

LE VENT DE L'ATLANTIQUE

Bulletin de la Fédération Nationale des associations de Plaisanciers de l'Atlantique – janvier 2017 – n°6

| | | |
|----------|---|-------|
| Sommaire | Editorial, par Alain Garcia, Président | p.1 |
| | Le dragage des ports de plaisance | p.2-3 |
| | La Mission Régionale d'Autorité environnementale MRAe | p 4 |
| | Les Assises de l'économie de la mer les 8 et 9 novembre à La Rochelle | |

Editorial

Chers Amis plaisanciers navigateurs et pêcheurs membres de la FNPA,

2016 a été riche en évènements marquants :

- Lancement de la **Confédération du Nautisme et de la Plaisance** regroupant toutes les forces vives, constructeurs, chantiers, équipementiers, les fédérations de Ports, les fédérations et unions de plaisanciers en vue d'assurer une meilleure défense des plaisanciers dans les grands dossiers nationaux.
- **Création des nouvelles Régions** avec la mise en place, par exemple, de la Mission Régionale d'Autorité environnementale que nous présentons dans ce Vent de l'Atlantique.
- Création du Parc Naturel Marin Gironde-Pertuis après celui du Bassin d'Arcachon.

Au niveau national, les dossiers à défendre, auxquels nous participons, ne manquent pas :

- Actions contre l'instauration d'une taxe lors de mouillage à l'ancre ou sur corps mort.
- Financement de la déconstruction des navires hors d'usage dans les prochaines années.
- Sécurité : nous militons pour la prise en compte de ce que font nos associations au quotidien : perfectionnement, sensibilisation, accompagnement et promotion du compagnonnage qui permet à la plupart des plaisanciers d'acquérir une bonne expérience de la mer en pratiquant à plusieurs à bord d'un navire, en navigant en flottille ou en participant à des rallyes. Si les contrôles en mer sont devenus moins tatillons et plus pédagogiques, la législation actuelle ne permet toujours pas le passage occasionnel de quelques points du littoral éloignés de plus de 6 milles d'un abri sans un équipement superfétatoire, ce qui freine le tourisme nautique sur nos côtes.
- Pêche maritime de loisir, elle est toujours confrontée à des mesures discriminatoires, à une ressource de plus en plus rare que les dispositions prises pour 2017 ne contribueront guère à préserver...

Certes nous sommes des passionnés de la mer, de la navigation et de la pêche. Cette passion s'appuie sur la liberté de naviguer et de pêcher, sur une qualité des ports, des mouillages et l'agrément des plans d'eau à défendre et de plus en plus sur des coûts (matériel, entretien, amarrage, assurances, taxes...) à maîtriser !

Dans un environnement de plus en plus complexe, la FNPA a de nombreux atouts grâce à vous tous. Elle est forte de 45 associations qui s'activent pour la défense des plaisanciers dans une ambiance confraternelle, avec des compétences nombreuses nourrissant échanges et actions.

Chers Amis plaisanciers navigateurs et pêcheurs, un grand merci pour la participation active et chaleureuse de vos représentants à la FNPA et de votre gratitude envers eux, bonne année 2017 en mer et en escale, en toute convivialité, et ...

Vive la navigation ! Vive la pêche en mer !

Ports de Plaisance - Comprendre le processus de dragage

Nous avons assisté en Novembre dernier à une conférence sur les problématiques de dragages en milieu portuaire, organisée par GEODE, un groupe d'experts qui travaille à bâtir un référentiel pratique à l'usage des utilisateurs et des acteurs du secteur économique français concerné (Administration, ports autonomes, régies portuaires et entrepreneurs).

A l'heure où ce sujet devient de plus en plus « médiatisé » pour les usagers de nos ports de plaisance, il nous est apparu utile de rappeler le contexte réglementaire qui préside aux opérations de dragage.

1. **De quoi parle-t-on ?** : La plupart des ports français ne seraient plus capables, depuis longtemps, d'accueillir les navires pour lesquels ils ont été aménagés sans un dragage systématique de leurs accès et de leurs bassins. On estime à 50 millions de mètres cubes la quantité de matériaux extraits par dragage chaque année en France, dont plus de 40 sont nécessaires à l'entretien des ports existants (le reste provenant de la construction de nouvelles infrastructures). Une proportion d'environ 4 millions de m³ concerne l'entretien des « petits ports », c'est-à-dire ceux qui servent à la pêche et à la plaisance.

