

LES MUTATIONS SOCIALES, CULTURELLES ET ECONOMIQUES DU TREGOR MARITIME

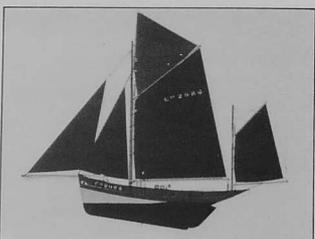
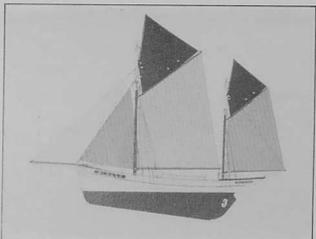
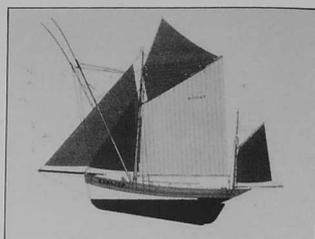
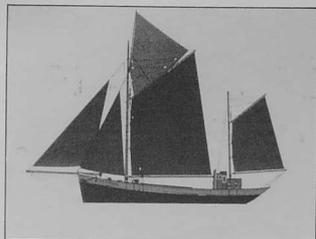
TUD AR MOR

VOLUME II

LA MER ET LES HOMMES EN TREGOR-GOELO



Quelques types de bateaux traditionnels bretons d'hier et d'aujourd'hui



Au tournant du siècle, les grands dundées (terme local désignant un ketch aurique) défont les autres gréements pour le cabotage. Bien qu'une grande partie de sa carrière ait été consacrée au transport du sable, Notre Dame de Rumengol est un bon exemple de ces forts voiliers de transport. Il a été récemment restauré par l'association An Test.

A la pêche, seuls les Douarnenistes ont développé un type semblable pour effectuer leurs longues campagnes à la langouste verte en Mauritanie. Sans doute un des plus beaux voiliers de pêche jamais construits.

Des grandes flottes de thoniers qui pêchèrent à la voile jusqu'à la seconde guerre mondiale, pas un n'a été conservé

en France. Pas même le Pot Pivisi représenté ici dont la carque s'est disloquée sur la grève du Fret. Seule Biche navigue en Angleterre, tandis que Meinga effectue des missions archéologiques lointaines. Tout espoir n'est pas perdu, d'autant qu'existent des projets de reconstruction (Ile d'Yeu). Le magnifique Mutin de la Marine Nationale, très proche des dundées thoniers, maintient la tradition en rade de Brest.

Le gréement de sloup à tape-cul (dundée en Bretagne) a souvent été adopté par les langoustiers camarétois tels Labous-Mur construit en 1924 chez Keraudren, ou aujourd'hui la Jeanne et Sainte Bernadette.

Dessins - Henry Kériat

En couverture - Peinture de Mathurin-Méheut.

A. 2/1461/1986

INTRODUCTION

Présentation du C.E.A.S.

* Le C.E.A.S. des Côtes-du-Nord est une association du type loi 1901 - créée en Février 1972.

* Le C.E.A.S. est aussi l'un des correspondants du C.E.A.S.M. pour la diffusion de ses études et recherches sur le monde maritime.

Les statuts définissent les buts de l'association de la façon suivante :

- Former et informer dans les principaux domaines de la vie économique et sociale,
- permettre à des aspirations et des besoins nouveaux exprimés par des groupes divers de la population d'être entendus,
- jouer un rôle d'éducation à l'action,
- être promoteur d'initiatives dans les domaines sociaux, civiques et culturels.

* L'association a son siège à Saint Brieuc, 18 Rue Abbé Vallée.

* L'association comprend des membres actifs et des membres fondateurs.



Les objectifs du C.E.A.S. des Côtes-du-Nord

sont de favoriser toutes actions d'information, de sensibilisation et d'éducation permanente, en milieu rural, urbain, sans oublier le milieu maritime, dans les domaines : social, économique, culturel, d'environnement et de qualité de vie, de rapports sociaux...

Dans notre Département, le rural, l'agricole l'emportent souvent sur le maritime, affaire d'histoire ou de comportement, les communautés maritimes prennent peu la parole, pour défendre leurs intérêts ou participer à la conduite du pays. Le marin est l'éternel absent, d'entre ses terres, mais aussi du pouvoir local, d'une législation sociale qui l'avantage peu (moins que d'autres professions) et qui progresse lentement avec la crise actuelle de la marine marchande ou des pêches locales.

Pourtant la mer a une histoire et un peuple, des hommes y vivent, y travaillent et y rêvent, avec leurs traditions, leurs savoirs-faire et leurs solidarités.

Les communautés maritimes d'hier et d'aujourd'hui s'exercent à l'usage de la mer de Trégor, en goëlo et apprennent à gérer au mieux leurs ressources et à les développer, à partir des cultures marines, des technologies nouvelles de pêche sélective, en

alternance et de modes d'organisation coopérative.

La Commercialisation des produits de la mer, de la filière pêche à la filière aquaculture, prend aussi son essor dans notre Département.

Le rural commence à rejoindre le maritime, par la rencontre opportune d'un tourisme de randonnée, d'une polyactivité des gens du littoral, pour rester vivre au pays, et par la prise en compte de problèmes communs et peut être de solutions semblables à transposer entre le monde agricole, la Bretagne de l'intérieur, et le monde maritime, la Bretagne de la côte - celle qui cherche encore son avenir...



Notre région est très structurée dans ses différentes activités, agricoles, artisanales, industrielles et maritimes.

Peu de contact suivis existent entre elles.

Fort de son expérience en milieu rural et urbain, le C.E.A.S. des C.D.N. devrait pouvoir jouer le rôle de PLATEFORME D'ECHANGES, de REFLEXION ET D'ACTION COMMUNES, pour les PERSONNES OU LFS GROUPES QUI en ressentent LE BESOIN.

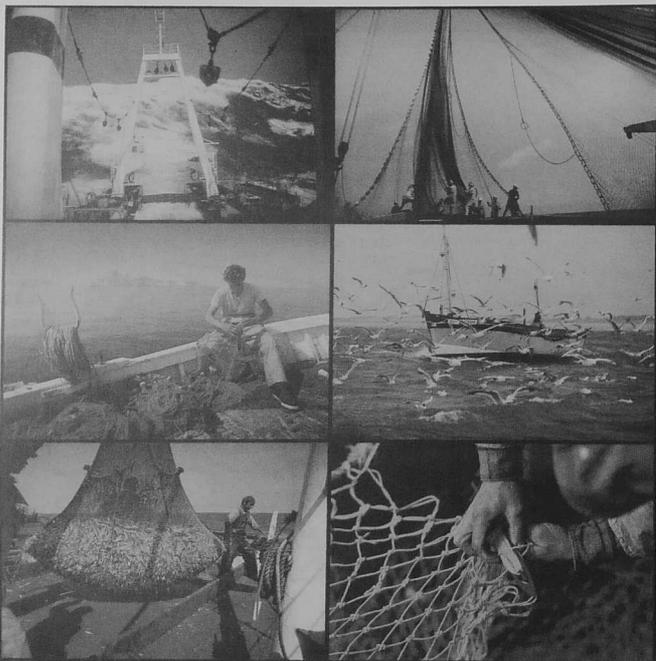
C'est dans ce contexte que se situe ce présent document : proposition de réflexion et d'action sociale et culturelle en milieu maritime, en prenant pour exemple le pays Trégor - Goëlo.



*De Boulogne à Bonifacio,
des bancs de Terre-Neuve au golfe de Guinée,
du thon à la crevette, de la coquille Saint-Jacques à la praire,
de la senne tournante au pélagique, du doris
au chalutier de grande pêche :*
plus de trente mares vécues, illustrées et racontées

par Serge Lucas

PÊCHEURS



Gallimard

COMMUNAUTÉS MARITIMES D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

- Quel est l'avenir de la culture et du patrimoine maritime ?
- Quel est l'avenir des professions et entreprises maritimes ?
- Quelles mutations sociales culturelles engendrent les nouvelles technologies des pêches et des cultures marines ?

Qui dit "avenir" dit nécessairement maintien et renouvellement des entreprises et des hommes. Nouveaux projets, nouvelles formations, nouveaux statuts...

" C'est en s'ouvrant aux jeunes, y compris venant de l'extérieur. (Pourquoi ne pas imaginer un bureau d'accueil en pays maritime sur la côte et sur les îles ?) et en rendant possible la création et le renouvellement d'entreprises que l'avenir des secteurs maritimes pourra être assuré."

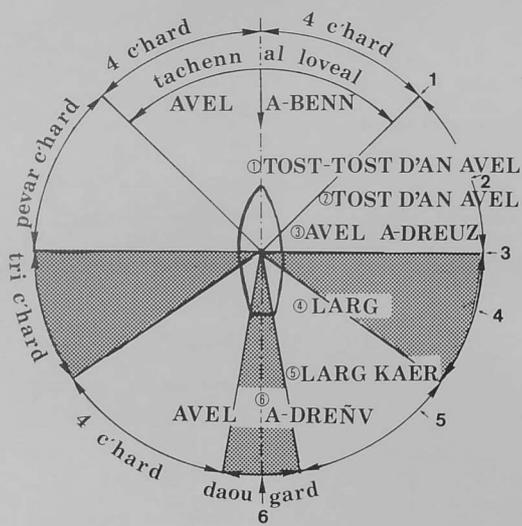
C'est également à cette occasion que se trouvent posées quelques questions clés :

- Quelles conditions de travail offrent ces secteurs et comment éviter que l'écart avec les professions terrestres s'accroisse ?
- Comment conforter les démarches d'installation ?
- Avec quels dispositifs de soutien technique et économique ?
- Avec quelle formation ?
- Quels types d'entreprises seront économiquement viables dans les années à venir : avec quels produits, pour quels types de marchés ?

- Reste-t-il une place pour aménager une aquaculture de développement des ressources locales ? Une aquaculture non productiviste mais nourricière de la mer ?

Il ne nous appartient pas de répondre seuls à ces questions. Un effort de réflexion et d'initiatives de la part de toutes les professions maritimes est nécessaire, mais aussi de l'ensemble des communautés rurales et maritimes. Réflexion à laquelle nous pensons pouvoir apporter notre contribution en tant qu'animateurs.

HENTOÛ UR VAG HERVEZ AN AVEL



Hervez "GRÉEMENT, MANŒUVRE et CONDUITE du NAVIRE" gant Massenet... Levrenn 1^{ab}, Challamel, Pariz. 3^{vet} embannadur 1921, p.352.

LE TREGOR-GOELO : une communauté rurale et maritime



Réponses à une enquête sur le besoin d'une réflexion en milieu maritime

Pourquoi ce spécial « CONTACT MER » consacré au Trégor ?

* Parce que la mer est un miroir, et que les images marines ne se reflètent guère dans les paroles, l'esprit des associations locales des Côtes-Du-Nord.

* Parce que la mer demeure trop souvent un plan d'eau ou un fait divers, un exploit, dans les médias.

* Parce que l'expression des marins est limitée par la spécialisation des journaux concernés.

* Parce que le marin s'exprime peu dans la vie politique : par pudeur, ou par omission, le marin, c'est l'éternel absent, l'insaisissable compagnon.

* Le peuple maritime a peu d'élu politique, parce que le Trégor, comme pays maritime, mérite une politique maritime spécifique, et non un assistantat ou un encouragement conjoncturel.

* Parce que l'absence, le manque de port en eau profonde et d'infrastructures portuaires et de correspondances routières ou ferroviaires, condamne l'économie maritime du Trégor à une certaine marginalité et dépendance.

* Parce que l'absence de formation qualifiante liée aux métiers de la mer, sclérose les milieux maritimes et intensifie le départ des jeunes.

Un "Contact mer" pour poser les problèmes dans un premier temps et chercher une concertation dans la réflexion.

Le C.E.A.S. n'a pas vocation uniquement rurale, il doit s'insérer dans les réalités maritimes immédiates et actuelles.

C'est l'Argoat qui a souvent donné des hommes à l'Armor, lorsque sa population vieillissait ou émigrerait vers les villes.

L'Armor a besoin des idées de l'Argoat du Centre-Bretagne, pour se développer. La solidarité entre le rural et le maritime est avant tout historique. Les Bretons du Trégor ont toujours été marins et paysans pour le bonheur de ces deux ressources : la terre et la mer, dont l'une a fertilisé l'autre et réciproquement.

Le Trégor maritime a encore besoin d'une réflexion globale qui prenne en compte l'économique, le social et le culturel.

MOR HA BUEZ MER ET VIE

1° QUELQUES DONNEES PHYSIQUES DU TREGOR-GOELO RURAL ET MARITIME :

Les eaux marines de la côte nord sont plus fraîches, plus oxygénées, donc plus fertiles : 2,5 à 3 fois plus que les eaux du Golfe de Gascogne, même si les vents refroidissent la mer, la marée les réchauffe...

Autour de la Bretagne, les champs d'algues nourrissent sur 1 000 km les poissons et ceux qui les pêchent. 1 km 5 de côte fournit au moins 1 emploi à un marin pêcheur et à son camarade goémonier. Les agriculteurs de la mer ont encore bien des terres à défricher ou à ensemercer...

En 1840, les C.D.N. représentent le Département français le plus ensemençé, l'arrondissement de Lannion est l'un des plus gros producteurs de lin de France. Le cabotage accompagne la grande pêche...

Le paysan de la côte pratique l'élevage et les cultures céréalières.

Le paysage bocager traditionnel renouvelle le paysage naturel des landes côtières, mais au XXe siècle finissant, l'érosion du sol armoricain par une agriculture industrielle fait apparaître un paysage hors sol domestiqué et dépeuplé de ses talus, de ses chemins ombragés.

L'aménagement de la mer côtière se réalisera-t-il en évitant les mêmes erreurs ?



2° LES DONNEES DEMOGRAPHIQUES, HISTORIQUES :

A la moitié du XIXe siècle, de multiples activités se relaient entre elles pour maintenir une population nombreuse et unie sur la côte :

la grande pêche commencée au XIe siècle jusqu'en Islande, entre 1820 et 1935, et ses activités annexes, voilerie, construction navale, cordages etc..., ravitaillement des équipages, le cabotage qui accompagne une agriculture richement amendée liée au développement des primeurs, un secteur tertiaire développé 25 à 35 % de la population active, un tourisme naissant et saisonnier...

Cette forte densité de population sur le littoral est renforcée par les migrations internes de l'Argoat vers l'Armor, de 1860 à 1975, avec la fameuse marche vers la mer, vers la ceinture dorée de 1931 à 1946.

L'unité rurale et maritime du littoral fait place à l'hétérogénéité du Département et à ses régions centrales déjà fortement dépeuplées.

En 1958, le secteur tertiaire qui intéresse uniquement l'Armor, 26,8 % de la population active se tourne progressivement vers les villes : St-Brieuc, Lannion, pour représenter en 1975, 46,4 % des actifs du Département...

De même le redressement démographique (1946-62) lié à l'expansion urbaine (ville de plus de 2 000h) attire une population jeune vers les villes et refoule les vieux, les retraités vers les cantons maritimes.

Après les années 1950-1960, la société rurale et maritime est en pleine mutation, avec le bouleversement de son économie, la côte perd son dynamisme économique avec la disparition de la grande pêche, et ses activités traditionnelles (agriculture) ou nouvelles comme le tourisme n'arrivent pas à compenser la perte des activités directement liées à la mer.

La marine de transport verra aussi diminuer ses effectifs après une période faste. Entre 1975 et 1985, le maritime sera le secteur qui aura perdu plus du quart de ses effectifs... 25,8 % pour la construction navale et 30 % pour la marine de commerce...

Les ruraux retournent à la terre ou émigrent vers les villes, et ses industries de 1960 à 1980...

La côte voit ses communautés se disperser, se diviser, un tourisme saisonnier commence à occuper le pays, et faire virer les mentalités vers un certain individualisme...

Ce déséquilibre démographique, social et culturel accentue les différences entre la côte et l'intérieur.

3° LES DONNEES ECONOMIQUES ACTUELLES :

La côte continue à se dépeupler, les divisions sociales et les remembrements économiques profitent davantage aux agriculteurs qu'aux marins. L'estran est envahi par les parcs ostréicoles, (Baie de Païmpol) géré par des entreprises du Morbihan... les premiers conflits apparaissent... et la profession maritime est toujours aussi mal organisée...

Dans le même temps, Le Centre Bretagne (le Pays du Mené, de Lanrivain, de Rostrenen) prend conscience de ses problèmes et de son identité et se définit des projets de développement local. La Côte a déjà pris du retard sur une réflexion globale de son avenir...

En 1980, les problèmes ne sont pas encore posés clairement et utilement par la plupart des élus du littoral... même si les différentes marées noires ont rassemblé des énergies et montré des nouvelles solidarités entre la ville et la campagne, entre les marins et les paysans, aucune réflexion synthétique n'a encore été produite pour le futur schéma de mise en valeur de la mer (S.N.V.N.)...

Des intérêts actuellement divergents entre les entrepreneurs locaux des différents secteurs d'activités, révèlent davantage des contradictions de choix de développement, rendant difficiles toute réglementation maritime, et annonçant de nouveaux conflits, qu'ils ne permettent une concertation intelligente et une aspiration vers d'autres moyens de régulation sociale et de partage des ressources maritimes.

A défaut d'un aménagement spécialisé, le littoral ne peut-il faire l'objet d'un aménagement harmonisé.

La population littorale a besoin elle aussi de redécouvrir son histoire, pour réorganiser ses communautés, et expérimenter de nouveaux rapports sociaux, rapports d'échanges, la solidarité sociale, spatiale au sein du pays, entre le rural et le maritime d'aujourd'hui.

L'aménagement de la mer côtière s'organiserait certainement autour de la pluri-activité des milieux maritimes et des savoir-faire traditionnels et modernes. L'exemple des cantons du Centre Bretagne qui excellent dans la démonstration d'un micro-développement et d'un attachement au pays et à ses traditions vivantes (contrat de pays) devrait aider les gens de la côte à trouver eux-mêmes les solutions de leur propre développement.

QUEL CHOIX DE DEVELOPPEMENT POUR L'AVENIR :

4 chemins, 4 scénarios peuvent-être empruntés par cette politique ; au choix des communautés maritimes :

1°) la course à l'innovation et au profit avec pour modèle l'agriculture et l'aquaculture productiviste...

2°) la croissance continue dans la crise sans remise en cause de mécanismes, une économie duale, qui profitera à un secteur d'activité unique et à un groupe social.

3°) le protectionnisme et le corporatisme, qui à terme liquident une économie locale.

4°) face au 1/3 Monde, à l'Europe bleue ou verte, vivre autrement à terre et en mer, revendiquer une qualité de vie, de travail, de production, c'est-à-dire le partage du temps de travail.

Promouvoir des unités de productions polyvalentes, intégrées à l'aménagement du pays.

Développer de nouvelles solidarités interprofessionnelles, interrégionales, entre la ville et la campagne, entre l'armor et l'argot... pour rééquilibrer enfin cette société rurale et maritime.



