

EDITO

Etre responsable ... jusqu'à la fin !

Ce mois-ci l'opération de collecte mutualisée de coques de bateaux en Ouest Cornouaille occupe tout notre temps...et fait couler bien de l'encre !

La presse locale, régionale et nationale s'est emparée du sujet et les forums de discussions (hisse-et-oh.com et Escales Maritimes pour ne pas les nommer) se défoulent sur le sujet en avançant les critiques !

Oui tout est critiquable, bien entendu ! Pourtant en l'espace de quelques jours des dizaines de particuliers ont pris contact avec nous pour plus de renseignements et voir comment leur bateau pourrait rentrer dans le programme. Dans la plupart des cas ces personnes n'ont pas trouvé de solutions, elles sont face à un choix et comprennent qu'elles devront payer. Car oui, aujourd'hui le plastique n'est pas si fantastique que ça et si la R&D y travaille il existe peu de filières de valorisation pour les coques de navires en polyester. Les propriétaires d'hier, d'aujourd'hui et de demain devront s'en préoccuper comme le font dès à présent certaines collectivités qui proposent des aides et des solutions... A bon entendre !

Yveline Berréhouc, directrice administrative



Intervenants à la conférence «Mer et Innovation», à la CCI Côte d'Opale, agence de Boulogne-sur-mer le 25 avril 2014.

Se former à l'éconavigation

EcoNav travaille à promouvoir l'éconavigation via des actions de sensibilisation, d'information et de formation vers les professionnels. Cette offre est en cours de structuration.

Dans le cadre de Vague Bleue Eco-conception, le réseau EcoNav organise des séminaires collectifs pour les chantiers et les acteurs voulant en apprendre plus sur certains sujets techniques. Les deux prochaines sessions se tiendront en juin à Lorient et aborderont les thématiques suivantes :

- « Eco-conception et Bio-composites », vendredi 6 juin, Lorient, en collaboration avec l'Université de Bretagne Sud.
- « Peintures et solutions antifouling », vendredi 20 juin, Lorient, en collaboration avec l'Université de Bretagne Sud et l'entreprise Nautix

Si vous souhaitez participer à l'une de ses demi-journées, n'hésitez pas à nous contacter : contact@econav.org

Sommaire

L'éconavigation en action : Un bateau de nettoyage électro solaire par Groove Boat ; Gamin-Ocean et Olmix vogue pour l'économie bleue ; Des voiles photovoltaïques ; Quadrimaran : l'Aéro-boat ; BioNautique créé un réseau national d'entretien éco-responsable ; Mouillages non impactant : ça marche ! p.2

EcoNav en action : Bateaux en fin de vie : L'Ouest Cornouaille veut régler le problème. p.4

En bref : Esprit de Velox, un super yacht indépendant des énergies fossiles ; Découvrir Voilier du Futur et ses éco-innovations. p.5

Le dossier : Nautisme et environnement, actualisation des préconisations du Conseil Supérieur de la Navigation de plaisance et des Sports Nautiques, Mars 2014 p.6

L'information du mois

Dans le cadre de sa stratégie de développement économique, l'agglomération Sud Pays Basque vise à structurer la « Filière nautisme, glisse et activités de loisirs aquatiques » regroupant l'ensemble des activités professionnelles et de loisirs liées à la mer et aux plans d'eau intérieurs (exploitants d'équipements et d'infrastructures, constructeurs, concepteurs, distributeurs, prestataires de services, artisans, associations et commerçants). Pour animer cette filière, l'agglomération Sud Pays Basque vient de lancer une consultation publique relative à une étude pour le développement de technologies et services innovants permettant la structuration d'une filière nautisme eco-responsable.

Pour plus d'infos : www.agglo-sudpaysbasque.fr/qui-sommes-nous/les-marches-publics/consultations/avis-de-marches.html

L'éconavigation en action

Un bateau de nettoyage électro solaire par Groove Boat

Fort de plus de 20 ans d'expérience dans les bateaux électro-solaires et conscient de l'augmentation croissante des déchets flottants, notamment dans les zones portuaires ou encore de baignade, Grove Boats vient de lancer un bateau de nettoyage électro-solaire.

