



17^{ème} Université d'été du MNLE

Du 26 au 31 août 2012 - Erquy (22)



Synthèse des interventions

Mouvement National de Lutte de l'Environnement – Réseau Homme&Nature

6, rue Jules Auffret - 93500 Pantin – 01.48.46.04.14

mnle@wanadoo.fr - www.mnle.fr

Sommaire

Dimanche 26 août

François Cosserat – Président du MNLE

Introduction de l'université d'été : quels sont les grands enjeux maritimes et littoraux ?

Lundi 27 août

Pierre Coupel – Océanographe

Comment l'océan est affecté par le changement climatique et comment rétroagit-il sur le climat ?

Mardi 28 août

Victor Jijon – Mouvement Pachakutik Equateur

Le pétrole en mer en Amérique Latine : enjeux et perspectives

Catherine Seichet – Stop au gaz de schiste

Gaz de schiste, huile de schiste, pétrole de schiste : ni ici, ni ailleurs !

Mercredi 29 août

Philippe Parent – Institution Interdépartementale des Wateringues

Montée des eaux à moyen et long terme

Quel avenir pour le territoire des Wateringues ?

Jean-Claude Cheinet – MNLE 13

Parcs nationaux et régionaux marins, d'ici et d'ailleurs. Enjeux et perspectives ?

Jeudi 30 août

Jean-Paul Martel – MNLE Pays de la Loire

Quels repositionnements du transport dans la perspective de produire et consommer autrement ?

Jean-Paul Hellequin – Association Morglaz

La déconstruction navale : pour une filière française respectueuse de l'homme et de l'environnement

Jean-Pierre Blondel – Expert maritime

La mer : hier, aujourd'hui et demain.

Dimanche 26 août

François Cosserat – Président du MNLE

**Introduction de l'université d'été :
quels sont les grands enjeux maritimes et littoraux ?**



Les océans représentent 70% de la surface du globe. 50% de la population mondiale vivent à moins de 100 kilomètres des côtes et ce constat a tendance à augmenter. D'après l'ONU, cela représentera 75% de la population en 2035. Cela pose problème du fait du réchauffement climatique. La pression de l'homme est de plus en plus forte sur les littoraux.

De nombreux risques sont présagés.

L'érosion maritime est un phénomène naturel accéléré par l'homme. C'est le recul de la côte ou l'ensablement. En Inde (pays le plus peuplé au monde), un quart du pays est menacé par la montée des eaux qui rend les terres non cultivables à cause de la salinité. L'eau salée a également envahie les nappes phréatiques. La santé des mers est meilleure dans les pays développés que les pays pauvres. La pauvreté constitue un élément de la dégradation de l'environnement.

L'élévation du niveau des mers représente entre 2 et 3,2 millimètres par an. Il existe beaucoup d'incertitudes sur l'état et le rythme. Cela rend difficile une projection économique mais les conséquences environnementales et sociales seront considérables. Les littoraux seront les premiers territoires menacés, qui sont également les plus peuplés avec une économie forte. L'élévation du niveau des mers est due à la dilatation des océans et à la fonte des glaces (mer) et des glaciers (montagne).

L'acidification des mers et océans va modifier l'équilibre mer/terre. En juillet 2012, 2000 chercheurs lancent un appel pour sauver les coraux. En effet, la Grande barrière de corail en Australie a régressé de 50%. Il est impératif de sortir de l'ère des énergies fossiles.

La pollution des mers et des océans s'accroît. Entre les rejets solides de type plastique et les rejets liquides provenant de l'industrie ou de l'agriculture, la santé des fonds marins est en péril. Le rôle de l'agriculture est sous-estimé. Quelques mesures peuvent être prises : réduire les apports pluviaux et ceux des installations industrielles et portuaires, fiabiliser les installations de traitement des eaux usées pour éviter les déversements.

La pêche et la surpêche : 87% des stocks de poissons sont surexploités. La France s'oppose à l'interdiction de la pêche en eau profonde.

Le trafic maritime et les activités portuaires exercent également une pression soutenue sur les fonds marins. L'objectif du facteur 4, soit la division des émissions par 4, doit être atteint. Le trafic maritime est au cœur de l'organisation économique mondiale. Il le restera. Mais sous quelles formes ? Les mutations économiques absolument nécessaires si on veut éviter une crise majeure, nécessitent un cadre social fort.

Les réserves des gisements terrestres pour les matières les plus critiques s'avèrent préoccupantes. C'est pourquoi on commence à s'intéresser aux **ressources minérales marines**. Nos fonds en regorgeraient. La France dispose désormais d'un permis d'exploration de sulfures polymétalliques dans les grands fonds marins. L'Ifremer, à la demande du

gouvernement, a déposé en mai dernier une demande de permis minier "sulfures" auprès du secrétaire général de l'Autorité internationale des fonds marins. L'institution vient de donner son accord pour une zone située à 3.400 m de profondeur, le long de la dorsale volcanique médio-atlantique.

En conclusion, la lutte contre les événements naturels est perdue d'avance. Plutôt que de rechercher des solutions curatives, il faut mettre en place des solutions préventives, sortir des énergies fossiles et produire et consommer autrement.

Lundi 27 août

Pierre Coupel – Océanographe

Comment l'océan est affecté par le changement climatique et comment rétroagit-il sur le climat ?



L'effet de serre est un phénomène naturel important pour la survie de la planète. Il permet d'avoir une température moyenne sur Terre de 15° C contre -18°C si cet effet n'existait pas. Les gaz à effet de serre sont naturellement peu abondants dans l'atmosphère mais du fait de l'activité humaine, la concentration de ces gaz s'est sensiblement modifiée (la concentration de CO₂ a augmenté de 30% depuis une centaine d'années). La révolution industrielle est à l'origine du réchauffement global.

L'origine des périodes glacières vient de la position de la Terre par rapport au soleil. On constate depuis plusieurs décennies une augmentation du dioxyde de carbone (CO₂) sans précédent (+100 ppm – partie par millions). Depuis 400000 ans, c'est la première fois qu'on atteint des valeurs aussi élevées dans l'atmosphère. Rappel : l'homme est apparu il y a 7 millions d'années.

De nouveaux flux se sont créés depuis l'apparition de l'Homme. Cela provoque un déséquilibre et libère des réservoirs à carbone. L'injection dans l'atmosphère de CO₂ stockée dans les sols (pétrole, charbon) et la végétation a créé un déséquilibre entre la prise et les émissions de carbone.

Le phytoplancton (algue) est un organisme unicellulaire qui fait la photosynthèse comme les arbres. Il permet l'absorption du CO₂ dans les océans. Le phytoplancton prélève le CO₂ dans la couche de surface et l'exporte en profondeur par le biais de la chaîne alimentaire. Il est réparti inégalement. Dans les hautes latitudes et zones côtières, on relève une forte croissance du phytoplancton contrairement aux basses latitudes : forte stratification des eaux, peu de mélange.

