

Commission Environnement

Responsable : Dominique Viard (CR 59/62 et La Courguinoise Calais)

Participants :

Marcel Danis APP Ile de Ré (17)

Serge Tallec APP Riec (29)

Bernard Corbet APP Cotentin
50)

Madec Yvon APP Henvic (29)

Jeanne Michel (APPCO)

Kervarec-Leborgne Gaëlle
(FNPPSF)

La plaisance et la pêche plaisance sont des activités de passionnés et d'amoureux de la nature. Elles doivent donc avoir le moins d'impact possible **sur les espèces et les milieux**.

Le pêcheur plaisancier est le témoin privilégié. Il est par nature sensibilisé à toutes les atteintes environnementales. Plus de 80 % de la pollution de la mer provient des rejets terrestres. Sur les 20 % restants, moins de 1 % est imputable aux plaisanciers. Même faible, cette proportion n'est pas négligeable. Acteur de son écosystème, le plaisancier a le devoir de veiller à ne pas impacter la nature, **voire, de sensibiliser à certaines erreurs environnementales et d'informer sur les bons comportements**.

Les métaux lourds, notamment le cadmium, ont atteint un niveau alarmant chez certains crustacés. On trouve toujours du DDT chez les thons de pleine mer.

Certaines espèces précédemment épargnées se trouvent maintenant sur la liste des espèces polluées (tortillons des bulots, matière brune des crabes).

LES RISQUES BIOLOGIQUES ET CHIMIQUES

La commission s'inquiète toujours du nombre de plus en plus élevé de pollutions faisant l'objet d'interdictions par arrêtés préfectoraux de la pêche des coquillages, **arrêtés** de plus en plus restrictifs dans le temps et dans la pratique (algues toxiques et bactéries favorisées par la pollution).

Les problèmes récurrents dus au PCB (**sardines de baie de Seine interdites à la pêche**), à l'anisakis, aux métaux lourds (Cadmium, plomb, mercure...), les PCP, antibiotiques, médicaments, etc, sont toujours aussi préoccupants. A ceux-ci s'ajoutent maintenant les microbilles de polyéthylène des dentifrices, produits cosmétiques et d'entretien, ainsi que les particules en provenance des microfibres **tout comme le développement des nanno-particules qui ne sont pas arrêtées par les stations d'épuration et remontent actuellement la chaîne alimentaire marine. En dépit des progrès réalisés, ces stations d'épuration, sous dimensionnées en particulier lors des périodes estivales, doivent, pour beaucoup, absolument être mises aux normes avec filtres spéciaux, unités d'ozonation et de traitement à base de zéolites et de charbon.**

Les dégâts causés par les armes chimiques larguées en mer à l'issue de la seconde guerre mondiale deviennent très sérieusement préoccupants (dépôts militaires issus de la dernière guerre). Il en est de même pour les déchets nucléaires. La mer est considérée depuis longtemps comme un dépotoir ... nos élus sont très peu sensibilisés aux problèmes maritimes (Absence de ministère de la mer).

La commission s'inquiète de la pollution causée par le carburant lourd utilisé dans la marine de commerce, constitué des déchets de raffinerie, très chargés en soufre.

Nous rappelons les effets néfastes sur le milieu marin environnant des élevages intensifs de poissons, nourris par la pêche minotière et traités par des antibiotiques et des produits phytosanitaires. Du fait du mode de production, nous nous inquiétons aussi de leur réelle qualité sanitaire et des contaminations génétiques et stochastiques sur la faune sauvage. **Les Projets de culture d'algues évoqués précédemment sont mis en sommeil.** La commission rappelle sa demande d'information systématique du public par un organisme gouvernemental des données fournies par les agences de bassin.