Pour bien prendre conscience de ce que cela représente : Si on déposait les sédiments issus du dragage de l'ensemble des ports français sur le lac nord de Biscarosse (dit lac de Sanguinet et Cazaux), on le comblerait en dix ans !

2. **Un processus très contraignant sur le plan réglementaire**

Sauf exception (cas de petites opérations ne présentant aucun risque de pollution des matériaux à enlever) toute entité gestionnaire d'un port ou d'un chenal d'accès ne peut entreprendre une opération de dragage qu'après avoir obtenu une autorisation préfectorale.

Celle-ci est délivrée sur la base d'un dossier de demande très élaboré, dont les principales composantes sont les suivantes :

Les lieux, les quantités à draguer sur la (ou les) période(s) envisagée(s).

Les caractéristiques des sédiments à évacuer, non seulement physiques (limons, sables et gravier, rocher voire « macro-déchets ») mais aussi géochimiques.

Les méthodes d'extraction et d'évacuation des produits de dragage, et leur impact sur la qualité des eaux.

Les lieux de mise en dépôt desdits produits et l'évaluation des conséquences de cette opération sur l'équilibre biologique des zones choisies.

Eventuellement une étude d'impact élaborée, réalisée par un organisme indépendant pour évaluer les risques du processus retenu sur l'environnement (cas de grosses opérations ou proximité de sites sensibles tels qu'un parc marin ou des fermes d'élevage de poissons ou de coquillages).

Le dossier fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale compétente et, souvent, d'une enquête publique (dès qu'une étude d'impact est requise) et l'autorisation ne sera délivrée que si l'avis de la (ou des) entité(s) concernée(s) est favorable.

Les travaux peuvent alors être entrepris – les recours, le plus souvent systématiques de la part des associations de défense de l'environnement, sont très rarement suspensifs – en respectant strictement les conditions fixées par l'arrêté préfectoral, notamment en termes de contrôles des différentes étapes du dragage.

L'entité responsable de l'opération doit, en particulier, rendre compte de manière détaillée de son action auprès d'un « Comité de Suivi », qui regroupe non seulement les services compétents de l'administration départementale et/ou régionale, mais aussi les représentants des différents acteurs des activités de pêche, d'élevage et de conchyliculture, des associations de défense de l'environnement, et, bien sûr, des usagers du port et du milieu marin connexe tant professionnels que de plaisance.

3. **Les différentes méthodes de dragage**

Il faut bien garder à l'esprit qu'une méthode de dragage comporte deux volets : l'extraction des sédiments et leur mise en dépôt dans un lieu adéquat.

a) **Les méthodes d'extraction** : Il y en a quatre principales

- Une extraction hydraulique utilisant une drague aspiratrice stationnaire équipée d'une pompe reliée à des conduites de refoulement des sédiments vers un lieu de rejet peu éloigné.
- Une extraction hydraulique utilisant une drague aspiratrice en marche qui doit donc effectuer des allers et retours, une fois chargée, vers un site d'immersion assez éloigné du lieu de curage (éventuellement au moyen d'une barge annexe) pour y déverser les produits de dragage.
- Une mise en suspension des sédiments par « rotodévasage », lesquels sont alors évacués par les courants.
- Une extraction mécanique utilisant une drague en marche avec benne preneuse.

Les trois premières méthodes sont adaptées aux sédiments vaseux, limoneux ou sableux et la dernière aux argiles raides, graviers, blocs rocheux et ... aux « macro-déchets » (ce terme recouvre tout ce qui peut être jeté par l'être humain, depuis les bouteilles et bacs plastiques jusqu'aux filets et chaluts de pêches y compris les moteurs ou les épaves tant marines que terrestres !)

b) Les méthodes de mise en dépôt : Il y en a trois :

- Le rejet en mer après dissolution en vue d'une « dispersion naturelle »,
- L'immersion en mer par « clapage » sur des sites adéquats
- Le stockage (avec ou sans recyclage) à terre après traitement.

Actuellement, seulement 5% des produits de dragages sont gérés à terre, soit parce qu'ils sont fortement contaminés soit parce qu'il n'y a pas de lieu adapté d'immersion en mer qui soit disponible à proximité du port concerné.