La circulation thermo-haline (thermo : chaleur, haline : salinité) est une pompe physique à carbone. Les eaux se chargent en CO₂ anthropique lors de leur trajet en surface. Le CO₂ est séquestré en profondeur par la plongée des eaux. L'endroit clé est le Groenland, là où plongent les courants. La densité de l'eau varie suivant sa salinité et sa température. La chaleur accumulée par les courants de surface dans les basses latitudes et restituée à l'atmosphère dans les hautes latitudes. Malgré la capacité de régulation de l'océan, la Terre se réchauffe. L'océan Arctique se réchauffe 2 à 3 fois plus vite que le reste du globe. Comment l'Arctique, zone clé du climat mondial, est affecté par ce réchauffement?

En 30 ans, la banquise a perdu 30%. 500000 km² disparaissent chaque année. Une fonte plus rapide que prévue: on a atteint en 2007 les prévisions du GIEC faites pour 2030. L'épaisseur de banquise a diminuée de 40% en 30 ans. Cela entraîne un effet boule de neige en réduisant l'albédo, le pouvoir réfléchissant de la glace, qui permet de ralentir l'effet de serre.

Sous l'action des vents et des courants marins, les glaces qui se forment en Arctique sont lentement évacuées de l'Arctique. On assiste à une accélération de la dérive des glaces.

La fonte des glaciers (glace continentale) représente 100 milliards de tonnes de glace par an. Cela cause l'accélération du mouvement des glaciers (jusqu'à 15km par an). Le décrochage de blocs de glace peut créer un tremblement de Terre atteignant 3 sur l'échelle de Richter. La fonte totale du Groenland (+ 5-6°C) entrainerait une augmentation du niveau des mers de sept mètres. Actuellement, la montée des eaux est estimée à 2 millimètres par an.

Avec le réchauffement, les précipitations sur les régions polaires augmentent ainsi que le volume des calottes. Le Groenland a diminué sur ses côtes mais augmenté en son centre.

La désalinisation des eaux de surface modifie la densité de l'eau, ce qui ralentit la circulation globale de l'eau et par conséquent augmente le réchauffement. Les eaux sont stratifiées (moins de mélange) et le phytoplancton a plus de mal à se développer. L'action du phytoplancton comme pompe biologique du carbone est alors ralentie. Conséquences : modification des espèces de phytoplancton (adaptation), impact sur la chaîne alimentaire et la pêche, impact sur la pompe biologique, développement de blooms d'algues toxiques.

Le pergélisol est de la matière organique gelée. Des millions de tonnes de méthane emprisonnées risquent d'être libérées dans l'atmosphère avec la fonte du pergélisol, particulièrement au nord de la Russie et au Canada.

L'évolution du climat moins marquée en Antarctique qu'en Arctique à cause de l'inertie thermique du continent. Ces 30 dernières années, augmentation de température à l'ouest tandis que le reste du territoire présente une évolution beaucoup moins marquée.

Le réchauffement climatique va continuer jusqu'en 2100. Il existe différentes prédictions et modèles. La disparition totale de la banquise est prévue en 2050, voire plus tôt au vu des résultats actuels. Cela va ouvrir de nouvelles portes aux chercheurs de minerais mais pose la question des frontières : à qui appartient la souveraineté de l'Arctique ? Cela va ouvrir de nouvelles voies maritimes et de nouveaux dangers pour le climat et les populations autochtones (environ 4 millions) : risque de naufrage et de marées noires (difficulté d'intervention), vieillissement accéléré du matériel liée aux conditions extrêmes (T°, gel), coûts importants, éloignement entre zones de production et de consommation, difficulté de transport, extrême vulnérabilité de l'écosystème (saison de reproduction très courte, espèces peu nombreuses, rôle primordial dans la chaîne alimentaire des océans), mise en danger des peuples autochtones (4 millions de personnes).

Conclusions

L'homme réinjecte dans l'atmosphère ce qui a été stocké depuis des millions d'années.

Le flux artificiel de CO₂ dépasse la capacité de régulation dont le cycle du C est capable et déstabilise le climat.

Nous avons atteint un point de non-retour et risquons l'emballement du changement climatique. Protéger l'océan est un geste écologique et économique car l'humain en dépend pour ses services (stockage CO₂, transport chaleur) et ses stocks (pêche).

Des méthodes de bio-ingénieries sont proposées mais la plupart ne sont pas encore rentables, manquent d'efficacité ou ont des effets secondaires indésirables.

Pour la Terre, c'est un changement mineur dans son histoire géologique, mais pour les espèces vivantes c'est un changement majeur qui met en péril leur survie.

Mardi 28 août

Victor Jijon – Mouvement Pachakutik Equateur

Le pétrole en mer en Amérique Latine : enjeux et perspectives



Nous sommes actuellement dans un contexte de crise pluridimensionnel : socioéconomique, alimentaire, écologique et énergétique. La propagation de la crise des subprimes a entraîné une crise financière mondiale et par conséquent une récession économique : inflation et chômage diminuent le pouvoir d'achat. Les immigrants latino-américains sont les premiers touchés aux Etats-Unis ce qui a des répercussions sur les pays d'Amérique Latine.

La situation mondiale du pétrole et du gaz

Le stock d'huile légère arrive à sa fin. On découvre de nouveaux gisements : l'huile lourde. Elle est plus difficile à extraire car plus profonde et implique une modification complète du processus de raffinage donc des investissements financiers importants. Le Venezuela est le premier Etat à avoir la technologie pour extraire l'huile lourde. Sans l'importation, il resterait quatre ans de pétrole aux Etats-Unis, en Europe 21 ans.

Au niveau mondial, en 2009, les approvisionnements en énergie viennent du pétrole (33%), du charbon (27%) et du gaz (21%). Cela représente 75% des besoins en énergie primaires qui proviennent des combustibles fossiles. Quant à la consommation du pétrole, elle sert majoritairement aux transports, puis aux matériels de construction, à l'industrie et à l'agriculture.

Au fil des années, le forage en mer est de plus en plus profond. Il est progressivement passé de 500 mètre (offshore profond) à 1500 m (offshore ultra-profond) voire 4000 m au Brésil. Plus les gisements sont profonds, plus ils sont petits. Les investissements annuels sont estimés à 100 milliards de dollars par an, soit le cinquième du total mondial.

6200 millions de tonnes marchandises transitent en moyenne par an dont près de 2200 sont des hydrocarbures (brut et produits raffinés). 3 millions de tonnes d'hydrocarbures se répandent chaque année en mer dont 300000 des navires pétroliers (10%).

Quelques équivalences :

- 1 Tonne = 7,33 barils
- 1 mètre cube = 6,53 barils
- 1 baril = 159 litres

La production de pétrole offshore est la plus importante en Afrique (20%) et au Moyen-Orient (22%). Quant au gaz offshore, c'est en Europe (24%) et en Extrême-Orient (24%).

Mardi 28 août

Catherine Seichet – Stop au gaz de schiste

Gaz de schiste, huile de schiste, pétrole de schiste : ni ici, ni ailleurs !



Les gaz de schiste, pétrole de schiste, huile de schiste sont pris à la base comme étant des réserves d'énergies dans le monde. Les pétroliers se sont engouffrés dans la brèche. Nous voyons cependant qu'en Europe les réserves sont les plus faibles du monde.

