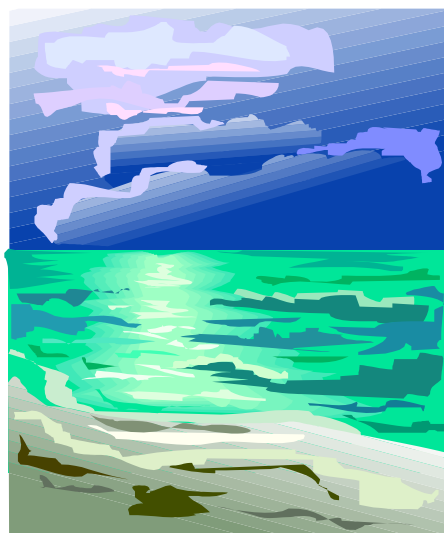




**Direction Interdépartementale des Affaires Maritimes
des Pyrénées - Atlantiques et des Landes**

SYNTHESE DE LA MONIGRAPHIE MARITIME DES PYRENEES - ATLANTIQUES ET DES LANDES

Années 2006 - 2007- 2008



Le présent recueil est l'édition 2008 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 – Novembre 2008

Table des matières

TITRE I L'ADMINISTRATION MARITIME.....	5
CHAPITRE I LE CADRE GEOGRAPHIQUE	5
Section I Les limites terrestres.....	5
Section II Les limites en mer.....	5
Section III Les limites dans les estuaires.....	6
CHAPITRE II LA DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES AFFAIRES MARITIMES DES PYRENEES-ATLANTIQUES ET DES LANDES	10
Section I Présentation.....	10
Section II Compétences de la Direction interdépartementale des affaires maritimes	10
Section III L'organisation de la Direction Interdépartementale des Affaires maritimes.....	11
Section IV L' Inspection du travail maritime.....	12
Section V Le service médical des gens de mer.....	13
Section VI Le centre de sécurité des navires	13
Section VII Le C.R.O.S.S.....	14
CHAPITRE III LES AUTRES SERVICES DE L'ETAT.....	15
Section I Les Directions départementales de l'Equipement	15
Section II La Capitainerie du port de Bayonne.....	15
Section III La Marine nationale.....	16
Section IV La Gendarmerie maritime.....	16
Section V Les Douanes.....	16
Section VI Les Directions départementales des services vétérinaires.....	17
TITRE II LES GENS DE MER.....	18
CHAPITRE I PRESENTATION DE LA POPULATION MARITIME.....	18
Section I La profession de marin - Généralités.....	18
Section II Composition de la population maritime de la DIDAM de Bayonne - Particularités	18
CHAPITRE II LES MARINS PECHEURS.....	22
CHAPITRE III LES MARINS DU COMMERCE ET DE LA PLAISANCE	23
CHAPITRE IV LE NOMBRE D'EFFECTIF A LA PECHE.....	24
CHAPITRE V BILAN CHIFFRE DE LA POPULATION MARITIME	25
TITRE III LES NAVIRES DE PECHE.....	29
CHAPITRE I L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE PECHE	29
Section I Distinction entre pêche artisanale et pêche industrielle	29
Section II Les unités des sociétés françaises de pêche à capitaux étrangers	29
Section III Distinction de la flotte de pêche de la D.I.D.A.M. de Bayonne par genre de navigation.....	30
CHAPITRE II LES TYPES DE METIERS	31
Section I Les arts traînants	31
Section II Les arts dormants.....	31
Section III La spécialisation et la polyvalence.....	32
CHAPITRE III L'ENCADREMENT COMMUNAUTAIRE DE LA FLOTTE DE PECHE ...	33
Section I Le POP (Programme d'orientation pluriannuel)	33
Section II La codification des engins de pêche.....	33
CHAPITRE IV PRESENTATION DE LA FLOTTE DE PECHE DE LA DIDAM 64/40	36
Section I La typologie des navires de la D.I.D.A.M. de Bayonne.....	36
Section II Les types de navires actifs au POP sur la DIDAM 64/40 DEPUIS 2005.....	36
CHAPITRE V L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE	37
Section I L' évolution du nombre de bateaux depuis 1999.....	37
Section II L'évolution du nombre de navires par ancienneté.....	37
Section III L'évolution du nombre de navires par classes de longueur.....	38
Section IV L'évolution du nombre de navires par genres de navigation.....	38
CHAPITRE VI LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA FLOTTE DE PECHE	

