



SEPTEMBRE
2016 -
AOUT
2018

LE PROJET

PECHPROPRE

L'ETUDE DE PREFIGURATION POUR LA MISE EN PLACE
D'UNE FILIERE VOLONTAIRE DE GESTION DES ENGINS DE
PECHE USAGES

A FEASIBILITY STUDY ON LONG-TERM MANAGMENT OF
USED FISHING GEAR

RAPPORT FINAL

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie

Financé par l'ADEME et

Par le :



Réalisé par la :



En partenariat avec :



REMERCIEMENTS

La Coopération Maritime (CM) remercie tout d'abord, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES) et le Group Paprec qui ont contribué au financement de cette étude et sans qui, elle n'aurait pu avoir lieu.

Elle remercie tout particulièrement le Comité Français des Plastiques en Agriculture (CPA), qui a mis à la disposition de la CM son expertise et son expérience et notamment, Bernard LE MOINE, Karine MAIGNAN et Elsa VINUESA.

Elle remercie également, l'ensemble des acteurs qui ont contribué à la réalisation de cette étude, trop nombreux pour être cités nommément tels que :

- les professionnels de la pêche,
- les responsables portuaires,
- les metteurs en marché (fabricants, coopératives maritimes, négociants, etc...),
- les porteurs de projets locaux et notamment les acteurs qui ont permis la mise en place d'opérations pilote : la CMDK, le CRPMEM des Hauts de France, le SMEL, la SPL, le Syndicat Mixte du port de la Rochelle, TEO, la Navicule Bleue, l'APAM, l'association CORAIL.

Un grand merci aussi à toutes les personnes qui ont participé aux réunions de Comité de pilotage, qui se sont déroulées à Paris et, qui ont aidé à l'avancement de PECHPROPRE :

- AL JIBOURY Auban, du CRPMEM de Normandie
- AUBRY-BLU Jade, de l'ADEME
- AUMONT Lucile, du CRPMEM de Normandie
- BECQUET Olivier, de la CAPA Tréport
- BELLAHCENE Farid, de la COMHAV
- BOURGET Christine, de PlasticsEurope
- CARRE Hubert, du CNPMEM
- CHOPO Laure, de SAFEGE
- CIOLEK Delphine, du CNPMEM
- CONSTANTIN Pauline, du Seaquarium
- DECUGIS Christian, de l'APAM
- DELAHAYE Iris, du MTES
- DESPREZ Théo, de Fil&Fab
- DROIT Julie, du CEREMA
- DUFOUR Max, de LE DREZEN
- DUMAY Nathalie, de l'APLM
- DUPONT Vianney, de Nautique Conseil
- FAURRE Fabrice, de TEO
- FRAIGNEAU Véronique, de PlasticsEurope
- GALLET François, du CIDPMEM 64-40
- GRUSELLE Marie-Christine, du PNMEPMO
- HEGRON-MACE Laurence, du SMEL
- JABOUIN Caroline, du PNMGL
- JANDET Laure
- JENOT Bénédicte, du MTES
- LANDAIS Alice, de la Région Bretagne
- LASPOUGEAS Claire, du PNMI
- LEMOINE Claire, de l'APAM
- LEQUES Thierry, de la Navicule Bleue
- MADEC Marc, de la Fédération de la plasturgie
- MAGNIEN Charles-Antoine, de la DPMA
- MARIE Thierry, du Conseil départemental de la Manche
- MENEUT Sabine, de Palana Environnement
- MERCIER Rémi, de Fil&Fab
- MOUTTE Bernadette, de l'APAM
- MURARD Xavier
- PILLET Adeline, de l'ADEME

- PINATEL Vincent, de la SPL
- POULINE Patrick, du PNMI
- QUENTRIC Alan, du CEREMA
- QUERO Benjamin, de la Région Normandie
- RABEVOLO Clémence, du PNMI
- REMAUD Morgane, de la DIRM MEMN - AFB
- SANANES Sarah, du MTES
- SARGIAN Peggy, du PNMEPMO
- SEDDIKI Leila, de l'APAM
- THOMAS Benjamin, d'IVAMER
- TON Caroline, du CNPMM
- UGUEN Thibaut, de Fil&Fab
- VENGUD Marc, de SAFEGE
- VIERA Antony, du CRPMM des Hauts de France
- VONDERSCHER Flavie, du MTES
- ZILLI Dario, de la DPMA.

Enfin, merci aux collègues relecteurs de la Coopération Maritime et à Simon FEGNE pour sa contribution dans le cadre de son stage de Master 2 EGEL.

Merci à tous d'avoir permis que cette étude soit réalisée. Il serait idéal de pouvoir poursuivre ensemble, dans les mois à venir, la réflexion du projet de filière.

Pour toute publication le rapport devra être cité ainsi : PECHPROPRE-Coopération Maritime–Aout 2018

Cet ouvrage est disponible en ligne www.ademe.fr/mediatheque

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 1502C0115

Étude réalisée par GUEGUEN Mathilde, Coopération Maritime
et co-financée par le Ministère de la Transition Ecologique et
Solidaire et le Groupe PAPREC pour ce projet cofinancé par
l'ADEME

Coordination technique - ADEME : AUBRY BU Jade
Direction/Service : Service Produits et Efficacité Matière

TABLE DES MATIERES

Résumé	9
Abstract.....	9
Contexte	10
1. Porteur du projet.....	12
2. Partenaires et collaborateurs du projet	13
Le Comité français des Plastiques en Agriculture (CPA).....	13
Le Synergie Mer et Littoral (SMEL)	13
Le Parc Naturel Marin des Estuaires Picards et de la Mer d’Opale (PNMEPMO).....	13
Association Pêche côtière et Activités Maritimes durables (APAM)	13
3. Présentation du projet	14
3.1. Périmètre du projet	14
3.1.1. Activité.....	14
3.1.2. Produits et matériaux traités	15
3.1.3. Géographie	16
4. Ambitions de PECHPROPRE	18
4.1. Objectifs généraux.....	18
4.2. Intérêt de la démarche nationale	18
5. Etat des projets.....	20
5.1. Nationaux.....	20
5.2. Européens / Internationaux.....	28
6. Méthodologie	37
6.1. Période d’activité	37
6.2. Analyse de la mise en marché.....	42
6.2.1. Identification des métiers de la filière.....	42
6.2.2. Caractérisation et estimation des gisements	43
6.2.2.1. Technique d’enquête	43
6.2.2.2. Traitement des résultats de l’enquête	44
6.2.2.3. Difficultés rencontrées	44
6.3. Analyse des EPU.....	44
6.3.1. Identification des acteurs	44
6.3.2. Identification des modes de gestion des déchets existants et estimation des gisements ..	46
6.3.2.1. Technique d’enquête	46
6.3.2.2. Traitement des résultats de l’enquête	47
6.3.2.3. Difficultés rencontrées	48
7. Synthèse des principales réglementations s’appliquant en France	49
7.1. Réglementation en cas de rejets de déchets vers les milieux.....	49
7.1.1. Au niveau européen ou international	49

7.1.1.1.	<i>Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets</i>	49
7.1.1.2.	<i>Convention de Barcelone</i>	50
7.1.1.3.	<i>Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)</i>	51
7.1.1.4.	<i>Convention de Bâle</i>	52
7.1.1.5.	<i>Convention OSPAR</i>	52
7.1.2.	Au niveau français	53
7.2.	Réglementation pour les activités liées à la mer : imposant un système de collecte pour lutter contre le rejet de déchets vers les milieux	54
7.2.1.	Au niveau européen ou international	54
7.2.1.1.	<i>Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000</i>	54
7.2.1.2.	<i>Proposition de directive émise par la Commission Européenne relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE</i>	54
7.2.2.	Au niveau français	56
7.2.2.1.	<i>Code des Ports Maritimes</i>	56
7.2.2.2.	<i>Réglementation pour les activités de pêche en mer</i>	56
7.3.	Réglementations imposant la récupération des macro-déchets à des acteurs, n'étant pas à leur origine, une fois ces derniers présents dans les milieux aquatiques	57
7.3.1.	Au niveau français	57
7.3.1.1.	<i>Code Général des Collectivités Territoriales : la responsabilité de nettoyage</i>	57
7.3.1.2.	<i>Code de l'Environnement : la responsabilité d'entretien</i>	58
7.4.	Outils et réglementations susceptibles de jouer un rôle dans la gestion des macro-déchets en milieux aquatiques	59
7.4.1.	Au niveau européen ou international	59
7.4.1.1.	<i>Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer</i>	59
7.4.1.2.	<i>Accord RAMOGE</i>	59
7.4.1.3.	<i>Directive Cadre sur l'Eau (DCE) 2000/60/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 23 octobre 2000</i>	59
7.4.1.4.	<i>Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM) ou 2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 17 juin 2008</i>	60
7.4.2.	Au niveau français	60
7.4.2.1.	<i>Loi Grenelle de l'Environnement et de la Mer</i>	60
7.4.2.2.	<i>Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les Schémas d'Aménagements et de Gestion des Eaux (SAGE)</i>	61
7.4.2.3.	<i>Contrats</i>	61
7.5.	Réglementation en matière de gestion des déchets	62
7.5.1.	Au niveau européen ou international	62
7.5.1.1.	<i>Proposition de directive émise par la Commission Européenne relative à la réduction de l'incidence sur l'environnement de certains produits plastiques</i>	62
7.5.2.	Au niveau français	64

7.5.2.1.	<i>Responsabilité Elargie du Producteur – REP</i>	64
7.5.2.2.	<i>Classification des déchets</i>	65
7.5.2.3.	<i>Réglementation ICPE pour les déchets</i>	65
7.5.2.4.	<i>Transport</i>	66
8.	Résultats	67
8.1.	Enquêtes relatives aux Engins de pêche neufs - EPN	67
8.1.1.	Caractérisation	67
8.1.2.	Metteurs sur le marché	68
8.1.2.1.	Filets	68
8.1.2.2.	Chaluts et alèzes	69
8.1.2.3.	Casiers	70
8.1.2.4.	Autres engins de pêche	71
8.1.3.	Gisement	72
8.1.3.1.	Importations	72
8.1.3.2.	Données estimées par les experts/professionnels	72
8.2.	Enquêtes relatives aux Engins de Pêche Usagés - EPU	72
8.2.1.	Avec les pêcheurs	73
8.2.1.1.	Informations obtenues	73
8.2.1.2.	Filets usagés	74
8.2.1.3.	Chaluts et alèzes usagés	74
8.2.1.4.	Casiers usagés	75
8.2.1.5.	Dragues usagées	75
8.2.1.6.	Lignes / Palangres / Sennes / Bolinches / Tamis usagés	75
8.2.1.7.	Déchets d'habillement	76
8.2.1.8.	Déchets marins collectés au cours de l'activité de pêche	76
8.2.2.	Avec les responsables portuaires	77
8.2.2.1.	Diversité de gestionnaires	80
8.2.2.2.	Flottille majoritaire de fileyeurs et de chalutiers	82
8.2.2.3.	Configurations portuaires variables	82
8.2.2.4.	Plans de réception et de traitement des déchets	83
8.2.2.5.	Mise à disposition de personnel pour la gestion des déchets	84
8.2.2.6.	Gestion des déchets hors EPU	85
8.2.2.7.	Gestion des EPU	85
8.2.2.8.	Budget consacré à la gestion des déchets : chiffrage difficile	88
8.3.	Opérations pilotes	89
8.3.1.	Ports retenus	89
8.3.2.	Protocole des opérations pilotes	90
8.3.2.1.	Deux niveaux de gestion	90
8.3.2.2.	Organisation d'une opération pilote	90
8.3.2.3.	Contraintes techniques et opérationnelles	96
8.3.2.4.	De la nécessité d'indicateurs	98

8.3.2.5.	Conclusion	99
8.4.	Benchmark.....	99
8.4.1.	Difficultés rencontrées.....	99
8.4.2.	Constat de cette démarche	100
8.4.2.1.	Forte présence des ONG	100
8.4.2.2.	Problématiques communes	100
9.	Recommandations	101
9.1.	Pour une gestion pérenne des engins de pêche usagés	101
9.1.1.	Principe d'une filière.....	101
9.1.2.	Schéma pour les Filets de Pêche Usagés - FPU	102
9.1.2.1.	Schéma opérationnel.....	102
9.1.2.1.1.	<i>Déchet préparé</i>	102
9.1.2.1.2.	<i>Unité de collecte</i>	103
9.1.2.1.3.	<i>Conditionnement adapté</i>	103
9.1.2.1.4.	<i>Apport volontaire par les pêcheurs et collecte par l'opérateur local</i>	104
9.1.2.1.5.	<i>Regroupement (massification) par le prestataire de déchet</i>	105
9.1.2.1.6.	<i>Transport et valorisation</i>	106
9.1.2.1.7.	<i>Valorisation</i>	106
9.1.2.1.7.1.	<i>Valorisation Matière</i>	106
9.1.2.1.7.2.	<i>Valorisation énergétique</i>	107
9.1.2.2.	Conclusion sur les collectes de FPU	107
9.1.3.	Schéma opérationnel pour les Alèzes et Chaluts de Pêche Usagés - CPU.....	107
9.1.3.1.	Collecte.....	107
9.1.3.2.	Traitement.....	107
9.2.	Une filière nationale : une organisation opérationnelle	108
9.2.1.	Filière nationale : organisation de soutien	108
9.2.1.1.	Contractualisation filière	108
9.2.1.2.	Accompagnement technique	109
9.2.1.3.	Accompagnement financier	109
9.2.1.4.	Schéma financier	109
9.2.1.4.1.	<i>Au titre des ressources</i>	109
9.2.1.4.1.1.	<i>Financement des schémas locaux</i>	110
9.2.1.4.1.2.	<i>Financement national</i>	110
9.2.1.4.2.	<i>Au titre des dépenses</i>	111
9.2.1.4.2.1.	<i>Schémas locaux</i>	111
9.2.1.4.2.2.	<i>Dépenses de la filière nationale</i>	111
9.2.1.5.	Tentative de budget pour la filière nationale	112
9.2.1.5.1.	<i>Evaluation des besoins financiers</i>	112
9.2.1.5.1.1.	<i>Volumes de références</i>	112
9.2.1.5.1.2.	<i>Différentes catégories de FPU</i>	112
9.2.1.5.1.3.	<i>Schéma opérationnel de la filière nationale</i>	113

9.2.1.5.1.4.	<i>Coûts unitaires de la filière nationale</i>	114
9.2.1.5.1.5.	<i>Coûts de collecte (coûts globaux en fonction des volumes)</i>	114
9.2.1.5.1.6.	<i>Besoins financiers de la filière PECHPROPRE</i>	116
9.2.1.5.2.	<i>Evaluation des ressources</i>	116
9.2.1.5.2.1.	<i>Recettes opérationnelles</i>	116
9.2.1.5.2.2.	<i>Contributions des metteurs en marché</i>	117
9.2.1.5.2.3.	<i>Aides à la mise en place de l'Etat</i>	118
9.2.1.5.2.4.	<i>Consolidation des ressources</i>	118
9.2.1.5.3.	<i>Un dispositif équilibré</i>	119
9.2.2.	Une organisation nationale décentralisée.....	119
9.2.2.1.	Niveau national.....	119
9.2.2.2.	Niveau régional.....	120
9.3.	Quelle solution pour les chaluts ?.....	120
10.	Conclusions.....	121
11.	Communication.....	122
11.1.	Une plateforme de communication.....	122
11.2.	Création d'une identité visuelle.....	122
11.3.	Mise en place d'outils.....	122
11.3.1.	Site internet.....	122
11.3.2.	Réseaux sociaux.....	122
11.3.3.	Film.....	122
11.4.	Presse.....	123
	Index des figures.....	124
	Sigles et acronymes.....	126

Résumé

En 2016, la Coopération Maritime (CM) en collaboration avec le Comité Français des Plastiques en Agriculture (CPA) a lancé le projet PECHPROPRE. L'objectif de ce projet cofinancé par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES) et le Groupe PAPREC, est d'évaluer la faisabilité technique et financière de la mise en place d'une filière nationale pérenne des engins de pêche usagés (EPU).

Durant les 22 mois du projet, des enquêtes ont été menées dans 60 ports pour quantifier ces EPU (auprès des metteurs en marché, des marins pêcheurs, des responsables portuaires). Des opérations pilotes ont été menées dans 4 ports volontaires et en parallèle un benchmark européen a été réalisé pour connaître les modes de gestion en dehors de la métropole française.

Le gisement des EPU est difficilement quantifiable, aussi l'étude se base sur une estimation annuelle d'experts (metteurs en marché et données d'importations) d'environ 1 200 T d'EPU dont 800 T de filets et 400 T de chaluts.

Les enquêtes montrent qu'actuellement la REPP (Redevance d'Equipement des Ports de Pêche) finance pour partie la gestion des déchets dans les ports mais que seuls 25 % des EPU collectés sont valorisés, le reste part à l'enfouissement.

Pour remédier à cela, il est recommandé que soit mis en place, comme en agriculture, une filière à responsabilité partagée afin de faciliter une meilleure gestion des EPU. Sur la base d'un consensus de la part des acteurs, cette démarche volontaire se ferait à deux niveaux :

- Local : amélioration des services portuaires existants par un accompagnement technique et financier. Logistique des flux EPU optimisée (plate-forme locale ou régionale).
- National : mise en place d'un référentiel technique national, gestion complète des EPU. Logistique de regroupement national jusqu'au recyclage. Comme pour les autres filières, le principe de l'internalisation des coûts (gestion incluse dans le prix du produit neuf) permettrait de financer le dispositif.

Dans la mesure où l'étude s'est concentrée sur les flux majeurs générés par les EPU, soit les filets et les chaluts, très peu d'information ont été obtenues sur les données de gisement, collecte et traitement des autres EPU. Ce travail sera donc à affiner au même titre que la mise en place de travaux de R&D pour apporter des solutions de recyclage des chaluts et alèzes. Par ailleurs, afin de compléter cette étude, une démarche similaire pour être menée dans les territoires ultramarins et dans le secteur aquacole (conchyliculture et pisciculture).

Abstract

The Cooperation Maritime (CM) in collaboration with the French Agriculture Plastic Committee (CPA) launched the PECHPROPRE project in 2016. Cofinanced by the ADEME, the Environment Ministry and PAPREC Group, PECHPROPRE aims to assess the technical and economic feasibility on long-term management of used plastics fishing gears (UPFG).

Over the 22 months of the project polls have been realized in 60 harbours (with harbours masters, fishermen, fishing gear producers). Pilots operations test were organized in 4 harbours and in the same time European benchmark has been carried out.

As UPFG deposit data is very difficult to obtain, this survey builds on estimation from experts (marketers and import data) : around 1 200 tons of UPFG (800 tons of nets and 400 tons of trawl nets).

According to polls, fishermen already participate to finance the management of UPFG but only 25 % of these are recycled.

Recommendations buy CPA turn to a settlement of shared responsibility of UPFG. Established by consensus this measure could be organized in two levels :

- Local: improving current services with technical and financial help.
- National: implementing of national technic scheme with complete management of UPFG from gathering zones to recycling. This organization will be financed by the principle of internalisation of costs.

As this survey focused on the most important quantity of UPFG (trawl nets and nets), there are few information about other UPFG. Another survey could be implemented to obtain more data and more recycling solutions for trawl nets (R&D work). Moreover, to complete this, a similar survey could be set up for ultramarine territories and in the aquaculture.

Contexte

D'après un rapport de la FAO (2009), au niveau mondial, environ 640 000 tonnes de filets de pêche sont abandonnées ou jetées en mer chaque année dans les océans et de manière plus globale, on estime qu'en 2025 l'océan pourrait contenir 155 millions de tonnes de plastiques (PLOS ONE – Fév. 2015).

Pour permettre de diminuer ces quantités, des démarches sont mises en place.

Au niveau Européen, les conventions OSPAR pour la protection de l'Atlantique Nord-Est et de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée, ont permis l'adoption de Plans d'actions en vue de lutter contre les déchets marins.

Au niveau national, la mise en œuvre de certaines de ces actions est faite au moyen des programmes de mesures (PdM) liés à la Directive Cadre « Stratégie pour le Milieu Marin » (DCSMM). Cette Directive Cadre engage les Etats-Membres dans une approche écosystémique de la gestion de leurs milieux marins, pour parvenir ou maintenir un bon état écologique de ces derniers au plus tard en 2020.

Pour cela, un plan d'action pour le milieu marin (PAMM) comportant notamment des PdM de chaque sous-région marine, adoptés le 9 avril 2016, a été mis en place.

Six mesures des PdM concernent spécifiquement les déchets marins et trois d'entre elles visent notamment à mieux gérer les déchets issus des activités de pêche, afin qu'ils ne se retrouvent pas dans l'environnement marin :

- M015-NAT1b : Renforcer la prévention et la gestion optimisée des déchets dans une logique d'économie circulaire
- M017-NAT1b : Améliorer la prévention et la gestion des déchets (déchets d'exploitation des navires, macro-déchets récupérés par les pêcheurs) dans les ports de pêche, de plaisance et de commerce
- M018-NAT1b : Sensibiliser les pêcheurs professionnels et les encourager à participer à des actions de lutte contre les déchets marins

Mesures	Actions
M015-NAT1b : Renforcer la prévention et la gestion optimisée des déchets dans une logique d'économie circulaire	Action 3 : mobilisation des acteurs hors REP Sous-action : Inciter les acteurs non concernés par des filières REP à s'engager dans des démarches d'engagement volontaire pour la réduction et la valorisation des déchets marins prioritaires. Sont concernés : les microbilles de plastique contenues dans les cosmétiques, les mégots de cigarette, les cotons tiges à bâtonnet en plastique, les couverts en plastique jetables, les granulés plastiques industriels, les équipements et principaux déchets issus de l'industrie de la pêche (filets de pêche, chaluts, « vahinés », barquettes/casiers en polystyrène expansible...) et de l'aquaculture (filets à huîtres/moules, bande de cerclage...). Sur ce dernier point, la possibilité de mettre en œuvre des projets pilotes, notamment des accords volontaires de mise en place de filières ayant pour objet de valoriser les produits en fin de vie, de type « responsabilité élargie du producteur », sera étudiée par les acteurs concernés, avec l'appui des pouvoirs publics pour mener une étude de faisabilité relative à une filière volontaire de gestion des filets de pêche (et autres équipements et déchets aquaculture si pertinent).
M017-NAT1b : Améliorer la prévention et la gestion des déchets (déchets d'exploitation des navires, macro-déchets récupérés par les pêcheurs) dans les ports de pêche, de plaisance et de commerce	Actions : 1. Réaliser une étude diagnostic des ports, à l'échelle de chaque sous-région marine (ou échelle géographique plus pertinente) Sous-action a) Élaboration du cahier des charges de l'étude diagnostic Sous-action b) Réalisation de l'étude diagnostic <ul style="list-style-type: none"> • État des lieux des équipements et services portuaires existants et des types de déchets collectés • Information sur la prise en charge des macro-déchets récupérés par les pêcheurs de manière opportuniste pendant leurs activités professionnelles • Identification de démarches locales exemplaires (démarche port propre, certification « gestion environnementale portuaire », actions de sensibilisation par exemple) • Au vu des résultats de l'étude : identification des ports prioritaires pouvant bénéficier des actions 2 et 3 (critères à définir dans le cadre du cahier des charges de l'étude).

Mesures	Actions
	<p>2. Améliorer les services et dispositifs de collecte et de gestion dans les ports jugés prioritaires</p> <p>Sous-action a) Actions d'accompagnement : formuler des recommandations et rendre disponibles les informations sur les aides auprès des gestionnaires. Une action visant à encourager les ports à s'impliquer dans une démarche de « gestion environnementale portuaire » pourra être menée.</p> <p>Sous-action b) Travaux : mettre en place les services et dispositifs visant à collecter et trier les déchets selon les besoins de chaque port.</p> <p>3. Actualiser les plans de réception et de traitement des déchets</p>
M018-NAT1b : Sensibiliser les pêcheurs professionnels et encourager à participer à des actions de lutte contre les déchets marins	<p>Action 1 : Sensibiliser les pêcheurs aux actions de lutte contre les déchets marins. L'action consistera à développer un kit de sensibilisation clé en main pour les ports de pêche visant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informer de la problématique des déchets marins et de leurs impacts environnementaux (en lien avec la mesure nationale M028-NAT2 relative à la sensibilisation aux enjeux et à la protection du milieu marin) ; • Sensibiliser les pêcheurs aux impacts des déchets marins issus des activités de pêche (filets de pêche, etc.) • Appeler les actions qui doivent être mises en œuvre en vertu des législations internationales ou européennes, notamment dans le cadre du règlement européen¹ relatif à la notification, au marquage et à la récupération des engins de pêche perdus (filets, etc.). <p>Action 3 : Associer les pêcheurs à l'identification de zones d'accumulation de déchets marins (incluant les filets de pêche fantôme).</p>

Source : Tableau issu de la convention PECHPROPRE signée entre le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et la Coopération Maritime

Le projet PECHPROPRE s'inscrit tant dans le cadre de démarches européennes que nationales afin de maîtriser et lutter contre les plastiques issus des équipements et principaux déchets issus de l'industrie de la pêche, qui peuvent, s'ils ne sont pas traités, devenir des déchets plastiques marins.

A l'heure actuelle, la pêche française métropolitaine représente 4 312 bateaux² qui utilisent différents types de plastiques : polyéthylène, polypropylène, polyamide etc. Cependant, il n'existe pas d'information précise sur les quantités concernées.

Malgré tout, l'activité de la pêche doit faire face à des contraintes environnementales liées à l'élimination de ces engins de pêche contenant du plastique. Ces différents matériaux sont présents dans les filets/chaluts (en nylon), dans les palangres, les lignes, les casiers, les dragues, les flotteurs ainsi que dans une partie du matériel nécessaire à bord, sans oublier les déchets collectés dans les engins de pêche lors des manœuvres de pêche.

Etant bien consciente de l'enjeu que représente les déchets, la profession a choisi de se saisir de la problématique par le biais de cette étude car ils sont tant un fléau pour leur activité (impact sur la ressource lorsqu'ils se retrouvent en mer), que dévoreurs de temps (tri des déchets sur les quais ou à bord) ce qui représente un coût supplémentaire pour les professionnels.

Bien sûr les pêcheurs veulent traiter et valoriser leurs déchets et certaines solutions locales d'élimination existent déjà mais toutes les structures portuaires ne disposent pas des mêmes moyens et ne peuvent pas toujours apporter des solutions aux usagers.

Il semble donc nécessaire d'aider les marins-pêcheurs à trouver des solutions techniques et économiques performantes afin d'inscrire cette gestion dans un schéma pérenne.