En France, 81 permis sont toujours en cours d'étude, 61 permis ont été accordés. Il y a trois permis offshore de pétrole de schiste en France : le permis Rhône-Méditerranée non reconduit mais qui a eu une phase d'exploration, le permis du Golfe de Gascogne et le permis de Guyane qui a fait l'objet de récentes controverses, et dont les forages ont repris. Dans les alpes maritimes et toute la région P.A.C.A., le permis de Brignoles a été demandé par Schuepbach Energy.

La loi Jacob est uniquement basée sur un jeu de sémantique : seul l'inscription du terme « fracturation hydraulique » est interdite, mais nullement l'utilisation de la technique de fracturation hydraulique, étant la seule à ce jour à permettre l'exploration et l'exploitation. Or, nous voyons bien que Torreador et Vermillon ont réussi à reprendre les forages en inscrivant « stimulation hydraulique » dans leur demande alors qu'ils appliquent la technique scientifique de Fracturation hydraulique ! La loi Jacob permet de renouveler 3 fois le permis d'exploration donc d'explorer pendant 15 ans tout en ayant le droit de vendre le gaz sans payer les taxes imposées par l'exploitation.

Des études scientifiques canadiennes montrent que la nature des roches (poreuses), combinée aux injections des produits chimiques et à l'ajout de matériau pour permettre l'exploration, ont pour résultat la création de fissures dans les sous-sols et engendre la non-maitrise des conséquences sanitaires et environnementales sur les nappes phréatiques. De plus, la création de piscine de stockage à ciel ouvert engendre le déversement de ces produits chimiques dans le sol et les cours d'eau.

Les départements français, dont on soupçonne que leur sous-sol renferme des gaz de schiste en quantité considérable, font l'objet de permis de recherche accordés en mars 2010. Le retour d'expérience des Etats-Unis sur l'exploitation de ces gaz non-conventionnels montre qu'elle entraîne des nuisances indéniables au niveau local (pollution de l'air, bruit, dégradation du paysage), et qu'elle a un impact certain sur les activités locales (tourisme, agriculture).

Les risques sanitaires sont très importants. La contamination de l'eau et de l'environnement est une des premières conséquences, qui plus est irrémédiable. La dose de produits chimiques injectés lors de la fracturation (90% du liquide injecté) contamine les nappes phréatiques de manière irréversible. L'eau consommée contamine les différents organes de notre corps (certains produits ne sont pas filtrables par les stations d'épuration). A terme, nous n'aurons plus d'eau potable.

En Gironde, la société Vermillon a démarré des explorations à 45 kms des côtes depuis août 2007. Il s'agit de permis de pétrole de schiste offshore. Ce sont des plateformes qui forent en haute profondeur. En cas de sinistre, on assisterait à une catastrophe équivalente à celle

de la plateforme pétrolière du golfe du Mexique. En ce qui concerne les forages off-shore les permis autorisent les opérateurs à rejeter en mer les effluents de forage après un traitement (sommaire) effectué semble-t-il sur la plate-forme. On assiste ainsi à une pollution irréversible des fonds marins. Les conséquences peuvent être énormes : faune et flore sous-marine, risques sismiques, risques de marée noire.

La mobilisation est née en Ardèche sur le célèbre Plateau du Larzac. L'emblème de ce lieu a permis à la mobilisation de rapidement faire tâche « d'huile ». Des collectifs « Non au gaz de schiste » se sont créés partout en France où les demandes de permis se révélaient. Les mobilisations se faisaient par le biais de réunions publiques, pétition et stands sur les événements, interpellation des élu-e-s.

L'objectif est actuellement complexe tant la pression exercée par les lobbys sur les médias est importante et quand nous voyons que le gouvernement n'est pas prêt de bouger sur le sujet. Les citoyen-ne-s réclament le gel des permis (accordés et en étude), le passage de la Loi Brick en lecture et la réforme du code minier. Le chemin de la mobilisation est loin de s'arrêter.

Mercredi 29 août

Philippe Parent – Institution Interdépartementale des Wateringues

Montée des eaux à moyen et long terme

Quel avenir pour le territoire des Wateringues ?



Le territoire des Wateringues s'étend entre Calais, Dunkerque et Saint-Omer. Tout comme la Belgique, les Pays Bas ou la Grande-Bretagne, il est situé au dessous du niveau des mers. Il couvre 100000 hectares pour 450000 habitants. Les risques de subversion et d'inondations intérieures sont importants.

A l'origine, ce territoire était un grand marécage. Au X^{ème} siècle, le delta de l'Aa a commencé à être asséché. Au XII^{ème} siècle, les premiers « water-ring » sont créés, devenus aujourd'hui « wateringues ». Un réseau hydraulique complexe a été mis en place. Les canaux permettent de stocker l'eau de mer. En cas de cru, cela ne suffit pas. Le dispositif a été complété par une station de pompage. A marée basse, la porte est ouverte pour évacuer l'eau afin d'éviter tout risque de débordement. Ce système avait initialement été conçu pour développer les activités agricoles.

Les dangers pouvant mettre en péril le fonctionnement des Wateringues sont d'autant plus importants en cas de concomitance de circonstances défavorables : panne d'une pompe, coupure d'électricité, forte houle, dysfonctionnement des ouvrages ou rupture d'une digue. Un territoire très exposé mais aucune catastrophe majeure n'a été enregistrée depuis 30 ans.

Ce système joue un rôle essentiel pour la sécurité et l'aménagement d'un territoire de 1000 km². Néanmoins, il se doit d'évoluer pour tenir compte du nouveau contexte général dû au changement climatique qui engendre la montée des eaux et une concentration des précipitations. L'élévation du niveau marin est estimée à 4,4 mm par an à Boulogne sur Mer tandis qu'à Dunkerque à 2,1 mm par an. Il y a peu d'espace disponible pour augmenter le stockage des eaux excédentaires.

Un savoir faire séculaire en matière de protection contre les inondations est un véritable atout pour le territoire des Wateringues.



Mercredi 29 août

Jean-Claude Cheinet – MNLE 13

Parcs nationaux et régionaux marins, d'ici et d'ailleurs. Enjeux et perspectives ?

Il est clair que la sauvegarde des océans prend une dimension planétaire – pollution, surpêche industrielle, etc. – et réclame une coordination internationale. Pour autant, et bien que plus limitées, des actions locales de mise en protection s'imposent.

Plus de la moitié de la population mondiale vit sur les zones littorales ; une gestion rationnelle suppose, de ce simple fait, une gestion conjointe de la mer et de la bande côtière. La réflexion qui suit est essentiellement centrée sur l'expérience française et européenne.

C'est d'abord pour la Méditerranée, mer fermée au plateau continental étroit connaissant un rapide essor de l'urbanisation des rivages, qu'une prise de conscience des dangers s'est manifestée. De premiers accords internationaux comme le sanctuaire « Pélago » dans le Golfe de Gênes ont traduit ce mouvement.