Les contaminants chimiques répartis en 5 catégories (métaux lourds, hydrocarbures, pesticides, substances organiques de synthèse, contaminants dits émergents (dentifrice ...) sont toujours aussi préoccupants. Pas de rejet toxique en mer, à terre on sait les traiter, immergés on ne le peut plus, **cette question de liaison terre/mer étant de plus en plus prégnante.**

Le recours aux manipulations génétiques doit être considéré à l'égal des pratiques terrestres à risques (les huîtres triploïdes).

LES ALGUES VERTES

Il s'agit d'un problème de gouvernance : les décisions prises ne sont pas vraiment mises en application. La commission souligne l'urgence de la situation, la complexité du problème, le temps nécessaire aux mesures pour montrer leur efficacité **doivent être prises en compte, ce qui exige la mise en application du principe pollueur payeur**. Il semblerait pourtant qu'il y ait une amélioration, la commission attend confirmation.

Une prise de conscience semble évidente, mais de nombreux efforts restent à faire ...

Les usines de déchets verts se mettent en place ... mais le gros problème reste financier ... Le changement climatique a certainement une forte incidence sur ce problème .

LES ESPECES INVASIVES

Ces espèces, végétales comme animales sont également causes de perturbations du milieu marin.

LE REJET DES BOUES EN MER

En moyenne, 50 millions de m³ de sédiments sont dragués dans les ports français et rejetés en mer chaque année. La commission rappelle à nouveau ses demandes :

Cependant, certains désenvasements sont devenus des urgences et une solution s'impose dans le respect des intérêts de tous les usagers. Inversement, la commission s'inquiète de l'augmentation du volume des extractions de sable marin (par exemple dans le Morbihan). Il semble cependant que le mouvement s'inverse et que certaines exploitations de maërl soient suspendues

Le rejet des boues en mer est un mal nécessaire, **une autre solution doit-elle être envisagée ?** Les boues clapées en mer, reviennent souvent à leur point de départ par le jeu des courants et des marées.

LES ENERGIES RENOUVELABLES ET INEPUISABLES

La commission est favorable aux éoliennes à un certain nombre de conditions :

.Que les usagers des zones concernées soient associés aux projets dès leur origine et participent aux études d'impact.

- Que les parcs éoliens offshore donnent lieu à l'établissement de récifs artificiels au pied des supports..

- Que l'on fasse une évaluation de l'existant avant de lancer une installation à grande échelle.

- Que les contraintes à la navigation soient raisonnables et négociées : autorisations de navigation et de pêche et balisage, mouillages éventuels, zones de pêche de loisir....

Il en est de même pour les hydroliennes : la commission demande que des études d'impact sur la courantologie, la sédimentologie et le climat soient menées avec rigueur par des organismes indépendants et amènent un suivi.

La commission recommande une grande vigilance à propos des nouveaux projets énergétiques : centrales nucléaires immergées, utilisation des différences de température entre les couches d'eau...

La commission reste très vigilante ... il est absolument nécessaire que le droit de pêche reste autorisé sur ces zones. Pas d'exceptions, ou autorisé pour tous (plaisanciers et professionnels) ou interdits pour tous.

LES SITES PROTEGES

Dans les parcs marins, il convient de rester attentifs et prudents en ce qui concerne les restrictions et interdictions unilatérales qui peuvent frapper les plaisanciers (circulation, mouillage, pêche, quotas) et surtout de les négocier. Il n'est pas question par exemple d'accepter des zones ouvertes aux professionnels et interdites aux plaisanciers. En bref, la commission déplore le manque de représentation démocratique dans les instances du premier des parcs marins français et se réjouit de la concertation qui s'est mise en place pour la création du Parc Marin de la Côte Vermeille et souhaite que cela serve d'exemple.

La commission estime que la création de ces parcs est une nécessité quant à la protection de l'environnement et de la ressource pour les années futures. Une représentation significative des plaisanciers aux comités de gestion est incontournable.

