



NAUTISME ET ENVIRONNEMENT

ACTUALISATION

MARS 2014

République française

Le Président

N° 6 / 2014



Paris, le 4 mars 2014

Monsieur le Ministre,

Le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques avait réalisé il y a 5 ans à la demande de votre prédécesseur un rapport de 2 tomes intitulé « Nautisme et Environnement » au sujet de l'impact de la plaisance sur le milieu marin.

Compte tenu des évolutions rapides tant des matériels et équipements que de la réglementation européenne et nationale en la matière, il m'a semblé utile que la commission « Environnement » du Conseil se penche à nouveau sur les sujets traités pour mettre à jour ce rapport et les recommandations qu'il propose de mettre en œuvre par les différents acteurs de la filière.

Au-delà des observations des évolutions constatées, vous trouverez pour chaque thème étudié, des orientations partagées par les membres de la commission « Environnement » appartenant au CSNPSN. Les travaux de concertation et d'échange qui ont duré un an entre mars 2013 et mars 2014, furent présidés par madame Mireille Dénéchaud, personnalité qualifiée du Conseil et président de l'union nationale des navigateurs (UNAN) de la Gironde et mis en forme par le secrétaire général du Conseil. Les recommandations que contient cette actualisation du rapport seront aussi transmises aux acteurs du nautisme concernés, collectivités locales, industrie nautique, associations de ports de plaisance, fédérations sportives et associations de pratiquants. Je joins plusieurs exemplaires de cette actualisation pour vos services du CGDD et du Conseil National de la Mer et du Littoral.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Monsieur Philippe Martin
Ministre de l'Écologie,
du Développement durable et de l'Énergie
246 boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Gérard d'Aboville

Actualisation du Rapport « Nautisme & Environnement » et recommandations proposées par la commission « environnement » du CSNPSN - Mars 2014-

Remarque préliminaire : Le choix a été retenu d'aborder les sujets par thèmes et non plus en fonction des acteurs concernés par ces recommandations, comme c'était le cas dans les deux tomes du rapport « Nautisme & Environnement » du CSNPSN de 2007 et 2009. Le sujet de la pêche de loisir, traité par ailleurs, n'est pas étudié dans cette note.

Liste des thèmes retenus :

- I) Qualité des eaux et de l'air
 - a) Espaces concernés
 - a-1- Eaux intérieures
 - a-2- Zones sensibles et protégées
 - b) Facteurs d'atteintes à l'environnement
 - b-1- Détergents/eaux grises
 - b-2- Hydrocarbures et émissions d'EPV
 - b-3- Anti-fouling appliqué sur les coques
 - b-4- Carénage des coques
- II) Qualité sonore
 - a) Vitesse/Bruit
 - b) Réglementation des VNM
- III) Thèmes en développement
 - a) Macro-déchets et moyens pyrotechniques
 - b) Bateaux de plaisance hors d'usage
 - c) Eco-conception et labellisation

Pour conclure : Information et sensibilisation

I / QUALITE DES EAUX

Les analyses sanitaires et chimiques sont effectuées par des organismes différents sur les plages et dans les ports, il serait intéressant qu'une structure unique assume la synthèse des résultats locaux dans une collectivité locale concernée.

Concernant les eaux noires, les installations portuaires de pompage et de nettoyage sont souvent insuffisantes, voire inexistantes. Ces installations sont pourtant indispensables pour permettre aux plaisanciers de respecter la réglementation existante. Les bateaux-pompes à eaux noires dans les mouillages fréquentés (Glénan, Embiez, calanques etc.) sont une solution intéressante à développer Il serait nécessaire de faire un état des lieux des installations portuaires de pompage des eaux noires inexistantes.

Les gestionnaires rechercheront un accompagnement financier auprès des agences de l'eau pour mettre en place ces installations.

Les collectivités responsables des ports ont l'obligation travailler sur la qualité des eaux pluviales. Il serait opportun que chaque port (gestionnaire concessionnaire ou élu de collectivité en régie directe) dispose d'un référent « qualité des eaux ».

a) Espaces concernés

a-1) Eaux intérieures :

La protection de l'environnement dans les eaux intérieures pose des problèmes similaires mais différents qu'en mer et manque significativement de réglementation spécifique. Le sujet est particulièrement crucial pour les bateaux logement. Il semble indispensable de fixer des règles autres que le simple principe posé par la loi sur l'eau qui interdit tout rejet dans les eaux intérieures, en particulier pour le traitement des eaux noires dans les ports lacustres et fluviaux.

a-2) Zones sensibles et protégées :

Suivant le statut et l'organisme de contrôle responsable (PNM, AAMP, PN, Réserve...), les pictogrammes utilisés peuvent différer. Une harmonisation est souhaitable afin d'améliorer l'efficacité de la signalisation et de la communication autour de ces zones sensibles ou protégées.

