d'urbanisme, d'opérations d'aménagement touristique et de ports de plaisance.

Le maire a un pouvoir :

- de police administrative générale,
- de police dans les ports,
- de police spéciale sur la bande littorale de 300 mètres à partir de la limite des eaux, relativement aux baignades et aux activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculés.

### **Section I Le Lycée maritime**

Le secteur maritime dispose d'un dispositif de formation spécifique. Celui-ci comporte au plan national 12 lycées d'enseignement maritime et aquacole (L.E.M.A.) pour le niveau secondaire et 4 Ecoles Nationales de la Marine Marchande (E.N.M.M.) assurant les formations du niveau supérieur (officiers).

#### **Sous-section I Présentation**

Le Lycée d'enseignement maritime de Ciboure est un établissement public local d'enseignement qui dépend du ministère chargé de la mer ; il est placé sous la tutelle académique de la direction régionale des affaires maritimes de Bordeaux.

#### **Sous-section II Les formations**

Le lycée d'enseignement maritime de Ciboure dispense des formations initiales : CAP, BEP, et assure également une mission de formation continue, permettant ainsi l'accès aux brevets, certificats ou modules de spécialité exigée pour l'exercice des différentes fonctions à bord des navires.

Dans le domaine de la formation, la convention internationale dite STCW 1995 a fixée des nouvelles normes de formation et de délivrance des brevets pour les marins travaillant sur les navires de commerce ; elle est entrée en vigueur en 2002.

Le passage des anciennes normes aux nouvelles normes a nécessité la mise en place de certains modules de qualification.

Le lycée maritime de Ciboure effectue des formations initiales et des formations continues à la pêche ou à la plaisance.

##### **➤ La formation initiale au Lycée maritime de Ciboure**

L'école accueille chaque année plus d'une centaine d'élèves en formation initiale avec des résultats satisfaisants, la moyenne de réussite en formation initiale étant de plus de 90 % aux examens de fin d'année suivants :

- C.A.P. Matelot
- B.E.P. Pêche
- B.E.P. Mécanicien

Les titulaires de ces diplômes bénéficient d'un taux très élevé d'emplois à l'issue de leur formation. Plus de 90 % exercent encore une profession maritime dans les cinq ans qui suivent leur formation.

##### **➤ La formation continue au Lycée maritime de Ciboure**

Le Lycée maritime de Ciboure adapte en permanence son programme de formation continue pour répondre de façon innovante à la demande des professionnels de la mer de la région. Environ une centaine d'élèves suivent les cours de formation continue.

Ce type de formations connaît un succès important dépassant 75 000 heures - stagiaires par an.

Les bilans annuels de la formation continue au lycée maritime de Ciboure font ressortir :

- des résultats positifs aux examens,
- un placement des stagiaires satisfaisant,
- l'assiduité des élèves avec peu d'abandons.

**Tableau récapitulatif des différentes formations proposées au Lycée maritime de Ciboure durant l'année scolaire 2005/2006**

| Titres préparés                                                                   | Durée de la formation | Prérogatives                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>FORMATIONS INITIALES</b>                                                       |                       |                                                                                                                                              |
| Certificat d'Aptitude Professionnelle (C.A.P.) Matelot                            | 2 ans                 | Titre de formation professionnel maritime de matelot                                                                                         |
| Brevet d'Etudes Professionnelles option Pêche                                     | 2 ans                 | Titre de formation professionnelle maritime                                                                                                  |
| Brevet d'Etudes Professionnelles option Mécanicien                                | 2 ans                 | Titre de formation professionnelle maritime                                                                                                  |
| <b>FORMATIONS CONTINUES</b>                                                       |                       |                                                                                                                                              |
| Certificat d'Initiation Nautique (C.I.N.)                                         | 2 mois                | Titre pour les marins entrant dans la profession sans formation initiale permettant un engagement en qualité de matelot                      |
| Certificat de capacité                                                            | 3 mois                | Titre de commandement de la pêche côtière et de la petite pêche                                                                              |
| Capitaine 200                                                                     | 3 mois                | STCW 95 – Titre de qualification permettant des fonctions de responsabilités sur de petites unités armées au commerce                        |
| Brevet mécanicien 750 kw                                                          | 4 mois et demi        | STCW 95 – Titre de qualification permettant l'accès au poste de chef mécanicien sur les navires d'une puissance inférieure ou égale à 750 kw |
| Brevet de Capitaine 200 voile                                                     | 4 mois                | Titre de commandement des voiliers avec passagers jusqu'à 25 m ou au-delà transportant moins de trente personnes.                            |
| Chef de quart 500                                                                 | 4 mois                | Futurs patrons sur des navires de 500 UMS armés en navigation côtière                                                                        |
| <b>Formations complémentaires assurées dans le cadre de la formation continue</b> |                       |                                                                                                                                              |
| Permis de conduire les moteurs marins                                             | 96 heures             | STCW 95                                                                                                                                      |
| C.R.O. Certificat restreint d'opérateur                                           | 32 heures             | STCW 95                                                                                                                                      |
| C.G.O. Certificat général d'opérateur                                             | 70 heures             | STCW 95                                                                                                                                      |
| Médical 2                                                                         | 36 heures             | STCW 95                                                                                                                                      |
| Formation de base à la lutte contre l'incendie                                    | 16 heures             | STCW 95                                                                                                                                      |
| Qualification avancée à la lutte contre l'incendie                                | 18 heures             | STCW 95                                                                                                                                      |
| BAEERS (Sauvetage)                                                                | 23 heures             | STCW 95                                                                                                                                      |

Source : Lycée maritime de Ciboure

## **Section II Les établissements publics de recherche**

### **Sous-section I L'Institut Français de recherche pour l'exploitation de la mer (I.F.R.E.M.E.R.)**

Créé en 1984, l'I.F.R.E.M.E.R. est un établissement public à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle des ministères chargés de la recherche, de la pêche, des transports et de l'environnement.

L' I.F.R.E.M.E.R., organisme de recherche, exerce une mission de service public pour le suivi des ressources de la mer (principalement de la pêche et de la conchyliculture) et la protection de l'environnement littoral, notamment par le contrôle de la qualité des eaux et des coquillages.

Pour le littoral des Pyrénées - Atlantiques et des Landes, deux établissements concourent et participent à ces activités :

- Le laboratoire côtier d'Arcachon – Direction de l'Environnement Littoral
- Le Laboratoire Halieutique d'Aquitaine

#### **➤ Le laboratoire IFREMER côtier d'Arcachon – Direction de l'Environnement Littoral**

Sa compétence géographique s'étend sur l'ensemble de la côte Aquitaine, de la rive gauche de l'estuaire de la Gironde à la frontière espagnole.

Il est chargé de missions pérennes de surveillance et de collectes de données sur la qualité du milieu marin littoral, notamment au profit de la conchyliculture.

Il joue un rôle d'expertise et d'aide à la décision auprès des partenaires institutionnels locaux et régionaux, notamment en matière de préservation de la qualité des eaux littorales et de protection des milieux naturels.

Il réalise des études locales, à la demande des professionnels de la pêche.

#### **➤ Le Laboratoire Halieutique d'Aquitaine**

Le Laboratoire Halieutique d'Aquitaine créé en 2000 a été implanté en 2001 sur le site Technopole IZARBEL à Bidart.

Ce laboratoire a pour mission de travailler sur les pêcheries côtières et estuariennes en Aquitaine et notamment le devenir des ressources halieutiques.

Les compétences de ce laboratoire en 2005 ont également été orientées sur :

- Les travaux d'évaluation de stock et la dynamique del a palourde japonaise sur le bassin d'Arcachon.
- La dynamique et le comportement des populations de poissons migrateurs dits « amphihalins » tels que l'anguille, le saumon atlantique, la truite de mer, l'aloise et la lamproie marine.

A ces travaux s'ajoute un rôle de collecte d'information de fiches statistiques pour l'administration maritime.

### **Sous-section 2 L'Institut national de la recherche agronomique (I.N.R.A.)**

Il s'agit d'un laboratoire de recherche sur l'écologie des poissons . Il s'intéresse essentiellement à la population de saumon de la Nivelle et de l'Adour.

## **Section III La Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne**

Les CCI sont des établissements publics de l'Etat à caractère administratif, régis par la loi du 9 avril 1898. Ce statut leur permet de représenter les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services

auprès des pouvoirs publics.

La C.C.I. de Bayonne Pays Basque est également un organisme consulaire qui a pour mission essentielle d'être au service des acteurs économiques de sa circonscription.

Les quatre missions de la C.C.I. De Bayonne sont les suivantes :

- agir pour le développement des entreprises
- agir pour la formation
- agir pour le développement du territoire
- agir en partenariat pour favoriser les synergies d'initiatives économiques locales.

Dans le domaine maritime, la C.C.I. est concessionnaire du port de commerce de Bayonne (9<sup>ème</sup> port maritime français, 4 millions de tonnes de trafic par an) et du port de pêche de Saint Jean de Luz-Ciboure (1<sup>er</sup> port de pêche d'Aquitaine) :

- Port de Bayonne (conférer **TITRE VII** sur les ports) :

La CCI est gestionnaire de l'outillage du port de commerce de Bayonne, qui est un port reconnu d'intérêt national.

Elle dispose de ressources provenant des droits de ports.

Elle est par ailleurs autorité organisatrice du remorquage portuaire ; elle est propriétaire du remorqueur Baléa, dont elle a confié l'exploitation à la Compagnie maritime CHAMBON, et elle a participé financièrement à l'investissement de la pilotine - remorqueur Saint Bernard.

- Port de Saint Jean de Luz :

La CCI délègue la gestion de ces installations pour la criée à l'association de gestion de la criée de Saint Jean de Luz, pour les pontons et chariots à la coopérative maritime Hégokoa et pour certains locaux administratifs au Comité local des pêches.

Depuis le 28 juin 1999, dans le cadre de la restructuration de la filière pêche, une convention a été signée entre le président de la CCI de Bayonne, le président du conseil général des Pyrénées-Atlantiques et le maire d'Hendaye, qui confie, dans le cadre d'un sous-traité d'exploitation, la mise en marché des produits de la mer débarqués dans les ports basques à une criée unique gérant les sites de débarquement d'Hendaye et de Saint Jean de Luz/Ciboure.

Elle dispose de ressources provenant des taxes d'équipement perçues sur le poisson commercialisé, des loyers sur les différents bâtiments du port, et des revenus de sous traités. Ils servent à financer l'outillage public : grues, balances, cale de hissage et la réalisation des installations portuaires.

Elle a également la qualité :

- d'autorité organisatrice du remorquage à Bayonne,
- de représentant de certaines entreprises maritimes : lamanage, pilotage, armements, mareyage, poissonneries, sports et loisirs nautiques, tourisme...
- de force d'initiative pour le développement des escales de paquebots dans le port de Bayonne et dans les baies de Saint Jean de Luz et d'Hendaye.

## **TITRE II LES STRUCTURES PROFESSIONNELLES**

### **CHAPITRE I LE COMITE LOCAL DES PECHEES MARITIMES**

L'organisation interprofessionnelle des pêches maritimes et des élevages marins mise en place par la loi du 2 Mai 1991 comprend un comité national, des comités régionaux et des comités locaux.

Ces organismes sont dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Le conseil du comité local des pêches maritimes et des élevages marins de Bayonne a été élu en 2003.

Il compte 34 membres, appartenant à différents collèges professionnels : marins-pêcheurs, chefs d'entreprise embarqués et non embarqués, chefs d'entreprise et salariés du secteur du mareyage et des entreprises de transformation, représentants des coopératives.

Le comité a une compétence s'étendant sur les départements des Pyrénées - Atlantiques et des Landes, son siège est à Ciboure.

La loi a confié aux comités locaux les missions suivantes :

- la représentation et la promotion des intérêts généraux des activités du secteur auprès des autorités locales ;
- l'information économique des professionnels du secteur ;
- l'organisation de l'assistance technique aux activités de la pêche maritime et des élevages marins ;
- la participation à la valorisation des acquis scientifiques en matière de mise en valeur de la ressource marine, et à l'application de la recherche dans le domaine aquacole ;
- la participation à l'amélioration des conditions de production et, d'une manière générale, à la réalisation d'actions économiques et sociales en faveur des membres des professions concernées.

Outre ces missions d'ordre général, les comités locaux sont chargés d'appliquer, dans leur circonscription, les délibérations du comité national et celles des comités régionaux.

## CHAPITRE II L'ORGANISATION DE PRODUCTEURS

En juin 2000, les deux organisations de producteurs qui avaient leur siège dans le ressort de la DIDAM de Bayonne, l'une située à Hendaye ("O.P. Hendaye"), l'autre à Ciboure ("O.P. Bascopêche"), ont fusionné pour former l'OP CAPSUD, société anonyme agréée en tant que coopérative maritime.

Dans le cadre du règlement communautaire n° 104/2000 du 17 décembre 1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, l'OP CAPSUD a pour objectif d'assurer l'exercice rationnel de la pêche et l'amélioration des conditions de vente de la production de ses adhérents, en prenant les mesures propres à :

- privilégier la planification de la production et son adaptation à la demande, en quantité et en qualité, en mettant notamment en œuvre des plans de capture,
- promouvoir la concentration de l'offre,
- stabiliser les prix et organiser la régulation des cours en fixant des « prix de retrait »,
- encourager les méthodes de pêche qui favorisent une pêche durable.

En ce qui concerne la planification de la production et de la commercialisation, chaque organisation de producteur doit établir et transmettre aux autorités compétentes de l'Etat membre un programme opérationnel de campagne de pêche pour certaines espèces.

En ce qui concerne leur intervention dans le régime des prix, les organisations de producteurs peuvent fixer un prix au-dessous duquel elles ne vendent pas les produits apportés par leurs adhérents.

La destination des produits ainsi retirés du marché est fixée par l'organisation de producteurs de façon à ne pas entraver la commercialisation normale des produits en cause.

## **CHAPITRE III LE SECTEUR COOPERATIF**

### **Section I Le secteur coopératif bancaire**

#### **➤ le Crédit maritime :**

La caisse régionale du Crédit maritime mutuel du littoral du Sud-ouest a son siège à La Rochelle. Elle dispose de 35 agences en Charente-maritime, en Gironde et dans les Pyrénées-Atlantiques (Hendaye, Ciboure, Saint-Jean de Luz, Bayonne, Biarritz).

Spécialisé dans la pêche artisanale et les cultures marines, le Crédit maritime est seul habilité à intervenir dans le financement à taux bonifiés des investissements réalisés dans le cadre de circulaires interministérielles. Grâce à sa spécificité et à ses compétences dans ce milieu, il joue un rôle prépondérant dans le financement de la filière pêche.

### **Section II Le secteur coopératif d'armement**

#### **➤ La coopérative ARCOBA :**

Cette coopérative a obtenu son agrément le 15 septembre 1999. Elle a pour objectif de trouver de jeunes investisseurs pour relancer l'activité de la pêche au pays basque.

Son activité vise notamment à assurer la transmission d'entreprise de pêche de la côte basque à des repreneurs locaux dans des conditions permettant à la fois la pérennité de leur activité et l'équilibre financier de la coopérative.

### **Section III Le secteur coopératif de gestion**

#### **➤ La coopérative GURE LANA :**

Le groupement gère 25 navires dont 11 appartenant à des armements mixtes à capitaux espagnols (4 chalutiers et 7 fileyeurs).

#### **➤ La coopérative CHINGUDY :**

Groupement de gestion agréé, la coopérative Chingudy assure la gestion comptable de 21 navires dont 17 appartiennent à des armements mixtes à capitaux espagnols.

### **Section IV Le secteur coopératif d'outillage**

#### **➤ La coopérative LOGICOP :**

Dans le cadre d'un accord de sous-traitance avec la chambre de commerce et d'industrie, elle gère l'exploitation de l'outillage public du port de Saint Jean de Luz.

Prestataire de services, la coopérative HEGOKOA a assuré le paiement des producteurs adhérents à 8 jours (rôle d'intermédiaire entre les acheteurs et les producteurs).

De plus, elle avait la responsabilité de la commercialisation et de l'expédition de la production d'algues rouges.

Une coopérative de substitution a vu le jour en 2000 : la coopérative LOGICOOP a repris en totalité les activités de la coopérative HEGOKOA.

### **Section V Le secteur coopératif d'avitaillement**

#### **➤ La coopérative La BASQUAISE :**

C'est une coopérative d'avitaillement en carburant, ainsi que de matériel de pêche et de vêtements de mer. Elle affiche toujours une bonne santé financière confortée par la création du comptoir des pêcheurs dont les

bénéfices constituent une diversification d'activité et une assise économique et financière plus large.

## **CHAPITRE IV LE SECTEUR ECONOMIE DES PECHEES ET ENTITES PROFESSIONNELLES**

### **Section I L' Association de gestion de la criée du port de Saint-Jean de Luz – Ciboure**

Cette association (loi 1901) gère la criée du port de Saint-Jean de Luz - Ciboure depuis le mois de novembre 1995.

Elle est régie depuis novembre 1995 par trois collèges :

- les producteurs représentés par la coopérative HEGOKOA,
- les acheteurs (syndicats des mareyeurs et syndicats des poissonniers),
- le concessionnaire (CCI).

Depuis le mois de juillet 1999, elle a pour mission d'assurer la gestion de la criée d'Hendaye en liaison avec la ville d'Hendaye et le conseil général.

### **Section II L' Association interprofessionnelle pour le développement de la pêche artisanale (A.S.S.I.D.E.P.A)**

L'Association interprofessionnelle pour le développement de la pêche artisanale (A.S.S.I.D.E.P.A.), dont le siège est à Ciboure, élabore, pour le compte des promoteurs, les dossiers de projets d'investissement de navires.

Elle monte les dossiers financiers en collaboration avec le crédit maritime avant de les présenter pour avis à la commission régionale de modernisation et de développement de la flotte de pêche artisanale (C.O.R.E.M.O.D.E.).

Elle aide également en liaison avec la CCI au montage des dossiers liés aux équipements et outillages à usages collectifs dans les ports et lieux de débarquement des produits de la pêche qui ont été débattus en (C.O.R.E.C.O.D.E). Son activité porte sur l'ensemble de la région Aquitaine.

## **CHAPITRE V LE SECTEUR SCIENTIFIQUE ET CULTUREL**

### **Section I L' Institut des milieux aquatiques (I.M.A.)**

L'institut des milieux marins a été créé en 1992 et est constituée de personnels scientifiques de haut niveau.

Il regroupe en partenariat des milieux professionnels des pêches maritimes, estuariennes et de l'aquaculture, des collectivités locales et territoriales et des opérateurs privés.

Il a pour mission d'apporter un appui technique à la filière pêche en Aquitaine, tant au niveau de la connaissance des espèces exploitées, que des techniques de pêche à utiliser, afin de garantir une qualité maximale des produits pêchés.

### **Section II La Cellule d'étude et de recherche en environnement estuarien et côtier en Aquitaine (C.E.R.E.C.A.)**

La cellule d'étude et de recherche en environnement estuarien et côtier en Aquitaine (C.E.R.E.C.A.) est une cellule de valorisation spécialisée des l'étude des écosystèmes littoraux et estuariens.

Elle s'appuie sur les compétences de l'I.F.R.E.M.E.R. et des universités pour mener à bien ses travaux.

Cette cellule est intégrée à l'Association pour le développement de l'enseignement et des recherches auprès des universités des centres de recherche et des entreprises d'Aquitaine (A.D.E.R.A.).

Elle est composée exclusivement de spécialistes et scientifiques, dont les principales études, réalisées dans le cadre de l'A.D.E.R.A. ont portés en 2005 :

- sur le suivi halieutique des récifs artificiels immergés sur la côte Landaise
- sur l'effet de la zone de cantonnement de pêche de Guéthary sur l'oursin « paracentrotus lividus ».

### **Section III Le Groupe d'étude de la faune marine atlantique (G.E.F.M.A.)**

Le Groupe d'étude de la faune marine atlantique est un organisme créé en 1996, composé de biologistes, de vétérinaires et de naturalistes, chargé de suivre l'évolution de la faune marine à travers plusieurs études :

- l'analyse des causes de mortalité des mammifères marins, tortues de mer et requins pèlerins à la suite de leurs échouage sur le littoral Aquitain.
- la mise en mémoire d'une banque de données sur la présence de ces espèces dans le golfe de Gascogne et leurs arrivées insolites (échouages...etc...)
- le développement de programmes de recherche avec des organismes institutionnels français et étrangers, en particulier sur les cétacés.
- l'établissement d'un protocole, en liaison avec l'Institut des milieux aquatiques, pour éviter les captures accidentelles de dauphins dans les chaluts ou les filets et permettant de réaliser un suivi épidémiologique des cétacés.

Ces actions s'inscrivent sur la façade maritime de l'arc atlantique Nord/Sud.

Le G.E.F.M.A. réalise parallèlement des panneaux documentaires et pédagogiques ainsi que des expositions.

### **Section IV L' Association I.T.S.A.S. B.E.G.I.A.**

Cette association d'une vingtaine d'année a pour vocation la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine maritime du Pays Basque. Elle a notamment en 1991 reconstitué la chaloupe biscayenne Brokoa construite à Socoa, dont la réalisation a reçu le second prix en 1992 à Brest du concours national « Bateaux des côtes de France ».

Elle a également réalisée des dossiers pédagogique et poursuit actuellement un programme européen de numérisation du patrimoine maritime.

### **Section V Le Musée de la mer**

Situé à Biarritz, dans un cadre d'exception, face au site du « Rocher de la Vierge » dominant l'Océan, le musée de la mer, créé en 1935, et rénové en 1992, de style d'architecture art déco, propose sur quatre niveaux une approche très complète du monde marin, avec deux fils conducteurs :

- la vie marine
- l'homme et la mer

Il dispose de 27 bassins et aquariums qui représentent un volume global de 450 m3 d'eau de mer, pour plus de 150 espèces de poissons et d'invertébrés du Golfe de Gascogne, dans des décors réalistes.

Le musée possède également un bassin des phoques de 150 000 litres d'eau de mer ainsi qu'une grotte des squales.

Des collections importantes sont présentées au musée sur les cétacés, la chasse à la baleine, les pêches atlantiques, les oiseaux naturalisés ...etc...

Les technologies modernes (écrans interactifs, dioramas, projections audiovisuelles) sont largement utilisées et le musée accueille régulièrement des expositions thématiques.

### **Section VI L'Association pour la défense, pour la recherche et les études marines de la côte aquitaine (ADREMCA)**

Cette association a décidé de mettre en place en 1983 un récif artificiel sur la côte Landaise, au large de Mimizan.

L'immersion de récifs artificiels est une technique utilisée depuis longtemps au Japon pour la reconquête de la faune et de la flore sous-marine.

L'ADREMCA s'est inspirée de cette technique pour réaliser des 1989 le récif artificiel du Porto, dans le but de repeupler les fonds en offrant un abri de nidation.

### **Section VII L' Association Landes-Récifs (A.L.R.)**

Elle a mis en place, en partenariat avec le SIVOM COTE SUD, trois récifs artificiels au large du littoral Landais, en face de Capbreton, Moliets-et-Maa/Messanges ainsi que Souston/Vieux-Boucau.