L'étude de préfiguration a pour ambition d'établir des références techniques nationales pour la gestion des engins de pêche usagés (EPU) afin d'améliorer et d'optimiser les pratiques et d'alimenter les réflexions pour la création d'une filière pérenne de gestion des engins de pêche usagés.

¹ Règlement européen n°1224/2009 du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche.

² Source : Fleet Register – Commission Européenne – Janvier 2018
<http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Download.Menu&country=FRA>

1. Porteur du projet

La Coopération Maritime (CM) est une association loi 1901 qui fédère l'essentiel du mouvement coopératif maritime français. Elle regroupe quelques 150 structures coopératives ou filiales de coopératives, présentes sur tout le littoral. Elles sont de différentes nature :

- les coopératives d'avitaillement, qui historiquement ont été les premières à se constituer, avec leur centrale de référencement CECOMER,
- les armements coopératifs, qui ont pour but de faciliter l'accès progressif à la propriété de leur navire pour les jeunes pêcheurs et de mutualiser les risques,
- les organisations de producteurs, fédérées pour l'essentiel au sein de la FEDOPA,
- les structures de gestion qui regroupent environ 1 000 navires au sein du CGPA,
- les structures banque, mutuelle et des assurances maritimes,
- les cultures marines.

La mission théorique de la CM est simple : faire en sorte que la pêche artisanale soit audible et défendue.

La CM défend la pêche artisanale d'abord au niveau national : FranceAgrimer ; France Filière Pêche (FFP), (née dans les locaux de la CM), le Comité national des pêches et des élevages marins (CNPME), la Société Centrale du Crédit maritime, co-localisée avec la CM rue du Rocher, le Cluster maritime français, le Conseil supérieur de la coopération, l'Institut de Développement de l'Economie Sociale (IDES), Coop Fr., l'Institut Maritime de Prévention (IMP), le fonds de garantie coopératif Solidea, AGEFOS PME, la CGPME ...

La CM défend également la pêche artisanale, au niveau européen, à Bruxelles, notamment lors des négociations de fin d'année sur les TAC et Quotas.

Dans le domaine opérationnel, la CM dispose de plusieurs outils importants et notamment CMCS - Coopération Maritime Conseil et Services, filiale à 100 % de la CM qui est un outil pour le portage de projet et la prise de participation dans des structures stratégiques pour le secteur, telles que :

- Le gazole pêche d'où le fait que la CM soit coactionnaire, depuis 2012, à 49 % dans YSBLUE, en partenariat avec Total qui lui est à 51 %.
- Le matériel de sécurité maritime. CMCS est actionnaire dans Ouest Sécurité Marine (OSM) implanté à Pornic et qui est le plus grand espace européen dédié à l'entretien du matériel de sécurité maritime.

Par ailleurs, CMCS constitue une base pour la défiscalisation ISF, via une filiale spécialisée dans la défiscalisation bleue «SE@NERGY DEV'ISF», outil qui permet d'apporter des fonds propres aux projets coopératifs.

La filiale CMCS a quant à elle porté et/ou co-porté divers projets dans le secteur de la pêche tels que :

- PASAMER (Palangre Automatique SAbre et MERlu), en 2017, avec la SCAPÊCHE (Lorient) et l'Institut maritime de Bergen. Il concernait la sélectivité et était soutenu financièrement par France Filière Pêche.
- SOIP (Système d'Optimisation et d'Innovation à la Pêche), en 2015, avec les Docks de Kéroman et l'Ifremer. Il portait sur l'optimisation du réglage des trains de chalut et a été financé par FFP.

CMCS porte aussi depuis plusieurs années la démarche des Certificats d'Economie d'Energie (C2E) mis en place en partenariat avec TOTAL et l'ADEME, à partir de dispositifs concernant le lubrifiant économiseur d'énergie ainsi que d'autres démarches permettant de réduire les consommations des navires de pêche.

2. Partenaires et collaborateurs du projet

Le Comité français des Plastiques en Agriculture (CPA)

Pour accompagner la CM dans le cadre de cette étude, le Comité français des Plastiques en Agriculture (CPA) collabore sur l'ensemble de la durée du projet. En effet, dans la mesure où cette structure a déjà travaillé sur la problématique de la gestion des plastiques en milieu agricole et que le CPA a contribué à la mise en place de la filière de récupération des plastiques agricoles (ADIVALOR), il intervient en tant qu'expert technique sur les matériaux plastiques, de leur fin de vie, des acteurs de la gestion des déchets plastiques, des possibilités de mise en place d'une filière et son financement.

Le Synergie Mer et Littoral (SMEL)

Au lancement de PECHPROPRE, le SMEL a eu pour ambition de travailler sur les mêmes thématiques (en intégrant aussi l'activité conchylicole à son périmètre cf. partie 5.1) à l'échelle de la région Normandie. Il a été évident que des liens devaient être mis en place. Afin d'éviter un essoufflement des professionnels et une redondance dans les informations collectées, des réunions en amont du projet ont eu lieu afin de définir une méthodologie de questionnaire commune aux deux projets. La CM a « sous-traité » le travail d'enquête dans les quinze ports concernés par la région Normandie par le biais d'une convention de partenariat.

Le Parc Naturel Marin des Estuaires Picards et de la Mer d'Opale (PNMEPMO)

En parallèle des actions menées par le SMEL et la CM, le PNMEPMO a lancé une étude sur la même thématique mais en prenant un périmètre d'activité plus large (cf. partie 5.1). Une convention de partenariat a été signée entre le PNMEPMO et la CM pour définir clairement les objectifs et actions de chaque projet.

Association Pêche côtière et Activités Maritimes durables (APAM)

L'APAM travaille depuis 2014 sur la thématique des filets usagés de la pêche. L'APAM ayant déjà entamé un projet de mise en place de filière sur la région PACA., la CM n'a pas souhaité se superposer au projet local. De fait, une convention de partenariat a été signée entre les deux structures pour permettre un échange et un partage des informations relatives à ce territoire.

SAFEGE avait été retenu dans le cadre du projet afin de permettre une plus grande efficacité et rapidité dans la réalisation du travail de terrain dans les ports de pêche métropolitains (cf. Annexe 15).

En effet, son rôle était d'effectuer les enquêtes, dans quarante ports de pêche afin d'obtenir des informations permettant d'estimer le gisement d'engins de pêche usagés (EPU) et les modes de gestion sur les ports.

Cet organisme est une filiale ingénierie pluridisciplinaire de SUEZ. Elle intervient auprès des collectivités, autorités publiques, délégataires de services publics, clients etc. dans les domaines de : l'Eau et Infrastructures Hydrauliques, Environnement et Déchets, Aménagement Urbain et Transport, Energie et Télécommunications et Gouvernance et Finances.

Mais le travail n'a pas donné satisfaction, un stagiaire a donc été recruté à la CM pour refaire et pour le compléter ce travail d'enquête auprès des responsables portuaires.

3. Présentation du projet

PECHPROPRE est une étude en lien avec le domaine de la pêche et le domaine environnemental puisqu'elle concerne les « déchets » plastiques professionnels générés par la filière pêche qui peuvent se retrouver dans l'environnement et plus particulièrement dans le milieu marin. Ils sont appelés dans le cadre les Engins de Pêche Usagés (EPU). L'objectif est d'améliorer les connaissances et les modes de gestion des EPU.

3.1. Périmètre du projet

Afin de bien définir le périmètre du projet, il est important d'apporter un certain nombre de précisions concernant l'activité concernée, les produits dont il sera question dans ce rapport ainsi que le périmètre géographique qui va être étudié.

3.1.1. Activité

Tout d'abord, dans la mesure où la CM défend principalement l'activité de la pêche artisanale, elle n'a aucune légitimité pour traiter une autre activité que celle qu'elle défend, les « plastiques » usagés du secteur aquacole ne seront donc pas quantifiés dans ce rapport.

Afin de mieux cerner ce que représente le secteur de la pêche, il est important de rappeler que la filière pêche française représente 16 236 emplois de marins pêcheurs embarqués (source : Chiffres clés de FranceAgriMer – Avril 2018) et 4 287 navires (Source : Fichier flotte - Juin 2018).

D'après les estimations, ce sont 194 122 tonnes de produits de la mer qui se sont vendus sous criée par les bateaux français en 2017 (source : Chiffres clés de FranceAgriMer – Avril 2018) et la consommation moyenne par français en 2016 est estimée à 33,6 kg par habitant, tous produits aquatiques confondus (source : Données et bilans de FranceAgriMer – Septembre 2018).

En 2017, en volume se sont le merlu, la sardine et la coquille Saint-Jacques qui se vendent le plus dans les criées et la plupart des ventes déclarées sous criées sont issues des chalutiers exclusifs (cf. Figure 5, point 6.1 pour une illustration de ce qu'est un chalut et présentation des engins de pêche).

L'activité de pêche se classe en plusieurs catégories. Dans le cadre de l'adoption d'une classification réglementaire, la France a fait le choix de la classification suivante³, parue au journal officiel du 29 décembre 1993 :

- petite pêche : marées inférieures à 24 heures
- pêche côtière : marées comprises entre 24 et 96 heures
- pêche au large : marées supérieures à 96 heures
- grande pêche : jauge brute du navire supérieure ou égale à 150 tonneaux, marées supérieures à 20 jours.

Cette classification sert de base pour les formalités administratives, les rémunérations et la protection sociale, mais les professionnels ou la « littérature halieutique » se réfèrent souvent à d'autres classifications.

Dans le cadre de cette étude, étant donné que la CM représente le secteur de la **pêche** professionnelle **artisanale**, qui ne rentre pas dans les classes indiquées précédemment, il est important d'apporter une définition précise.

L'appellation « artisanale » est donnée principalement en fonction de la taille du bateau et du statut du patron. D'après l'Ifremer⁴ et en prenant en compte ces critères, le secteur est donc divisé en trois catégories :

- La pêche artisanale
- La pêche semi industrielle
- La pêche industrielle

³ Source : Site internet Ifremer

⁴ Source : <http://wwwz.ifremer.fr/peche/Le-monde-de-la-peche/La-peche/Laquelle>

La profession de pêche artisanale⁵ est l'activité la plus représentée à travers le monde. Sa définition varie selon les pays, elle ne peut donc être figée, mais des dénominateurs communs de caractérisation ont pu être identifiés.

Pour 65 % des pays, la définition se fait selon la taille des bateaux avec des embarcations allant de 5 m à 15 m, d'autres se basent sur le tonnage de jauge brute, la puissance motrice ou encore le type d'engins utilisés.

Pour la France néanmoins, la pêche artisanale désigne tout navire de moins de 25 m avec armateur embarqué. Cette définition place la France dans une catégorie tout à fait singulière qui rend ses normes uniques et difficilement compatibles avec les standards globalement acceptés (navires ne dépassant pas 15 m de longueur)⁶.

D'après cette définition, **plus de 95 %⁷ de la flotte sont des navires de pêche artisanale.**

Cependant, même si l'étude concerne essentiellement la pêche artisanale, il n'est pas toujours possible de distinguer les engins de pêche usagés de la pêche artisanale et de la pêche industrielle, ils seront donc aussi intégrés à l'étude autant que possible.

Cela permettra de couvrir près de l'ensemble de la profession de la pêche (excepté la grande pêche qui ne débarque pas dans les ports métropolitains).

3.1.2. Produits et matériaux traités

Le secteur de la pêche génère des déchets d'origines diverses comme toute autre activité du secteur primaire.

Ces derniers temps une attention toute particulière est portée sur la problématique des plastiques et notamment des déchets plastiques marins.

Pour cette étude, la CM, accompagnée par le CPA, a fait le choix de s'intéresser dans un premier temps au recensement du matériel, contenant de la matière plastique, qui est à bord des navires. Sont donc exclus du périmètre de l'étude les caisses de criées en plastique rigide ou en polystyrène qui sont débarquées en criée ; en effet, ces derniers sont généralement gérés par les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI).

Il s'agit bien d'étudier le matériel contenant du plastique qui est acheté par les pêcheurs dans le cadre de leur activité, c'est-à-dire :

- filets/chaluts/bolines/sennes,
- palangres/lignes,
- casiers,
- dragues,
- flotteurs/défenses/bouées/balises,
- cirés/bottes/gants
- etc.

Une tentative de quantification des déchets plastiques collectés dans les engins (liste non exhaustive ci-dessus) lors des manœuvres de pêche a aussi été faite bien que ce ne soit pas le cœur de l'étude.

La caractérisation des engins de pêche a pu être réalisé lors du travail d'enquête retranscrit à la partie 8.1.1, 8.1.2 et à l'annexe 5.

Le matériau ciblé dans cette étude est donc le plastique, que l'on définit comme : un mélange contenant une matière de base (polymère synthétique) qui est susceptible d'être moulé, façonné, en général à chaud et sous pression, afin de conduire à un semi-produit ou à un produit fini. Un polymère est une macromolécule, soit une molécule constituée de la répétition de nombreuses sous-unités.

Selon les applications et les caractéristiques recherchées, les plastiques peuvent avoir différents polymères d'origine : PEHD (polyéthylène haute densité), PEBD, (polyéthylène basse densité), PP (polypropylène), PA (polyamide) etc.

⁵ Source : Données de FranceAgriMer 2014 et du site internet de l'Association Bloom

⁶Source : Site de l'association Bloom – La pêche artisanale

⁷Source : Fleet Register – Commission Européenne – Janvier 2018
<http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Download.Menu&country=FRA>

Les plastiques utilisés dans le domaine de la pêche, font partie de la catégorie des thermoformables, c'est-à-dire qu'ils se transforment sous l'effet de la chaleur. Les fibres synthétiques, utilisés dans la fabrication des filets de pêches sont thermoformables.

NB : A chaque fois, qu'une référence sera faite au produit neuf, il sera indiqué EPN (Engins de Pêche Neuf) et lorsqu'il sera abordé le produit en fin de vie, il sera indiqué EPU (Engins de Pêche Usagés).

3.1.3. Géographie

Dans la mesure où la CM est une structure nationale, l'étude porte sur les trois façades du territoire métropolitain : Manche / Atlantique / Méditerranée.

Il est important de noter qu'il n'y a aucun document officiel qui liste de manière exhaustive le nombre de ports de pêche français. Un travail de recherche bibliographique a été effectué dans ce sens.

Lorsque l'on recense les ports de pêche présents en métropole on en comptabilise plus d'une centaine avec des caractéristiques bien différentes et un nombre de navire qui varie énormément (les plus petits ont 1 seul navire et les plus gros ports comptent plus de 100 navires).

Afin de retenir les ports les plus représentatifs, il a été décidé d'étudier dans un premier temps l'ensemble des ports possédant une criée/halle à marée, qui sont au nombre de 35, comme cela est présenté sur la carte ci-dessous.

La halle à marée, plus communément appelée criée, est le lieu de première mise en marché du poisson, lorsqu'il est débarqué dans le port de pêche et lorsqu'il n'est pas vendu en circuit court c'est-à-dire directement à l'acheteur (souvent les restaurateurs).

Le choix de retenir les ports qui ont une criée s'explique par le fait que ce sont les ports qui ont le plus de débarquement de poisson et de fait, potentiellement de débarquement d'EPU.



Figure 1 : Carte des criées/halles à marée de France Métropolitaine en 2016

Ensuite, la liste a été affinée d'une part avec les informations obtenues sur le site de l'Ifremer⁸ et d'autre part, sur les sites des Comités Départementaux des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CNPMEM).

Une sélection de 68 ports de pêche a été retenue. Il a été décidé dans cette étude que les ports enquêtés comptaient au minimum 10 navires de pêche.

L'ensemble de ces 68 ports ont été enquêtés pour obtenir les informations relatives à la gestion des EPU mais il n'a pas toujours été possible d'obtenir des informations pour chacun (cf. Point 8.1). Finalement, ce sont 60 ports (carte ci-dessous) qui sont pris en compte dans cette étude. Pour chacun, des informations précises ont pu être obtenues et des fiches ports ont été réalisées suite aux enquêtes téléphoniques et/ou terrain réalisées (cf. Annexe 6).

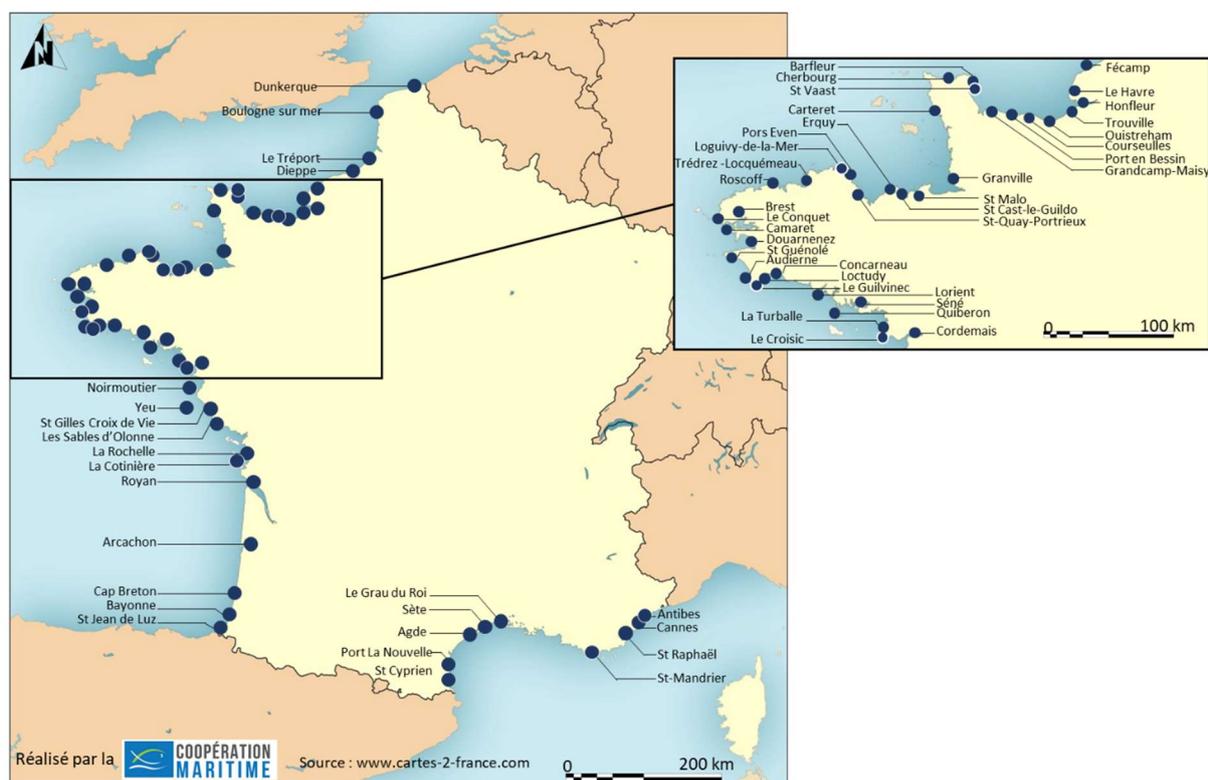


Figure 2 : Carte des ports de l'étude PECHPROPPE

Réalisation CM

CE QU'IL FAUT RETENIR :

- L'activité étudiée concerne uniquement la pêche et principalement la pêche artisanale.
- Au sens français du terme, la pêche artisanale désigne tout navire de moins de 25 m avec armateur embarqué, ce qui représente 95 % de la flotte métropolitaine.
- Le matériau étudié dans ce rapport est la matière plastique qui se définit comme un mélange contenant une matière de base (polymère synthétique) qui est susceptible d'être moulé, façonné, en général à chaud et sous pression, afin de conduire à un semi-produit ou à un produit fini.
- Plus précisément l'étude s'intéresse au matériel, contenant de la matière plastique, qui est à bord des navires (les caisses de criées en plastique rigide ou en polystyrène débarquées en criée ne sont pas comptabilisées), acheté par les pêcheurs dans le cadre de leur activité, comme par exemple les filets, les chaluts, les bolinches, les lignes, les flotteurs, les bouées, les cirés etc. que l'on appelle EPU dans l'étude.
- Cette étude est une étude nationale qui porte sur les trois façades du territoire métropolitain : Manche / Atlantique / Méditerranée.
- 60 ports de pêche ont été étudiés, dont les 35 ports qui détiennent toujours une criée.

⁸Source : <http://www.ifremer.fr/peche/Le-monde-de-la-peche/La-peche/ou/Ports-et-quartiers-maritimes>

4. Ambitions de PECHPROPRE

4.1. Objectifs généraux

In fine, cette étude a pour objectif de permettre d'obtenir un diagnostic sur la gestion actuelle des Engins de Pêche Usagés (EPU) et de proposer une solution pour une gestion pérenne.

Pour cela différents objectifs intermédiaires doivent être atteints.

Le premier objectif intermédiaire est la réalisation d'un état des lieux national des Engins de pêche neufs (EPN). Le but est d'obtenir des données les plus précises possible sur les quantités de matériel de pêche fabriquées contenant du plastique, mises en marché sur le territoire national.

Ces données seront ensuite complétées par les données obtenues lors de la phase d'enquêtes de terrain auprès des ports.

Cette étude doit également permettre la réalisation d'un benchmark auprès de plusieurs pays de l'Union Européenne ou de l'Europe élargie.

Ces données permettent d'obtenir un état des lieux de l'existant concernant les produits et les volumes générés ainsi que les pratiques actuelles dans le but d'alimenter les réflexions sur la manière d'envisager une démarche de filière et de fait, la référence technique nationale.

Cette étude permet donc d'évaluer la faisabilité financière et technique de la mise en place d'une filière nationale pérenne des EPU.

4.2. Intérêt de la démarche nationale

Au-delà d'une étude permettant d'obtenir un état des lieux sur la gestion des EPU sur l'ensemble du territoire métropolitain, ce projet a aussi pour ambition de permettre une connexion entre les différents projets locaux.

En effet, le projet PECHPROPRE dans le cadre de ces démarches a permis de mettre en évidence un certain nombre de projets (cf. Point 5). La démarche nationale n'a en aucun cas vocation à se superposer aux projets locaux. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'un certain nombre de conventions de partenariat ont été signées afin de définir clairement les rôles de chacun (cf. point 2).

Un suivi des actions est effectué et donne une information actualisée des avancées et des résultats de chaque projet. Au-delà de créer une dynamique de partage d'expérience, cela permet de mettre en évidence les pratiques déjà existantes sur le territoire national.

Lors des comités de pilotage (COPIL), il a notamment été mis en avant le fait que ces réunions regroupant la majeure partie des acteurs travaillant sur la thématique des déchets de l'activité de pêche est l'opportunité pour les participants d'échanger sur des sujets communs tout en offrant la possibilité d'un transfert des bonnes pratiques par le biais des retours d'expérience de ceux qui ont déjà expérimenté certaines actions.

PECHPROPRE a aussi comme objectif de faire participer plusieurs ports volontaires à la réalisation d'opérations pilotes. Ces opérations pilotes ont été l'occasion pour les structures portuaires d'être accompagnées par le CPA et la CM (techniquement et financièrement) dans la mise en place d'un nouveau mode de gestion des EPU (cf. Point 8.3).

Par ailleurs, ce projet a permis une réflexion sur une filière à responsabilité élargie du producteur (REP) volontaire ou à responsabilité partagée.

En effet, dans le cadre de la REP, les fabricants, distributeurs de produits de leurs propres marques, importateurs, qui mettent sur le marché des produits générant des déchets, doivent prendre en charge, notamment financièrement, la gestion de ces déchets. Bien que basée sur la responsabilité individuelle

du producteur, la REP peut être assurée par les metteurs sur le marché de manière individuelle ou collective, au travers d'un éco-organisme⁹.

CE QU'IL FAUT RETENIR :

-L'objectif principal est d'obtenir un diagnostic sur la gestion actuelle des EPU en évaluant la faisabilité financière et technique de la mise en place d'une filière nationale pérenne des EPU.

-Les intérêts d'une démarche nationale sont nombreux, mais il s'agit particulièrement de permettre une connexion entre les différentes actions, un réel partage d'expérience et de fait un transfert de bonnes pratiques.

- Ce projet est un début de réflexion sur la REP volontaire/ responsabilité partagée

⁹ Source : <http://www.ademe.fr/expertises/dechets/elements-contexte/filieres-a-responsabilite-elargie-producteurs-rep>

5. Etat des projets

5.1. Nationaux

Dans le cadre des recherches bibliographiques (internet et papier), des échanges avec de nombreux acteurs et des communications qui ont été faites sur le projet, un certain nombre d'actions et d'initiatives ont pu être mises en évidence.

En effet, il se trouve que le territoire métropolitain est déjà riche d'initiatives et de projets sur la thématique des déchets marins et plus précisément sur les déchets générés par le secteur de la pêche et de l'aquaculture.

Chaque projet est présenté de la manière suivante :

- Nom du projet
- Porteur
- Durée du projet
- Financement du projet
- Objectifs
- Résultats attendus/ obtenus
- Lien avec PECHPROPRE

Ce travail de recherche n'est pas exhaustif car presque tous les jours des projets émergent sur cette thématique mais à l'heure actuelle les initiatives connues sont les suivantes :

Projet DéchAct (Déchets liés aux Activités) Diagnostic territorial approfondi sur la gestion des déchets des activités maritimes

- Il est porté par le Parc Naturel Marin des Estuaires picards et de la Mer d'Opale (PNMEPMO).
- Le projet se déroule sur son périmètre sur la période novembre 2016 – novembre 2017.
- Cette démarche est menée dans le cadre du plan d'action du PNMEPMO. Il se fait donc en autofinancement.
- Son objectif est d'obtenir une démarche cohérente de la gestion des déchets au sein des ports et des bases nautiques de son territoire (mutualisation, etc.) afin de :
 - faciliter l'élimination des déchets récupérés par les usagers dans le cadre de leur activité,
 - accompagner le développement de démarches « propres », de plans de réception et filières de traitement/collecte,
 - créer un réseau pour échanger les bonnes pratiques et créer des filières de traitement communes,
 - mettre en œuvre une démarche de sensibilisation auprès de la pêche professionnelle,
 - et explorer le développement d'équipement innovants moins impactant.
- Les préconisations de cette étude indiquent que :
 - Les plans déchets des ports sont à mettre à jour ou doivent être mis en place
 - Les équipements portuaires, la gestion des déchets conchyliques, la communication, la signalétique, la gestion du stock historique de déchets pyrotechniques et le financement de la collecte des déchets sont à améliorer,
 - La mise en place d'indicateurs (pour permettre la gestion du service déchets), de certifications environnementales, de geste de tri dans les bases nautiques et la valorisation des filets de pêche/caisses de criées sont à encourager.
- Une convention de partenariat a été signée entre les projets PECHPROPRE et DéchAct car des actions communes ont été identifiées, notamment l'approche prospective par la réalisation d'enquêtes auprès des professionnels de la pêche. De fait, un travail en binôme (CM et sous-traitant du PNMEPMO) a eu lieu lors des enquêtes portuaires ainsi qu'auprès des professionnels de la pêche, sur le périmètre du PNMEPMO. Cela a permis :
 - la mutualisation des moyens (humains, techniques...) afin d'obtenir les informations nécessaires à l'étude DechAct et l'étude nationale PECHPROPRE dans le cadre d'actions communes,

- l'utilisation des données locales pour une analyse au niveau national (les résultats permettront notamment d'obtenir des réponses quant à la faisabilité d'un dispositif national de gestion des EPU),
- d'éviter au maximum l'essoufflement des professionnels.