.....	39
TITRE IV LES PRODUITS DE LA MER.....	40
CHAPITRE I LES APPORTS DE LA PECHE MARITIME.....	40
Section I Distinction entre port d'attache, lieux de débarquements et vente de la production.	40
Section II La production vendue en criée de Saint Jean de Luz.....	40
Section III La production des navires basques sur les côtes d'Afrique.....	41
CHAPITRE II LES APPORTS DE LA PECHE ESTUARIENNE.....	42
CHAPITRE III LES PRODUCTIONS D'AQUACULTURE.....	43
Section I Les exploitations de cultures marines.....	43
Section II La pisciculture.....	44
CHAPITRE IV LA PRODUCTION D'ALGUES.....	45
TITRE V LA PLAISANCE.....	48
CHAPITRE I LE DEVELOPPEMENT DE LA PLAISANCE ET DES SPORTS NAUTIQUES	
SUR LE LITTORAL BASCO - LANDAIS	48
Section I Constat - généralités.....	48
Section II Le poids économique de la plaisance et des sports nautiques	48
Section III Les problèmes liées à la plaisance.....	49
CHAPITRE II BILAN COMPARATIF DE LA FLOTTE DE PLAISANCE SUR LE	
LITTORAL BASCO - LANDAIS	50
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 2001.....	50
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 2002.....	51
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 2003.....	52
TITRE VI LE PORT DE BAYONNE	53
CHAPITRE I LE STATUT DU PORT DE COMMERCE DE BAYONNE	53
Section I Situation du port de Bayonne.....	53
Section II Statut du port.....	53
CHAPITRE II LA PRODUCTION DU PORT DE COMMERCE DE BAYONNE	53
.....	56
TITRE VII LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN.....	56

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 Figuiér 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 Figuiér (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 (Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)	Limites de salure des eaux (Art. 46 du Décret du 4 juillet 1853 pris pour le 4 ^{ème} arrondissement maritime)	Limites transversales de la mer
LA LEYRE	Pont de Lamothe, sur la route nationale n°650 – (Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)	La pointe située à l'entrée du port de Biganos (Décret du 4 juillet 1853)	1500 mètres en amont du pont de la route départementale N° 4 - (Décret du 23 mars 1852)
Courant du VIEUX-BOUCAU : 1^{ère} branche venant de l'étang de Soustons 2^{ème} branche venant du ruisseau de Messange	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 » (Pont de fer) (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 » (Décret du 4 juillet 1853)	Non déterminée
	N.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.		
Canal et étang d'HOSSEGOR	Extrémité Nord de l'Etang (Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)	Salés sur toute leur étendue (Décret du 4 juillet 1853 modifié par le Décret du 29 octobre 1889)	Non déterminée
Ruisseau du BOURRET	Pont de Bourret, route nationale n°652 (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 (Décret du 4 juillet 1853) modifié par le Décret du 29 octobre 1889)	Sans objet
Courant de CAPBRETON ou BOUDIGAU	Pont Lajus reliant Capbreton-ville à la plage (Décret n°59-951 du 31 juillet 1959)	Pont Lajus, à 1820 mètres du fanal de Capbreton (Décret du 4 juillet 1853) modifié par le Décret du 29 octobre 1889)	Sans objet
Courant de MIMIZAN	ligne transversale de la mer à son embouchure (Art.2 Décret du 31 juillet 1959)	A 1850 mètres de la laisse de basse mer (500 mètres en aval du Pont de Trounques) (Décret du 4 juillet 1853) modifié par le Décret du 5 février 1957)	Non déterminée
Courant de CONTIS	ligne transversale de la mer à son embouchure (Art.2 Décret du 31 juillet 1959)	A 900 mètres de la laisse de basse mer (Décret du 4 juillet 1853)	Non déterminée
Courant d'UCHET	ligne transversale de la mer à son embouchure (Art.2 décret du 31 juillet 1959)	A 800 mètres de la laisse de basse mer (Décret du 4 juillet 1853)	Non déterminée

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

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 :
- 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 effectuées 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.

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

Rattachées 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 HEGOA » et des avions 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.

TITRE II 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.

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 3049 marins professionnels inscrits à la D.I.D.A.M. de Bayonne au 30/01/2008, répartis de la façon suivante :

- 885 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.
- 2164 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 ressortissants d'Etats n'appartenant pas à la communauté européenne peuvent également être embarqués 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 apparue une poursuite régulière d'immatriculation de marins communautaires, avec 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 à la pêche et 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.