Ces récifs sont implantés en pleine mer, par 20 mètres de profondeur.

Ces récifs sont constitués de modules en béton.

Il s'agit d'une concession expérimentale à but non lucratif de protection de l'environnement, l'implantation des récifs ayant pour objectif de préserver et de favoriser le renouvellement de la ressource maritime.

Les récifs artificiels relèvent juridiquement du régime de la concession de cultures marines.

A ce titre, le mouillage, ainsi que la pêche professionnelle, la pêche sous-marine de loisir et la plongée sous-marine sont interdits sur le site des récifs.

Seule, l'Association Landes Récifs est par convention autorisée à organiser les plongées et les pêches expérimentales pour le suivi scientifique.

## **CHAPITRE VI LE SECTEUR CIVIQUE ET SOCIAL**

### **Section I La Société nationale de sauvetage en mer (S.N.S.M.)**

La société nationale de sauvetage en mer a été créée en 1998 et participe au sauvetage de vies humaines en mer, avec sa quarantaine de marins bénévoles et ses deux canots de sauvetage, en collaboration avec les autres services de l'Etat impliqués dans les secours en mer (CROSSA, douanes, Samu, affaires maritimes...etc...)

La S.N.S.M. Est localement organisée en cinq stations côtières localisées à Mimizan (seulement en été), Capbreton, Bayonne, Saint Jean de Luz et Hendaye, et coordonnées dans le cadre d'une délégation interdépartementale Landes- Pyrénées-Atlantiques.

Les moyens nautiques susceptibles d'être mis en oeuvre par le CROSS au service de la S.N.S.M. Sont :

- 2 vedettes de 1ère classe , canot tout temps de 17,60 mètres (à Bayonne et Saint Jean de Luz),
- 1 vedette de 1ère classe de 14 mètres (à Hendaye à compter de mars 2005),
- 1 vedette de 2ème classe de 9 mètres (à Capbreton),
- 1 pneumatique (Mimizan).

Une nouvelle vedette a été mise en service en mars 2005 à Hendaye ; d'un coût de 600 000 euros, elle a été financée à hauteur de 25 % par le consortium des communes frontalières espagnoles et françaises dont fait partie Hendaye.

La S.N.S.M. Dispose d'un centre de formation de nageurs-sauveteurs qui accueille chaque année 20 jeunes pour un cycle correspondant à l'année scolaire.

### **Section II L' Association des pensionnés**

L' Association des pensionnés de la marine marchande et de la pêche des Landes et des Pyrénées-Atlantiques a été créée en 1934 et compte environ 500 adhérents. Elle comporte 4 sections distinctes et indépendantes :

- 1) la section Saint Jean de Luz/Ciboure, (200 adhérents)
- 2) la section Gave Adour, (150 adhérents)
- 3) la section Biarritz - Anglet - Bayonne (120 adhérents)
- 4) la section Pau Pyrénées , (30 adhérents)

Parmi les 500 membres, 350 proviennent du monde de la pêche.

L' Association a pour objectif la défense des intérêts des pensionnés de la marine sur le plan des retraites mais également au niveau des problèmes sociaux.

### **Section III La Fédération du mérite maritime**

En 1901, la Médaille d'honneur des marins du commerce et de la pêche a été créée pour récompenser les bons et loyaux services des marins français.

En 1930, l'Ordre du Mérite maritime a été institué pour récompenser la valeur professionnelle des marins et le mérite des citoyens qui se sont distingués pour le développement de la Marine Marchande , des ports, des pêches et des sports nautiques.

En 1954, une association, la « Fédération nationale du Mérite maritime et de la médaille d'honneur des

marins du commerce et de la pêche » a été déclarée pour regrouper les membres de l'Ordre.

Elle a pour buts :

- de veiller au prestige de l' Ordre du Mérite Maritime et de la Médaille d' Honneur
- de créer et de maintenir l'union entre tous ses membres par des contacts fréquents
- de soutenir moralement et matériellement ses adhérents en difficulté

La Fédération comprend 21 sections réparties dans toute la France et l' Outre-mer , dont une section pour les Pyrénées-Atlantiques et les Landes.

Les services des affaires maritimes instruisent les mémoires de proposition de distinctions honorifiques :

- L'ordre du mérite maritime, qui permet de récompenser des personnalités qui se sont distinguées dans le secteur maritime.
- La médaille d'honneur des marins du commerce et de la pêche
- Les médailles de sauvetage qui récompensent le courage et le dévouement des personnes qui se distinguent par leurs actes de sauvetage.

Chaque année, des marins de la D.I.D.A.M. de Bayonne bénéficient de distinctions honorifiques.

#### **Section IV L' Association UHAINA**

En 1998, une association de femmes et de familles de marins de la Côte Basque s'est mise en place au niveau local sous le nom de « UHAINA ».

#### **Section V Le Service social des pêches maritimes (S.S.P.M.)**

Le service social des pêches maritimes assure l'accueil de la Caisse maritime d'allocations familiales (C.M.A.F.) au niveau local.

Les formulaires concernant les prestations familiales s'y trouvent à la disposition des marins et de leur famille.

Une permanence est assurée tous les mardi et vendredi aux fins de renseignement et d'information sur les prestations sociales et autres aides.

### **Section I Les Syndicats de marins-pêcheurs**

La défense des intérêts des pêcheurs professionnels est actuellement assurée par quatre syndicats :

- le syndicat des marins de Saint-Jean de Luz - Ciboure (C.G.T.), dont le siège est Ciboure ; les petits métiers constituent son vivier traditionnel
- le syndicat des marins de la côte basque (C.F.D.T.), basé à Ciboure ;
- le syndicat professionnel des marins pêcheurs de Capbreton et de la côte des Landes, basé à Capbreton ;
- le syndicat des marins pêcheurs de l'estuaire de l'Adour (C.G.T.).

### **Section II L' Union des armateurs de la pêche française (U.A.P.F.)**

Elle a pour mission de défendre et promouvoir les intérêts des entreprises de pêche maritime que sont les armements, ainsi que de les représenter auprès des instances françaises et communautaires. Elle a également un rôle d'information et de conseil des adhérents.

### **Section III Le Syndicat des poissonniers**

Il s'agit du syndicat des poissonniers de Ciboure : il assure un rôle d'information réglementaire et de représentation des intérêts de la profession.

### **Section IV Le Syndicat des mareyeurs**

Le syndicat des mareyeurs I.S.A.M.A.R. assure un rôle de représentation de la professions et également d'information.

### **Section V Le Syndicat des ramasseurs d'algues épaves sur l'estran (SY.R.A.E.E.)**

Il est l'interlocuteur des pouvoirs public pour ce qui concerne cette activité et défend les intérêts des ramasseurs d'algues à pied.

Il est le seul représentant du département de la profession.

## **TITRE III LES GENS DE MER**

### **CHAPITRE I PRESENTATION DE LA POPULATION MARITIME**

#### **Section I La profession de marin - Généralités**

##### **Sous-section I Des marins pêcheurs, des marins du commerce et des plaisanciers professionnels.**

On appelle « gens de mer » les marins qui constituent le personnel naviguant à bord des navires professionnels.

En fonction du type d'exploitation d'un navire professionnel, il faut des équipages formés :

- soit au transport de passagers ou de marchandises,
- soit aux différentes techniques de pêche,
- soit aux manœuvres de la plaisance.

Le métier de marin s'exerce donc traditionnellement dans trois domaines distincts :

- le commerce
- la pêche
- la plaisance professionnelle

L'activité de pilotage, de remorquage, de lamanage et de dragage dans les ports se rattache au domaine du commerce.

##### **Sous-section II Une spécialisation « pont – machine »**

La conduite de la plupart des navires de commerce et de pêche nécessitent des membres d'équipage spécialisés :

- aux mesures de la navigation
- au fonctionnement des machines

Une spécialisation est donc nécessaire, dénommée selon le cas « pont » ou « machine ». Les deux types de formation peuvent d'ailleurs être réunies dans un cursus « polyvalent ».

##### **Sous-section III L'exigence de compétences et de titres de qualifications**

Compte tenu des dangers inhérents à la navigation en mer ainsi que des risques encourus par les marins dans leur activité professionnelle, des niveaux d'aptitudes et de compétences particuliers sont réglementairement exigés pour l'exercice des différentes fonctions à bord, et notamment pour la conduite du navire et l'entretien des machines.

##### **Sous-section IV Un régime social spécifique en tant « qu'inscrit maritime »**

Le marin professionnel bénéficie tout au long de sa carrière d'un régime de protection **social** spécifique, en tant « qu'inscrit maritime » au régime social des invalides de la marine (E.N.I.M.).

#### **Section II Composition de la population maritime de la DIDAM de Bayonne - Particularités**

##### **Sous-section I Des marins français et des marins communautaires**

Certaines fonctions à bord des navires professionnels peuvent être occupées par des marins communautaires. La proximité de la frontière espagnole favorise la mixité d'équipages français et étrangers.

En outre, la Direction interdépartementale des affaires maritimes des Landes et des Pyrénées Atlantiques (D.I.D.A.M. de Bayonne) est le service désigné pour l'identification au moment de leur entrée dans la profession de tous les marins de nationalité espagnole ou portugaise naviguant sur des navires français.

On dénomme marins actifs de la Direction interdépartementale des affaires maritimes des Landes et des Pyrénées Atlantiques les marins immatriculés dans le ressort de sa circonscription et ayant navigué au moins un jour depuis une année, avec la distinction entre :

- les marins actifs embarqués de la D.I.D.A.M. de Bayonne : ce sont des marins français ou communautaires qui sont embarqués à bord d'un navire.
- Les marins actifs non embarqués de la D.I.D.A.M. de Bayonne: il s'agit des marins du ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne ayant navigué au moins un jour depuis moins d'un an, qui sont donc toujours répertoriés comme marins inscrits à Bayonne, mais qui au moment de l'évaluation statistiques ne sont pas embarqués à bord parce qu'ils sont :
  - soit en congés,
  - soit en arrêt maladie,
  - soit en périodes de formation,
  - soit au chômage,
  - soit qu'ils exercent momentanément une autre activité en attendant de retrouver éventuellement un embarquement.

Par ailleurs certains retraités peuvent continuer leur activité : ils sont donc alors répertoriés comme marins actifs, à la différence des marins qui n'exercent plus aucune activité maritime professionnelle, considérés alors comme retraités.

En effet, on appelle inscrits maritimes les marins en activité au sens large mais pas forcément embarqués, c'est à dire aussi bien les jeunes marins poursuivant une formation que les marins actifs et les retraités en activité.

En revanche, un marin qui n'a pas navigué depuis plus d'un an va être rayé de la liste des marins inscrits, ainsi de même que les personnes définitivement à la retraite de leur carrière de marins.

Par ailleurs, les marins actifs inscrits à Bayonne peuvent être embarqués ou avoir navigué sur d'autres navires que ceux immatriculés dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne, c'est à dire sur des navires du ressort d'autres directions ou bien sur des navires étrangers.

On dénombre ainsi 2465 marins professionnels inscrits à la D.I.D.A.M. de Bayonne au 21/12/2005, répartis de la façon suivante :

- 649 marins français (source :Département des systèmes d'information) : ce chiffre regroupe donc :
    - tous les marins qui ont leur résidence (ou ayant résidé) dans la circonscription, ayant été embarqués depuis un an, quelque soit leur type d'activité (pêche, commerce...etc...),
    - mais également les marins actifs non embarqués (certains sont en arrêt maladie, d'autres affectés à terre, d'autres en période d'études),
    - les marins embarqués sur des navires étrangers,
    - ainsi que les retraités en activité.
  - 1816 marins communautaires (source :Département des systèmes d'information): chiffre qu'il convient de relativiser, car il s'agit de l'ensemble des marins étrangers espagnols ou portugais naviguant sur des navires français.  
Des marins communautaires d'autres origines peuvent également être recrutés à bord des navires en fonction des circonstances (polonais, etc...).
- Ces marins communautaires bénéficient du régime social de l'E.N.I.M. , dans les conditions similaires des marins français, en relation avec le régime social d'origine. Ils résident sur le littoral

Européen (à fortiori France et Espagne).

## **Sous-section II La main d'œuvre extra communautaire**

Des marins ressortissant d'Etats n'appartenant pas à la communauté européenne peuvent également être embarqué sur des navires français. C'est notamment le cas des marins sénégalais embarqués sur certains navires basés à Dakar, qui naviguent et pêchent dans les eaux sénégalaises, mais qui relèvent de la D.I.D.A.M. de Bayonne.

Le statut des marins étrangers relèvent généralement de conventions internationales passées entre la France et les Etats de ces ressortissants étrangers.

## **Sous-section III Les entrées dans la profession**

En ce qui concerne les entrées dans la carrière de marins, depuis quelques années est apparu une poursuite régulière d'immatriculation de marins communautaires, mais un certain fléchissement pour les marins français.

Cette disparité traduit la baisse générale que l'on retrouve au plan national en ce qui concerne l'érosion régulière du nombre de marins, mais également le manque d'attractivité ressentie par les jeunes gens pour le métier de marin, en raison notamment des conditions difficiles du métier au plan physique et socio-professionnel, des risques élevés d'accidents du travail et, à la pêche, du caractère irrégulier de la rémunération.

Le secteur des pêches maritimes connaît une situation de déficit d'emploi, notamment qualifié pour l'exercice des fonctions d'officier à la pêche au large (brevets de patron de pêche et lieutenant de pêche) ainsi que de mécanicien.

## **Sous-section IV La population maritime féminine**

Exclusivement masculine à l'origine, la carrière de marins resta longtemps essentiellement pratiquée par les hommes. Peu de femmes étaient attirées ou avaient la possibilité d'exercer la profession de marins.

Néanmoins depuis la dernière décennie, on recense une arrivée des femmes dans la profession. Dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne, ce nombre s'est élevé en 2005 à trois dont deux patrons-armatrices à la pêche et une au commerce.

En outre, la loi pêche du 17 novembre 1997 reconnaît désormais un statut spécifique aux femmes de patrons pêcheurs embarqués qui concourent à l'activité de leurs époux dans le cadre de la pêche artisanale. Elles sont actuellement une trentaine dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne.

Ainsi, l'article 16 de la loi sus citée précise notamment que « ...le conjoint du patron propriétaire embarqué qui participe à la mise en valeur ou à l'exploitation de l'entreprise de pêche peut prétendre à une pension de retraite. » Cette loi leur accorde également des droits en matière de congés de maternité (article 17), de formation professionnelle (article 18) ainsi que la participation aux assemblées générales dans les coopératives (article 51) et la possibilité d'être élue aux organes dirigeants des coopératives maritimes.

## **Sous-section V Les conchyliculteurs**

Les conchyliculteurs travaillent dans des exploitations de cultures marines.

Ils peuvent bénéficier du régime social des marins pêcheurs, notamment lorsqu'ils concilient l'activité de pêche maritime avec celle d'exploitation ostréicole ou mytilicole, et ils sont alors répertoriés en tant que « gens de mer » et « inscrits maritimes » à l'E.N.I.M..

Mais, compte tenu de la particularité de l'activité de cultures marines, ils peuvent également s'affilier à la Mutuelle sociale des agriculteurs (M.S.A.), lorsqu'ils ne sont pas marins-pêcheurs.

Il y a 7 ostréiculteurs dans les Landes, dont 5 sont affiliés à la M.S.A. et 2 à l'E.N.I.M. (Conférer **TITRE V LES PRODUITS DE LA MER - CHAPITRE IV LES PRODUITS D'AQUACULTURE**)

## CHAPITRE II LES MARINS PECHEURS

Qu'ils soient français ou étrangers, l'activité des marins se caractérise par le genre de navigation qu'ils pratiquent lorsqu'ils sont en pêche :

- **La petite pêche (PP)** : navigation de pêche pratiquée par tout navire ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à 1 jour ;
- **La pêche côtière (PC)** : navigation de pêche pratiquée par tout navire ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à 4 jours mais supérieure à 1 jour ;
- **La pêche au large (PL)** : navigation de pêche pratiquée par des navires s'éloignant habituellement du port pour une durée supérieure à 4 jours lorsqu'elle ne répond pas à la définition de la grande pêche ;
- **La grande pêche (GP)** : navigation de pêche pratiquée par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1000 tonneaux, ou par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, s'absentant habituellement pendant plus de 20 jours de son port d'exploitation ou de ravitaillement.

La conchyliculture petite pêche (CPP) est la navigation pratiquée par des embarcations ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à 24 heures, affectée à la pêche et à l'exploitation de parcelles concédées sur le domaine public maritime.

Il n'y a pas d'inscrits en conchyliculture petite pêche sur la Direction interdépartementale des Affaires maritimes à Bayonne, malgré l'existence d'une petite activité ostréicole sur le lac marin d'Hossegor.

### CHAPITRE III LES MARINS DU COMMERCE ET DE LA PLAISANCE

La navigation commerciale se subdivise en trois types, en fonction des zones et de la durée de la navigation :

Le long cours (**LC**), s'étendant aux mers lointaines, pratiqué au delà des limites suivantes :

- au nord : le parallèle de 72° nord
- à l'ouest : une ligne suivant le méridien de 12°40 ouest (Greenwich) depuis le parallèle 72° nord jusqu'à celui de 30° nord ; ce dernier parallèle jusqu'à 27° ouest (Greenwich), le méridien de cette dernière longitude jusqu'au parallèle de 10° nord.
- au sud : le parallèle de 10° nord à l'ouest du méridien de Greenwich, le parallèle de 30° nord à l'est du méridien de Greenwich.
- à l'est : le méridien de 46°20' est de Greenwich.

Le cabotage (**CN et CI**), couvrant une aire de moyenne étendue (Europe et partie Nord du continent africain).

C'est la navigation au commerce qui se situe en deçà des limites du long cours et qui n'est pas classée navigation côtière.

Le cabotage est dit « national » s'il se pratique entre les ports de la métropole lorsque le navire touche les ports étrangers, et « international » au-delà.

La navigation côtière (**NC**), considérée comme une petite navigation, dans les eaux proches du port d'attache. C'est une navigation pratiquée par les navires :

- d'une jauge brute au plus égale à 300 tonneaux.
- ne s'écartant pas à plus de 20 milles marins des côtes.
- ne s'éloignant pas à plus de 100 milles marins comptés soit à partir du port d'immatriculation soit à partir de la limite de la mer si le port d'immatriculation est situé dans un cours d'eau en amont de cette limite.
- les chalands et autres engins de tout tonnage remorqués en mer.
- les navires de tout tonnage ne sortant pas habituellement des ports et rades.

La classification de la navigation maritime selon son objet opère une autre distinction :

- Le commerce, qui concerne le transport de passagers ou de marchandises, qui est la navigation de commerce proprement dite, mais aussi les services qui s'y rattachent ... etc...
- Le remorquage (**RNC, RCN, RCI, RLC**), pour l'activité de remorquage.
- Le pilotage (**PIL**) : transport des pilotes à bord des navires.
- Le lamanage (**LNC**), pour l'activité des lamaneurs.

## CHAPITRE IV LE NOMBRE D'EFFECTIF A LA PECHE

Le décompte des marins en fonction des embarquements fluctue en permanence selon la mobilité des équipages en raison des saisons, des campagnes de pêche et des périodes de congés.

En revanche, la délimitation du nombre de postes d'équipage à bord des navires de pêche établie en fonction des décisions d'effectif demeure stable, car elle varie essentiellement en fonction des entrées et sorties de navires de la flotte de la D.I.D.A.M. de Bayonne d'une année sur l'autre.

La décision d'effectifs est un document officiel établissant la composition de l'équipage devant être présent à bord du navire, en fonction des caractéristiques du navire et selon le genre de navigation pratiqué lors des sorties en mer et qui mentionne exactement le nombre obligatoire d'officiers à bord (capitaine, second, chef mécanicien) et le nombre d'emplois subalternes.

C'est le titre qui établit l'équipage minimale en quantité et en qualité.

Il prend en compte éventuellement la possibilité pour le navire de changer de genre de navigation, et prévoit en conséquence l'effectif minimum qui doit être présent à bord en pêche selon le type de navigation pratiqué : ainsi, par exemple, il peut prévoir un effectif minimal de quatre marins quand le navire est en pêche au large ou de trois marins s'il passe en pêche côtière, selon les campagnes de pêches.

Le total des effectifs minimum obligatoire à bord lors des sorties des navires de pêche immatriculés sur Bayonne, établie en fonction des décisions d'effectifs, permet d'évaluer le nombre minimal de postes de travail de la flotte de pêche de la D.I.D.A.M. de Bayonne.

Ce nombre s'élevait fin 2004 à au moins 603 postes de travail. Il s'agit donc d'un effectif minimum relevé sur la base la plus restrictive en terme d'emplois pouvant être pourvus à bord des navires et qui inclut à la fois le personnel qualifié (officiers-sous-officiers) et non qualifié (matelots).

Ce chiffre a légèrement augmenté en 2005, en correspondance avec une légère augmentation du nombre de navires, avec 624 postes d'emplois au minimum devant être pourvus à bord des navires de Bayonne en activité.

Le tableau suivant récapitule le nombre des différentes fonctions en termes de poste d'effectif minimum pouvant être tenues à bord de ces navires fin décembre 2004 et 2005 :

| Effectif minimum des équipages de la DIDAM64/40 correspondant aux navires du POP |                                               |             |            |                   |          |                             |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------|------------|-------------------|----------|-----------------------------|
|                                                                                  | Patron ou patron-mécanicien ou matelot-patron | Second Pont | Mécanicien | Second-mécanicien | Matelots | TOTAL de l'effectif minimum |
| Au 31/12/2004                                                                    | 193                                           | 35          | 82         | 46                | 247      | 603                         |
| Au 31/12/2005                                                                    | 194                                           | 34          | 82         | 45                | 269      | 624                         |

Source : Affaires maritimes (D.I.D.A.M. De Bayonne)

## CHAPITRE V BILAN CHIFFRE DE LA POPULATION MARITIME

### Section I Les marins pêcheurs

Compte tenu qu'il n'est pas possible de préciser un nombre global de marins embarqués pour une année, les embarquements variant en permanence, les bilans statistiques concernant les marins-pêcheurs ne peuvent être établie que de façon ponctuelle.

Le nombre de marins embarqués à bord des navires de pêche varient particulièrement :

- lors des campagnes de pêche au thon, au merlu, à l'anchois, durant le printemps et l'été, durant lesquelles les effectifs sont au maximum à bord des navires, ces périodes nécessitant un fort besoin de main-d'oeuvre.
- pendant la saison d'hiver, qui se caractérise par une restriction des apports, où les équipages sont moins nombreux à bord, et où ils peuvent compléter leur revenu par la pratique de la pêche à pieds de la civelle
- pendant les congés, pour la période de Noël et du nouvel An ainsi que les vacances de Pâques.