Actions dans le cadre du GALPA (Groupe d'Action Local de la Pêche et de l'Aquaculture) Littoral Opale

- Il n'y a pas de nom spécifique au projet relatif aux filets de pêche car c'est une action menée dans le cadre du GALPA. Il s'agit d'une opération de collecte de filet chalut (polyéthylène-PE) sur le port de Boulogne sur Mer (et environs, ex : Dunkerque dans un second temps).
- Le porteur de l'ensemble des démarches du GALPA est Boulogne sur mer Développement Côte d'Opale.
- Le GALPA dépend de la priorité 6 du FEAMP (Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche) qui, de fait, le finance.
- Le GALPA Littoral Opale a décidé de développer trois axes sur son territoire :
 - Accroître la valeur ajoutée : des activités relatives à la pêche et au milieu maritime ainsi que des produits de la mer.
 - Accroître la visibilité et l'attractivité des métiers de la pêche et de l'aquaculture.
 - Créer de la valeur ajoutée à partir des ressources locales.
- Dans l'un des axes, il a monté un projet visant à dynamiser la zone de Capécure (zone portuaire de Boulogne sur Mer) et d'en améliorer sa gestion notamment par un travail sur la valorisation des engins de pêche usagés.
- Des tests de valorisation de la matière PE présente dans les alèzes de chaluts sont prévus (en septembre 2018).
- Le projet PECHPROPRE ayant pour vocation de réfléchir aux moyens de valoriser les EPU, il est prévu que lorsque les tests seront réalisés, une réunion de travail sur les objectifs communs des deux projets soit programmée.

Projet SEAPLAST

- Ce projet est porté par le Synergie Mer et Littoral (SMEL) en partenariat avec IVAMER et NaturePlast.
- Il s'est déroulé sur l'ensemble du territoire de la région Normandie sur une durée de 9 mois (septembre 2016 – mai 2019).
- Le montant total s'élève à 101 804,00 EUR. Le projet a été financé par l'ADEME régionale, par le Conseil Régional de Normandie, par la CM et en autofinancement par le SMEL.
- Il avait pour objectif de structurer des filières de valorisation des déchets plastiques et sous-produits marins en Normandie pour des applications dans la filière pêche, conchylicole et dans la plasturgie.
- L'étude Normande a permis d'estimer par le biais des professionnels que les gisements de sous- produits coquillers dans la pêche étaient de 3 466 T/an (pour les coquilles saint jacques, les pétoncles, les palourdes, les amandes de mer et les bulots), ceux dans la conchyliculture (ostréiculture et mytiliculture) pouvaient aller jusqu'à 6 200 T/an. Les gisements des déchets plastiques dans la pêche s'estiment à environ 130 T/an (ces 130 T sont issues d'une extrapolation réalisée par le SMEL qui a utilisé la base de données du Système d'Information Halieutique (SIH). Les ventes de produits neufs en 2016 sont quant à eux estimés à la baisse à 103 T/an. Dans le secteur de la conchyliculture, c'est environ 600 T/an de déchets plastiques produits (74 % pour les poches, 24 % pour les filets et 2 % pour les cônes, manchons, ...). Dans cette étude des tests de valorisation matière ont été menés. Dans l'étape du broyage, les filets de pêche, les filets de chaluts, les filets à moules et les coquilles d'huîtres ont demandé une préparation de la matière en amont. Pour le compoundage, seul le filet à moule n'a pu être compoundé.
- Une convention de partenariat a été signée entre les projets SEPLAST et PECHPROPRE car des tâches communes ont été identifiées entre les 2 projets, notamment l'approche prospective par la réalisation d'enquêtes auprès des professionnels de la pêche. C'est la raison pour laquelle le SMEL et le CM

mutualisent leurs interventions, le SMEL prenant en charge le périmètre de la Normandie qui a servi aux deux projets.

Projet du Parc Naturel Marin d'Iroise (PNMI)

- Il n'y a pas de nom spécifique au projet relatif aux actions menées au sein du PNMI.
- Ce sont des actions qui concernent les déchets issus des activités de pêche. Elles émergent de l'analyse des suivis OSPAR qui ont mis en avant le fait qu'une importante quantité de déchets récupérés lors des opérations de collecte de déchets marins, provenait de la pêche professionnelle (morceaux de chaluts et de filets principalement).
- Cette démarche est menée dans le cadre du plan d'action du PNMI. Elles se font donc en autofinancement.
- L'objectif est donc de diminuer leur quantité dans le périmètre du PNMI. Pour cela plusieurs actions ont été mise en place :
 - Sensibilisation dans les lycées maritimes
Cette action s'explique par le fait que les déchets les plus présents en Mer d'Iroise sont les petits morceaux de cordages bleus issus du ramendage de chaluts. Or, il n'y a pas de chalutiers dans les ports présents dans le périmètre du PNMI. Une action de communication directe n'aurait pas de sens. Il est donc choisi de sensibiliser la jeune génération de pêcheurs directement dans les lycées maritimes.
⇒ Une intervention a déjà eu lieu début Juin 2018 auprès d'une classe de BTS pêche au lycée maritime du Guilvinec.
 - Gestion des déchets des pêcheurs dans les ports
Il s'agit de travailler sur deux problématiques : le traitement des déchets produits par les pêcheurs (filets usagés) et des déchets remontés par les pêcheurs dans leurs filets (à l'image de ce qui existe déjà à Roscoff).
Les initiatives passeront via le programme ports partenaires plus ou moins au cas par cas.
Pour la valorisation des filets, le PNMI suit les projets locaux comme celui de Fil & Fab. Pour le moment, le rôle du PNMI au sein de la démarche menée par Fil & Fab n'est pas encore totalement déterminé.
- Les premières actions de sensibilisation ayant été bien reçu, il est prévu qu'elles soient renouvelées et des réflexions seront menées durant les prochaines réunions port partenaire et PNMI afin d'essayer d'aider les ports qui souhaitent mettre en place une démarche de meilleure gestion des déchets de pêche professionnel.
- Les travaux menés par le PNMI sont en lien avec le projet PECHPROPRE car l'objectif est le même : trouver une solution de collecte et de valorisation des EPU par des actions de communication/sensibilisation et un accompagnement des ports.

Fil & Fab

- Il n'y a pas de nom spécifique au projet relatif aux filets de pêche car c'est davantage une action menée par Fil & Fab qui s'est créée dans le seul but de valoriser les filets de pêche.
- Fil & Fab est le porteur de cette démarche et il bénéficie du soutien technique et financier de nombreux acteurs tels que la Région Bretagne, Bretagne Active, Brest Métropole Océane, etc.
- Aucun budget n'est clairement défini puisqu'il s'agit plus du montage d'une action plus que d'un projet.
- Le but est de s'intégrer dans une démarche de design et transition avec la réalisation de produits fabriqués à 100 % de filets de pêche recyclés.
- A l'été 2018, Fil & Fab finalise la première filière de recyclage des filets de pêche usagés afin de valoriser cette nouvelle ressource. Fin 2018, ils ont pour objectif de percer le marché de la décoration en proposant un luminaire éco-conçu à forte valeur ajoutée.
- Fil & Fab traite uniquement les filets de pêche. Ils ont fait des tests de transformation et de valorisation de la matière. Pour le projet PECHPROPRE, dans l'idée de réfléchir à la mise en place éventuelle d'une filière, il était essentiel de pouvoir échanger de manière régulière sur l'état d'avancement de leurs actions.

Projet de collecte des filets – Ile d'Yeu

- Il y a très peu d'informations sur ce projet car il n'est pas encore finalisé. De plus, le porteur ne souhaite pas communiquer plus d'informations.
- L'objectif général est de pouvoir collecter des filets et les recycler pour en faire une matière réutilisable par les plasturgistes.
- C'est un projet en lien avec PECHPROPRE car à terme, si le projet de filière nationale se met en place, cela pourrait être une option de valorisation des filets.

Actions dans le cadre du GALPA La Rochelle-Ré-Charron : Etude de faisabilité pour la mise en place d'une plateforme de valorisation des déchets plastiques

- Ce projet est porté par TEO TAHO'E ECO-ECORGANISATION.
- Le financement est un financement FEAMP pour 3 400,00 EUR. Le budget total n'est pas connu ainsi que la durée réelle de l'opération. Probablement jusqu'à la fin de programmation du FEAMP, soit 2020.
- L'objectif est de proposer un nouveau modèle économique de gestion collaborative du tri, du transport et de la valorisation des déchets plastiques des filières pêche et conchyliculture, en tenant compte de la qualité de plastiques attendue.
- Il est envisagé de pouvoir mettre en place la gestion collaborative inter-filière à l'échelle du périmètre la Rochelle-Ré-Charron, de mettre en place des circuits courts de valorisation et de diminuer les déchets plastiques retrouvés sur le littoral.
- Dans le cadre de la mise en place des opérations pilotes, le port de la Rochelle s'est montré volontaire pour lancer un test. Le projet de TEO étant en cours de lancement au même moment, ils ont donc été associés pour permettre l'animation et le bon déroulement au niveau local de cette opération. Une convention de partenariat a été signée entre la CM et le syndicat Mixte du Port de la Rochelle (qui a lui-même passé un accord avec TEO).

La Navicule Bleue

- L'association Navicule Bleue est née de la rencontre des professionnels du travail médico-social, de la mer et de la conchyliculture, tous issus des territoires marins.
- La structure dispose de plusieurs organismes qui sont en charge d'activités différentes tels que le développement et la gestion des projets d'économie sociale et solidaire avec l'« Atelier des Gens de Mer » pour marins débarqués (SCIC Sarl EA créé en avril 2009), avec « Claires & Mer » spécialisé dans la conchyliculture (huîtres labellisées, palourdes, gambas, ...) sur le Pays Royan-Marennes-Oléron (ESAT créé en septembre 2005), avec « Arca-Baie » spécialisé dans la conchyliculture (sous-traitance ostréicole, ...) sur le Bassin d'Arcachon (ESAT créé en juillet 2015), avec « Terre-Mer Chantiers » spécialisé sur le tri des déchets plastiques maritimes (ACI créé en décembre 2012) et des établissements ou services sociaux (SAVS, FH, FOH, ...).
- La Navicule Bleue ayant une expérience de plus de 10 ans dans la gestion et le tri des filets de pêche, a permis d'avoir des retours d'expériences particulièrement importants dans le cadre du projet national. D'autre part, leur savoir-faire en matière de démontage des filets a participé à donner des informations chiffrées sur les coûts que cela pourrait représenter dans le cadre d'une filière. Cela a notamment été testé dans le cadre de l'opération pilote de la Rochelle.

Actions dans le GALPA Côte Basque - Sud Landes

- Il n'y a pas de nom spécifique au projet relatif à la gestion des filets de pêche car c'est une action menée dans le cadre du GALPA. Il s'agit de la mise en place d'un atelier dont le fonctionnement sera confié à l'Association ADELI de Saint-Jean-de-Luz, Atelier Chantier d'Insertion (ACI) œuvrant depuis 1994 dans le domaine de l'environnement.
- Il est porté par la CCI Bayonne Pays Basque, concessionnaire du port de pêche de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure
- Son démarrage est prévu pour le début du mois d'octobre 2018.
- Le financement est réalisé par la Région Nouvelle-Aquitaine et l'Europe (fonds FEAMP).
- Les objectifs sont :

- La création d'un atelier expérimental et le suivi de son fonctionnement durant une année pour l'évaluation en grandeur réelle de la faisabilité technique et de la viabilité socio-économique de la création à terme d'un atelier local de revalorisation des matériels de pêche usagés, avec la proposition à l'essai de nouveaux services expérimentés à titre gracieux auprès de professionnels pour le démontage des filets dans un premier temps, de réparation, de montage / remontage des filets à façon dans un second temps ;
- La diversification des activités pouvant être proposées à des personnes en réinsertion professionnelle avec la possibilité également de proposer des formations complémentaires (Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES®), techniques de ramendage, utilisation d'une machine à monter les filets, ...) ;
- L'offre à terme de nouveaux services aux professionnels de la pêche locale pour le renforcement de ces entreprises en diminuant leurs charges de fonctionnement et d'investissement ;
- La recherche et l'essai de nouvelles filières de revalorisation locale de ces filets après leur démontage pour la fabrication de nouveaux produits en économie circulaire.
- Il est attendu que cet atelier puisse fonctionner et que le lancement du deuxième projet (« Au fil de la mer »), déposé par l'entreprise NOOSTRIM de Pau, start-up adossée à l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, complète le projet d'atelier en se positionnant sur la recherche et l'expérimentation de nouvelles filières de revalorisation locales des nappes de filets usagées et démontées pour la fabrication de nouveaux produits en économie circulaire. Tout cela se fera dans le but de créer un démonstrateur d'atelier de recyclage de filets.
- Les départements Pyrénées-Atlantiques (64-40) et Landes étant déjà fortement mobilisé depuis plusieurs années sur le thème de la gestion des filets, ils ont été dans les premiers à être contacté dans le cadre du projet PECHPROPRE. Cela a permis des retours d'expériences et de démarrer en connaissant déjà une partie des obstacles qui pourraient être rencontrés. Dans le cadre des enquêtes notamment, le comité des pêches local (CIDPMEM 64-40) a particulièrement facilité les prises de contact.

RECUPNET

- Le porteur du projet était le Parc Naturel Marin du Golfe du Lion (PNMGL).
- Il s'est déroulé de février 2016 à août 2016 dans le cadre d'un stage de M2.
- Les objectifs étaient les suivants :
 - Evaluer la quantité de déchets « capturés » par les engins de pêche et leurs impacts sur les pratiques de pêche professionnelle,
 - Evaluer la quantité d'engins de pêche perdus et leurs impacts, organiser leur récupération,
 - Evaluer la quantité de matériel de pêche usagé et optimiser la collecte et le traitement,
 - Consolider les indicateurs du Plan de gestion relatifs aux déchets marins.
- L'étude a montré que le gisement de filets en nylon issus des petits métiers (fileyeurs, ligneurs, caseyeurs, ...) est estimé entre 50 à 100 m³, qu'il y a de multiples pratiques selon les ports au sein du PNMGL, que le nombre de pêcheurs n'est pas suffisant pour qu'il soit envisagé un traitement des filets par port. Il serait plus cohérent de mutualiser à l'échelle du PNMGL. Il semble aussi que le recyclage des engins soit intéressant notamment parce que cela valoriserait l'image de la profession.
- La thématique étant partiellement la même que pour l'étude PECHPROPRE, notamment en ce qui concerne le matériel de pêche usagés, il était pertinent de pouvoir échanger sur les avancées de la démarche locale et de pouvoir associer le PNMGL aux présentations et aux réflexions du projet national.

ReSeaClons

- L'étude est un Pilotage d'une phase test de mise en œuvre de collecte des déchets sauvages plastiques marins au Grau du Roi vers une filière innovante de recyclage.
- Le porteur du projet est l'Institut Marin du Seaquarium du Grau du Roi.
- Cette phase de test durera de mars 2018 à décembre 2018. Le financement n'est pas précisé.
- L'objectif est de rassembler pêcheurs professionnels, usagers de la mer, autorités publiques, association du Grau du Roi autour de la collecte des déchets marins plastiques pour contribuer à la préservation des écosystèmes marins, en soutenant le développement d'une filière d'économie circulaire innovante unique sur la collecte et le recyclage des déchets marins plastiques.
L'ambition du projet est de pouvoir mélanger l'ensemble des déchets marins collectés, formés de matières plastiques de natures et tailles diverses, et de réussir à les recycler en une matière plastique hybride « métissée ».
- Le projet ReSeaClons est une action pilote pour envisager une filière nouvelle de valorisation des déchets plastiques sauvages : réduire leur quantité en mer par la collecte et assurer leur réutilisation au travers d'une revalorisation en 100 % recyclé.
- La logique du projet est d'essayer d'envisager une filière de valorisation des déchets plastiques notamment ceux issus de la pêche. C'est aussi l'un des objectifs du projet national, il est donc logique que la démarche locale soit associée aux réflexions de l'étude nationale.

Net Sea

- Le porteur du projet Net Sea est l'association Palana Environnement créée en 2016. Elle rassemble un ensemble de compétences en océanographie, en ingénierie, en biotechnologie, en design, pour concevoir des solutions innovantes qui permettront leur revalorisation.
- L'association fonctionne avec beaucoup de bénévolat. Le financement de l'achat du matériel n'est pas précisé.
- L'objectif est de trouver des solutions de recyclage des filets de pêche, leur donner une nouvelle vie, plus durable.
- Des premiers prototypes de produits recyclés seront présentés en septembre 2018. Un réseau d'alerte a été mis en place en partenariat avec l'Institut d'Océanographie de Marseille - Ghost Med. Des stickers ont été donnés aux pêcheurs et des affiches ont été distribuées dans les clubs de plongées. Et une marque a été lancée avec Emmanuel Laurin du Grand Saphir. Intitulée, « Sauvage », elle a pour objectif de proposer des produits éco-responsables tout en communiquant sur les différentes associations de ramassage de divers types de déchets. Par ailleurs, un jeu de société a été conçu.
- Etant une association qui a vocation à recycler les déchets marins et notamment les filets de pêche, elle est associée à l'ensemble des Comités de Pilotage du projet national et des points téléphoniques ou mails sont réalisés entre les structures afin que chacun puisse suivre l'évolution des actions de l'autre.

APAM – GALPA Estérel Côte d'Azur

- L'APAM (l'Association Pêche côtière et Activités Maritimes durables) est depuis longtemps engagée dans une démarche de création d'une filière de filets de pêche usagés.
- Les financements sont régionaux, nationaux et européens. La durée des différentes actions n'est pas précisée. Une phase d'opération pilote sur le port de Saint Raphael en partenariat avec l'association de réinsertion CORAIL s'est déroulée de janvier 2018 à juin 2018 dans le cadre notamment des opérations pilote du projet PECHPROPRE.
- Les actions mise en place par l'APAM ont pour objectifs :
 - Explorer les possibilités de recyclage, réduction, réutilisation (les 3 R)
 - Quantifier et identifier les matières
 - Organiser la collecte, l'entreposage et l'enlèvement
 - Diversifier le métier en associant les professionnels au fonctionnement de la filière

- Donner une meilleure image des pratiques liées à la pêche.
- Des tests de réutilisation et de recyclage sont en cours. Il est prévu que, par le biais de l'association CORAIL, il y ait une fabrication de sac à macro-déchets (pour les collectes de déchets marins) en filets de pêche.
- Une convention de partenariat a été signée entre l'APAM et la CM. La connaissance du terrain de la région PACA et les retours d'expériences de l'APAM ne pouvaient être qu'un plus pour l'étude nationale. C'est dans ce sens que le partenariat s'est monté.

La carte suivante synthétise géographiquement les projets présentés précédemment :

- 
 1- PNMEPMO - **Projet DéchAct**
- 
 2- Boulogne sur mer Développement Côte d'Opale - **Actions dans le cadre du GALPA**
- 
 3- SMEL - **Projet SEAPLAST**
- 
 4- PNMI
- 
 5- Fil & Fab
- 6- Projet de collecte des filets - Yeu
- 
 7- **Etude de faisabilité pour la mise en place d'une plateforme de valorisation des déchets plastiques** - TEO
- 
 8- Navicule Bleue
- 
 9- **Actions dans le cadre du GALPA** Côte Basque - Sud Landes
- 
 10- PNMGL - **Projet RecupNet**
- 
 11- Palana Environnement – **Net Sea**
- 
 12- **RESEACLONS** – Seaquarium Institut Marin
- 
 13- APAM - **Projet de création d'une filière des filets de pêche usagés**



Figure 3 : Carte des projets territoriaux en lien avec PECHPROPRE

Réalisation CM

D'autres actions territoriales ont été identifiées au cours du projet, mais parfois ce ne sont que des actions très locales et ponctuelles pour lesquelles il n'a pas été possible d'obtenir beaucoup d'information. Elles sont rapidement présentées ci-dessous :

-En Ile et Vilaine, des actions de collectes sur le domaine public maritime (DPM), réalisées par le biais d'un partenariat CRC Bretagne Nord et l'association de réinsertion Pass' Emploi¹⁰, ont été mise en place.

-Dans le cadre d'un travail de fin d'étude de l'école ENSAIT, un projet de valorisation des alèzes en PEHD est en cours de réalisation. L'étudiant qui travaille sur le projet effectue des recherches sur la faisabilité technique du recyclage des alèzes en PEHD sous forme "textile", dans le souhait de proposer une solution de valorisation en cohérence avec la quantité de filets débarqués chaque année en France, en apportant une réelle valeur au déchet afin de se différencier d'une valorisation en injection plastique classique.

-Deux jeunes porteuses de projet basées dans le sud de la France ont contacté la CM au cours du printemps 2018 pour connaître l'état d'avancement de la démarche nationale. Elles ont pour souhait de créer une entreprise sociale et solidaire en lien avec le recyclage des déchets marins, des voiles, des filets de pêche.

-A l'été 2017, le Pôle Eco-Industries a réalisé une étude, sur commande de l'association Echo-Mer, faisant un inventaire des pratiques et filières de gestion de certains rebus des activités du littoral. L'étude recense les projets sur la gestion des poches à huîtres, du néoprène et des voiles. Ce sont donc 3 projets en lien avec la gestion des poches à huîtres qui ont été recensés, 5 projets relatifs à la gestion des voiles et 5 projets relatifs à la gestion du néoprène.

-Depuis le lancement du projet PECHPROPRE, de nombreux échanges ont lieu avec l'Association des Ports Locaux de la Manche (APLM) qui a mis en place des audits environnementaux dans plusieurs ports de la façade Manche allant jusqu'au port du Guilvinec. Ces ports ne sont pas uniquement des ports de pêche. Le but de cette étude est de pouvoir analyser la situation des espaces portuaires et ainsi améliorer la gestion.

Le nombre et la diversité de ces projets régionaux et locaux montre, s'il en est besoin, que la gestion des EPU est une préoccupation partagée par les autorités et les professionnels locaux. D'une actualité forte, le projet PECHPROPRE permet la mise en valeur de ces différents projets et tiendra compte de leurs résultats et de l'expérience accumulée.

5.2. Européens / Internationaux

Par ailleurs tout au long du projet, un suivi de l'actualité mondiale touchant aux déchets plastiques marins et plus particulièrement aux engins de pêche usagés a été effectué. Les deux tableaux ci-dessous recensent de manière non exhaustive, les projets qui ont émergés ou qui ont fait l'actualité durant les 22 mois de PECHPROPRE. Le premier présente les projets européens, le second les projets internationaux.

Les informations obtenues pour chaque projet/action ne sont pas toujours identiques dans la mesure où le degré de précision n'est pas le même pour tous.