12

LA DOUBLE ACTIVITE EN MILIEU RURAL ET MARITIME

"L'homme possédait plusieurs savoir-faire, et il savait être polyvalent, il construisait lui-même sa maison, l'entretenait comme il savait cultiver son jardin, et connaissait l'art et l'usage des ressources naturelles locales = utopie rustique.

L'homme savait aussi entretenir sa famille, c'est-à-dire vivre en communauté. Il n'avait pas besoin des services sociaux culturels ou d'animation. L'homme remplissait sa fonction sociale culturelle économique.

Il était aussi dans la création :

- Le marin prenait plaisir à orner son bateau.

- Le cultivateur savait utiliser l'osier pour faire des paniers.

Aujourd'hui, l'homme remplit une fonction essentiellement économique.

Il reste déterminé non plus par la religion, l'idéologie communautaire qui rassemble les hommes par des usages et coutumes mais par des rapports de production.

L'homme produit. Il ne crée plus, c'est-à-dire, qu'il fait fonctionner un commerce de valeurs marchandes avec sa plus-value. L'identité sociale se confond avec le rapport au travail, et grâce à la division du travail, l'homme ne peut-être à la fois, animateur social, créateur sujet culturel, et producteur d'une économie.

Son activité est limitée à un secteur et toutes ses relations sociales sont déterminées par l'objet, l'objectif de ce secteur de production ou de service."



13

LES LIENS ENTRE LE RURAL ET LE MARITIME PEUVENT SE DÉFINIR AINSI :

- DANS DES CONDITIONS DE TRAVAIL DIFFICILES,
- DES RÉDUCTIONS D'EFFECTIFS SUR LES NAVIRES DE PÊCHE ET DE COMMERCE AINSI QUE DANS LES EXPLOITATIONS AGRICOLES DE POLY-CULTURE OU D'ÉLEVAGE,
- DES COÛTS D'EXPLOITATION DE PLUS EN PLUS ÉLEVÉS, ET, EN PARTICULIER, DEPUIS 74, UN COÛT TRÈS LOURD DE L'ÉNERGIE,
- DES FINANCEMENTS, POUR L'INVESTISSEMENT DE PLUS EN PLUS IMPORTANTS, QUI SOLICITENT D'AVANTAGE L'ÉPARGNE LOCALE ET DES BANQUES SPÉCIALISÉES,
- UNE RENTABILISATION À COURT TERME DE CES INVESTISSEMENTS AVEC UNE PRODUCTION ET UNE EXPLOITATION INTENSIVE QUI NÉCESSITE DES QUOTAS, POUR L'ÉLEVAGE ET LE DRAGAGE DES FONDS MARINS,
- LA NON-MAÎTRISE DES PROBLÈMES DE COMMERCIALISATION - DE MARKETING,
- LA PRISE EN CONSIDÉRATION D'INTÉRÊTS COMMUNS DANS L'AMÉNAGEMENT DU LITTORAL, DE L'ÉLABORATION D'UN CONTRAT DE RIVIÈRE AU SCHEMA DE VALORISATION DE LA MER,
- DANS LE DOMAINE SOCIAL, LA RECONNAISSANCE D'UN STATUT PROFESSIONNEL POUR LA FEMME CONCHYLICULTRICE OU LA FEMME AGRICULTRICE,
- LES DROITS DU SALARIÉ AGRICOLE, OU DU MATELOT EMBARQUÉ,
- LA RECONNAISSANCE ADMINISTRATIVE DE LA DOUBLE ACTIVITÉ, COMME POUVOIR CHOISIR SON STATUT AU MIEUX DE SES AVANTAGES.



14



**QUELLE ACTION SOCIALE
EN MILIEU MARITIME ?**

15

INTRODUCTION :

Quelques chiffres pour une monographie sociale des pêches en Bretagne

Une concentration des pêches bretonnes sur le littoral sud, avec les principaux ports de Lorient et de Concarneau, mais au dernier recensement, 1/4 des pêcheurs ont plus de cinquante ans et les trois quarts d'entre eux sont des salariés.

Cependant, leur mode de rémunération est variable :

7 % d'entre eux touchent un salaire mensuel,

10 % perçoivent un salaire minimum garanti (à la grande pêche), le reste étant fonction des résultats de la campagne,

enfin 83 % sont rémunérés à la part, c'est-à-dire que leur revenu dépend totalement des aléas de la pêche. Les salariés à la part forment une population jeune, 1/4 des marins pêcheurs a moins de 30 ans. Les quartiers de Paimpol et de St-Brieuc comptent plus de 90 % de leurs effectifs à la petite pêche.

Mais entre les 2 recensements de 1975 et 1982, les pêches bretonnes ont perdu un quart de leurs effectifs au chalutage et à la pêche au large.

Ainsi le choc pétrolier a profondément remis en cause la rentabilité de certaines pêches comme de certains armements au commerce (la fin des supertanker de 500.000 T). Le gasoil représente en effet la charge la plus lourde de cette branche. La Bretagne souffre aussi de son éloignement des gisements halieutiques les plus riches. Certains chalutiers bretons débarquent leurs poissons en Ecosse ou en Allemagne. De plus, l'élargissement de l'Europe bleue à l'Espagne va raviver la concurrence. La petite pêche côtière épuise aussi les ressources, tout en maintenant ses effectifs...

Alors quel avenir pour la pêche bretonne ? Pour ces jeunes marins pêcheurs frais émoulus des C.A.M., ces marins de commerce fraîchement débarqués des Cies de Navigation ? Quelle reconversion sociale, professionnelle, à terre ou en mer ?

Devront-ils, pourront-ils encore comme leurs ancêtres, vivre l'alternance d'un métier en mer, et d'un métier à terre, selon les besoins des productions, du tourisme, du commerce ?

SOCIAL MARITIME

LE POIDS DE LA PECHE DANS L'ECONOMIE BRETONNE est de 1 %, en terme d'emploi et de 1 à 1,5 % en terme de valeur ajoutée. Elle emploie : 10 000 personnes et presque autant dans les emplois induits (mareyage, transformation de produits, constructions navales, activités portuaires).

Quelle force politique représente ces quelques 20 000 travailleurs de la mer auxquelles on pourrait rajouter les quelques 30 000 actifs de la marine de commerce, rattachés administrativement à un quartier maritime, mais qui vivent aux quatre vents du territoire ?

Ces communautés maritimes sont aussi divisées politiquement et parfois socialement (hiérarchie sociale des catégories) que les terriens, tribord-babord, sont des notions très partagées sur un navire, même si, refrain bien connu, on ne fait pas de politique à bord. Il s'agit de communautés qui sont dispersées dans le temps et dans l'espace.



Le maritime pèse peu dans la balance économique et politique du régime. Le ministère de la mer s'est vite échoué sur les récifs des autres ministères...

Aujourd'hui, les marins devront peut-être s'intéresser davantage aux formes associatives, coopératives syndicales pour décloisonner leur mouvement, plaider leur corporatisme, et faire connaître leurs revendications à terre et en mer.

Les récentes actions syndicales des retraités de la marine témoignent de ces préoccupations et de cette inquiétude grandissante, quand les marins de commerce en activité représentent seulement la moitié de la population maritime pensionnée (commerce et pêche).

Exemple DE PAIMPOL :

50.000 personnes de l'E.N.I.M. pour 25.000 actifs et 1000 emplois perdus en 10 ans.

Les marins représentent 30 % de la population globale, et un chômeur sur 4 représente une famille de marin. (Cas exceptionnel de Paimpol où le maritime est une composante importante de la population locale).

Qui paiera les retraites, les pensions, le coût

social d'une économie maritime qui fait naufrage, parce qu'elle n'a pas été gérée localement de façon décentralisée avec le soutien de la collectivité locale des élus et de l'Etat ? (La M.S.A. se trouve aujourd'hui confrontée au même problème).

Qui répondra aujourd'hui à l'appel de solidarité de ce petit groupe social, isolé et marginalisé dans la France Industrielle et terrienne ?

La société française du XXe siècle semble avoir oublié ses marins courageux qui lui ont légué ces territoires d'outre mer, qui lui ont assuré un commerce international, et lui ont défriché ses côtes, pour le grand tourisme...

De nouvelles ou d'anciennes solidarités vont-elles se dégager entre les groupes sociaux se révéler entre l'Etat social et cette corporation entre le rural et le maritime?

Quelle économie, quelle industrie peut sauver la mer ?

- une industrie de transformation des produits (projet Paimpolais),
- le tourisme côtier,
- l'aquaculture,
- des constructions navales plus économiques.

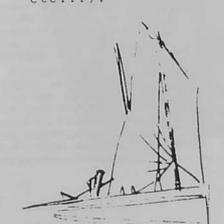
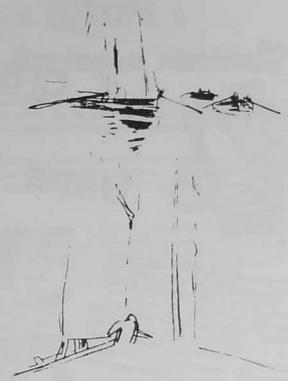
De quels moyens vont disposer les marins pour prendre en charge leur avenir ?

La formation, les moyens d'information professionnelle ! la recherche etc...

C'est la vie même d'une communauté maritime, avec sa culture, son histoire, ses savoirs-faire qui est enjeu...

La société maritime est aussi diversifiée que ses champs d'action, ses productions, ses modes de relation.

Elle commence à prendre conscience de ses racines, par l'inventaire de son patrimoine, par la vulgarisation, la médiatisation de sa culture, de ses traditions, mais il lui reste encore à exister aujourd'hui, à trouver un autre développement de son économie : (pêche, commerce et cultures marines, et industries annexes), et à enrichir ses relations sociales (acquis sociaux, représentativité, formation des hommes, relations inter-professionnelles, inter secteur de production, etc...).





DF 18-12-85

Le grand sabordage... Dans l'indifférence !

Dans l'indifférence générale, complètement oubliée du débat politique, la flotte de commerce française fait naufrage.
Dans un grand mouvement de folie à la veille de 1986, tous les armements français - ils ne sont plus très nombreux ! - vendent des navires ou les placent sous des pavillons étrangers.
La France ne possède plus de paquebots sous pavillon national, il ne lui restera bientôt plus de miné-

ralliers, de pétroliers et de caboteurs...
Pour survivre, des porte-conteneurs abandonnent des lignes régulières pour l'affrètement à temps. Les compagnies françaises brisent leurs accords et se rangent sous les bannières de groupements étrangers.
Au lieu de faire front ensemble, c'est le chacun pour soi. Selon une simulation effectuée par les pou-

voirs publics (qui attendent les solutions miracles de Bernard Lathière), à suivre la pente actuelle, en 1992 toute la flotte française aura sombré...

Mais, après tout, la France ne peut-elle se passer de navires ? Que représentent mille emplois perdus en quelques mois, quand la faillite d'une grande société industrielle se facture souvent beaucoup plus douloureusement ?

A l'aide !



MARINE MARCHANDE

DOSSIER

Le cyclone « EUROPE » menace la Bretagne maritime

Tout commandant à l'approche de l'Atlantique aime être en possession d'une carte météo. Si le mauvais temps menace, tout ce qui n'est pas saisi à bord l'est. Ce n'est pas le genre de la profession de tourner le dos. Dans la tempête, on change de cap si nécessaire ou on ralentit l'allure mais jamais on ne force exagérément, ce qui causerait des dégâts coûteux. Tout bon marin le dira.

Le cyclone « EUROPE », perceptible depuis six mois, est proche de la France. Carte météo. L'œil de la tempête est sur Bruxelles. La commission de la CEE avait fixé implicitement pour but à la politique maritime l'usage des pavillons de complaisance du fait qu'elle rejetait totalement toute mesure contre eux. L'essentiel, disait-elle, est de protéger le secteur industriel (voir Le Marin du 12 octobre 1984).

Les armateurs français le savaient bien. Un document resté secret annonçait des réductions d'emplois importantes pour le vrac sec et le pétrole. Le cabotage subirait une récession. Un autre document qu'on tint secret aux marins et à l'opinion publique donnait des renseignements alarmistes sur les accidents du travail maritime mortels. Et toujours secrète l'attaque en règle des armateurs contre la réglementation française de la sécurité en mer. Bref, de secret en secret, il fallait ramer dur pour avoir de l'information !

Nouvelle politique maritime...

Aujourd'hui, il existe un projet de politique maritime européenne en possession des armateurs qui doivent donner leur avis. Et nous ? Toujours dans le secret ! Il s'en passe des choses à Bruxelles !

Suite à l'avis de cyclone, un SOS nous est déjà parvenu. Celui d'une grande organisation syndicale d'officiers qui invite les militants à effectuer toute démarche jugée utile. Et l'ensemble des centrales syndicales de la marine de commerce nous envoie un avis d'urgence. Le navire « Marine-France » fait eau de toutes parts.

Et on apprend dans le tout dernier numéro du *Journal de la Marine Marchande*, celui du 2 mai, que deux pétroliers britanniques passeront sous pavillon des Bahamas. Curieux ! C'est déjà ce qui se fait en France. Mais en Grande-Bretagne, c'est la BP et en France c'est dans le détail : un commandant et un chef mécanicien british et le reste philippin. Comme à la complaisance. Convivence ou coïncidence ? On ne décide pas de passer sous pavillon des Bahamas comme ça du jour au lendemain. Les Anglais et les Français préparaient leur coup depuis un bout de temps. Voyez Bruxelles.

C'est ce qui se fait déjà en République fédérale allemande et en Belgique ? C'est vrai. Même qu'on fait venir à Hambourg des Polynésiens qui ont un bas, financé par les armateurs. En arrivant à l'hôtel, les matelots commencent par se mettre pieds nus et ils refusent les



lits au premier étage, préférant dormir en bas, à même le sol et en commun.

Une autre « menace », ce sont les officiers polonais. Ils plaisent beaucoup aux armateurs des pavillons de complaisance. Compétents... et pas chers ! Même des armateurs grecs ont mis bas les marteaux devant les pavillons de l'Est qui acceptent tout à n'importe quel prix du moment qu'il y a rentrée de devises. On connaissait déjà des marins du tiers-monde qui mettaient sac à bord pour voir leur assiette couverte de nourriture. On en est là !

Les risques...

Inutile de dire que si les armateurs français passent leur flotte sous pavillon de complaisance, les pensions seront plus qu'aléatoires. Qui paiera les cotisations ? Et en ce qui concerne l'enseignement, les Japonais vont fermer deux écoles vu « la modernisation poussée des navires » (Journal de la Marine Marchande du 2 mai). Que se passera-t-il en France ? Quand ? Et où ?

Le budget de l'enseignement maritime a été reparté de quelle manière entre les 5

écoles nationales de la Marine Marchande ? Quels sont les choix suite à la réforme de l'enseignement : polyvalence tous azimuts ? Est-ce un secret ?

Espérons que nous aurons des détails plus concrets sur tous les sujets maritimes. Dans la marine marchande française, on a de plus en plus l'impression que l'important, ce n'est pas le droit maritime mais d'avoir tout lu d'Agatha Christie et d'imiter Hercule Poirot !

Pas de panique mais pas de politique de l'autruche. Le silence n'exorcisera pas le mauvais sort qui est réservé à certains secteurs de notre profession. Tout ce qui est syndicats s'avoue impuissant et demande une politique maritime. C'est la moindre des choses. Le problème est bien politique. Et ne pas en avoir risqué de provoquer des révels douloureux. Nous sommes avertis. Mais pour la Bretagne, qui a toujours eu une vocation maritime qui se perd dans la nuit des temps, ce serait une catastrophe si nous cédions à la volonté des armateurs.

Roger COURLAND pour la section UDB de Paimpol

L'INNOVATION SOCIALE EN MILIEU MARITIME

L'INNOVATION SOCIALE EN MILIEU MARITIME est partie de la Base, pour décloisonner les différentes communautés maritimes, et faire reconnaître auprès des syndicats leurs revendications pas seulement en mer, mais surtout à terre.

Un syndicalisme familial de la mer est entrain de naître. Révélateur d'une nouvelle mutation sociale, ce sont les femmes de marins qui demain soutiendront les grèves de leurs compagnons... comme les femmes des mineurs.

Il y a une alternance des pouvoirs, des représentations et des délégations de pouvoir dans la famille et les communautés maritimes.

Et lorsque la femme du marin travaille en coproduction, elle annonce déjà son statut et le revendique : Femme conchylicultrice, exploitante marine.

D'autres manifestations de solidarité des gens de mer :

L'aide aux familles des péris en mer, qui est prélevée sur la cotisation de 1 % du prix de vente des produits de la mer en criée ou sur une cotisation forfaitaire.

Les solidarités maritimes s'expriment le plus souvent autour des événements dramatiques de la vie du marin : sécurité, accidents, noyade, péris en mer et ses conséquences pour la famille : orphelins, veuves pensionnées etc...

L'assistantat social public est remplacé dans la marine par des assurances privées, par des entraides volontaires, une certaine convivialité de la profession, liée à la fatalité.

Les marins n'ont pas l'habitude de demander des subventions ou de réclamer des avantages sociaux comme les salariés des autres secteurs d'activités.

Les montants compensatoires n'existent pas encore dans le monde de la pêche, même si des quotas sont imposés, et le minimum garanti de salaire n'existe pas pour le patron, ni pour ses matelots, avec la rémunération traditionnelle à la part. Il n'y a aucune garantie de ressource à la pêche côtière, tout est synonyme de précarité. La mer peut encore tout remettre en question de la vie économique du marin du XXe siècle.

LA FORMATION ET LES DROITS DU MARIN-PECHEUR

IL N'Y A PAS NON PLUS DE COMPENSATION SOCIALE A TERRE POUR LES MARINS EN MATIERE DE FORMATION :

- Quels sont les moyens de formation de reconversion sociale et professionnelle des gens du commerce, rejetés par leur armement...
Privilégiés par certains côtés, ces derniers sont en revanche particulièrement touchés par le chômage, et leurs avantages sociaux en mer régressent sous les pavillons de complaisance.

- Quelle formation permanente est proposée aux inscrits maritimes ?

- Quelle information leur est donnée sur la sécurité, le code du travail maritime, etc... information libre et gratuite dispensée sur le temps de travail, en pêche, ou au cabotage ?

Que pourraient demander les marins et leurs familles, qui ressembleraient à des droits sociaux, acquis depuis longtemps par les autres classes sociales :
des choses quotidiennes qui font partie du progrès social, humain de liberté, solidairement partagé dans le monde du travail privé :

- L'obtention de la pension de réversion au taux de 60 % pour les veuves de marins.

- L'application du tiers payant en pharmacie.

- La réduction des communications téléphoniques en mer le dimanche qui pénalisent le marin (contrairement aux communications terriennes).

- Une dérogation pour l'obtention du billet des congés payés S.N.C.F... qui fait obligation de l'accompagnement du chef de famille (dérogation obtenue par les agriculteurs).

- L'accès plus facile, plus souple aux villages de vacances, en fonction des périodes de congés du navigant.

- Le droit à l'éducation permanente à l'application du congés formation.

- A l'information sur la sécurité des navires et du personnel navigant.

- Le droit et l'accès à une médiane spécifique des gens de mer qui soit publique ou libérale.