Cet unité ramasse en naviguant dans une zone donnée les déchets flottants (plastiques, polystyrène, algues, bois...) et les stocke à bord, dans un conteneur dédié. Un mécanisme de ramassage d'hydrocarbures est disponible en option. La construction standard est en aluminium et une option de construction en matériaux écologiques (coques en fibre de lin & sandwich liège) rend la démarche « bateau propre » cohérente dans son ensemble.

Le bateau était présenté aux Energy Globe Awards parmi 1000 projets provenant de plus de 120 pays et a été choisi comme le meilleur projet des Emirats Arabes Unis. Il sera présenté à nouveau le 5 juin aux UN's World Environment Day.

www.energyglobe.info.

Gamin-Ocean et Olmix vogue pour l'économie bleue

Le groupe Olmix, expert des biotechnologies bleues et acteur majeur de la filière algues, a signé un partenariat de deux ans avec l'association Gamin-Océan et Pierre Antoine, skipper du trimaran multi-primé Gamin : objectif la Route du Rhum 2014 et promouvoir les richesses maritimes.

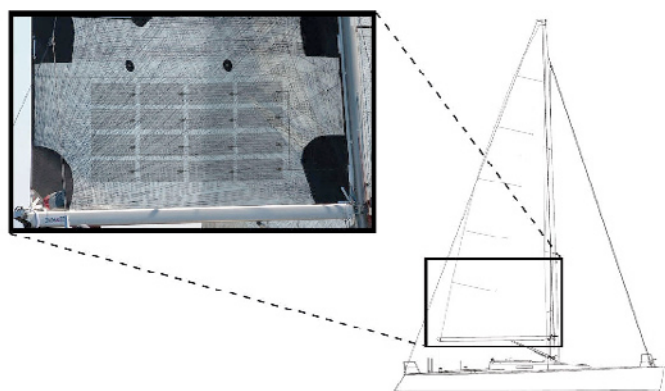
Approché par l'équipe de Gamin-Océan fin 2013 à l'initiative du RIEM (Réseau International des Eco-explorateurs de la Mer), les dirigeants d'Olmix ont rapidement répondu positivement, tant les valeurs environnementales étaient communes.

Après 15 années de R&D pour valoriser les algues, Olmix veut désormais sensibiliser la population aux ressources principales du bassin maritime breton, un écosystème exceptionnel de par la qualité de ses eaux, de sa flore et de sa faune.

De son côté Pierre Antoine, membre du RIEM apporte son soutien et participe régulièrement à des missions scientifiques en effectuant bénévolement de prélèvements lors de navigations côtières et hauturières. En effet, aujourd'hui, scientifiques et industriels ont besoin de collecter des données pour faire avancer la recherche et trouver de nouvelles voies d'exploration. Gamin-Océan va également tester de nouvelles peintures en formulation de l'Université de Bretagne Sud ... C'est donc naturellement que ces trois structures se sont rapprochées.

Enfin, Olmix et l'association Gamin-Océan ont souhaité poursuivre les actions menées en 2012 et 2013 en faveur de la Fondation pour l'Enfance.

www.olmix.com



Des voiles photovoltaïques

Issu de l'expérience et de la technologie des voiles hauturières Titanium Endurance® développées par la voilerie de Mandelieu, la société sœur SolarClothSystem® a développé l'intégration d'un film photovoltaïque de toute dernière génération à haut rendement, notamment en basse luminosité, particulièrement adapté aux différentes luminosités rencontrées lors d'une navigation.

Les films photovoltaïques sont fabriqués aux USA et l'intégration réalisée en France à Mandelieu-La Napoule (brevet déposé). Cette innovation soutenue par Oseo et candidate à de nombreux prix de l'innovation en France cette année.

Objectif d'une grand-voile photovoltaïque : assurer l'autonomie énergétique d'un voilier.

Simulation pour un bateau de 40 pieds dont la consommation énergétique journalière serait la suivante : lumières LED, frigo (joint en bon état), pompes à eau, électronique (hors pilote automatique).

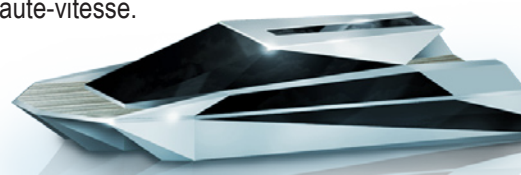
Une installation alternée bâbord et tribord est nécessaire.

www.solarclothsystem.com

Quadrimar, l'Aéro-boat

En maturation depuis plusieurs années, le navire à quatre coques porté par Tera-4 va bientôt sortir de mer.