¹⁰ Siège social : 7-9, rue R.-Salengro, Saint-Malo, tél. 02 99 82 82 34

Au niveau européen :

- **Engins de pêche essentiellement**

Nom du projet ou de la société	Zone(s) géographique(s)	Produits traités	Présentation / Objectifs
AQUAFIL	Italie	Filets de pêche en Nylon 6 + autres produits	<p>Depuis 1969, Aquafil est l'un des acteurs majeurs, en Italie et dans le monde, dans la production de Polyamide 6 avec 15 usines réparties en 8 pays et 3 continents. ECONYL® est un système industriel créé par le groupe Aquafil en 2011. Ce procédé transforme les déchets en Nylon 6 de première classe.</p> <p>La matière première utilisée provient de deux sources :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les déchets générés par la production de Nylon 6 propre à Aquafil Les déchets générés par les clients d'Aquafil i.e. des produits en fin de vie faits de nylon (filets de pêche, textiles rigides) <p>Grâce à ce matériau, les projets Interface (fabrication de moquette, tapis), Healthy Seas (fabrication de chaussettes) => Star Sock (fabrication de chaussettes), Desso (fabrication de moquette) créent aussi des produits à base de produits recyclés.</p> <p>http://www.bipiz.org/recherche-avancee/aquafil-lance-le-nylon-econyl-recyclable-a-linfini.html</p>
BRACENET		Filets de pêche	<p>Bracenet est un organisme en partenariat avec Nofir, Healthy Seas et Ghostfishing.</p> <p>Le but de ce partenariat est de mettre en place une économie circulaire dans laquelle Ghostfishing récupère les filets de pêche, Nofir les nettoie et Bracenet les transforme en bracelet.</p> <p>https://bracenet.net/?lang=en</p>
Global ghost gear initiative	Angleterre (Newlyn Harbor)	Filets de pêche monofilaments	<p>Le projet consiste à recycler des filets monofilaments par l'entreprise GWR polymers (20 tonnes de filets par an). Les filets sont recyclés en paillettes de plastique.</p> <p>https://www.ghostgear.org/solutions/gwr-polymers-newlyn-harbour-net-recycling</p>
Mamukko Kinsale	Irlande	Filets de pêche + autres produits	<p>Mamukko Kinsale est une entreprise un designer qui fabrique des produits avec des matières recyclées et notamment des filets de pêche</p> <p>https://www.mamukko.ie/</p>
MARELITT Baltic	Suède, Allemagne, Estonie, Pologne	Filets de pêche + déchets marins	<p>C'est un projet autour de la Mer Baltique entre plusieurs pays, porté par le WWF. C'est une collaboration permettant la collecte et le recyclage des filets de pêche et des déchets marins dans la Mer Baltique.</p> <p>https://www.marelittbaltic.eu/about-the-project/</p>
NOFIR	Europe et Turquie	Engins de pêche + engins d'aquaculture	<p>Nofir est une société Norvégienne qui collecte et recycle les équipements issus de la pêche ou de l'aquaculture en Europe et en Turquie. Les engins sont ensuite envoyés en Lituanie ou en Turquie pour être désassemblés et recyclés. La matière sert ensuite à la fabrication de vêtements, de fourniture, de tapis, etc.</p> <p>http://nofir.no/about-us/</p>

OMEGA Plastic SRL	Italie (Salerno)	Filets de pêche	<p>Créée en 2012, cette entreprise a développé un savoir-faire pour le recyclage des filets qui sont pêchés/abandonnés ou le matériel qui est confisqué.</p> <p>Les objectifs sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> -prendre en charge gratuitement le retrait des filets de pêche dans les ports italiens -assurer le transport des filets vers Battipaglia -stocker les filets en fonction des différents polymères -assurer l'envoi et le conditionnement des chutes de filets -proposer un "cercle" vertueux et durable pour le matériel -recycler le matériel en fin de vie, destiné à l'incinération ou l'enfouissement -récupérer les matériaux et déchets qui peuvent être réutilisé en tant que matière première pour produire de nouveaux produits <p>http://www.omegaplastic.it/en/about-us.html</p>
Plastix	Danemark	Filets de pêche + autres déchets marins	<p>Plastix est une société qui a pour objectif de transformer les filets de pêche et les différentes déchets plastiques marins rigides en un plastique de qualité.</p> <p>http://plastixglobal.com/</p>
Projet 3RFISH	Portugal et Galice	Engins de pêche	<p>Le projet 3RFISH se sont des opérations pilotes menées dans des ports de Galice et du Portugal, visant à faire le recyclage de différents types de matériels de pêche en fonction des ports (de 2009 à 2011). Au même moment, le CETMAR a mené des opérations de sensibilisation auprès des pêcheurs de ces ports.</p> <p>http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=search.dspPage&n_proj_id=3287&docType=pdf</p>

- *Autres déchets marins plastiques*

Nom du projet ou de la société	Zone(s) géographique(s)	Produits traités	Présentation / Objectifs
Bagage-Océan		Poches ostréicoles	<p>Ce sont des sacs fabriqués à base de poches ostréicoles recyclées. « On a imaginé deux produits : le Maille-Tout, un cabas avec sangle et garnissage de tissu en option, et le Carpoche, plus élaboré, avec rabat, et un peu plus cher ».</p> <p>www.letelegramme.fr/soir/lycee-maritime-des-sacs-en-poches-d-huitres-28-03-2018-11904803.php</p>
Chasseurs de plastique AMP	Méditerranée	Déchets marins	<p>L'objectif de ce projet est de prévenir, réduire et éliminer la pollution marine en Méditerranée.</p> <p>www.radioexpressfm.com/lire/l-upm-lance-avec-des-partenaires-europeens-2449</p>
ECOALF	Espagne	Déchets marins	<p>Ecoalf est une société espagnole créée en 2009. Le fondateur Javier Goyeneche a pour objectif de réduire les déchets marins en fabriquant des produits, notamment textile en matériaux recyclés. Un partenariat s'est alors monté entre Ecoalf et les pêcheurs espagnols. Ces derniers collectent ainsi les déchets marins, afin de permettre à Ecoalf de créer des produits en déchets marins plastiques recyclés.</p> <p>https://ecoalf.com/</p>

Expedition	Royaume Uni	Déchets marins	Un équipage entièrement féminin vient d'embarquer à bord d'une mission dont le but est de nettoyer les eaux britanniques des différentes pollutions marines. http://exppedition.com/
LEMA LIFE	France et Espagne	Déchets marins	Le but de ce projet est de mettre en place une gestion efficace des déchets aquatiques flottants. http://www.aquitaineonline.com/actualites-en-aquitaine/nature-et-environnement/6813-dechet-aquatique-golfe-de-gascogne-projet-life-lema.html
MyProAction	Italie	Bouteilles plastique	En 2016, un groupe d'élèves du secondaire en Italie ont souhaité travailler sur le sujet du recyclage du plastique. MyProAction a donc été créé : c'est un distributeur automatique qui broie des bouteilles en plastique en granulés, qui sont ensuite utilisées pour créer un smartphone via une imprimante 3D. Les bouteilles en plastiques collectées en mer peuvent ainsi être recyclées. http://technonouvelles.technopotpou.com/2016/10/myproaction-distributeur-automatique/
Plastic Whale	Pays Bas	Bouteilles plastique	Plastic whale, ce sont des bateaux construits avec des bouteilles plastiques collectées dans les mers/canaux autour des Pays Bas. http://actualites.reponse-conso.fr/faire-tour-damsterdam-pechant-plastique/
Sea2see	Espagne	Déchets plastiques marins	Sea2see est une société espagnole qui fabrique des lunettes de vue avec des plastiques marins recyclés. https://www.sea2see.org/pages/sustainability
Veja x Surfrider		Déchets plastiques marins	Veja a lancé une paire de denim fabriquée à partir de plastique recyclé. Article " Les baskets 100% recyclées : Veja x surfrider"
VolkerWessels - PlasticRoad		Déchets plastiques marins	VolkerWessels - PlasticRoad est une entreprise néerlandaise qui a un projet dont l'objectif est de trouver une solution pour remplacer l'asphalte (pour les routes) par une matière recyclée conçue avec des déchets plastiques. https://en.volkerwessels.com/en/projects/detail/plasticroad

Au niveau international :

- **Engins de pêche essentiellement**

Nom du projet ou de la société	Pays ou structure porteur(se)	Zone(s) géographique(s)	Produits traités/étudiés	Présentation / Objectifs
BUREO	Chili	Chili	Filets de pêche	L'organisme Bureo, basé au Chili, a lancé une fabrication de skateboards, de freesby, lunettes et jeux de société conçus en filets de pêche. https://bureo.co/

Fishy Filaments	Royaume-Uni	Monde entier	Filets de pêche	Fishy Filaments™ a pour but de transformer les filets de pêche usagés en un produit commercialisable. Cette société a produit une fibre nylon recyclée utilisable dans une imprimante 3D. Elle souhaite a présent poursuivre ses travaux de R&D afin de pouvoir recycler les nappes de chaluts en polyéthylène et polypropylène. https://fishyfilaments.com/
Net works		Philippines et Cameroun	Filets de pêche	Le programme Net-Works, consiste à récupérer les filets de pêche se trouvant en mer par les populations locales pour les revendre dans le cadre d'une chaîne d'approvisionnement mondiale. Ces filets déchirés et destructeurs connaîtront une seconde vie sous forme de dalles de moquette à la fois belles et durables. http://net-works.com/lang/fr/
Okay Pretty		Australie	Filets de pêche et autres déchets marins	Une jeune styliste, Isobel Campbell a lancé une gamme de maillots de bain en déchets marins et filets. https://www.minutenews.fr/positive/maillots-de-bains-recycles-a-partir-de-dechets-australie-290306.html
Oysho		Monde entier	Filets de pêche et autres déchets marins	La marque de lingerie Oysho a lancé une gamme de maillot de bain conçus avec des déchets marins et des filets de pêche entre autres. https://www.bibamagazine.fr/mode/shopping/oysho-we-are-the-change-collection-de-maillots-alliant-style-et-protection-de-l-environnement-75950
Parley for the Oceans Adidas	Adidas	Monde entier	Filets de pêche et autres déchets marins	Il s'agit d'une démarche d'éco-conception de produits textiles à partir de plastiques issus de filets de pêche retrouvés en mer ou sur les plages. http://www.adidas.com/us/parley

- **Autres déchets marins plastiques**

Nom du projet ou de la société	Pays ou structure porteur(se)	Zone(s) géographique(s)	Produits traités/étudiés	Présentation / Objectifs
Agence spatiale européenne	Europe	Monde entier	Déchets plastiques marins	Le but est d'évaluer l'impact des plastiques marins. https://www.numerama.com/sciences/337426-pollution-des-oceans-au-plastique-mieux-evaluer-lampleur-de-la-catastrophe-grace-aux-satellites.html
Algalita	Etats-Unis	Monde entier	Pollution marine	Algalita est une ONG qui a pour but d'aider à la réduction de la pollution marine plastique par le biais de l'éducation et de la recherche scientifique. http://www.algalita.org/about-algalita/
American Express et Parley for the Oceans		Monde entier	Déchets plastiques marins	American Express a pour projet de fabriquer une carte bancaire en plastique recyclé. http://actualites.reponse-conso.fr/une-carte-bancaire-fabriquee-a-partir-de-dechets-en-plastique/

Campagne CleanSeas	Nations Unies pour l'environnement	Monde entier	Déchets marins	L'objectif de ce mouvement mondial est de sensibiliser les gouvernements, l'industrie et les consommateurs à éliminer les principales sources de déchets marins : les micro-plastiques dans les cosmétiques et l'utilisation excessive du plastique à usage unique d'ici 2022. https://www.rtb.be/info/societe/detail_la-campagne-des-nations-unies-cleanseas-a-laquelle-adhere-la-belgique-lancee-ce-jeudi?id=9537444
Circular Ocean	Irlande	Monde entier	Déchets plastiques marins	Circular Ocean vise à apporter une réponse au problème des déchets marins dans la périphérie septentrionale et la région arctique. Il promeut l'économie verte en trouvant des solutions permettant de réutiliser des déchets plastiques tels que les vieux filets de pêche et cordages, et de stimuler l'éco innovation. [...] Il expérimente également l'utilisation de filets de pêche comme moyen d'extraction des polluants de l'eau. http://www.circularocean.eu/
EXPEDITION 7 ^{ème} CONTINENT	France	Monde entier	Déchets marins	Observation scientifique sur les déchets marins. http://www.septiemecontinent.com/
Gas	France	Monde entier	Pollution marine et protection des océans	Le créateur Gas, marque de bijoux made in Marseille a lancé le bracelet Hippios (le bijou n'est pas en plastique recyclé) dont tous les bénéfices sont reversés à l'institut océanographique Paul Ricard pour permettre d'aider au sauvetage et à la protection des océans. https://www.grazia.fr/mode/les-marques-s-engagent-pour-sauver-nos-océans-875916
Ghost Gear	PNUE	Monde entier	Déchets marins	Il s'agit d'une campagne contre les déchets marins lancé par le PNUE et la Global Ghost Gear Initiative. Une alliance intersectorielle qui cherche des solutions durables pour résoudre le problème mondial de la "pêche fantôme". www.ghostgear.org
Litterbase	Allemagne	Monde entier	Déchets plastiques marins	L'Institut Alfred Wegener a élaboré la Litterbase en mars 2017. Il s'agit d'une cartographie en ligne des déchets présents dans le milieu marin créée sur la base de 1300 travaux parus sur le sujet des déchets plastiques marins dans le monde. http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/environnement/28290-un-nouveau-site-cartographie-la-pollution-plastique-des#.WO5K9j8uLqw.email + Article LE MARIN du 27/04/2017
Major League Soccer - MLS		Etats Unis	Déchets marins	MLS lance une initiative : du 20 au 22 avril 2018, les maillots que porteront les joueurs du MLS, seront tous respectueux de l'environnement. l'initiative américaine de la journée de la Terre s'appuie sur le recyclage de plastique dans les fonds marins. Ce plastique est principalement pêché aux Maldives et au large des côtes américaines. Il est ensuite moulé selon deux coloris, clair et sombre, à l'effigie de chacun des 23 clubs de la MLS. https://vivredemain.fr/2018/04/16/mls-journee-de-terre-clubs-de-football-americains-porteront-maillots-ecolos/

Marine Debris Tracker	Etats-Unis	Monde entier	Déchets marins	Marine Debris Tracker est une application pour smartphone, élaborée en 2010 en partenariat avec le NOAA Marine Debris Programme et le Southeast Atlantic Marine Debris Initiative (SEA-MDI). Elle permet de géolocaliser rapidement les zones de concentration de déchets marins dans le but de protéger les océans. http://www.marinedebris.engr.uga.edu/
NextWave		Monde entier	Pollution Marine	Dell, Microsoft et d'autres acteurs majeurs de l'industrie s'unissent pour lutter contre la pollution plastique des océans Objectif : créer la première chaîne d'approvisionnement utilisant des plastiques collectés dans les milieux marins ou sur les plages www.itrnews.com/articles/172582/dell-microsoft-acteurs-majeurs-industrie-unis-lutter-contre-pollution-plastique-oceans.html
Ocean-Endeavour	Canada	Océans Arctique et Atlantique Nord	Déchets plastiques marins	Une étude canadienne analyse les micro-déchets de plastique qui polluent les océans Arctique et Atlantique Nord, territoires pour lesquels les données sont rares. http://www.lemonde.fr/sciences/article/2017/11/08/peche-au-plastique-en-region-polaire_5212019_1650684.html#7XP9phzUAhxp6w8F.99
Oceaneyes	Suisse	Monde entier	Déchets plastiques marins	Des navigateurs fribourgeois participent à la cartographie de la pollution plastique des océans. Ces nouvelles données récoltées mondialement permettront de confronter les autorités avec des informations solides, les priant d'entamer une transition des réglementations sans plus attendre. https://www.youtube.com/watch?v=Pko73VDIYCY&feature=youtu.be
Plastic Odyssey	France	Monde entier	Déchets marins	Objectif : faire le tour des côtes et estuaires du monde à bord d'un navire laboratoire du plastique (premier tour du monde propulsé aux plastiques recyclés). L'idée est de réunir sur un même bateau des projets ayant pour but de proposer une alternative au plastique ou de le revaloriser ingénieusement. http://www.plasticodyssey.com/ + article Le Marin / http://plasticodyssey.org/fr/accueil-2/#top
PROJECT VORTEX		Monde entier	Déchets marins	Cette initiative conjointe de Sea Shepperd USA, Bionic Yarn et Parley for the Oceans vise à récupérer les détritiques des océans et du littoral, de les recycler pour en faire du fil ou du tissu notamment. A terme, l'objectif du Vortex Project est de récupérer les vêtements et objets ainsi fabriqués afin de les recycler à nouveau pour en faire de nouveaux produits. Pour l'environnement, l'enjeu est majeur, la faune et la flore sont aujourd'hui menacées dans tous les océans et toutes les mers à cause des déchets en plastique. http://www.projectvortex.org/what-we-do.html
Projet AWARE	Professional Association of Diving Instructors - PADI	Monde entier	Déchets marins	Project AWARE a pour but de réduire l'impact des déchets présents dans les fonds marins par le biais d'un travail de communication, de sensibilisation et de collectes de déchets marins. http://www.projectaware.org/

Race for Water	France	Monde entier	Déchets marins	<p>Le but de Race for Water est de combattre la "soupe plastique", en sensibilisant les enfants notamment. L'organisme mise aussi sur l'action au-delà de la communication. En partenariat avec le bureau d'ingénierie français ETIA, a été mis au point une technologie qui transforme le déchet plastique en gaz, puis en électricité. Cela s'appelle la pyrogazification. Un prototype sera testé à la déchetterie de Gland en septembre 2017, puis embarqué sur le bateau. En valorisant le plastique, on évite qu'il ne finisse dans l'eau. (TDG)</p> <p>http://www.tdg.ch/monde/5-kilos-poisson-1-kilo-plastique/story/30668066</p>
RAW FOR THE OCEANS		Monde entier	Déchets plastiques marins	<p>En février dernier (2014), Pharrell Williams et G Star Raw ont mis une touche de vert à la fashion week New Yorkaise en annonçant la création de RAW for the Oceans, une ligne de jeans fabriqués à partir de plastique recyclé issu des océans. Les jeans sont fabriqués avec le Bionic Yarn, un matériau (fil) conçu à base de déchets marins recyclés.</p> <p>http://www.cosi-blog.com/raw-for-the-oceans/#prettyPhoto</p>
Rothy's H&M		Monde entier	Déchets plastiques marins	<p>H&M a lancé une collection de ballerines faites à partir de bouteilles d'eau recyclées.</p>
SAILING FOR CHANGE/EKOLIBRI	France	Monde entier	Déchets marins	<p>Objectifs :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 -Relever le défi du Zéro Déchet lors d'un tour du monde à la voile 2 – Participer à la recherche scientifique et technique, soutenir des ONG, associations ou entreprises sensibles au Développement Durable et acteurs de l'Economie Circulaire 3 – Sensibiliser à la problématique des déchets auprès de chaque génération, des plus jeunes aux moins jeunes <p>http://sailingforchange.com/le-projet/les-actions/</p>
Sargaboat	Etats Unis	Monde entier	Déchets marins	<p>Sargaboat c'est un projet d'aspirateur à déchets pour nettoyer les mers.</p> <p>http://www.bateaux.com/article/23565/un-aspirateur-a-dechets-nettoyer-mers</p>
SEABIN		Monde entier	Déchets marins	<p>C'est un projet de poubelle marine qui agit comme un filtre actif en continu pour nettoyer les ports et autres zones côtières particulièrement en proie à la pollution.</p> <p>https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/mers-et-océans/seabin-la-poubelle-des-mers-s-attaque-a-la-pollution-marine_119177</p> <p>https://www.seabinproject.com/</p>
Social plastic Foundation		Déploiement en Haïti et 2017 au Philippines ?	Déchets plastiques marins	<p>C'est un organisme qui soutient et aide au développement du recyclage du plastique par le biais de donation. Il s'agit d'un organisme qui reçoit des donations au profit du recyclage du plastique et dispose d'un fonctionnement un peu comme une banque.</p> <p>Objectif : Mettre en place une boucle d'économie vertueuse et lutter contre la pollution plastique de l'environnement et des océans.</p> <p>www.socialplastic.org</p>

TARA	France	Monde entier	Déchets marins	Observation scientifique sur les déchets marins
The Ocean Clean Up	Pays-Bas	Monde entier	Déchets plastiques marins	L'objectif est de construire un engin flottant capable de collecter l'ensemble des déchets plastiques marins. https://www.theoceancleanup.com/
The Ocean Mapping Expedition	Suisse	Monde entier	Pollution marine	C'est un projet de tour du monde à la voile de 4 ans à bord de Fleur de Passion - ketch de 33 m et plus grand voilier battant pavillon suisse - pour observer, comprendre et cartographier l'état des océans à la lumière de l'expédition menée par le découvreur du Pacifique. http://www.omexpedition.com/index.php/fr/l-expedition/notre-mission
The Rakefish Project	Etats-Unis	Monde entier	Déchets marins	C'est un programme de sensibilisation aux déchets marins. http://sonop.weebly.com/
The Sea Cleaners	France	Monde entier	Déchets plastiques marins	C'est un projet de construction d'un navire fonctionnant aux énergies renouvelables, capable de collecter des plastiques océaniques. http://www.theseacleaners.org/
Une ferme sous-marine composée de déchets plastiques		BRESIL	Déchets plastiques marins	Une ferme sous-marine du futur composée de déchets plastiques, c'est ce qu'a imaginé l'architecte visionnaire Vincent Callebaut. http://vincent.callebaut.org/object/151223_aequorea/aequorea/projects
W.I.M.A.M.P	Espagne	Monde entier	Pollution marine	L'espagnole Bobo Choses, griffe pointue pour enfants, vient de lancer W.I.M.A.M.P., une collection réalisée à partir de dessins d'enfants à qui l'on a demandé comment ils feraient pour arrêter la pollution marine. Elle est réalisée au profit de l'organisation Ocean Conservancy. https://www.grazia.fr/mode/les-marques-s-engagent-pour-sauver-nos-océans-875916

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Au total se sont plus de 12 actions/initiatives qui sont menées sur le territoire national français par des acteurs très diversifiés comme des associations, un centre technique, des parcs naturels marins, un ESAT, un comité interdépartemental des pêches.
- Les projets portent sur la gestion des déchets marins et portuaires, mais plusieurs traitent uniquement de la problématique des EPU tels que les filets.
- Au niveau européen comme au niveau international les projets sont très nombreux sur le sujet large des déchets marins.

6. Méthodologie

6.1. Période d'activité

La pêche est une activité qui peut se classer de différentes manières. Selon le classement c'est le nombre d'heure de marées, le lieu, la durée et la quantité débarquée ou encore la taille et le statut du patron qui prévaut conformément à ce qui a été indiqué au point 3.1.1.

Pour rappel : l'étude concerne principalement les navires de moins de 25m, qui représente environ 95% de la flotte de pêche métropolitaine.

Les techniques de pêche et les métiers sont variés. Selon les façades, les métiers pratiqués ne sont pas forcément les mêmes.

En effet, le littoral métropolitain est le plus souvent divisé en 3 façades maritimes, elles-mêmes composées de quartiers maritimes :

- Façade Manche/Mer du Nord : de Dunkerque à Roscoff
- Façade Atlantique : du Conquet à Saint Jean de Luz/Ciboure
- Façade Méditerranéenne (hors Corse) : inclus tous les quartiers méditerranéens



Figure 4 : Carte schématique des façades de la France métropolitaine

Réalisation CM

Les navires de pêche sont rattachés administrativement à un quartier maritime mais ne sont pas tenus de pêcher sur la façade à laquelle leur quartier maritime appartient.

Il existe également un découpage précis des zones de pêche en divisions CIEM (Conseil International pour l'Exploration de la Mer), et rectangles statistiques (carroyage d'un demi-degré de latitude sur un degré de longitude). Il répond à des préoccupations de gestion des pêches au niveau international et ne correspond donc pas forcément aux appellations géographiques courantes, et encore moins aux départements administratifs français. (Source : Ifremer)

Les métiers les plus pratiqués sont les métiers au chalut, à la senne, au filet, au casier ou à la ligne/palangre.

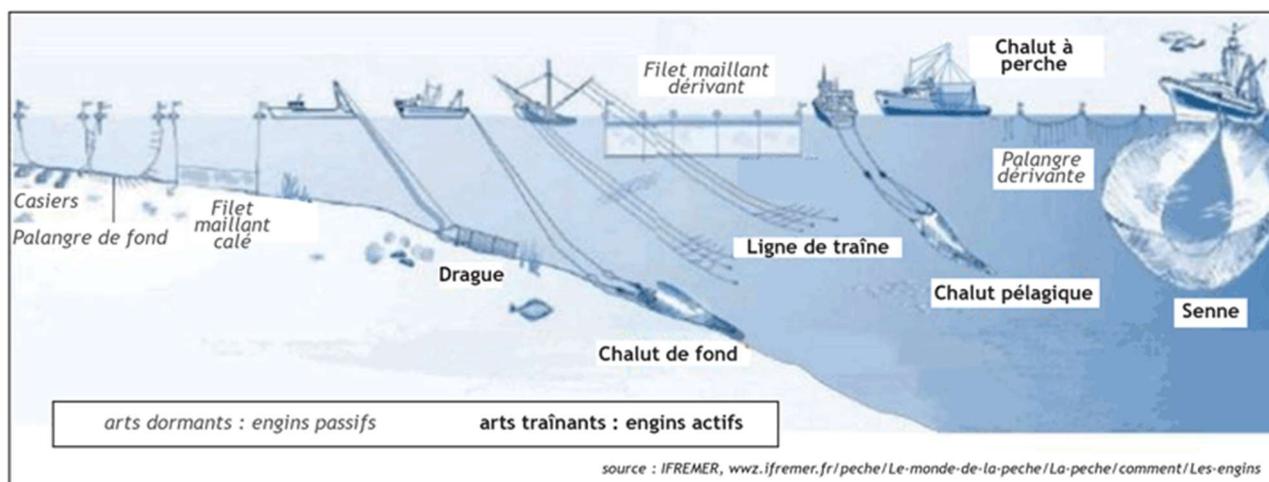


Figure 5 : Illustration des différents engins de pêche –

Source : Site internet - geoconfluences.ens-lyon.fr

Ces métiers ne se pratiquent pas toute l'année mais la flotte française est polyvalente et/ou ne pêche pas un seul produit de la mer toute l'année, ce qui lui permet d'avoir une activité sur l'ensemble de l'année (cf. partie 8. Résultats où sont détaillés les différents engins de pêche)

Pour la façade Manche Mer du Nord :

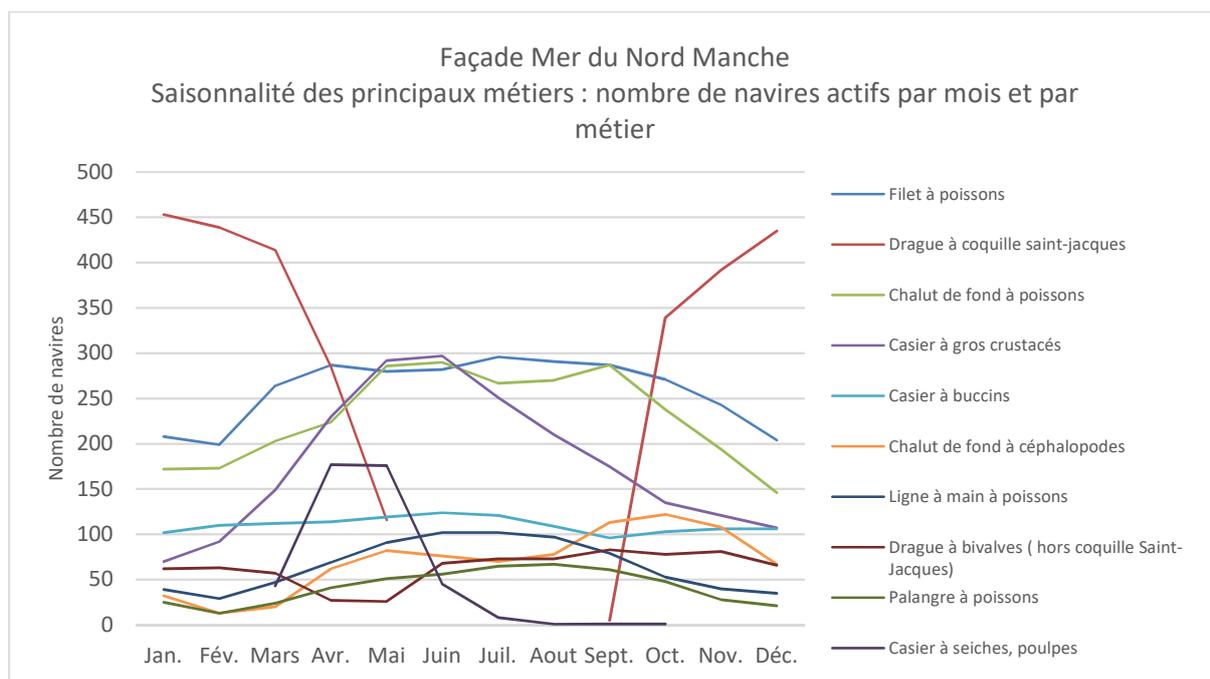


Figure 6 : Saisonnalité des principaux métiers : nombre de navires actifs par mois et par métier – Manche Mer du Nord

Source : SIH - Activité des navires de pêche 2014 – Façade Manche Mer du Nord

La Figure 6, présente la saisonnalité des principaux métiers. Certains métiers doivent respecter des périodes de fermeture, notamment la drague à coquille Saint-Jacques. Lors de ces périodes de fermetures, les pêcheurs peuvent être amenés à désarmer leur navire (c'est-à-dire à retirer leur engin de pêche principal, comme la drague) et armer un autre engin tel qu'un chalut.