- Le droit de vivre et de travailler autrement si chacun est assuré de son allocation de ressources, de son lot de poissons (avec le quota annuel à pêcher et une carte des ressources marines).

REMARQUES :

- Le régime d'allocation solidarité existe seulement depuis 1983.

- L'ouverture des droits aux allocations chômage existe mais est peu demandée par les marins pêcheurs (calculée proportionnellement au nombre de marées, de jours embarqués).
A L'A.N.P.E. de Lannion, il y avait un seul marin pêcheur inscrit comme demandeur d'emploi. "On ne peut rien pour vous, lui a t-on répondu à la première réunion d'information"...

- La section sociale du Fonds d'Intervention et d'Organisation des Marchés des produits de la mer et de la conchyliculture (F.I.O.M.) finance à 50 % avec les marins pêcheurs artisans les caisses locales chômage intempéries, lorsqu'elles existent... Ces caisses n'existent pas dans les quartiers maritimes de Paimpol et de St-Brieuc.

- Le préavis de licenciement de 24h et le contrat d'engagement écrit à la pêche sont devenus obligatoires depuis une ordonnance ministérielle de 1984.

- Les usages traditionnels sont enfin transgressés par des textes législatifs, mais leur application prendra un certain temps, avant d'être assimilé culturellement par la profession.

SOLIDARITES INTERPROFESSIONNELLES ET INITIATIVES LOCALES



LA FORMATION EN MILIEU MARITIME

La crise du travail peut profiter à un secteur qu'on avait négligé jusqu'à présent, en matière de formation continue.

Sous le terme pudique "d'insertion des jeunes", de reconversion des anciens, pourquoi ne pas chercher des débouchés, des emplois dans le monde maritime, dans un secteur en pleine mutation économique...

Mais, quels sont aujourd'hui les stages proposés pour combler ce vide dans la formation aux métiers du poisson, de l'élevage à la commercialisation... ou encore au métier de poissonnier-traiteur, écailler, charcutier des produits de la mer...

Les métiers du tourisme nautique nécessiteraient aussi une formation adaptée à la connaissance des milieux maritimes locaux...

L'E.A.M. forme des marins de commerce ou de pêche, mais qui formera les aquaculteurs de demain, qui apprendra au marin pêcheur à gérer ses comptes et les ressources marines ? Quelles sont les services d'entraide en conchyliculture ?

Qui fait les comptes et le bilan de la mer et du marin ?

La formation permanente des gens de mer existe-t-elle réellement, pratiquement ?

Quel marin connaît et profite du F.O.N.G.E.C.I.F. ouvrier ostréicole, ouvrier aquacole, une profession reconnue ?

Quel statut pour la femme conchylicultrice ?

et le service des marées, quelle formation pour les ouvriers de mer ?

Quelle formation pour la filière pêche des Côtes du Nord, qui devait se mettre en place avec le IXe plan ?

La formation passe par la recherche de nouvelles filières, de nouveaux produits à commercialiser, ou d'anciens fruits de mer à valoriser...

La mer, un sujet porteur pour la Bretagne du XXIe siècle ?

Suivez le poisson, le crabe, le homard et la coquille St Jacques...

La formation passe aussi par la volonté des hommes...

DECIDER

FORMER UN PATRON

L'ÉCONOMIE D'UN BATEAU, UN STAGE DU CEASM

Les cours de lieutenant ou de patron abordent essentiellement les aspects techniques de la qualification professionnelle. C'est partant de ce constat que le CEASM (Centre d'étude et d'actions sociales maritimes) a proposé d'expérimenter un stage intitulé : "Jeunes patrons en situation de premier investissement à la pêche."

Ce stage s'est vu intégré deux fois l'an passe dans les cours de patrons. Le premier a eu lieu au Guilvinec en novembre 84, et le second au Centre de perfectionnement François Touleec de Lorient en avril dernier.

Philippe Hemery, qui animait ces stages pour le CEASM, avoue que le principal objectif est de donner "une approche économique du secteur aux futurs patrons. On présente le plan de financement d'un navire, le tableau de remboursement, des notions de comptabilité et de comptes d'exploitation. Un patron qui doit investir sera forcément confronté à ces problèmes d'ordre économique."

M. Paulet (architecte naval de la SBERN, Lorient) a expliqué comment il conçoit un bateau avec son futur patron, comme on pourra le lire page 25. Quant au président du Comité local de Lorient, René Le Quellec, il a surtout tenu à motiver les jeunes "pour qu'ils prennent en main l'avenir de leur profession; s'ils ne le font pas, d'autres le feront pour eux et l'avenir de la pêche leur échappera."

A LA PÊCHE AUX DIPLÔMES

"J'ai mon lieutenant et mon patron." Le cursus est logique. Et passer par ces deux étapes de la formation d'un patron-pêcheur est obligatoire.

Le C.A.M. (Certificat d'apprentissage maritime) peut être le premier palier, quand on a entre 15 et 18 ans et qu'on veut devenir matelot à la pêche. Après, les choses se compliquent car il faut commencer à faire preuve d'une certaine motivation pour le métier. On peut suivre un stage de capacitatoire (10 semaines) à partir de 18 ans. Encore faut-il justifier de 18 mois de navigation (15 pour les titulaires d'un CAM), ce qui veut dire qu'on est censé connaître les premiers rudiments de la profession avant de poursuivre plus loin dans la course aux diplômes. Le capacitatoire dans la poche, on peut déjà prétendre au titre de patron sur une petite unité côtière.

Étape suivante : le stage de "lieutenant" (un an, après 18 mois de navigation dont 6 au large). Le succès à cet examen permet de devenir chef de quart sur un bateau. C'est l'accès à de plus grandes responsabilités. C'est souvent à ce stade là qu'on remarque "les bons seconds", ceux à qui on proposera un jour ou l'autre de faire un remplacement. Un second qui fait ses preuves est naturellement disposé à devenir son propre patron et ainsi commander à la pêche au large. Encore faut-il passer l'obstacle du stage de patron (Conditions : 48 mois de navigation dont 24 depuis le lieutenant en fonction de chef de quart ou de second). C'est un cap à franchir qu'il ne faut pas négliger; on en connaît qui ont raté les examens de fin de stage (6 à 8 semaines) alors qu'ils avaient déjà un projet de bateau neuf bien avancé !

Les Cahiers ont suivi ce stage pour préparer le dossier relatif à la création d'entreprise. Ce qui a le plus marqué les onze stagiaires (pêcheurs artisans ou industriels venus de Fécamp, Boulogne, Saint-Malo ou Lorient), c'est la rencontre avec les intervenants du stage.

Aimé Monfort (directeur du Groupement des pêcheurs etellois), Edouard Guyardeau (conseiller de la coopération maritime) et Hervé Jeantet (directeur de l'Adécopa, lire page 23) ont surtout insisté sur le fonctionnement des structures d'aide à la construction, et comment maîtriser le montage des dossiers.

Pour compléter le tableau d'un jeune face à l'investissement, Remi Debeauvais (CEASM) est venu brosser un tour d'horizon des problèmes du marché et leurs contraintes dans le cadre de l'Europe bleue, toutes considérations qui rentrent en ligne de compte, directement ou pas, pour la construction du moindre bateau.

Après les deux expériences de ce stage, on pense qu'il sera renouvelée courant 86. À terme, l'idéal consisterait en une intégration de cette "économie d'un bateau" dans la formation globale d'un marin-pêcheur. Le développement des nouveaux CAP-pêche ne devrait pas se dispenser de ces enseignements pour les futurs patrons.



Le capitaine à la barre du bateau. À Paris-Pierre (Quartier), certains jeunes ont raté le CAP-pêche. Dans les E.A.M. les stages de patrons ne se concluent plus de temps des patrons de pêche; mais aussi des chefs d'entreprise à qui on confie la responsabilité d'un bateau en il leur est de plus en plus habituel de s'investir.

FORMATION INITIALE

UN DIPLÔME QUI DONNE ACCÈS
AU DOMAINE PUBLIC MARITIME

A Etel, l'EAM se transforme à l'occasion en EMA. Car les locaux de l'Ecole d'apprentissage maritime abritent aussi une Ecole maritime et aquacole. Depuis la rentrée dernière, une section d'un BEP (brevet d'études professionnelles) maritime conchylicole a été créée. Préparé en deux ans, ce diplôme est présenté comme étant "le plus adapté à un futur chef d'entreprise conchylicole."



Ce BEP pouvait jusqu'à présent être préparé dans les IEP de Guérande (Loire-Atlantique) et de Gujan-Mestras (Gironde), ainsi que dans la seule EAM de La Rochelle. Créée en même temps que celle d'Etel, une section aquaculture prépare aussi au BEP à Sete. Le principal avantage concret de ce diplôme, c'est qu'il donne la capacité professionnelle, celle qui permet d'obtenir une concession sur le DPM (Domaine public maritime) sans période de pratique professionnelle obligatoire. Il offre aussi la possibilité de bénéficier des aides agricoles dès 21 ans.

Il n'aura vu avant de passer les examens tout ce qui se fait sur le littoral en matière de conchyliculture." Et de montrer, album-photo à l'appui, l'exemple d'un séjour en Bretagne-Nord pour avoir un stage sur le thème des "techniques nouvelles et mécanisation en conchyliculture." "Nos élèves auront pu constater par exemple à Bréhat que la technique des longues-lignes laisse encore de la place au large pour les jeunes qui voudront créer une entreprise. A Lézardrieux, ils auront aussi visité la plus grosse entreprise d'Europe en conchyliculture, "La Pampolaise du large," qui a une gestion informatisée alors que chez nous, dans le Morbihan, la majeure partie des petites entreprises familiales n'a pas de comptabilité."

C'est là qu'on touche un point sensible de la profession, et que cette nouvelle formation initiale a un gros rôle à jouer pour les futures générations d'exploitants conchyliculteurs. Le but des instructeurs etelais n'est pas de faire de la première promotion (12 élèves) une douzaine de chefs d'entreprise dès la saison 87. L'objectif est plutôt de donner à chacun d'entre eux des bases pour, sinon créer une exploitation nouvelle, au moins reprendre une exploitation familiale en sachant la gérer. La reprise peut parfois être gratuite, mais on mesure plus tard le "cadeau" quand il s'agit d'éponger certaines dettes. Le BEP en poche, on est mieux armé pour affronter les obstacles de la vie professionnelle.

De l'absence de comptabilité à la gestion informatique

Si la pratique professionnelle n'est pas obligatoire pour accéder au DPM, donc pour créer son entreprise, c'est que les textes considèrent que l'enseignement professionnel donné en vue du BEP est assez complet (technologie conchylicole, biologie, comptabilité, gestion, législation, navigation...). On sait surtout que le BEP favorise le maximum de contacts avec les réalités professionnelles par le biais des stages. "En deux ans, nos élèves ne seront pas restés à Etel, explique Michel Le Guen, instructeur en technologie conchylicole. Notre première promo-

RAPPROCHER PÊCHE ET CONCHYLICULTURE

Michel Le Guen, instructeur à l'EAM d'Etel, chargé de l'enseignement technologique dans la section du BEP conchyliculture : "Je crois qu'il faudrait un tronc commun de comptabilité pour des CAP pêche et conchyliculture. On ne peut pas garantir qu'à 13-14 ans un élève qui arrive à l'EAM à plus envie de faire l'un ou l'autre. La conchyliculture doit s'ouvrir à la pêche plus qu'à l'agriculture, sinon elle court le risque de se transformer en grosses sociétés financières gérées comme toutes les grosses entreprises agricoles. Ce rapprochement est d'autant plus justifié en Bretagne que les petits métiers côtiers et la conchyliculture ont toujours été ensemble. D'ailleurs, pour avoir des moules en longues lignes au large, un conchyliculteur a tout intérêt à être un bon marin." Sans parler des marins de la petite pêche qui ont aussi une exploitation conchylicole, et les marins qui éprouvent le besoin de se reconverter dans une activité plus proche du littoral.

UNION SOCIALE MARITIME : UNE DEMANDE QUI ENFLE, DES MOYENS QUI DIMINUENT.

La crise de la marine de commerce, on est bien placé à l'Union sociale maritime pour en parler.

Tous les jours, les trois assistantes sociales que compte cet organisme, sur le secteur de Paimpol, sont confrontées aux cas de familles touchées par la récession.

Leur action, théoriquement "polyvalente" (prise en charge, lors d'un accident ou maladie du navigant, mais aussi règlement de conflits familiaux, scolarité et orientation des enfants, etc...), consiste, désormais, de plus en plus, à tenter de résoudre les problèmes d'ordre financier liés au chômage. "Depuis six mois, on constate une augmentation sensible des situations de précarité financière, note l'une des assistantes sociales paimpolaises.

"Les cas de personnes en fin de droits, souvent endettées par l'achat

d'une maison, d'une voiture, etc..., et ne disposant plus que de 2 000 F, 1 200 F de revenus mensuels, voire plus rien, commencent à se présenter. Nous essayons de leur apporter une aide ponctuelle ou de plus longue durée."

Bien qu'étant subventionnée par la Caisse d'allocation des marins, l'E.N.J.M. et la D.A.S.S. (qui la mandatent pour les questions de protection infantile et de maternité, conformément à une convention spécifique aux Côtes-du-Nord), l'Union sociale maritime dépend directement au niveau financier, des armements français, dont les cotisations sont proportionnelles au nombre de leurs marins actifs. Et l'on touche là un point sensible du fait de la régression progressive, du nombre de navigants, l'U.S.S.M. (Association régie par la loi 1901) voit ses moyens diminuer, au moment même où elle doit et va devoir faire face

à une demande d'aide sociale accrue.

Situation paradoxale et désagréable à assumer, pour ceux qui la vivent au quotidien.
"Déjà, nous avons de plus en plus de mal à aider les gens qui ont du travail. L'essentiel du soutien va aux cas vraiment diffici-

les. A plus ou moins long terme, nous risquons de devenir un service social qui ne pourra plus véritablement remplir son rôle".
Faute de moyens financiers, mais aussi humains. Car, à l'U.S.M., aussi, on parle de licenciements. Et cela ne va sans provoquer inquiétude et remous au sein même de l'association.

Contrat d'engagement à la pêche artisanale La rentrée dans le rang

La pêche artisanale a toujours échappé à la législation sociale commune aux autres salariés français en appliquant une législation qui lui est propre. Mais depuis quelques années, certains de ses bastions que l'on pensait impenetrables tombent les uns après les autres. Cette semaine, la direction des gens de mer a soumis au Comité Central des Pêches (CCPM) un projet de texte-cadre, sur les contrats d'engagements des marins à la pêche artisanale. L'embauche devrait donc se faire maintenant dans un cadre plus légal que les cafés ou autres « bistrot ». Ces mesures marqueront peut-être une avancée sociale pour les matelots, mais elles risquent de gêner sérieusement certains patrons. Pour la direction des gens de mer, la loi c'est la loi, et elle entend bien la faire respecter, même dans un milieu où l'on a, et toujours pris comme habitude d'écrire ses propres règles.

La pêche artisanale était depuis des décennies une affaire de famille. Les marins qui posaient leur sac à bord d'un bateau s'engageaient moralement à en accepter les usages et les coutumes. L'embarquement et le débarquement se faisaient bien souvent sur le quai en quelques minutes. Mais depuis quelques temps, certains matelots ont ébranlé ce système quelque peu archaïque en attaquant leur employeur devant un tribunal des prud'hommes pour licenciement abusif. Cette fracture dans la règle du jeu alertait les patrons d'un certain danger pour leur autonomie. Ce danger, la direction des gens de mer le ressentait également, mais avec une analyse différente. Eviter que ne se développe de trop nombreux contentieux de ce genre. Certains représentants syndicaux venaient appuyer en lui réclamant une régularisation de l'embauche et des droits des matelots. Et comme les lois du travail sont très claires et stipulent que tout engagement patron-salaire doit être l'objet d'un écrit, à cet égard la pêche artisanale se trouvait donc depuis fort longtemps dans une posture illégale.

Il était temps de remédier à cette état de fait, comme l'exige M. de Rang, directeur des gens de mer. « Devait-on s'accommoder de cette situation, ou ne pas s'en accommoder ? Nous pensons qu'en 1985, il serait normal que les pêcheurs, comme n'importe quel autre travailleur français sachent clairement quels sont leurs droits et leurs devoirs. Si ce projet n'a pas vu le jour bien avant aujourd'hui, c'est tout simplement que la profession n'en ressentait pas le besoin et qu'elle n'était pas organisée. Mais aujourd'hui, certains marins pêcheurs commencent véritablement à s'inquiéter de ce que sont leurs droits. Il faut donc clarifier les choses ».



La direction des gens de mer a donc concocté une ébauche de texte respectant la législation française du droit du travail, et elle va lancer une grande consultation auprès des partenaires sociaux. Quand toutes les parties concernées auront donné leur avis, le contrat amendé sera diffusé dans tous les quartiers maritimes qui auront la rude tâche de faire un travail de diffusion, d'information et de conseil au plan local, afin d'amener les partenaires sociaux à comprendre la nécessité de ce contrat.

La carotte et le bâton

Le contrat présenté par les services de M. de Rang, la semaine dernière au CCPM n'est qu'une ébauche qui ne prendra sa forme définitive qu'une fois l'avis des partenaires sociaux recueilli. Mais des quatre articles présentés, certains apparaissent dès aujourd'hui définis : la durée déterminée ou indéterminée du contrat, la durée du préavis de licenciement, les indemnités de fin de contrat, les conditions de rémunération, le mode de calcul de la part d'exercice du droit syndical. Certains des articles vont, sans aucun doute faire sourire les professionnels comme la durée du temps de repos entre chaque marée, qui apparaît difficilement défendable à la pêche artisanale, si la marée s'est passée sans problème. OK, mais si le chaland a subi des avaries assez graves, il n'attendra pas que le bateau reprenne la mer pour être réaménagé. Mais d'autres articles vont franchement embarrasser certains patrons, comme la répartition de la rémunération à la part ou encore la fiche de paie. En ce qui concerne la rémunération à la part, bien qu'il ne soit pas question que la direction des gens de mer se substitue au patron pour en décider, elle diffère selon les

bateaux, et elle n'apparaît pas toujours comme très juste pour les matelots, mais même si les patrons peuvent arguer, à juste titre, que les difficultés actuelles rencontrées dans le métier nécessitent une petite part de plus par ci, une petite part de plus par là. Quant à la fiche de paie, elle risque d'être l'empêchement de signer un contrat en rond. Si sur la plupart des chantiers, les patrons respectent entièrement la législation en remettant à la fin de la semaine « l'enveloppe » avec le décompte des frais, des rôles du matériel, etc. Ne nous cachons pas les yeux, il n'en va pas de même partout tout le monde. Combien de matelots reçoivent encore des feuilles de paie qui ne sont pas carrément inexistantes. Pour reprendre un terme footballistique, ce risque de bétonner sec à ce niveau.

M. de Rang se veut pourtant très ferme : « chaque sera libre de négocier, étant entendu que nous aurons tout de même un moyen de pression. Dans les années futures, le contrat d'engagement sera obligatoire, c'est une nécessité. Si les patrons pêcheurs se montrent bien disposés, peut-être en seront-ils récompensés par des futures mesures visant à améliorer leur métier. Mais nous ne pouvons plus accepter les irrégularités. La loi est la loi, il faut la respecter ». La pêche artisanale a entamé depuis quelques temps un nouveau virage, qui la fera rentrer dans le rang. Certains en patron ont peut-être la grande majorité en bénéficiaire.