Il prend en compte éventuellement la possibilité pour le navire de changer de genre de navigation, et prévoit en conséquence l'effectif 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 nombre de poste de travail minimum consacré par les décisions d'effectif (lorsqu'un navire a plusieurs effectifs différents correspondants à des modes d'exploitation différents, le plus élevé a été retenu) s'élève pour les navires de pêche immatriculés sur Bayonne à 668 pour 197 navires au 29 juin 2006.

CHAPITRE V BILAN CHIFFRE DE LA POPULATION MARITIME

Bilan des marins actifs d'après les genres de navigation au 6/2/2006

	GENRE DE NAVIGATION	TOTAL
C O M M E R C E	cabotage international	26
	cabotage national	2
	long cours	56
	navigation côtière	73
	pilotage	13
	remorquage	12
	Total commerce	182
	%	31,16
P E C H E	conchyliculture petite pêche	1
	grande pêche	8
	pêche au large	101
	pêche côtière	89
	petite pêche	203
	Total pêche	402
	%	68,84
	Total général	584

Bilan des marins actifs d'après les genres de navigation au 1/3/2007

	GENRE DE NAVIGATION	TOTAL
C O M M E R C E	cabotage international	23
	cabotage national	10
	long cours	49
	navigation côtière	79
	pilotage	12
	remorquage	14
	Total commerce	187
	%	32,35
P E C H E	conchyliculture petite pêche	0
	grande pêche	6
	pêche au large	89
	pêche côtière	93
	petite pêche	203
	Total pêche	391
	%	67,65
	Total général	578

Bilan des marins actifs d'après les genres de navigation au 22/01/2008

	GENRE DE NAVIGATION	TOTAL
C O M M E R C E	cabotage international	26
	cabotage national	10
	long cours	52
	navigation côtière	76
	pilotage	12
	remorquage	11
	Total commerce	187
	%	24,35
P E C H E	conchyliculture petite pêche	0
	grande pêche	7
	pêche au large	282
	pêche côtière	86
	petite pêche	206
	Total pêche	581
	%	75,65
	Total général	768

Nombre de marins actifs au quartier de Bayonne au 30/01/2008 par tranche d'âge

AGE	-20 ans	-30 ans	- 40 ans	- 50 ans	- 60 ans	- 70 ans	+ 70 ans	total
TOTAL	30	126	188	254	157	22	1	778

Source : DSI (Affaires maritimes)

<i>Bilan des marins actifs d'après les genres de navigation au 24/11/2008</i>		
	GENRE DE NAVIGATION	TOTAL
C O M M E R C E	cabotage international	23
	cabotage national	7
	long cours	49
	navigation côtière	79
	pilotage	11
	remorquage	15
	Total commerce	184
	%	21,65
P E C H E	conchyliculture petite pêche	0
	grande pêche	8
	pêche au large	393
	pêche côtière	79
	petite pêche	186
	Total pêche	666
	%	78,35
	Total général	850

<i>Nombre de marins actifs au quartier de Bayonne au 20/11/2008 par tranche d'âge</i>								
AGE	-20 ans	-30 ans	- 40 ans	- 50 ans	- 60 ans	- 70 ans	+ 70 ans	total
TOTAL	27	120	216	293	190	19	2	867

Source : DSI (Affaires maritimes)

TITRE III LES NAVIRES DE PECHE

CHAPITRE I L'EXPLOITATION DES NAVIRES 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 Les 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.

Section III 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.

CHAPITRE II LES TYPES DE METIERS

Les types de pêche pratiquée 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 squalés), 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 chinchard, 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 L'ENCADREMENT COMMUNAUTAIRE DE LA FLOTTE DE PECHE

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).

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. »

Code	Libellé
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

CHAPITRE IV PRESENTATION DE LA FLOTTE DE PECHE DE LA DIDAM 64/40

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

La flotte se caractérise également par une majorité de navires polyvalents à trois engins, parmi lesquels sont comptabilisés une cinquantaine de couralins, qui sont des navires armés en petite pêche pour la pêche estuarienne.

En outre, la balance s'équilibre entre, d'une part, les chalutiers et, d'autre part, les fileyeurs.

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.