Ce quadrimar est garant de hautes performances puisqu'il combine des avantages hydrodynamiques et aérodynamiques pour accéder à une navigation semi-aéroportée. En plus de sa stabilité et de sa rapidité, il permet une diminution de 50% de la consommation d'énergie ! La gamme Tera-4 offre plusieurs tailles, des motorisations et des aménagements sur mesure allant du bateau de plaisance (yachting) au tender (transport courte distance) jusqu'au bateau de transport de marchandise (fret), sans oublier les bateaux de travail et de transport de personnes à haute-vitesse.



BioNautique crée un réseau national d'entretien éco-responsable

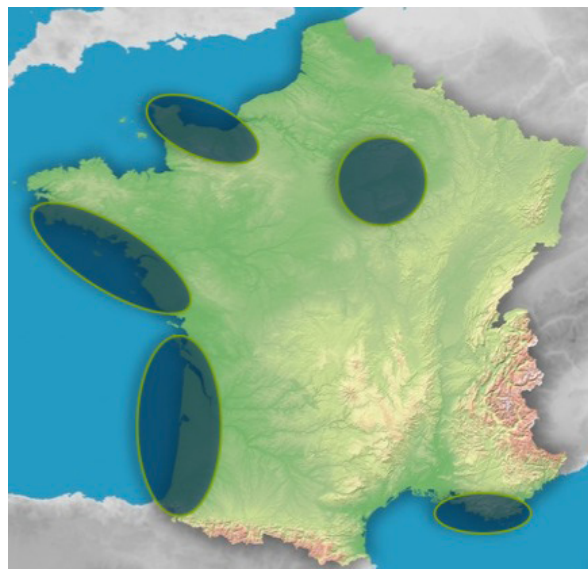
BioNautique est une activité de LDL Nautisme dont l'objectif est de créer une gamme de produits et services éco-responsables à destination du secteur du nautisme et de la plaisance à travers toute la France par le biais soit de ses propres points services soit d'un réseau de partenaires.

Depuis sa création en 2012, Guy Link et Sébastien David ont voulu inscrire BioNautique dans une démarche soucieuse de la préservation de l'environnement et de la biodiversité qui compose les océans.

Ainsi, BioNautique propose des services éco-responsables comme le nettoyage de carène à flot avec le robot Hulltimo, le nettoyage de bateaux intérieur/extérieur avec des produits de la gamme CPROLINE Eco (produits BioTechnologiques développée en Bretagne), ou encore l'application d'antifouling longue durée tel que M300 dont l'impact environnemental est réduit par rapport à un antifouling classique.

Aujourd'hui BioNautique est le 1^{er} réseau national d'entretien (éco-responsable) de bateaux. Il couvre plus de 65 ports de plaisance du Nord au Sud avec déjà plusieurs demandes pour des implantations à l'étranger.

De plus, BioNautique souhaite développer et promouvoir les produits et procédés innovants et éco-responsables dans le Nautisme à travers son réseau.



Implantation de BioNautique sur le littoral français.

EcoNautique Distribution, 13 cours de Chazelles,
56100 Lorient ; Tél : 0.805.690.435 ;
contact@econautique-distribution.com
<http://econautique-distribution.com>
www.bionautique.com

Mouillages moins impactants : ça marche !

Pour préserver les herbiers de zostères, le Parc naturel marin d'Iroise et ses partenaires ont testé des mouillages innovants. Les premiers résultats sont satisfaisants.

Concilier préservation des herbiers et pratiques nautiques, tel était l'objectif que s'était fixé le Parc marin quand il a lancé l'expérimentation de mouillages innovants en 2011. Avec la collaboration de la commune de Plougonvelin et l'association des plaisanciers de Porsmoguer-Kerhornou, deux sites pilotes ont été désignés : les anses de Bertheaume et Kerhornou. Avant tout, il fallait perfectionner la technique du mouillage et répondre à trois critères : l'efficacité environnementale en modifiant la ligne de mouillage, facteur principal de la dégradation de l'herbier, la robustesse et le coût.