Mais la pollution et les destructions se poursuivaient : ancres de bateaux de plaisance arrachant les posidonies, déchets des plaisanciers et des navires hauturiers rejetés à la mer malgré les efforts et les infrastructures des ports, rejets côtiers des égouts, rivières polluées – le Nil, le Pô, le Rhône... –, urbanisation côtière mal maîtrisée, immersion de déchets urbains, espèces marines en voie de disparition (tortues...). La surpêche industrielle reste un obstacle à la reconstitution de certaines espèces malgré les quotas de pêche sur les baleines et les thons, et les mesures de protection des dauphins, des requins et des phoques... Tout cela entraîne une mortalité d'espèces et des déséquilibres entre elles (prolifération des méduses en Méditerranée du fait de la diminution de population des thons, mortalité d'oursins), tous phénomènes aggravés par l'incidence de problèmes plus vastes sur les milieux marins (réchauffement climatique, acidification des eaux et dépérissement des coraux).

Pour une politique de stricte protection

La réaction de protection curative immédiate est la mise en protection d'une zone marine précise par les autorités compétentes. En quelques années, l'efficacité des mesures de protection strictes s'est vérifiée et traduite par une remontée des stocks (pour la Côte bleue et Port Cros, et pour les cétacés en Méditerranée).

Par effet refuge dans les aires marines ainsi mises en protection, le nombre des individus observés a augmenté ainsi que le poids moyen des prises expérimentales. Les prises autour des réserves ont augmenté à leur tour, permettant de lever les préventions des professionnels de la pêche artisanale côtière.

Les moyens de cette protection sont la délimitation de l'aire marine par un balisage et une surveillance minimale. Mais pour éviter les abus et les contraventions délibérées, il est possible de compléter le dispositif par des « récifs de protection », obstacles de poids

destinés à empêcher le chalutage côtier et par des « récifs de production » dont la forme favorise la fixation des algues et la reproduction du poisson.

Flux et reflux dans la mise en protection se sont succédé selon les méandres de la prise de conscience et du laisser aller.

La loi Littoral peine à entrer en application

Pour le littoral, beaucoup repose sur le Conservatoire du littoral car la loi d'Ornano de protection sur 100 mètres de bande côtière puis la « loi Littoral » de 1986 ont du mal à entrer en application, notamment en certains points du littoral particulièrement convoités (cf. les avatars du « sentier des douaniers » ou des cabanes et buvettes sur le Domaine public maritime). Malgré la faiblesse de ses moyens financiers, le Conservatoire acquiert patiemment des portions de rivages mais a du mal ensuite à mettre en place une gestion durable et cohérente avec les alentours. C'est qu'une nouvelle orientation de protection se heurte aux craintes des pêcheurs et surtout aux lobbys du tourisme, de l'immobilier et des ports de plaisance...

En France même la volonté politique en la matière a varié. Dans les années 1960/80 quelques rares « réserves » intégrales ont été créées à l'initiative de l'Etat mais dans l'urgence (Port Cros, par exemple). Quelques régions veillent aussi et la région Paca a lancé un Plan pluriannuel d'assainissement du littoral afin de réduire la pollution côtière.

Les années 1984/2006 ont été une traversée du désert pour la protection marine. Les seules initiatives ne sont pas venues de l'Etat qui s'est focalisé sur d'autres actions, mais d'interventions locales comme celle qui a débouché sur la création du parc marin de la Côte bleue en 1983. Ce dernier est né d'une association regroupant des communes, le département des Bouches-du-Rhône et la région Paca, le Comité local des pêches et la prud'homie qui bénéficient d'une « concession de cultures marines » (subterfuge pour intervenir et lancer des mesures de protection/reconstitution du milieu/récifs artificiels), association qui s'est transformée quelques années plus tard en un syndicat mixte.

C'est après 2006 que les directives, les pressions, voire les mises en demeure de l'Union européenne envers la France, ont amené à une reprise du mouvement à l'initiative de l'Etat pour créer des zones « Natura 2000 » qui renforcent les zones de protection existantes et les étendent. La loi de 2006 reconnaît et crée les Aires marines protégées tandis que le Grenelle de l'environnement renforce le processus de mise en protection (mer d'Iroise...). Pour sa part, le parc marin de la Côte bleue obtient enfin une reconnaissance nationale tandis que le processus de création de parcs comme ceux de la Mer d'Iroise ou des Calanques est relancé.

Sur le long terme, la mise en protection a progressé, mais le rythme n'est pas à la mesure des dégâts observés, qu'il s'agisse de la biodiversité marine en haute mer ou de la bande littorale. C'est que les mesures prises ne sont pas toujours sans arrière-pensées.

L'importance du tissu social local

Les initiatives étatiques sont des applications locales d'une volonté centrale de protection forte. Dans une période passée, elles se sont manifestées sous la forme de réserves plus ou moins intégrales comme à Port Cros. Mais la gestion de l'espace apparaît comme secondaire et déconnectée du tissu social local préexistant (ce sont parfois des scientifiques qui gèrent, comme à Port Cros). En revanche, ces mesures sont un effet d'aubaine pour ceux qui possèdent du foncier en limite ou non loin de ces réserves : la richesse des milieux suscite un essor touristique qui, souvent livré à l'initiative privée et anarchique, va à l'encontre du but de protection recherché, au moins officiellement. Le foncier devient cher et convoité, faisant obstacle à l'extension même des zones protégées. Autour de ces zones, l'économie s'oriente peu ou prou vers des activités touristiques (hôtellerie, résidences secondaires, initiatives « touristiques » comme les Oursinades de la Côte bleue). La récente mise en place de Parcs naturels nationaux (Parc de la Mer d'Iroise ou Parc national des Calanques près de Marseille) provoque ce genre d'appétits. Limité en ressources, le Conservatoire du littoral n'avance que grâce à l'opiniâtreté de ses responsables et à des négociations au coup par coup sans changer le sens global des choses.

Parfois l'Etat peut consacrer par un « label » telle démarche d'initiative locale pour la mise en valeur et la protection d'une zone littorale. Mais il s'agit d'une mise en valeur paysagère à but commercial et touristique. Les « Cinque terre » en Italie illustrent cette convergence.

Si les deux premières démarches convergent, on voit aussi, à l'inverse, des constructions progressives avec tous les acteurs ; l'initiative peut être nationale ou locale selon la volonté politique, mais l'essentiel est dans l'association de l'Etat, des collectivités de différents niveaux, des pêcheurs, des plaisanciers, des commerçants et des familles (en associations ou non) et des scolaires, public captif mais qui plonge dans la population à travers les initiatives de sensibilisation et d'information. Les touristes eux-mêmes peuvent être touchés par cette information et respecter ainsi le milieu qu'ils visitent. Dans la mesure où le rôle du local est plus important, la gestion du littoral et du milieu marin ira plus facilement de pair avec une vision cohérente de la protection. Les évolutions de la société locale et l'impact sur les milieux peuvent être alors maîtrisés mais cela requiert une vigilance permanente car rien n'est jamais définitivement gagné.

Dans cette dernière démarche, une association comme le Réseau Hommes&Nature du MNLE peut jouer son rôle de mise en perspective de la protection locale avec nos propositions globales sur la prévention de la dégradation des milieux maritimes et sur la lutte contre le réchauffement climatique.