La commission prend note de la décision européenne de la mise en œuvre de Natura 2000 en mer. Pour la Bretagne, cela représente 530 000 ha supplémentaires de zone maritime à protéger. Il faut que les usagers restent vigilants et prennent activement part à leur gestion.

Il convient en outre de protéger les zostères avec des mouillages adaptés comme ceux qui sont actuellement expérimentés dans le PNMI (Parc naturel marin d'Iroise).

La commission demande que des aires de mouillages bien adaptées soient mises en place pour protéger les zones sensibles. Des solutions existent. Par exemple, une zone à densité élevée de zostères dans l'Anse de Bertheaume à Plougonvelin (29) a été aménagée avec dix mouillages « innovants ».

L'expérimentation sur trois ans arrive à sa fin. Les résultats sont plus que prometteurs. Cerise sur le gâteau, une des technologies employées n'est pas plus onéreuse que les mouillages traditionnels.

Langage alambiqué.

Ou c'est interdit pour tous ou c'est autorisé pour tous.

Mais le point le plus important, c'est de faire comprendre à tous que pêcher dans les zones interdites c'est altérer nos propres ressources, c'est scier la branche sur laquelle on est assis.

Le but ultime, c'est de préserver les ressources, **la mer étant un bien commun à toute l'humanité.**

LES RECIFS ARTIFICIELS

La commission constate que malheureusement toutes les études et les projets sont au point mort. Pourtant, au sein de l'Europe, les Italiens, les Espagnols et les Portugais continuent leurs programmes d'immersion (plus de 100 000 m³ chacun) et notre pays a pourtant été à l'initiative des immersions dans les années 1980. Actuellement, il n'y a environ que 50 000 m³ immergés principalement sur la façade méditerranéenne. La commission demande que de véritables projets d'envergure voient le jour. L'exemple du Japon qui a pu maintenir son niveau de production de pêche côtière depuis 30 ans montre la pertinence de cette démarche. Il est urgent que la France dégage des crédits pour une implantation massive et volontariste de ces récifs afin de réparer les dégâts dus aux dragage et chalutage professionnels abusifs dans la bande côtière et promouvoir une pêche plus sélective et responsable.

Il y a cependant quelques exemples encourageants d'initiatives comme à Cherbourg : un récif a été créé dans la partie Est de la rade sur une surface de **30 hectares environ** et sur la demande des pêcheurs-plaisanciers. Il est constitué à 90% de coquillages. **Le balisage a été réalisé.**

Ces récifs semblent plus efficaces quant ils sont d'une taille importante.

Il serait aussi possible d'implanter des récifs artificiels en bordure des frayères connues pour les protéger de coups de filets « accidentels »

TRAITEMENT DES EAUX USEES

Il reste trop de ports non équipés de systèmes de récupération, **même si la situation s'améliore**. Il en est de même pour les eaux grises et les eaux de cales. L'accès aux équipements en est généralement malaisé et la solution du bateau-pompe itinérant est idéale surtout sur les zones de mouillage à forte densité (les Calanques, les Glénan, Chausey...).

L' évolution reste cependant trop lente.

RECUPERATION DES DECHETS DANS LES PORTS

Le tri, le stockage et la récupération des déchets (huiles usagées, batteries, verre, sacs poubelle, emballages, ...) sont assurés correctement dans les grands ports. 75% ont établi un plan déchet. La commission regrette qu'un tel plan ne soit pas imposé dans toutes les zones littorales et en particulier dans les zones de mouillage. Des efforts sont cependant faits par les communes pour récupérer les déchets.

Malheureusement, ceci est loin d'être généralisé.

La commission déplore que les pratiques de la conchyliculture dans le traitement des déchets n'aient pas évolué (utilisation d'eau de javel, abandon sur l'estran de matériel hors service).