**Les tableaux établis ci-après correspondent donc à une situation donnée établie à un moment précis, durant les périodes creuses d'hiver, au 8 mars pour l'année 2004 et au 21 décembre pour l'année 2005.**

#### Sous-section I Pour l'année 2004

##### Observations :

Ces chiffres concernent le nombre de marins immatriculés à la DIDAM 64/40 qui étaient embarqués à la date du 8 mars 2004 sur des navires de la DIDAM 64/40.

| Bilan des marins actifs inscrits à la DIDAM 64/40 français et communautaires par genre de pêche au 8 mars 2004 |            |                |             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------|-------------|
| Genre de navigation                                                                                            | Français   | Communautaires | TOTAL       |
| Conchyliculture petite pêche                                                                                   | 1          | 1              | 2           |
| Grande pêche                                                                                                   | 10         | 40             | 50          |
| Pêche côtière                                                                                                  | 121        | 286            | 407         |
| Pêche au large                                                                                                 | 104        | 776            | 880         |
| Petite pêche                                                                                                   | 200        | 48             | 248         |
| <b>Total pêche</b>                                                                                             | <b>436</b> | <b>1151</b>    | <b>1587</b> |

| Bilan des marins actifs inscrits à la DIDAM 64/40 français et communautaires à la pêche par genre de pêche et par fonctions hiérarchiques occupées à bord au 8 mars 2004 |       |                    |                  |             |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------|------------------|-------------|-------------|
| Genre de navigation                                                                                                                                                      | Codes | Capitaines Patrons | Autres Officiers | Equipage    | Total       |
| Conchyliculture petite pêche                                                                                                                                             | CPP   | 0                  | 0                | 2           | 2           |
| Grande pêche                                                                                                                                                             | GP    | 1                  | 7                | 42          | 50          |
| Pêche côtière                                                                                                                                                            | PC    | 34                 | 78               | 295         | 407         |
| Pêche au large                                                                                                                                                           | PL    | 37                 | 139              | 704         | 880         |
| Petite pêche                                                                                                                                                             | PP    | 93                 | 13               | 142         | 248         |
| <b>Total pêche</b>                                                                                                                                                       |       | <b>165</b>         | <b>237</b>       | <b>1185</b> | <b>1587</b> |

Source : Affaires maritimes (Département des systèmes d'information de Saint Malo)

## Sous-section II Pour l'année 2005

### Observations :

Ces chiffres concernent le nombre de marins inscrits à Bayonne qui étaient embarqués à la date du 21 décembre 2005 sur des navires de la D.I.D.A.M. de Bayonne.

| Bilan des marins actifs inscrits à la DIDAM 64/40 français et communautaires par genre de pêche au 21 décembre 2005 |            |                |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------|--------------|
| Genre de navigation                                                                                                 | Français   | Communautaires | TOTAL        |
| Conchyliculture petite pêche                                                                                        | 0          | 2              | 2            |
| Grande pêche                                                                                                        | 9          | 64             | 73           |
| Pêche côtière                                                                                                       | 82         | 224            | 306          |
| Pêche au large                                                                                                      | 103        | 1 318          | 1 421        |
| Petite pêche                                                                                                        | 204        | 43             | 247          |
| <b>Total pêche</b>                                                                                                  | <b>398</b> | <b>1 651</b>   | <b>2 049</b> |

| Bilan des marins actifs inscrits à la DIDAM 64/40 français et communautaires à la pêche par genre de pêche et par fonctions hiérarchiques occupées à bord au 21 décembre 2005 |       |                    |                  |              |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------|------------------|--------------|--------------|
| Genre de navigation                                                                                                                                                           | Codes | Capitaines Patrons | Autres Officiers | Equipage     | Total        |
| Conchyliculture petite pêche                                                                                                                                                  | CPP   | 0                  | 0                | 2            | 2            |
| Grande pêche                                                                                                                                                                  | GP    | 2                  | 13               | 58           | 73           |
| Pêche côtière                                                                                                                                                                 | PC    | 22                 | 55               | 229          | 306          |
| Pêche au large                                                                                                                                                                | PL    | 41                 | 242              | 1 138        | 1 421        |
| Petite pêche                                                                                                                                                                  | PP    | 102                | 7                | 138          | 247          |
| <b>Total pêche</b>                                                                                                                                                            |       | <b>167</b>         | <b>317</b>       | <b>1 565</b> | <b>2 049</b> |

Source : Affaires maritimes (Département des systèmes d'information de Saint Malo)

## Section II Les marins du commerce et de la plaisance professionnelle

### Sous-section I Pour l'année 2004

### Observations :

Ces chiffres concernent le nombre de marins inscrits à Bayonne qui étaient embarqués à la date du 8 mars 2004 sur des navires de la D.I.D.A.M. de Bayonne.

| Bilan du nombre de marins actifs par genre de navigation français et étrangers au 8 mars 2004 |                 |            |                |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------|----------------|------------|
| Genre de navigation                                                                           | Codes           | Français   | Communautaires | TOTAL      |
| Cabotage international                                                                        | CI YCI          | 31         | 3              | 34         |
| Cabotage national                                                                             | CN YCN          | 3          | 0              | 3          |
| Long cours                                                                                    | LC YLC          | 51         | 0              | 51         |
| Navigation côtière                                                                            | NC YNC LNC      | 83         | 11             | 94         |
| Pilotage                                                                                      | PIL             | 13         | 0              | 13         |
| Remorquage                                                                                    | RNC RCN RCI RLC | 15         | 0              | 15         |
| <b>Total commerce</b>                                                                         |                 | <b>196</b> | <b>14</b>      | <b>210</b> |

| <b>Bilan du nombre de marins actifs au commerce par genre de navigation et par fonctions hiérarchiques occupées à bord au 8 mars 2004</b> |                 |                    |                  |           |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------|------------------|-----------|------------|
| Genre de navigation                                                                                                                       | Codes           | Capitaines Patrons | Autres Officiers | Equipage  | Total      |
| Cabotage international                                                                                                                    | CI YCI          | 7                  | 17               | 10        | 34         |
| Cabotage national                                                                                                                         | CN YCN          | 1                  | 2                | 0         | 3          |
| Long cours                                                                                                                                | LC YLC          | 7                  | 17               | 27        | 51         |
| Navigation côtière                                                                                                                        | NC YNC LNC      | 31                 | 20               | 43        | 94         |
| Pilotage                                                                                                                                  | PIL             | 2                  | 8                | 3         | 13         |
| Remorquage                                                                                                                                | RNC RCN RCI RLC | 3                  | 5                | 7         | 15         |
| <b>Total commerce</b>                                                                                                                     |                 | <b>51</b>          | <b>69</b>        | <b>90</b> | <b>210</b> |

Source : Affaires maritimes (Département des systèmes d'information de Saint Malo)

## **Sous-section II Pour l'année 2005**

### **Observations :**

Ces chiffres concernent le nombre de marins immatriculés à la DIDAM 64/40 qui étaient embarqués à la date du 21 décembre 2005 sur des navires de la DIDAM 64/40.

| <b>Bilan du nombre de marins actifs par genre de navigation français et étrangers au 21 décembre 2005</b> |                 |            |                |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------|----------------|------------|
| Genre de navigation                                                                                       | Codes           | Français   | Communautaires |            |
| Cabotage international                                                                                    | CI YCI          | 26         | 1              | 27         |
| Cabotage national                                                                                         | CN YCN          | 4          | 0              | 4          |
| Long cours                                                                                                | LC YLC          | 53         | 1              | 54         |
| Navigation côtière                                                                                        | NC YNC LNC      | 75         | 4              | 79         |
| Pilotage                                                                                                  | PIL             | 13         | 0              | 13         |
| Remorquage                                                                                                | RNC RCN RCI RLC | 11         | 0              | 11         |
| <b>Total commerce</b>                                                                                     |                 | <b>182</b> | <b>6</b>       | <b>188</b> |

| <b>Bilan du nombre de marins actifs au commerce par genre de navigation et par fonctions hiérarchiques occupées à bord au 21 décembre 2005</b> |               |                    |                  |           |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------|------------------|-----------|------------|
| Genre de navigation                                                                                                                            | Codes         | Capitaines Patrons | Autres Officiers | Equipage  | Total      |
| Cabotage international                                                                                                                         | CI YCI        | 5                  | 11               | 11        | 27         |
| Cabotage national                                                                                                                              | CN YCN        | 1                  | 1                | 2         | 4          |
| Long cours                                                                                                                                     | LC YLC        | 6                  | 19               | 29        | 54         |
| Navigation côtière                                                                                                                             | NC YNC LNC    | 26                 | 18               | 35        | 79         |
| Pilotage                                                                                                                                       | PIL           | 3                  | 8                | 2         | 13         |
| Remorquage                                                                                                                                     | RNC RCN RCI F | 2                  | 4                | 5         | 11         |
| <b>Total commerce</b>                                                                                                                          |               | <b>43</b>          | <b>61</b>        | <b>84</b> | <b>188</b> |

Source : Affaires maritimes (Département des systèmes d'information de Saint Malo)

## **TITRE IV LES NAVIRES**

### **CHAPITRE I PRESENTATION DE LA FLOTTE DE PECHE**

#### **Section 1 Distinction entre pêche artisanale et pêche industrielle**

La flotte de pêche de la D.I.D.A.M. de Bayonne est composée de navires de pêche artisanale et de navires de pêche industrielle.

##### **Sous-section 1 La pêche artisanale**

Elle se définit comme étant la pêche exercée par une entreprise dont 100 % des parts sociales ou des droits de vote sont possédés par un ou des pêcheurs embarqués (Articles 21 à 24 et article 30 de la Loi Pêche du 18 novembre 1997).

Quand l'armateur embarqué détient la propriété du navire, il bénéficie d'un statut privilégié dans le cadre du régime social de l'E.N.I.M., avec notamment des exonérations partielles en ce qui concerne les charges patronales, dans les conditions spécifiées par le Décret du 17 juin 1938 modifié, portant réorganisation et unification du régime d'assurance des marins.

Deux types d'armements doivent être distingués :

- des armements coopératifs : il s'agit de coopératives maritimes qui détiennent plusieurs navires en copropriété avec leurs patrons.
- des armements individuels dans lequel l'armateur embarqué détient la propriété du navire.

Les unités artisanales constituent les trois quart de la flotte de la D.I.D.A.M. de Bayonne.

En vertu de la Loi Pêche du 18 novembre 1997, la société de pêche artisanale ne peut exploiter plus de 2 navires.

En pêche artisanale, les navires sont armés en pêche au large, en pêche côtière et en petite pêche.

La rémunération des marins à bord de ces navires se fait à la part.

##### **Sous-section 2 La pêche industrielle**

Elle est par contre celle qui est exercée par des sociétés dirigées en droit par des personnes qui ne sont pas pêcheurs embarqués.

Les marins embarqués à bord de ces unités peuvent être rémunérés, soit par un salaire fixe, soit à la part.

On dénombre environ 50 bateaux de pêche industrielle.

#### **Section II Distinction de la flotte de pêche de la D.I.D.A.M. de Bayonne par genre de navigation.**

Les navires de pêche sont armés par type de pêche selon les catégories prévues par l'arrêté ministériel modificatif du 24 janvier 1973, (suscité au titre précédent sur les marins), qui subdivise la navigation de pêche en quatre catégories, fondées sur la durée d'absence du navire de son port d'exploitation :

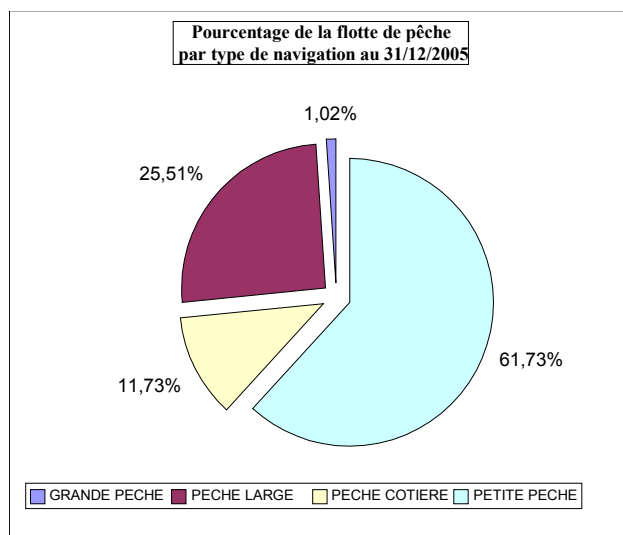
- La petite pêche (PP)
- La pêche côtière (PC)

- La pêche au large (PL)
- La grande pêche (GP)

Les navires de pêches artisanales sont généralement armés en petite pêche, en pêche côtière ou en pêche au large, alors que ceux de pêche industrielle sont en pêche au large ou en grande pêche.

**Les tableaux ci-après établis au 31 décembre 2003, 2004 et 2005 montrent une faible variabilité de cette flotte :**

| Etat évolutif de la flotte de pêche par type de navigation depuis 2003 |            |            |            |
|------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|
|                                                                        | 2003       | 2004       | 2005       |
| GRANDE PECHE                                                           | 0          | 0          | 2          |
| PECHE LARGE                                                            | 51         | 46         | 50         |
| PECHE COTIERE                                                          | 30         | 26         | 23         |
| PETITE PECHE                                                           | 122        | 122        | 121        |
| <b>TOTAL</b>                                                           | <b>203</b> | <b>194</b> | <b>196</b> |



## CHAPITRE II LES TYPES DE METIERS

Les types de pêche pratiquées par les navires de la D.I.D.A.M. de Bayonne peuvent schématiquement être distingués selon la classification traditionnelle entre arts traînants et arts dormants, à l'intérieur desquelles on retrouve une grande variété de techniques pratiquées localement.

On peut aussi faire une distinction entre navires ayant une technique de pêche bien définie comme les couralins et les navires dits « polyvalents ».

### Section I Les arts traînants

Au plan local, il s'agit principalement de la pêche au chalut et de la pêche dite « à la bolinche ».

#### **Sous-section I La pêche au chalut**

Il peut s'agir de chaluts pélagiques, tractés par un ou deux navires (on parle alors de chalutage « en bœufs »), ou de chaluts de fond.

- Les premiers permettent la capture du merlu, du bar, de la dorade, du chinchard, de l'anchois, du maquereau et du thon germon. Ils mesurent entre 17 et 25 mètres et partent pour des marées de un à huit jours en pêche côtière ou au large.
- Les seconds, lestés, raclent le fond grâce à des bourrelets et pêchent les espèces démersales et benthiques (sole, raie, merlu, lotte, lieu, merlan, chipiron, langoustine...).

#### **Sous-section II La pêche à la bolinche (ou senne coulissante)**

La bolinche est une technique de pêche particulière qui permet de capturer l'anchois, dont on réserve un lot pour servir ensuite d'appâts pour pêcher le thon. Cette technique permet également de pêcher la sardine et le chinchard.

Cette méthode de pêche consiste à localiser un banc de poisson et à l'encercler par une senne, la fermeture par le bas au moyen d'une coulisse permet de retenir la totalité du poisson capturé.

### Section II Les arts dormants

Localement, il s'agit principalement de la pêche au filet maillant, à la palangre et éventuellement aux casiers. Ces engins sont dits arts dormants, fixes ou dérivants. Ils sont mouillés à l'aide de bouées ou flotteurs en surface et sont relevés périodiquement.

#### **Sous-section I La pêche au filet**

Les fileyeurs sont des navires qui utilisent comme engin de pêche le filet maillant simple ou le filet trémail.

Les filets maillants sont des filets que l'on place sur le parcours des bancs de poissons ou à proximité de ceux-ci. Chaque maille de ces filets est un piège pour le poisson qui s'y engage.

En vertu de la réglementation communautaire, l'utilisation du filet maillant dérivant est interdite

Le filet trémail est constitué de trois nappes, les deux nappes externes étant d'un maillage plus grand que celui de la nappe interne montée avec beaucoup de flou.

On a deux groupes de fileyeurs : ceux qui pêchent dans le sud du Golfe de Gascogne et ceux qui pêchent au large de l'Irlande et des Iles britanniques.

Les espèces recherchées dans ce type de pêche sont diverses mais les espèces les plus prisées sont le merlu, la baudroie, la sole, le bar et la dorade, ainsi que certaines espèces des grands fonds (requins, divers squales), selon les zones où la pêche est pratiquée.

### **Sous-section II La pêche à la canne (ou à la traîne)**

Ce type de pêche visent à pêcher les thons bancs, les thons rouges et l'espèce dite « bonite ».

Ce type de pêche consiste à attirer le poisson en surface tout près du bateau et les y maintenir en leur lançant des sardines ou des anchois vivants dont ils sont friands. Les pêcheurs mêlent à ces appâts l'hameçon de leur ligne, lui-même garni d'un petit poisson, afin d'attraper les thons. L'appât vivant est appelé « peita » et est conservé à bord dans des viviers.

La campagne de pêche a lieu pendant les quatre à cinq mois d'été durant le passage des thons dans le Golfe de Gascogne.

Ce type de pêche permet également le prélèvement de thons tropicaux à Dakar.

### **Sous-section III Les ligneurs et palangriers**

Il s'agit de navires mesurant entre 8 et 15 mètres partant pour des marées durant en moyenne 10 heures dans la zone côtière. Les espèces recherchées sont le bar, le merlu, l'anchois, le chinard, la sardine et le thon.

La palangre est constituée d'une ligne principale et de lignes secondaires accrochées à intervalles réguliers au bout desquelles sont fixées des hameçons.

## **Section III La spécialisation et la polyvalence**

On peut définir le navire en fonction de sa typologie, certains navires étant construits en fonction de l'engin de pêche qu'ils utilisent, comme le sont les chalutiers par exemple, qui ne peuvent en aucun cas pratiquer la pêche au filet.

Un autre exemple de navires équipés conçus pour une pêche spécifique sont les couralins.

La flotte de Bayonne comporte une flottille de petites unités qui pratique la pêche dite « estuarienne ».

Les couralins sont de petites unités qui pratiquent la pêche estuarienne. Leur nombre est relativement important sur la D.I.D.A.M. de Bayonne compte tenu du milieu naturel maritime que constitue l'estuaire de l'Adour et la variété des espèces qui s'y trouvent (civelles, saumons, truites, aloses, lamproies, ...etc ...)

Le métier du navire est donc défini à partir du principal engin utilisé à bord pour la pêche, le navire pouvant éventuellement, en fonction de sa construction, utiliser ou non d'autres engins à titre complémentaire.

Mais il y a aussi des navires dits « polyvalents » : un navire polyvalent est un navire qui utilise plusieurs engins de pêche, sans qu'il soit possible de le définir dans une spécialité particulière comme le sont les chalutiers, les fileyeurs, les ligneurs ou encore les thoniers canneurs.

Un navire polyvalent peut utiliser deux engins principaux et plus ou encore trois engins principaux et plus.

## **CHAPITRE III LE FORMAT COMMUNAUTAIRE DE LA FLOTTE DE PECHE**

### **Section I L'encadrement communautaire de la flotte de pêche de la D.I.D.A.M. de Bayonne**

#### **Sous-section I Le POP (Programme d'orientation pluriannuel)**

Le Programme d'orientation pluriannuel dit « POP » est un dispositif mis en place par la Communauté Européenne en vue d'aboutir à une réduction de l'effort de pêche, dans le cadre des moyens mis en oeuvre par l'Europe pour protéger la ressource.

Afin de respecter les objectifs assignés à la France dans le cadre du POP, la flotte de pêche française métropolitaine a dû être réduite en termes de jauge et de puissance.

Des plans de sortie de flotte ont donc été mis en place par le gouvernement, basés sur le principe des aides à la construction et à la modernisation des navires de pêche, visant à inciter les propriétaires de navires de pêche anciens à détruire leur navire et encadrant les possibilités de constructions de navires neufs.

La détermination de la flotte des navires immatriculés sur Bayonne s'établit dans le cadre du POP : la flotte de la pêche maritime est celle des navires actifs au POP.

Les navires actifs sont les navires de pêche qui sont en activité et qui détiennent un permis de mise en exploitation en cours de validité.

L'étude de la modification du format de la flotte s'établit donc désormais en fonction des navires en activité tels qu'ils sont dénombrés et répertoriés dans leurs caractéristiques (longueur, puissance, tonnages) au fichier communautaire de la flotte de pêche du POP (Programme d'orientation pluriannuel de réduction de l'effort de pêche).

#### **Sous-section II La codification des engins de pêche**

Outre la typologie des navires, une codification des engins de pêche a été établie, avec les autres mesures communautaires de protection de la ressource, auxquelles sont astreintes les armements, comme l'obligation de :

- de déclarer les prises sur le journal de bord communautaire,
- de détenir une licence communautaire de pêche pour les navires de plus de dix mètres ,
- des permis de pêches spéciaux pour certaines espèces.

La licence communautaire a été prévue par le règlement communautaire (CE) N°3690/93 et la codification des engins de pêche a été reprise dans le règlement communautaire N° 26/2004, qui prévoit deux engins minimum par navires (engin principal et engin secondaire) dans le cadre des modalités de recensement des engins de pêche dans le fichier flotte.

Elle n'est délivrée qu'aux navires naviguant qui pratiquent la pêche dans les eaux communautaires (navires de plus de 10 mètres).

Par ailleurs, le règlement (CE) N° 1281/2005 du 3 août 2005 concernant la gestion des licences de pêche et les informations minimales qu'elles doivent contenir, énonce, dans son article 5, que « l'Etat membre du pavillon fait en sorte que les informations contenues dans la licence soient exactes et compatibles avec celles contenues dans le fichier de la flotte de pêche communautaire. »

| <b>Code</b> | <b>Libellé</b>                                    |
|-------------|---------------------------------------------------|
| TBB         | Chaluts à perche                                  |
| OTB         | Chaluts de fond à panneaux                        |
| OTT         | Chaluts jumeaux à panneaux                        |
| OTM         | Chaluts pélagiques à panneaux                     |
| PTB         | Chaluts-boeufs de fond                            |
| PTM         | Chaluts-boeufs pélagiques                         |
| DRH         | Dragues à main utilisées à bord d'un bateau       |
| HMD         | Dragues mécanisées incluses les dragues suceuses  |
| DRB         | Dragues remorquées par bateau                     |
| NK          | Engin inconnu                                     |
| GNS         | Filets maillants calés (ancrés)                   |
| GND         | Filets maillants dérivants (filets dérivants)     |
| GNC         | Filets maillants encerclants                      |
| LNS         | Filets soulevés fixes manoeuvrés du rivage        |
| LNB         | Filets soulevés manoeuvrés par bateau             |
| LHP         | Lignes à main et à cannes (manoeuvrées à la main) |
| LHM         | Lignes à main et à cannes (mécanisées)            |
| LTL         | Lignes de traîne                                  |
| FPO         | Nasses (casiers)                                  |
| LLS         | Palangres calées                                  |
| LLD         | Palangres dérivantes                              |
| NO          | Pas d'engin                                       |
| LA          | Sans coulisse (lamparo)                           |
| PS          | Sennes coulissantes                               |
| SDN         | Sennes danoises                                   |
| SB          | Sennes de plage                                   |
| SSC         | Sennes écossaises                                 |
| SPR         | Sennes manoeuvrées par deux bateaux               |
| GTR         | Trémails                                          |
| GTN         | Trémails et filets maillants combinés             |

## **Section II La typologie des navires de la D.I.D.A.M. de Bayonne**

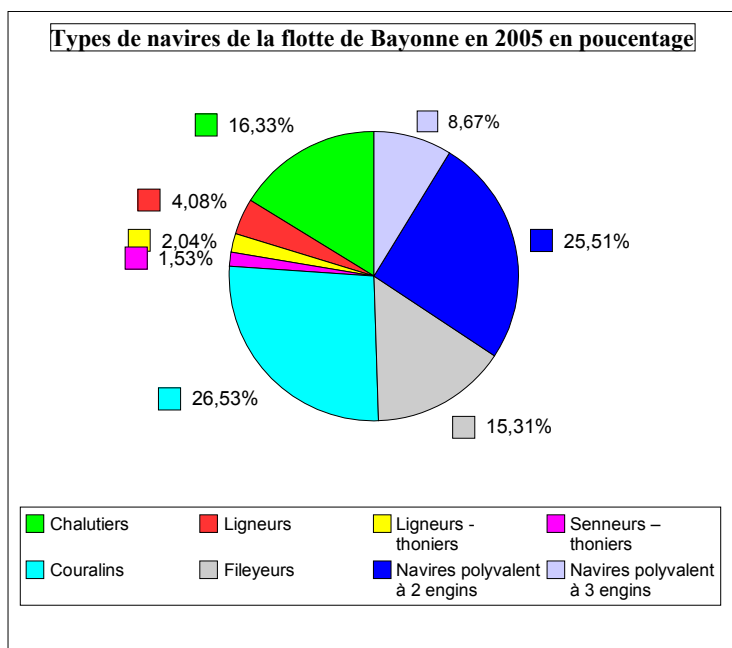
Une particularité de la flotte est le poste important occupé par les couralins, qui sont des navires armés en petite pêche pour la pêche estuarienne.