Jeudi 30 août

Jean-Paul Martel – MNLE Pays de la Loire

Quels repositionnements du transport dans la perspective de produire et consommer autrement ?

Le transport maritime a été fondé ces derniers siècles sur des positions coloniales, dominantes et inégalitaires. Dans la période contemporaine, il s'est développé avec la révolution et le productivisme industriels. Peut-il être refondé sur des échanges mutuellement avantageux, c'est-à-dire sur la fraternité ?

L'enjeu pour les ports et les transports maritimes est de construire une multimodalité des transports résultant d'une stratégie construite sur des rapports nouveaux à l'échelle mondiale et qui intègre la mise en place d'une planification écologique.

Le port au-delà de sa position géographique, favorise un accès plutôt rapide et la possibilité de s'en extraire avec facilité lorsqu'on raisonne du point de vue du transporteur.

Le port est une interface entre ce qui est appelé « son hinterland » et le fleuve ou la zone fluvial et maritime.

Sa dimension varie selon les liens multimodaux de transport qui permettent d'y accéder d'un point de vue terrestre, ainsi l'hinterland du Port de Brest et du GPMPNST, ont des fonctions et usages communs qui peuvent être complémentaires plutôt que concurrents.

Paradoxalement, l'existence de grands ports maritimes sur les façades maritimes européennes et d'un marché unique (UE) dans la mondialisation libérale ne permettent pas de rapprocher les peuples. La crise financière a provoqué l'effondrement du commerce mondial. Le système monétaire laisse les Etats sans marges arrières pour se financer et les conduit à redoubler d'austérité pour satisfaire l'appétit des marchés financiers.

Les transports :

- engloutissent 68 % de la consommation finale de produits pétroliers en France ;
- dépendent à 97 % des hydrocarbures ;
- alimentent directement une facture énergétique désormais supérieure à 60 milliards d'euros ;
- produisent 34 % des gaz à effet de serre ;
- occasionnent pour les ménages une dépense de 5.000 euros en moyenne annuelle.

Les 6 dimensions d'un « made in France industriel durable » :

1. Repositionnement de l'offre (stratégies de diversification et répondre aux besoins en terme de sécurité des produits, des approvisionnements au plan énergétique et de protection de l'environnement ;
 2. Donner la priorité à la recherche fondamentale et recherche et développement (R et D) et s'engager dans des agricultures écologiquement intensives ;
 3. Réorganiser les filières industrielles et s'assurer que la PAC et l'Etat français donnent la priorité aux agricultures écologiquement intensives ;
 4. Assurer un ancrage territorial avec la disponibilité des compétences externalisées ;
-

5. Assurer une progression du pouvoir d'achat de ceux qui travaillent, donner de nouvelles perspectives aux chômeurs de longue durée ;
6. Contribuer à remettre en cause la mondialisation libérale qui priorise les profits, au détriment de l'emploi, de l'investissement et des échanges plus équilibrés.

L'avenir des ports de l'hexagone est intimement lié à un autre modèle de développement.

Le développement durable des échanges maritimes et l'accroissement des capacités portuaires devraient **moins dépendre** :

- des règles du marché actuel et de Rio+20
- du concept d'écologie industrielle, proposée pour assurer l'avenir du verdissement de l'économie capitaliste et du libéralisme économique (hors normalisation et planification).

Mais dépendre plus :

- de la place et de l'implication des hommes, des salariés pour construire et anticiper ;
- de choix en matière de transition énergétique ;
- des choix en matière de développement aux différentes échelles et d'aménagement des territoires (imposer au marché une articulation normative et la planification écologique par exemple) ;
- des types d'échanges qui peuvent en résulter.

La croissance ou plutôt les produits qu'elle génère, la transition énergétique et la planification écologique peuvent permettre aux ports de sortir de l'impasse libérale les concernant et ainsi contribuer au repositionnement des transports mais : la prochaine révolution industrielle interrogera-t-elle la nature et le sens de ce que nous consommons ?

Jeudi 30 août

Jean-Paul Hellequin – Association Morglaz

La déconstruction navale : pour une filière française respectueuse de l'homme et de l'environnement



L'association MOR GLAZ défend depuis plus de 10 ans une filière de déconstruction de navires en Europe, en France et pourquoi pas à Brest. Nous la défendons, parce que, exporter ses déchets vers des continents plus pauvres (Asie, Afrique etc.) est immoral et scandaleux.

L'affaire de l'Ex-Clemenceau et notamment son retour annoncé vers Brest le 16 février 2006 et son arrivée le 17 mai 2006 aura attiré l'attention du monde entier sur la problématique du démantèlement des vieux navires en fin de vie. Malgré les réglementations internationales, de nombreux obstacles rendent leur application difficile. Pour l'association MOR GLAZ ceci n'est dû qu'au manque de volonté de la part des Etats, des administrations, des armateurs et de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de vouloir imposer des règles strictes et obligatoires pour bien déconstruire les navires civils et militaires.

Une réglementation existante

Les règles existent, les conventions aussi, celle de Bâle sur l'interdiction d'exporter des déchets et celle de Hong-Kong sur des obligations d'inventaire mentionnant précisément où se trouvent les produits toxiques à bord des navires à déconstruire. Ces textes ne sont que rarement appliqués et peu respectés dans cet environnement du transport maritime dans lequel " les us et coutumes " sont trop souvent les règles.

Le cargo " WINNER " bloqué à Brest depuis 10 ans vient d'être déconstruit en moins de 6 mois. Ce navire ne pouvant plus être déplacé, a été déconstruit dans une cale sèche appartenant à la Marine Nationale, comme quoi cela est possible il suffit pour cela d'avoir un peu de bonne volonté.

L'association MOR GLAZ prend acte de la réussite de la déconstruction de ce cargo confiée après un appel d'offres à une entreprise privée des Côtes d'Armor. D'après nos informations, la déconstruction de ce navire se serait plutôt bien déroulée, dans le respect de l'Homme et de l'Environnement.

Les élus politiques doivent être convaincus de la faisabilité de cette activité, ils doivent être unis et insister auprès du gouvernement afin que tous les moyens soient mis à la disposition des industriels qui souhaiteraient réaliser cette activité complémentaire à la réparation navale à Brest. Si l'activité industrielle devait reprendre à Brest il faudrait y inclure 15% du cahier des charges à la déconstruction des navires.

Les Assises Nationales pour la filière française de démantèlement des navires qui se sont tenues à Rennes le 12 avril 2011 en présence de Bernard THIBAULT, de Jean-Yves LE DRIAN et de nombreuses personnalités donnent des envies à l'Association MOR GLAZ de continuer à défendre cette activité complémentaire dans notre région en garantissant toutes les règles sociales et environnementales pour les ouvriers et les riverains.

Nous devons interdire et continuer à défendre l'idée que d'envoyer ailleurs les vieux navires est condamnable, cela doit être interdit avec des sanctions pour les contrevenants.

Le rapport du Député Pierre CARDO sur cette problématique des navires en fin de vie retient deux sites en France : Brest et Bordeaux Bassens. Il note aussi les discordances existantes à Brest entre les principaux acteurs qui pourraient porter ce dossier au plus haut niveau de l'Etat et un certain manque de volonté de la CCI, de DCNS et de BMO.