Imposée par la réglementation, l'étude d'impact environnemental des manifestations nautiques reste très complexe à mener par manque de documentation commune. La réalisation (Natura 2000) d'un guide pour ce type d'études -bien que complexe- est à la disposition des fédérations sportives (le demander à la DDTM/DML).

L'étude d'impact pour le renouvellement d'installations de mouillage n'est pas obligatoire : il ne faudrait pas que les services de l'État la réclame systématiquement pour tout dossier de demande de renouvellement ZMEL.

b) Facteurs d'atteinte à l'environnement

b-1) Détergents utilisés par les plaisanciers :

Il est observé que pour les détergents là aussi un problème de « lisibilité » existe compte tenu du trop grand nombre de label et de produits (bio-dégradable ou non) existant sur le marché.

La recommandation actualisée est de retenir l'éco-label européen ou le label « Eco-Cert ». Dans tous les cas, plus aucune surface de vente dans l'enceinte des ports de plaisance ne devrait proposer des produits non bio-dégradables (éliminé en 28 jours au plus).

b-2) Hydrocarbures, émissions d'éléments polluants volatils :

L'évolution des normes européennes, augmente l'exigence sur la composition des rejets dans l'atmosphère de gaz d'échappement. .

Une incitation au renouvellement des moteurs marins serait souhaitable.

b-3) Anti-fouling appliqué sur les coques

Le constat est qu'il convient de faire porter l'effort sur une clarification des produits : l'évolution des réglementations en cours sur l'affichage (+ la directive « Biocides ») sera utile à ce titre. En effet, il existe un problème d'information de l'utilisation sur l'altérité à l'environnement ou l'innocuité sur celui-ci des produits mis à la vente.

L'objectif serait également par toute incitation (créations de ports à sec, mise en service de systèmes automatiques de nettoyage à flot fréquent des coques par les gestionnaires de ports) de permettre à la majorité des plaisanciers de ne plus avoir à utiliser d'anti-fouling.

Les fédérations d'associations de plaisanciers remarquent que ce qui intéresse les propriétaires est l'efficacité et le coût des produits. Certains plaisanciers qui ajoutent des produits biocides eux-mêmes dans leur anti-fouling doivent être fortement dissuadés (contrôles, sanctions).

La profession s'est par ailleurs lancée dans des programmes de recherche (Paint clean + eco paint + bio paint) avec l'appui du pôle de compétitivité « Pôle Mer Bretagne » en vue de progresser sur les peintures anti-salissures sans biocides.

b-4) Carénage des coques de bateaux

Pour le carénage, le représentant de la FFPP fait observer que les professionnels qui ne disposeraient pas en interne d'aire de carénage peuvent faire appel (et ne s'en privent généralement pas) aux aires de carénage des ports de plaisance, équipements publics réalisés avec l'appui des collectivités ou de l'agence de l'eau compétente et mise à disposition par les gestionnaires.

Ces aires de carénage nécessitent une gestion technique sérieuse pour conserver leur efficacité avec notamment un suivi précis et des nettoyages réguliers des filtres et systèmes de filtration avant rejet des eaux dans le milieu. C'est la condition essentielle de leur bon fonctionnement sous la responsabilité des gestionnaires des aires de carénage.

Le dispositif « Vague Bleue Carénage » mis en place avec la chambre des métiers de Bretagne et l'appui de l'Agence de l'Eau « Bretagne-Pays-de-Loire », fonctionne avec une aide à l'installation de telles aires pour les professionnels.

Une telle démarche devrait être mise en œuvre sur tous les littoraux avec l'appui des Agences de bassin correspondantes.

Les installations de ports à sec et de nettoyage à flot dont la mutualisation entre les ports de plaisance indépendants est recommandée, doivent permettre une diminution notable des carénages et peintures antisalissures appliquées sur les coques.