Bretagne-Plongée et I-Mer, deux entreprises locales ont travaillé à partir de ce cahier des charges et ont proposé chacune un système de mouillage limitant l'effet de dragage causé par les lignes de mouillage.

Chacun a été testé et les résultats obtenus donnent satisfaction puisque dans la zone où étaient expérimentés les mouillages innovants, l'herbier est en meilleur état que dans la zone voisine où sont localisés des mouillages traditionnels. Pour la solidité du système, les mouillages testés ont prouvé leur efficacité sur des bateaux allant jusqu'à 1,3 tonne et lors de forts coups de vent. Quant au coût, il est assez proche des mouillages conventionnels à l'achat et à l'entretien. L'expérimentation se poursuivra en 2014 à Crozon-Morgat suite à l'avis favorable du conseil de gestion du Parc pour le renouvellement de l'autorisation d'occupation temporaire. En attendant, l'expérimentation suscite déjà un intérêt national et des plaisanciers sont déjà en demande du système !

<http://www.parc-marin-iroise.fr/Actualites/La-lettre-d-information-Iroise-nouveau-numero>

EcoNav en action

EcoNav dans la presse

- LeTélégramme (02 avril 2014) Ag2r - Le bateau de demain version écologique
- Nord Littoral (08 avril 2014) Planet Solar débarque à Boulogne !
- www.actu-environnement.com (8 avril 2014) Forum Mer et Innovations : un futur certain !
- Le Télégramme (13 avril 2014) Territoire. L'Ouest-Cornouaille s'organise
- www.lefigaro.fr (15 avril 2014) Vidéo - Quelle fin de vie pour les bateaux de plaisance ?
- www.cotedopale.cci.fr (19 avril 2014) 24/04/2014 - Boulogne : autour de la venue de PlanetSolar, soirée débat « Mer et innovations »
- www.bretagne-info-nautisme.fr (25 avril 2014) - Bateaux en fin de vie : l'Ouest Cornouaille veut régler le problème
- www.nautisme-info.com (26 avril 2014) - Bateaux en fin de vie : l'Ouest Cornouaille veut régler le problème
- Ouest France (28 avril 2014) A Douarnenez, opération «bateaux abandonnés»
- www.meretmarine.com (28 avril 2014) Bateaux abandonnés : une solution expérimentée en Bretagne

Retrouvez ces articles sur
notre page Facebook

Preuve que le sujet des navires en fin de vie intéresse voire passionne : après une première publication dans la presse régionale, nous avons reçu des dizaines d'appels en quelques jours ! Des personnes heureuses que cette initiative voit le jour et curieuses du coût, d'autres déçues que rien ne se passe sur leur territoire ... mais aussi des personnes qui souhaitent se positionner sur le marché du refit ou de la déconstruction et aussi des personnes simplement à la recherche d'un navire à moindre coût ! Mais est-ce vraiment à moindre coût que de récupérer une vieille coque ?

Bateaux en fin de vie :

L'Ouest Cornouaille veut régler le problème

L'étude menée en 2013 par le réseau EcoNav et le Syndicat Intercommunautaire de l'Ouest Cornouaille Aménagement (SIOCA) a montré qu'une centaine de bateaux, toutes marines confondues (dominante plaisance), sont à l'abandon sur le territoire de l'ouest Cornouaille. Pour résoudre le problème, EcoNav lance une opération expérimentale de collecte mutualisée de coques de bateaux de plaisance.

Au-delà de l'impact visuel et touristique que ces bateaux en fin de vie peuvent avoir à la fois dans les ports, les chantiers mais aussi très souvent sur le domaine public maritime, c'est aussi un impact environnemental qu'il faut anticiper. Ces bateaux ont souvent très peu de valeur marchande sur le marché de l'occasion.

Un bateau n'est pas une voiture, il n'existe pas de prime à la casse ! Alors que faire ? Les coûts de déconstruction découragent parfois des plaisanciers propriétaires ... un coût élevé car rappelons le il n'existe pas de filière de valorisation des matériaux de construction !

A l'issue de cette étude, le réseau EcoNav et les acteurs de la filière « fin de vie des navires » ont proposé plusieurs solutions.

Pour réduire les coûts d'une déconstruction, EcoNav propose d'organiser une opération de collecte mutualisée de coque de navire en octobre 2014 sur la commune de Douarnenez.