Contrairement à tout ce qui est colporté ici et là, cette activité n'est pas une sous activité qui devrait être effectuée par des salariés non spécialisés. Elle sera une activité industrielle nouvelle qui doit trouver sa place en Europe, en France et pourquoi pas dans notre Région à Brest. Cette activité créera du trafic portuaire et pourquoi pas un marché de la pièce d'occasion. Cette activité exportée sera pour de trop nombreuses années une activité qui ne respectera ni les hommes ni l'environnement.

Des progrès à faire

Les péripéties du " NORWAY " et du " CLEMENCEAU " à la une des médias avaient été à l'époque un bon relais pour toutes les associations et syndicats qui le souhaitaient, cela aura permis à tous ceux qui l'ignoraient de savoir que les navires en fin de vie ne peuvent plus être déconstruits de façon artisanale par des hommes qui travaillent dans des conditions d'un autre temps. Cette activité effectuée dans des pays pauvres ou en voie de développement ne peut plus et ne doit plus nous satisfaire,

Pour réussir, nous devons faire prendre conscience à tous les acteurs du secteur maritime qu'il faudra désormais prévoir le coût de la déconstruction d'un navire dès sa construction, cela doit désormais être la nouvelle norme internationale.

Nous devons y intéresser l'Organisation Maritime Internationale (seule organisme capable par le n° IMO d'avoir la traçabilité d'un navire) nous devons imposer par la loi à tous les armateurs cette nouvelle obligation, car la déconstruction des navires ne concerne pas que les navires de l'UE mais tous les navires de tous les pays, de toutes les immatriculations.

Le transport maritime, première activité internationale qui permet 90% des échanges mondiaux doit être capable de faire appliquer les mêmes règles pour tous, dans le domaine de la construction, du contrôle des navires, des obligations sociales et de la déconstruction des navires. La France et l'Union Européenne doivent respecter tous les accords et conventions signés. Le discours politiquement correct de prétendre que cela donne du travail à des pays pauvres est d'une lâcheté honteuse.

La qualification juridique des navires en fin de vie Le droit maritime est largement imprégné, contraint, soumis au droit international. Aucune convention ne règle le sort des navires en fin de vie. Vendus à l'encan ils sont pour leur dernier voyage soumis aux cours internationaux de la ferraille après celui impitoyable des taux de fret.

L'article 531 du Code Civil qualifie les navires de meubles. Il apparaît donc clairement que tout navire battant pavillon français destiné à la démolition est un déchet. Cette qualification est fondamentale dans la mesure où elle emporte application de la réglementation relative aux déchets. Elle impose aux détenteurs de navires et bateaux en fin de vie l'ensemble des obligations relatives aux déchets.

Le chantier de déconstruction doit être soumis à l'ensemble de la réglementation du code du travail pour les aspects d'hygiène, de sécurité, des conditions de travail, et au code de

l'environnement et des ports pour la protection de la nature (eau, air).

Alors pourquoi les Etats sont-ils incapables d'imposer certaines obligations ?

- Il faut dès la mise en chantier d'un navire budgétiser sa déconstruction.
- Il faut y associer Organisation Maritime Internationale.
- Il faut y associer l'Union Européenne qui est depuis l'entrée de Malte et Chypre la deuxième flotte mondiale en tonnage.
- Les financements sont trouvés, seul la volonté manque : il faut imposer une taxe sur les milliards de tonnes de marchandise qui transitent chaque année par la mer.
- Il faut imposer la traçabilité des navires afin de connaître leur situation en temps réel.
- Il faut imposer une taxe d'escale obligatoire sur toutes les escales des navires dans le monde, à titre indicatif, les ports de l'Union Européenne connaissent chaque année plus de 150000 escales et rappelons que les escales sont croissantes chaque année.

L'association MOR GLAZ est convaincue que c'est toute la filière du transport maritime qui doit participer à la déconstruction des navires civils. Les Etats doivent être responsables de la déconstruction des flottes militaires qui ne représentent que 3% de la flotte mondiale.

Près d'un millier de navires de commerce démantelés en 2010

952 navires de commerce sont partis à la casse en 2010 dans le monde pour démolition en Asie, où les mauvaises pratiques sont légions et la législation encore insuffisante, je dirais même inexistante. Près de 40 % de ces navires étaient sous pavillon européen et cela devrait choquer toutes celles et ceux qui ont des responsabilités dans le secteur maritime.

Depuis la saga de l'ex " Clemenceau " du " France " etc.... qu'en est-il du démantèlement des bateaux arrivant en fin de vie, de tous ces navires, qui contiennent de nombreuses substances toxiques (amiante, polychlorobiphényles (PCB), résidus d'hydrocarbures,...). La déconstruction de ces navires est toujours réalisée pour l'essentiel au Bangladesh, en Inde et au Pakistan où l'absence de mesures de protection de l'environnement et de la santé se solde par un taux d'accidents extrêmement élevé chez les travailleurs. Pourtant, l'exportation de déchets dangereux à destination des pays en voie de développement est interdite par le règlement communautaire sur les transferts de déchets conformément à la convention de Bâle, en vigueur depuis 1992. En 2010 deux ferry venant du nord de l'Europe ont fait une escale forcée à Brest après des avaries de moteur, le 6 septembre 2011 deux péniches sont passées sous remorque au large de la Bretagne etc..... tous ces navires étaient en fait une exportation déguisée de déchets.

En mai 2009, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a fait un geste en adoptant la première convention internationale visant à favoriser le recyclage des navires en fin de vie. Le texte introduit plusieurs obligations et impose aux armateurs de fournir aux chantiers de démantèlement une liste des matériaux dangereux contenus dans le navire, avant qu'il ne soit détruit. Mais cette convention soumise à ratification des 169 Etats membres ne prévoit pas de mettre fin à l'échouage des bateaux sur les plages pour les démanteler, ce que

déplorent l'Association MOR GLAZ et les ONG comme Robin des Bois et la CGT des Marins du Grand Ouest.

L'Asie, 1^{ère} usine mondiale de la déconstruction

L'Asie reste la première destination pour la déconstruction des vieux navires. Les "chantiers" asiatiques concentrent toujours près de 90 % de l'activité mondiale de déconstruction des navires civils et militaires. Ainsi, l'Inde reste la première destination de démolition avec 44% des navires, suivie de la Turquie (14%), la Chine (13%), du Bangladesh (11%) ou encore du Pakistan (10%). La Turquie triple son nombre de navires démolis grâce à la rationalisation du couple sidérurgie/démolition et l'amélioration des pratiques de démolition, à sec, cependant quelles sont les règles sociales, sanitaires et environnementales.

Le poids total de métaux recyclés est passé de 1,8 million de tonnes en 2006 à plus de 6,4 millions en 2010, soit près de 4 fois plus. Le prix d'achat des métaux pour recyclage pratiqué par les chantiers asiatiques se situait également entre 440 et 500 dollars la tonne en 2010, contre 300 dollars en Turquie. 44% des navires partis à la casse étaient classés sous-normes et avaient fait l'objet de rétention "en particulier en Europe".