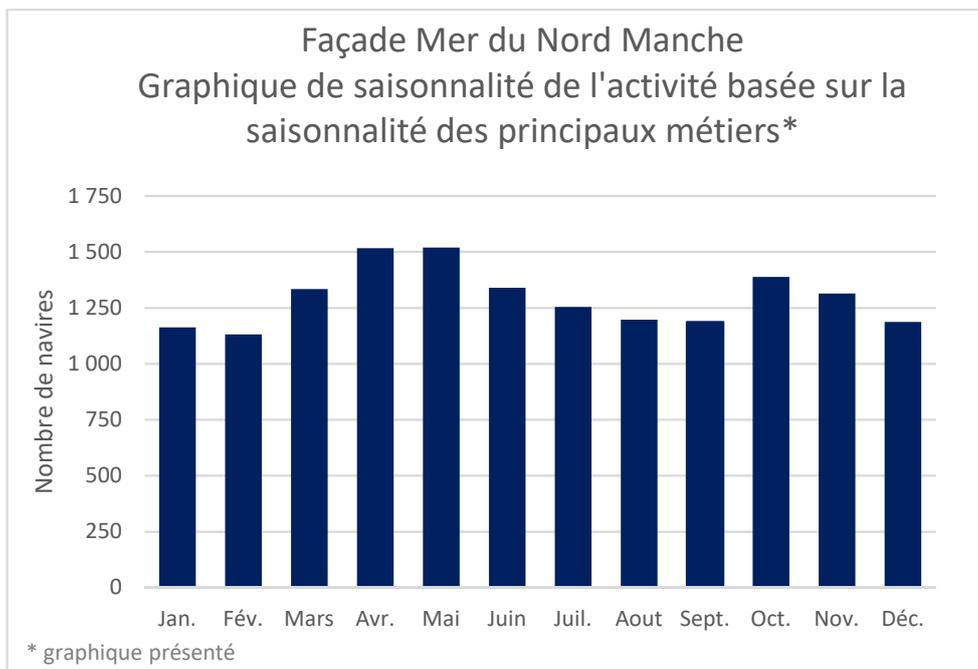


Figure 7 : Graphique de saisonnalité de l'activité basée sur la saisonnalité des principaux métiers – Manche Mer du Nord

Source : SIH - Activité des navires de pêche 2014 – Façade Manche Mer du Nord

La figure ci-dessus démontre qu'il n'y a pas pour la façade Mer du Nord Manche de rupture de l'activité sur un mois de l'année.

Cependant, sur les 1 259 navires actifs, 605 sont inactifs à la pêche au moins un mois dans l'année. Ce qui représente pour ces navires une période d'inactivité totale de 2 241 mois, soit environ 3,7 mois d'inactivité en moyenne par navire en 2014 (cf. SIH - Activité des navires de pêche 2014 – Façade Manche Mer du Nord).

Pour la façade Atlantique :

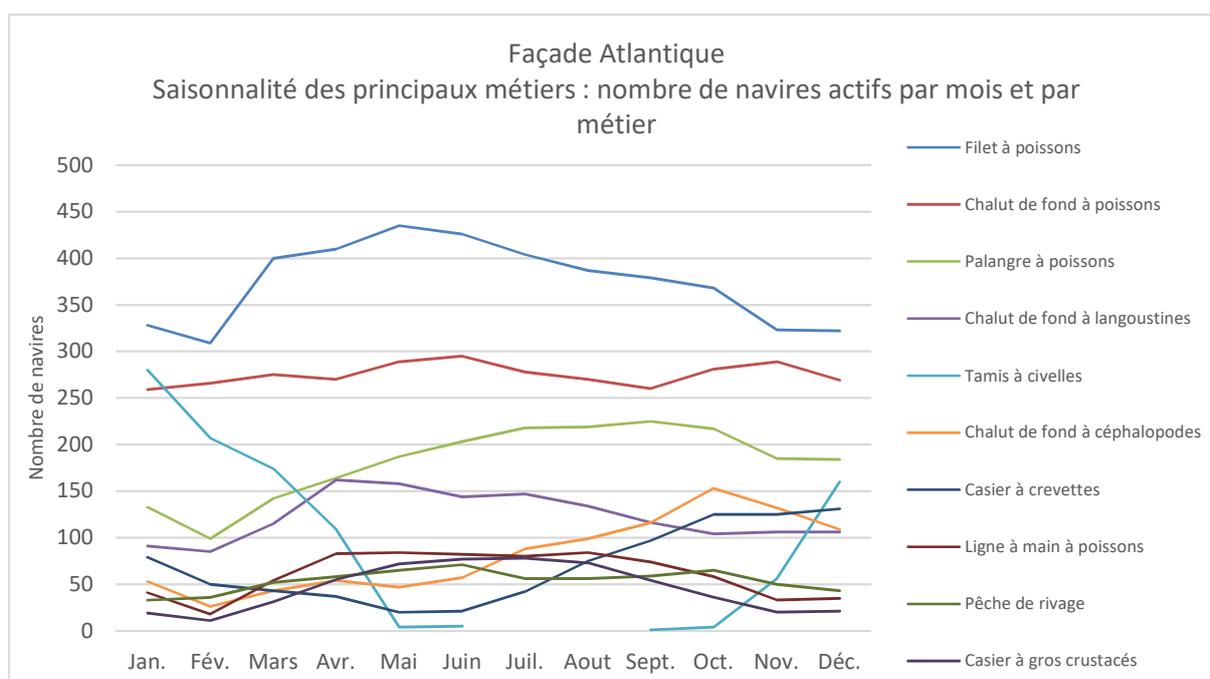


Figure 8 : Saisonnalité des principaux métiers : nombre de navires actifs par mois et par métier - Atlantique

Source : SIH - Activité des navires de pêche 2014 – Façade Atlantique

Le constat est identique à la façade Mer du Nord Manche. La Figure 8 présente la saisonnalité des principaux métiers. Certains métiers doivent respecter des périodes de fermeture, mais cela ne veut pas dire qu'ils ne pratiquent pas un autre métier entre temps.

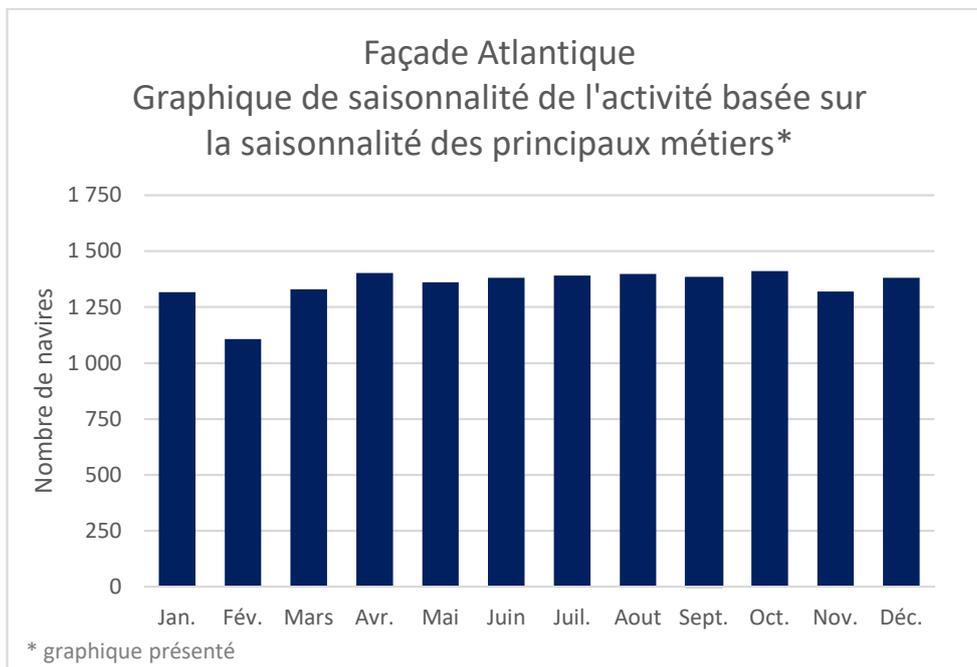


Figure 9 : Graphique de saisonnalité de l'activité basée sur la saisonnalité des principaux métiers - Atlantique

Source : SIH - Activité des navires de pêche 2014 – Façade Atlantique

La figure ci-dessus présente le fait qu'il n'y a pas pour la façade Atlantique de rupture de l'activité sur un mois de l'année. Cependant, sur les 1 501 navires actifs, 724 sont inactifs à la pêche au moins un mois dans l'année. Ce qui représente pour ces navires une période d'inactivité totale de 2 717 mois, soit environ 3,8 mois d'inactivité en moyenne par navire en 2014 (cf. SIH - Activité des navires de pêche 2014 – Façade Atlantique).

Pour la façade Méditerranée :

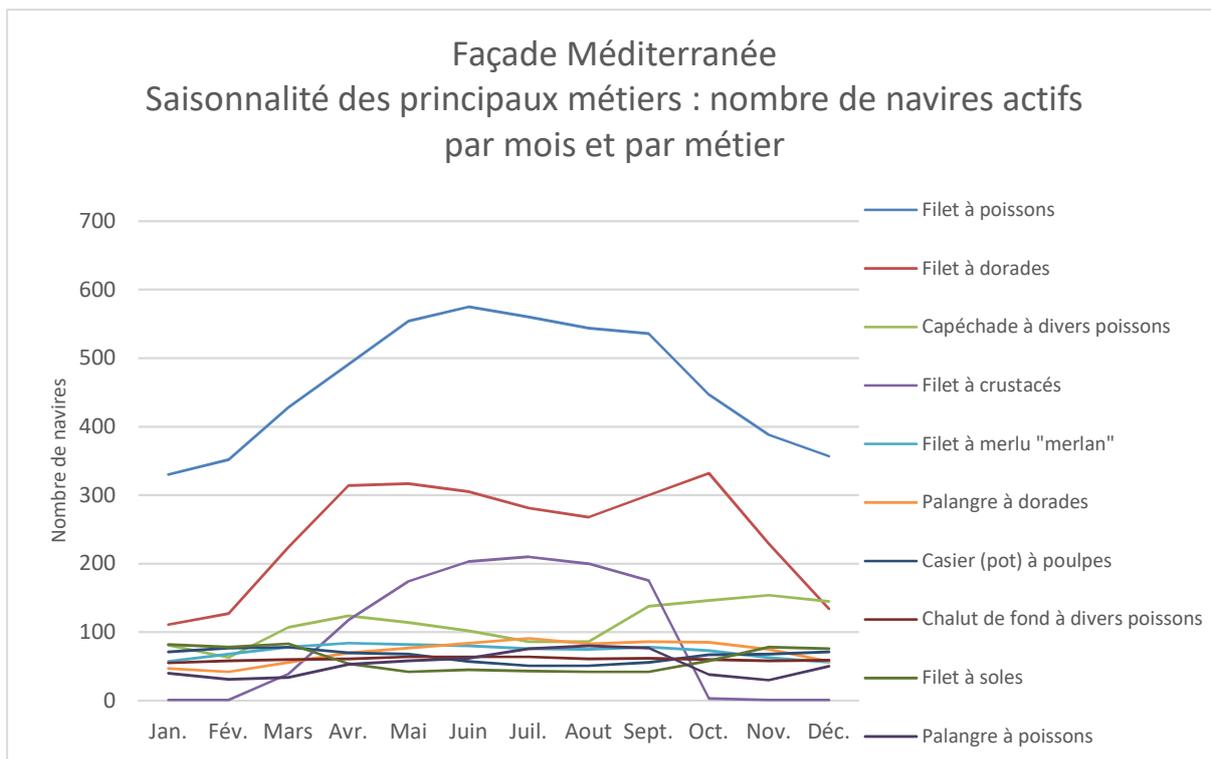


Figure 10 : Saisonnalité des principaux métiers : nombre de navires actifs par mois et par métier - Méditerranée

Source : SIH - Activité des navires de pêche 2014 – Façade Méditerranée

Contrairement aux deux autres façades, la Façade Méditerranée, d'après la Figure 10 qui présente la Saisonnalité des principaux métiers, il n'y a aucun des principaux métiers qui est soumis à des périodes de fermeture.

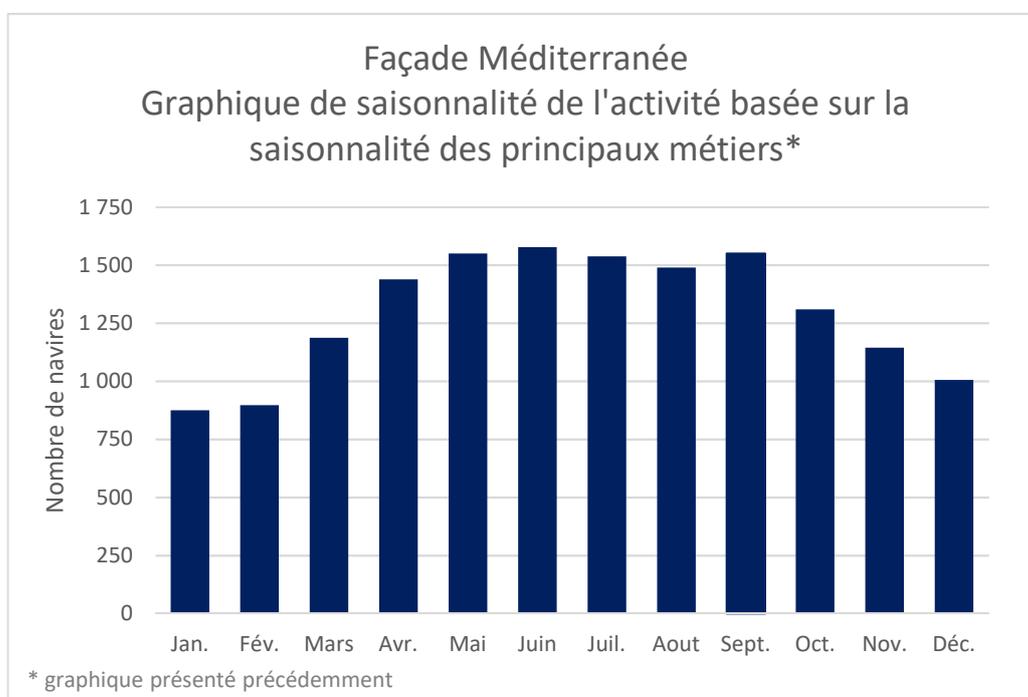


Figure 11 : Graphique de saisonnalité de l'activité basée sur la saisonnalité des principaux métiers - Méditerranée

Source : SIH - Activité des navires de pêche 2014 – Façade Méditerranée

La figure ci-dessus présente le fait qu'il n'y a pas pour la façade Méditerranée de rupture de l'activité sur un mois de l'année.

Cependant, sur les 1 229 navires actifs, 713 sont inactifs à la pêche au moins un mois dans l'année. Ce qui représente pour ces navires une période d'inactivité totale de 3 467 mois, soit environ 4,9 mois d'inactivité en moyenne par navire en 2014 (cf. SIH - Activité des navires de pêche 2014 – Façade Méditerranée).

Constat :

Sur l'ensemble des façades maritimes de la métropole, les métiers de pêche sont soumis à une saisonnalité et parfois à des périodes de fermeture, mais il n'y a pas d'interruption d'activité de pêche puisque les navires sont polyvalents et/ou ciblent plusieurs espèces.

Les navires connaissent malgré tout, des périodes d'inactivité qui varient d'environ 3,7 mois par navire pour la Mer du Nord-Manche à 4,9 mois par navire pour la Méditerranée, mais étant donné que les navires ne pratiquent pas tous le même métier, cela ne provoque pas d'arrêt d'activité de pêche pour un mois donné sur la façade.

Les EPU sont donc produit tout au long de l'année ; mais selon les saisons, il peut y avoir des périodes où les flux d'EPU sont plus ou moins importants.

6.2. Analyse de la mise en marché

La connaissance des EPU nécessite un prérequis qui est celui de la connaissance des EPN mis à disposition des marins-pêcheurs. Il a été convenu d'intégrer dans le cadre de l'étude PECHPROPRE, une enquête sur la mise en marché de ces engins contenant du plastique auprès des acteurs de la mise en marché.

6.2.1. Identification des métiers de la filière

La filière compte un certain nombre d'acteurs différents :

- Les fabricants de la fibre
- Les fabricants des produits et/ou importateurs
- Les grossistes/négociants
- Les distributeurs / les coopératives maritimes.

- Les fabricants de la fibre

Il n'a pas été identifié de fabricant de fibre pour engins de pêche en France ni en Europe. Les informations qui ont été transmises par les « premiers metteurs en marché », c'est-à-dire ceux qui sont les premiers à émettre une facture relative au flux des engins de pêche sur le territoire métropolitain, indiquent que la fibre provient essentiellement d'Asie.

- Les fabricants des produits et/ou importateurs

Le recensement effectué au niveau métropolitain a permis d'identifier 11 fabricants.

Trois de ces fabricants sont particulièrement spécialisés dans la fabrication de chaluts :



Les huit autres sont plutôt spécialisés dans le filet :



Une majorité des fabricants importent eux-mêmes du matériel de pêche en plastique pour compléter leur gamme de produit.

- Les distributeurs

Les coopératives maritimes se comptent au nombre de 48 en métropole, elles constituent le réseau principal de distribution du matériel de pêche en plastique embarqué. Elles se fournissent auprès des fabricants, des importateurs et des négociants. Une partie de la distribution peut se faire en direct avec les fabricants et les négociants.

- Les négociants

Les négociants sont de deux natures différentes :

- les négociants ancrés dans leur territoire prônant une expertise et un choix de matériel de qualité,
- les négociants distribuant via des plateformes internet dont la force sera de proposer des prix attractifs.

Identiquement aux fabricants de la fibre, il n'y a pas vraiment d'information sur la nature de ces négociants. Il a été indiqué que certains pêcheurs achetaient directement sur internet des produits provenant de Chine, mais de manière très isolée. Cependant aucun nom d'entreprise n'a été communiqué.

6.2.2. Caractérisation et estimation des gisements

Afin de permettre l'estimation du gisement mis en marché en France métropolitaine, une enquête a été mise en place à destination des différents acteurs cités précédemment. Ce travail devait permettre d'obtenir des données quantitatives et qualitatives concernant :

- les quantités mises sur le marché français,
- la caractérisation des matières,
- les informations relatives aux fournisseurs et/ou aux clients ainsi que leur localisation,
- la sensibilité à l'environnement.

6.2.2.1. Technique d'enquête

Comme toute enquête, le questionnaire commence par l'identification de la catégorie professionnelle de l'enquêté. Ici 3 types d'acteurs de la mise en marché sont identifiés, en excluant le fabricant de la fibre qui n'est pas présent sur le territoire métropolitain :

- Les fabricants/ importateurs,
- Les négociants,
- Les coopératives maritimes / distributeurs.

Il est ensuite demandé aux enquêtés de renseigner l'origine des produits qu'ils mettent sur le marché. En effet, certains fabricants distribuent aussi du matériel de fabricants concurrents afin de compléter leur offre de produits.

Ceux qui importent sont aussi invités à renseigner l'origine des produits mis à disposition et la nature de leurs clients usagés ou intermédiaires du commerce.

Selon les observations du terrain, un certain nombre de négociants jouent un rôle significatif dans l'offre de matériels vendus aux coopératives mais aussi directement vers les marins-pêcheurs.

Le réseau des coopératives maritimes, cible incontournable de l'enquête, doit aussi renseigner la nature de leurs fournisseurs.

Chacun des enquêtés doit préciser, selon des catégories de produits prédéfinies, les quantités vendues selon une unité choisie qui convient le mieux à leur réalité. Les quantités mises sur le marché ainsi que leurs origines (selon une liste d'articles des EPN complétées par l'information sur la nature du client) permettront de caractériser les flux de EPN entre les différents acteurs.

Deux catégories d'acteurs majeurs ont été identifiées sur le territoire métropolitain, de fait deux types de questionnaires ont été réalisés à destination des :

- Fabricants/Importateurs
- Coopératives Maritimes /Distributeurs /Négociants

Il a été choisi de regrouper dans une même catégorie les Coopératives Maritimes, les Distributeurs et les Négociants car ils ont un rôle similaire sur le territoire.

Les deux questionnaires sont consultables en Annexe 1.

6.2.2.2. Traitement des résultats de l'enquête

Afin de ne pas avoir de doublons entre les informations des Fabricants/Importateurs et les informations des Coopératives Maritimes /Distributeurs /Négociants, il a été demandé pour chacun qu'il précise ses clients ou ses fournisseurs pour que l'information puisse être croisée.

Le traitement des résultats et l'évaluation du gisement sont, autant que possible, dans la même unité de mesure.

Le croisement entre les différentes sources et bases de données a permis de combler les manques d'information.

6.2.2.3. Difficultés rencontrées

Ce travail devait permettre d'avoir une information sur le gisement d'EPN vendu sur le marché métropolitain. Cependant, sur presque une année d'enquête auprès des metteurs en marché, il y a eu à peine 30 % de réponse par rapport à la cible concernée.

La deuxième difficulté est relative aux réponses des enquêtés, qui ont défini eux-mêmes l'unité ou le dénominateur des quantités vendues. Cela rend difficile le croisement des informations.

Malgré ces difficultés, par le biais de ce travail d'enquête certaines informations ont pu être obtenues. Elles sont présentées dans le point 8.

6.3. Analyse des EPU

6.3.1. Identification des acteurs

Un travail similaire à l'enquête réalisée sur la mise en marché des engins de pêche a été effectué pour quantifier le gisement potentiel des EPU.

Un certain nombre d'acteurs sont concernés par cette étape de l'étude. Ils ont pu être identifiés à la suite des premiers échanges avec les professionnels du secteur :

- **Le Marin pêcheur** : est l'acteur qui utilise le matériel de pêche qui peut contenir de la matière plastique et qui se rend compte de son usure. Il peut alors fournir des informations sur ses

fréquences de renouvellement, la longueur de son matériel ou encore les quantités de déchets marins collectés dans ses filets.

- **L'Armement/Armateur** : est « celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non le propriétaire » (article 1 de la loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes). Dans le cas d'un navire de pêche, l'armateur est souvent le propriétaire ou le copropriétaire. On trouve également des patrons armateurs ; ce dernier est alors à la fois capitaine du navire et armateur. Un armement compte parfois plusieurs navires de pêche. Au même titre qu'un marin pêcheur, l'armateur peut fournir des informations sur les fréquences de renouvellement du matériel, les quantités de déchets marins collectées dans les filets des navires de son armement.
- **Le responsable portuaire ou de la CCI** : est la personne en charge de la zone portuaire. Les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) regroupées dans le réseau « CCI de France », constituent un maillage de 126 établissements publics nationaux, régionaux et locaux. Elles possèdent de nombreuses missions, notamment la gestion d'équipements et en particulier de l'activité portuaire. Certaines collectivités délèguent la gestion de leur port aux CCI. Au total, sur le territoire français, les CCI gèrent 43 ports de pêche et 25 criées¹¹ (dans l'étude ce sont 29 ports qui sont gérés par des CCI). Pour certains ports du projet PECHPROPRE l'interlocuteur sera le responsable de la CCI puisqu'il est compétent en matière de gestion de l'espace portuaire et pour d'autres, l'interlocuteur sera le responsable portuaire.
- **Gestionnaires de déchets** : ce sont ceux qui sont en charge de gérer les déchets. Ils sont sollicités par les gestionnaires portuaires pour gérer la fin de vie des déchets. Ils agissent en tant que prestataires des ports. Ils sont donc sous contrat avec le gestionnaire du port.

La répartition de la compétence « Déchets » s'organise de la manière suivante, selon les collectivités¹² :

-La Commune /EPCI : est en charge de la collecte et du traitement des déchets des ménages, éventuellement en liaison avec les départements et les régions.

-Le Département : est en charge de l'élaboration et de l'adoption du plan de prévention des déchets non dangereux ainsi que du plan de prévention des déchets issus du bâtiment et des travaux publics engagés avant la publication de la loi NOTRe.

-La Région : est en charge de l'élaboration et de l'adoption du plan de prévention et de gestion des déchets dangereux (engagé avant la publication de la loi NOTRe).

Elle est aussi chargée de l'élaboration et de l'adoption d'un plan unique régional de prévention et de gestion des déchets dans un délai de 18 mois à compter de la promulgation de la loi NOTRe.

-L'Etat : est en charge des plans nationaux de prévention et de gestion pour certaines catégories de déchets dont la liste est établie par décret en Conseil d'État, en raison de leur degré de nocivité ou de leurs particularités de gestion. Il est aussi l'organe qui autorise l'ouverture et d'exploitation des centres de stockage des déchets.

Les collectivités peuvent ensuite décider de déléguer la gestion des déchets à un organisme privé comme c'est le cas pour les espaces portuaires. La plupart du temps les espaces portuaires et donc les gestionnaires des déchets de l'espace portuaire sont les CCI. Cependant, l'ensemble des ports n'ayant pas été enquêtés, il est possible que d'autres organismes que les CCI soient identifiés comme structures déléguées à la gestion portuaire.

¹¹Source : <http://www.cci.fr/web/nos-metiers-nos-missions/les-ports>

¹²

Source :

http://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/Annexe_1_Tableau_des_competences_Communes__Departements__Regions_14012016.pdf

6.3.2. Identification des modes de gestion des déchets existants et estimation des gisements

6.3.2.1. Technique d'enquête

Après avoir identifié les différents acteurs jouant un rôle dans la gestion des déchets, il est nécessaire de connaître quelles sont les pratiques en matière de gestion des déchets et ainsi mieux estimer les gisements que cela peut représenter.

Suite à l'identification des acteurs (cf. partie 6.3.1), deux catégories sont mises en avant :

- Les usagers eux-mêmes : les marins pêcheurs/armateurs
- Les responsables portuaires /CCI etc.

Ces deux catégories n'étant pas soumises aux mêmes contraintes de gestion et de stockage, les informations qu'il est envisageable d'obtenir ne sont pas les mêmes, c'est pourquoi il a été décidé d'élaborer deux questionnaires différents pour chaque catégorie.