La commission constate avec plaisir que de plus en plus de déchets sont ramenés au port et ne sont plus abandonnés en mer. Raison de plus pour mettre des aires de récupération à la disposition des usagers, **comme le font de plus en plus de municipalités..**

DÉCHETS EN MER

La commission souligne que les plaisanciers sont responsables de leurs déchets. Certains pays du Nord de l'Europe ont interdit le plomb dans le matériel de pêche. Nous aurons peut-être à subir un jour ou l'autre ce genre de contrainte. Il convient dès maintenant de réfléchir aux moyens de le remplacer de façon abordable, **à l'image d'une grande chaîne de distribution.**

Il arrive de rencontrer des déchets et épaves en pleine mer : conteneurs, bouées de balisage, grumes, sacs plastiques... Ceux-ci sont des dangers pour la navigation, mais les déchets plastiques ont créé le « sixième continent », véritable danger pour l'environnement.

Il faut une prise de conscience **internationale**

Beaucoup de ces déchets flottants sont des déchets issus des activités professionnelles maritimes ... mais ceci semble s'améliorer.

CARENAGES

La commission constate que l'équipement s'améliore d'année en année mais surtout dans les grands ports (Brest, La Rochelle, Cherbourg, Carnon, La Grande Motte...) car les équipements satisfaisants sont coûteux. Les petits ports ont intérêt à mutualiser leurs cales de carénage. Restent les zones de mouillage sur des territoires qui n'ont aucun équipement et où les carénages restent sauvages avec utilisation de produits toxiques. Cependant, une étude récente sur le Parc Marin de l'Iroise a démontré l'inefficacité des cales et aires de carénage : mal conçues, mal utilisées, mal entretenues. Pourtant, si l'on ne veut pas de poison à la sortie, il suffit de ne pas en mettre à l'entrée.

Les antifouling sont toujours très toxiques et les nouveaux revêtements de coque de type zéro déchet à base de silicone, cuivre ou zinc sont maintenant connus et bien au point. Il en est de même pour les dispositifs électroniques. En principe, les biocides seront interdits dans les jardins et les parcs en 2020. La commission regrette qu'il n'en soit pas de même pour les antifouling. Soulignons que l'utilisation des biocides dans les peintures sous-marines coûte très cher à la

communauté et n'est pas sans conséquences sur les équipements et les pratiques de carénage et nettoyage. La commission note que tout est mis en oeuvre pour nous obliger à continuer à utiliser les produits toxiques et préconise que tout soit fait pour faciliter la conversion vers l'utilisation de produits moins ou non impactants pour l'environnement : incitations financières ou fiscales, gratuité du nettoyage, financées par une écotaxe sur les biocides.

Elle demande l'interdiction immédiate des biocides et des POP dans les antifouling et la mise à disposition de cales de carénage sécurisées dans chaque secteur de navigation.

Notons que les interdictions de nettoyer une coque sans antifouling vont à l'encontre des préconisations de la CSNPSN, et sont illégales car c'est à l'organisme verbalisateur de démontrer la réalité de la pollution. En bref, il est temps de mettre fin à cette incohérence..

La commission préconise la recherche et l'application de solutions alternatives : ascenseurs hydrauliques, bords flottants, bassins en eau douce, brosses sous-marines, bâche sous-marine... Elle note avec satisfaction qu'il y a déjà des efforts de faits de ce côté : Ouistreham, Cherbourg, etc.

Bien entendu, la généralisation des ports à sec doit être encouragée par tous les moyens.

Quoi qu'il en soit, les plaisanciers sont responsables de leurs achats et il leur appartient d'exiger des détaillants les produits sans impact sur l'environnement. Ils doivent aussi exiger que la politique de gestion du carénage des ports de plaisance s'adapte à ces nouveaux produits. Ce n'est qu'à cette condition que les choses changeront enfin.

Cela reste un mal nécessaire...

Carénage lourd doit se faire dans un chantier équipé.

Carénage léger sur bâche avec récupération des résidus et filtration de l'eau. Manque évident d'infrastructures.