La flotte se caractérise également par une majorité de navires polyvalents à deux ou trois engins (une cinquantaine de navires).

On peut noter également que la balance s'équilibre entre, d'une part, les chalutiers et, d'autre part, les fileyeurs.

Les quatre ligneurs - thoniers aux appâts vivants sont des navires dont le port d'attache est Dakar, qui pêchent le thon dans les eaux Sénégalaises dans le cadre d'une convention internationale, mais qui sont immatriculés à Bayonne.

| Types de navires de la DIDAM 64/40 AU 31/12/2005               |            |
|----------------------------------------------------------------|------------|
| Type de navires                                                | TOTAL      |
| Chalutier pêche arrière - saleur congélateur                   | 1          |
| Chalutiers                                                     | 2          |
| Chalutiers pêche arrière - pêche fraîche                       | 29         |
| Ligneurs                                                       | 4          |
| Ligneurs - non thoniers                                        | 4          |
| Ligneurs – thoniers appât vivant congélateur                   | 4          |
| Navires à 2 engins ou plus                                     | 44         |
| Navires à filets seulement                                     | 26         |
| Navires à filets seulement - filets fixes                      | 2          |
| Navires à filets seulement - filets flottants                  | 2          |
| Navires polyvalents à 2 engins                                 | 6          |
| Navires polyvalents à 3 engins ou plus - divers                | 4          |
| Navires polyvalents à 3 engins ou plus - canot / vedette pêche | 10         |
| Navires polyvalents à 3 engins ou plus - chalutier polyvalent  | 3          |
| Navires polyvalents à 3 engins ou plus – couralins             | 52         |
| Senneur - thonier                                              | 1          |
| Senneurs – thoniers pêche fraîche                              | 2          |
| <b>TOTAL</b>                                                   | <b>196</b> |



| Synthèse des navires de la DIDAM 64/40 AU 31/12/2005 |            |
|------------------------------------------------------|------------|
| Chalutiers                                           | 32         |
| Ligneurs                                             | 8          |
| Ligneurs - thoniers                                  | 4          |
| Senneurs – thoniers                                  | 3          |
| Couralins                                            | 52         |
| Fileyeurs                                            | 30         |
| Navires polyvalent à 2 engins                        | 50         |
| Navires polyvalent à 3 engins                        | 17         |
| <b>Total</b>                                         | <b>196</b> |

### Section III Les engins de pêche utilisés à bord des navires de la DIDAM 64/40

| ENGINS DE PECHE UTILISES PAR LES CHALUTIERS DE LA DIDAM 64/40                |           |        |        |        |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|--------|--------|
| Type de navire                                                               | Nombre    | Engin1 | Engin2 | Engin3 |
| Chalutier pêche arrière - saleur congélateur avec rampe - portique basculant | 1         | GNS    | LLS    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche sans rampe portique fixe             | 2         | OTB    | PTB    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche sans rampe portique fixe             | 2         | OTB    | PTM    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche sans rampe portique fixe             | 1         | GNS    | GTR    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche sans rampe portique fixe             | 1         | OTB    |        |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche sans rampe portique fixe             | 1         | OTB    | OTM    | PTM    |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche sans rampe portique fixe             | 1         | OTB    | OTM    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche sans rampe portique fixe             | 1         | PTM    | OTB    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche sans rampe portique basculant        | 1         | OTB    |        |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 2         | PTM    | PTB    | OTB    |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 1         | PTM    | OTM    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 1         | OTB    |        |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 1         | PTM    | OTB    | PTB    |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 2         | PTM    | PTB    | OTB    |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 2         | OTB    | PTB    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 2         | OTB    | PTM    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 3         | PTM    | OTB    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 1         | PTM    | OTB    | PTB    |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 1         | OTB    | LTL    |        |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 1         | PTM    | PTB    | LLS    |
| Chalutier pêche arrière - pêche fraîche                                      | 2         | OTB    | OTM    |        |
| Chalutier                                                                    | 2         | OTB    | PTB    | PTM    |
| <b>TOTAL</b>                                                                 | <b>32</b> |        |        |        |

| ENGINS DE PECHE UTILISES PAR LES NAVIRES POLYVALENTS DE LA DIDAM 64/40 |           |        |        |        |
|------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|--------|--------|
| Type de navire                                                         | Nombre    | Engin1 | Engin2 | Engin3 |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - canot / vedette pêche           | 1         | LLS    | LLD    | GND    |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - canot / vedette pêche           | 1         | OTM    |        |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - canot / vedette pêche           | 1         | GND    | GNS    | OTG    |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - canot / vedette pêche           | 1         | LLD    | LLS    |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - canot / vedette pêche           | 1         | LLS    | LLD    | FPO    |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - canot / vedette pêche           | 1         | FPO    |        |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - canot / vedette pêche           | 2         | GND    | NK     |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - canot / vedette pêche           | 1         | GTR    |        |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - canot / vedette pêche           | 1         | FPO    | GNS    |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - caseyeur polyvalent             | 1         | LLS    | LLD    | FPO    |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - chalutier polyvalent            | 1         | OTM    |        |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - chalutier polyvalent            | 1         | OTB    | PTM    | GNS    |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - chalutier polyvalent            | 1         | LLD    | LLS    | OFG    |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - couralin                        | 2         | GND    | GTR    |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - couralin                        | 1         | GND    |        |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - couralin                        | 1         | GND    | GNS    |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - couralin                        | 10        | OTM    |        |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - couralin                        | 2         | GTR    | FPO    |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - couralin                        | 1         | FPO    |        |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - couralin                        | 35        | GND    | NK     |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - doris                           | 1         | OTM    |        |        |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - palangrier polyvalent           | 1         | LLS    | LLD    | OFG    |
| Navire polyvalent à 3 engins ou plus - pinasse du Guilvinec            | 1         | LLD    | LLS    | OFG    |
| Navire polyvalent à deux engins                                        | 1         | GTR    | LLS    | OTB    |
| Navire polyvalent à deux engins                                        | 1         | GNS    | LLS    |        |
| Navire polyvalent à deux engins                                        | 2         | GTR    | GNS    |        |
| Navire polyvalent à deux engins                                        | 1         | LLD    | LLS    |        |
| Navire polyvalent à deux engins - chalutier coquilleur                 | 1         | OTB    | OTM    | DRB    |
| <b>TOTAL</b>                                                           | <b>75</b> |        |        |        |

| ENGINS DE PECHE UTILISES PAR LES NAVIRES AUTRES QUE POLYVALENTS OU CHALUTIERS DE LA DIDAM 64/40 |           |        |        |        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|--------|--------|
| Type de navire                                                                                  | Nombre    | Engin1 | Engin2 | Engin3 |
| Ligneur                                                                                         | 1         | LLS    | LLD    | OFG    |
| Ligneur                                                                                         | 1         | FPO    | GNS    | LLD    |
| Ligneur                                                                                         | 1         | PS     | LLS    |        |
| Ligneur                                                                                         | 1         | FPO    | GNS    | GTR    |
| Ligneur - non thonier                                                                           | 1         | LLD    | LLS    |        |
| Ligneur - non thonier                                                                           | 1         | LLS    | LLD    |        |
| Ligneur - non thonier                                                                           | 1         | GTR    | GND    | GNS    |
| Ligneur - non thonier                                                                           | 1         | GNS    | GTR    | LLS    |
| Ligneur - thonier appât vivant congélateur                                                      | 4         | LHP    | PS     |        |
| Senneur - thonier                                                                               | 1         | PS     |        |        |
| Senneur - thonier pêche fraîche                                                                 | 1         | PS     | LTL    | OTG    |
| Senneur - thonier pêche fraîche                                                                 | 1         | PS     | NK     | LH     |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | LLS    | GND    | OTG    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 2         | LNB    | GTN    | LLS    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GND    | NK     |        |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GNS    | GTR    | OFG    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | LLS    | NK     | LH     |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | LLS    | GNS    | OFG    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | LLS    | LLD    |        |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | LLD    | NK     |        |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GNS    | GTR    | GND    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 2         | GNS    | GTR    | FPO    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 5         | GNS    | LLS    |        |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GNS    | GTR    |        |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | FPO    |        |        |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | FPO    | GNS    | LH     |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GNS    | GTR    | LLS    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | PS     | NK     | BTF    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | OTB    | LLS    | GTR    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GTR    | LTL    | DRB    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GTN    | FPO    |        |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | PS     | NK     | LH     |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 2         | PS     | NK     | LH     |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | LLS    | LNB    |        |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GTR    | GNS    | OFG    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 3         | GTR    | GNS    | LLS    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | LLD    | GNS    | GTR    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | LTL    | LLS    | GTR    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | PS     | NK     | LLS    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | PS     | GNS    | GTR    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GTR    | GNS    | LLD    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GNS    | LTL    | GND    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GTR    | GND    | OTG    |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 2         | GTN    | LLS    |        |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GNS    | LLS    | LH     |
| Navire à 2 engins ou plus                                                                       | 1         | GNS    | LLS    | OFG    |
| Navire à filets seulement                                                                       | 1         | LLD    | GNS    | GTR    |
| Navire à filets seulement                                                                       | 1         | GTN    | GNS    |        |
| Navire à filets seulement                                                                       | 9         | GNS    | LLS    |        |
| Navire à filets seulement                                                                       | 3         | GNS    | GTR    | OFG    |
| Navire à filets seulement                                                                       | 1         | GNS    | GTR    | LLS    |
| Navire à filets seulement                                                                       | 1         | GTR    | LLS    | LLD    |
| Navire à filets seulement                                                                       | 3         | GTN    | LLS    |        |
| Navire à filets seulement                                                                       | 2         | GTR    | GTN    |        |
| Navire à filets seulement                                                                       | 1         | GNS    | LLS    | GTR    |
| Navire à filets seulement                                                                       | 1         | GTN    | GTR    |        |
| Navire à filets seulement                                                                       | 1         | GNS    | FPO    | LH     |
| Navire à filets seulement                                                                       | 1         | GNS    |        |        |
| Navire à filets seulement - filets fixes                                                        | 1         | GNS    | LLS    |        |
| Navire à filets seulement - filets fixes                                                        | 1         | GTR    | FPO    |        |
| Navire à filets seulement - filets flottants                                                    | 1         | LLS    | LLD    |        |
| Navire à filets seulement - filets flottants                                                    | 1         | LLS    | LLD    |        |
| Navire à filets seulement – divers                                                              | 1         | LLS    | GNS    |        |
| <b>TOTAL</b>                                                                                    | <b>89</b> |        |        |        |

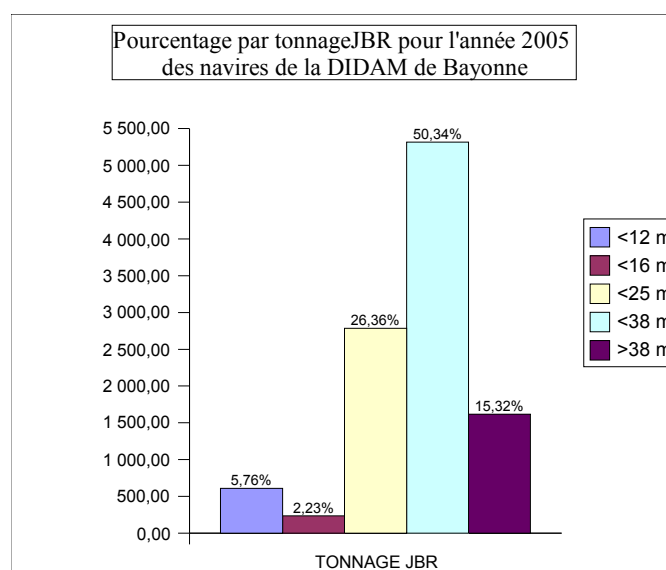
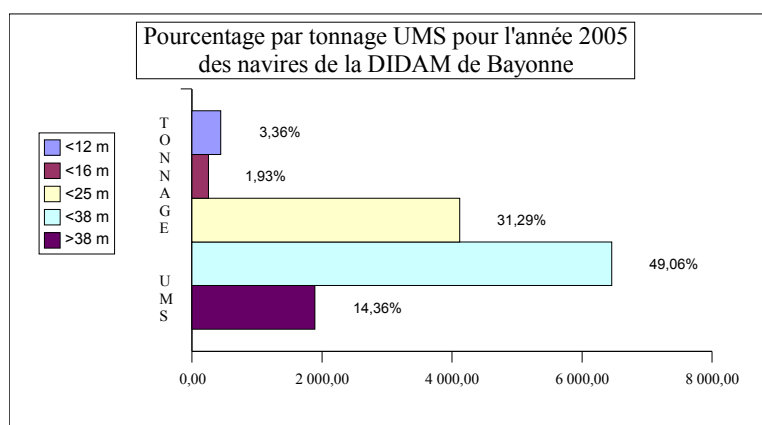
## CHAPITRE IV LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA FLOTTE DE PECHE

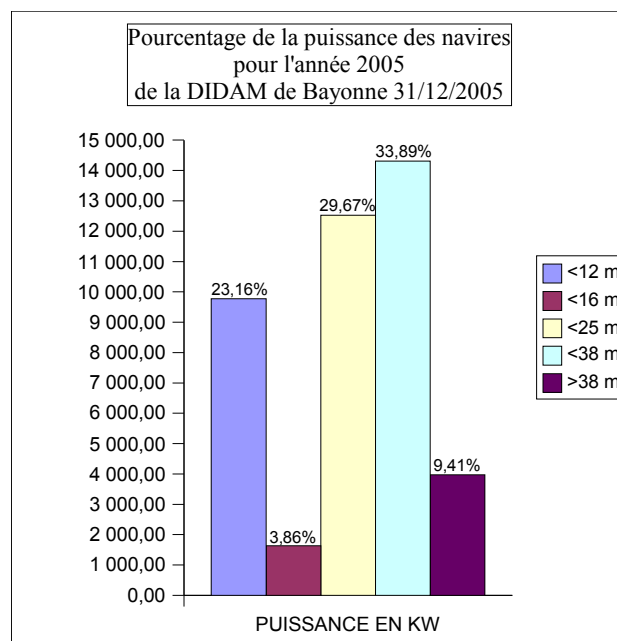
L'analyse de la structure de la pêche pour 2004 sur le littoral Basque révèle que le nombre de navires de moins de 12 mètres est largement majoritaire, pour un peu plus de 60 % de la totalité. La flotte est donc essentiellement composée de petites unités.

Pour les unités plus importantes, la flotte comporte trente cinq navires de 16 à 25 mètres et une trentaine au – delà. Ils représentent plus de 90 % du tonnage.

Source : Affaires maritimes (Département des systèmes d'information de Saint Malo)

| Caractéristiques des navires actifs au POP du quartier de Bayonne par tranche de longueurs – Situation au 31/12/2005 |          |          |           |           |          |                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------------|
|                                                                                                                      | <12 m    | <16 m    | <25 m     | <38 m     | >38 m    | TOTAL           |
| <b>TONNAGE UMS</b>                                                                                                   | 441,76   | 253,67   | 4 119,67  | 6 459,00  | 1 891,00 | <b>13165,10</b> |
| <b>TONNAGE JBR</b>                                                                                                   | 608,25   | 235,24   | 2 784,86  | 5 318,29  | 1 618,68 | <b>10565,32</b> |
| <b>PUISSANCE</b>                                                                                                     | 9 779,00 | 1 631,00 | 12 526,00 | 14 305,00 | 3 974,00 | <b>42215,00</b> |
| <b>NOMBRE</b>                                                                                                        | 122,00   | 9,00     | 35,00     | 26,00     | 4,00     | <b>196,00</b>   |





## CHAPITRE V L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE

### Section I L' évolution du nombre de bateaux depuis 1999

De 1992 à 1999, la flotte avait sensiblement diminuée. Ce mouvement s'est poursuivie depuis le début des années 2000.

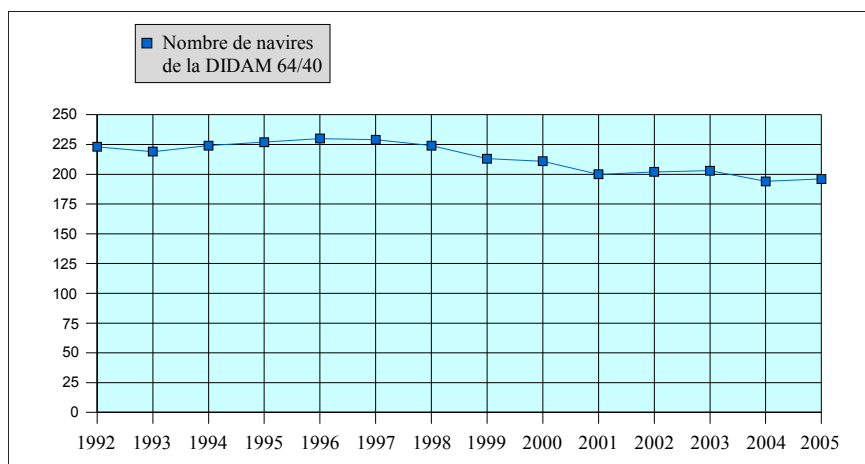
Cette évolution s'est poursuivie jusqu'en 2003 ou une stabilisation a été constatée depuis 2004.

En effet, malgré un légère augmentation en 2002 et 2003, à nouveau confirmée en 2005, la flotte a perdue depuis le début du nouveau millénaire une quinzaine de navires.

Cette diminution des navires a concerné surtout des unités anciennes et petites. Elle a été compensée par une augmentation en tonnage et en puissance.

| RECAPITULATIF PAR ANNEE DES NAVIRES DE LA DIDAM 64/40 ( au regard des navires en activité du POP) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                                                                                                   | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Nombre de navires de la DIDAM 64/40                                                               | 223  | 219  | 224  | 227  | 230  | 229  | 224  | 213  | 211  | 200  | 202  | 203  | 194  | 196  |

Source : Affaires maritimes (Département des systèmes d'information ) (D.S.I.)



### Les entrées et sorties de flotte :

La gestion de la flotte de pêche en 2004 a vu 15 entrées en flotte et 24 sorties de flotte, dont 9 sont sortis dans le cadre du Plan de Sortie de Flotte 2003/2004 mis en œuvre par l'Etat pour permettre un renouvellement substantiel des unités de pêche.

L'année 2005 a vu le quartier enregistrer 5 nouveau bateaux et 3 sorties.

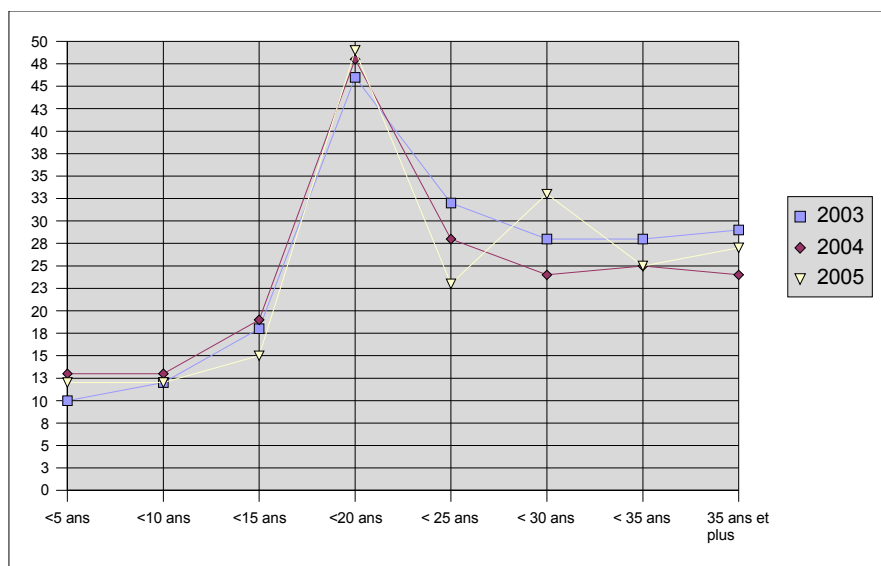
## Section II L'évolution du nombre de navires par ancienneté

L'année 2005 est marquée par une accentuation du nombre de bateaux situés dans la tranche d'âge entre 15 et 20 ans avec un pic pour les navires de 20 ans, compensé par une baisse importante des navires entre 20 et 25 ans.

Cependant, le nombre de navires de + de 30 ans reste importante avec 85 navires sur 196, soit plus du tiers.

| Evolution des navires de Bayonne actifs au POP par ancienneté depuis 2003 |        |         |         |         |         |         |         |                |       |
|---------------------------------------------------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------|-------|
|                                                                           | <5 ans | <10 ans | <15 ans | <20 ans | <25 ans | <30 ans | <35 ans | 35 ans et plus | TOTAL |
| 2003                                                                      | 10     | 12      | 18      | 46      | 32      | 28      | 28      | 29             | 203   |
| 2004                                                                      | 13     | 13      | 19      | 48      | 28      | 24      | 25      | 24             | 194   |
| 2005                                                                      | 12     | 12      | 15      | 49      | 23      | 33      | 25      | 27             | 196   |

Source : Affaires maritimes (Département des systèmes d'information )



## Section III L'évolution du nombre de navires par classes de longueur

L'étude du nombre de bateaux de pêche armés et immatriculés à Bayonne, par classe de longueur (m), de 1999 à 2003, montre ainsi une baisse d'une dizaine d'unités de 16 à 25 mètres entre 1999 et 2002, mais avec une hausse de trois unités en 2003.