Pour l'élaboration de ce questionnaire, une réflexion commune avec le projet SEAPLAST (porté par le SMEL) a été menée. En effet, dans la mesure où l'étude nationale traite la même thématique et la même activité (exceptée la conchyliculture) que le projet de la région Normandie (projet SEAPLAST), les questionnaires élaborés au lancement de l'étude sont identiques.

Le questionnaire à destination des pêcheurs/armateurs se découpe en 5 parties et compte 11 questions avec en préambule des informations générales à indiquer tels que :

- le quartier maritime,
- le port de mouillage,
- le groupement ou l'Organisation de Producteur (OP) de rattachement,
- le nom/prénom/coordonnées de l'enquêté.

Les informations demandées sont relatives au/à :

- profil de l'activité,
- déchets et matériaux plastiques usagés,
- déchets générés par l'activité de pêche,
- la gestion des déchets,
- positionnement des pêcheurs vis-à-vis de la gestion des déchets et de leur valorisation.

En fin de questionnaire, la thématique des plastiques biodégradables est abordée avec les professionnels pour connaître leur niveau de connaissance et leur point de vue sur le sujet.

Le questionnaire a permis de collecter des informations sur les navires (taille/équipage/type de pêche etc.), d'échanger avec les professionnels sur la problématique des déchets marins collectés en activité de pêche, sur la perception à l'environnement et sur les problématiques de gestion des engins de pêche usagés (les quantités, le taux de renouvellement, le devenir de ces matériaux usagés etc.).

Le questionnaire à destination des responsables portuaires/CCI compte 8 questions avec en préambule des informations générales à indiquer telles que :

- le port géré,
- la façade,
- le nom/prénom de l'enquêté,
- la fonction/coordonnées de l'enquêté.

Les informations demandées sont relatives au/à :

- plan de réception et de traitement des déchets,
- la tarification appliquée pour la gestion des déchets à quai,
- l'évacuation et au tri des déchets,
- la perception par les professionnels (principalement les pêcheurs) par rapport à la gestion/valorisation des déchets,
- démarches locales exemplaires.

Au même titre que pour le questionnaire à destination des pêcheurs, en fin de questionnaire, la thématique des plastiques biodégradables et des plastiques recyclés est abordée avec les professionnels pour connaître leur niveau de connaissance et leur point de vue sur le sujet.

Ce questionnaire permet de collecter des informations davantage sur les modes de gestion existants à terre et les problématiques que cette gestion véhicule.

Ces questionnaires à destination des pêcheurs et des responsables portuaires se trouvent en Annexe 2. Ils ont été validés lors du 2ème COPIL PECHPROPRE en février 2017 par l'ensemble des personnes conviées (cf. Annexe 11).

La phase d'enquête auprès des pêcheurs et des responsables portuaires sur 40 ports a initialement été confiée au bureau d'étude SAFEGE.

Cependant, lors du rendu du document final, il s'est avéré que les informations n'étaient pas suffisamment précises et fiables pour qu'elles puissent être utilisées dans le rapport, notamment sur la partie qui concernait les ports, cœur de l'étude (cf. partie 6.3.2.3). Les ports ont donc dû être réenquêtés. Pour cela, la CM a recruté un stagiaire de Master 2 pour une durée de 5 mois afin de travailler sur le projet (il n'a d'ailleurs pas toujours été simple de solliciter une nouvelle fois les responsables portuaires, car ils sont déjà très demandés sur de nombreux projets).

De fait, la méthodologie a été un peu revue puisque faute de temps, les déplacements n'ont pu être renouvelés.

Pour cette deuxième enquête, les échanges avec les gestionnaires des ports se sont tous déroulés en suivant la même procédure :

- Etape 1: Un mail de prise de contact a été envoyé au gestionnaire. Ce mail de prise de contact avait pour but d'expliquer le projet PECHPROPRE. Un échange, par téléphone ou par mail, était alors demandé.
- Etape 2: Pour la majorité des ports, ces échanges se sont faits par téléphone.
- Etape 3: A la suite de ces temps d'échanges, des fiches ports ont été réalisées pour chaque port.
- Etape 4 : Ces fiches ports ont ensuite été complétées, modifiées et validées par les gestionnaires
- Etape 5 : Les données de ces fiches ports validées et analysées ont été agrégées à la base de données.

Sur 3 ports, la validation n'a pas été faite par les gestionnaires, faute de temps pour qu'ils valident ces fiches. Néanmoins, les informations collectées ont été intégrées à l'étude, dans la mesure où elles sont tout de même issues de l'échange direct avec ces gestionnaires.

L'enquête ayant évolué, un nouveau canevas inspiré du questionnaire initial et retravaillé par le CPA a été réalisé. Il se trouve en Annexe 3.

Au total, ce sont 15 ports qui ont été enquêtés par le SMEL (par le biais d'une convention), 12 ports par le CPA (dont 2 de Normandie, dans le cadre des opérations pilotes) et 35 ports qui ont été enquêtés par la CM.

Un troisième questionnaire a été élaboré dans un deuxième temps afin d'intégrer le secteur de la pêche industrielle, qui fonctionne de manière différente du secteur artisanal (navire plus grand, temps de mer plus long et zone de pêche beaucoup plus éloignée). Les informations demandées à travers ce questionnaire sont de même nature. Elles ont pour objectif de connaître les pratiques bien que la gestion des déchets ne soit pas vraiment une problématique nationale étant donné que les navires débarquent principalement hors du territoire national.

6.3.2.2. Traitement des résultats de l'enquête

Le but des questionnaires est de pouvoir avoir des informations précises sur le gisement des EPU. Pour cela un tableau va être créé dans lequel les 60 ports de pêche de l'étude seront identifiés et en face de chacun une donnée relative au gisement évalué ou estimé par les responsables portuaires /les pêcheurs sera indiquée.

Si l'information est obtenue par les pêcheurs et que les pêcheurs d'un même port ont tous le même type de pêche, le gisement identifié par un, sera multiplié par le nombre de bateaux présent sur le port.

Si l'information est obtenue par le port, il s'agira uniquement de reporter cette donnée dans le tableau.

Cependant, dans la mesure où il n'est pas toujours possible d'avoir cette information auprès des pêcheurs et que l'ensemble des ports ne traitent pas de manière isolée les EPU, il est envisagé de faire une extrapolation en fonction des métiers des navires sur les ports (ces données concernant la flottille

pourront être issues directement des informations collectées auprès des responsables portuaires ou si cette information n'a pas été communiquée elle pourra être obtenue par le biais du Système d'Information Halieutique-SIH).

C'est-à-dire que si le port indique avoir x nombre de fileyeurs et y nombre de chalutiers, et que les pratiques sur la façade ou dans la région sont homogènes, il sera acquis que le gisement d'EPU par navire pratiquant les mêmes métiers dans la même « zone » sera identique ou proche.

6.3.2.3. Difficultés rencontrées

Un certain nombre d'éléments ont rendu plus difficile la collecte des données. Selon la structure qui a enquêté le port ou le pêcheur, la difficulté était différente.

Pour le SMEL, qui a enquêté les 15 ports normands, les coordonnées des pêcheurs et responsables portuaires n'ont pas été trop compliquées à obtenir car le syndicat a déjà l'habitude de travailler avec les acteurs locaux et avec les professionnels.

La prise de rendez-vous avec les responsables portuaires n'a pas été difficile.

Cependant, il a été difficile de rencontrer les pêcheurs car ils n'ont pas beaucoup le temps lorsqu'ils débarquent de leur marée. Pour obtenir des réponses, il a fallu que le SMEL se déplace sur les différents ports. Malgré cela, l'information collectée n'a pas permis d'estimer un gisement car les professionnels ne savent pas précisément quelle quantité d'engin ils renouvellent chaque année. Ils connaissent encore moins la composition de leur engin.

En Normandie, les enquêtes ont surtout apporté des informations sur les pratiques de pêche et le taux de renouvellement du matériel de pêche.

Au lancement de PECHPROPRE, plusieurs bureaux d'études avaient été sollicités pour faire une proposition de programme pour la mise en œuvre des enquêtes de terrain dans 40 ports de pêche au niveau métropolitain. SAFEGE avait été retenu pour ce travail.

Leurs travaux devaient être rendus en septembre 2017 mais il n'y a eu aucun élément de transmis avant fin novembre 2017 /début décembre 2017 (date du COPIL 4). Cela a contribué au retard de l'étude et à la demande d'avenant auprès des financeurs. Car sans les informations portuaires, il n'était pas possible d'enclencher l'étape suivante des opérations pilotes.

Les informations obtenues par SAFEGE ont permis de prendre contact avec plusieurs ports pour mettre en place les opérations pilotes. Lors de ces prises de contacts, il a été identifié que les informations relatives aux ports n'étaient pas correctes (erreurs dans les informations récupérées sur les questionnaires ou erreurs sur la structure gestionnaire, les prestataires déchets, le gisement, etc.). De plus, les informations collectées étaient peu approfondies et les pistes d'amélioration et le plan de gestion n'étaient pas aboutis et ne permettaient pas de rédiger des conclusions sur le projet.

Il a fallu refaire les enquêtes auprès des responsables portuaires (cf. 6.3.2.1), et cela a été une difficulté supplémentaire. Cela a pris plus de temps et les dépenses ont dû être revues à la hausse.

Des difficultés avaient initialement été remontées par SAFEGE malgré le soutien de la CM dans le cadre des prises de contacts au niveau local (cf. Annexe 16). Contrairement au SMEL, la prise de contact avec les responsables portuaires a été compliquée car le bureau d'étude n'est absolument pas connu dans le secteur. Pour les pêcheurs, de la même manière que lors des enquêtes du SMEL, le manque de disponibilités dû à leur activité a également été un frein important.

Par ailleurs, il s'est avéré que malgré un travail préalable d'identification des ports, le choix des ports initialement retenus n'était pas toujours le plus pertinent. En effet, la liste établie en amont des enquêtes (cf. partie 3.1.3) a dû connaître quelques évolutions en fonction des échanges sur le terrain car les données obtenues par le biais de recherches bibliographiques n'étaient toujours actualisées.

De manière générale, les obstacles rencontrés par le bureau d'études sont les suivants :

- certaines questions semblent inappropriées aux personnes enquêtées et que de fait ils n'y répondent pas. Il s'agit notamment des informations relatives aux prix des équipements, les fournisseurs etc.,
- les pêcheurs sont souvent méfiants à la réalisation de questionnaire,
- le nom du projet PECHPROPRE leur semble accusateur à leur égard ;
- les pêcheurs ont des difficultés pour indiquer la résine plastique qui constitue leur matériel (PE, PA, ...).

Lorsque le stagiaire de la CM a repris le travail d'enquête, il a été confronté essentiellement au fait que les responsables portuaires n'avaient pas toujours du temps à consacrer pour cette étude. Il devait

d'ailleurs avoir des retours de 67 ports, mais seuls 60 ports ont répondu à l'enquête malgré les très nombreuses relances. Le CPA dans le cadre de la réalisation des fiches portuaires relatives aux opérations pilotes a aussi été confronté au manque de disponibilité des acteurs de l'espace portuaire.

En ce qui concerne le secteur de la pêche industrielle, les questionnaires ont été envoyés par la CM par mail et des échanges ont eu lieu par téléphone. Comme pour la pêche artisanale la principale difficulté est le manque de disponibilité de la profession du fait de leur activité.

CE QU'IL FAUT RETENIR

-L'activité de pêche ne peut pas être identifiée comme saisonnière car les marins-pêcheurs pratiquent leur activité tout au long de l'année. Ce qui est à noter cependant c'est que l'on ne pêche pas forcément les mêmes espèces en hiver qu'en été. Il y a donc des moments de l'année plus propices au changement de matériel et de fait à l'augmentation du gisement d'EPU.

-Les fabricants de la matière première des engins de pêche sont essentiellement asiatiques et il n'y a pas beaucoup d'information sur la nature de ces fabricants de matière première. Il en va de même pour les négociants.

-Il a été identifié qu'il n'y avait pas de fabricants de fibre sur le territoire métropolitain.

-Les pêcheurs achètent en grande majorité soit directement au fabricant, soit par le biais des coopératives. Même quand ils achètent directement aux fabricants, ils se font le plus souvent livrer à la coopérative maritime car c'est pour eux une manière d'éviter le transport et d'avoir un lieu pour la manutention de l'engin.

-Il a été identifié qu'il n'y avait pas de fabricants de fibre sur le territoire métropolitain.

-Les acteurs concernés par les EPU sont : les marins-pêcheurs/armateurs, les responsables portuaires ou de CCI et les gestionnaires de déchets.

-Pour permettre l'obtention de données relatives aux gisements et aux différents modes de gestion mis en place, des questionnaires distincts à destination des pêcheurs et des responsables portuaires/CCI ont été élaborés.

-Les difficultés remontées sont principalement dues au manque de disponibilité des professionnels (pêcheurs et responsables portuaires) disposent. Ce constat général a été partagé par les différents organismes enquêteurs (SMEL, SAFEGE, CPA, CM).

-Le manque de fiabilité des informations obtenues par SAFEGE a engendré une demande d'avenant concernant les délais de réalisation de l'étude engendrant ainsi un surcoût global.

7. Synthèse des principales réglementations s'appliquant en France

Dans le cadre d'une étude réalisée par SAFEGE en 2012, pour le compte de l'ADEME, un travail précis avait été réalisé sur les différentes réglementations en vigueur en matière de gestion des déchets tant au niveau des milieux marins et littoraux, que fluviaux, lacustres ou encore dans les réseaux¹³. Cette partie du rapport reprend donc les éléments cités en les actualisant. Cette étude avait fait le choix de regrouper les réglementations qui s'appliquent depuis la production du déchet jusqu'à sa prise en charge quand il a transité jusqu'aux milieux aquatiques.

Les mêmes critères seront repris ici en les axant au maximum sur la problématique des déchets en lien avec la profession de la pêche et en privilégiant les réglementations maritimes.

7.1. Réglementation en cas de rejets de déchets vers les milieux

7.1.1. Au niveau européen ou international

7.1.1.1. *Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets*¹⁴

¹³Etude sur la caractérisation et les flux de déchets en milieux aquatiques – Synthèses Introductives – Janvier 2012

¹⁴ Source : Site internet de l'Organisation Maritime Internationale - OMI

Cette convention, dite « **Convention de Londres** » a été adoptée le 13 novembre 1972 et entrée en vigueur le 30 août 1975. Elle contribue au contrôle et à la prévention de la pollution des mers à l'échelle internationale, en interdisant l'immersion de certaines matières dangereuses énumérées à l'annexe I (de la Convention). L'immersion d'un certain nombre d'autres matières énumérées à l'annexe II (de la Convention) est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis spécifique tandis que l'immersion de tous autres déchets est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis général. "L'immersion" est définie comme l'élimination délibérée dans la mer de déchets ou autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels, ainsi que le sabordage en mer de ces navires ou plates-formes.

Initialement, la Convention ne couvre ni les émissions à partir de sources côtières, comme les égouts, ni les déchets provenant de l'exploration et de l'exploitation des ressources minérales maritimes. Elle ne s'applique pas en cas de force majeure (lorsqu'il s'agit de sauvegarder des vies humaines ou de sécuriser des navires). Elle ne couvre pas non plus le stockage de matière dans un but autre que l'élimination.

En 1996, les Parties ont adopté un Protocole à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (connu sous le nom de **Protocole de Londres**), qui est entré en vigueur en 2006 (dans 30 pays, dont la France). Ce protocole permet d'actualiser la Convention en déplaçant son périmètre vers le milieu terrestre, ce qui permet ainsi de créer un lien entre la gestion des déchets terrestres et maritimes. C'est un changement majeur qui permet une prise en compte plus rigoureuse de la prévention avec l'intégration de solutions terrestres pour la plupart des déchets et qui interdit l'immersion de tous les déchets, à l'exception de ceux qui figurent sur la "contre-liste", dans une annexe du Protocole.

Il dispose également que "le pollueur devrait, en principe, assumer le coût de la pollution" et il souligne que les Parties contractantes devraient s'assurer que le Protocole n'a pas simplement pour résultat de déplacer la pollution d'un secteur de l'environnement à un autre.

Les matières autorisées sont les suivantes :

1. déblais de dragage;
2. boues d'épuration;
3. déchets de poisson ou matières résultant d'opérations de traitement industriel du poisson;
4. navires et plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer;
5. matières géologiques inertes, inorganiques;
6. matières organiques d'origine naturelle;
7. objets volumineux constitués principalement de fer, d'acier, de béton et de matériaux également non nuisibles dont l'impact physique suscite des préoccupations, et seulement dans les cas où ces déchets sont produits en des lieux tels que des petites îles dont les communautés sont isolées et qui n'ont pas d'accès pratique à d'autres options d'élimination que l'immersion;
8. flux de CO₂ provenant des processus de captage du CO₂.

Cette convention a donc pour effet d'interdire les rejets de matières en mer qui, à terme, pourraient devenir des macro-déchets flottants, sur le fond ou dans la colonne d'eau (fragmentation, remise en flottaison).

7.1.1.2. *Convention de Barcelone*¹⁵

La convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution a été adoptée à Barcelone le 16 février 1976 et modifiée le 10 juin 1995. Au fil du temps, son mandat s'est élargi pour inclure la planification et la gestion intégrée de la zone côtière.

Les principaux objectifs de la convention consistent à :

- évaluer et maîtriser la pollution;
- assurer la gestion durable des ressources naturelles marines et côtières;
- intégrer l'environnement dans le développement économique et social;
- protéger le milieu marin et les zones côtières par des actions visant à prévenir et à réduire la pollution et, dans la mesure du possible, l'éliminer, qu'elle soit due à des activités menées à terre ou en mer;

¹⁵ Source : <http://eur-lex.europa.eu>

- protéger le patrimoine naturel et culturel;
- renforcer la solidarité parmi les pays riverains de la Méditerranée;
- contribuer à l'amélioration de la qualité de vie.

La convention a été modifiée en 1995. Ces principales modifications concernent :

- l'extension du champ d'application géographique de la convention au littoral;
- l'application du principe de précaution;
- l'application du principe «pollueur-payeur»;
- la promotion des études d'impact;
- la protection et la préservation de la diversité biologique;
- la lutte contre la pollution résultant de mouvements transfrontières de déchets dangereux;
- l'accès à l'information et la participation du public.

La Convention est complétée par les protocoles suivants :

- Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs ;
- Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique ;
- Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique ;
- Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée ;
- Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée ;
- Protocole relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée.

En résumé, la convention et les protocoles cités visent à réduire la pollution dans la zone de la mer Méditerranée et à protéger et améliorer l'état écologique le milieu marin dans cette zone en vue de contribuer à son développement durable.

7.1.1.3. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ¹⁶

La Convention MARPOL (« Marine pollution ») a été adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI. Le Protocole de 1978 a été adopté à la suite d'une série d'accidents de navires citernes survenus en 1976 et 1977. Elle est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents.

MARPOL compte six annexes. L'Annexe V concerne les « Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires », **119 États (représentant 95,23 % du tonnage mondial des ordures des navires)** l'ont ratifiée¹⁷ et elle est entrée en vigueur le 31 décembre 1988. L'annexe V traite des différents types d'ordures et précise à quelle distance de la terre et selon quelles modalités ces ordures peuvent être évacuées ; la disposition la plus importante de l'Annexe est l'interdiction totale de jeter à la mer des matières plastiques, sous quelque forme que ce soit.

Classification des déchets produits à bord	Rejets	
	En Zones Spéciales	Hors des zones spéciales
Matières plastiques (cordages, filets de pêche, fibres synthétiques, sacs plastiques, cendres de matières plastiques incinérées, ...)	Interdiction complète	
Fardages, matériaux d'emballage et revêtement flottants	Interdiction complète	Autorisés à partir de 25 milles

¹⁶ Source : Site internet de l'Organisation Maritime Internationale – OMI

¹⁷ Source : Site internet du Sénat

Papiers, chiffons, objets en verre, objets métalliques, bouteilles non concassées à moins de 25 mm	Interdiction complète	Autorisés à partir de 12 milles
Papiers, chiffons, objets en verre, objets métalliques, bouteilles, concassés à moins de 25 mm	Interdiction complète	Autorisés à partir de 3 milles
Déchets alimentaires non concassés à moins de 25 mm	Autorisés à partir de 12 milles	Autorisés à partir de 12 milles
Déchets alimentaires concassés à moins de 25 mm	Autorisés à partir de 12 milles	Autorisés à partir de 3 milles

Figure 12 : Interdiction et droits de rejet des déchets produits à bord (Annexe V de la Convention MARPOL)

Source : Etude sur la caractérisation et les flux de déchets en milieux aquatiques - SAFEGE

La définition des Zones Spéciales implique qu'une très grande majorité du littoral français (Métropolitain et d'Outre-mer) est concernée par cette réglementation.

Cette convention a pour but de réduire la pollution des mers par le rejet de déchets, le pétrole et la pollution par les gaz d'échappement.

7.1.1.4. Convention de Bâle¹⁸

La convention de Bâle est entrée en vigueur en 1992 en France. C'est un traité international qui a été conçu afin de réduire la circulation des déchets dangereux entre les pays et particulièrement d'éviter le transfert de déchets dangereux des pays développés vers les pays en développement (PED). Il intervient dans le cadre d'une prise de conscience de la menace croissante qu'ils représentent pour la santé humaine et l'environnement.

Il vise trois grands principes :

- Réduire les mouvements transfrontières de déchets dangereux ;
- Réduire au minimum la production des déchets ;
- Interdire leur envoi vers les pays n'ayant pas les moyens d'éliminer les déchets dangereux de façon écologique rationnelle.

Cette convention est donc assez peu reliée à la problématique des macro-déchets. Cependant par le biais de l'amélioration de la traçabilité qu'elle permet, elle tend à limiter le risque de voir les déchets transiter vers le milieu.

7.1.1.5. Convention OSPAR¹⁹

La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est ("Convention OSPAR") a été ouverte à la signature lors de la réunion ministérielle des Commissions d'Oslo et de Paris, le 22 septembre 1992 à Paris. Elle a pour objet de prévenir et d'éliminer la pollution ainsi que de protéger le milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est contre les effets néfastes des activités humaines. Chaque annexe traite un sujet :

- Annexe I sur la prévention et la suppression de la pollution provenant de sources telluriques
- Annexe II sur la prévention et la suppression de la pollution par les opérations d'immersion ou d'incinération
- Annexe III sur la prévention et la suppression de la pollution provenant de sources offshores
- Annexe IV sur l'évaluation de la qualité du milieu marin
- Annexe V sur la protection et la conservation des écosystèmes et de la diversité biologique de la zone maritime

¹⁸Source : Etude sur la caractérisation et les flux de déchets en milieux aquatiques

¹⁹Source : <https://www.ospar.org/convention>

Par le biais de son Annexe II qui traite particulièrement de la pollution par les opérations d'immersion ou d'incinération, OSPAR intervient en amont de la problématique des déchets marins et notamment des déchets issus des activités de pêche.

Au sens de la convention le terme déchet est défini de la manière suivante :

« L'expression "déchets ou autres matières" ne vise pas :

- (i) les restes humains ;
- (ii) les installations offshore ;
- (iii) les pipelines offshore ;
- (iv) le poisson non transformé ni les déchets de poisson évacués des navires de pêche. »

Au-delà de la convention OSPAR, une commission a été mise en place. Cette dernière aborde, entre autres, les actions à entreprendre par les Parties contractantes et édite également des publications, documents d'information, des rapports de données et des résultats des évaluations sur les données communiquées à OSPAR par ses Parties contractantes.

7.1.2. Au niveau français

Dans le droit français, un certain nombre de textes traitent de la thématique des déchets au sens large. Ces textes sont extraits de deux codes :

- Code de l'Environnement (interdiction du dépôt)

Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances / Titre IV : Déchets

Livre II : Milieux physiques / Titre Ier : Eau et milieux aquatiques

- Code Pénal (les sanctions en cas de non-respect)

Livre VI : Des contraventions / Titre III : Des contraventions contre les biens / Chapitre II : Des contraventions de la 2e classe contre les biens / Section unique : De l'abandon d'ordures, déchets, matériaux ou autres objets.

Dans le code de l'environnement :

L'article L 541-1 traite de la politique du recyclage et des objectifs fixés. Cet article a été modifié par la loi du 17 août 2015 sur la transition énergétique pour la croissance verte. Auparavant, il énonçait le chapitre sur l'élimination des déchets et le traitement des matériaux.

L'article L 541-1-2 date de 2015, il indique une hiérarchie à respecter dans le mode de traitement des déchets, cette hiérarchie est prévue au 541-1. Cet article vise les producteurs ou détenteurs de déchets qui ne sont pas ménagers.

L'article L 541-2 traite de la responsabilité du producteur ou détenteur de déchets. C'est au producteur qu'incombe la gestion des déchets générés par ses produits, qu'ils soient recyclés ou détruits.

L'article L 541-3 traite de la procédure et des sanctions en cas d'abandon de déchets ou de mauvaise gestion.

L'article L 541-4-3 aborde la question du retraitement des déchets, des conditions à remplir pour qu'il ne soit plus considéré comme un déchet, qu'il soit réutilisé ou recyclé. Cet article renvoie à deux articles qui font références pour l'un à des listes d'installations soumises à autorisation ou déclaration, pour l'autre des listes de structures à risque qui doivent être déclarées, autorisées ou enregistrées.

L'article L 541-4-1, pose les exceptions, de ce qui n'est pas soumis aux dispositions du chapitre du code sur les déchets.

Des pénalités sont prévues par le code de l'environnement :

L'article L 216-6 (loi sur l'eau du 3 janvier 1992) rend passible de 75 000 euros d'amende et deux ans d'emprisonnement le « fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler dans les eaux superficielles, souterraines ou les eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'action ou les réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune ».

La peine ne s'applique pas si le rejet était autorisé par décret.

L'article L 432-2 date de 2016. Il dispose que « le fait de jeter, déverser ou laisser écouler dans les eaux mentionnées à l'article L. 431-3, directement ou indirectement, des substances quelconques dont l'action ou les réactions ont détruit le poisson ou nuit à sa nutrition, à sa reproduction ou à sa valeur alimentaire, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 18 000 euros d'amende ».

L'article L. 218-73 prévoit également une peine de 22 500 euros pour « le fait de jeter, déverser ou laisser écouler, directement ou indirectement en mer ou dans la partie des cours d'eau, canaux ou plans d'eau où les eaux sont salées, des substances ou organismes nuisibles pour la conservation ou la reproduction des mammifères marins, poissons, crustacés, coquillages, mollusques ou végétaux, ou de nature à les rendre impropres à la consommation ».