Section II Les types de navires actifs au POP sur la DIDAM 64/40 DEPUIS 2005

Nombre de navires de Bayonne actifs au POP - Par type de navires-ANNEE 2005	
Chalutier	33
Ligneur	11
Senneur	3
Fileyeur	30
Navire polyvalent à 2 engins	6
Navires polyvalent à 3 engins	113
Total	196

Nombre de navires de Bayonne actifs au POP - Par type de navires-ANNEE 2006	
Chalutier	34
Ligneur	11
Senneur	3
Fileyeur	30
Navire polyvalent à 2 engins	6
Navires polyvalent à 3 engins	113
Total	197

Nombre de navires de Bayonne actifs au POP - Par type de navires-ANNEE 2007	
Chalutier	31
Ligneur	14
Senneur	3
Fileyeur	29
Navire polyvalent à 2 engins	7
Navires polyvalent à 3 engins	103
Total	187

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

CHAPITRE V L'EVOLUTION DE LA FLOTTE DE PECHE

Section I L' évolution du nombre de bateaux depuis 1999

Evolution du nombre de bateaux de la DIDAM 64/40	
ANNEE	TOTAL
1992	223
1993	219
1994	224
1995	227
1996	230
1997	229
1998	224
1999	213
2000	211
2001	200
2002	202
2003	203
2004	194
2005	196
2006	194
2007	187

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

Section II L'évolution du nombre de navires par ancienneté

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
2006	9	15	16	42	22	35	23	32	194

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

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

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
TOTAL	213	211	200	202	203	194	196

Nombre de bateaux du quartier de Bayonne de moins de 12 mètres à plus de 38 mètres depuis 2005						
ANNEE	<12 m	12<16 m	16<25 m	25<38 m	>38 m	TOTAL
2005	122	9	35	26	4	196
2006	123	8	31	27	5	194
2007	115	7	32	28	5	187

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

Section IV L'évolution du nombre de navires par genres de navigation

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
TOTAL	203	194	196

CHAPITRE VI LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA FLOTTE DE PECHE

NAVIRES ACTIF AU POP – BILAN DE SITUATION DES NAVIRES DE LA DIDAM64/40

Date de situation	Moins de 12 mètres				De 12 à 16 mètres				De 16 à 25 mètres				De 25 à 38 mètres				Plus de 38 mètres				TOTAUX			
	Tonnage	Jauge Londres	Puissance	Nombre	Tonnage	Jauge Londres	Puissance	Nombre	Tonnage	Jauge Londres	Puissance	Nombre	Tonnage	Jauge Londres	Puissance	Nombre	Tonnage	Jauge Londres	Puissance	Nombre	Tonnage	Jauge Londres	Puissance	Nombre
	TX	UMS	KW	NBR	TX	UMS	KW	NBR	TX	UMS	KW	NBR	TX	UMS	KW	NBR	TX	UMS	KW	NBR	TX	UMS	KW	NBR
Au 31/12/2003	615	444	9 117	125	253	270	1 788	10	2 693	3 846	13 974	39	4 933	5 893	13 621	25	1 618	1 891	3 974	4	10 112	12 344	42 474	203
Au 31/12/2004	596	430	9 471	121	235	253	1 631	9	2 600	3 811	12 195	34	5 165	6 413	14 047	26	1 618	1 891	3 974	4	10 214	12 798	41 318	194
Au 31/12/2005	607	439	9 718	122	235	253	1 631	9	2 784	4 070	12 618	35	5 318	6 453	14 305	26	1 618	1 891	3 974	4	10 562	13 106	42 246	196
Au 31/12/2006	602	434	9 546	123	216	230	1 396	8	2 519	3 592	11 302	31	5 540	6 778	14 893	27	1 886	2 275	5 004	5	10 763	13 309	42 141	194
Au 31/12/2007	574	424	9 032	115	190	199	1 339	7	2 627	3 706	11 692	32	5 667	6 949	15 479	28	1 886	2 275	5 004	5	10 944	13 553	42 546	187

TITRE IV 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 également le siège de l'unique halle à marée des Pyrénées-Atlantiques et des Landes. Les pêcheurs de Capbreton débarquent leur pêche à Capbreton, peuvent la vendre à un emplacement réservé sur les quais, ou la faire acheminer à la criée de Saint Jean de Luz par camion. 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 les ports de Pasajes et Ondarroa, constituent des marchés dynamiques, en particulier pour le poisson blanc. Les ports d'Angleterre et d'Irlande pour les grandes unités qui naviguent dans les eaux communautaires servent de bases avancées.
- 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.

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 est l'unique point de commercialisation agréé.