Il est néanmoins probable que dans un futur proche cette proportion augmentera, notamment si les filières potentielles de réutilisation de matériaux après leur décontamination plus ou moins partielle sont mieux valorisées (par exemple renforcement de berges, digues remblais routiers ou comblement de carrières).

4. Les contraintes du rejet en mer

Ce sont les caractéristiques physiques, granulométriques et géochimiques des produits issus du dragage, qui permettent de décider lesquels pourront être rejetés en mer.

Dans la majorité des cas seuls les sables et limons plus ou moins vaseux sont adaptés à un rejet au large et la loi française a fixé deux « seuils de classification » des dits produits (c'est une recommandation à l'échelle mondiale mais chaque pays définit ses valeurs limites) :

- Un seuil N1, dit de faible contamination potentielle, au-dessous duquel l'immersion est "autorisable" sans étude d'impact complémentaire,
- Un seuil N2, dit de forte contamination potentielle, au-dessus duquel l'autorisation d'immersion est fortement improbable voire impossible (il y a des exceptions !).

Entre ces deux seuils, une étude d'impact complète est nécessaire en préalable à toute autorisation.

Ces seuils ont été recommandés par GEODE et ils recouvrent différents produits potentiellement contaminants, à savoir des métaux, des hydrocarbures, les résidus de la décomposition des matières plastiques (les fameux PCB = polychlorobiphényles) et des antifouling (le non moins fameux TBT = tributylétain, un produit pourtant banni des antifouling depuis 2006 !).

On remarquera que les niveaux recommandés ne sont pas clairement « exclusifs », ce qui laisse la porte ouverte à toutes les « interprétations » que ce soit dans un sens permissif pour des raisons plus ou moins clientélistes ou restrictif de la part d'environnementalistes plus « doctrinaires » que réalistes.

La loi « économie bleue » promulguée en juin 2016, va permettre de clarifier ce point par le biais de son article 85 qui stipule : « *A partir du 1er janvier 2025, le rejet en mer des sédiments et résidus de dragage pollués est interdit. Une filière de traitement des sédiments et résidus et de récupération des macro-déchets associés est mise en place. Les seuils au-delà desquels les sédiments et résidus ne peuvent être immergés sont définis par voie réglementaire* ».

Malheureusement à ce jour, les seuils réglementaires n'ont toujours pas été redéfinis et ils risquent de devenir plus contraignants, alors qu'ils sont déjà les plus restrictifs d'Europe après ceux fixés par la Hollande.

5. **Quelle sont les enjeux ?** : Pour faire simple, on peut considérer que les ordres de grandeur de cout au mètre cube de sédiment en place, sont les suivants :

- De 4 à 10 € pour un dragage par pompage et un clapage en mer à une distance de moins de 5 milles du port (cela peut monter à 30€ en fonction de l'éloignement).
- De 60 à 120 € pour un dragage par pompage et stockage à terre après traitement simple (décantation puis mélange avec un liant)
- Jusqu'à 250€ dès qu'il faut combiner une extraction mécanique et l'évacuation, la ségrégation, le traitement et la mise en dépôt de macro-déchets et de sédiments contaminés. Ce cas de figure, assez rare, concerne souvent des zones de contamination ancienne, généralement liées à des activités industrielles historiques.

A titre d'exemples, le port de plaisance de La Rochelle évacue en mer entre 300 et 400.000 m³ chaque année pour un cout de 4 à 7 € du m³ ; Celui de Royan « traite » 80.000 m³ par an pour un cout unitaire qui varie entre 5 et 8€ ; Quant au port d'Arcachon, le stockage à terre est la règle et le cout unitaire du processus complet a baissé de 95€ à 57€, grâce à la mise en route en 2016 d'une nouvelle unité de valorisation des sédiments d'une capacité initiale de 30.000 m³/an, qui devrait monter à 65.000 m³, dans les deux prochaines années.

6. Conclusion : Quelle action pour la FNPA ?

Il est facile de comprendre dans ce qui précède, que la FNPA ne représente qu'une toute petite proportion de ce qui est dragué dans le domaine portuaire français et n'a donc qu'un rôle possible de « lanceur d'alerte », auprès des élus locaux et des acteurs influents du secteur (essentiellement les Grand Ports Maritimes), vis-à-vis d'un durcissement injustifié de la législation.