Dans le code Pénal :

L'article R 632-1 a été modifié en 2015 et indique qu'« Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 2e classe le fait de déposer, aux emplacements désignés à cet effet par l'autorité administrative compétente, des ordures, déchets, matériaux ou tout autre objet de quelque nature qu'il soit, en vue de leur enlèvement par le service de collecte, sans respecter les conditions fixées par cette autorité, notamment en matière d'adaptation du contenant à leur enlèvement, de jours et d'horaires de collecte ou de tri des ordures. ».

La combinaison du code de l'Environnement et du code Pénal conduit à une interdiction de rejeter des déchets qui pourront, à terme, devenir des déchets marins, à des sanctions en cas de non-respect dont l'éventuel paiement des frais de remise en état des sites, en accord avec la notion de responsabilité du déchet au producteur.

7.2. Réglementation pour les activités liées à la mer : imposant un système de collecte pour lutter contre le rejet de déchets vers les milieux

7.2.1. Au niveau européen ou international

7.2.1.1. Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000

La Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000, porte sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. L'objectif de la directive est de « réduire les rejets de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison en mer et notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de la Communauté, en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires » (article 1er).

En 2014, la Commission du Parlement Européen et du Conseil a procédé à l'évaluation de cette directive et a identifié des problèmes de 3 catégories : manque de disponibilité d'installations de réception portuaires adéquates, dépôt des déchets d'exploitation des navires dans des installations de réception portuaires non respecté, charge administrative importante associée à l'exécution de la directive.

Ces observations ont abouti à la modification de l'annexe II de la directive par la : « DIRECTIVE (UE) 2015/2087 DE LA COMMISSION du 18 novembre 2015 modifiant l'annexe II de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ».

Cette mesure introduit une nouvelle catégorisation des ordures et intègre des informations sur les types et les quantités de déchets déposés. Cette directive est d'ailleurs en cours de modification car une nouvelle proposition de la Commission Européenne a été émise en 2018. Ce point est détaillé dans la partie suivante le point 7.2.1.2.

7.2.1.2. Proposition de directive émise par la Commission Européenne relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE

Cette proposition de directive, publiée le 16 janvier 2018, a pour objet d'accroître le degré de protection du milieu marin par une réduction des rejets de déchets en mer qui passe par une amélioration de l'efficacité des opérations maritimes dans les ports grâce à un allègement de la charge administrative et à une actualisation du cadre réglementaire.

En effet, la directive nécessite une révision approfondie car la situation actuelle diffère grandement de la situation qui prévalait au moment de l'adoption de la directive en 2000.

Elle intervient suite au rapport d'évaluation de directive réalisé par la commission européenne en 2015 relatif au programme REFIT (pour une réglementation affûtée).

Il est prévu que la directive proposée couvre tous les ports, y compris ceux de petite taille tels que les ports de pêche et les marinas et qu'elle contribuera également à la réalisation de l'objectif fixé dans la stratégie de la Commission en faveur de l'économie circulaire de réduire de 30 % d'ici à 2020 le volume des déchets marins trouvés sur les plages et le nombre d'engins de pêche égarés en mer.

Au titre de cette directive :

- la communication des informations contenues dans la notification préalable des déchets et dans la réception des déchets ne sera exigée que pour les bateaux d'une longueur minimale de 45 mètres, conformément à la directive 2002/59/CE,
- l'objectif de 20 % d'inspections pour les navires de pêche et les bateaux de plaisance ne s'appliquera qu'aux bateaux de plus de 100 tonneaux de jauge brute, en accord avec les exigences de l'OMI relatives à un plan de gestion des déchets devant être conservé à bord,
- les navires de la marine marchande seront soumis à des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port selon une approche fondée sur les risques, ce qui devrait accroître l'efficacité et l'efficience du système.

Cependant, les États membres conservent une marge d'appréciation en ce qui concerne l'application des règles et des principes communs au niveau local/portuaire. La nouvelle directive les laissera libres de continuer à définir les systèmes de recouvrement des coûts et leur fonctionnement, le niveau des redevances et l'élaboration de plans de réception et de traitement des déchets pour les ports situés sur leur territoire.

Un paragraphe est spécifique à l'activité des navires de pêche.

Dans le texte de la directive initiale, tant les navires de pêche que les petits bateaux de plaisance sont exemptés de certaines obligations essentielles. Dans le cadre de la proposition, ces exemptions ont été redéfinies de manière à inclure les plus grands navires, selon leur longueur et leur tonnage brut, afin de garantir la proportionnalité du régime.

D'autre part, les navires de pêche et les bateaux de plaisance devront acquitter une redevance indirecte. En effet, les navires de pêche et les bateaux de plaisance seront soumis au paiement d'une redevance portuaire, qu'ils déposent ou non leurs déchets. Ce paiement devrait cependant également donner à ces navires le droit de déposer toutes leurs ordures, y compris les engins de pêche hors d'usage et les déchets pêchés passivement, sans avoir à acquitter de redevances supplémentaires.

Concernant les autres types de déchets, l'obligation générale d'appliquer une redevance indirecte de 30 % minimum sera maintenue pour le dépôt de déchets par les secteurs de la pêche et de la plaisance (extrait de la Proposition de directive émise par la Commission Européenne relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE).

Par ailleurs, la déclaration des informations contenues dans la notification et la réception des déchets ne sera exigée que pour les navires de pêche et les bateaux de plaisance d'une longueur de 45 mètres ou plus et au moins 20 % de tous les navires de pêches et bateaux de plaisance de plus de 100 tonneaux de jauge brute faisant escale chaque année dans les ports d'un État membre doivent faire l'objet d'une inspection.

Dans le cadre de cette proposition révisée de la directive sur les installations portuaires, les pêcheurs ne devraient pas être pénalisés s'ils rapportent des déchets à terre. Cependant, les redevances portuaires augmenteront si davantage de déchets sont rapportés à terre et si les installations de traitement des déchets doivent être améliorées, en particulier dans les petits ports de pêche utilisés par un grand nombre de navires. Cela peut malheureusement dissuader les pêcheurs de ramener davantage de déchets à terre, s'ils ont le risque de payer plus.

7.2.2. Au niveau français

7.2.2.1. Code des Ports Maritimes

Livre III : Police des ports maritimes / Titre IV : Dispositions pénales.

L'Article L343-1 du Code des Ports Maritimes complète la convention MARPOL et traduit les dispositions de la Directive européenne 2000/59/CE par les obligations faites aux navires faisant escale dans un port maritime. Ces navires ont pour obligation, avant de quitter ce dernier, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes.

Les officiers de port, officiers de port adjoints ou surveillants de port, agissant au nom de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas respecté cette disposition.

Le présent article s'applique à tous les navires, y compris les navires armés à la pêche ou à la plaisance, quel que soit leur pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception des navires de guerre ainsi que des autres navires appartenant ou exploités par la puissance publique tant que celle-ci les utilise exclusivement pour ses propres besoins.

L'Article L343-2 prévoit les pénalités suivantes pouvant être appliquées :

- pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 4 000 euros ,
- pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 8 000 euros ,
- pour les navires, bateaux ou engins flottants d'une longueur hors tout supérieure à 100 mètres : 40 000 euros.

7.2.2.2. Réglementation pour les activités de pêche en mer

Concernant les activités maritimes et notamment les activités de pêche en mer, les dispositions réglementaires françaises reprennent la directive européenne et les principales interdictions et obligations (dépôt des déchets au port, déclaration, interdiction de rejet en mer du matériel et des déchets d'exploitation...). Un certain nombre de textes sur le sujet existent, les principaux sont les suivants :

- La Loi 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adoption au droit communautaire dans le domaine des transports ;
- Le décret 2003-920 du 22 septembre 2003 porte sur la transposition de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaire pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison et modifie le code des ports maritimes ;
- Le décret 2005-255 du 14 mars 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine portuaire et modifiant le code des ports maritimes ;
- L'arrêté du 10 décembre 2003 modifie l'arrêté du 15 octobre 2001 portant approbation des cadres types des tarifs des droits de port et des redevances d'équipement. Ce texte précise que la redevance sur les déchets d'exploitation des navires est payée par l'armateur, et que l'attestation de dépôt de déchet concerne les navires de commerce ou de plaisance. Mais un flou persiste sur les navires de pêche car ils ne figurent pas dans les navires exemptés de redevance ;
- L'arrêté du 05 juillet 2004 modifié portant sur les informations à fournir par les capitaines de navires sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison de leurs navires. Article R 5334-6 du code des transports : l'obligation ne semble pas concerner les capitaines de navires de pêche. Mais encore une fois la situation n'est pas claire pour le secteur de la pêche. Il est précisé que "Les armateurs, courtiers et consignataires du navire peuvent également remplir cette obligation" ;
- L'arrêté du 21 juillet 2004 a été modifié en 2015, il est relatif aux plans de réception des déchets et des résidus de cargaison dans les ports maritimes.

A l'article 1er : « Les plans de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires mentionnés aux articles R. 5312-90, R. 5313-80 et R. 5314-7 du code des transports doivent couvrir tous les types de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires faisant habituellement escale dans le port et être élaborés en fonction de la taille du port et des catégories de navires qui y font escale ». L'article 2 précise le contenu des plans,

notamment qu'ils doivent contenir le type et les quantités de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison reçus et traités.

- L'ordonnance n°2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation du droit communautaire dans le domaine des transports, en son article 3, modifiant le code des ports maritimes relativement aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires dans les ports maritimes. Il est précisé, que le port informe le représentant de l'Etat sur les produits dangereux transportés, mais aussi les pouvoirs de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, notamment sur la conduite à adopter face à un navire présentant des risques pour l'environnement. D'autres précisions portent que la procédure de chargement et de déchargement de cargaison, sur la création et le fonctionnement des zones portuaires, des dispositions relatives à la sûreté des navires, à l'organisation du travail des marins, à l'organisation du transport ;
- L'ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative) fait figurer des dispositions relatives à la police des ports maritimes et aux voies ferrées portuaires.

Le Code des ports maritimes articles L 343-1 à L 343-3, R 121-2, R 325-1 à R 325-3 et R 611-4

-L 343-1 est abrogé. Le nouveau texte est l'art L 5334-7 (définition déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison) et 5334-8 du code des transports (obligation de dépôt des déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans les ports) ;

-L 343-2 est abrogé. Le nouveau texte est art L 5336-11 du code des transports (sanctions pour non-respect de l'obligation de dépôt de déchets d'exploitation ou résidu de cargaison) ;

-L 343-3 est abrogé. Le nouveau texte est l'art L 5334-9 du code des transports (conditions relatives aux prestataires qui participent ou assurent réception ou dépôt des déchets d'exploitation et de résidus de cargaison des navires) ;

-R 121-2 est abrogé. Le nouveau texte est l'art R 5314-7 du code des transports (autorité portuaire établit plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison)

-R 325-1 est abrogé. Le nouveau texte est art R 5321-1 du code des transports (droit de port pour les navires, alinéa 2 précise que pour les navires de pêche il comprend une redevance d'équipement des ports de pêche) ;

-R 325-2 est abrogé. Le nouveau texte est l'art R 5334-5 code des transports (autorité maritime qui autorise navire à prendre la mer sans avoir collecté ses déchets prévient prochain port d'escale déclaré par le capitaine) ;

-R 325-3 est abrogé. Le nouveau texte est l'art R 5334-6 du code des transports (obligation pour le capitaine de navire de déposer les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison de son navire dans les équipements adaptés du port dans lequel il fait escale) ;

-R 611-4 est abrogé. Le nouveau texte est l'art R 5314-7 code des transports (autorité portuaire établit plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison).

7.3. Réglementations imposant la récupération des macro-déchets à des acteurs, n'étant pas à leur origine, une fois ces derniers présents dans les milieux aquatiques

7.3.1. Au niveau français

7.3.1.1. Code Général des Collectivités Territoriales : la responsabilité de nettoyage

L'article L2224-17 du code des collectivités territoriales/ Livre II : administration et services communaux / Titre II : services communaux / Chapitre IV : services publics industriels et commerciaux mentionne que « l'obligation générale d'entretien à laquelle sont soumis les propriétaires et affectataires du domaine public comporte celle d'éliminer ou de faire éliminer les déchets qui s'y trouvent ». Une responsabilité de collecte et de traitement incombe donc directement aux propriétaires des domaines publics.

Les collectivités ou concessionnaires de plages et de zones littorales fréquentées par le public, sont responsables de la propreté et du nettoyage si les lieux contiennent une interdiction de rejets de tout type de nature à affecter ces milieux (arrêté du 7 mai 1974 et sa circulaire du 14 mai 1974 – article 5).

Les zones littorales fréquentées par le public sont aussi soumises au code de la Santé Publique, qui régit la qualité des eaux de baignades par le biais de la directive 2006/7/CE et particulièrement par les articles 2 et 9, repris dans le droit français, précisent des points relatifs aux déchets :

- Article 2 : Définitions [...] « pollution » : la présence d'une contamination microbiologique ou d'autres organismes ou déchets affectant la qualité des eaux de baignade et présentant un risque pour la santé des baigneurs, tel qu'il est précisé aux articles 8 et 9 et à l'annexe I dans la colonne A; [...]. Les déchets marins sont considérés comme polluants dans la mesure où ils affectent visuellement et chimiquement la qualité de l'eau. En effet, il a été montré que les déchets marins, notamment plastiques sont des vecteurs de polluants organiques²⁰.
- Article 9 : Autres paramètres [...] Les eaux de baignade font l'objet d'un contrôle de pollution visuel visant à détecter la présence, par exemple, de résidus goudronneux, de verre, de plastique, de caoutchouc ou d'autres déchets. Lorsqu'une pollution de ce type est repérée, des mesures de gestion adéquates sont prises, y compris, le cas échéant, pour informer le public [...].

7.3.1.2. Code de l'Environnement : la responsabilité d'entretien

L'article L. 215-14 du Code de l'Environnement/ Livre II : Milieux physiques / Titre Ier : Eau et milieux aquatiques / Chapitre V : Dispositions propres aux cours d'eau non domaniaux modifié par la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques du 30 décembre 2006, indique en matière de responsabilité de la collecte des déchets en milieux aquatiques continentaux que : « le propriétaire riverain est tenu à un entretien régulier du cours d'eau. L'entretien régulier a pour objet de maintenir le cours d'eau dans son profil d'équilibre, de permettre l'écoulement naturel des eaux et de contribuer à son bon état écologique ou, le cas échéant, à son bon potentiel écologique, notamment par enlèvement des embâcles, débris et atterrissements, flottants ou non, par élagage ou recépage de la végétation des rives. Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. »

La notion d'embâcle et de débris s'interprète, dans la majorité des cas, comme des troncs d'arbres et autres chutes de bois issus des milieux associés au cours d'eau. Mais, suivant la définition donnée à ces derniers, cet article peut impliquer la responsabilité de la collecte des macro-déchets, flottants ou non, à tout propriétaire riverain d'un cours d'eau (personne physique, comme morale, privée comme publique).

Concernant ces contraintes de responsabilité, certains textes abordent aussi la responsabilité de récupération des macro-déchets qui ont été générés par certaines activités.

Pour les exploitants d'hydroélectricité, ils deviennent « propriétaires » des déchets qui sortent de l'eau, ils doivent donc supporter les coûts de leur évacuation et de leur traitement.

Pour les opérateurs de réseaux d'assainissement, ce sont les installations à terre qui peuvent à la faveur des pluies véhiculer des macro-déchets et suivant les territoires et le type de réseau mis en place (unitaire, mixte ou séparatif strict), une plus ou moins grande proportion de déchets pourra transiter jusqu'aux stations d'épuration. Le Code de l'Environnement (l'annexe II de l'article R 541-8, catégorie 19 et 20), indique que pour les stations dites hors site (c'est à dire non situées sur le territoire de la collectivité), les déchets ne relèvent plus de la compétence de la commune mais de celle de l'installation. Mais pour les stations situées sur le territoire, les déchets de dégrillage entrent dans la catégorie 20 (puisque non classés dans la catégorie 19) et à ce titre sont assimilables à des déchets municipaux qui sont de la responsabilité de la collectivité.

Au-delà de l'entretien, à l'article L 541-46 du code de l'environnement figure des sanctions relatives à la mauvaise gestion des déchets où sont énumérées les cas concernés. Le montant de la sanction encourue peut s'élever à 2 ans d'emprisonnement et 75 000 EUR d'amende.

²⁰ Les débris de plastique représentent une pollution chimique à plusieurs titres. Ils contiennent des composés qui peuvent être chimiquement transférés dans les organismes marins lors de l'ingestion (ils sont dits bio-disponibles). Certaines de ces molécules sont potentiellement toxiques et peuvent s'accumuler dans l'organisme (elles sont bio-accumulables). Par ailleurs, au cours du vieillissement du plastique dans l'environnement, des composés chimiques incorporés lors de sa fabrication (principalement des additifs) peuvent être relargués dans l'environnement ou lorsqu'ils sont ingérés par les organismes. (Source : <https://www.encyclopedie-environnement.org/eau/pollution-plastique-en-mer/>)

7.4. Outils et réglementations susceptibles de jouer un rôle dans la gestion des macro-déchets en milieux aquatiques

7.4.1. Au niveau européen ou international

7.4.1.1. Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (ou UNCLOS pour « United Nations Convention on the Law Of the Sea ») a été créée par l'assemblée des Nations Unies le 16 novembre 1973. Cette convention est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, après ratification par le soixantième État. La Communauté Européenne a ratifié la Convention en 1998.

Le Tribunal international du droit de la mer (qui a été créé par la Convention), l'Autorité Internationale des Fonds Marins et la Commission sont les trois organes qui soutiennent la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, souvent appelée la « Constitution des océans ». Ses 320 articles et 9 annexes régissent tous les aspects de l'espace océanique et des questions maritimes, qu'il s'agisse des droits de la navigation aux frontières maritimes, de la recherche scientifique, de la gestion des ressources, de la protection de l'environnement marin ou encore du règlement des différends.

La convention établit plusieurs responsabilités qui sont notamment relatives aux problèmes du rejet de macro-déchets. Celles-ci obligent les nations à utiliser leur autorité et leur système juridique pour prévenir la dégradation de l'environnement marin, incluant la prévention de rejets en milieux marin à la fois d'origine terrestre et marine. La convention encourage les nations à agir par le biais d'organismes internationaux, tels que l'Organisme International Maritime (« International Maritime Organization », IMO), mais souligne que chaque nation a un devoir légal d'exercer la pleine étendue de son pouvoir autoritaire sur les activités à terre et en mer afin de compléter les mesures approuvées au niveau international.

Dans cette logique et dans la mesure où la convention de Montego Bay conclue en 1982 fait l'impasse sur la conservation et l'utilisation durable des océans, des négociations ont été entamées par le BBNJ Working Group (biological diversity of areas beyond national jurisdiction) dont « l'idée est de créer une obligation de coopération entre les organisations internationales »²¹ car actuellement la gouvernance de la haute mer est éclatée entre plusieurs organismes.

7.4.1.2. Accord RAMOGE²²

RAMOGE doit son nom aux premières syllabes des trois villes qui limitent alors sa zone de compétence : Saint-Raphaël à l'Ouest, MONaco et GENes à l'Est. Cet accord relatif à la protection des eaux du littoral méditerranéen, s'inscrit dans le cadre de la Convention de Barcelone et du Plan d'Action pour la Méditerranée qui en découle. Il a été ratifié par les trois pays et est entré en vigueur au cours du premier semestre 1981.

L'objectif principal est de coordonner les actions des Etats français, italien et monégasque en matière de préservation des eaux du littoral méditerranéen. Pour cela, une coopération multidisciplinaire, qui implique administrations territoriales, institutions scientifiques, utilisateurs de la mer, a été établie pour conduire des actions communes.

Aujourd'hui, les actions de l'Accord s'orientent sur les domaines suivants :

- Gestion intégrée des zones côtières
- Prévention et lutte contre les événements de pollution
- Education et communication

7.4.1.3. Directive Cadre sur l'Eau (DCE) 2000/60/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 23 octobre 2000

La Directive 2000/60/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 23 octobre 2000, dite Directive-Cadre sur l'eau (DCE) s'applique aux eaux intérieures de surface, aux eaux souterraines, aux eaux de transition (eaux à proximité des embouchures de rivières, partiellement salines mais fondamentalement influencées par des courants d'eau douce) et aux eaux côtières (« eaux de surface situées en deçà d'une ligne dont tout point est situé à une distance d'un mille marin au-delà du point le plus proche de

²¹Source : https://www.lesechos.fr/25/03/2016/LesEchos/22158-031-ECH_les-etats-enfin-sensibles-a-la-protection-de-la-haute-mer.htm

²²Source : <http://www.ramoge.org/fr/historique.aspx>

la ligne de base servant pour la mesure de la largeur des eaux territoriales et qui s'étendent, le cas échéant, jusqu'à la limite extérieure d'une eau de transition »).

La Directive s'axe sur la qualité chimique et la qualité biologique des masses d'eaux. Les macro-déchets n'y sont pas clairement mentionnés. Toutefois, ces derniers pouvant altérer ces deux paramètres (et donc l'atteinte du bon état), ils pourraient faire l'objet d'une considération particulière dans l'état des lieux et les actions mises en place.

7.4.1.4. Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM) ou 2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 17 juin 2008²³

La Directive 2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin est également appelée Directive Cadre « Stratégie pour le Milieu Marin » (DCSMM). Elle vise à promouvoir l'utilisation durable des eaux marines et la préservation des écosystèmes marins. Cette approche prend en compte les zones protégées et porte sur l'ensemble des activités humaines ayant un impact sur le milieu marin.

Cette Directive fixe un cadre et des objectifs pour la protection ou la restauration des écosystèmes marins afin d'atteindre d'ici 2020 un « bon état écologique ». Elle est basée sur la notion d'écosystèmes et prend en compte les activités professionnelles maritimes. Les objectifs sont les suivants :

1- Assurer la protection, la conservation et éviter la détérioration des écosystèmes marins. Là où une forte dégradation est observée, le fonctionnement des écosystèmes doit être rétabli.

2- Prévenir et éliminer progressivement la pollution.

3- Maintenir la pression des activités humaines (pêche, utilisation de services divers...) sur le milieu marin à un niveau qui soit compatible avec la réalisation du bon état écologique. Les écosystèmes doivent pouvoir réagir aux divers changements de la nature et des hommes, tout en permettant une utilisation durable du milieu pour les générations futures (Politique Commune des Pêches par exemple). Pour chaque sous-région marine, un plan d'action pour le milieu marin (PAMM) est élaboré et mis en œuvre. Ce plan d'action comporte cinq éléments :

- une évaluation initiale de l'état écologique des eaux marines et de l'impact environnemental des activités humaines ;
- la définition du bon état écologique pour ces mêmes eaux reposant sur des descripteurs qualitatifs ;
- la définition d'objectifs environnementaux et d'indicateurs associés en vue de parvenir à un bon état écologique du milieu marin ;
- un programme de surveillance en vue de l'évaluation permanente de l'état des eaux marines et de la mise à jour périodique des objectifs environnementaux ;
- un programme de mesures qui doit permettre d'atteindre le bon état écologique des eaux marines ou de le conserver.

Les programmes de mesures (PDM) ont été adoptés lors de la 2e conférence nationale de l'océan présidée par la ministre Ségolène Royal (2016). Comme évoqué en introduction, six mesures concernent les déchets marins, et trois d'entre elles ont pour objet de mieux gérer les déchets issus des activités de pêche. Le projet PECHPROPRE permettra notamment d'alimenter ces trois mesures.

7.4.2. Au niveau français

7.4.2.1. Loi Grenelle de l'Environnement et de la Mer

Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement un projet de loi dit « Grenelle 1 » a été adopté à l'Assemblée Nationale en octobre 2008 (validé en deuxième lecture par le Sénat en juillet 2009). Le Grenelle de l'Environnement est complété aujourd'hui par le Grenelle de la Mer (lancé en février 2009). Plusieurs thématiques environnementales sont abordées et notamment la question des déchets a bénéficié d'un « intergroupe » de travail. La question des macro-déchets flottants a été traitée par un groupe de travail spécifique piloté par l'Association « Robin des bois » conformément à l'engagement n°91 du Grenelle de l'Environnement qui concerne la « Collecte et gestion des déchets flottants et échoués (macro-déchets) ». Le groupe a conduit à plusieurs recommandations pour la mise en place d'un plan coordonné de réduction des macro-déchets flottants ou échoués dans les fleuves, les ports, le littoral et en mer. Elles concernent tous les aspects de la gestion : de la connaissance jusqu'à la collecte et le traitement. Il s'agit notamment de propositions pour faire évoluer le statut juridique des macro-déchets flottants et mieux faire appliquer les pénalités déjà prévues par la Loi.

²³Source : <http://sextant.ifremer.fr/fr/web/dcsmm/presentation>

La DCSMM est transposée en France par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « loi Grenelle 2 », et par le décret n° 2011-492 du 5 mai 2011 relatif à l'élaboration et à la mise en œuvre du "plan d'action pour le milieu marin" (PAMM), prévu par la loi. Cette loi regroupe près de 300 articles qui déclinent la mise en œuvre des engagements du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009, dite loi " Grenelle 1".

7.4.2.2. *Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les Schémas d'Aménagements et de Gestion des Eaux (SAGE)*

La loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau a institué deux outils de planification, les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) au niveau des grands bassins hydrographiques et les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) localement au niveau des sous-bassins²⁴.

En 2006, la LEMA (la loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) clarifie les procédures d'élaboration et de mise à jour des SAGE en tant que documents d'orientation et de planification de la politique de l'eau, afin de permettre, en appui aux SDAGE, une meilleure mise en œuvre de la directive cadre sur l'eau tout en renforçant la portée juridique de ces schémas.

Le SDAGE est un document de planification élaboré et mis à jour tous les 6 ans par le Comité de Bassin compétent. Il fixe pour chaque bassin (qui peut aussi concerner les eaux marines tel que c'est le cas pour le SDAGE 2016-2021 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands) les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de bon état (composé du bon état chimique et du bon état écologique) à atteindre pour chaque masse d'eau du bassin, les dispositions à prendre et les actions à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs. Son contenu est fixé depuis avril 2004 à l'article L 212-1 du Code de l'Environnement, suite aux nouvelles dispositions de la Directive Cadre sur l'Eau.

Les macro-déchets sont absents du texte, mais les impacts qu'ils peuvent générer sont à même de jouer sur la qualité des eaux (biologique comme physico-chimique). La gestion des macro-déchets peut alors devenir une orientation spécifique du SDAGE.