II / QUALITE SONORE

a) Vitesse/Bruit :

Les nuisances sonores engendrées par la vitesse, notamment dans le cas des VNM, sont le résultat d'un problème comportemental et d'une utilisation volontairement bruyante. Le respect de la limitation de la vitesse à 5 nœuds dans la bande des 300m, suffirait dans une large part à régler le problème des nuisances engendrées par les VNM et les autres engins motorisés. En parallèle il serait envisageable d'éloigner davantage les VNM du rivage (au delà des 2 milles actuels) et de créer des zones spécifiques où ces VNM pourraient évoluer sans limite de vitesse ou de niveau de bruit (« stades nautiques » plus éloignés du rivage et des mouillages). Ce souhait est confirmé par la fédération française de motonautisme.

b) Réglementation des VNM :

Le sujet « vitesse-bruit » nécessite une mise à jour des éléments chiffrés de 2007 compte tenu des évolutions de la réglementation de ces engins (respect des émissions de décibels autorisées : 85 db). Une majorité de membres considère par ailleurs que l'interdiction générale et absolue de tout VNM dans les cœurs des Parcs Nationaux (Cf : parc national des Calanques) n'est pas la bonne solution à adopter. Il convient d'en réglementer l'emploi. Il s'agit d'un problème de comportement : les simples randonnées encadrées par des professionnels et/ou des associations responsables et compétentes doivent pouvoir être maintenues à l'image dont sont traitées les autres activités et sports de loisir (plongée sous-marine notamment).

III / THEMES en DEVELOPPEMENT

a) Macro déchets, Moyens pyrotechniques :

Le cadre de la réglementation existante permet d'appréhender le problème des macro-déchets de manière réaliste dans les ports de plaisance (plan de collecte sélective des déchets), seule la quantité des moyens de collecte reste à améliorer pour obtenir un traitement efficace notamment lors des manifestations et grands événements.

La nouvelle réglementation mise en place pour les moyens pyrotechniques est celle qui impose la récupération et le traitement des déchets diffus spécifiques au titre de la responsabilité élargie des importateurs-distributeurs. Cette situation nouvelle n'est pas assez connue. Elle marque une avancée significative sur le traitement de ce type de déchets particuliers. Une large communication doit être réalisée par tous les acteurs sur cette nouvelle situation

Depuis le 1er janvier 2013, les distributeurs commercialisant des moyens pyrotechniques sont tenus de gérer également la récupération des articles hors d'usage ou en fin de vie. Quelques points restent cependant perfectibles dans le dispositif mis en place, notamment en ce qui concerne le stockage des équipements pyrotechniques anciens collectés ainsi que le financement de leur traitement puisqu'ils ont été vendus avant la réglementation obligeant les distributeurs à en assumer ce coût.

NB : L'importation d'équipements pyrotechniques par les plaisanciers ou l'achat sur internet auprès de fournisseurs ne respectant pas la réglementation laisse également une certaine quantité de moyens pyrotechniques sans solution de retraitement en fin de vie.

Rappel : le bateau équipé d'une VHF AIS n'est plus tenu d'avoir un pack complet de fusées.

b) Bateaux de Plaisance Hors d'Usage (BPHU):

La déconstruction dans les règles de l'art n'est pas une pratique courante (cf : enquête systématique dans l'Ouest Cornouaille par l'association Econav avec le syndicat intercommunautaire Ouest Aménagement) notamment à cause du coût de ces déconstructions et de la déresponsabilisation des propriétaires.

La filière de déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU) existe en France depuis 2009 et est soutenue par la Fédération des industries nautiques (FIN). L'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER) en assure la structuration et l'animation.

Les entreprises réalisant les activités d'entreposage, de dépollution, de démontage ou de découpage des BPHU sont des professionnels de la gestion de déchets dont les sites sont obligatoirement des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), 2712-2, bénéficiant d'une autorisation préfectorale.

Avec plus de 20 entreprises disposant de plus de 50 sites de déconstruction, cette filière offre des solutions économiquement et écologiquement viables pour la déconstruction des bateaux de plaisance en fin de vie sur les 25 départements du littoral métropolitain, comme pour les eaux intérieures.

La valorisation du composite, déchet représentant près de 40 % des déchets issus de la déconstruction d'un BPHU, est un élément central du développement de la filière.

Actuellement, cette valorisation est essentiellement énergétique, puisque le composite est intégré dans la composition d'un combustible solide de récupération (CSR), combustible qui vient notamment alimenter les cimenteries.

A côté de cela, il existe une voie émergente de valorisation matière du composite qui permet la production d'une nouvelle matière première dans les secteurs de la construction et des infrastructures.