Yann BESSOULE

exclusif

A cette époque de l'année, il n'y a pas que les feuilles mortes qui se ramassent à la pelle, les prix littéraires aussi. D'abord, il y a les « locomotives » : Goncourt, Fémina, Médicis, Renaudot, Interallié... et puis il y a tout le reste, c'est-à-dire quelque deux milles autres. Et tout ça rien que pour notre beau pays de France. « Les prix sont une de nos manies nationales », soulignait « Le Monde » dans une récente édition. Pour ne pas être en reste, nous avons pensé qu'il serait bon que nous en décernions un pour le Code du Travail Maritime, nous l'avons tout bonnement baptisé « Prix Long cours ». Ne serait-ce que pour regretter les lenteurs qui font que cet ouvrage de référence pour le monde maritime ne soit pas encore mis dans sa nouvelle version revue et corrigée, à la disposition de son public.

L'administrateur des Affaires maritimes, Jean-Philippe Bloch, chef de quartier de Rouen en est le premier continé. Avant après fin 83 que c'est lui qui avait en charge la remise à jour du Code du travail maritime, remise à jour d'autant plus nécessaire que de nouveaux décrets portant sur l'organisation du travail des marins venaient de paraître dans le Journal Officiel (9 septembre 1983), nous avons pris dans la foulée rendez-vous pour savoir en quoi consistait son travail et nous avons répondu, Jean-Philippe Bloch. Nous étions alors en janvier le temps de retirer les épreuves et le bouquin serait sorti avant l'été. Et puis les mois ont passé. Aujourd'hui nous sommes à la fin de l'automne et le code n'a toujours pas leur dans la vitrine des librairies.

Jean-Philippe Bloch fait son mea culpa et se garde d'enfoncer le vieil air connu de « c'est la faute de l'éditeur » (en l'occurrence les Editions Maritimes et d'Outre-Mer). Mais tient-il à faire remarquer « ce genre de travail ne peut être effectué à la vitesse ». Et plus même pour un administrateur qui avoue avoir pour volon d'ingérer le droit les journées ne font que 24 heures. Ajoutez à cela quelques contre-temps et vous avez l'explication de ce retard. « Ce sera pour le début de l'année prochaine » promet Jean-Philippe Bloch.

Ce n'est pas la première fois qu'il s'attache à remettre au goût du jour cet instrument de travail qui fait autorité tant auprès des administratifs que des professionnels. Déjà, alors qu'il a rejoint au chef de quartier de Bordeaux, voici une dizaine d'années, il avait pris ça sous son bonnet. Un travail qui n'hésite pas à qualifier de « démentiel » et pour lequel on utilise tout

Le nouveau Code du Travail Maritime n'est toujours pas en vente dans les librairies

Le prix « Long cours »



Un code mal adapté aux réalités de la pêche artisanale. (Photo R. Le Thomas)

autant la plume. Car, en fait, il ne s'agit pas de recréer le Code du travail maritime. Celui-ci est le fruit de son de la papeterie, est issu de la loi datée du 13 décembre 1926. Aujourd'hui, c'est encore cette loi qui est le fondement de cet ouvrage, même si le législateur est intervenu plusieurs fois pour rectifier la trajectoire.

« Ce qui manque c'est pas le Code de travail maritime en tant que tel. Tous ceux qui ont à s'en servir ont les textes de lois à leur disposition. Mais, c'est l'outil de travail. Mon rôle consiste à commenter la loi. À l'enrichir par les textes de lois terrestres et pouvant trouver leur application dans le maritime. Et puis, il faut faire une mise à jour de la jurisprudence. Le but que s'était donné mon prédécesseur, Paul-Roger Schmitz (1), c'était de rassembler dans un même document tout ce qui pouvait servir à bien interpréter la loi », explique Jean-Philippe Bloch.

« Les textes précis, technocratiques et difficiles d'application parce que passés par des terrains. Aujourd'hui encore, souligne Jean-Philippe Bloch on s'aperçoit, ne serait-ce qu'à travers de l'affaire d'Honneur dont vous avez parlé dans le Code du travail maritime colle mal aux réalités de la pêche et tout particulièrement comme c'est le cas pour ce différend qui oppose un matelot à son patron en matière de licenciement. » Et de passer à l'adaptation. « Quand je dis adapter, je ne dis pas qu'il faut s'aligner sur le droit commun. On y adapte notre loi. Il n'y aurait plus besoin d'un ministère de la Mer. Ce n'est pas pour autant qu'il faut aller à l'encontre des courants nouveaux ».

Inadapté à la pêche artisanale

Sur un plan plus général d'ailleurs, Jean-Philippe Bloch considère que la législation du travail telle qu'elle apparaît dans ce code est difficilement applicable aux réalités de la pêche, et tout particulièrement de la pêche artisanale. Membre de l'association française de droit maritime, titulaire d'un diplôme d'étude supérieure spécialisée dans le droit du travail, cet administrateur avait publié, alors qu'il était en poste auprès du préfet maritime de Brest, un opuscule sur les contrats de travail à la pêche dans le Finistère. Il déplorait tout frais de Douarnenez où il avait occupé deux ans durant (1980) le poste de chef de quartier. Sa conclusion alors : « L'évolution est donc bien lente et la nature même du métier s'oppose à la disparition d'usages ou de coutumes, au profit de textes précis, technocratiques et difficiles d'application parce que passés par des terrains. Aujourd'hui encore, souligne Jean-Philippe Bloch on s'aperçoit, ne serait-ce qu'à travers de l'affaire d'Honneur dont vous avez parlé dans le Code du travail maritime colle mal aux réalités de la pêche et tout particulièrement comme c'est le cas pour ce différend qui oppose un matelot à son patron en matière de licenciement. » Et de passer à l'adaptation. « Quand je dis adapter, je ne dis pas qu'il faut s'aligner sur le droit commun. On y adapte notre loi. Il n'y aurait plus besoin d'un ministère de la Mer. Ce n'est pas pour autant qu'il faut aller à l'encontre des courants nouveaux ».

« En marge de ses obligations de chef de quartier et de ce travail de mise à jour du code, Jean-Philippe Bloch prépare une thèse sur les contrats de travail à la pêche en Bretagne-Vendée. Un travail plus personnel, plus critique », fait-il remarquer avant d'ajouter : « A la pêche, il faut revoir les contrats à la part. En particulier le problème des frais communs. Il y a des choses qui ne collent pas. A l'origine, il y avait une véritable association coopérative et il est normal que le capital soit encore réuni, donc qu'il y ait une part bateau. Mais, quand le capital est amorti, cette part devient du bénéfice net. On arrive maintenant à avoir une différence beaucoup trop grande entre le traitement du patron et celui du matelot. Il n'y a plus d'équilibre et il y avait à l'origine des contrats à la part pour la plupart issus du XIX^e siècle ».

« Mais, prend-il le soin de préciser, il ne s'agit pas d'un livre officiel. C'est un instrument de travail dont l'utilité n'est plus à démontrer mais qui n'engage, au niveau des commentaires, que son auteur ». Jean-Philippe Bloch n'est donc pas maître d'œuvre de ce livre. La loi, toujours la loi, s'impose à lui. Sa marge de manœuvre est limitée à l'explication. Il est donc obligé de faire avec ce qui a. Et force est pour lui de reconnaître que le Code de travail maritime en tant que tel. Tous ceux qui ont à s'en servir ont les textes de lois à leur disposition. Mais, c'est l'outil de travail. Mon rôle consiste à commenter la loi. À l'enrichir par les textes de lois terrestres et pouvant trouver leur application dans le maritime. Et puis, il faut faire une mise à jour de la jurisprudence. Le but que s'était donné mon prédécesseur, Paul-Roger Schmitz (1), c'était de rassembler dans un même document tout ce qui pouvait servir à bien interpréter la loi », explique Jean-Philippe Bloch.

Claude TARIN.
(1) Administrateur général des Affaires maritimes. M. Paul-Roger Schmitz a été sous-directeur des gens de mer.



L'HOMME ET L'USAGE DE LA MER



L'HOMME ET L'USAGE DE LA MER

Pour une réciprocité des échanges.

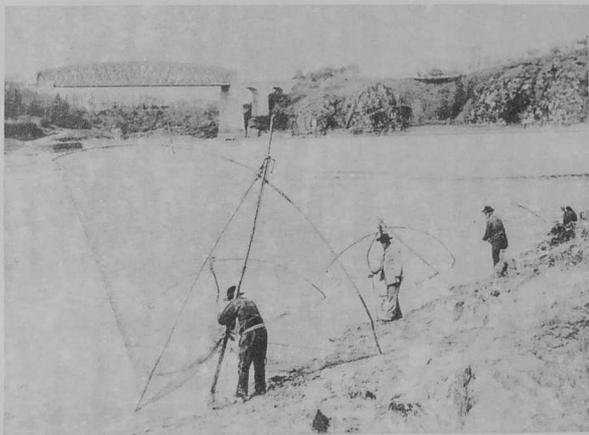
Ce n'est pas seulement une histoire de compétences, de technologie, c'est peut-être d'abord une histoire de comportement, où le rapport entre l'homme et la nature, entre l'homme et son outil de travail, le bateau, et la mer son lieu de travail, son terrain de chasse, évolue, dans le sens d'un échange "culturel", d'une meilleure compréhension, d'une autre attention d'un milieu, d'un pouvoir vers l'autre...

Il y aurait comme un retour vers des gestes simples, de reconnaissance, et pas seulement des gestes d'exploitation...

La mer avait le don d'offrir ses ressources, ses nourritures marines, en échange de quelques courses en mer, de quelques naufrages, pour faire payer le tribut du commerce... et puis, cet amertume des gens de mer lui valait bien des chansons, des contes, des histoires, qui donnaient un sens et une illustration à ces exigences.

La mer était synonyme de courage, de force, de ruse, de liberté... ce qui est toujours vrai aujourd'hui ; mais la mer et ses dangers créaient aussi autrefois d'autres solidarités, en cumulant et en échangeant des savoirs-faire, des savoir-vivre du marin pêcheur, en créant le lien entre tous les acteurs d'une communauté maritime...

Les lieux communs s'entendaient des bateaux construits en bois, avec le même acharnement, des conditions de vie, en mer et à terre, des contradictions du pêcheur qui prélève et de l'homme quiensemence la mer...



INTRODUCTION

La surexploitation des fonds marins, en poissons, crustacés et coquillages a conduit l'homme prédateur et consommateur à adapter son milieu à ses exigences.

Mais les ressources marines ne sont pas inépuisables. Cette constatation tardive et toujours d'actualité a servi à l'homme de prétexte à ensemençer la mer, puis à domestiquer cette production biologique, pour un problème alimentaire et pour un profit économique à court ou moyen terme...

Ces deux raisons sont toujours indissociables, du choix écologique et économique, des populations maritimes du monde capitaliste. D'autres sociétés plus primitives, d'origine asiatique ou africaine, ont su faire de la pisciculture et autres élevages marins, un moyen de survivre. Mais aussi de cultiver leur milieu naturel, avec un rapport plus écologique, plus conservatoire et plus créateur à leur environnement.

Les côtes bretonnes sont riches d'une géographie naturelle très diversifiée: vasières fertiles, estuaires poissonneux, rias et abers, étangs et marais, rivières nombreuses qui se jettent

dans des eaux froides et d'algues surpeuplées, parsemées d'îles laborieuses.

Ainsi pourrait-on décrire notre grande presque île à la moitié du XIX^e siècle, parcourue par la végétation des vents et les chaloupes sardinières, les grands thoniers de l'île de Groix, et les petits homardières de Loguivy de la mer...

L'exploitation biologique se développe avec des techniques nouvelles, la senne, le chalut, etc... et les rotations plus fréquentes à la pêche... pourtant le chalutage hauturier de fond ne fera son apparition qu'un siècle plus tard. Mais déjà, certaines espèces de poissons (la sardine) désertent la Côte Nord, les grands crustacés se font plus rares près des côtes, et les gisements naturels de coquillages sont dragués sauvagement...

Les champs d'algues sont aussi parcourus par ces nouveaux fermiers et de la cueillette à la culture, la pas est vite franchi et réglementé...

Le mode d'appropriation de l'espace Ou la privatisation croissante

Si la nature du domaine public maritime n'est nullement remise en cause, il en va différemment en fait de privatisation croissante.

CONSTAT

L'activité de la pêche professionnelle ou de loisir est une activité de cueillette. Il s'agit de prélever un bien d'un stock. Celui-ci est mobile et l'activité de pêche, bien qu'elle s'exerce dans un espace plus ou moins étendu, n'est pas liée à celui-ci mais aux déplacements du stock. La mer n'est, pour le pêcheur, qu'un support, qu'un milieu dans lequel il prélève. Le rapport du pêcheur à l'espace est de nature différente dès l'instant où le stock est protégé, dans le cadre d'une zone de repeuplement, d'un cantonnement. Ou le pêcheur adhère à l'intérêt d'une réserve et la respecte, ou il cherche à profiter d'une situation qui peut lui paraître avantageuse (si elle reste limitée), dans ce cas il a conscience de pénétrer dans un espace réservé, délimité pour une fonction spécifique.

En conchyliculture, l'espace d'activité est concédé, borné. L'activité

d'élevage nécessite un sol, une épaisseur d'eau (ex : l'élevage en suspension). L'espace est marqué par des équipements permanents (tables, pieux...). Celui-ci est entretenu, mis en valeur, exploité par les concessionnaires. Détenteurs d'une parcelle du domaine public, les conchyliculteurs se sont peu à peu considérés comme "propriétaires de l'espace exploité". Le langage, utilisé par les professionnels, parfois l'administration, est significatif à cet égard. La pratique de la vente des concessions, lors des cessions, devenue aujourd'hui coutumière, confirme la tendance à l'appropriation privée (par des personnes physiques, des entreprises) du domaine public maritime, même si les règles juridiques sont apparemment sauves.

Le développement de la pêche et de la conchyliculture crée des situations nouvelles. L'exercice de la conchyliculture en eau profonde nécessite des moyens coordonnés et importants et donne lieu à l'attribution de concessions à des collectivités de professionnels (pêcheurs dans la rade de Brest, conchyliculteurs dans la baie de Quiberon).

À VENDRE
Ile Loaven
EN PLOUGRESCANT
Dans l'Estuaire du Leudy
800 m de la Côte
avec 2 MAISONS de FERME en pierres, restaurées, et cinq bungalows en dur couverts ardoises, parfait état. Chapelle - Remise - sur 7 hectares. Eau courante. Site magnifique.

La mise en réserve de zones d'alevinage en vue d'une exploitation future pose le problème du statut de ces zones et des bénéficiaires éventuels.

Des activités nouvelles apparaissent sur le D.P.M.: l'extraction de sables et graviers s'apparente à la fois à l'activité conchylicole par l'empire délimité sur l'espace et à l'activité de pêche par l'objectif de prélèvement sur un stock. Quant à l'aquaculture, elle peut s'exercer soit sur un domaine privé (marais dans l'île de Ré), soit sur le domaine public dans ce dernier cas, la nature de l'activité s'apparente à celle de la conchyliculture : élevage sur un espace délimité.

De façon générale, compte tenu des comportements, du rôle des pouvoirs publics et sous l'impulsion du système économique l'exercice d'une activité dans un espace délimité, favorise la tendance à privatiser cet espace. L'appropriation pouvant s'opérer à des fins individuelles ou être réservée à des groupes fermés de professionnels. Une activité s'exerçant aujourd'hui dans un espace libre pourrait évoluer et donner lieu à privatisation. Ainsi la pêche à pied de loisir se pratique librement au bord des plages. Il n'est pas illusoire d'imaginer, du fait du développement

de cette activité (qui constitue une motivation dominante dans le désir des touristes d'aller au bord de la mer) et du déclin de certaines espèces côtières, que puissent se constituer des réserves de pêche de loisir, surtout si les progrès de l'aquaculture permettent à terme, des élevages en vue de peupler ces réserves. Dès lors, la pêche de loisir évoluerait comme la chasse : pêche gardée, société de pêche, pratiques et rites de pêche s'en suivraient...

Ces suppositions nécessitent une analyse précise de la situation actuelle, notamment dans le secteur conchylicole.



LE DOMAINE PUBLIC MARITIME : Frontière et/ou espace économique et social ?

Le domaine public maritime concerne des milieux différents : la mer, l'estran, le rivage. Support pour les navires de commerce, réserve à poisson, la mer côtière constituait une frontière naturelle d'où l'on défendait le territoire et préparait les conquêtes. L'aspect militaire, dans la gestion de l'espace et le statut des gens de mer, dominait alors les préoccupations.

Le développement rapide des utilisations du D.P.M. dans une période récente (tourisme, extraction de matériaux, aquaculture...) remet en cause l'utilisation et la gestion traditionnelle du D.P.M. Or, pour un grand nombre de problèmes les responsabilités militaires sont dominantes et limitent les possibilités d'action des autres administrations. Alors qu'à terre, le tracé d'une route départementale n'exige pas l'approbation des pouvoirs militaires, en mer, le tracé d'un chenal pour ski nautique entraîne l'autorisation du Préfet maritime. Sans nier l'importance des impératifs militaires, il semble à long terme difficile de concevoir un aménagement du littoral impliquant des options précises, notamment dans le cadre des S.A.U.M.,

sans que les pouvoirs respectifs des différentes administrations ne soient précisés.

PRISE EN COMPTE DES INTERACTIONS

Les ornithologues protègent les oiseaux, les mytiliculteurs se plaignent des goélands qui détruisent les moules... Les déchets urbains sont déversés dans la mer, les conchyliculteurs sont obligés de construire des claires émergentes... Qui est responsable ? Qui paye ? Qui devrait payer ? Autant de problèmes nouveaux qui se présentent sur le domaine public de l'Etat. Des solutions interviennent, après qu'éclatent des conflits, parfois au détriment des victimes (l'obligation pour les ostréiculteurs de payer des équipements à terre pour se protéger de la pollution). C'est au coup par coup que l'on répond, sans analyse globale. Tout se passe comme si chaque problème devait être résolu dans un cadre étroit, sans tenir compte des interactions.

INADAPTATION AUX ACTIVITÉS NOUVELLES

Le développement de l'aquaculture et de l'alevinage, activités nouvelles sur le D.P.M., posent des problèmes qui demandent des solutions juridiques. Ainsi, la création de zones d'alevinage nécessite de déterminer qui gèrera ces zones, qui pourra pêcher lorsque la pêche sera ouverte ? Actuellement, une zone d'alevinage est considérée comme un cantonnement, ceci convient tant que la pêche n'est pas ouverte. Il conviendra de trouver des solutions où les professionnels comme les collectivités locales seront probablement des interlocuteurs privilégiés.