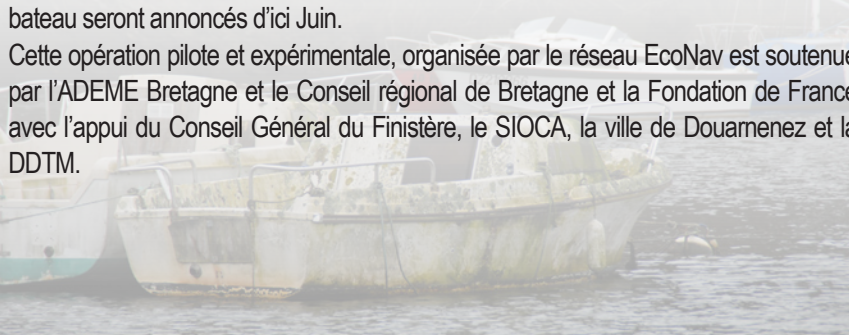
C'est une opération pilote et expérimentale qui est ici lancée sur le territoire et qui est soutenue par l'ADEME Bretagne et le Conseil régional de Bretagne, avec l'appui du Conseil Général du Finistère, le SIOCA, la ville de Douarnenez et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM). En effet, les procédures, les réglementations mais aussi la valorisation du déchet et son succès auprès des plaisanciers feront que cette opération pourra on non être reconduite !

Un site de regroupement a été identifié sur la commune de Douarnenez et des collectes à domicile pourront être organisées. Ainsi chaque propriétaire, en possession de la carte d'immatriculation du navire, pourra venir déposer son bateau auparavant dépollué ! Cette opération pilote et expérimentale permettra de proposer un coût réduit aux plaisanciers pour une déconstruction qui respecte l'environnement et la réglementation. La taille des navires est limitée aux moins de 12 mètres et le nombre de bateaux est limité à 15 pour cette opération.

Les personnes qui souhaitent dès à présent se renseigner sur cette opération et inscrire leurs bateaux peuvent contacter le réseau EcoNav. Bien évidemment nous restons à l'écoute des propriétaires qui n'auraient pas les cartes d'immatriculation et pour cela EcoNav travaillera avec le service des Affaires Maritimes ou idem des propriétaires possédant une coque ne pouvant être déplacée !

Des prix de déconstruction plus détaillés en fonction du poids, du matériau et du type de bateau seront annoncés d'ici Juin.

Cette opération pilote et expérimentale, organisée par le réseau EcoNav est soutenue par l'ADEME Bretagne et le Conseil régional de Bretagne et la Fondation de France avec l'appui du Conseil Général du Finistère, le SIOCA, la ville de Douarnenez et la DDTM.



En bref

Esprit de Velox, un super yacht indépendant des énergies fossiles

La Fondation Esprit de Velox a pour objet de concevoir et construire Esprit de Velox, le premier super yacht indépendant des énergies fossiles, à impact environnemental minimisé, jouant en cycle d'utilisation le rôle opérationnel de laboratoire...

Lancée en février dernier au Musée Maritime de La Rochelle la Fondation Esprit de Velox vise également à :

- Exploiter en navigation une base scientifique hors normes... une plateforme d'intervention unique et respectueuse de l'environnement, au plus près des sujets qu'elle aborde pour mener des recherches centrées sur l'eau, l'énergie et la place de l'homme au cœur de son environnement,
- Perpétuer l'esprit des compagnons afin que plusieurs générations se nourrissent au cœur du projet : scientifiques, créateurs, artistes, ingénieurs et marins contribuent, dans l'excellence, à faire émerger, bâtir et diffuser de nouveaux équilibres,
- Offrir aux scientifiques et artistes de la tranche d'âge ouverte à toutes les intuitions et tous les possibles, les moyens effectifs de réaliser leur projet, tout en vivant une expérience humaine et personnelle exceptionnelle,
- Faire vivre une résidence hors du temps commun, qui joue de l'ouvert et du clos : dédiée à la communauté de la mission, ponctuée des rencontres prévues et... imprévues que seul un bateau sait offrir, à la façon d'une Villa Médicis,
- Partager et diffuser largement les expériences issues des différentes phases du cycle de fonctionnement du navire et de la production de ses résidents, afin de participer de façon significative et pérenne à la Transition Énergétique et, de façon plus large, à la Transition Écologique qui appelle de fait pour notre Fondation une réflexion sur une Transition Sociétale.