Par contre, notre fédération doit s'attacher à supporter et coordonner les actions locales de nos adhérents auprès des gestionnaires des ports de plaisance, afin que les plaisanciers n'aient pas à supporter les surcoûts induits par les entreprises de groupes étrangers à la plaisance (industrie, pêche, agriculture notamment), afin que soit strictement appliqué le principe du « pollueur/payeur » sanctuarisé depuis le Grenelle de l'Environnement.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale : MRAe

Cette mission se met progressivement en place dans toutes les Nouvelles Régions. En effet, une "autorité environnementale" désignée par voie réglementaire doit donner son avis sur la qualité de l'évaluation environnementale, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement pour tous les plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact.

En application du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016, l'autorité environnementale est assurée par la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) du Ministère MDDE.

Ainsi, pour la Nouvelle Aquitaine, cette mission vient de donner un avis délibéré sur le schéma des structures des exploitations de cultures marines de Charente Maritime établi par la DDTM et qui a été présenté au Conseil de gestion du PNM Gironde -Pertuis le 5 décembre 2016. Cet avis a porté sur des points que le Conseil de gestion du PNM a pris en compte.

Ainsi il est attendu que le volet réglementaire du Schéma intègre, à l'instar de schémas analogues sur d'autres portions du littoral, un volet environnemental explicite comprenant des objectifs et la mise en place de protocoles de suivi.

L'état initial doit fournir des données objectives indicatrices de la bathymétrie et des typologies sédimentaires et leurs évolutions...

Assises de l'économie de la mer les 8 et 9 novembre 2016 à La Rochelle

Dans son discours inaugural, le Président de la République a annoncé vouloir faire de la France, dans le cadre de la croissance bleue, "le premier port européen de l'Europe" par un investissement de l'Etat dans les ports et un soutien à la construction navale. Quant à la plaisance, elle serait accompagnée par l'Etat dans le développement des ports dédiés et de la construction navale et une instance plénière regroupant les représentants de la filière serait créée. La SNSM serait déclarée en 2017 « cause nationale » avec un plan d'aide financier.

La FNPA a participé à deux ateliers : « Ports de plaisance, quel relais de croissance » et « Ecosystèmes côtiers : quelle protection pour quels usages ».

FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS DE PLAISANCIERS DE L'ATLANTIQUE (FNPA)

La FNPA rassemble actuellement les associations de plaisanciers navigateurs et pêcheurs de 40 ports et mouillages organisés : Locmiquélic, La Trinité sur Mer, Larmor Baden, Folleux, Redon, Le Palais-Belle Ile, Ars en Ré, St Martin en Ré, La Couarde, Loix en Ré, La Flotte en Ré, Rivedoux, La Rochelle, St Denis d'Oléron, Le Douhet, La Cotinière, Boyardville, Le Château d'Oléron, Port des Barques, St Nazaire sur Charente, Rochefort, Marennes, Royan, Meschers-sur-Gironde, Mortagne sur Gironde, Le Verdon, Port Médoc, Andernos, Cap Ferret, Le Teich, Lanton, Audenge, Biganos, Gujan-Mestras, Arcachon, La Teste, Cazaux, Cap Breton, Anglet, Hendaye.

Siège social : Digue du Lazaret, 17000 la Rochelle. **Courriel** : fnpatlantique@gmail.com Site internet : www.fnpatlantique.com

Membres du bureau : Président : Alain Garcia, Vice-présidents : Mireille Denéchaud, Jean-Claude Faveris, Jean Piveteau
Sec.Gén. : François Bertout, adj. Colette.Talmon, Trésorier : François Douchet, adj. Jean-Jacques Coudray

Le bulletin : Publication périodique de la FNPA. Dépôt légal 24 mars 2016 - ISSN 2492-9301

Directeur de la publication : Alain Garcia
Rédacteur en chef : Jean Piveteau

Rédaction des articles : Alain Garcia, F Douchet, M. Denéchaud, Jean Piveteau, Jean-Claude Faveris,
Réalisation : FNPA
Impression : IRO Imprimeur ZI rue Pasteur 17185 Périgny