Grutages non adaptés aux carénages légers avec coût exorbitants .

LES INSTALLATIONS PORTUAIRES :

Certaines sont indispensables :

- des pompes à eaux noires, grises et de fond de cale, soit en bout de ponton, soit par bateau-pompe,
- des toilettes propres, accessibles et gratuites pour les usagers, dans le respect des règlements sanitaires départementaux,
- un ensemble sanitaire complet devrait se trouver au bout de chaque ponton : trois poubelles, toilettes comme à Cherbourg, tinettes et douches amovibles en haute saison,
- un système de barrage flottant pour contenir tout débordement de carburant,
- et bien entendu une cale de carénage « propre » qui devrait être un équipement standard
- Des brosses de carénage comme à La Rochelle, Cherbourg, seront très utiles une fois que les revêtements de coques ne seront plus toxiques.
- Les bateaux à usage essentiel d'habitation devraient être raccordés au système de traitement des eaux et payer les taxes liées à leur consommation.

La cotisation devrait en fait être en fonction du service offert.

Des infrastructures portuaires attractives sont de nature à améliorer la fréquentation maritime et touristique des ports et contribuent très largement à la qualité de l'eau et de l'environnement.

LA DECONSTRUCTION DES BATEAUX EN PLASTIQUE

Un projet national est en place et semble maintenant fonctionner correctement. Des initiatives locales voient aussi le jour.

Les bateaux abandonnés en France font actuellement l'objet d'un recensement. La commission suggère que les propriétaires soient contactés pour une remise en état ou une déconstruction

La commission s'inquiète, en cas d'enfouissement, du devenir à long terme des déchets, et en cas d'incinération, de la composition et du devenir des cendres et mâchefers.

Le nombre de bateaux à déconstruire est très mal estimé.

Il est prévu d'intégrer le coût de déconstruction dans le prix d'achat du navire.

Pour les bateaux existants une partie de la taxe de francisation pourrait être prélevée sur l'enveloppe DAFN ?

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES

Le bateau écologique est très à la mode. La résine totalement recyclable n'est toujours pas réellement optimisée et remplacer le verre par du lin ne résout pas le problème de la résine.

Le bateau hybride pose la question de son bilan carbone et de son impact sur l'environnement. Les batteries lithium-ion ne sont pas vraiment écologiques, ni durables, ni faciles à recycler et devront être remplacées

provisoirement en attendant mieux par des batteries au plomb qui nécessitent un système de retraitement efficace, mais qui existe. Il y a encore des progrès à faire et il n'y a pas de solution éprouvée pour l'instant. La batterie au graphène semble prometteuse... A suivre.
L'avenir est plus dans un système de propulsion diesel-électrique qui a un excellent rendement et est un système

éprouvé.

La commission fait une veille attentive sur le sujet et se réserve un droit de critique.

La technologie des batteries évolue à grands pas. La commission s'interroge sur leur évolution et leur recyclage.

LES ENERGIES A BORD

Il y a de plus en plus d'équipements qui consomment sur les bateaux : isolateur galvanique, veilles en tous genres, pompes, alarmes, chauffage... Tout cela consomme une certaine quantité de courant et finit par vider les batteries de service, même sur des bateaux à moteur. Il s'agit de conserver la charge de batteries au port et en mer pour les voiliers. Deux systèmes sont possibles :

Pour l'entretien au port : une petite éolienne et/ou un panneau solaire de 30 à 40 watts munis d'un régulateur ou encore un hydrogénérateur suffisent largement.

Sur un voilier : une éolienne de 40 A et deux panneaux de 80 Watts permettent de faire le tour du monde si l'on n' a pas besoin de clim.

D'autres systèmes existent, comme la pile à combustible, mais qui sont réservés à la course. D'autres ne sont plus utilisées. Le moteur stirling en est un bon exemple.

La commission note les progrès réalisés par les motoristes en matière de consommation et de pollution.