Vue d'artiste d'Esprit de Velox
©DR



Salle comble pour la soirée «Mer et innovations» à la CCI Côte d'Opale, agence de Boulogne-sur-mer le 25 avril dernier. Face à une centaine de personnes, tour à tour se sont exprimés, en direct ou dans des reportages filmés, différents acteurs de la filière engagés dans des projets de bateaux du futur pour une exploitation durable et responsable des océans...

A commencer par la Frégate Ill du port de Boulogne, mais aussi le « voilier du futur » (projet de l'association Innovations Bleues) et le projet « Beyond the sea » by Yves Parlier (traction par kites), le réseau EcoNav... Et puis il a aussi été évoquée la Blue Society avec Philippe Vallette, DG de Nausicaà...

ERRATUM

b@tolib a bien été sélectionné par EDF Pulse mais n'a pas été retenu par le jury dans les projets finalistes.

C'est en revanche au concours METHA Europe des Ecoles de Mines, dans le cadre des journées EVER 2014 MONACO, que le b@tolib a remporté le prix « créativité ».

Découvrir VOILIER DU FUTUR et ses éco-innovations

Voilier du Futur est une plate-forme d'innovation collaborative qui rassemble plusieurs entreprises et centres de recherche de la façade atlantique. Ces acteurs se sont réunis autour de la navigatrice Catherine Chabaud pour mettre au point les éco-innovations qui peuvent contribuer à réduire demain, l'essentiel des impact environnementaux liés à la construction, à l'utilisation et à la fin de vie des bateaux de plaisance. Plusieurs de ces innovations, dans le domaine des bio-matériaux ou de l'énergie sont transposables à d'autres secteurs du maritime.

En incarnant une nouvelle génération de voiliers «écologiques», Voilier du Futur pourrait amorcer un tournant majeur dans l'avenir de la filière nautique. Afin d'aider à concrétiser cette ambition, découvrez le film d'animation du projet Voilier du Futur et soutenez le développement des éco-innovations sur :

www.kisskissbankbank.com/fr/projects/voilier-du-futur

Le dossier

Nautisme et environnement, actualisation des préconisations du Conseil Supérieur de la Navigation de plaisance et des Sports Nautiques, Mars 2014

Le document complet est téléchargeable sur : www.csnpsn.developpement-durable.gouv.fr/rapport-nautisme-et-environnement-a190.html

Il y a cinq ans, le CONSEIL SUPERIEUR de la NAVIGATION de PLAISANCE et des SPORTS NAUTIQUES (CSNPSN) avait réalisé, à la demande du Ministre de l'écologie, un rapport de deux tomes intitulé « Nautisme & Environnement » au sujet de l'impact de la plaisance sur le milieu marin.

Compte tenu des évolutions rapides tant des matériels et des équipements que de la réglementation européenne et nationale en la matière, il a semblé utile que la commission « Environnement » du Conseil se penche à nouveau sur le sujet. M. Gérard d'Abboville, président du CSNPSN a ainsi décidé de mettre à jour ce rapport et les recommandations qu'il propose de mettre en œuvre par les différents acteurs de la filière.

Une concertation d'un an

Les travaux de concertation et d'échange ont duré un an - entre mars 2013 et mars 2014 - et étaient présidés par Mme Mireille Dénéchaud, présidente de la commission « Environnement » du CSNPSN et présidente de l'Union Nationale des Associations de Navigateurs (UNAN) de la Gironde. Ils ont ensuite été mis en forme par le secrétaire général du Conseil.

Le réseau EcoNav a participé aux échanges en tant qu'invité de la commission.

Les recommandations que contient cette actualisation seront transmises aux acteurs du nautisme concernés : collectivités locales, industrie nautique, associations de ports de plaisance, fédérations sportives et associations de pratiquants.

Au-delà des observations et des évolutions constatées, le CSNPSN a également pris parti de partager les orientations des membres de la commission.

Les recommandations par thèmes

La qualité des eaux

Aujourd'hui, les analyses sanitaires et chimiques sont effectuées par des organismes différents sur les plages et dans les ports, pourtant 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.