On constate également une légère augmentation des navires de plus de 25 mètres avec l'arrivée de nouvelles unités en 2002 ainsi qu'en 2003.

Par ailleurs, l'analyse faite par taille des navires révèle que, malgré quelques variations, ce sont les unités de 6 à 10 mètres, principalement armées en petite pêche, qui connaissent la situation la plus stable. Après une fluctuation à la hausse en 2002, on remarque la baisse des petits navires de moins de 6 mètres effectuant la pêche estuarienne, qui se poursuit en 2005.

Ainsi, l'évolution de la répartition du format de la flotte Basco - Landaise sur ces dernières années laisse

apparaître une tendance à la réduction des plus petites unités (moins de 6 mètres).

| Evolution du nombre de bateaux de la DIDAM 64/40 par classe de longueur (m) |            |            |            |            |            |            |            |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                                                                             | 1999       | 2000       | 2001       | 2002       | 2003       | 2004       | 2005       |
| < 6                                                                         | 59         | 59         | 59         | 62         | 57         | 52         | 50         |
| 6 _ 10                                                                      | 37         | 40         | 38         | 39         | 40         | 43         | 45         |
| 10 _ 16                                                                     | 43         | 42         | 42         | 39         | 38         | 35         | 36         |
| 16 _ 25                                                                     | 48         | 44         | 38         | 36         | 39         | 34         | 35         |
| >25                                                                         | 26         | 26         | 23         | 26         | 29         | 30         | 30         |
| <b>TOTAL</b>                                                                | <b>213</b> | <b>211</b> | <b>200</b> | <b>202</b> | <b>203</b> | <b>194</b> | <b>196</b> |

Source : Affaires maritimes (Département des systèmes d'information )

## **TITRE V LES PRODUITS DE LA MER**

### **CHAPITRE I LES APPORTS DE LA PECHE MARITIME**

#### **Section I Distinction entre port d'attache, lieux de débarquements et vente de la production.**

Le lieu de débarquement et de vente des apports de pêche d'un navire ne correspond pas nécessairement à son port d'attache ; il peut être choisi par l'armement en raison des lieux de pêche ou du rapport économique.

Les navires de la D.I.D.A.M. de Bayonne débarquent :

- Aux ports locaux (Saint Jean de Luz, Hendaye, Capbreton, Bayonne) :  
Le port de Saint Jean de Luz est le principal port de débarquement du littoral Basco-Landais de fileyeurs et est le siège de l'unique halle à marée des Pyrénées-Atlantiques et des Landes.  
Les pêcheurs de Capbreton débarquent leur pêche à Capbreton et peuvent la vendre à un emplacement réservé sur les quais, ou la faire acheminer à la criée de Saint Jean de Luz par camions.  
Les quelques unités qui débarquent au port de Bayonne bénéficient également d'un emplacement réservé sur les quais de Bayonne pour les pêcheurs et leurs familles.
- A l'étranger : l'Espagne avec le port de Pasajes et Ondarroa, qui constituent des marchés dynamiques, en particulier pour le poisson blanc, mais également l'Angleterre et l'Irlande pour les grandes unités qui naviguent dans les eaux communautaires.
- Dans les autres régions du littoral atlantique de la France : ports bretons, port d'Arcachon et de La Rochelle.

Ainsi, pendant la campagne de thon (de juillet à octobre), les thoniers de la DIDAM 64/40 et certaines unités extérieures débarquent principalement à Lorient et à Saint Jean de Luz, (ensuite à Saint Gilles Croix-de-Vie, Saint Nazaire...etc...).

Une marée sur trois ou sur quatre environ est débarquée à Saint Jean de Luz.

En effet, pour Saint Jean de Luz, la campagne de thon constitue une période importante.

Les navires d'autres ports préfèrent ainsi venir vendre le thon à Saint Jean de Luz parce que la proximité de la frontière espagnole fait que le thon constitue une espèce marchande intéressante au niveau des prix et de la quantité vendue.

#### **Section II La production vendue en criée de Saint Jean de Luz**

Il s'agit de tous les apports vendus à la criée de Saint Jean de Luz quelque soit l'origine des navires. Il peut s'agir de navires immatriculés à Bayonne ou d'autres provenances.

Ces navires peuvent avoir débarqué leur pêche au port de Saint Jean de Luz ou dans d'autres ports et faire acheminer leur marée par routage.

Les apports globaux débarqués à la criée ne représentent donc pas la production de la totalité des navires de pêche immatriculés à Bayonne.

Néanmoins, bien que les chiffres de production de la criée de Saint Jean de Luz ne recoupent pas la production de la totalité des navires de la D.I.D.A.M. de Bayonne, ils représentent un bon indicateur de l'écoulement de la production débarquée sur le littoral basco-Landais puisque la criée de Saint Jean de Luz en est l'unique point de commercialisation agréé.

Il y a également des navires d'autres quartiers qui viennent vendre à la criée de Saint Jean de Luz, en particulier pendant les campagnes d'anchois et de thons.

### **Sous-section I Répartition des apports de la criée de Saint Jean de Luz en fonction des ports d'attache des navires autres que ceux du ressort de la D.I.D.A.M. De Bayonne**

Si des navires de la D.I.D.A.M. de Bayonne ne mettent pas systématiquement leur production en vente à la criée de Saint Jean de Luz, à contrario, des navires d'autres départements ou en provenance de pays étrangers viennent débarquer à la criée de Saint Jean de Luz.

Au niveau des apports de la criée de Saint Jean de Luz, on a donc :

- d'une part, des apports provenant de navires immatriculés sur la D.I.D.A.M. de Bayonne
- d'autre part, des apports de navires de diverses origines :
  - des navires étrangers d'origine communautaire
  - des navires français immatriculés dans le ressort d'autres ports du littoral Atlantique

| <b>Balance récapitulative des apports des navires d'autres directions ou étrangers à la criée de Saint Jean de Luz pour la période du 1/01/2004 au 31/12/2004</b> |                                   |                  |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------|------------------|
| <b>Nombre de navires</b>                                                                                                                                          | <b>Port d'attache des navires</b> | <b>Poids</b>     | <b>Valeur</b>    |
| 1 Bateaux                                                                                                                                                         | IRLANDE                           | 4 108            | 10 955           |
| 1 Bateaux                                                                                                                                                         | LE GUILVINEC                      | 7 088            | 24 027           |
| 1 Bateaux                                                                                                                                                         | LES SABLES D'OLONNE               | 18 320           | 68 948           |
| 1 Bateaux                                                                                                                                                         | NOIRMOUTIER                       | 20 743           | 10 216           |
| 16 Bateaux                                                                                                                                                        | SAINT NAZAIRE                     | 641 416          | 2 083 249        |
| 2 Bateaux                                                                                                                                                         | CONCARNEAU                        | 75 188           | 123 484          |
| 2 Bateaux (navires déroutés à la suite d'un contrôle des pêches)                                                                                                  | ESPAGNE                           | 1 857            | 7 635            |
| 3 Bateaux                                                                                                                                                         | LORIENT                           | 172 241          | 458 245          |
| 4 Bateaux                                                                                                                                                         | ARCACHON                          | 48 702           | 219 861          |
| 6 Bateaux                                                                                                                                                         | LA ROCHELLE                       | 127 733          | 393 636          |
| 8 Bateaux                                                                                                                                                         | SAINT GILLES X DE VIE             | 175 159          | 526 152          |
| <b>TOTAL</b>                                                                                                                                                      |                                   | <b>1 292 554</b> | <b>3 926 408</b> |

| Balance récapitulative des apports des navires d'autres directions ou étrangers à la criée de Saint Jean de Luz pour la période du 1/01/2005 au 31/12/2005 |                |                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|
| PORTS                                                                                                                                                      | Qté kg         | Valeur E         |
| ARCACHON                                                                                                                                                   | 56 031         | 268 876          |
| BORDEAUX                                                                                                                                                   | 355            | 1 879            |
| ESPAGNE                                                                                                                                                    | 10 227         | 15 032           |
| ILE D OLERON                                                                                                                                               | 49 497         | 166 755          |
| LA ROCHELLE                                                                                                                                                | 170 347        | 490 674          |
| LORIENT                                                                                                                                                    | 129 274        | 347 765          |
| SAINT GILLES X DE VIE                                                                                                                                      | 71 836         | 614 758          |
| SAINT NAZAIRE                                                                                                                                              | 432 728        | 2 638 780        |
| <b>TOTAL</b>                                                                                                                                               | <b>920 294</b> | <b>4 544 520</b> |

Source : Crie de Saint Jean de Luz

## Sous-section II Les apports globaux à la criée de Saint Jean de Luz

Après trois années de hausse continue en 2000, 2001 et 2002, une baisse des apports en poids et en valeur en 2003, une stabilisation en 2004, l'année 2005 se caractérise par une légère baisse des apports en poids et une hausse significative de ces apports en valeur par rapport à 2004.

| Evolution de la production de la criée de Saint Jean de Luz depuis 2000 |            |            |            |            |            |            |
|-------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                                                                         | 2000       | 2001       | 2002       | 2003       | 2004       | 2005       |
| <b>Poids total (KG)</b>                                                 | 7 221 424  | 7 426 926  | 7 762 546  | 6 919 445  | 6 850 960  | 6 635 765  |
| <b>Valeur totale(€)</b>                                                 | 14 377 669 | 16 299 782 | 17 526 950 | 14 542 468 | 14 315 053 | 16 648 264 |

Source : Crie de Saint Jean de Luz

### ➤ **En 2003 :**

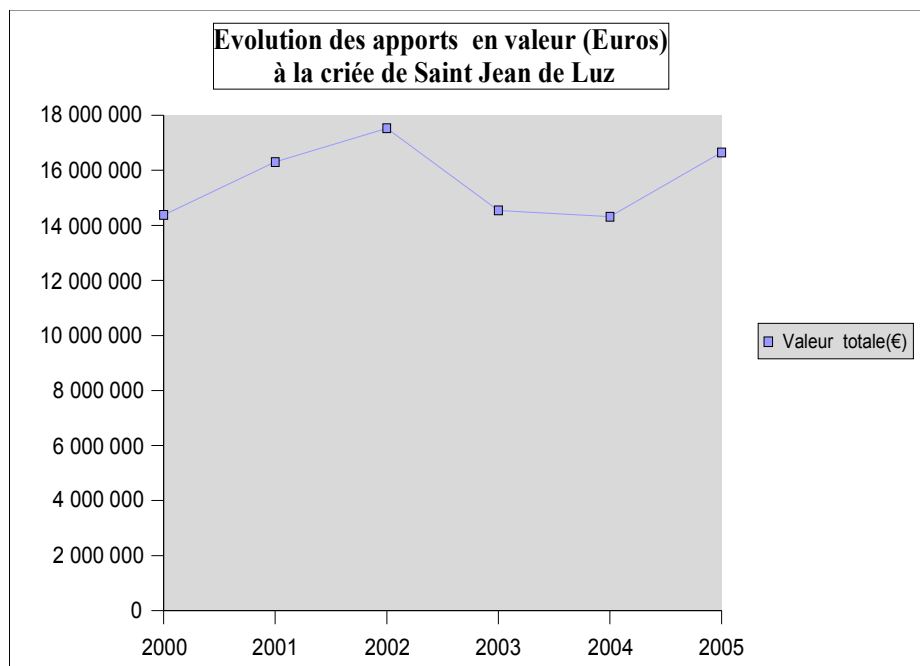
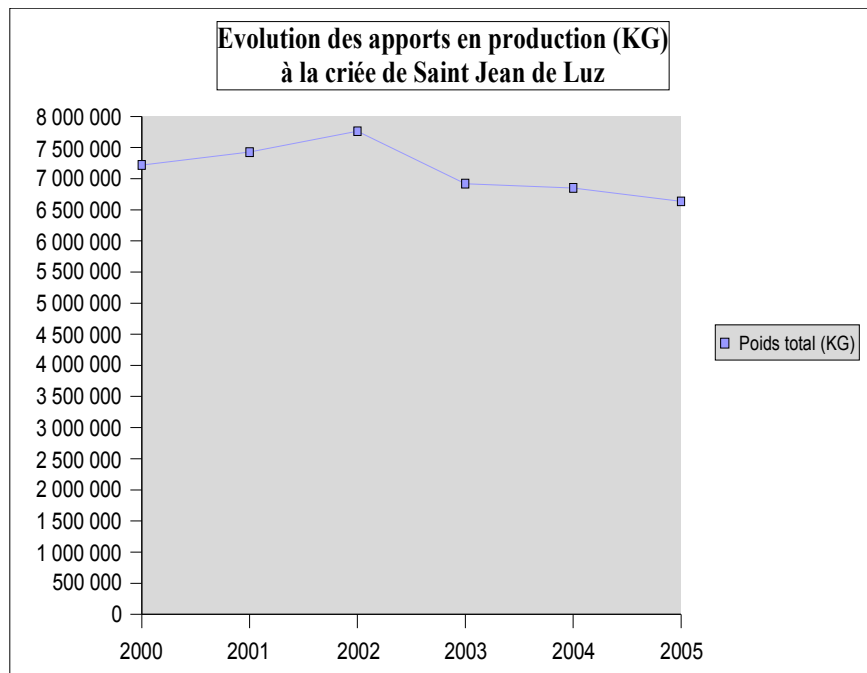
La production est de 6919 tonnes pour une valeur de 14,5 millions d'€ alors qu'elle s'élevait à 7763 tonnes pour une valeur de 17 527 millions d'€ en 2002, soit une baisse de 11 % en poids et 17 % en valeur par rapport à 2002.

### ➤ **En 2004 :**

La production s'est élevée à 6851 tonnes pour une valeur de 14,3 millions d'€, avec pour principales espèces mises à la vente en criée de Saint Jean de Luz le maquereau, le germon et l'anchois. Ces trois espèces confondues ont représenté 73 % de la production. Les autres espèces les plus pêchées ont été le thon rouge, le chinchard jaune, le merlu et le chinchard noir.

### ➤ **En 2005:**

Un volume de 6636 tonnes pour une valeur de 16,6 millions d'€ a été mis en vente à la criée de Saint Jean de Luz. Les principales espèces débarquées en 2005 ont été le thon germon, l'anchois et le thon rouge et ont constitué 56 % des apports en volume.



### Sous-section III L'évolution du secteur depuis 2002 pour les espèces essentielles.

Le tableau ci-après reproduit les chiffres des espèces essentielles pour le secteur local de la pêche sur les quatre dernières années.

| Chiffres des débarquements des espèces locales essentielles à la criée de Saint Jean de Luz depuis 2002 |                    |                         |                    |                         |                    |                         |                    |                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------|
|                                                                                                         | 2002               |                         | 2003               |                         | 2004               |                         | 2005               |                         |
|                                                                                                         | Quantité en Tonnes | Valeur en milliers d' € | Quantité en Tonnes | Valeur en milliers d' € | Quantité en Tonnes | Valeur en milliers d' € | Quantité en Tonnes | Valeur en milliers d' € |
| <b>ANCHOIS</b>                                                                                          | 270,84             | 749,79                  | 782,46             | 3 179,74                | 1 401,23           | 3 906,11                | 362,98             | 3 285,29                |
| <b>BAR</b>                                                                                              | 102,88             | 737,63                  | 65,79              | 573,20                  | 49,54              | 488,53                  | 75,36              | 648,16                  |
| <b>GERMON</b>                                                                                           | 1 938,95           | 5 865,68                | 1 537,49           | 3 542,63                | 1 241,09           | 3 069,88                | 2 208,20           | 4 270,47                |
| <b>MAQUEREAU</b>                                                                                        | 2 140,19           | 826,26                  | 2 677,17           | 1 044,28                | 1 432,19           | 478,89                  | 1 486,00           | 528,30                  |
| <b>MERLU</b>                                                                                            | 552,22             | 2 075,55                | 168,97             | 812,82                  | 201,78             | 902,68                  | 148,57             | 721,73                  |
| <b>SOLE</b>                                                                                             | 75,46              | 776,46                  | 71,36              | 780,52                  | 69,98              | 833,43                  | 89,08              | 1 045,49                |
| <b>THON ROUGE</b>                                                                                       | 603,37             | 2 134,28                | 282,11             | 1 216,08                | 142,54             | 679,50                  | 529,50             | 1 743,02                |
| <b>AUTRES ESPECES</b>                                                                                   | 2 078,65           | 4 361,31                | 1 334,11           | 3 393,21                | 2 312,62           | 3 956,03                | 1 736,08           | 4 405,80                |
| <b>TOTAL</b>                                                                                            | <b>7 762,55</b>    | <b>17 526,95</b>        | <b>6 919,45</b>    | <b>14 542,47</b>        | <b>6 850,96</b>    | <b>14 315,05</b>        | <b>6 635,77</b>    | <b>16 648,26</b>        |

Source : Crie de Saint Jean de Luz

#### ➤ Evolution entre 2002 et 2003 :

En 2003, on a pu constater l'évolution suivante par rapport à 2002 :

- ➔ Des espèces principales touchées par une baisse de la production, on peut relever les pourcentages suivants :
  - pour le thon germon : - 21 % en volume et – 40 % en valeur
  - pour le thon rouge : - 53 % en volume et – 43 % en valeur
  - pour le merlu : - 69 % en volume et - 61 % en valeur
- ➔ une hausse des apports :
  - de maquereau : + 25 % en volume et + 26 % en valeur
  - d'anchois : + 189 % en volume et + 324 % en valeur

Malgré des apports importants au niveau local, le chinchard jaune et le chinchard noir sont considérés comme des espèces dites « moins nobles » et n'assurent pas forcément une garantie de revenus pour les pêcheurs.

En outre, bien que de production plus faible, la sole et le bar, avec seulement 2 % de la production totale, constituent néanmoins des espèces essentielles pour le secteur local de la pêche, s'agissant d'espèces dites « nobles » et surtout de forte valeur ajoutée, compte tenu de leur prix moyen, de 10,94 € pour la sole et de 8,71 € pour le bar.

Ainsi, ces deux espèces, qui se situent en 11<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> position des apports en poids, occupent une place supérieure au chinchard jaune et noir (304 789 €) pour le montant de leur valeur (1 353 718 €).

➤ **Evolution entre 2003 et 2004 :**

Les principales espèces mises à la vente en criée de Saint Jean de Luz en 2004 touchés par une baisse de la production, on peut relever les pourcentages suivants :

- pour le maquereau avec moins 47 % en volume et moins 54 % en valeur
- pour le thon rouge avec moins 49 % en volume et moins 44 % en valeur
- pour le thon germon avec moins 19% en volume et moins 13 % en valeur

Cela est compensé au niveau des espèces locales principales par la hausse des apports :

- d'anchois avec plus de 79 % en volume et plus de 23 % en valeur
- du merlu avec plus de 19 % en volume et plus de 11 % en valeur

En outre, bien que de production plus faible, la sole et le bar constituent néanmoins des espèces essentielles pour le secteur local de la pêche, s'agissant d'espèces dites « nobles » et surtout de forte valeur ajoutée, compte tenu de leur prix moyen de 11,91 € pour la sole et de 9,86 € pour le bar, en 2004.

Par ailleurs il y a lieu de noter que 1 293 tonnes ont été débarquées par des navires venus d'autres régions de France et d'Europe (Bretagne, Vendée, Charente, Irlande).

➤ **Evolution entre 2004 et 2005 :**

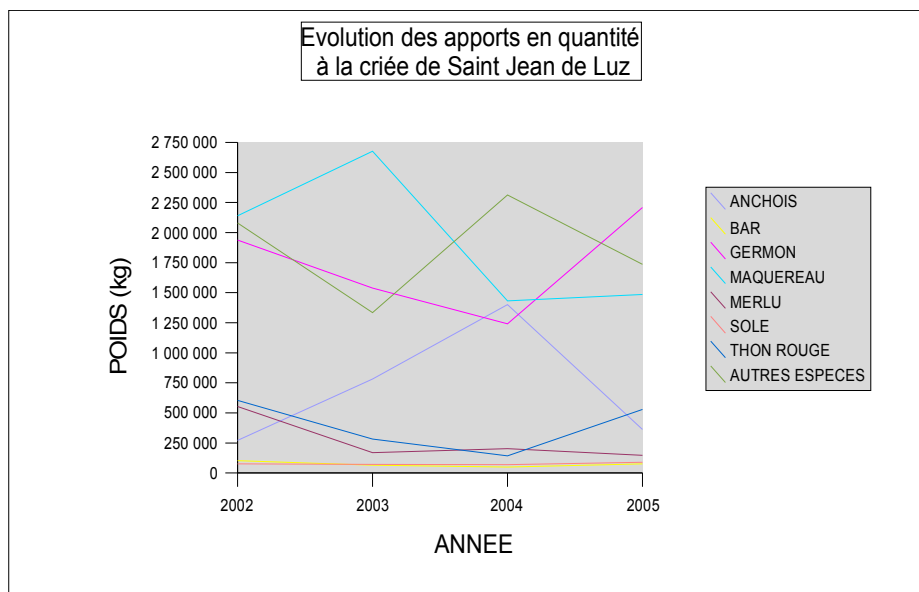
Pour l'année 2005, l'anchois constituant l'une des ressources essentielles de la pêche basque, la fermeture de la pêche à l'anchois décidée par la commission européenne à compter du 3 juillet a eu une incidence sur les apports d'anchois.

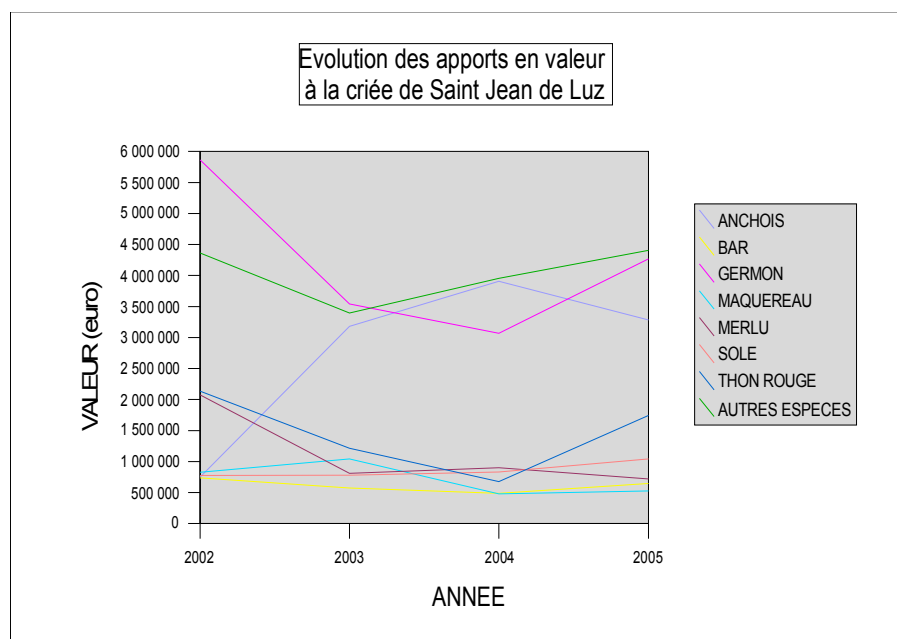
On a donc :

- la forte baisse des apports d'anchois en volume (- 75%) se traduit également par une diminution en valeur (- 16 %) (baisse qui ne concerne que les bolincheurs)
- une baisse importante concerne également le maquereau espagnol avec – 70% en volume et – 65 % en valeur, ainsi que le chinchard jaune avec – 33 % en volume et – 13 % en valeur.