ELEVAGE DES ORMEAUX Jean-Pierre Flassch, d'IFREMER : l'expérience peut servir au repeuplement

Avant d'envisager purement et simplement d'aller le capturer chez lui, au fond de l'eau, on avait essayé d'élever l'ormeau sur des sites où il aurait été possible de ramasser des coquilles de 8 cm de diamètre en fait au lieu de 12 cm. L'affaire a débuté en 1975. CNEYO (Centre national d'exploitation des ormeaux) à Brest, en 1975. En s'inspirant des techniques des japonais, les techniciens de l'équipe de Jean-Pierre Flassch ont réussi à faire éclore des petites quantités d'ormeaux, puis sur une plus grande échelle, dans les installations du centre, à Argenton.

Depuis 1976, une collaboration

sur le site et que nous vidions régulièrement les cages. Faute de temps, cela n'était pas possible ».

Comme la coopérative de Saint-Jean-du-Doigt, l'Ormeau a dû abandonner l'essai au bout de trois ans. La coopérative tregoraise a néanmoins changé son fusil en culotte et poursuit ses efforts en matière d'aquaculture. Elle a obtenu depuis des résultats extrêmement positifs en matière d'élevage d'huîtres. « Pourtant, ajoute Jean-Pierre Flassch, qui travaille aujourd'hui, toujours à Brest et à Argenton, sous la bannière d'IFREMER (Institut français pour la recherche et l'exploitation de la mer), l'organisme de recherche

Pêche à l'ormeau en plongée

Un règlement pour ne pas trop abuser de la bouteille



Les marins-pêcheurs entendent la possibilité de se livrer à la pêche de l'ormeau en plongée avec scaphandre. Dans le cadre d'une nouvelle disposition légale, ils pourraient ainsi exploiter à leur bénéfice des fonds qui sont pour l'instant aux seules mains des braconniers. Le comité local des pêches de Lannion, à l'initiative de ceux de Saint-Malo et de Morlaix a décidé de participer financièrement à l'évaluation des stocks de son secteur. Reste ensuite à élaborer un règlement précis afin d'éviter que les réserves ne soient rapidement pillées. On songe pour l'instant à limiter strictement les jours de pêche de manière à ne faire de cette nouvelle activité qu'un revenu d'appoint.

des richesses de la mer. L'administration maritime de Plampoë, le jour au printemps sera ainsi de façon précise en de nom du littoral français ne lera, d'ailleurs, qui existe déjà, par Méditerranée ou des oursins et du d'un appareil autorisé et règlementaire région. Il ne faut la face les braconniers les réserves d'ormeau (longtemps. Les marins doivent pouvoir profiter de ces ressources un certain nombre de jours ».

Une véritable réglementation

Sur l'ensemble de Bretagne, on compte pour le territoire pêcheurs pour leur des garanties et un certain nombre de professionnels à permettre à la bénéficier des ressources. Ce sont, du reste, des professionnels qui ont le part de mettre au recensement de la pêche de Saint-Malo a été le premier. L'étude de cette année a permis de constater une provision de 400 tonnes. Le comité local de réglementation procédait systématiquement par un biologiste du CNEYO (Institut scientifique des pêches maritimes) de leurs invendus publiées dans le mairies. A son tour, les pêches de la semaine dernière au financement ration.

Sans doute les stocks permettraient, de préjuger

L'AMENAGEMENT DU LITTORAL EN COTE TREGORROISE



La côte tregorroise s'étend de Lézardrieux à Plestin les grèves... pays à l'appellation tonique, au goût sauvage des îles, des presqu'îles, des estuaires aux côtes escarpées, des landes cotières, des dunes et des vasières...

Pays à haute valeur touristique, agricole et maritime, demain remembré jusque dans sa mémoire, pour démarquer la terre et la mer, les autochtones et les passagers du vent d'une saison touristique, la zone aquilude tournera le dos au village de pêcheur, les îles deviendront des réserves anonymes ou des paradis pour retraités de luxe, les périmètres sensibles seront désertés de toute sensibilité humaine. La géographie retournera à l'état de nature, de parc naturel, parce que les hommes auront perdu son usage intelligent, l'usage de la terre et de la mer recommencée.

Existe t'il d'autres alternatives à ce processus de développement ?

Peut-on faire l'économie des résidences secondaires (1/3 des habitations sur la côte), d'une population vieillissante, d'une désertification progressive du littoral (perte de 10 % de la population

entre 2 recensements), et d'une jeunesse inactive ? (20 % de la population est au chômage !) qui cherche des moyens de vivre au pays...

La côte est riche d'une agriculture intensive qui appauvrit ses sols et d'une économie maritime qui épuise son territoire sous-marin, les ports perdent leurs matelots et remplacent le cabotage par la plaisance. Que restera t'il demain de ces activités qui ont tant fait rêver les gens des terres intérieures, les gens des villes...

Le littoral est aujourd'hui en péril ; non plus par défiguration géographique mais parce qu'il est entrain de perdre sa fonction essentielle. Celle de faire vivre ensemble des communautés humaines aux activités diversifiées, parce qu'il est entrain de perdre aussi une certaine philosophie de vivre sur la côte, entre marins et paysans...

La Bretagne côtière a toujours été une terre d'accueil et de randonnée, aujourd'hui, le pays ne sait plus comment recevoir, le tourisme aux devises étrangères, le cousin de la famille qui fuit la ville pour retourner au pays, le randonneur

qui cherche la rencontre et l'humeur du pays...

La communauté entière s'est fragilisée, les propriétés sont dispersées, les professions se sont individualisées avec leurs outils de travail, leurs modes de productions, beaucoup moins solidaires. Les caractères, les modes de pensée ont laissé tomber la convivialité ordinaire...

Les services institutionnels ont remplacé tous les modes d'entraide et de communication traditionnelles...

Les communautés se sont divisées entre elles, créant des classes sociales isolées, marginalisant les vieillards et les jeunes, en parquant les premiers dans des foyers logement et en plaçant les seconds, s'ils sont mauvais élèves à l'école, en stages d'insertion...

Les problèmes sociaux ne sont plus pris en charge par la communauté dans son ensemble, mais sont confiés aux assistants sociaux, et l'espace de vie de chacun est ainsi bien délimité, bien marqué par ces nouvelles frontières idéologiques...

Bientôt, les communautés littorales, auront-elles aussi besoin d'être animées par un animateur socio-culturel, un médiateur, qui aura pour tâche de rétablir des circuits

de relation - de gérer sinon de réduire les conflits, de créer des lieux, des moments, des manifestations de rencontres culturelles, conviviales (artificielles !) informations, il faudra bien rétablir une communication normale et faire prendre conscience aux gens de leurs racines...

ET L'AMENAGEMENT DE NOS ESPACES DE VIE, DANS CETTE HISTOIRE ?

Hier, l'aménageur, c'était d'abord celui qui entretenait le paysage de son voisin, c'est-à-dire, son environnement proche, qui était proche, familial, par le travail, pas par la seule contemplation, et parce que ce paysage avait un sens économique et culturel pour son activité...

Les chemins creux ont disparu avec l'ère de la voiture et du tracteur, de même les parkings ont fait reculer la mer et les ports, pour un certain usage touristique et immobilier. Aujourd'hui, le nettoyage des rivières, le défrichement des anciens sentiers douaniers, la mise en réserve de territoires maritimes, (comme la mise en réserve naturelle de la baie d'Iffiniac demandée par le G.E.P.N.) procèdent d'un réflexe et de mouvements plus culturels qu'économiques, et viennent d'une frange souvent marginalisée de la population, où l'on

retrouve jeunes et anciens avec les mêmes revendications de qualité de vie et de vivre autrement au pays...

Les communautés littorales ont besoin de se réapproprier leur géographie rurale et maritime, de montrer les limites d'un développement trop objectif, trop centralisé, trop spécialisé, qui retire l'homme de son environnement, le jeune et l'ancien, de sa maison, de son lieu de travail et d'imagination, de son lieu de vie...

Une réflexion globale est nécessaire pour revitaliser les milieux côtiers,

pour resensibiliser les hommes à leur patrimoine, pour apprendre à le gérer autrement du point de vue économique, pour trouver d'autres formes solidaires et coopératives, de vivre au pays, pour redécouvrir des modes de relations sociales, où la poésie d'un langage naturel n'est pas étrangère à une façon de vivre autrement sur la côte...

Pourquoi ne pas rassembler un pays d'accueil maritime, et définir entre communautés un véritable contrat de pays rural et maritime un projet pour l'avenir de la côte Trégorroise... ?



S. A. U. M.

Commission du 22 Mai 1979

En introduction : Une réflexion relative à une expression de la lettre préfectorale : "Ce dossier fait notamment apparaître les principales sources de conflits des différents utilisateurs de la mer". Certes, il en existe mais le conflit qui mérite d'être souligné parce que la gravité de son existence c'est d'échapper à la plupart des contrôles essentiels.

Il s'agit bien sûr, de ces dangereux utilisateurs de la mer que nous connaissons bien, les multinationales pétrolières sous pavillon de complaisance.

J'ai lu très attentivement les remarques et les réflexions exprimées par Monsieur Le Député JAGORET à son retour du procès de Chicago - j'en ai retiré une idée-choc qui, à mon avis, résume clairement et judicieusement l'acuité du problème. Monsieur JAGORET a dit, peut-être en d'autres termes mais en fait ceci "Nous avons l'impression d'être les accusés".

Voilà le drame, il faut une autre définition des droits et des devoirs de ceux qui peuvent en une seule marée, détruire la plus grande partie des biens qui seront la préoccupation des commissions de travail du S.A.U.M.

Il nous faut agir pour que l'internationalisation des problèmes de pollution pétrolière soit réellement traitée par le nouveau Conseil de la Mer - il faut qu'un authentique calcul des risques que crée la navigation des super-pétroliers en Manche engendre selon le résultat, soit une sécurité déclinée, soit une dissuasion à la prolonger.

Dissuasion qui n'aurait d'effet que par le volume financier des assurances conventionnées.

Nous nous réunissons entre gens élus et responsables, nous sommes qualifiés pour exprimer ce vœu préalable à nos travaux et à l'encontre de ces responsabilités multianonymes et multi-néfastes.

LA ZONE GEOGRAPHIQUE

PLOUGRESGANT - FREHEL

représentent des types de régulation marine

- Le premier type Plougrescant - Héaux de Bréhat est commun à la côte Nord Finistère et Côte de Granit Rose et, particulièrement soumis à la houle de Morot
- le deuxième type Baie de Saint-Brieuc verticalement est ordonnée d'une part, aux Héaux de Bréhat par le Sillon de Talbert et de l'autre, par le Cap Fréhel, l'un et l'autre représentant les éléments structurants essentiels sans lesquels il n'y aurait pas une unité originale et, il faut le souligner privilégiée en regard aux courants polluants venant tant de la pointe de Bretagne que descendant de la Mer du Nord - privilégiée également du fait de l'amortissement de la houle à l'intérieur de cette zone.

LIAISON AVEC LE LITTORAL

Il faut tout d'abord que l'élément structurant majeur de ce système écologique soit sauvegardé - Le Sillon de Talbert - Le Syndicat Mixte de Sauvegarde du Sillon de Talbert en a la vocation et les structures - une partie de l'oeuvre est assurée - un deuxième programme de travaux doit être financé : Le Département et la plupart des Communes intéressées répondent aux demandes exprimées par le Président QUERRIEN - il est peut-être opportun en cette occasion de demander à Monsieur Le Préfet d'appuyer nos démarches interministérielles.

- En second lieu, il importe de protéger les qualités de régénération du milieu ; à cet effet, on peut demander des contrôles plus rigoureux des facteurs polluants particulièrement concentrés par le Trieux, qu'ils proviennent

- d'épandage de lisier
- de rejets industriels
- ou encore - de l'indiscipline de réidents nautiques concentrés sur le port de plaisance.

LES ACTIVITES DU LITTORAL

sont bien connues

A - Une agriculture légumière primeuriste bénéficiant :

- de conditions climatiques privilégiées
- d'amendements marins particulièrement favorables
- d'une main d'oeuvre compétente et dynamique

B - Les activités liées à la mer

nous avons souligné l'exploitation

1) des champs d'algues

dont une partie exploitée sur place par la C.E.C.A. représente un facteur d'emploi qui mérite une attention particulière

- l'utilisation des algues en constant développement
- la fabrication de produits agro-alimentaires ne motiveraient-elles pas d'autres investissements ? et, par la même, un accroissement des effectifs (49 personnes)
- Les champs d'algues parfaitement contrôlables aux grandes marées ne permettent-ils pas l'expérimentation de nouvelles variétés à plus forts rendements ? (la possibilité de retrait subsistant en cas de perturbations bio-marines)

2) l'exploitation des sédiments marins nous incite à beaucoup de prudence. L'érosion marine comme colonne du Sillon de Talbert nous ont particulièrement sensibilisés.

3) Les pêches sont chez nous l'affaire de rares professionnels plutôt d'amateurs.

Notre zone représente davantage une zone d'élevage.

.../...

En revanche, l'ostréiculture y est prospère, sans dégâts par les marées noires

La main d'oeuvre employée dans la zone baie Sillon - Arcouest représente environ : 100 personnes (il existe des périodes d'activité plus intense employant davantage de personnes).

C - Activités de loisirs -

PLEUBIAN maintient son chiffre de population en raison du grand nombre de retour de compatriotes à la retraite - et là, nous attirons l'attention des planificateurs - soit par extension des hameaux traditionnels, soit par implantation de nouvelles "cités de retour" ; il faut réserver à ces compatriotes longtemps privés de leurs racines natales du fait des exigences de l'emploi, la possibilité de prendre une retraite en faisant le chemin inverse de la ville vers la côte.

Préservez nos côtes des grands volumes bétonnés.

Préservez nos surfaces légumières mais laissons à nos compatriotes le pays qui est le leur pour s'y reposer.

D - Le tourisme

C'est deux fois par an, l'apport au commerce local d'un dynamisme revigorant assurant son maintien.

C'est la faculté d'encadrer l'animation locale, au bénéfice de toute la population ; ce ne doit pas être une occupation désordonnée des sites favorisant des implantations tapageuses.

Le tourisme doit être d'abord social et permettre la jouissance des sites au plus grand nombre (terrains de camping).

PROBLEMES DE SAUVEGARDE

Aussi, les Communes qui assurent cette sauvegarde des sites pour le plus grand nombre devraient percevoir une aide plus conséquente, d'une part, parce qu'elle n'exploitent pas la faveur à court terme des investissements, d'autre part, pour compenser leurs dépenses d'entretien des zones sensibles.

En particulier, l'encrochement des franges littorales minées par l'érosion marine soit du fait des tempêtes, soit par conséquence de l'extraction nécessaire de matériaux pollués par les hydro-carbures (Plougrescant - Sillon de Talbert)

PROSPECTIVE

Notre zone comporte une indication très favorable au développement de l'aquaculture.

LA SPECIFICITE DU MILIEU MARIN

Zone de Pleubian - Bréhat - Paimpol

On peut considérer qu'il s'agit d'un milieu marin en équilibre naturel merveilleux à notre époque.

LA FLORE y connaît une productivité extraordinaire :

- Sur le versant Nord-Ouest du Sillon de Talbert et dans le secteur de l'Île d'Er par exemple

- 36 personnes utilisant 18 tracteurs et 5 bateaux mécanisés (saisonniers) ont récolté :

	V A L E U R
2 282 tonnes de Laminaires fraîches	326 475,1 F
63 tonnes de Laminaires séchées	6 857,0 F
1 3 tonnes de Saccharina	334,0 F
3 239 tonnes de Serratus frais	279 000,0 F
327 tonnes d'asco vert	34 200,0 F
1 6 tonnes d'asco sec	1 643,00 F
1 61 tonnes de lichen vert	38 399,00 F

TOTAL en valeur 685 993,00 F

Compte-tenu qu'une part importante de cette récolte provient d'une exploitation incontrôlée de champs d'algues découvrant aux marées, il est permis de penser qu'une certaine rationalité dans l'observation des cycles de reproduction améliorerait encore cette richesse de nos côtes (à souligner un important tonnage supplémentaire récolté par les agriculteurs).

Autre remarque concernant la flore : Les algues dites vertes, spécifiques des eaux particulièrement polluées par micro-organismes et produits azotés en surdosages n'apparaissent que très exceptionnellement et de manière très limitée dans le temps, ce qui prouve une faculté d'épuration très puissante du milieu.

LA FAUNE est également probante d'un milieu naturel en équilibre.

Dans la baie de Pen Lan (malgré la présence d'une usine de traitement des algues), les frayères des chenaux sont très fréquentées.

Les vasières sont encore un milieu riche en arénicoles et les bars s'y retrouvent nombreux.

Les gisements naturels de sable, de maërl connaissent encore une belle fréquentation de turbots et de soles.

Les ormeaux quoique rares, ne sont pas un souvenir sur nos rochers.

Les praires se prêtent encore à la cueillette à la fourche.

Les homards semés par l'Office des pêches, se développent "harmonieusement"

Les strilles abondent....

Qu'avons-nous à souhaiter ?

- Que cela dure

Que faut-il pour cela ?

Loguivy-de-la-Mer à « droit de réponse »
pour défendre la qualité de l'eau



Nous avons eu le plaisir d'entendre parler de Loguivy-de-la-Mer à « Droit de réponse » par M. J.L. Pelletier. Il a appris à toute la France que les marins-pêcheurs qui exercent leur dure profession dans l'estuaire du Trieux et au large, participaient aux nettoyages des rivières dans les terres.

— Presse d'Armor

M. Pelletier, qui êtes-vous, et pourquoi avez-vous cité Loguivy-de-la-Mer ?

— M. J.L. Pelletier : Sortant du Maquis en 1945, je fus accueilli à Loguivy-de-la-Mer et depuis, mon amour pour ce petit port ne s'est jamais atténué ni démenti. Je suis actuellement professeur à l'École Nationale Supérieure d'Arts et Métiers de Paris, cela est ma profession. Mais, je consacre mon temps libre à défendre l'environnement et surtout l'eau des rivières.

P.A. Vous n'êtes pas seul à accomplir cette tâche ?

J.L.P. : Bien sûr que non, il y a d'abord mon épouse qui non seulement me supporte, mais m'encourage et puis il y a les associations locales, régionales et nationales qui m'honorent de leur confiance en me confiant certains dossiers.

P.A. Soyez plus précis, au plan local particulièrement.

J.L.P. : Citons M. Louis La Belle du Comité Local des pêches de Paimpol qui, avec Ange Le Bars, adjoint au maire de Ploubazlanec fait partie avec le beau-frère de mon fils, M. François Corfdir des meneurs de l'équipe de nettoyage des rivières.

Le groupement aquacole du Trieux qui élève, tume et conditionne d'excellentes truites élevées en mer dans l'estuaire.

L'association Eau et Rivières de Bretagne (APRSB) qui organise les nettoyages de rivières et en revanche vient nettoyer le port de Loguivy avec l'appui de l'équipe de M. l'Abbé Le Breton, recteur de Gomenec'h.

Et enfin, T.O.S. (Truite - Ombre - saumon) l'Association Nationale Agréée de protection des salmonides. Les salmonides sont les truites, les ombres et les saumons.

P.A. Puisque vous défendez particulièrement le Trieux, quelle est votre action spécifique sur cette rivière ?