Sur le millier de navires démantelés, 40 % étaient sous pavillon européen ou appartenaient à des armateurs établis dans l'Union Européenne ou dans l'Association Européenne de Libre Echange.

Or, seules quelques carcasses de navires finissent en Europe. Après avoir été refoulé d'Inde. En 2010, seulement 6 navires ont été démolis au Danemark, et 4 en Belgique.

On assiste à un minage de la filière européenne de démantèlement alors que de nombreux navires, des ferries notamment, quittent l'Europe du Nord pour être démolis en Asie ou pour reprendre du service dans des pays pauvres les cas cités plus haut à Brest en 2010 et 2011 . Pourtant les chantiers européens ont en 2010 dévoilé leurs atouts avec l'activité soutenue du chantier de Gand en Belgique, la consolidation des chantiers danois.

Une filière de démantèlement française

Le ministère de l'Agriculture et de la Pêche avait en effet lancé en 2007 un plan de soutien des armateurs mettant fin à leur activité alors qu'auparavant, ces bateaux de pêche étaient brûlés, coulés ou abandonnés dans les vases des ports ou des abers pour l'association MOR GLAZ cette initiative du Ministère de la Pêche est une forme de subvention à la déconstruction des navires de pêche. Depuis plus de deux ans, des entreprises telles que Veolia Propreté ou Sita (Suez environnement) participent à l'activité de démantèlement de bateaux de pêche. Pour que la filière de démantèlement des navires soit rentable, il faudrait traiter au moins 100.000 tonnes de ferraille. Or aujourd'hui nous arrivons à 20.000, il faut donc attirer les clients avec des obligations de déconstruire les navires autrement

Le chemin sera long et difficile car même l'Etat Français est négligeant, SeaFrance à l'époque filiale maritime à 100% de la SNCF a laissé partir en 2011 deux de ses ferries se faire déconstruire en Asie à ALANG (consulter le site www.morglaz.org et le www.brest.ouvert.net).

Sur le littoral français, de vieux navires attendent d'être déconstruits : à Cherbourg le thonier sennear appartenant à un propriétaire russe attend depuis le 6 juillet 2007, à Brest le cargo " CAPTAIN STAREV " depuis le mois de novembre 2008.

Jeudi 30 août

Jean-Pierre Blondel – Expert maritime

La mer : hier, aujourd'hui et demain.



Quelques chiffres

Il faut se rappeler que la France, avec tous ses confettis, est le 2^{ème} pays au monde pour sa superficie maritime, soit environ 11 millions de km², après les USA.

La France est le 2^{ème} producteur mondial, elle exporte 63% de la production.

Mais la France reste un pays de terriens malgré environ 4 000 000 de plaisanciers.

Selon les derniers chiffres, sur ses 18 000 kms de cote, la France compte 470 ports et installation en mer, 87 ont le label pavillon bleu, et 50 ports et haltes fluviales sur 85 000 kms de voies d'eau

La capacité d'accueil est estimée à 250 000 places, 35 % sont en PACA, qui ne compte que 7% de mouillage organisés et 22% non organisés, 19% sont en Bretagne qui compte 47% de mouillage organisés et 15% non organisés.

Quelques définitions

D'abord, **le bateau** : juridiquement, le bateau est un objet non identifié, il n'existe pas. L'usage le définit comme un nom générique pour une construction flottante de petite dimension, une embarcation ou un bâtiment conçu pour naviguer, notre ennemi héréditaire l'appelle « boat » ; se pose alors la question de bon sens : est-il possible d'aller en mer avec un bateau ?

Vient ensuite **le navire**, on sent tout de suite que c'est plus grand, plus gros, plus important...

Le navire existe juridiquement. Le navire est un bateau conçu pour la navigation en haute mer, les anglais utilisent alors le terme *ship* ou *vessel*. La définition actuelle, au regard du droit de la mer est un engin évoluant en mer sous la responsabilité d'un état auquel il peut être rattaché par le lien de la nationalité et qui peut refuser toute ingérence d'un autre état.

Le yacht, en 1718, s'écrivait IACHT en anglais, ou hollandais, iac en Français, l'yacht anglais est un bâtiment à mâts et voile propre pour aller sur mer, embelli d'appartements commodes et jolis par dehors et par dedans.

Qu'est-ce que la mer et à qui appartient-elle ?

Je me demandais si je pouvais aller mer avec mon petit bateau, mais la mer qu'est que c'est, et surtout à qui appartient-elle ?

Avant, avant, la question ne se posait pas, tout simplement je prenais mon bateau et j'allais où je le pouvais, rappelons nous les caravelles de Colomb, les drakkars des Vikings...

Avant, une première définition de la propriété de la mer, ou de l'océan, est née suite aux agressions venues de la mer : la mer territoriale, c'est-à-dire la partie sur laquelle l'état côtier exerce son autorité correspond à une portée de canon, environ 3 milles.

Donc, après ces 3 milles nautiques, les mers et les océans ne sont plus soumis à la juridiction d'un état, il s'agit de la RES COMMUNIS, la chose commune.

Les états se sont réunis en 1958 à Genève pour définir jusqu'où s'exerçait la propriété de l'état riverain ; Genève a été suivi en 1982 par Montego Bay, et la France a ratifié ce traité en 1996, ce qui n'est pas très loin.

Aujourd'hui, l'état côtier a pleine autorité sur une bande de 12 milles, une autorité restreinte sur une zone contigüe de 12 milles, une autorité « économique » sur une zone exclusive de 200 milles, tout ceci s'entendant depuis une ligne de base, séparation des eaux intérieures des eaux maritimes, la ligne de base étant la laisse de basse mer en conditions normales.

En France, les premières définitions et délimitations du rivage de la mer remontent au droit romain pour la méditerranée renvoyant à l'idée de souveraineté. Puis l'édit de moulin de février 1566, intégrant les rivages de la mer dans la couronne. En aout 1681, par l'ordonnance de la marine, impulsé par Colbert, que sera réputé bord, au sens de ligne, et rivage, au sens de bande, tout ce que la mer couvre et découvre lors des grandes marées.

Ordonnance consacrée par l'arrêt Kreitman du conseil d'état du 12/10/1973, complétée par l'article L.2111-4 du code général de la propriété des personnes publiques (CGPMM).

Puis en 1986, la loi littorale, en 2004, le décret 2004-309 en application de l'article 26 de la loi littorale codifiée à l'article L 211-5 du Code général de la propriété des personnes publiques ; mais le législateur définit le littoral comme une entité géographique donc sans vraie définition juridique ; le littoral recouvre la notion administrative de commune littorale, ce qui lui confère un aspect quasi terrestre, les maires ayant la responsabilité jusqu'aux 300m.

Tout ceci pour définir le domaine public maritime (DPM) réputé inaliénable et imprescriptible, scindé entre DPM naturel, le sol et le sous sol entre la laisse de haute mer et la mer territoriale, et le DPM artificiel que sont les installations et les équipements portuaires.

La navigation de plaisance

La plaisance en France est une activité assez récente, née à la fin des années 50. Nos chers amis anglais ont commencé avant nous, français. On peut considérer que la plaisance moderne est née à Cowes à la fin de la seconde guerre mondiale.