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

Evolution de la production de pêchemaritime à la criée de Saint Jean de Luz depuis 2000								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Poids total (KG)	7 221 424	7 426 926	7 762 546	6 919 445	6 850 960	6 635 765	6 739 027	5 443 046
Valeur totale(€)	14 377 669	16 299 782	17 526 950	14 542 468	14 315 053	16 648 264	13 269 840	12 471 400

Source : Crie de Saint Jean de Luz

Section III 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. Ils sont toujours 4 en 2008.

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 ESTUARIENNE

Durant la saison 2002/2003, la pêche estuarienne est réglementée par l'arrêté du 25 juin 2006 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.

EVOLUTION DE LA PRODUCTION DE LA PECHERIE ESTUARIENNE SUR L'ADOUR 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
TOTAL	28 246	53 300	44 520	46 415	61 332

EVOLUTION DE LA PRODUCTION DE LA PECHERIE ESTUARIENNE SUR L'ADOUR EN 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
TOTAL	777 106	959 366	499 900	904 708	1 622 334

CHAPITRE III 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
2006	65 900	273 879	4,16
2007	65 095	287 507	4,42

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 m² 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 IV 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 V 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 BILAN COMPARATIF DE LA FLOTTE DE PLAISANCE SUR LE LITTORAL BASCO - LANDAIS

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 2001

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

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

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	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
Total	402	155	55	20	10	1	0	0	643

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	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
Total	99	44	14	6	8	0	0	0	171

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 2002

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

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

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	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
Total	456	158	76	31	8	2	0	0	731

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	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
Total	107	39	29	9	5	0	0	0	189

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 2003

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

Première immatriculation									
PROPULSION	< 6 m	6 à 8	8 à 10	10 à 12	12 à 15	15 à 18	18 à 24	>= 24m	TOTAL
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
Total	132	40	12	6	6	0	0	0	196

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	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
Total	446	162	59	30	14	1	0	0	712

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	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
Total	88	35	21	5	0	0	0	0	149

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

TITRE VI LE PORT DE BAYONNE

CHAPITRE I LE STATUT DU PORT DE COMMERCE DE BAYONNE

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 .

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.

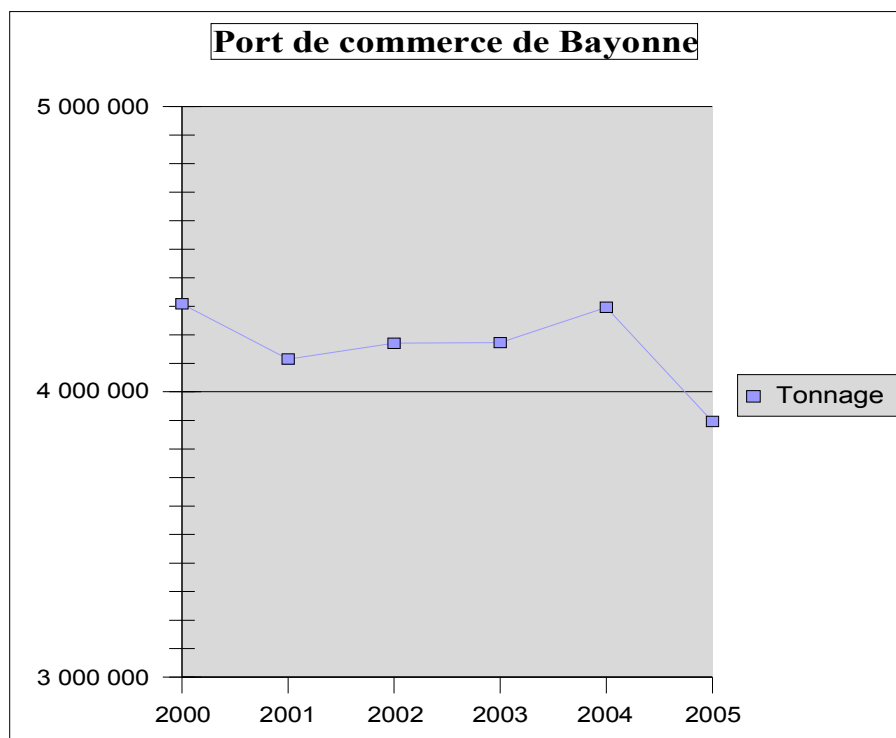
CHAPITRE II LA PRODUCTION DU PORT DE COMMERCE DE BAYONNE

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.

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

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

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.

TITRE VII 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.