J.L.P. : Je ne puis parler d'action spécifique, en ce sens que nous ne pouvons rien faire si la population n'a pas envie que nous fassions quelque chose. Pour le Trieux, un consensus certain s'est établi de la source à la mer pour améliorer ce cours d'eau.

Grâce à l'avis favorable des représentants des populations riveraines, des villes de Guingamp, de Pontivy, l'Etat sollicite par nos associations A.P.P.S.B. et T.O.S. (il faut le rappeler) appuyées par le comité des pêches de Paimpol et entendues par M. Josselin, président du Conseil Général va signer pour la première fois en Bretagne un contrat de rivière.

P.A. En quoi cela consiste-t-il ?

J.L.P. : Toutes les personnes, communes, villes, industriels, éleveurs... etc., riverains du Trieux se sont engagés à réduire leurs pollutions et nuisances et à aménager la vallée dans un délai de cinq ans, afin d'y développer toutes activités humaines productrices d'emplois ou de loisirs.

P.A. Mais qui va payer ?

J.L.P. : Tout le monde, vous, moi, mais seulement un petit peu. Ce sont surtout les aides régionales, départementales, de l'agence financière de bassins, les pollueurs,

qui vont faire un gros effort. Effort qui sera soutenu par une allocation spéciale du Ministère de l'Environnement égale à 10 % de l'ensemble des dépenses.

P.A. Tout cela doit représenter beaucoup d'argent ?

J.L.P. : Je n'ai pas mes documents sous la main mais je puis annoncer que l'effort doit avoisiner près de 10.000.000 F chaque année.

P.A. C'est énorme !

J.L.P. : Croyez-vous ? Sachez que si sur le bassin du Trieux (dont Paimpol fait partie), l'eau du robinet est douteuse, l'ensemble des habitants de la vallée achètent de l'eau de table, soit 25000 habitants dépensant 5 F par jour, cela représente plus de 45 millions de francs gâchés pour rien chaque année (4,5 milliards de centimes). Rien que cette dépense inutile couvre l'ensemble des frais engagés pour rendre le Trieux plus propre et plus accueillant. Cela vaut le coup ? Non ?

P.A. Oui d'accord, mais n'y a-t-il pas quelques points noirs qui risquent de bloquer le système ?

J.L.P. : C'est sûr, il est normal de constater que quelques industriels qui s'étaient installés illégalement dans le confort de la pollution renâclent à se mettre en règle.

A ces récalcitrants je fais la promesse suivante : ce contrat de rivière représentant une chance inestimable pour la région, nos associations ne leur feront pas de cadeau.

Je me permettrai de leur rappeler que nous avons mis à la raison des pollueurs autrement plus puissants qu'eux... à bon entendre, salut !

L'AMENAGEMENT DU LITTORAL :
UN ENJEU ECOLOGIQUE ET ECONOMIQUE
Un exemple : la baie de Saint-Brieuc

LES ZONES HUMIDES

Marais, vasières, estuaires, autant de lieux "inquiétants et attirants", où surgit la vie de tout un biotope sous-marin, frayère pour les poissons, lieu de nidification ou d'hivernage pour certaines espèces d'oiseaux, reproduction des cycles de la vie animale et florale.

Les zones humides littorales sont un milieu d'une richesse exceptionnelle pour les observateurs écologistes, mais aussi pour ceux qui partisans d'une aquaculture extensive, cherche à ensemen- cer la mer, pour ceux qui apprécient les mouillages forains plutôt que les ports parkings, pour ceux qui aiment aussi la mer en ses terres fragiles.

Les zones humides, les périmètres sensibles :

de l'anse d'Iffiniac (900ha) à la baie de Morieux, des vasières du Trieux cachées derrière un moulin à marée au cordon littoral du Sillon du Talbert, la baie de Lanros, celle de Pomelin et plus à l'ouest encore, les roselières de Plestin les grèves, les dunes de Port Blanc et la rivière de Lannion...

Les menaces sur cet environnement :

- l'évolution naturelle (ensablement, spartines) des estuaires ex : port du Légué (bassin à flot),

- les pollueurs : agriculture industrielle agro-alimentaire

les piscicultures

les décharges sauvages ou instituées ex : Ile de Bréhat (Chicago), la décharge des courses,

les rejets des carrières.

- les aménageurs : le port du Légué, passé et perspectives,

le désensablement, prétexte à la construction de terre-pleins, de remblais sur le domaine public...

Projet d'encrochement de 27ha à la pointe de Cesson, sur l'estran...

La privatisation du domaine public maritime, un prétexte à l'aménagement, à l'extension du complexe portuaire du port du Légué...

La solution pour valoriser ces remblais :

- traiter les vases du port et reconstituer le milieu naturel :

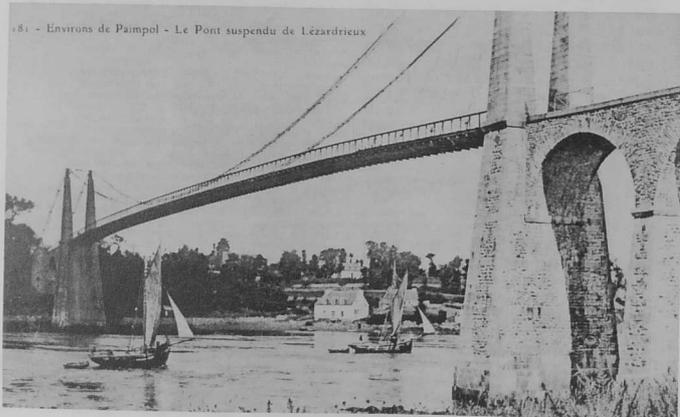
- * bassin
- * espace de décantation
- * plans d'eaux entourés de roselières
- * lagunage extensif des eaux usées des cours d'eaux (Douvenant)

Références : proposition du G.E.P.N. de St Brieuc.

"Le Rale d'eau" revue du G.E.P.N.
C.F.C.A.C.
Place de La Résistance
22000 SAINT BRIEUC

REMARQUE

Le Trégor attend toujours son port en eau profonde sur des sites plus avantageés que le Légué, Lézardrieux ou Tréguier.



LE G.E.P.N. : 10 ANS DE LUTTE POUR SAUVEGARDER NOTRE ENVIRONNEMENT 1975-1985

"Le paramètre environnement demeure un paramètre "faible" pour les décideurs aménageurs qui, avec une grande démagogie, l'opposent au paramètre "emploi-production". C'est privilégier le court terme et hypothéquer l'avenir.

REF : Livre blanc pour l'environnement mai 82.

- pour modifier le projet d'implantation d'une station d'épuration sur une lande côtière d'Erquy.

- pour empêcher une route illégale sur le Cap Fréhel et favoriser l'implantation d'un C.P.I.E. (centre permanent d'initiation à l'environnement).

- Combattre mais aussi proposer un plan vert pour la Région briochine 1975.

- pour protéger les bois de St Bigh avec le soutien de la population locale.

- pour sauver la baie d'Iffiniac encore aujourd'hui en 1985.

Le G.E.P.N. : un mouvement associatif reconnu et agréé
U.R.B.E - S.E.P.N.B.E.
G.E.P.N. - F.A.P.E.N.

AUTRES PROPOSITIONS DU

G.E.P.N. :

demande de classement en réserve naturelle du fond de l'anse d'Iffiniac... déjà réserve de chasse depuis 1973, pour les bernaches, l'huitrier pie, le bécasseau maubèche, la barge rousse etc...

parce que l'anse d'Iffiniac est la zone la plus riche biologiquement de la Baie de St-Brieuc,

parce qu'elle est classée par le Bureau International de recherches sur la sauvagine, "comme zone humide d'importance internationale",

parce que c'est une véritable nurserie pour les poissons de la baie de St-Brieuc,

parce que les sites géologiques sont rares et beaux :

- rivières et chenaux près salés,

- grèves et polders pentes et falaises de limons forment la géographie de la baie de St-Brieuc.

parce que ce classement permettra d'améliorer l'information et l'éducation de tous ceux qui portent un intérêt à la beauté du site, à la vie sauvage, aux activités du littoral.

Saint-Brieuc - Le Légué

Enfin des travaux pour rester un vrai port

Situé au fond de la baie, très dépendant des marées, le port du Légué, à Saint-Brieuc, n'a pas les moyens de ses ambitions. C'est pourquoi, à la demande des responsables locaux, le laboratoire hydraulique de France a, en 1977, entamé les premières études de développement du port, pour le rendre capable d'accueillir des navires de 3 000 tonnes, presque tous les jours et de 5 000 tonnes, lors des grandes marées. Une maquette a été réalisée et présentée, lors de la foire-exposition des Côtes d'Armor. Il y a quelques années, « A l'exception d'un léger envasement, avaient conclu les techni-

Mardi 9 h 30 au port du Légué. Le « Tmac » de Saint-Malo, venu de Ploërel pour livrer un chargement de maïs, à l'Équipement, s'engage dans le chenal de sortie du port. Au micro de la capitaine Jacques Le Bail, l'un des deux officiers de port, passe le haut de l'eau, tandis que M. Kerdreux, le commandant de port, assiste à « Si on n'engage pas les travaux de dévasage très vite, le port du Légué se meurt ». Comme lui, d'autres usagers du port ne mâchent pas leurs mots. M. Jaume de la S.C.A.C., avait déjà déclaré, à l'assemblée générale de la Chambre de commerce, avant le vote du projet, en avril dernier : « Il est urgent de dévaser, non pas pour recevoir, forcément, des bateaux de très fort tonnage, mais pour augmenter le nombre de jours ou des bateaux de 1 500 à 1 800 tonnes pourront accéder au port ». Les travaux d'endiguage viennent de commencer et c'est seulement à la fin de l'année, que le dévasage, proprement dit, pourra intervenir. Une année difficile pour le port du Légué s'annonce : 20 000 m³ de vase se recréent chaque année, selon l'estimation de la Chambre de commerce, dans les bassins. Elles

ciens, la réalisation d'un tel ensemble ne pourra nuire à la baie de Saint-Brieuc, qui conservera son cachet actuel ». Mais, réticences politiques et contingences financières aidant (sans oublier les oppositions des écologistes), le projet de port s'est réduit comme une peau de chagrin et les travaux qui viennent de commencer, à Saint-Brieuc, sur la pointe de Cesson, consistent, uniquement, en un rétablissement des profondeurs et en un endiguage, qui déterminera un terre-plein de 13 hectares, au lieu des 27 prévus dans un premier temps.

de franco et que les opposants avaient baptisé « abattoir de la ville » à la mode bretonne », il n'est donc plus question. Les obstacles n'ont pas manqué. Au niveau de la région, tout d'abord le conseil régional a toujours été réticent, pour prendre en compte une infrastructure portuaire lourde dans le département des Côtes-du-Nord. La concurrence, avec d'autres ports bretons, pourrait devenir trop forte (on pense à Saint-Malo, bien sûr) et la région ne tient visiblement pas à faire de cadeaux aux élus de la région bretonne, antagonismes politiques obligent, même pour les travaux mis en œuvre actuellement. C'est du moins ce qui est apparu à la session du conseil régional, en février dernier, où, malgré les assauts répétés de Claude Saunier, maire P.S. de Saint-Brieuc et d'Yves Dollo, député P.S. de la circonscription, le rapporteur a renvoyé ses interlocuteurs à l'État, en précisant que la région, elle, devait s'en tenir à la rigueur. Et pourtant, à Saint-Malo, ni Roscoff ne disposent de terrains suffisants pour s'agrandir. Le Légué peut donc saisir cette chance et devenir un port de la Manche

concurrentiel ». L'E.P.R. a donc octroyé une subvention minimum « étant entendu que la Chambre de commerce, maître d'ouvrage, aura, naturellement, le faculté de choisir la solution technique à sa convenance, sous réserve de l'autorisation administrative ».

Cette subvention d'un montant de 3 277 000 F, représenté 11,70 % des travaux. Et le conseil régional était d'autant plus à l'aise, sur cette position, que l'État a, pour sa part, décidé de réduire sa participation de moitié, pour le financement des investissements portuaires (10,5 % en 1984, au lieu de 25 % les années précédentes).

De vives oppositions

Dans le département lui-même, la nécessité d'un développement du port du Légué n'a jamais rencontré l'unanimité. Les arguments tiennent surtout dans le manque d'eau au Légué, alors que, dans les Côtes-du-Nord, Tréguier, par exemple, ou Lezardreux bénéficient d'un accès plus facile

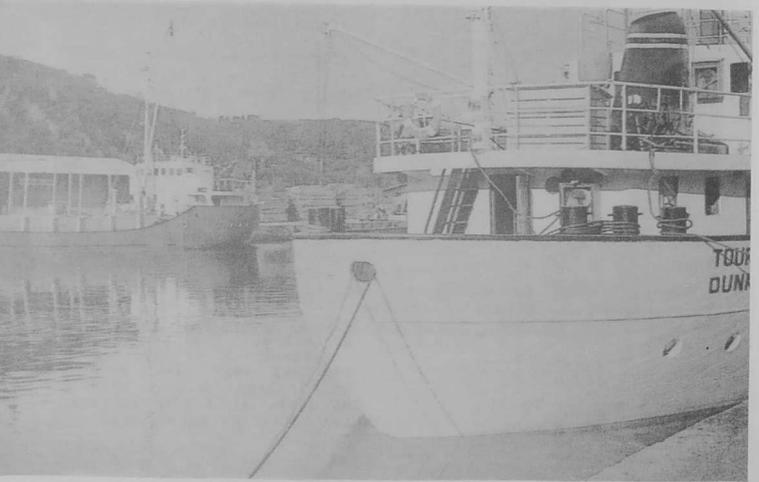
Mais ce sont les écologistes qui ont déterré et qui maintiennent en action la hache de guerre, ainsi que le P.S.U. (représenté, mais minoritaire dans les conseils municipaux de Saint-Brieuc et de Ploërel), les deux communes directement concernées). Du projet du grand port, ils contestent les perspectives économiques, dans lesquelles s'inscrivent, notamment, les débouchés espérés dans l'importation d'aliments du bétail, alors que Lorient et Brest répondent, largement à leur avis, aux besoins. Le rétablissement des profondeurs et la création de l'endiguage mis en œuvre, ne recroquent pas davantage leur assentiment. Actuellement, une procédure est en cours, auprès du tribunal administratif de Rennes, en vue d'arrêter les travaux et d'annuler une décision du conseil général modifiant le cahier des charges. L'enquête d'impact a été déposée au projet de 27 hectares. Le choix de réduire le terre-plein, à 13 ha constitue-t-il un projet nouveau ? Non, a estimé le conseil général, en modifiant le cahier des charges et en assortissant, notamment, d'une note technique très détaillée, le 5 novembre dernier. Ou, plaident les associations de protection de la nature, qui dénoncent : « l'absence de démocratie locale, le refus de remettre en cause l'essentiel, le gaspillage d'argent et la volonté d'accaparer le domaine maritime », même si certains ne remettent pas en cause le dévasage seul.

L'avenir du port préservé

En fait, au-delà de ces querelles de procédure, c'est l'avenir du port du Légué qui est, encore, sur la sellette. Les travaux mis en œuvre vont permettre de redonner au port, ses capacités optimales sans plus. C'est d'ailleurs l'unique objet officiel des travaux, ce que ne manque pas de souligner la Direction départementale de l'Équipement. Mais l'effort supplémentaire, consenti par les trois partenaires départementaux (Chambre de commerce, département et commu-



La survie du port est en jeu



Dévaser le chenal apparaît comme une urgence pour augmenter les possibilités d'accès au port.

Les travaux

Les travaux vont consister à extraire 120 000 m³ de vase, 65 000 m³ dans

les bassins et 55 000 m³ dans l'avant-port. Compte tenu de leur caractère polluant, il n'est pas question d'un rejet dans la baie, d'autant que le pompage va donner une mixture, qui devra être contenue dans le terre-plein, pour évaporation.

« Pour éviter qu'elle ne s'écoule à travers l'enrochement, elle sera mélangée à des débris de construction et à des résidus de carrière (enrobés actuellement à la grève des Courses, qui sert de décharge et qui pourra être fermée en vaseux) ».

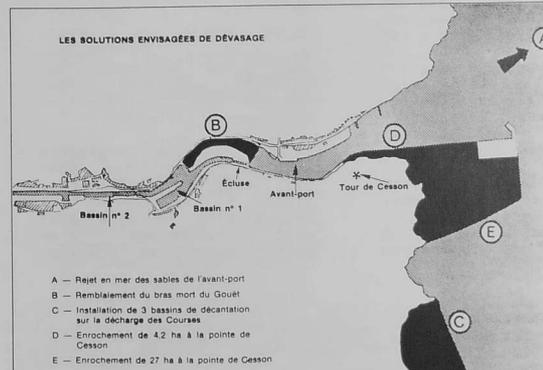
C'est par la construction de l'endiguage, qui servira de chambre de défilé à ces vases, que commencent les travaux. Les digues en sable, renforcées d'enrochement de 20 m à la base et de 10 m au sommet, doivent exercer une fonction de filtrage très lent, tout en offrant, selon la D.D.E., une étanchéité prouvée aux polluants. Elles délimiteront un terre-plein de 13 ha, qui pourra être ultérieurement aménagé.

Le trafic du port du Légué

Le port du Légué est un port de troisième catégorie. Pour 1984, le trafic est en baisse, par rapport à 1983 (263 752 tonnes, au lieu de 360 031 en 1982 et 525 889 t en 1983). Un progrès cependant : les exportations augmentent (64 900 t, soit 3 000 t de plus que l'année dernière).

Sable kaolin, kerfante à l'exportation, bois bitumé, aliments du bétail à l'importation, ainsi que depuis l'an dernier, des ammonitrates de temps en temps, tels sont les principaux échanges, alors que le vin et les hydrocarbures, qui constituaient une grande partie du trafic, ont été pratiquement abandonnés.

Le port est, dans son état actuel, limité à l'accueil des bateaux ayant un tirant d'eau inférieur à 4,50 m.



REFLEXION AUTOUR DE L'AMENAGEMENT PORTUAIRE

Le port, carrefour d'activités économiques liées au transport maritime, à la pêche et à la plaisance, lieu d'animation multiple dont le développement anarchique relève encore des contradictions de nos communautés urbaines, touristiques et littorales...

L'impératif immobilier et l'utilisation effrénée de l'automobile, a fait reculer puis disparaître mers intérieures, que sont les bassins, anse d'échouage et fonds de ria.

L'art de combler détruit cet équilibre fragile entre les architectures littorales où la pierre s'accorde à la lumière de l'eau et du galet ou de la vase...

Le port, cet endroit privilégié où se rencontrent la ville et la mer, est avant tout un lieu, où l'on se réfère entre deux espaces, bâti d'un côté et libre de l'autre, comme le muret de pierre sépare le champs cultivé ou la lande du pays sauvage de l'estran.

Le quai assure la liaison entre ces 2 rives, urbaines, rurales ou maritimes. Le quai est à l'échelle de l'homme, de la maison

qui le borde, du bateau qui y accoste ou s'échoue au pied de ce rempart. Un changement d'échelle du quai, par l'art de combler, fait que ni la maison, ni l'homme, ni le bateau, ne sont plus à la même échelle entre eux. La notion de port disparaît au profit du vide, du béton, du bitume, du terre plein, d'un espace qui n'est plus constitué par des limites physiques, qui n'a plus de mémoire.