En ce qui concerne les principales espèces dont les apports ont été en hausse, il s'agit :

- du thon germon avec + 80% en volume et + 40 % en valeur et le thon rouge
- de la sardine avec notamment + 54 % en valeur.





### **Section III La production des unités des sociétés françaises de pêche à capitaux étrangers**

La DIDAM de Bayonne est le quartier de rattachement d'une quarantaine de navires de pêche semi-industrielle qui sont la propriété de sociétés à capitaux étrangers.

La possibilité pour des sociétés d'exploiter en France des navires de pêche sous pavillon d'un autre Etat membre découle des principes du Traité de Rome en matière de liberté d'établissement et de libre circulation des personnes, des biens et des services.

Cependant, ces sociétés sont soumises à des dispositions prises dans le cadre de la loi N° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines (articles 6-8 et 10) relatives à la captation des quotas.

Les articles 6,8 et 10 de la loi N° 97-1051 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines visent à encadrer cette pratique en liant l'accès aux quotas et aux autorisations de pêche à la vérification de l'existence :

- d'un lien économique minimum avec le territoire français
- d'un établissement de l'armement implanté de manière stable sur le territoire

En vertu de ce dispositif, un navire est considéré comme ayant un lien économique réel avec le territoire français lorsque :

- soit 50% au moins des prises sont débarquées dans un port français et une part substantielle de ces prises mise en vente localement, directement à la criée locale.
- soit 50 % au moins de l'équipage employé à bord réside dans une zone située en France à partir de laquelle s'exerce une activité de pêche.
- soit la moitié au moins des expéditions de pêche partent d'un port français.
- soit il est présenté par l'armateur d'autres éléments de preuve d'un poids économique ou structurel équivalent prouvant l'existence d'un lien économique réel.

Ces conditions ne sont pas cumulatives.

Ces navires de pêche ont au 1<sup>er</sup> septembre 2005 déclaré la production suivante pour l'année 2004:

| 2004                               |                        |                                    |                        |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|------------------------|
| TONNAGE (tonnes)                   |                        | VALEUR (€)                         |                        |
| Production déclarée par l'armateur | Débarquement en France | Production déclarée par l'armateur | Débarquement en France |
| 9676                               | 1999                   | 33 633 546                         | 5 401 588              |

Source : Affaires maritimes (D.I.D.A.M. de Bayonne)

#### **Section IV La production des navires basques sur les côtes d'Afrique**

Depuis une quarantaine d'année, des navires basques pratiquent la pêche sur les côtes ouest d'Afrique. Il s'agit de thoniers dont le nombre a sensiblement diminué au cours des dernières années, passant de 13 navires (11 thoniers de pêche fraîche sur Dakar au Sénégal et 2 chalutiers sur Conakry en Guinée en 1988) à 5 en 2004 puis à 4 en 2005.

Il ne subsiste donc actuellement qu'une flottille dakaroise dont les armements sont des établissements stables implantés toute l'année sur le territoire sénégalais. Ils disposent de cabinets comptables qui assurent leur gestion d'exploitation.

Cette flottille opère principalement dans les eaux de la Mauritanie, du Cap-Vert, du Sénégal et de la Guinée Bissau.

La production annuelle de ces thoniers canneurs français basés à Dakar est d'environ 5.000 tonnes pour un chiffre d'affaires de 3.5 à 4 millions d'€.

Ces navires, qui poursuivent leurs activités dans les eaux extra-communautaire sur des pêcheries dont les stocks ne sont pas menacés, opèrent sous couvert de licences de pêche résultant des Accords de pêche conclu entre l'Union Européenne et les Pays tiers suivants : Mauritanie, Cap Vert, Sénégal, Guinée Bissau et Guinée Conakry. Le coût annuel de ces licences se situe à environ 45.000 € par bateau ; ces derniers ont par ailleurs une obligation d'apporter une part substantielle de leurs captures aux conserveries sénégalaises

## CHAPITRE II LES APPORTS DE LA PECHE ESTUARIEENNE

Durant la saison 2002/2003, la pêche estuarienne était réglementée par l'arrêté du 17 mai 2002 portant modification de l'arrêté du 9 décembre 1999 portant réglementation de la pêche maritime des poissons migrateurs en mer, sur le domaine public maritime et dans la partie salée des fleuves, rivières et canaux des bassins de l'Adour, de la Nivelle et des cours d'eau côtiers des départements des Pyrénées Atlantiques et des Landes.

Cet arrêté réglementant la pêche des amphihalins fixe les nouvelles conditions techniques de la pêche de la civelle ainsi que la pêche du saumon par les marins pêcheurs et détaille dans ses annexes les dates d'ouvertures et de fermetures de la pêche des différentes espèces migratrices (grande alose, lamproie marine, alose, anguille, saumon, civelle) ainsi que les dates d'obligation de relève.

La pêche professionnelle du saumon est une particularité de l'Adour, qui est le seul estuaire en France où celle-ci est pratiquée.

En ce qui concerne la pêche de la civelle, pour la zone maritime, depuis 2002, un système de relève prévoit un arrêt de la pêche de janvier à décembre du samedi 18 heures au dimanche 18 heures, trois week-ends par mois. Elle impose également une augmentation du temps de fermeture du 1<sup>er</sup> avril au 31 juillet du samedi 00heure au dimanche 18 heures et, du 17 juin au 7 juillet une fermeture du vendredi 00heure au dimanche 18 heures pour la zone maritime.

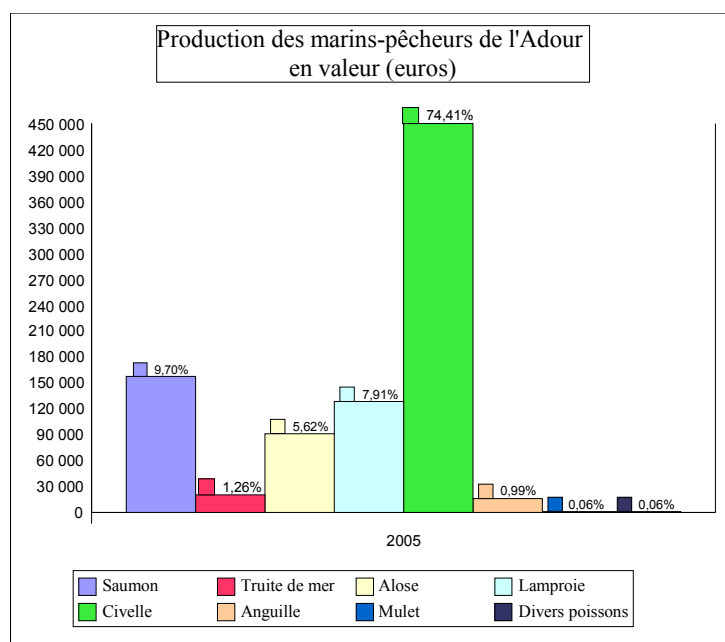
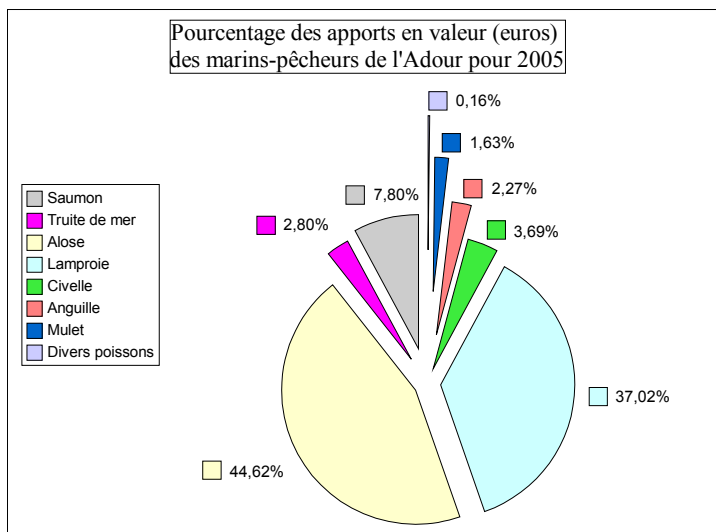
Pour la pêche de la civelle, le seul engin autorisé pour les professionnels en zone maritime est le tamis de 1,20 mètres de diamètre.

| EVOLUTION DE LA PRODUCTION DE LA PECHERIE ESTUARIEENNE SUR L'ADOUR<br>EN POIDS (KG) |               |               |               |               |               |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                                                                                     | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          |
| Saumon                                                                              | 3 528         | 4 845         | 7 130         | 8 908         | 4 785         |
| Truite de mer                                                                       | 614           | 1 504         | 1 250         | 2 342         | 1 719         |
| Alose                                                                               | 7 731         | 15 383        | 8 540         | 16 848        | 27 369        |
| Lamproie                                                                            | 5 016         | 25 927        | 24 310        | 12 287        | 22 707        |
| Civelle                                                                             | 1 982         | 2 395         | 600           | 1 748         | 2 262         |
| Anguille                                                                            | 1 829         | 780           | 1 240         | 2 910         | 1 390         |
| Mulet                                                                               | 5 359         | 1 712         | 1 320         | 1 283         | 1 000         |
| Divers poissons                                                                     | 2 187         | 754           | 130           | 89            | 100           |
| <b>TOTAL</b>                                                                        | <b>28 246</b> | <b>53 300</b> | <b>44 520</b> | <b>46 415</b> | <b>61 332</b> |

| EVOLUTION DE LA PRODUCTION DE LA PECHERIE ESTUARIEENNE SUR L'ADOUR EN<br>VALEUR (euros) |                |                |                |                |                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
|                                                                                         | 2001           | 2002           | 2003           | 2004           | 2005             |
| Saumon                                                                                  | 89 223         | 121 273        | 175 600        | 244 775        | 157 367          |
| Truite de mer                                                                           | 7 944          | 18 122         | 13 700         | 23 833         | 20 367           |
| Alose                                                                                   | 31 078         | 43 072         | 18 100         | 59 637         | 91 123           |
| Lamproie marine                                                                         | 61 697         | 250 200        | 171 100        | 127 959        | 128 268          |
| Civelle                                                                                 | 537 052        | 505 513        | 108 200        | 417 238        | 1 207 221        |
| Anguille                                                                                | 21 453         | 9 360          | 11 300         | 29 393         | 15 988           |
| Mulet                                                                                   | 4 073          | 685            | 1 100          | 1 667          | 1 000            |
| Divers poissons                                                                         | 24 586         | 11 141         | 800            | 206            | 1 000            |
| <b>TOTAL</b>                                                                            | <b>777 106</b> | <b>959 366</b> | <b>499 900</b> | <b>904 708</b> | <b>1 622 334</b> |

Ces tableaux statistiques correspondent aux chiffres (captures absolues et chiffre d'affaires absolu) issus des carnets de pêche des pêcheurs maritimes professionnels de la CIPE, dont la source provient :

- des « Rapports Adour » établis par l'Ifremer, pour les années antérieures à 2004,
- pour l'année 2004, du Rapport CERECA/Institution Adour/Ifremer sur la « Caractérisation et abondance des captures professionnelles estuariennes dans le bassin de l'Adour en 2004 »
- pour l'année 2005, des documents statistiques communiqués par les services de l'Ifremer,



## CHAPITRE III LA COMMERCIALISATION DES PRODUITS DE LA MER

### Section I La vente du poisson

Depuis juillet 1999, le contrôle des débarquements et la mise en vente du poisson sont gérés par la criée unique de la côte basque.

Depuis septembre 1999, certains pêcheurs de Capbreton ont souhaité que l'association de gestion de la criée unique assure le ramassage de leurs produits sur le site de débarquement et le transporte vers la criée de Saint Jean de Luz/Ciboure.

Il a été possible d'assurer la stabilité des taxes liées aux débarquements pour ce qui concerne la vente aux enchères sous criée, car leur montant n'a guère varié depuis 1999.

Tableau du Montant des charges portuaires en 2005 :

| port de St Jean-de-Luz/Ciboure                                                 |         |              |               |                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------|---------------|------------------------------------|
|                                                                                | Montant | Part vendeur | Part acheteur | Organisme destinataire             |
| <b>taxes obligatoires :</b>                                                    |         |              |               |                                    |
| Redevance d'équipement (1)                                                     | 1,80 %  | 0,90 %       | 0,90%         | C.C.I. de Bayonne                  |
| Taxe de criée                                                                  | 5,70 %  | 2,85 %       | 2,85%         | Association de Gestion de la Criée |
| Redevance d'outillage portuaire (Forfait en fonction de la longueur du navire) | 1,20 %  | 1,20 %       |               | LOGICOOP                           |
| Taxe OFIMER.                                                                   | 0,27 %  | 0,12 %       | 0,15%         | OFIMER                             |
| montant des taxes obligatoires                                                 |         | 3,87 %       | 3,90%         |                                    |
| <b>cotisations volontaires :</b>                                               |         |              |               |                                    |
| Services                                                                       | 1,65 %  | 1,65 %       |               | LOGICOOP                           |
| Fond de développement du mareyage                                              | 0,05 %  |              | 0,05 %        | SYNDICAT DES MAREYEURS             |
| Redevance poissonniers                                                         | 0,70 %  |              | 0,70%         | Syndicat des poissonniers          |
| contribution mareyeurs au CLPM                                                 | 0,15 %  |              | 0,15%         | CLPM                               |
| Taxe Organisation de producteur                                                | 1%      | 1%           |               | OP CAPSUD                          |

Source : Criée de Saint Jean de Luz/Ciboure

## **Section II Le mareyage**

En vertu de la Loi d'orientation de la pêche du 18 novembre 1997 ( article 35, 36 et 58), le mareyeur est défini comme le premier acheteur des produits de la pêche maritime en vue de leur commercialisation pour la consommation humaine.

En conséquence, il doit disposer d'un établissement de manipulation des produits de la pêche ayant reçu un agrément sanitaire aux normes européennes et nationales délivré par les services vétérinaires.

On compte environ 45 acheteurs sur la criée, composés de mareyeurs et de grossistes, dont des entreprises espagnoles ainsi que des entreprises du littoral Sud-est , ainsi que, pour une moindre part, des entreprises de transformation de produits de la pêche et quelques poissonniers.

Les conditions pour pouvoir acheter en criée sont définies dans le Règlement intérieur de la Halle à marée. Il s'agit d'une autorisation de la criée délivrée sous la condition que l'entreprise s'engage à acheter un tonnage minimum pour une période donnée ainsi que le dépôt d'une caution .

## **Section III La transformation du poisson**

Tableau de la Liste des entreprises de transformation du poisson implantées dans les départements des Landes et des Pyrénées -Atlantiques.

| Entreprises          | Produits alimentaires traités                                                                            | Activité                                                                | Localisation                  |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| ARAMAR               | Spécialité de calmar                                                                                     | Préparation de produits congelés à base de produits de la mer           | Saint Jean de Luz (64)        |
| BARTHOUIL SARL       | Saumon fumé, tarama, caviar                                                                              | Fumaison, préparation à base de produits de la mer                      | Peyrehorade (40)              |
| BATTELEKU            | Thon séché, saucisson de thon                                                                            | Saurisserie                                                             | Ciboure (64)                  |
| BERNADET             | Spécialité « Ttoro » (bouillabaisse), brandade et « accras » de morue                                    | Préparation à base de produits de la mer                                | Saint Vincent de Tyrosse (40) |
| GOURMER SARL         | Conserves de poissons et de coquillages                                                                  | Saurisserie                                                             | Idaux-Mendy (64)              |
| LABEYRIE             | Saumon fumé, truite fumée, caviar                                                                        | Industriel – Traiteur de produits de la mer                             | saint Géours de Marenne (40)  |
| MARINS D'EAU DOUCE   | Anguille fumée, conserve d'anguille, conserve d'alose et de lamproie à la bordelaise                     | Transformation de produits de la pêche continentale et de l'aquaculture | Morcenx (40)                  |
| PECHERIES BASQUES    | Divers produits de la mer préparés en plats cuisinés, marinades, apéritifs, tapas, terrines et rillettes | Traiteur de produits de la mer                                          | Saint Pée sur Nivelle (64)    |
| SOCOMER              | Soupe de poisson, conserves de poisson et plats cuisinés surgelés                                        | Préparation à base de produits de la mer                                | Saint Jean de Luz (64)        |
| PM Côte Basque       | Crevettes cuites tropicales                                                                              | Atelier de cuisson                                                      | Lahonce (64)                  |
| VANELLI              | Anchois salés, anchois marinés, marinades, salades                                                       | Traiteur de produits de la mer                                          | Saint Jean de Luz (64)        |
| VIVIERS de France SA | Truites et dérivés, saumons, poissons de mer frais et pré-emballés                                       | Aquaculture et transformation de poissons                               | Castets (40)                  |

Source : I.M.A. Sud Aquitaine et C.R.P.M.E.M. d'Aquitaine

## CHAPITRE IV LES PRODUCTIONS D'AQUACULTURE

### Section I Les exploitations de cultures marines

#### **Sous-section I Les exploitations de cultures marines**

Sur le quartier sont implantés 7 concessionnaires d'exploitations ostréicoles au lac marin d'Hossegor.

Cette activité sur le lac date des années 1880 environ. Elle est apparue à la suite du creusement du canal de 900 mètres qui relie le lac à la mer. Cette activité s'est trouvée confrontée aux activités touristiques qui se sont largement développées dans les années 80.

Toutefois, la commune d'Hossegor consciente de cette particularité a tenu à protéger l'activité. Gestionnaire du domaine public maritime sur son territoire depuis 1991, la commune a préconisé un remembrement de l'ensemble des concessions (soit 2.5 ha) sur la rive est du lac, ainsi que la mise en place d'un cadastre. Les différents concessionnaires ont dû également se regrouper en coopérative afin de s'organiser sur un lieu unique.

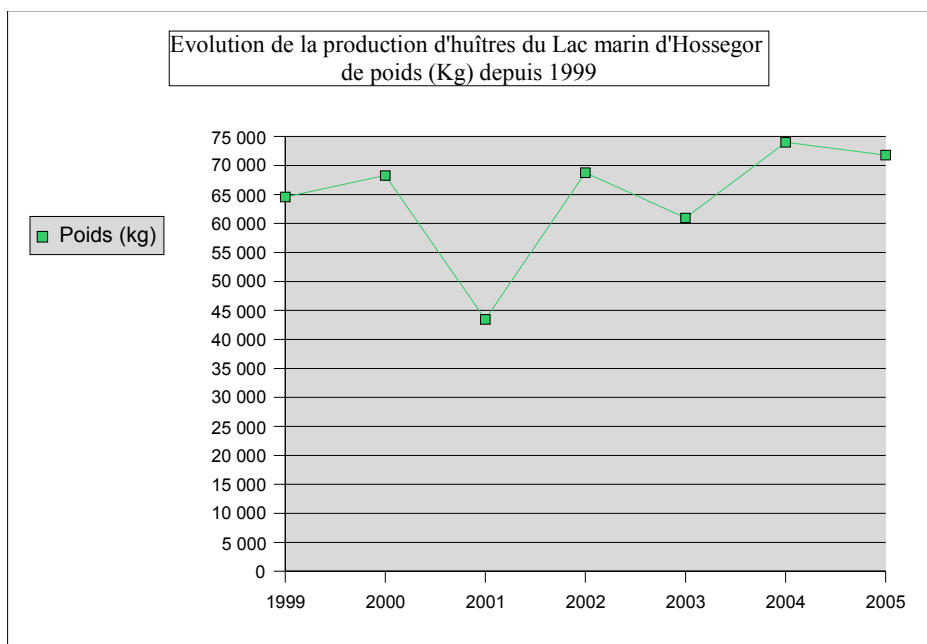
Une coopérative maritime implantée auprès du lac est en fonction depuis 1996. C'est une coopérative de gestion mutualisée des moyens de production ostréicole avec la création d'un centre de purification et d'expédition des huîtres des concessions ostréicoles de l'étang d'Hossegor. Chaque ostréiculteur dispose au minimum d'une concession pouvant aller de 40 à 80 ares, de deux bassins de purification et d'un établissement pour l'expédition des huîtres.

#### **Sous-section II La production ostréicole du lac d'Hossegor**

| Evolution de la production d'Huîtres du lac d'Hossegor depuis 1999 en poids (KG) et valeur (Euros) |            |                |               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------------|---------------|
|                                                                                                    | Poids (kg) | Valeur (Euros) | Prix moyen(€) |
| 1999                                                                                               | 64 579     | 252 475        | 3,91          |
| 2000                                                                                               | 68 280     | 262 131        | 3,84          |
| 2001                                                                                               | 43 450     | 167 048        | 3,84          |
| 2002                                                                                               | 68 752     | 258 408        | 3,76          |
| 2003                                                                                               | 60 970     | 247 248        | 4,06          |
| 2004                                                                                               | 74 019     | 307 232        | 4,15          |
| 2005                                                                                               | 71 808     | 235 602        | 3,28          |

| PRODUCTION DE NAISSINS |            |
|------------------------|------------|
|                        | Poids (kg) |
| 1999                   | 4 010      |
| 2000                   | 580        |
| 2001                   | 2 000      |
| 2002                   | 1 850      |
| 2003                   | 3 720      |
| 2004                   | 1 527      |
| 2005                   | 600        |

Source : Affaires maritimes (D.I.D.A.M. de Bayonne)



#### Sous-section IV Le centre de purification de coquillages d'Hendaye

Il s'agit d'un établissement de purification des huîtres, des moules et des coquillages dénommé SOBACO (société basque conchylicole) situé à Hendaye.

Il est situé sur un terrain privé comprenant 8 bassins soit 1800 m<sup>2</sup> alimentés par une prise d'eau à la mer.

### Section II La pisciculture

Depuis 1989, une entreprise, la « Ferme Marine de l'Adour » est autorisée à exploiter un élevage de turbots à Anglet, sur une portion du domaine public maritime gérée par la Chambre de commerce et d'industrie.

La Ferme marine de l'Adour est un établissement piscicole soumis à la réglementation des installations classées, dont la police est assurée par la direction départementale des services vétérinaires.

Elle est titulaire d'une concession d'exploitation sur le domaine public maritime.

La Ferme marine de l'Adour réalise depuis 2003, une production annuelle de plus de 100 tonnes.