Un état des lieux de ces installations semble intéressant à réaliser. Elles sont en effet indispensables pour permettre aux plaisanciers de respecter la réglementation existante. L'utilisation de bateaux-pompes à eaux noires dans les mouillages fréquentés (Glénan, Embiez, calanques etc.) est une solution intéressante à développer !

Pour mettre en place ces installations, les gestionnaires pourraient rechercher un accompagnement financier auprès des Agences de l'eau.

A noter que les collectivités responsables des ports ont également 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 ».

Les eaux intérieures

La protection de l'environnement dans les eaux intérieures pose des problèmes similaires 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.

Zones sensibles et protégées

Suivant le statut et l'organisme de contrôle responsable (Parc Naturel Marin, Aires marines, Parc naturel, Réserve...), les pictogrammes utilisés peuvent différer. Une harmonisation est donc 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.

Aujourd'hui, l'étude d'impact pour le renouvellement d'installations de mouillage n'est pas obligatoire et il n'est pas souhaitable que les services de l'État la réclament systématiquement pour tout dossier de demande de renouvellement des Zone de Mouillage et d'Equipements Légers.

Les détergents utilisés par les plaisanciers

Il est observé que pour les détergents il existe un problème de « lisibilité » compte tenu du trop grand nombre de labels et de produits (bio-dégradables ou non) existants sur le marché.

La recommandation actualisée du CSNPSN 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).

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. Aussi, une incitation au renouvellement des moteurs marins serait souhaitable.

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 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.



A noter que les fédérations d'associations de plaisanciers remarquent que ce qui intéresse les propriétaires est l'efficacité et le coût des produits.

De même 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 Atlantique » en vue de progresser sur les peintures anti-salissures sans biocides.

Carénage des coques de bateaux

Les aires de carénage nécessitent une gestion technique sérieuse pour conserver leur efficacité avec notamment un suivi précis et des nettoyages réguliers des filtres et des systèmes de filtration avant le 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 et de l'Artisanat de Bretagne (CRMA) et l'appui de l'Agence de l'Eau « Bretagne-Pays-de-Loire », fonctionne et est à mettre en avant.

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

A noter cependant que 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 de peintures antisalissures appliquées sur les coques.

Les thèmes en développement

Les macro déchets et moyens pyrotechniques

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 nouvelle situation n'est cependant pas assez connue. Elle marque une avancée significative sur le traitement de ce type de déchets. Une large communication doit être réalisée par tous les acteurs pour faire connaître cette nouvelle réglementation.

En effet, depuis le 1^{er} 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 de ces équipements 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.

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

La déconstruction de bateaux de plaisance dans les règles de l'art n'est pas une pratique courante (cf : enquête dans l'Ouest Cornouaille menée par EcoNav avec le Syndicat Intercommunautaire Ouest Cornouaille Aménagement) notamment à cause du coût de ces déconstructions et d'une certaine 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.



Qualité Sonore - Vitesse/Bruit

Les nuisances sonores engendrées par la vitesse, notamment dans le cas des Véhicules Nautiques à Moteur (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.

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: 85db). 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).

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 permettraient en effet de réduire la part de l'acheminement des BPHU vers le déconstructeur dans le coût de déconstruction. Ainsi, une opération pilote expérimentale de collecte mutualisée de bateaux hors d'usage destinée aux particuliers se tiendra à Douarnenez (29) durant l'automne 2014 (voir article p.4).

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, etc.

Éco-conception et labellisation

Plusieurs initiatives parallèles sont entreprises :

- celle nationale de la FIN (FINECO), institutionnelle de la profession avec sept entreprises représentatives des différents types de construction,
- celle régionale de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Bretagne avec EcoNav (Vague Bleue Eco-conception), en bonne voie, avec dix chantiers qui se sont engagés volontairement dans cette démarche en 2013 et 2014.

D'autres chantiers se sont lancés de leur côté comme le chantier Dubourdieu 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 plusieurs actions (voir encadré ci-contre).

Informier et sensibiliser

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

Le programme Bateau bleu

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.

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. ■

EcoNav
29 boulevard du Général de Gaulle, 29100 Douarnenez
Tél : 02 98 75 31 86 ; contact@econav.org
www.econav.org

Agence des aires marines protégées
Région BRETAGNE
ADEME
Conseil Général Finistère
Mairie de Douarnenez
Fédération Française de la Voile