Il en va de même d'autres paysages marins qui sont dénaturés, dévitalisés, désensibilisés, au profit des plages de marketing, des pontons pour les plaisanciers, des parkings et des commerces... Ce qu'on appelle aujourd'hui les zones aqualudes des plages artificielles et des disneylands nautiques...

Alors n'est-il pas possible de concilier les choses, pour gérer au mieux les mutations sociales, culturelles et économiques des espaces côtiers?

Il y a ici une géographie humaine à respecter dans ses fragiles équilibres, sinon à réinventer, à reconstruire le développement harmonieux d'un port d'accueil et d'anima-

tion se doit de concilier les aménagements d'une part de travail, manoeuvres passages d'écluse, travaux d'entretien des bateaux, déchargement du poisson etc... et ses fonctions d'échanges culturels. où le tourisme, le plaisancier rencontre le marin dans son environnement...

Paimpol a su conserver un bassin où existent pêche artisanale et plaisance, même si le stationnement des véhicules sur le quai, commence à entraver l'accès et la circulation des promeneurs et des pêcheurs à la ligne...

Pourquoi ne pas créer des zones de stationnement en retrait de la ville, comme cela se trouve couramment en Cornouaille bretonne?

Le port du légué est un autre exemple de port ouvrier, où cohabitent pêcheurs caboteurs et plaisanciers. Logements sociaux au bord des quais, où vivent marins et ouvriers...

Mais les bassins s'ensavent en polluant davantage et des complements sont envisagés...

Aussi s'ils fournissent un cadre acceptable pour les activités artisanales, les ports anciens se prêtent mal à une adaptation aux impératifs actuels de l'économie maritime : pêche industrielle et commerce.

N'est-il pas préférable de créer sur un autre site des installations rationnelles comme cela s'est fait à Roscoff pour le terminal des transbordeurs trans-Manche... après avoir détruit inutilement, hélas, le cadre exceptionnel du vieux port?

Quant à la plaisance, n'est-il pas temps pour elle de penser à adapter des bateaux aux ports (faible tirant d'eau, échouage facile, bateaux remarquables), plutôt que chercher à tout prix à adapter ports anciens et sites naturels à des bateaux conçus exclusivement, en fonction d'autres critères (performance, habilité, grande croisière ou bateaux de régates)?

- Les ports traditionnels pourraient-ils être réservés aux bateaux de randonnée en conservant une grève d'échouage... et les corps morts en eau libre à disposition des bateaux quillards, habitables, pourvus d'une annexe... comme la plaisance d'hier savait les utiliser...

L'architecture portuaire de l'an 2 000 a encore des progrès à faire, pour adapter l'homme et ses machines à son environnement...

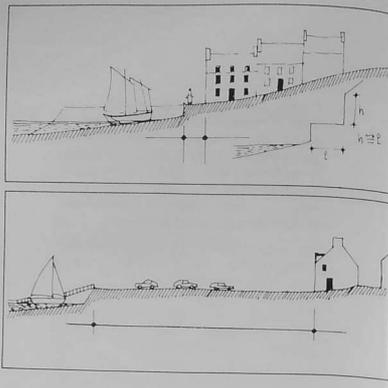
Ces questions d'aménagement portuaire se posent aujourd'hui pour les ports de Lannion et de Trébeurden.

Mais qui encore choisit

cette fonction de port d'accueil ou de port garage, des autochtones, des professionnels de la mer ou des plaisanciers et quels plaisanciers ?

- D'autre part, on peut tout faire, d'un lieu désert et inanimé à un lieu d'échanges et de rencontres entre différentes communautés...

L'art de rassembler pourrait remplacer l'art de combler...



Aménagements portuaires et protection du littoral

Subventions du conseil général de la Vau de la Vire (Causse-Francaise)

Port du Légué : capitainerie, 160 000 F pour l'aménagement de bureaux pour le commandant et les moyens radio.

Ports de pêche : 231 000 F pour l'entretien des ouvrages mobiles (écluses, ponts tournants...) des ports du Légué, Paimpol et Pontrioux.

Surveillants de port : quatre postes créés pour Locquémeau, Lézardneux, Port-Clos-l'Arcouest, Loguivy, Saint-Cast (252 300 F).

Ports de commerce : travaux retenus pour la modernisation des manœuvres d'écluses du Légué et de Pontrioux, perspectives de

subvention pour achat d'entrepôts au Légué ; réparations d'écluses à Paimpol ; crédits, 1 130 000 F.

Ports de plaisance : trois opérations d'infrastructures sont prévues à Pors-Even, Saint-Quay et Port-Blanc, huit autres pour les superstructures, bâtiments de crées à Paimpol et Binic, chambres froides à Dahouët et Binic et divers aménagements (200 000 F).

Ports de plaisance : douze opérations, 600 000 F, pour apports, cale, mouillages, études d'impact.

Travaux de protection : pour la défense contre l'action de la mer

et des rivières, dix opérations retenues correspondant à 5 700 000 F de travaux, 740 000 F sont votés ; les travaux portent notamment sur la défense du Val-André, la plage des Sables-d'Or, le parking de Saint-Michel, un busage de ruisseau à Binic, des canalisations au grèves de Lan-gueux.

Pollution marine : pour lutter contre celle-ci, 900 000 F pour le ramassage des algues vertes et la C.I. Polmar, ainsi que la rémunération d'un agent temporaire.

S.N.S.M. : 24 650 F pour l'abri de la vedette de sauvetage de Ploumanach.



AMENAGER UNE PROFESSION ET SON ENVIRONNEMENT A PROPOS DU CORPORATISME MARITIME

Les gens de mer sont fortement marqués par les particularismes juridiques et institutionnels : système social particulier ; code de travail maritime ; cadre réglementaire institué par l'ordonnance du 14 août 1945.

L'histoire de l'administration des Affaires maritimes a toujours été, depuis l'origine, étroitement liée à celle du statut du marin, reposant sur deux assises principales : l'un militaire, l'autre économique. Depuis 1965, la suppression de l'inscription maritime diminue considérablement la fonction militaire des Affaires maritimes. Leur rôle économique est d'une portée relative, d'autant que dans le secteur de la pêche artisanale et de la conchyliculture, le développement du crédit maritime et des coopératives est considérable depuis quinze ans. Administration de synthèse, constamment mêlée à la vie économique et sociale du marin, les Affaires maritimes menacées n'ont pu défendre leurs intérêts qu'en bénéficiant du soutien des professionnels de la mer. Ceci peut expliquer partiellement la tolérance de l'administration à l'égard des administrés pratiquant la vente des concessions.

LES REALITES ECONOMIQUES

Si le corporatisme a eu notamment pour effet d'isoler le monde maritime de la société globale, en revanche, cela lui a permis de résister aux tentatives de pénétration des capitaux. Ainsi, l'exploitation familiale (pêche, conchylicole ou aquacole) a bénéficié d'une protection institutionnelle. Mais, les défenses qui ont abouti à ce résultat ne sont pas une marque de dynamisme économique. L'inorganisation dans bien des domaines, principalement en conchyliculture en témoigne. De plus en plus, les capitaux s'intéressent au domaine public maritime, comme à la partie terrestre du littoral. L'aquaculture permet d'entrevoir des perspectives qui attirent : Nestlé, Unilever Shell par exemple, s'intéressent aux potentialités qu'offre cette nouvelle activité. Des assurances de rentabilité entraîneraient un bouleversement de l'organisation de l'utilisation de l'espace que les institutions actuelles ne pourraient pas contrôler. L'investisseur prendrait le pas sur l'organisation professionnelle et imposerait progressivement ses règles. L'administration peut, en matière de construction sur le littoral, faire appliquer des règles aux artisans du bâtiment.

Concernant les promoteurs importants, dans de nombreux cas elle subit la loi des "désenchanteurs merlin".

Il existe bien des domaines où, devant l'ampleur des enjeux économiques, les règles administratives "ne peuvent" être appliquées. Ainsi, certaines industries polluantes obligées d'épurer leurs déchets en mer, s'équipent du matériel nécessaire mais ne l'utilisent pas du fait du prix de revient élevé du fonctionnement. Les conséquences sur l'emploi, avancées par les chefs d'entreprise, refrèment le désir de faire respecter les règlements en vigueur. Par ailleurs, le souci de réaliser au moindre coût peut amener à mettre en cause l'équilibre de l'environnement. Il en est ainsi des rejets de dragage en mer qui se pratiquent à proximité de la côte.



PAIMPOL

Projet de loi sur le Littoral

« un pas en avant » apprécié des Elus Maritimes

Nous avons demandé à M. Querrien, en sa qualité de Président de la Fédération des Elus Maritimes, de nous livrer quelques informations relatives au colloque que cette fédération a tenu sous sa présidence à Montpellier les 14 et 15 septembre dernier.

« Le thème du colloque était la loi sur le littoral, dont le projet venait d'être approuvé par le conseil des ministres, grâce à quoi les participants au colloque disposaient d'un texte sur leur permettant de travailler dans les meilleures conditions. M. Querrien s'est plu à souligner la très grande cordialité et l'esprit de parfaite coopération qui ont caractérisé les échanges entre les élus - parlementaires, conseillers régionaux, conseillers généraux, maires ou représentants des maires - et les responsables des services, d'établissements publics, d'urbanistes scientifiques et d'associations qui avaient été conviés à s'associer aux travaux de la fédération. Tant en commission qu'en réunion plénière, les échanges ont été constamment libres et constructifs. Le Président de la fédération a eu plaisir à retrouver, à cette occasion, l'Administrateur en Chef de première classe des Affaires Maritimes Bizien, qui avait été plusieurs années en poste à Paimpol et que les Paimpolais connaissent bien. La présence d'autres participants représentant les affaires maritimes, le Préfet Maritime, diverses instances qualifiées en ce qui concerne les problèmes de la mer, ainsi que certaines professions maritimes a permis de couvrir une large étendue des problèmes à partir d'optiques complémentaires. Le Secrétaire d'Etat chargé de la Mer, M. Guy Lengagne, qui est familier aux Paimpolais, a présidé la séance de clôture, à laquelle assistaient le Préfet de Région, le Préfet Maritime, le Directeur Régional des Affaires Maritimes, etc.

Les grandes orientations qui se dégagent de ce colloque peuvent être résumées de la façon suivante

Les Elus ont insisté pour que la future loi règle, sous tous les aspects, les problèmes de la zone littorale, en intégrant la dimension économique, c'est-à-dire les chances de développement, et pas seulement les problèmes de protection, qui sont certes importants mais ne résument pas tout. « Par » zone littorale », des élus ont souligné qu'ils voulaient entendre une zone englobant la mer dans certaines limites, le rivage et la terre au voisinage du rivage. C'est très important du point de vue politique et économique, car ce n'est qu'en traitant tout à la fois les problèmes de la mer, du rivage et de la terre qu'on a chance de créer les conditions les plus propices au développement économique et à l'amélioration de la qualité de la vie des populations riveraines.

Selon l'habitude dominante en France, la loi ne définit pas la « zone littorale ». Mais elle édicte un certain nombre de dispositions ou prévoit l'intervention de certaines prescriptions dont elle précise le champ d'application. Ainsi la loi s'appliquera aux communes riveraines de la mer et des estuaires. C'est un choix politique et administratif qui on peut discuter en invoquant le fait que certaines communes sont trop petites et réduisent la zone littorale à très peu de chose alors que d'autres sont autrement grandes et que la véritable zone littorale n'en couvre qu'une partie, mais il est apparu aux participants que la référence à la commune, cellule de base de la vie française, était malgré tout la meilleure formule.

En revanche, ils ont insisté, dans le même esprit que notre commission extra-municipale des établissements de pêche le 21 septembre, sur l'impatience avec laquelle les élus maritimes attendent l'intervention des schémas de mise en valeur de la mer, les SMVM, prévus par une loi de 1983. Ils ont suggéré que la loi sur le littoral prévoit que le

schéma ferait l'objet d'une élaboration conjointe (Etat - Collectivités Territoriales) et qu'il porte tout à la fois sur la mer, le rivage et la terre, dans un souci de cohérence et d'efficacité déjà signalé.

A l'écoute de certaines critiques qui avaient été faites sur le projet de loi relative au littoral, il a été souligné que cette loi est une loi d'orientation devant servir de base à des prescriptions régionales, les SMVM pouvant eux-mêmes constituer de telles prescriptions. Cette modulation en fonction des caractéristiques géographiques, économiques et sociales des différentes régions est approuvée comme relevant d'une méthode sage et naturelle.

Les élus se sont également penchés sur les dispositions du projet tendant à protéger la qualité des espaces proches de la mer. Ils ont reconnu que des dispositions relativement strictes sont nécessaires pour compenser la pression qui s'exerce constamment sur les espaces côtiers et crée une menace d'occupation du sol désordonnée. Ils ont approuvé l'orientation du projet tendant à donner une priorité à l'installation, en bordure des rivages, des seules activités liées à la mer. Mais ils se sont interrogés sur la possibilité d'apporter un certain assouplissement à la règle de l'interdiction de construire à moins de 100 mètres du rivage, le projet étant, sur ce point, plus sévère que la directive d'aménagement de 1979.

Il va sans dire que les élus se sont montrés fermes sur la nécessité de préserver ou de rétablir le libre accès au rivage, ce qui implique tout à la fois l'intervention des SMVM, une vigilance suffisante sur les documents d'urbanisme et une certaine fermeté à l'égard des « plages privées », ce dernier point intéressant à la vérité plutôt les élus méditerranéens que ceux de la Manche ou de l'Atlantique.

Les pouvoirs de police du mare et la responsabilité des communes sur le plan d'eau a également retenu l'attention du colloque. C'est un problème très délicat, que des études successives menées par diverses instances n'ont jamais permis de résoudre d'une manière parfaitement simple, en particulier en ce qui concerne la police du rivage et celle du plan d'eau. Sur ce dernier point, cependant, la loi tend à limiter à 300 mètres à partir de la limite des eaux la responsabilité de la commune en cas d'accidents ou d'incidents se produisant sur le plan d'eau. Mais il s'agit de la limite des eaux à un moment donné, ce qui, dans un pays comme le nôtre, ou le maréage est important et les rivages souvent plats, implique que cette limite des eaux est très mobile. Il est probable que les débats parlementaires s'attarderont quelque peu sur ce point.

Enfin le projet de loi contient un certain nombre de dispositions concernant la qualité des eaux et, plus particulièrement, les pollutions dont la mer peut être l'objet à partir de la terre, faute de précautions et d'installations suffisantes.

Les diverses observations que relève ce résumé montrent qu'il y a eu, à Montpellier, une vraie discussion. Mais il faut souligner que le projet de loi sur le littoral a été non seulement bien accueilli mais a donné lieu à un vote unanime des élus de la loi sur le littoral, ce qui est le plus rapidement possible, personne ne se dissimulant la très grande utilité des dispositions législatives claires relatives au littoral. Certes, la loi ne peut pas tout contenir et le président de la Fédération a mis en garde les participants contre toute tentation de « Frenésie législative », les silences de la législation et de la réglementation étant, sur certains points, plus créatifs que les encadrements trop stricts. Mais le vote de la loi sur le littoral constituera aux yeux de tous un pas en avant apprécié.

Max Querrien

Depuis 10 ans 40 kilomètres de côte bretonne acquis par le Conservatoire du littoral

AVEC 1 800 KILOMÈTRES DE CÔTE, soit deux fois plus que le littoral méditerranéen français, la Bretagne a de quoi satisfaire l'appétit du Conservatoire du littoral qui fête son dixième anniversaire. Présidé par un élu breton, Louis Le Pensec, le Conservatoire a acquis 300 kilomètres de côte, dont 40 en Bretagne. Un bilan plutôt satisfaisant surtout si l'on ajoute que depuis trois ans le nombre des sites protégés a triplé dans l'ensemble de la France.



Le Conservatoire ne limite d'ailleurs pas son rôle à l'achat de dunes, ou de côtes rocheuses. Il entend aménager et gérer ce patrimoine avec l'aide des conseils généraux et des communes.

Informé aussi. Une Maison des dunes naîtra en 1986, dans le nord-Finistère, à Kerrenna près de Tréfléz et Plounevez-Lochrist. Une exposition vidéo est en place, à Rennes, au siège de la Direction de l'architecture et de l'environnement (D.R.A.E.) à Rennes, rue du Griffon, chaque jour, y compris le samedi de 14 h à 18 h.

L'acquisition n'est pas systématique

L'effort du Conservatoire vise, bien sûr, à sensibiliser. Malgré la pression touristique qui s'infiltra partout. Ou bien à cause d'elle. Pour ses responsables, il n'est pas imaginable

de pratiquer « une politique d'acquisitions systématiques de tous les espaces fragiles ». Les agriculteurs apparaissent ainsi comme les protecteurs des sites vierges de toute construction.

Les crédits à engager supposent aussi des choix et un calendrier. Jusqu'à aujourd'hui, 87 millions de francs ont été engagés pour acquérir les 2 128 hectares bretons, soit un coût moyen de 3,18 F le mètre carré.

Le projet Bretagne estime à 6 500 hectares la superficie à maîtriser. Or, pour acheter 300 à 350 hectares l'an, il faut débourser 10 à 15 MF.

D'ores et déjà, 34 sites nouveaux sont couverts par une zone de préemption et représentent 2 000 hectares. Et quatre autres font l'objet de procédures de déclaration d'utilité publique, pour un total de 70 hectares : Lanciaux

(15 ha), Tréburden (15 ha), Penmarch (30 ha), Landéda (9 ha).

Michel BIHAN

DÉLÉGATION BRETAGNE DU CONSERVATOIRE de l'espace littoral - Bernard Gérard, 3, place du Général-de Gaulle, B.P. 61, 22023 Saint-Brieuc Cedex. Tél. (96) 61.60.22.

2 128 HECTARES DE CÔTE sont la propriété du Conservatoire en Bretagne (dont 554 acquis en 1985), ainsi répartis : Finistère, 1 445 ; Côtes-du-Nord, 400 ; Morbihan, 245 ; Ile-et-Vilaine, 37.

LES PLUS GRANDS DOMAINES : la baie d'Audierne (361 ha) ; Lann ar Waremm, Pleumeur-Bodou, Tréburden (279 ha) ; Le Polder, Rascourré, Combril (250 ha). Les plus petits : Beg an Fry à Guimaec, les Plomarch à Douarnez, Pointe de Mainga à Saint-Coulomb et Ploumanach (1 ha).

La baie de Saint-Brieuc

par J. GUELLEC - I.C.P.C.

Directeur Départemental de l'Équipement des Côtes-du-Nord

Homme libre toujours tu chériras la mer (Charles Baudelaire)

Le temps du monde fini commence (Paul Valéry)

Des rapports que l'homme a entretenus avec la mer, il reste des traces nombreuses dans et au voisinage de la baie de Saint-Brieuc. C'est ainsi que la situation actuelle, complexe, embrouillée et conflictuelle, est le résultat d'une longue histoire. Son examen permet de situer et d'illustrer sur un cas particulier quelques-uns des problèmes que les réformes institutionnelles en cours devraient ne pas laisser de côté.