Des améliorations au niveau des infrastructures (forage...etc...) ont permis une reprise de la productivité, après une baisse régulière depuis 1999.

| PRODUCTION DE TURBOTS DEPUIS 1999 |            |
|-----------------------------------|------------|
|                                   | Poids (kg) |
| 1999                              | 166 000    |
| 2000                              | 156 000    |
| 2001                              | 150 000    |
| 2002                              | 55 197     |
| 2003                              | 101 435    |
| 2004                              | 151 473    |
| 2005                              | 149 000    |

Source : Ferme marine de l'Adour

## CHAPITRE V LA PRODUCTION D'ALGUES

La production d'algues provient essentiellement de la récolte des goémons épaves récupérés par les ramasseurs d'algues à pieds sur les grèves et par les marins pêcheurs professionnels en mer.

L'activité de récolte d'algues est réglementée par le décret n° 90-719 du 9 août 1990, qui prévoit des conditions de ramassage strictes de façon à sauvegarder cette ressource. Ainsi, l'article 3 de ce décret précise qu'il est interdit d'arracher le goémon mais seulement de récupérer le goémon flottant en mer et abandonné au gré des flots sur les plages.

Cette activité se pratique sur le littoral basque.

Les algues récoltées sont de l'espèce dite « gélidium », appelée communément « algue rouge », à cause de sa couleur brun rougeâtre. C'est une algue qui envahit la côte et les plages des Pyrénées-Atlantiques au cours des fortes marées. Le ramassage de l'algue gélidium est donc une spécificité de la côte basque, qui se pratique entre septembre et janvier.

Un arrêté du Préfet de la Région Aquitaine du 19 septembre 2005 prévoit des dispositions précises concernant les Pyrénées-Atlantiques :

- pour les ramasseurs d'algues à pieds : des périodes autorisées selon les lieux de ramassages (par plages et municipalités),
- pour les navires de pêche : outre une date d'ouverture et de fermeture avec une relève hebdomadaire, il est prévu un dispositif concernant les techniques de pêche pouvant être utilisées et celles qui sont interdites aux professionnels.

➤ En ce qui concerne les ramasseurs à pied :

Ils récupèrent, en quelques heures, en fonction de la marée, les algues qui sont venues s'échouer sur les plages, entre Hendaye et Bidart.

Autrefois ramassées à l'aide de charrettes tirées par des boeufs dans les années 50, cette activité a évolué et s'est perfectionnée. La plupart des ramasseurs ont désormais des tracteurs équipés de pelles mécaniques et certains disposent d'un système de grues pour les endroits inaccessibles aux tracteurs. Ils ont une autorisation du Préfet des Pyrénées-Atlantiques pour utiliser un véhicule terrestre à moteur sur les plages, conformément à l'article 30 de la Loi « littoral » du 3 janvier 1986 (qui interdit la circulation motorisée sur les plages sans autorisation préfectorale).

Ces ramasseurs pratiquent cette activité chaque année de façon régulière.

Il s'agit de 6 entreprises dont les exploitants sont inscrits au registre du commerce et des sociétés et déclarent leur production.

Le ramassage peut être également pratiqué par des ramasseurs irréguliers.

C'est notamment le cas de ressortissants espagnols qui procèdent au ramassage occasionnel des algues pour les vendre en Espagne.

N'étant en France ni déclarés au registre du commerce et des sociétés, ni soumis à l'impôt, leur activité est considérée alors comme une source de concurrence déloyale par les autres pêcheurs et peut être source de tensions avec une cohabitation difficile.

En outre, depuis quelques années, il y a une baisse significative de la production de ces exploitants

du fait d'une forte diminution des algues échouées sur les grèves, de cause indéterminée.

➤ En ce qui concerne les marins-pêcheurs à bord des navires :

Ils procèdent au ramassage en mer des algues rouges épaves dérivant sur les flots. Pour cette activité, ils doivent respecter les dispositions préfectorales qui interdisent d'utiliser tout procédé de pompage.

En fait, les navires basques ramassent les algues le long de la côte pendant la saison par chalutage selon une technique spécifique qui est la seule autorisée : à l'aide d'un seul engin tracté constitué d'un cadre métallique ou en bois de 4,50 mètres sur 1,20 mètres ne possédant ni dent, ni lame, auquel est fixé une poche en filet d'un maillage supérieur ou égal à 90 mm. Cet engin peut être muni de patins mais ne doit comporter aucune chaîne de grattage en avant du bas de la poche.

Ils existent des dispositions prévues pour préserver la ressource, qui interdisent la pêche près des côtes, dans les 300 mètres, et par ailleurs la pêche au chalut, dans les 3000 nautiques ; mais cette interdiction ne concerne pas la technique de chalutage des algues telle qu'elle est pratiquée, qui permet de les récolter sans les arracher.

Ces navires sont des petites unités, au nombre de 7 et leur production pour la campagne qui a duré de fin août 2005 à fin janvier 2006 est la suivante :

- quantité en poids : 752 tonnes
- valeur : 142 876 euro.

(Source : LOGICOP – Chiffres des navires)

Pour les navires, cette reconversion saisonnière constitue une diversification importante en matière de revenus pendant l'hiver.

Pour le Comité local des pêches maritimes, l'activité de ramassage des goémones épaves dérivants par ces navires est considérée comme « écologiquement » neutre et permet même de relâcher l'effort de pêche sur des espèces largement exploitées.

Au plan scientifique, les ramassages en mer par la technique autorisée et à terre des « algues épaves » sont compatibles avec une gestion rationnelle de la ressource.

Après séchage et traitement pour les débarrasser de leurs impuretés, les algues peuvent être traitées de manière industrielle.

Il y a deux débouchés pour les ramasseurs d'algues :

- en Espagne, une usine située dans la région des Asturies, la « Industrias ROKO »
- en France, une usine située à Hendaye, la Société de gel de la Bidassoa (SO.BI.GEL.)

La production des navires est revendue pour environ 60 à 70 % (selon les années) à SO.BI.GEL. et pour 30 à 40 % à « ROKO ».

La plupart des pêcheurs à pieds revendent leur production à l'usine française.

La SO.BI.GEL. est une usine de traitement des algues qui produit de l'AGAR AGAR, ainsi que divers autres matières, à partir de l'algue rouge.

Chaque année, depuis 1965, cette société traite environ 600 tonnes de gelidium. Il y a eu une légère baisse d'activité après la pollution provoquée par le naufrage du « PRESTIGE », mais une reprise s'est amorcée en 2005.

Ces gels et autres produits trouvent diverses applications dans l'industrie pharmaceutique, cosmétique, agro

- alimentaire...etc.. : l'agar-agar extrait du gélidium permet de fabriquer le gélifiant E 406 utilisé dans la confiserie et la pâtisserie, les produits diététiques, les médicaments.

La SO.BI.GEL. se particularise notamment en terme de débouché dans le domaine de la bactériologie. La production est destinée au marché national mais également à l'exportation, dans les pays de la Communauté Européenne et en Asie.

Les tableaux suivants récapitulent la production d'algues ramassées et vendues par les producteurs locaux à la Société de gel de la Bidassoa ; ces chiffres englobent une partie de la production des navires et celle des pêcheurs à pieds déclarés au registre du commerce.

| CAMPAGNES D'ALGUES SECHES |            |
|---------------------------|------------|
|                           | Poids (kg) |
| 2002/2003                 | 604 700    |
| 2003/2004                 | 148 500    |
| 2004/2005                 | 198 600    |
| 2005/2006                 | 316 000    |

| CAMPAGNES D'ALGUES MOUILLES |            |
|-----------------------------|------------|
|                             | Poids (kg) |
| 2002/2003                   | 1 348 371  |
| 2003/2004                   | 387 972    |
| 2004/2005                   | 1 260 645  |
| 2005/2006                   | 785 000    |

Sources : SO.BI.GEL.

## **TITRE VI LA PLAISANCE**

### **CHAPITRE I LE DEVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES SUR LE LITTORAL BASCO - LANDAIS**

#### **Section I Constat - généralités**

La configuration du littoral Basco – Landais et les caractéristiques océano-météorologiques du Golfe de Gascogne ne favorisent pas la navigation de plaisance.

Néanmoins, le site de Capbreton, la baie de Saint Jean de Luz et la baie de la Bidassoa près d'Hendaye , permettent la pratique de la plaisance.

C'est pourquoi depuis une quinzaine d'années on a assisté au développement des ports de plaisance situés :

- pour le pays basque, à Hendaye , Saint Jean de Luz/Ciboure et à Anglet
- pour les Landes, à Capbreton.

A l'image de la plaisance au niveau national, la plaisance est surtout pratiquée à partir de petites embarcations, majoritairement motorisées.

Outre de nombreux touristes et plaisanciers occasionnels, il y a un fort pourcentage de plaisanciers permanents basés à l'année dans les ports du littoral de la D.I.D.A.M. de Bayonne.

En-dehors de la plaisance, une caractéristique du littoral Basco-Landais est l'attrait qu'il constitue pour la pratique du surf.

Les déferlantes de l'Atlantique sur l'estran attirent en effet de nombreux amateurs de sports de glisse.

#### **Section II Le poids économique de la plaisance et des sports nautiques**

La plaisance entraîne le développement d'entreprises et d'emplois dans ces deux départements dont une des activités majeures est le tourisme.

Il s'agit en effet d'un secteur qui concerne aussi bien la construction et la réparation navale de plaisance que l'entretien des ports de plaisance, les commerces d'équipements divers, les revendeurs, les locations de navires et d'engins, les bateaux-écoles ...etc...

De nombreuses autres activités y sont liées, comme les clubs de voile ou de plongée, mais aussi d'autres activités nautiques de loisirs comme la pêche sportive en mer.

La plaisance favorise aussi la dimension associative (Yatch Club ...etc...).

Les retombées économiques de la plaisance se répercutent également de manière indirecte sur l'hôtellerie, la restauration et le commerce...etc...

Un autre secteur en plein développement est celui lié aux sports de glisse, avec toute une gamme d'activités : surf, bodyboard, kitesurf ...etc... Il permet également la création de nouvelles entreprises et associations.

### **Section III Les problèmes liés à la plaisance**

Le développement de la plaisance, s'il est bénéfique d'un point de vue économique, peut toutefois poser des problèmes en termes de sécurité.

Pour limiter les risques, les pouvoirs publics ont élaboré une réglementation précise qui encadre totalement cette activité : immatriculation des navires de plaisance, matériel de sécurité obligatoire en mer, conduite des navires de plaisance à moteur soumise à l'obtention de titres (permis mer), limitation de vitesse dans la zone des 300 mètres ainsi qu'à l'entrée des ports...etc..

Cependant, ces mesures ne sont pas toujours respectées et malgré la répression des infractions à la réglementation, les accidents continuent de survenir. Pour les limiter, une action de sensibilisation concernant le respect des dispositions législatives sur la navigation de plaisance a été mise en place par les autorités maritimes.

Les services de l'Unité littorale des Affaires maritimes participent, durant la saison estivale, en collaboration avec les autres services de l'Etat, aux deux journées de sensibilisation des usagers de la mer, dites de «sécurité mer», essentiellement axé sur l'information et la prévention, ainsi qu'à « l'Opération Interministérielle Vacances » visant à assurer la sécurité des plaisanciers et des consommateurs de produits de la mer.

Les Affaires maritimes suivent également les manifestations nautiques concernant :

- le surf
- la pêche

Pour certaines manifestations, il doit y avoir un arrêté du Préfet maritime. Les dispositions prises dans ce domaine le sont à titre préventif.

## CHAPITRE II ETUDE STATISTIQUE DE L'EVOLUTION DE LA PLAISANCE SUR LE LITTORAL BASCO-LANDAIS

Les navires de plaisance Français naviguant en mer sont soumis à immatriculation auprès des Affaires maritimes, qu'il s'agisse d'une première immatriculation, de mutation de propriété ou encore de modifications des caractéristiques du navire.

### Section I Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2000

Période du 01/09/1999 au 31/08/2000 pour le quartier : BAYONNE – DONNEES PLAISANCE

| Mutations et changements de caractéristiques |            |            |           |           |           |          |          |          |            |
|----------------------------------------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|------------|
| PROPULSION                                   | < 6 m      | 6 à 8      | 8 à 10    | 10 à 12   | 12 à 15   | 15 à 18  | 18 à 24  | >= 24m   | TOTAL      |
| VOILIERS                                     | 19         | 39         | 28        | 16        | 3         | 0        | 0        | 0        | 105        |
| MOTEURS                                      | 343        | 91         | 33        | 12        | 7         | 0        | 0        | 0        | 486        |
| AUTRES                                       | 13         | 0          | 0         | 1         | 0         | 0        | 0        | 0        | 14         |
| <b>Total</b>                                 | <b>375</b> | <b>130</b> | <b>61</b> | <b>29</b> | <b>10</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>605</b> |

| Changements de caractéristiques autre que mutations |            |           |           |           |          |          |          |          |            |
|-----------------------------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| PROPULSION                                          | < 6 m      | 6 à 8     | 8 à 10    | 10 à 12   | 12 à 15  | 15 à 18  | 18 à 24  | >= 24m   | TOTAL      |
| VOILIERS                                            | 9          | 16        | 16        | 9         | 4        | 0        | 0        | 0        | 54         |
| MOTEURS                                             | 112        | 20        | 3         | 3         | 5        | 0        | 0        | 0        | 143        |
| AUTRES                                              | 6          | 0         | 1         | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | 7          |
| <b>Total</b>                                        | <b>127</b> | <b>36</b> | <b>20</b> | <b>12</b> | <b>9</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>204</b> |

Source : Affaires maritimes (D.S.I.)

**Section II Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2001**

**Période du 01/09/2000 au 31/08/2001 pour le quartier : BA BAYONNE DONNES PLAISANCE**

| <b>Première immatriculation</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|---------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>               | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                        | 22              | 3            | 7             | 4              | 3              | 0              | 0              | 0                | 39           |
| MOTEURS                         | 126             | 42           | 3             | 0              | 0              | 1              | 0              | 0                | 172          |
| <b>Total</b>                    | <b>148</b>      | <b>45</b>    | <b>10</b>     | <b>4</b>       | <b>3</b>       | <b>1</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>211</b>   |

| <b>Mutations et changements de caractéristiques</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|-----------------------------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>                                   | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                                            | 23              | 48           | 24            | 11             | 7              | 0              | 0              | 0                | 113          |
| MOTEURS                                             | 369             | 106          | 30            | 9              | 3              | 1              | 0              | 0                | 518          |
| AUTRES                                              | 10              | 1            | 1             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 12           |
| <b>Total</b>                                        | <b>402</b>      | <b>155</b>   | <b>55</b>     | <b>20</b>      | <b>10</b>      | <b>1</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>643</b>   |

| <b>Changements de caractéristiques autre que mutations</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>                                          | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                                                   | 5               | 10           | 9             | 3              | 3              | 0              | 0              | 0                | 30           |
| MOTEURS                                                    | 92              | 34           | 5             | 3              | 5              | 0              | 0              | 0                | 139          |
| AUTRES                                                     | 2               | 0            | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 2            |
| <b>Total</b>                                               | <b>99</b>       | <b>44</b>    | <b>14</b>     | <b>6</b>       | <b>8</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>171</b>   |

Source : Affaires maritimes (D.S.I.)

**Section III Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2002**

**Période du 01/09/2001 au 31/08/2002 pour le quartier : BA DONNEES PLAISANCE BAYONNE**

| <b>Première immatriculation</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|---------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>               | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                        | 4               | 3            | 4             | 7              | 7              | 0              | 0              | 0                | 25           |
| MOTEURS                         | 140             | 31           | 2             | 4              | 0              | 0              | 0              | 0                | 177          |
| <b>Total</b>                    | <b>144</b>      | <b>34</b>    | <b>6</b>      | <b>11</b>      | <b>7</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>202</b>   |

| <b>Mutations et changements de caractéristiques</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|-----------------------------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>                                   | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                                            | 26              | 45           | 44            | 24             | 6              | 0              | 0              | 0                | 145          |
| MOTEURS                                             | 415             | 112          | 32            | 7              | 2              | 2              | 0              | 0                | 570          |
| AUTRES                                              | 15              | 1            | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 16           |
| <b>Total</b>                                        | <b>456</b>      | <b>158</b>   | <b>76</b>     | <b>31</b>      | <b>8</b>       | <b>2</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>731</b>   |

| <b>Changements de caractéristiques autre que mutations</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>                                          | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                                                   | 5               | 11           | 15            | 7              | 4              | 0              | 0              | 0                | 42           |
| MOTEURS                                                    | 100             | 28           | 14            | 2              | 1              | 0              | 0              | 0                | 145          |
| AUTRES                                                     | 2               | 0            | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 2            |
| <b>Total</b>                                               | <b>107</b>      | <b>39</b>    | <b>29</b>     | <b>9</b>       | <b>5</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>189</b>   |

Source : Affaires maritimes (D.S.I.)

**Section IV Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2003**

**Période du 01/09/2002 au 31/08/2003 pour le quartier : BA DONNEES PLAISANCE BAYONNE**

| <b>Première immatriculation</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|---------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>               | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                        | 3               | 6            | 6             | 5              | 4              | 0              | 0              | 0                | 24           |
| MOTEURS                         | 129             | 33           | 6             | 1              | 1              | 0              | 0              | 0                | 170          |
| AUTRES                          | 0               | 1            | 0             | 0              | 1              | 0              | 0              | 0                | 2            |
| <b>Total</b>                    | <b>132</b>      | <b>40</b>    | <b>12</b>     | <b>6</b>       | <b>6</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>196</b>   |

| <b>Mutations et changements de caractéristiques</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|-----------------------------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>                                   | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                                            | 25              | 34           | 35            | 25             | 8              | 1              | 0              | 0                | 128          |
| MOTEURS                                             | 416             | 128          | 24            | 5              | 6              | 0              | 0              | 0                | 579          |
| AUTRES                                              | 5               | 0            | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 5            |
| <b>Total</b>                                        | <b>446</b>      | <b>162</b>   | <b>59</b>     | <b>30</b>      | <b>14</b>      | <b>1</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>712</b>   |

| <b>Changements de caractéristiques autre que mutations</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>                                          | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                                                   | 7               | 9            | 13            | 3              | 0              | 0              | 0              | 0                | 32           |
| MOTEURS                                                    | 78              | 26           | 8             | 2              | 0              | 0              | 0              | 0                | 114          |
| AUTRES                                                     | 3               | 0            | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 3            |
| <b>Total</b>                                               | <b>88</b>       | <b>35</b>    | <b>21</b>     | <b>5</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>149</b>   |

Source : Affaires maritimes (D.S.I.)

**Section V Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2004**

**Période du 01/09/2003 au 31/08/2004 pour le quartier : BA DONNEES PLAISANCE BAYONNE**

| <b>Première immatriculation</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|---------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>               | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                        | 5               | 5            | 9             | 10             | 4              | 0              | 0              | 0                | 33           |
| MOTEURS                         | 131             | 44           | 8             | 1              | 0              | 0              | 0              | 0                | 184          |
| AUTRES                          | 3               | 0            | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 3            |
| <b>Total</b>                    | <b>139</b>      | <b>49</b>    | <b>17</b>     | <b>11</b>      | <b>4</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>220</b>   |

| <b>Mutations et changements de caractéristiques</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|-----------------------------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>                                   | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                                            | 16              | 52           | 28            | 24             | 7              | 0              | 1              | 0                | 128          |
| MOTEURS                                             | 420             | 115          | 20            | 4              | 2              | 2              | 0              | 0                | 563          |
| AUTRES                                              | 7               | 0            | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 7            |
| <b>Total</b>                                        | <b>443</b>      | <b>167</b>   | <b>48</b>     | <b>28</b>      | <b>9</b>       | <b>2</b>       | <b>1</b>       | <b>0</b>         | <b>698</b>   |

| <b>Changements de caractéristiques autre que mutations</b> |                 |              |               |                |                |                |                |                  |              |
|------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| <b>PROPULSION</b>                                          | <b>&lt; 6 m</b> | <b>6 à 8</b> | <b>8 à 10</b> | <b>10 à 12</b> | <b>12 à 15</b> | <b>15 à 18</b> | <b>18 à 24</b> | <b>&gt;= 24m</b> | <b>TOTAL</b> |
| VOILIERS                                                   | 3               | 8            | 8             | 7              | 2              | 0              | 0              | 0                | 28           |
| MOTEURS                                                    | 94              | 33           | 5             | 3              | 0              | 0              | 0              | 0                | 135          |
| AUTRES                                                     | 4               | 0            | 0             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 4            |
| <b>Total</b>                                               | <b>10</b>       | <b>41</b>    | <b>13</b>     | <b>10</b>      | <b>2</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>167</b>   |

Source : Affaires maritimes (D.S.I.)

**Section VI Tableau comparatif de la structure par longueur de la flotte de plaisance immatriculée dans le ressort de la D.I.D.A.M. de Bayonne pour la période estivale 2005**

**Période du 01/09/2004 au 31/08/2005 pour le quartier : BA DONNEES PLAISANCE BAYONNE**

| Première immatriculation |            |           |           |           |           |           |           |          |            |
|--------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|------------|
| Propulsion               | < 6 m      | 6 à 8 m   | 8 à 10 m  | 10 à 12 m | 12 à 15 m | 15 à 18 m | 18 à 24 m | > 24 m   | TOTAL      |
| VOILIERS                 | 13         | 8         | 5         | 7         | 5         | 0         | 0         | 0        | 38         |
| MOTEURS                  | 140        | 41        | 12        | 3         | 0         | 0         | 0         | 0        | 196        |
| AUTRES                   | 10         | 1         | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         | 0        | 11         |
| <b>TOTAL</b>             | <b>163</b> | <b>50</b> | <b>17</b> | <b>10</b> | <b>5</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>245</b> |

| Mutation     |            |            |           |           |           |           |           |          |            |
|--------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|------------|
| Propulsion   | < 6 m      | 6 à 8 m    | 8 à 10 m  | 10 à 12 m | 12 à 15 m | 15 à 18 m | 18 à 24 m | > 24 m   | TOTAL      |
| VOILIERS     | 20         | 44         | 44        | 22        | 8         | 0         | 0         | 0        | 138        |
| MOTEURS      | 433        | 133        | 24        | 10        | 2         | 3         | 0         | 0        | 605        |
| AUTRES       | 4          | 0          | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         | 0        | 4          |
| <b>TOTAL</b> | <b>457</b> | <b>177</b> | <b>68</b> | <b>32</b> | <b>10</b> | <b>3</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>747</b> |

| Changements de caractéristiques |            |           |           |           |           |           |           |          |            |
|---------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|------------|
| Propulsion                      | < 6 m      | 6 à 8 m   | 8 à 10 m  | 10 à 12 m | 12 à 15 m | 15 à 18 m | 18 à 24 m | > 24 m   | TOTAL      |
| VOILIERS                        | 5          | 7         | 12        | 2         | 3         | 0         | 0         | 0        | 29         |
| MOTEURS                         | 99         | 28        | 4         | 2         | 1         | 0         | 0         | 0        | 134        |
| AUTRES                          | 4          | 1         | 0         | 0         | 0         | 0         | 0         | 0        | 5          |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>108</b> | <b>36</b> | <b>16</b> | <b>4</b>  | <b>4</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>168</b> |

Source : Affaires maritimes (D.S.I.)

