

Congrès National de la FNPPSF
Les 20 et 21 mai 2016 (Noirmoutier)

Commission Environnement

Responsable de la commission : Kiffer Jean

Participants :

Marcel Danis APP Ile de Ré (17)

Joël Malle CPAG Granville (50)

Serge Tallec APP Riec (29)

Bernard Corbet APP Cotentin (50)

Patrick Leboeuf APLAV Vendée

Yves Le Berre APLAV Vendée

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.

Le pêcheur plaisancier est le témoin privilégié. Il est par nature **sensibilisé** de 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 et même de remédier à certaines atteintes environnementales et comportementales.

Déjà les sardines de la baie de la Seine sont interdites pour cause de PCB (**PolyChloroBiphényle produit toxique**).

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

Certaines espèces avant 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 **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, à l'anisakis, aux métaux lourds (cadmium, plomb, mercure...), les POP, antibiotiques, médicaments, etc, sont toujours aussi préoccupants. A ceci s'ajoutent maintenant les microbilles de polyéthylène dans les dentifrices, produits cosmétiques et d'entretien, ainsi que les particules en provenance des microfibrilles. Elles ne sont pas arrêtées par les stations d'épuration et remontent actuellement la chaîne alimentaire marine. Les stations d'épuration doivent 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 (dépotoires militaires issus de la dernière guerre)**, surtout en Méditerranée. Il en est de même pour les déchets nucléaires. **La mer est considéré depuis longtemps comme un dépotoire ... nos élus sont très peu sensibilisés aux problèmes maritimes (aucun ministre de la mer).**

Idem pour déchets nucléaires.

La commission s'inquiète de la pollution causée par le carburant lourd utilisé dans la marine de commerce, constitué des déchets de raffinerie, très chargé en soufre. A l'échelon Européen, il serait bon au moins d'imiter les USA qui l'ont interdit à moins de 200 milles des côtes. Il semblerait que les nouveaux règlements pourraient améliorer la situation. Affaire à suivre.

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.

La commission note les projets démesurés de culture d'algues, de surcroît sur une période très longue (35 ans sur 300 hectares à Moëlan sur Mer 29...) et demande qu'une concertation et qu'une évaluation préalables aient lieu.

La régulation Européenne sur les non-rejets devrait être mise à profit pour que ces poissons maintenant gardés soient valorisés et pour faire évoluer les méthodes de pêche.

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 émergeant (dentifrice ...) sont toujours aussi préoccupants.

Pas de rejet toxique en mer, à terre on sait les traiter, à mer on ne le peut plus ...

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 et exige la mise en application immédiate de mesures contraignantes envers tous les pollueurs et la nécessité de fournir aux autorités locales les moyens financiers, matériels et légaux pour traiter le problème. 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 .

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. L'exploitation des algues devient industrielle et la commission demande un contrôle et un encadrement effectifs.

Le rejet des boues en mer est un mal nécessaire, une nécessité portuaire pour le trafic aussi bien civil que militaire

Les boues clapées en mer , reviennent 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 quand 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 mer 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 maintenant. 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 aussi bien pour les plaisanciers que les professionnels.

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 à un 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 39 hectares (travaux en cours) et sur la demande des pêcheurs-plaisanciers. Il est constitué à 90% de coquillages. Il a été terminé le 8 avril. Il y a eu des tractations pour obtenir un balisage consensuel. Affaire à suivre...

Ces récifs semblent plus efficaces quand 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 » et faire le relais pour permettre le développement d'une quantité plus importante de survivants.

Toujours affaire à suivre ... mais l'immersion des récifs semble positive et bénéfique

TRAITEMENT DES EAUX USEES

Il reste trop de ports non équipés de systèmes de récupération (Par exemple toujours 49 sur 52 en Charente-Maritime !). Il en est de même pour les eaux grises et les eaux de cales. L'accès aux équipements en est généralement malaisée et la solution du bateau-pompe itinérant est idéale surtout sur les zones de mouillage à forte densité (les Calanques, les Glénan, Chausey...).

Les stations d'épuration ne sont pas non plus adaptées aux produits dangereux dont les résidus de médicaments, les pesticides, les micropolluants etc. Des filtres supplémentaires au charbon et aux zéolithes et l'ozonation sont nécessaires.

Evolution très 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 changé (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.

Le problème se pose actuellement des déchets de fond de cuve de carburant.

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.

Il arrive de rencontrer des déchets et épaves en pleine mer : conteneurs, bouées cardinales, 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 collective.

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 antifoulings 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 antifoulings. 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 pas dommageables 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 antifoulings 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, bers 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,
- des échelles pour monter sur les pontons en cas de chute,
- un système simple (poussoir sur les pontons) pour appeler la capitainerie en cas d'accident.
- et bien entendu une cale de carénage « propre » qui devrait être un équipement standard dans tous les ports de plaisance et le fait de ne plus avoir d'antifouling les rendra plus simples et beaucoup moins coûteuses.
- 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 leurs propriétaires soient contactés pour une remise en état ou une déconstruction et en cas d'échec que les CLUPP décident des mesures nécessaires.

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 donne actuellement des espoirs... A suivre.

L'avenir est plus dans un système de transmission 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.