La Baie de Saint-Brieuc est une mer triangulaire fermée sur deux de ses côtés, ouverte sur la Manche centrale par son côté nord, peu profonde et avec des marées de forte amplitude (12,60 m en vives eaux). Un abri relatif, sauf des rares coups de vent du Nord au Nord-Est, et des courants modérés en font une mer hospitalière même si le grand marée n'en facilite pas l'accès. Des ressources naturelles importantes (sables, maërl, coquillages et poissons de grande valeur) ont de tout temps excité les convoitises et provoqué des conflits. La zone littorale subit une forte pression humaine (population dense, tourisme développé et agriculture intensive) en train de mettre à mal les équilibres naturels. Il s'agit enfin d'une mer située en totalité dans la zone territoriale.

Ce qui frappe au premier abord, c'est la difficulté, voire l'impuissance, à poser clairement et utilement les problèmes : un Schéma d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer (SAUM) a été prescrit le 5 décembre 1978, mais aucun document de synthèse n'avait encore été produit en 1983 ; pour le futur Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM), il faudra reprendre le travail sur de nouvelles bases. A l'origine de cette situation, se trouve, à un certain degré, l'ignorance : les fonds, les courants, les peuplements en sont connus des spécialistes que de façon très incomplète. Il ne faut donc pas s'étonner qu'aucun fond de connaissance ne soit commun aux différentes parties prenantes du secteur maritime et qu'aucune synthèse du milieu n'ait pu être établie : de ce fait toute action réfléchie et concertée devient une gageure. La situation se complique encore si l'on fait intervenir les facteurs terrestres (par exemple s'il est question d'une mer qu'on pollue sur deux de ses trois côtés et avec une inten-

sité particulière à leur sommet ; et d'abord qui pollue, rien n'a été prouvé, vous portez atteinte à...).

Ce n'est du reste que depuis peu que l'on a pu faire le recensement des points de pollution de la Baie de Saint-Brieuc. Mais on ne sait toujours pas en nature et volume quel sont les flux de pollution (quant à leur origine, pourquoi s'en poser la question puisqu'on déclare ne pas pouvoir y remédier). Enfin on ne connaît pas non plus le comportement des différents polluants dans le milieu. Il semble que l'eau de la Baie se renouvelle assez peu en raison des courants : on a donc tout lieu de craindre que les flux de polluants chimiques reçus soient stockés en Baie au lieu d'être évacués et dilués en Manche ou plus loin ; au-delà de certaines concentrations, ils seraient éliminés par sédimentation (dans les sédiments, ils polluent les coquillages et les frayères) ou bien par prolifération d'algues vertes que les courants accumulent sur certaines plages jusqu'à les polluer à leur tour.

Les effets de la pression touristique et résidentielle, dévastateurs par le passé, sont maintenant contrôlés grâce à une couverture quasi-totale par des POS : de ceux-ci on sait seulement qu'ils ne sont jamais tout à fait comme chacun les voudrait mais le problème posé par l'urbanisation est maintenant pris en compte et a reçu au moins un début de solution partout... ou presque (que penser en effet du refus, confirmé en appel, d'ordonner la démolition d'une construction réalisée en zone littorale protégée et classée au mépris d'arrêtés interruptifs de travaux ?). Cet effort réglementaire est complété d'une politique d'acquisitions par le Conservatoire du Littoral et le Département. La décentralisation en matière d'urbanisme a fait naître des craintes : elles traient ici plutôt dans le sens d'un malthusianisme résultant du jeu conjugué des egoïsmes et des intérêts, non compensé par l'action d'un pouvoir échappant aux contingences locales.

L'abondance et la qualité des ressources de la Baie ainsi que la cote élevée (+ 3 à + 5 en côtes marines) des ports ont fait de la pêche une pêche locale pratiquée par de

petits bateaux qui ne sortent que très exceptionnellement de la Baie. Une surexploitation des fonds s'en est suivie avec pour conséquence la nécessité d'une part de repeupler les bancs de coquilles Saint-Jacques (après avoir atteint 12 000 T la production annuelle est contingentée à 4 000 T) et d'autre part d'aller chercher en Manche centrale les ressources manquantes. La modernisation des ports et leur mise à une cote acceptable (autour, voire en dessous du zéro des côtes marines) est une condition nécessaire mais non suffisante de cette évolution. Cette modernisation nécessite des travaux d'autant plus onéreux qu'elle fait suite à une inaction longue d'un siècle et doit prendre en compte un mariage important. Il s'agit donc d'investissements considérables, surdimensionnés au départ



puisque'ils sont à la base d'un processus de développement et quasiment impossibles à financer convenablement par les circuits existants : puisqu'ils s'amortissent à très long terme : c'est pourquoi les critiques ne manquent pas.

On vient de voir que les bancs de coquilles Saint-Jacques font l'objet de soins qui s'apparentent à de l'entretien (2 M.F./an pour une production d'environ 40 M.F./an) financés par des subventions et le paiement d'une licence de pêche. C'est en quelque sorte une aquaculture extensive, en conflit d'une part avec les extractions de matériaux ou d'amendements marins (quasiement à l'aveuglette ou à la vue) et d'autre part avec la conchyliculture. La Baie de Saint-Brieuc possède en effet un potentiel ostréicole et mytilicole considérable elle produit actuellement 10 % de la production nationale de moules ; avant la parasitose de 1980 elle produisait aussi 4 000 T d'huîtres plates (40 % de la production bretonne) dont la plupart étaient revendus, après trempage et conditionnement en d'autres lieux, avec transfert corrélatif de l'appellation et de la valeur ajoutée. Cette parasitose, introduite par des importations non contrôlées en un point bien particulier du littoral breton, s'est ensuite répandue à l'ensemble des élevages du fait des transferts d'huîtres d'une exploitation à l'autre.

Malgré des efforts certains, cette propagation a eu lieu dans un climat de chacun pour soi et d'inaction que l'on pourrait utilement comparer aux mesures radicales qui ont permis, à la même époque, de contenir



Photo: Christiane Brette - L'Espresso

puis de faire disparaître en quelques semaines une épidémie de fièvre aphteuse sur l'une des rives de la Baie.

Un potentiel important existe donc et un développement cohérent et conséquent de l'aquaculture est possible mais il n'ira pas sans une profonde modification des comportements. Le conflit est déjà ouvert avec la plaisance et le tourisme pour l'occupation de la partie découverte du domaine public maritime, la construction d'installation à terre et le gardiennage des élevages.

Ceux-ci sont en effet menacés par un certain vandalisme de la part des estivants, des pêcheurs à pied ou des plaisanciers dont ils ont parfois méconnu les habitudes ou les intérêts. Quant à la plaisance, elle engorge le littoral posant, en période estivale, des problèmes difficiles de salubrité et de sécurité. Dans ce domaine une difficile synthèse entre un schéma de la plaisance et un plan nautique aux inspirations opposées a été réussie ; elle se traduit maintenant par des travaux mais il est possible que les oppositions se manifestent à nouveau dès que seront abordées les opérations les plus controversées.

La nouvelle donne introduite par le transfert des compétences maritimes va encore compliquer cet écheveau en introduisant des autorités indépendantes dans des domaines en interaction serrée. L'occupation humaine s'étend et se renforce en densité et en intensité, bien au-delà de la seule zone littorale. Cette évolution appelle d'autres moyens de régulation que ceux issus de la tradition maritime. D'une manière imagée on pourrait dire que le jeu des groupes sociaux et des forces économiques développe sur cette Baie un réseau de tentacules aux volontés indépendantes et aux mouvements désordonnés : les ren-

contres ne sont pas toujours pacifiques. Il arrive même que des combats se déroulent, souvent hors de la vue des pouvoirs publics qui n'en observent que les remous et les bulles et reçoivent ensuite les doléances des vaincus. Malgré tout le prix que l'on peut attacher à la sauvegarde de cet "espace de liberté" qu'est encore la mer, il faut donc se résoudre à penser que tout le monde a intérêt à l'établissement d'un droit plus complet et à ce que l'esprit de culture et d'industrie soit substitué aux habitudes de la cueillette sauvage.

Il est vrai que des progrès ont été faits récemment en ce sens et qu'une loi sur l'aménagement du littoral est en préparation. Sur la partie terrestre de la Baie de Saint-Brieuc, ce que l'on peut en connaître montre qu'elle enfoncera surtout des portes déjà ouvertes. Qu'en sera-t-il sur la partie maritime ? On ne peut s'empêcher de penser que, même bien faite et rien n'est assuré compte tenu de la difficulté du sujet, elle restera sans grande conséquence si des moyens nouveaux ne sont pas mis en place pour l'expliquer et la mettre en œuvre. La situation actuelle fait en effet penser à celle où se trouvait l'urbanisme au tout début des années soixante : un objet en développement explosif, mal connu des pouvoirs publics et de l'opinion, échappant à une administration aux moyens insuffisants placée devant la nécessité de découvrir des moyens nouveaux de connaissance, de pédagogie et d'action.

Il va falloir étudier pour connaître et ensuite agir autant pour informer et transformer les mentalités (et pas seulement auprès des milieux maritimes locaux), que pour réaliser les indispensables investissements. C'est un travail de longue haleine mais les perspectives économiques et humaines sont réelles et intéressantes. ■

UTOPIES RUSTIQUES POUR UNE AUTRE POLITIQUE DE LA MER

1°) ORGANISER ET FORMER LA PROFESSION

Qu'il s'agisse de la mise en œuvre d'une politique de développement de l'aquaculture conforme aux intérêts des professionnels, ou de la part prise par ceux-ci dans une gestion collective du littoral, il apparaît essentiel que l'union des pêcheurs côtiers, conchyliculteurs puisse se réaliser.

Une telle union serait d'autant plus forte et profitable que les professionnels accepteraient un statut commun d'exploitant biologique de la mer, dont les principes de base pourraient être les suivants :

- l'exploitation conchylicole ou aquacole est constituée par l'ensemble des moyens fonciers, techniques et financiers permettant la production d'espèces marines nécessitant une intervention humaine dans le cycle biologique des espèces considérées.

- l'exploitation conchylicole ou aquacole est la personne physique ou morale tirant plus de 50 % de son revenu professionnel de l'exploitation conchylicole ou aquacole.

Dès lors que l'exploitation serait créée, il y aurait inscription à un registre tenu par un organisme professionnel ("Chambre de la mer" par exemple) analogue à ceux qui existent pour d'autres activités (agriculture, artisanat, commerce et industrie).

De telles dispositions, qui après complément, notamment sur le plan fiscal et social, auraient le double avantage de mettre en évidence des entités économiques, ce qui permettrait à l'Etat de mieux définir sa politique, et de donner à la profession une représentativité et des moyens d'action plus solides, à travers les "Chambres de la Mer".

2°) DECLOISONNER LES
RELATIONS ENTRE LES
PARTENAIRES AUTORITAIRES:

Des administrations (Affaires Maritimes), des services techniques (Equipement, agriculture, environnement), en reconsidérant les pouvoirs et les fonctions économiques de la mer côtière a souvent pour conséquence de favoriser le type d'aménagement répondant à la logique des décideurs économiques) et en prenant davantage en compte les propositions des usagers, (producteurs exploitants agricoles et maritimes - vacanciers, plaisanciers - habitants permanents de la côte).

3°) FORMER ET INFORMER
LES ELUS LOCAUX :

Mais avec la décentralisation, les collectivités locales se voient attribuer de nouveaux pouvoirs, en matière de gestion du rivage marin.

La formation des élus locaux en la matière est souvent insuffisante (la population maritime côtière est proportionnellement mal représentée dans les instances élues au niveau communal ou même du Conseil Général), et il ne s'agit pas seulement d'appliquer des textes de loi, de faire la police, mais bien de gérer un espace foncier maritime, de l'aménager, de l'entretenir en tenant compte des réalités écologiques, économiques, sociales et culturelles...

Les communautés maritimes ont une histoire, souvent attachée au corporatisme maritime et à un système social et juridique particulier...

Avec les mutations nombreuses du monde rural et maritimes, ces communautés se sont dispersées et ont perdu certaines caractéristiques de leur rôle social et culturel...

- l'économie domine la vie locale et municipale (avec le leitmotiv de l'emploi) en négligeant parfois les valeurs esthétiques, biologiques, de l'environnement naturel.

Ex : comblement des vasières pour faire un parking, privatisation excessive du Domaine Public de la frange littorale, par des exploitations conchylicoles ou des résidences secondaires, destructions des sites naturels ou abandon des architectures littorales.

- l'aquaculture est uniquement vécue en terme de création d'emploi et non pas en terme de revalorisation d'un milieu, de son enrichissement biologique, de son aménagement.

- les communes ne doivent pas reproduire les dysfonctionnements administratifs traditionnels en élaborant avec leurs administrés et électeurs, (associations usagers, gens du pays), ainsi qu'avec les profes-

sionnels de la mer, les P.O.S., et autres schémas d'aménagement de leur espace rural et maritime, des modes de concertations intercommunales (syndicat) et inter-professions...

- Il y a des limites à la gestion de l'intérêt général et de l'intérêt privé, mais c'est la multiplicité des rencontres des commissions mer "extra-municipales", des consultations intéressées, des visions globales

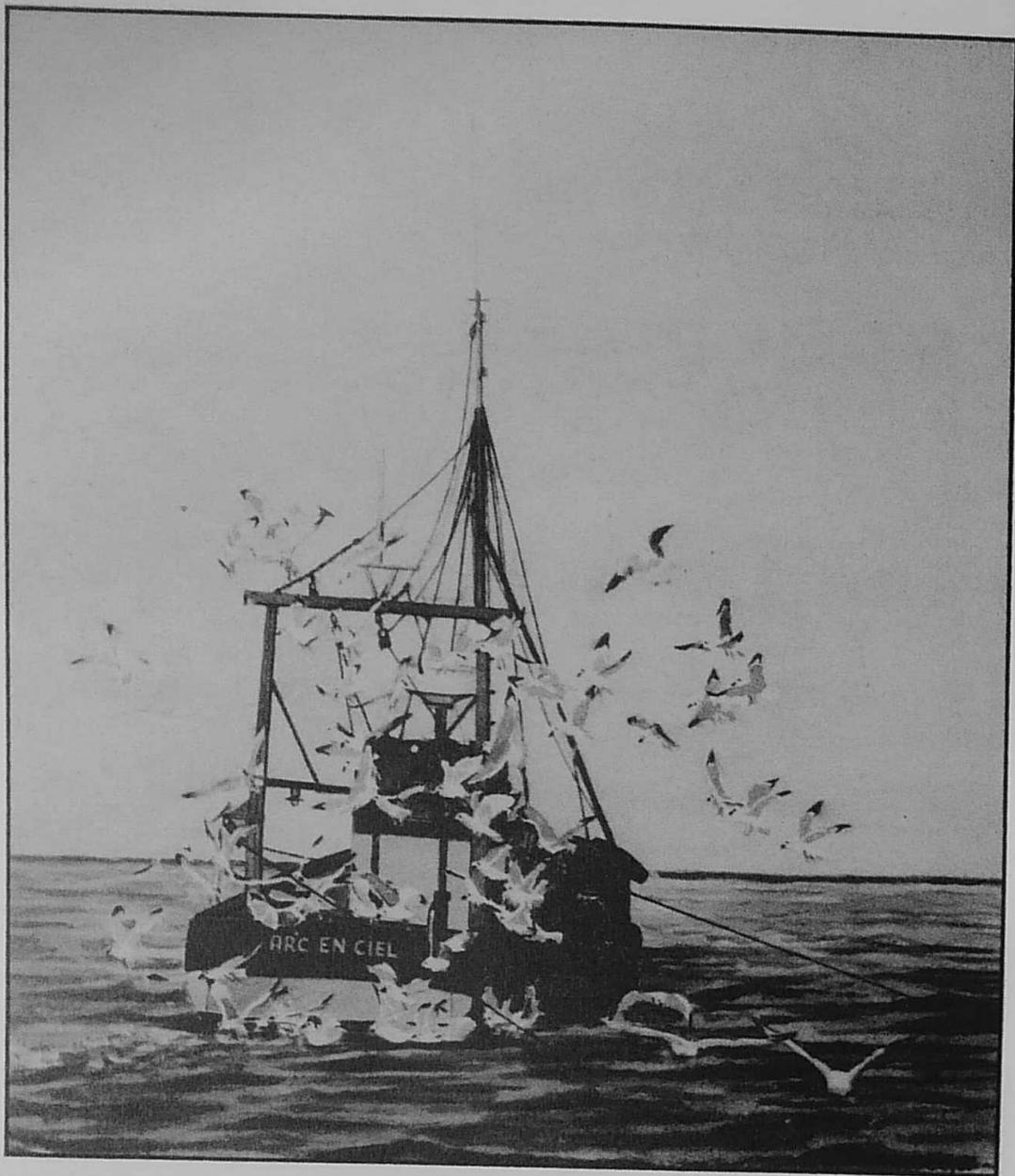
d'un développement intégré, et la considération de toutes ces interactions sur le milieu terrestre et maritime, qui permettent la convergence des populations et donnent un sens aux communautés maritimes d'aujourd'hui. C'est aussi l'enjeu et peut-être le projet d'une décentralisation maritime réussie. La démocratie de la vie maritime passe par l'information particulière et la consultation systématique des gens de ce pays.



Sommaire

Volume II. – La mer et les hommes en Trégor-Goëlo.

Introduction	p. 1
Les objectifs du C.E.A.S. des Côtes-du-Nord	p. 2
Communautés maritimes d'hier et d'aujourd'hui	p. 5
Le TREGOR-GOËLO : Une communauté rurale et maritime	p. 7
Réponses à une enquête	p. 8
Mor ha buez / Mer et Vie	p. 9
La double activité en milieu rural et maritime	p. 13
Quelle action sociale en milieu maritime ?	p. 15
Introduction	p. 16
Social maritime	p. 17
L'innovation sociale en milieu maritime	p. 22
La formation et les droits du marin-pêcheur	p. 23
Solidarités interprofessionnelles et initiatives locales	p. 25
Nouvelles solidarités en milieu maritime	p. 26
La formation	p. 28
Union Sociale Maritime	p. 31
L'homme et l'usage de la mer	p. 35
Introduction	p. 37
Le mode d'appropriation de l'espace	p. 38
Le domaine public maritime	p. 40
L'aménagement du littoral en côte trégorroise	p. 43
Schéma d'aménagement	p. 48
Un enjeu écologique et économique	p. 51
Le G.E.P.N. : 10 ans de lutte	p. 53
Réflexion autour de l'aménagement portuaire	p. 56
Aménager une profession et son environnement	p. 59
L'aménagement du littoral	p. 61
Utopies rustiques	p. 65



**LES MUTATIONS SOCIALES,
CULTURELLES ET ECONOMIQUES
DU TREGOR MARITIME**

- I. — LE PATRIMOINE MARITIME
DES COTES-DU-NORD.
- II. — LA MER ET LES HOMMES
EN TREGOR-GOELO.
- III. — L'HOMME ET L'USAGE
DE LA MER.

CES TROIS VOLUMES NE PEUVENT ÊTRE VENDUS SEPAREMENT.