## **TITRE VII LES PORTS (ACTIVITÉ DE COMMERCE, PÊCHE ET PLAISANCE)**

### **CHAPITRE I LE PORT DE BAYONNE**

#### **Section I Le port de commerce de Bayonne**

##### **Sous-section I Situation du port de Bayonne**

Le port de Bayonne profite de sa position géographique particulière, de par la proximité de l'Espagne et son implantation dans deux départements, à l'embouchure de l'Adour, au fond du Golfe de Gascogne, par 43°29',6 N de latitude nord et 1°28',5W de longitude ouest.

Etant relié directement au réseau ferré et étant équipé de 9 grues, dont la plus imposante est celle de la zone Saint Bernard, qui peut lever 80 tonnes. Le port de Bayonne – Tarnos constitue une infrastructure logistique essentielle pour les filières industrielles du sud de l'Aquitaine et contribue au développement économique de la région .

##### **Sous-section II Statut du port**

Le port de Bayonne est un port concédé.

Le Conseil Régional, propriétaire depuis le 8 septembre 2006, ( par Convention de transfert de l'Etat au Conseil régional dans le cadre de la Loi de décentralisation) représenté localement par la Direction départementale de l'équipement :

- assure la sécurité et le placement des navires (Capitainerie)
- réalise les infrastructures portuaires (digues, chenaux, quais)
- contrôle la concession accordée à la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne et du Pays Basque ( C.C.I. Bayonne Pays Basque )

La Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne, concessionnaire :

- Assure l'exploitation commerciale (grues, hangars, zones portuaires)
- Gère les finances portuaires (droits portuaires et taxes d'outillage)
- Effectue la prospection commerciale (recherche de nouveaux services ou clients)

Deux types de taxes :

- droits de ports perçus par les Douanes et reversées à la C.C.I. Bayonne Pays Basque
- taxes sur les navires (selon volume) : taxes sur les marchandises (d'après le tonnage) et taxes d'outillage pour la location des grues et du personnel, facturées à la société de manutention.

##### **Sous-section III La production du port de commerce de Bayonne-Tarnos**

Les données ci-après ont été extraites des bilans communiqués par la C.C.I. Bayonne Pays Basque et le port de Bayonne, qui précisent les points suivants concernant le port de commerce.

Depuis 1998, le port de Bayonne-Tarnos se situe au 9ème rang des ports français de commerce, avec un trafic s'élevant en moyenne chaque année à plus de 4 millions de tonnes.

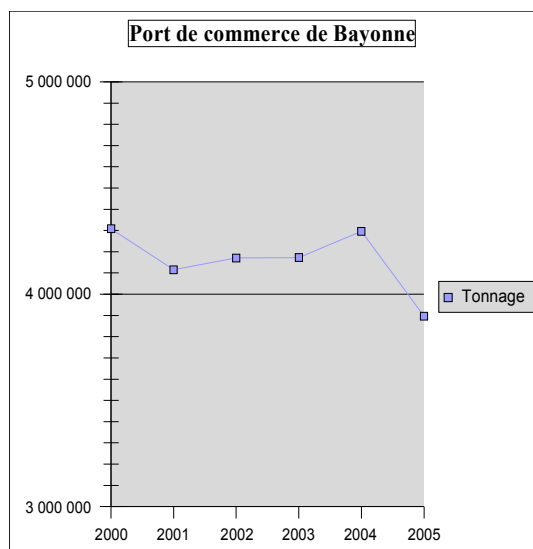
Ainsi, depuis 2001, le trafic a augmenté de façon régulière avec :

- une progression globale de 0,41 % en 2002 par rapport à 2001
- une progression de 0.05 % en 2003 par rapport à 2002

- une nette augmentation de 2.96 % en 2004 par rapport à 2003.

Un léger fléchissement s'observe en 2005, avec une baisse de – 9,31 %, dont la raison est principalement d'ordre conjoncturelle, car le port continue de se diversifier et de moderniser ses infrastructures.

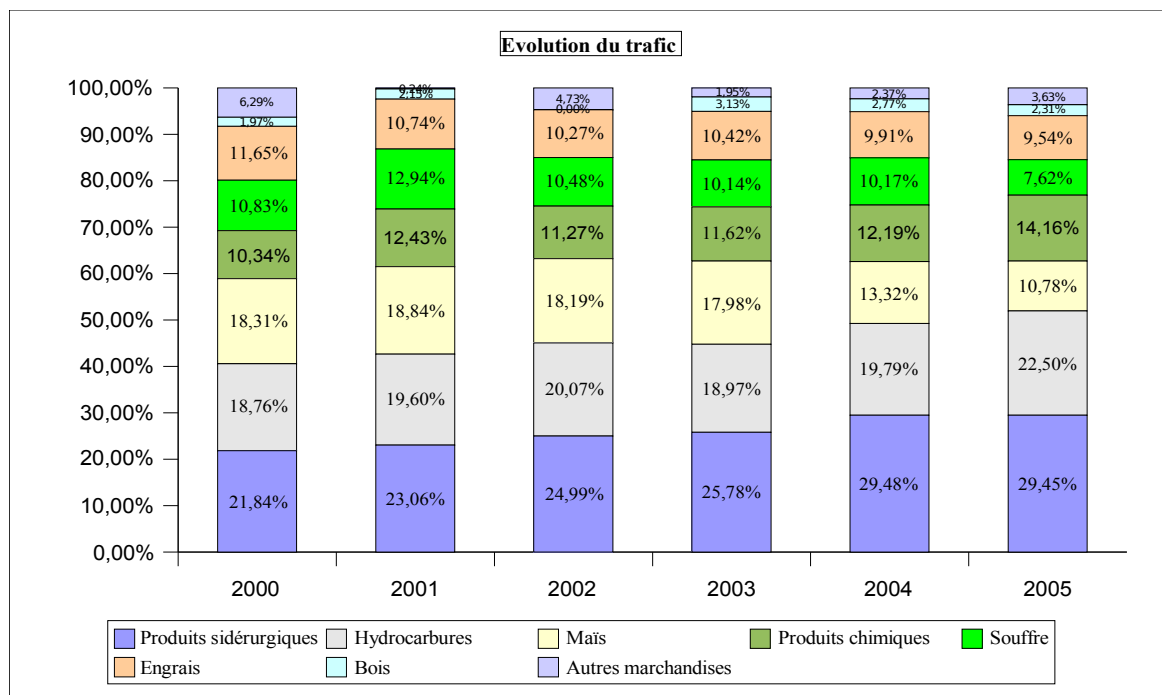
Le port de Bayonne confronté à l'évolution de ses trafics, induite par les mutations économiques, cherche à valoriser sa situation géographique pour devenir un port de transit de marchandises diverses par transfert modal de la route vers la mer.



L'essentiel du trafic portuaire concernant les produits sidérurgiques (ferrailles et billettes d'acier), les hydrocarbures, ceux issus de la première transformation du bois (panneaux de particules), le soufre, les produits chimiques, les engrais et le maïs.

| Evolution de la production en tonnage (kgs) du port de commerce de Bayonne depuis 1998 |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                                                                                        | 2000             | 2001             | 2002             | 2003             | 2004             | 2005             |
| <b>Produits sidérurgiques</b>                                                          | 940 933          | 948 957          | 1 042 185        | 1 075 761        | 1 266 461        | 1 147 534        |
| <b>Hydrocarbures</b>                                                                   | 808 253          | 806 594          | 837 032          | 791 687          | 850 337          | 876 636          |
| <b>Maïs</b>                                                                            | 789 011          | 775 334          | 758 758          | 750 196          | 572 450          | 420 190          |
| <b>Produits chimiques</b>                                                              | 445 573          | 511 538          | 470 048          | 485 069          | 523 609          | 551 676          |
| <b>Souffre</b>                                                                         | 466 673          | 532 563          | 437 292          | 423 245          | 436 881          | 296 993          |
| <b>Engrais</b>                                                                         | 502 133          | 441 864          | 428 263          | 434 969          | 425 754          | 371 594          |
| <b>Bois</b>                                                                            | 84 926           | 88 586           | 0                | 130 535          | 119 101          | 90 081           |
| <b>Autres marchandises</b>                                                             | 270 817          | 9 849            | 197 086          | 81 271           | 101 666          | 141 403          |
| <b>TOTAL</b>                                                                           | <b>4 308 319</b> | <b>4 115 285</b> | <b>4 170 664</b> | <b>4 172 733</b> | <b>4 296 259</b> | <b>3 896 107</b> |

Sources : C.C.I. de Bayonne Pays Basque et Port de Bayonne



#### Sous-section IV Les prestataires

Le port de Bayonne dispose de prestataires de services portuaires professionnels, qui se répartissent en fonction des offres de services suivants :

- 1 avitailleur
- 6 consignataires
- 3 entreprises de manutention
- 3 services portuaires :
  - ✓ le Lamanage
  - ✓ le Pilotage
  - ✓ Le Remorquage avec notamment le remorqueur « BALEA » acquis fin 2003 par la C.C.I. Bayonne Pays Basque
- 3 transitaires
- 1 foyer d'accueil « Escale Adour » des marins en escale

A ces prestataires, il faut ajouter les services suivants :

- la plate-forme Fret Rail/Route du Centre Européen de fret de Bayonne – Mouguerre
- le service de transport aérien de l'Aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne- fret
- les services de transport ferroviaire avec la SERNAM et la SNCF fret.

## Section II L'activité croisière au port de Bayonne

Sources : C.C.I. Bayonne Pays Basque

Le port de Bayonne est une escale pour les navires de croisières, qui accostent au quai Edmond Foy.

Le quai est équipé de services nécessaires à l'accueil et aux transports des passagers vers le centre ville et les paquebots y bénéficient de l'ensemble des services portuaires.

### **Section I Le port de plaisance d'Anglet**

Situé à la sortie de Bayonne, le port de plaisance du Brise-Lames d'Anglet est idéalement situé à l'abri d'un bras de mer en remontant le fleuve Adour.

Le propriétaire du port est la région depuis le 1er août 2006 ( avant la décentralisation, le port était propriété de l'Etat).

La Communauté d'agglomération urbaine de Bayonne est le concessionnaire et le gestionnaire du port.

Il dispose de 425 places à flot.

Il dispose de postes d'amarrage à l'année et « de passage », d'une station de carburant, d'une station de levage d'un poids maximal de 25 tonnes, de possibilité d'hivernage à sec et de matériel pour le carénage, ainsi que d'une cale de mise à l'eau pour les bateaux de moins d'une tonne.

### **Section II Le port de Saint Jean de Luz/Ciboure**

#### **Sous-section I Le port de pêche**

##### **I Présentation**

Situé au fond de la baie de Saint Jean de Luz, le port de Saint Jean de Luz abrite l'activité de pêche de la côte Basque.

Le site du port est concédé à la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne, alors que le Conseil général est le concédant du port de pêche et aussi de l'autorité portuaire (depuis la décentralisation de 1982).

La mise en marché unique à la criée du port de pêche de Saint Jean de Luz /Ciboure des produits débarqués dans le quartier maritime de Bayonne font de ce port le centre commercial de la pêche dans le département.

##### **II La criée de Saint Jean de Luz**

La criée assume trois missions principales :

- l'achat
- la vente
- la conservation

Afin d'assurer son fonctionnement, une taxe de 2,85 % est prélevée auprès des pêcheurs ainsi que des mareyeurs.

Elle est régie depuis novembre 1995 par l'Association de gestion de la criée formée de trois collèges :

- Les producteurs représentés par la coopérative LOGICOP
- Les acheteurs (syndicat des mareyeurs et syndicat des poissonniers)
- Le concessionnaire (la C.C.I. Bayonne Pays Basque)

La criée de pêche dispose d'un halle réfrigérée d'une surface totale de 900 m<sup>2</sup>, et d'une chambre froide négative d'une capacité de 80 tonnes mise en service à l'été 2003.

Elle dispose à l'étage d'une salle de ventes informatisée.

Des investissements importants ont été réalisés ces dernières années :

- réalisation de trois ateliers de mareyage
- mise en sécurité du domaine portuaire concédé situé sur la commune de Ciboure (presqu'île des récollets)
- réalisation de dix chais d'armements

Le conseil général des Pyrénées Atlantiques finance avec la région Aquitaine et les fonds européens des projets portés par la concession du port de pêche de Saint Jean de Luz /Ciboure.

### **Sous-Section II les ports de plaisance de Saint Jean de Luz/Ciboure et de Socoa**

Situé à Saint Jean de Luz et Ciboure, le port de plaisance de Larraldénia a une capacité de 81 places à flot sur pontons, dont 8 pour les bateaux de passage n'excédant pas 16 mètres. Il y a toujours 2 mètres d'eau autour des pontons. Il s'agit d'un port de dimension restreinte qui possède néanmoins d'un dispositif minimum d'accueil pour les plaisanciers : sanitaires, vente de glace, élévateur et grue ainsi que cale de mise à l'eau.

Un plan d'eau situé sur la Nivelle dispose de 368 places sur mouillage.

Il y a également trois zones de mouillages dans la baie de Saint Jean de Luz avec 20 bouées de passage de mai à septembre.

Situé devant le Fort de Socoa, un autre petit port d'échouage constitue un abri de mouillage pour de petites unités pour échouage d'environ 150 places unités.

Cet ensemble portuaire est la propriété du Conseil Général et est géré par le Syndicat intercommunal de Saint Jean de Luz/Ciboure.

Les plaisanciers peuvent se retrouver dans deux structures associatives :

- le Yatch Club à Socoa
- le Club House à Larraldénia

### **Sous-Section III L'activité croisière au port de Saint Jean de Luz**

(Sources : C.C.I. Bayonne Pays Basque°

Les paquebots font également des escales en baie de Saint Jean de Luz. Les passagers disposent d'un service de vedettes pour rejoindre la ville.

Les paquebots sont généralement des navires haut de gamme d'origine anglaise, américaine ou allemande.

Cette activité de croisière est coordonnée avec d'autres ports français de l'Atlantique et de la Manche, regroupés au sein de l'Association Croisières Atlantiques.

## **Section III Le port d'Hendaye**

La zone portuaire se situe sur la partie nord de la Baie de Chingudy, dans l'estuaire de la Bidassoa.

Elle est implantée sur le domaine public maritime, concédé par le département de Pyrénées-Atlantiques à la ville d'Hendaye.

Elle est constituée d'un point de débarquement dédié à la pêche et d'un port de plaisance, dont la situation, en fonction des sources officielles de la ville d'Hendaye (site internet), peut être précisée de la manière suivante.

### **Sous-section I Le port de pêche**

Le port d'Hendaye est le siège d'un certain nombre d'entreprises de pêche.

La zone technique du port de pêche comporte un « portique élévateur » ou « élévateur à bateaux » de 300 tonnes qui effectue environ 70 manutentions de bateaux.

Le débarquement des navires de pêche étant très occasionnel, le port de pêche est plutôt un port de stationnement de navires et de réparation navale.

Le nombre de navires stationnant habituellement s'élevant à 9, le bâtiment de l'ancienne criée a été reconverti. Les accès du port sont de grande qualité, le domaine portuaire a été valorisé par le développement des activités nautiques et touristiques.

La gestion de la zone technique des terre-pleins et de l'ensemble des bâtiments à usage d'activités est assurée par les services de la ville d'Hendaye.

L'exploitation de l'élévateur à bateaux est gérée par une société délégataire de service public.

### **Sous-section II Le port de plaisance**

Le port de plaisance d'Hendaye est situé à Sokoburu. Il s'agit d'un port récent, inauguré en 1993 et agrandi en 2004.

#### **➤ Les équipements**

Le port de plaisance dispose de 835 places important pouvant accueillir des bateaux de 5 m à 18 mètres.

Tous les pontons sont équipés de bornes d'eau et d'électricité et un large éventail de services est offert aux plaisanciers : douches privés, sanitaires, parkings réservés aux usagers...etc..

La fréquentation est composée essentiellement de navires français (70 %) et espagnol (30 %), avec 60 % de bateaux à moteurs et 40 % de voiliers.

Des places sont réservées aux bateaux en escale, les autres étant louées à l'année ou au mois.

Le port de plaisance est surveillé 24 heures sur 24.

Il dispose en outre :

- d'un élévateur à bateaux de 30 tonnes,
- d'une cale de mise à l'eau,
- d'une station de carburant,
- d'une zone technique de plus de 10 000 m<sup>2</sup> pour du stationnement à terre ainsi que les réparations et l'entretien des navires de plaisance.

#### **➤ Gestion et animations**

L'exploitation du port de plaisance, de la zone technique et de l'ensemble des équipements est assuré par la S.E.M. de la station littorale d'Hendaye.

Le port de plaisance d'Hendaye organise un salon nautique qui attire chaque année plus de 12 000 visiteurs et il accueille d'importantes régates dans la baie d'Hendaye comme le Tour de France à la voile.

## **CHAPITRE II LE PORT LANDAIS DE CAPBRETON**

Port de la côte des Landes, au cœur d'une cité balnéaire, le port de plaisance est situé à l'entrée du canal de Boucarot, par 43°39'4 de latitude Nord et par 001°26'8 de longitude Ouest.

### **Section I le Syndicat intercommunal à vocation multiple Côte Sud (SIVOM COTE SUD)**

Il gère l'ensemble portuaire de Capbreton, Hossegor et Seignosse.

Le SIVOM Côte Sud regroupe les communes suivantes :

- Angresse,
- Capbreton
- Labenne,
- Seignosse
- Soorts-Hossegor

Ses compétences portent sur les domaines suivants :

- étude, réalisation et gestion des équipements nécessaires au développement des communes associées et notamment les aménagements touristiques et les équipements sociaux et éducatifs
- la gestion du port de plaisance et du domaine public maritime concédé
- la mise en oeuvre de toute action pouvant concourir à la promotion, à la valorisation, à la communication à la commercialisation du tourisme sur la côte sud, ainsi qu'à des animations globales et coordonnées

Il est en particulier maître d'oeuvre du site des trois récifs artificiels mis en place en mer sur la côte Landaise, en partenariat avec l' Association Landes Récifs.

### **Section II Le port de plaisance**

La capacité totale du port est de 926 postes d'amarrage :

- dont 847 postes loués aux plaisanciers locaux
- dont 60 postes réservés aux visiteurs de passage
- dont 19 postes réservés à la pêche professionnelle

Le port dispose également d'un élévateur à bateaux de 30 tonnes, une grue fixe de 1,5 tonne, 2 rampes de halage, un gril de carénage ainsi qu'un terre-plein sous hangars de chantiers de réparation.

Le port de plaisance offre également à ses usagers les nombreuses commodités d'un port moderne et haut de gamme : douches et sanitaires à la capitainerie, eau potable sur pontons et quais, poste de carburant au quai de la pêche, fermeture des pontons par portillons électroniques, laveries, et...

### **Section III Une particularité : le Gouf de Capbreton**

A la hauteur de Capbreton, à peu de distance du port, se trouve une fosse étroite, appelée le Gouf de Capbreton. Il s'agit en fait d'un canyon sous-marin orientée Est-Ouest, dans laquelle les profondeurs sont de 50 mètres environ à l'entrée de Capbreton, puis de 100 mètres au plus large.

Par gros temps d'Ouest, la houle ne déferle pas dans la fosse, alors qu'elle déferle sur les profondeurs de moins de 50 m qui la bordent au Nord et au Sud. Elle comporte en outre des fonds vaseux propices au développement de la ressource.

Le Gouf offre donc aux marins à la fois un mouillage très sûr en cas de forts coups de vent et une pêche très abondante.

L'activité de pêche dans cette zone est l'objet d'une réglementation précise :

- par l'arrêté préfectoral N°215 du 20 septembre 1999 modifiant l'arrêté N°156/99 du 23 juin 1999 réglementant l'exercice de la pêche maritime au filet dans le secteur du Gouf de Capbreton. L'objectif de cette réglementation est de favoriser la cohabitation harmonieuse des métiers.
- par l'arrêté N° 8/88 du Préfet maritime de Brest du 2 mai 1988 réglementant le mouillage et la pose d'engins, au droit de la passe d'entrée du port de Capbreton dans le département des Landes

#### **Section IV La pêche**

A proximité des pontons de la plaisance, ce petit port de pêche accueille 19 bateaux (fileyeurs, bolincheurs, chalutiers...).

Il perpétue la tradition de la pêche et , notamment, celle aux filets maillants.

Il permet d'alimenter localement un petit marché aux poissons.

Les produits de la pêche locale comporte en particulier des soles et des dorades en hiver, des thons, des sardines et des anchois en été ainsi que des calmars, des langoustes et des homards.

## TITRE VIII LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

La protection des ressources de la mer et du littoral est une des principales missions des services de l'Etat agissant en mer dans le secteur des pêches maritimes, l'intensification de la concertation avec les organisations professionnelles et le renforcement des opérations contrôle en mer et à terre visent à maintenir la pérennité de la ressource exploitable, les espèces concernées sont en particulier le merlu, le thon germon, l'anchois, la baudroie, le bar et la sole.

Les règles à faire appliquer portent notamment sur le respect des tailles minimales, les périodes où la pêche est autorisée (en particulier pour le thon et l'anchois), les techniques de pêche utilisées, les quantités ou quotas autorisés (sole...etc...).

En matière de pêche de loisir, il est nécessaire d'être attentif aux conditions d'exercice de cette activité afin, d'une part, d'éviter le gaspillage de la ressource et donc permettre la pérennité de ce loisir, et, d'autre part, de lutter contre le travail clandestin. Au-delà du seul aspect réglementaire qui conduit à étudier une possible limitation des quantités capturées par pêcheur et par jour, il est aussi nécessaire de prendre en compte la possibilité de valoriser cette activité au plan touristique.

Dans le cadre de leurs attributions, les services administratifs des Affaires maritimes peuvent traiter des procédures :

- tendant à la mise en place ou au renouvellement, par voies d'arrêtés, de mesures réglementaires de protection de la ressource :
  - Arrêté du 3 décembre 2003 portant renouvellement d'un cantonnement de pêche à Guéthary et St Jean de Luz, interdisant la pêche de toutes les espèces dans une zone de cinq cents mètres de large comptés à partir de la limite séparative du domaine terrestre et du domaine public maritime et comprise entre :
    - ✓ au Nord, le môle Nord du port de Guéthary
    - ✓ au Sud, l'extrémité sud de la plage de Cénitz (St Jean de Luz) jusqu'au méridien 1°37'5 » de longitude Ouest.
  - Arrêté Prémar N°2002/66 du 16 juillet 2002 relatif à l'interdiction d'accès, pour les pêcheurs et baigneurs, aux rochers « Boucalot » et « roche ronde », sur le littoral de la commune de Biarritz, visant à la protection de l'oiseau marin pélagique «Océanite-tempête».
- permettant la mise en place de moyens visant à la protection ou au renouvellement de la ressource :
  - Autorisation de création à titre expérimental des trois récifs artificiels des LANDES
  - Suivi de la mise en conformité des stations d'épuration des communes littorales à la suite de la Loi sur l'eau.
  - Suivi des mesures concernant le ramassage des déchets flottants en mer.
  - En cas de pollution majeure, suivi du plan POLMAR mer.