Sensibiliser les plaisanciers et développer de bons réflexes pour traiter convenablement la fin de vie des bateaux de plaisance sont les enjeux de la filière. Pour cela, il est nécessaire de développer la communication autour de l'existence de cette filière et des possibilités qui sont offertes à l'image de l'action expérimentale menée par l'APER avec la Fédération Française de Voile pour collecter, traiter et éliminer les vieilles embarcations des centres nautiques. Des collectes mutualisées permettent en effet de réduire la part de l'acheminement des BPHU vers le déconstructeur dans le coût de déconstruction. Ainsi, une expérimentation d'opération pilote de collecte mutualisée des Bateaux hors d'usage destinée aux particuliers se tiendra à Douarnenez durant l'automne 2014.

Compte tenu de la durée de vie d'un bateau de plaisance, il est aujourd'hui intéressant d'approfondir les réflexions sur le financement de la déconstruction tout au long de la vie du bateau. Plusieurs réflexions sont engagées à ce sujet avec les assureurs ou les gestionnaires de ports : assurance, place de port,...

Site internet APER : <http://www.aper.asso.fr>

Site internet Econav : <http://www.econav.org/>

c) Éco-conception et labellisation :

Plusieurs initiatives parallèles sont entreprises :

- celle nationale de la FIN (FINECO), institutionnelle de la profession avec 7 entreprises représentatives des différents types de construction,
- celle régionale de la chambre des métiers de Bretagne avec Econav (Vague Bleue - éco-conception), en bonne voie, avec 10 chantiers qui se sont engagés volontairement dans cette démarche en 2014.

D'autres chantiers se sont lancés de leur côté comme le chantier Dubourdiou sur le bassin d'Arcachon par exemple qui construit des répliques de bateaux traditionnels (pinasse) avec cette même démarche d'éco-conception

Soucieuse du développement durable des activités nautiques, la Fédération des industries nautiques s'investit depuis de nombreuses années dans des travaux destinés à intégrer la préoccupation environnementale tout au long du cycle de vie du bateau, tout en sensibilisant les plaisanciers à la nécessité d'adopter une attitude éco-responsable.

A ces fins, elle a mis en place le Programme Bateau bleu qui regroupe les actions suivantes:

Label « Bateau Bleu Equipement »

Le label « Bateau Bleu Equipement » assure la promotion d'équipements plus propres, écologiques et respectueux de l'environnement.

Ce label apporte des garanties aux plaisanciers en matière de qualité écologique des équipements labellisés et valorise les innovations réalisées par les entreprises dans la conception et la distribution des équipements pour en faciliter leur utilisation tout en diminuant leur impact sur l'environnement.

Label « Bateau Bleu »

Le Label Bateau bleu est attribué à des bateaux équipés de systèmes permettant une gestion efficace des eaux noires (eaux des toilettes) et de tout équipement permettant d'éviter les débordements lors de l'avitaillement en carburant, ainsi qu'aux équipements correspondants.

Destiné aux adhérents de la Fédération des industries nautiques, le label Bateau bleu s'inscrit dans une démarche volontaire. Plus de 5 000 bateaux construits et plus de 100 types d'équipements sont désormais labellisés. Estampillés du label Bateau bleu, il est facile de les identifier.

Prix « Bateau Bleu »

L'objectif de ce concours, créé en 2005, est de soutenir et d'encourager la recherche et le développement en matière de produits, de systèmes ou de concepts adaptés à la plaisance et allant dans le sens d'une plus grande protection de l'environnement marin.

Le prix Bateau bleu est un concours ouvert à toute personne physique ou morale (entreprises, grandes écoles, centres de recherche, particuliers, etc.). Il est décerné, chaque fin d'année, à l'occasion du Salon Nautique de Paris et est doté d'un prix de 20 000 euros. La date limite de dépôt des dossiers est fixée au 30 septembre de chaque année.

Pour conclure / Information et sensibilisation :

Certains éléments dans les campagnes de communication et de sensibilisation peuvent être mal compris par les plaisanciers qui se sont parfois sentis stigmatisés.

La diffusion des informations concernant l'environnement ne rencontre cependant pas d'obstacle majeur, la sensibilisation des usagers, plaisanciers ou professionnels, est à poursuivre : beaucoup d'associations et d'organismes sont aidés par les collectivités régionales ou locales. Il serait souhaitable que les avis des associations de plaisanciers soient mieux pris en compte dans les campagnes de sensibilisation entreprises.

Mireille Dénéchaud

Présidente de la commission « environnement »
du CSNPSN