Pourtant, les origines de la navigation de loisir ou protoplaisance sont beaucoup plus âgées, le témoignage le plus ancien est probablement une fresque grecque découverte à Santorin (1600 avant JC) qui met en scène une fête nautique avec plusieurs voiliers, pratiquée par plusieurs professions de couches sociales relativement modestes ; cette protoplaisance, vénitienne, égyptienne ou grecque s'est éteinte sur les lieux où elle apparue.

Les témoignages ultérieurs ne concernent quasiment que les élites, Charles II d'Angleterre, le doge de Venise, Cléopâtre ...

Reste que c'est vraisemblablement la Hollande du 16^{ème} siècle qui voit les premières concentrations de navires d'apparat.

La 1^{ère} mention officielle d'une course concerne la venue à paris en 1613 de marins de l'estuaire de la seine ; en 1661 eu lieu la 1^{ère} régata anglaise entre le duc d'York et le roi

d'Angleterre Charles II, de retour de son exil de Hollande ; évoquons le savant britannique sir William Petty, premier à utiliser un catamaran en 1662, au large de Dublin ; mais les maoris l'utilisaient déjà depuis longtemps ...

En cette fin du 16^{ème} siècle, on peut également évoquer les régates entre pêcheurs ou entre marins de la Royale Navy.

Au 17^{ème}, le 11 août 1749, les « duels » laissent place à la 1^{ère} régate de 12 voiliers sur la Tamise ; cet événement conduira à la création de la Cumberland Sailing society, le Solent devint en 1770 un haut lieu de la voile, du fait de sa géographie.

Le yachting se développe du fait de la révolution industrielle entre rois, princes et nouvelles classes sociales ; 50 yachts britanniques en 1800, 2000 en 1881, unités de plus de 20 m, les régates sont de plus en plus nombreuses, les yachts clubs se créent.

Le Cumberland Sailing society déménage de Londres à Cowes pour s'appeler le Royal Yacht Club en 1820 puis le Royal Yacht Squadron son nom actuel, ces clubs sont très fermés, sur le continent se développeront plutôt des cercles nautiques, Rotterdam en 1846, Ostende en 1847.

En France, le 1^{er} club est celui du Havre le SRH en 1838 soit 48 ans après les anglais, la société des régates parisienne en 1858.

La Méditerranée, avec des conditions assez favorables connaîtra des YC précoces Gibraltar en 1829, Malte en 1835, Cannes en France en 1860, et pour mémoire Saint Malo en 1880.

Qu'est ce que le nautisme ?

On peut retenir la définition bretonne du nautisme, en 1989 comme l'ensemble des pratiques sportives et de loisirs s'exerçant individuellement ou collectivement sur ou dans l'eau, à l'aide des matériels appropriés.

La navigation de plaisance est la composante essentielle du nautisme, elle bénéficie en France d'un statut juridique depuis 1850 ; appelée depuis longtemps yachting outre manche, c'est une navigation est à but non lucratif.

La géographie sociale part de la constatation que les faits sociaux ont par leur localisation et leurs manifestations des dimensions spatiales ; en tant que loisir à l'ère de la civilisation des loisirs, la plaisance est assurément un fait social très différencié d'un individu à un autre, d'un groupe social à un autre ; les 2 grandes familles, voile et moteur, et la diversité des pratiques, le confirment.

La plaisance est un objet récurrent de la géographie du tourisme et donc de l'économie ; son impact est loin d'être anodin ; la fonction d'hébergement estival des ports représentait en 2000 environ 20 % de la capacité hôtelière soit 218 000 nuitées bateaux dans les 63 principales infrastructures soit environ un million de nuitées personnes, ceci en 1999.

Qu'est ce qu'un port de plaisance ?

La définition la plus simple d'un port est un abri et une aire de stationnement pour les navires de plaisance ; définition insuffisante étant donné qu'elle correspond également aux zones de mouillage, d'équipements légers et aux zones de gardiennage à terre, structures sans le statut juridique de port.

Juridiquement, un port de plaisance est un espace qui a fait l'objet d'une concession ; pour jouir d'un tel statut, les équipements lourds, quais, pontons... ne sont pas nécessaires ; un port peut se résumer à quelques bouées d'amarrage avec un bureau du port dans une mairie ou une DDE ; l'appellation légale est alors « zones de mouillage et d'équipements légers » pour des structures non portuaires accueillant des bateaux de plaisance et admises sur le domaine public maritime (DPM) dans le cadre d'autorisation d'occupation temporaire (AOT).

Pour ajouter au flou ambiant, certaines installations établies dans le cadre de concession de plage artificielle afin d'être utilisée par la voile légère ont été qualifiées d'équipements portuaires. Le conseil d'état, le 14 mars 1986, a ainsi qualifié de petite installation portuaire un ouvrage susceptible d'accueillir quelques embarcations de plaisance.

On peut donc réunir sous l'appellation port de plaisance tout site naturel ou artificiel aménagé même sommairement pour l'accueil des bateaux de plaisance et ayant fait l'objet d'une concession de port de plaisance

Ce qui est très important du point de vue de l'assurance, la convention de Londres et la loi française du 17 décembre 1926, interdisant l'abandon du navire

La plupart des ports correspondent à cette définition ; à ma connaissance, en méditerranée, un seul port Cannes Marina est en dehors du DPM.

Les règles relatives à l'accueil des navires sont fixées par l'article L.321-3 du code de l'environnement ; l'accueil est organisé pour s'intégrer selon le schéma de mise en valeur défini à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 07 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre commune, département, régions et état.

Un port a une empreinte foncière certaine, on considère qu'un espace de 80 m² est nécessaire pour un bateau de taille moyenne et 130m² pour une grande unité, pour une voiture, 24 m² et pour une remorque 60 m². Le coût de la création d'une place à flot est d'environ 40 000 € HT. Selon une étude de faisabilité, pour 71 navires, 50 permanents, 16 en escale, 5 en réparations, il faut environ 22 000 m² pour un coût d'environ 3 000 000 €.

On peut considérer **4 types de port** : le port en site naturel, les abers en Bretagne ou le vieux port de Marseille ; le port de plaisance installé dans des infrastructures existantes comme à bordeaux ; le port de plaisance construit en avant du trait de cote comme à Monaco ; le port construit en retrait du trait de cote, comme port Camargue, plus grand port d'Europe avec 5000 emplacements.

5820 places ont été créées sur les 5 dernières années, notamment en Languedoc Roussillon, 28 %, en Bretagne 26 % et 12 % en paca, le potentiel de gain d'ici 2 ans serait de 9 724 sur le littoral.

A noter que suite au grenelle de l'environnement de 2009, un appel à projets de ports de plaisance exemplaire a retenu 10 projets innovants conciliant la recherche de nouvelles capacités d'accueil et leur intégration, 6 projets ont été primés : Dunkerque, Dieppe, les minimes, le mouillage de Canebier ainsi que Macon et Hautmont ; un projet de port à sec souterrain de 200 places sous forme d'un puits circulaire est à l'étude à Beaulieu-sur-mer.