Les SAGE permettent d'engager les actions de restauration nécessaires au maintien ou au retour du bon état des eaux, dans le cadre d'une large concertation impliquant tous les acteurs, afin de mettre en œuvre une politique locale de l'eau globale et à long terme.

Il constitue donc ainsi un outil privilégié pour répondre localement aux objectifs de la directive cadre sur l'eau et assurer une gestion concertée de la ressource en eau.

Comme pour le SDAGE, le SAGE peut inscrire la thématique des macro-déchets dans les milieux aquatiques comme un enjeu et ainsi prévoir un ensemble de dispositions et de recommandations relatives à leur prise en compte.

7.4.2.3. *Contrats*

Contrat de rivière, de lac, de baie ou de bassin

Un contrat de rivière, de lac ou de baie, est un outil d'action et de planification qui fixe les objectifs partagés par les contractants en matière de gestion des ressources en eau, de qualité des eaux et du milieu aquatique (avec une éventuelle perspective de valorisation).

Un contrat de bassin est un programme d'actions qui permet de préserver une cohérence territoriale à l'échelle du bassin versant. Les actions visent à l'amélioration de la qualité des eaux, de la qualité physique et paysagère des cours d'eau, à la gestion quantitative des ressources en eau, à la lutte contre les inondations et à l'entretien des rivières, à la sensibilisation du public et à l'amélioration des connaissances.

Ils peuvent contenir des objectifs par rapport aux macro-déchets et des actions précises dont la mise en œuvre incombe à des acteurs clairement identifiés.

²⁴ http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/exboenvireco/200810/eat_20080010_0100_0005.pdf

Natura 2000

Les contrats « Natura 2000 » ont pour objectif de déterminer les mesures et les actions nécessaires à la conservation et éventuellement la réhabilitation des milieux désignés. Ils ne contiennent pas de dispositions particulières pour les macro-déchets présents dans les milieux mais certaines démarches volontaires peuvent toutefois être signées : ils contiennent alors des engagements et des actions pouvant être financées.

Certains de ces contrats ont été utilisés pour financer des opérations de collecte de macro-déchets suivant des méthodes respectueuses de l'environnement (ramassage manuel sur les plages préservant la laisse de mer²⁵).

7.5. Réglementation en matière de gestion des déchets

En l'absence de réglementation spécifique, les plastiques usagés issus de la pêche sont soumis aux mêmes prescriptions légales que les déchets en général :

- Loi n° 75-663 du 15 juillet 1975
- Loi n° 92-646 du 13 juillet 1992, modifiant la précédente

Ces deux réglementations sont directement relatives à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux. La loi n° 75-663 du 15 juillet 1975 précise que « le détenteur des déchets est responsable matériellement et financièrement de leur élimination dans des conditions respectueuses de l'environnement ». Elle a été reprise dans le code de l'environnement, avec l'article L. 541-2 (annexe A) qui stipule que « toute personne qui produit ou détient les déchets (...) est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination... ». Cet article reprend le principe de la « Responsabilité Élargie du Producteur » (REP, voir ci-dessous), le terme « producteur » désignant ici le fabricant du produit dont le déchet est issu, et non le consommateur qui produit ce déchet.

L'article 84 du Règlement Sanitaire Départemental rappelle que tout brûlage à l'air libre comme tout dépôt sauvage d'ordures ou de détritiques de quelque nature que ce soit est interdit. La loi n°92-646 a restreint depuis le 01/07/02 la mise en décharge aux seuls déchets ultimes, c'est-à-dire les déchets inertes ne pouvant être valorisés ou recyclés dans les conditions techniques et économiques du moment. On considère généralement que les plastiques usagés valorisables thermiquement ne sont pas des déchets ultimes.

Compte tenu de leur utilisation, dans la sphère professionnelle et des volumes constatés, on ne peut assimiler les filets de pêche usagés aux déchets ménagers. Toutefois, selon les deux articles L 2333-78 et L 2224-14, le code général des Collectivités territoriales stipule que les communes ont obligation d'instituer une redevance spéciale, si elles ne perçoivent pas de taxe globale pour tous les déchets, afin de financer les déchets non ménagers qui pourraient être traités, selon leurs qualités et leur quantité, sans sujétions techniques particulières. Si l'implication des collectivités dans la récupération des déchets apportés par les industriels, les commerçants ou les artisans, devrait diminuer dans les années à venir, il existe, cependant, des accords locaux, à certaines périodes de l'année, qui fixent les conditions d'accès aux déchetteries pour les entreprises.

7.5.1. Au niveau européen ou international

7.5.1.1. Proposition de directive émise par la Commission Européenne relative à la réduction de l'incidence sur l'environnement de certains produits plastiques

Actuellement la Commission Européenne (CE) est en cours de mise en place d'une stratégie sur les matières plastiques. Le 29 mai 2018, elle a publié une directive qui vise à « réduire le nombre d'engins de pêche perdus ou abandonnés, notamment par une extension de la responsabilité du fabricant et des régimes de consignes pour les engins de pêche les plus couramment jetés, ainsi qu'une intensification des échanges d'informations sur ces régimes ».

Cette proposition intervient car, d'après ce même texte, « le matériel de pêche contenant des matières plastiques représente 27 % des déchets marins retrouvés sur les plages européennes » et plus globalement les 10 articles en plastique à usage unique et le matériel de pêche les plus retrouvés, représentent ensemble environ 70 % de ces déchets marins.

²⁵ La laisse de mer désigne à la fois l'espace découvert sur le littoral entre les marées hautes et les marées basses, mais aussi les divers détritiques, objets, algues, cadavres, coquillages, épaves qu'y déposent la houle et les courants de marée (Source : www.ecosociosystemes.fr/laisse.html)

L'objectif principal de cette initiative est de prévenir et réduire les déchets plastiques marins provenant d'articles en plastique à usage unique et d'engins de pêche contenant des matières plastiques, en complétant les mesures déjà envisagées dans le cadre de la stratégie européenne sur les matières plastiques, en remédiant aux lacunes relevées dans les actions et la législation existantes et en renforçant l'approche systémique de l'UE dans ce domaine.

Cette proposition cible très clairement les EPU. Le tableau ci-dessous, extrait de la proposition de directive présente les articles en plastique à usage unique et les engins de pêche considérés ainsi que les mesures prévues dans la proposition de la Commission :

	Réduction de la consommation	Restriction d'accès au marché	Exigence en matière de conception des produits	Exigences en matière de marquage	Responsabilité élargie des producteurs	Objectif de collecte sélective	Mesures de sensibilisation
Récipients alimentaires	X				X		X
Gobelets pour boissons	X				X		X
Bâtonnets de coton-tige		X					
Couverts, assiettes, bâtonnets mélangeurs, pailles		X					
Tiges pour ballons		X					
Ballons				X	X		X
Paquets et papiers					X		X
Récipients pour boissons et leurs bouchons et couvercles			X		X		X
Bouteilles de boissons			X		X	X	X
Filtres de produits du tabac					X		X
Articles sanitaires : Lingettes humides				X	X		X
Articles sanitaires : Serviettes hygiéniques				X			X
Sacs de transport en plastique légers					X		X
Engins de pêche					X		X

Figure 13 : Tableau présentant les mesures prévues dans la proposition de la Commission vis-à-vis articles en plastique à usage unique et les engins de pêche

Source : Proposition de directive - http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/pdf/single-use_plastics_proposal.pdf

La présente proposition fournit des objectifs et des mesures spécifiques pour lutter contre les articles en plastique à usage unique et le matériel de pêche contenant des matières plastiques les plus répandus. Elle complète ainsi l'objectif établi à l'article 9 de la directive-cadre sur les déchets, modifiée en 2018, selon lequel les États membres prennent des mesures visant à enrayer la production de

déchets marins et à prévenir, combattre et nettoyer les déchets. La proposition complète également l'article 8 de la directive-cadre sur les déchets en instituant des régimes de responsabilité élargie des producteurs (REP) au niveau des États membres afin de couvrir les coûts de prévention des déchets et de gestion des déchets, y compris le nettoyage des déchets en plastique à usage unique.

Un paragraphe est consacré aux engins de pêche, dans lequel des scénarios sont envisagés pour une meilleure gestion de ces engins.

Le scénario envisagé consiste à introduire un régime de responsabilité élargie des producteurs pour les producteurs de matériel de pêche contenant des matières plastiques. « Cette option est considérée comme ayant l'impact potentiel le plus efficace sur la réduction de la contribution du matériel de pêche et d'aquaculture abandonné, perdu et rejeté à la production de déchets marins. Cela soutiendrait et faciliterait la mise en œuvre complète d'autres instruments, et contribuerait également à réduire la quantité de déchets du matériel de pêche. En particulier, cette option s'inspire du règlement sur le contrôle et de la proposition de directive révisée relative aux installations de réception portuaires et les complète en ajoutant un mécanisme spécial pour la collecte sélective et le retour des engins de pêche vers des systèmes de collecte et de traitement des déchets d'engins de pêche, notamment le recyclage. Cela contribuera notamment à alléger le fardeau des coûts pour les petits ports et/ou les petits opérateurs de pêche qui pourraient être confrontés à des coûts plus élevés liés à l'augmentation de la collecte et du traitement des résidus d'engins de pêche une fois livrés dans les ports ». (Extrait de la proposition de directive)

7.5.2. Au niveau français

7.5.2.1. Responsabilité Elargie du Producteur – REP

Le détenteur est responsable de la gestion de ses propres déchets. Cependant l'OCDE a estimé que, s'il n'était pas en mesure d'en assurer la gestion dans de bonnes conditions, la responsabilité devait alors être partagée avec le fabricant, celui-ci détenant « le plus grand pouvoir de décision en ce qui concerne la sélection des matériaux et la conception du produit ». C'est l'article L. 541-10-1 du code de l'environnement qui fixe la base juridique et réglementaire relative aux différentes filières, permettant d'élargir la responsabilité des déchets jusqu'aux fabricants des produits générateurs de déchets :

« La fabrication, la détention en vue de la mise en vente, la vente et la mise à la disposition de l'utilisateur, sous quelques formes que ce soit, de produits générateurs de déchets peuvent être réglementées en vue de faciliter l'élimination desdits déchets ou, en cas de nécessité, interdites. Il peut être fait obligation aux producteurs, importateurs et distributeurs de ces produits ou des éléments et matériaux entrant dans leur fabrication, de pourvoir ou de contribuer à l'élimination des déchets qui en proviennent. Il peut être fait obligation à ces mêmes producteurs, importateurs et distributeurs de prêter leur concours, moyennant une juste rémunération, à l'élimination des déchets provenant de produits identiques ou similaires mis en vente ou distribués antérieurement au 18 juillet 1975. Il peut être prescrit aux détenteurs des déchets desdits produits de les remettre aux établissements ou services désignés par l'administration, dans les conditions qu'elle définit. »

La loi vise expressément les producteurs, les importateurs et les distributeurs et il faut noter que, concernant les filières d'élimination des déchets, la loi englobe un champ d'intervention très large en définissant :

- Les produits et leurs déchets
- Le détenteur des déchets
- Le « metteur en marché » ou « producteur »

Elle désigne également les responsables (producteurs, distributeurs, collectivités territoriales) des procédures opérationnelles : conditions de collecte et de valorisation, de création d'un éco-organisme agréé, du devoir d'information et les sanctions prévues.

Sans nouvelle directive européenne spécifique, la position de la Commission Européenne est favorable à la mise en place de filières volontaires à l'initiative des metteurs en marché. Elle préconise une application plus large de la REP (comme l'indique la proposition de directive relative aux plastiques à usages uniques présentée au point 7.7.2) et entend favoriser le développement d'un recyclage de proximité, afin d'éviter l'exportation de déchets valorisables hors d'Europe.

En l'absence de toute autre alternative, le Grenelle II de l'environnement envisageait de faire supporter l'intégralité des frais de collectes et d'élimination, aux seuls metteurs en marché.

7.5.2.2. Classification des déchets

Le décret du 18 avril 2002 a établi une nomenclature des différentes catégories de déchets. Cette classification tient compte de l'origine, de la composition et de l'usage des déchets, combinant plus ou moins ces critères entre eux. Selon cette nomenclature, les EPU peuvent rentrer dans deux rubriques :

- 15.01.04 : déchets de matières plastiques (à l'exclusion des emballages)
- 15.01.02 : emballages et déchets d'emballage en matière plastique

Le filet de pêche usagé rentre dans la catégorie 15.01.04.

Le décret du 18 avril 2002 ne fait que transposer deux textes de la Commission Européenne :

- Décision 2001/573/CE : elle liste les déchets
- Directive 91/689/CE : elle définit un déchet dangereux

Le filet de pêche usagé étant considéré comme un déchet professionnel non dangereux, le détenteur est responsable de son élimination.

Depuis le 1er juillet 2002, la loi n° 92-646, du 13 juillet 1992, restreint la mise en décharge, aux seuls déchets ultimes, c'est-à-dire les déchets inertes, qui ne peuvent être ni valorisés ni recyclés, dans les conditions économiques et techniques du moment. Les plastiques usagés sont généralement valorisables thermiquement ; ils ne sont donc pas considérés comme des déchets ultimes.

7.5.2.3. Réglementation ICPE pour les déchets

Nota : Les informations ci-dessous sont tirées du document « Réglementation ICPE pour les déchets d'agrofournitures » édité par Coop de France, la FNA et ADIVALOR en février 2016. Les filets de pêche rentrant dans la même catégorie que les plastiques agricoles (filet pour les arbres) et sont soumis à la même réglementation. Pour les autres engins de pêche il n'y a pas de précision.

Le décret n°2010-369 du 13 avril 2010 a modifié la nomenclature des installations classées du secteur du traitement des déchets. Cette modification est la transposition, en droit français, d'une réglementation européenne : la directive-cadre européenne 2008/98/CE révisée.

« Cette directive constitue le texte de référence de la politique de gestion des déchets, au sein de l'Union Européenne. Elle impose, en particulier, pour les entreprises ou les établissements qui assurent le traitement, l'entreposage ou le dépôt des déchets, pour le compte d'autrui, d'avoir une autorisation de l'autorité compétente. Cette dernière précise, notamment, les types et les quantités de déchets à traiter, les prescriptions techniques générales et les précautions à prendre. Cette modification permet de déterminer le classement administratif, des activités de traitement des déchets, non plus en fonction de la provenance des déchets, mais en fonction de leur nature et de leur dangerosité, en cohérence avec l'importance des dangers et des inconvénients que génèrent les traitements de tels déchets. ».

Les principes de classement appliqués sont issus de :

- la nomenclature des installations classées modifiée par le décret n°2010 -369 du 13 avril 2010,
- la circulaire du Ministère de l'Ecologie du 24 décembre 2010 relative aux modalités d'application des décrets n°2009-1341, n°2010-369 et n°2010-875 modifiant la nomenclature des installations classées exerçant une activité de traitement de déchets et l'annexe associée.

Concrètement, ces deux évolutions conduisent à classer les activités de collecte les activités de regroupement-transit d'emballages et plastiques usagés, en retenant les définitions ci-dessous :

- **Installations de collecte** : Installation recevant des matières apportées directement par les usagers, également appelée point d'apport volontaire. Les activités de collecte sont encadrées dans la rubrique ICPE 2710 qui détermine le volume susceptible d'être présents dans l'installation :
 - a) Pour un volume inférieur à 100 m³, le site est non classé
 - b) Pour un volume compris entre 100 m³ et 300 m³, le site est soumis à déclaration contrôlée,
 - c) Pour un volume compris entre 300 m³ et 600 m³, le site est soumis à enregistrement,
 - d) Pour les volumes supérieurs ou égaux à 600 m³, le site est soumis à autorisation.

Le conditionnement retenu pour les filets de pêche est le big bag de 1m³. De la mesure où les espaces portuaires n'ont pas vraiment la possibilité de stocker plus de 100 big bags, le lieu de stockage sera d'un volume inférieur à 100m³. De ce fait, la quasi-intégralité des ports pourra être considérée comme « sites non-classés » :

- **Installation de transit** : Installation recevant des matières et les réexpédiant, sans réaliser d'opérations sur ces dernières, autres qu'une rupture de charge et un entreposage temporaire, dans l'attente de leur reprise et de leur évacuation vers une installation de traitement : c'est le cas des sites regroupant des plastiques usagés, en vue d'une massification des flux avant enlèvement.
- **Installation de regroupement** : Installation recevant des matières et les réexpédiant, après avoir procédé à leur déconditionnement et reconditionnement, voire leur sur-conditionnement, pour constituer des lots de tailles plus importantes. Les opérations de déconditionnement/reconditionnement ne doivent pas conduire au mélange de matières de natures et de catégories différentes : c'est le cas d'un opérateur qui exploite plusieurs dépôts de collecte, et qui regroupe, pour des raisons logistiques, l'ensemble des déchets collectés sur un seul de ces dépôts.

Les activités de regroupement - transit sont encadrées par la rubrique ICPE 2714, pour les emballages et les plastiques usagés, qui précise les volumes susceptibles d'être présents dans l'installation :

- a) Pour un volume inférieur à 100 m³, le site est non classé,
- b) Pour un volume supérieur à 100 m³ et inférieur à 1000 m³, le site est soumis à déclaration,
- c) Pour un volume supérieur ou égal à 1000 m³, le site est soumis à autorisation.

Si les quantités susceptibles d'être stockées sur le site entraînent le classement à déclaration pour l'une des rubriques ICPE 271 ou 2714, il conviendra de réaliser une déclaration, auprès des services de la préfecture.

7.5.2.4. *Transport*

Le producteur du déchet reste également responsable des conditions de son transport, une activité elle aussi soumise à de nombreuses réglementations (article : L541-7 et L 541-8 du code de l'environnement). Pour donner suite au décret du 30 juillet 1998, relatif au transport par route, au négoce et au courtage de déchets, le détenteur du déchet doit faire appel à une entreprise agréée, dès que son chargement dépasse 500 kg.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- De manière générale, le sujet abordé dans les différents textes juridiques est la problématique des déchets marins.
- Les outils réglementaires en matière de déchets marins sont nombreux tant sur le plan national qu'international et ils traitent tant la problématique des rejets en mer que les problématiques liées à l'activité pratiquée ou encore le devoir de récupération d'un déchet présent dans les milieux aquatiques.
- A l'heure actuelle il n'y a pas de contrainte spécifique relative à la gestion de l'ensemble des déchets marins.
- Il existe néanmoins une obligation pour les professionnels de gérer la fin de vie de leurs déchets. Pour le moment, les professionnels de la pêche sont relativement épargnés.
- Un des objectifs du projet PECHPROPRE est d'agir en amont de cette éventuelle nouvelle juridiction.
- Les deux nouvelles propositions de directive pourraient précipiter les prises de position en matière de gestion des EPU.

8. Résultats

8.1. Enquêtes relatives aux Engins de pêche neufs - EPN

8.1.1. Caractérisation

Suite aux enquêtes auprès des metteurs en marché, il a été identifié que, dans le secteur de la pêche et notamment au niveau des engins de pêche, on rencontre différents types de résines de plastiques :

- PEHD (polyéthylène haute densité),
- PEBD (polyéthylène basse densité),
- PA (polyamide, appelé parfois « nylon » par les pêcheurs),
- PP (Polypropylène),
- PAHD (polyamide haute densité),
- HMPE (polyéthylène de masse molaire très élevée),
- Fibres composites,
- Etc.

Plus précisément à la lecture des fiches produits, le constat est le suivant :

	PE	PA	PP	PE-PA	PE-PP	Composite	Autre
Filets	x						
Filets fins		x					
Alèzes				x			
Lignes					x		
Casiers							x
Palangres		x					
Tresses-Cordage-Boutes	x	x	x		x	x	x
Bouées							x

Figure 14 : Tableau de caractérisation issus des réponses des metteurs en marché

Réalisation : CPA

Ce tableau permet de se rendre compte que la majeure partie des engins de pêche sont constitués de PA. Il n'est cependant pas possible d'estimer clairement le pourcentage que chaque matière représente. Par ailleurs, dans le cadre de son projet SEAPLAST, le SMEL a synthétisé dans un tableau (ci-dessous) les différents engins de pêche ainsi que leur composant, leur désignation et leur couleur. Il est possible que ce document ne soit pas exhaustif mais il permet de donner des précisions.

Engin de pêche	Polymère	Acronyme-Nom commercial	Désignation du produit	Couleur
Chalut de fond, semi pélagique	Polyéthylène Polyamide	PE (Argon) PA (nylon) – White nylon Black nylon Beamer	Alèze tressée tous chaluts Alèze tressée tous chaluts Spécialisé pour chalut à perche	Vert clair, vert foncé Blanc Noir Blanc
	Polypropylène	PP	Tablier (protection cul de chalut)	Vert
	Polyéthylène haute densité, haute ténacité, haut module	PEHD ou PEHT ou HMPE Redline Dyneema Brezline Breztop Brezquid Polysteel Hot Melt (âme enduite de résine avant laçage)	Alèze, cul de chalut	Rouge Blanc Noire Rouge Blanc Jaune Bleu, jaune
	Polyamide haute densité	PAHD	Alèze, aussières, mouillage	Blanc
Filet mono et multimonofilaments	Polyamide Polyéthylène HMPE	PA PE Dyneema	Nappe, ralingue	Blanc, noir Noir Blanc
	Polyéthylène	PE Movline	Nappe, orins Cloche (casier à bulot), goulottes	Plusieurs couleurs Noir
Cordages et câbles Tresses flottantes et plombées	Polyéthylène	PE	Orins flottants, amarrage, manœuvre	Blanc, vert, bleu
	Polypropylène	PP	Amarrage, ralingue de filet, divers	Bleu
	Polypropylène	PP Morfondu	Protection des casiers, divers	Bleu
	Polyamide	PA	Usages divers	Blanc
	Fibres composites	PP/PE Movline, Polysteel Movline/PES - Combo PE/PES	Ralingue de filet, corde de dos de chalut, ailières, têtères, orins de casier Fermeture de cul de chalut	Vert Blanc Blanc
Polyéthylène haute densité, haute ténacité, haut module	PEHT - Dyneema	Cordes de dos tous chaluts Pattes de panneaux, bras, gueules, herse de cul pour chaluts pélagiques Fermeture de cul de chalut	Blanc, bleu, vert Jaune Ecu, bleu, rouge, vert	

Figure 15 : Tableau de synthèse des principaux plastiques mis sur le marché pour la pêche professionnelle

Réalisation : SMEL-Etude SEAPLAST

8.1.2. Metteurs sur le marché

Par le biais des enquêtes, à part des informations sur la caractérisation, il n'a pas été possible d'obtenir une information précise et utilisable sur les données mises en marché. Ceci s'explique pour plusieurs raisons : d'une part, elles ne sont pas significatives en termes de quantité et d'autre part, l'unité de mesure qui est indiquée par les metteurs en marché ayant répondu n'est pas la même pour tous (parfois en tonnes, parfois en mètre de filets, parfois en km, ou en nappe, etc.). Même si une table de conversion a été présentée lors d'un des COPIL, il n'y a souvent pas assez de précision sur le fait que la nappe est montée, parfois non. De fait, même si on arrive à identifier que x longueur de nappes font x T/kg, on ne sait pas si c'est de la nappe avec du cordage ou nue.

Le faible taux de retour s'explique davantage par le manque de disponibilité des enquêtés.

Un outil statistique national (c'est-à-dire une base de données qui recense l'ensemble du matériel vendu), aurait permis plus facilement d'évaluer les quantités mises en marché.

Les informations obtenues des metteurs en marché permettent malgré tout de préciser que d'après les échanges, les flux majeurs représentent les filets et les chaluts.

8.1.2.1. Filets

La majorité des filets utilisés en France dans le secteur de la pêche artisanale est constituée de filets en PA (cf. Annexe 5).

Deux grandes catégories coexistent :

- les filets droits ou « maillants » avec une seule nappe sont placés dans la colonne d'eau,
- les filets « trémails » ou « tramail » avec 3 nappes superposées sont calés sur le fond.

Il existe également des filets fins en polyéthylène (PE) mais ils sont plus rares : ils sont exclusivement utilisés pour la pêche aux anguilles, dans les étangs de la Méditerranée. Le HMPE indiqué en figure 15 est utilisé pour les ralingues, autrement dit, les cordages.

Le renouvellement des filets varie en fonction du métier, des espèces ciblées et du type de filet.

L'unité de base du filet est la « nappe » : elle est constituée d'un ensemble de mailles de taille identique, et variable selon l'espèce de poisson ciblée, sur une longueur et une hauteur variable. Ces nappes de

filets, dont les longueurs varient le plus souvent entre 25 mètres, 50 mètres et 100 mètres, sont fabriquées en Asie et importées en France par les principaux fabricants de filets :

- ETS A. MONDIET (département 33, Le Teich), qui détient la majorité des parts de marché,
- Société nouvelle ALPRECH FILETS (département 62, Outreau),
- LE DREZEN (département 29, Treffiat),
- Kersaudy Le Meur – dit « KLM » (département 29, Guengat).

Ces entreprises commercialisent les nappes en l'état, ou après transformation, appelée « montage ». Cette étape consiste à associer des cordages, en polypropylène (PP) le plus souvent, aux nappes : une ralingue flottante, une ralingue plombée, et éventuellement des flotteurs. Cet assemblage peut être réalisé, par le premier metteur en marché, ou par de petites structures locales qui achètent les nappes à un importateur, puis les revendent « montées » aux pêcheurs. Ces « assembleurs » locaux, généralement situés au niveau des ports, n'ont pas été recensés dans l'étude. En effet, se sont souvent des particuliers qui font ce travail pour rendre service à leur famille ou pour participer à l'activité de l'entreprise familiale. Il peut s'agir des enfants d'un des équipiers ou du patron qui se forme ou bien d'une personne à la retraite qui connaît le métier. Ils peuvent être dédommager en nature. Il n'est donc pas possible de préciser davantage leur statut ni de les faire apparaître dans les acteurs existants réellement dans la filière car il n'y a aucun contrat et il n'y a pas de preuve de leur action.

Il n'y a qu'un petit nombre d'acteurs pour la mise en marché de premier rang (importateurs). Trois d'entre eux, représentant plus de 80 % du marché, ont été interrogés dans le cadre de l'étude. Ils sont considérés comme des fabricants, bien qu'ils ne « tissent » pas les filets qu'ils importent. Ils vont transformer cette matière première en assurant le montage, pour un produit prêt à l'emploi par les pêcheurs. Bien qu'ils ne montent pas l'intégralité des quantités vendus, l'essentiel des quantités est cependant distribué monté.

La mise en marché des filets peut être résumée par le schéma suivant :

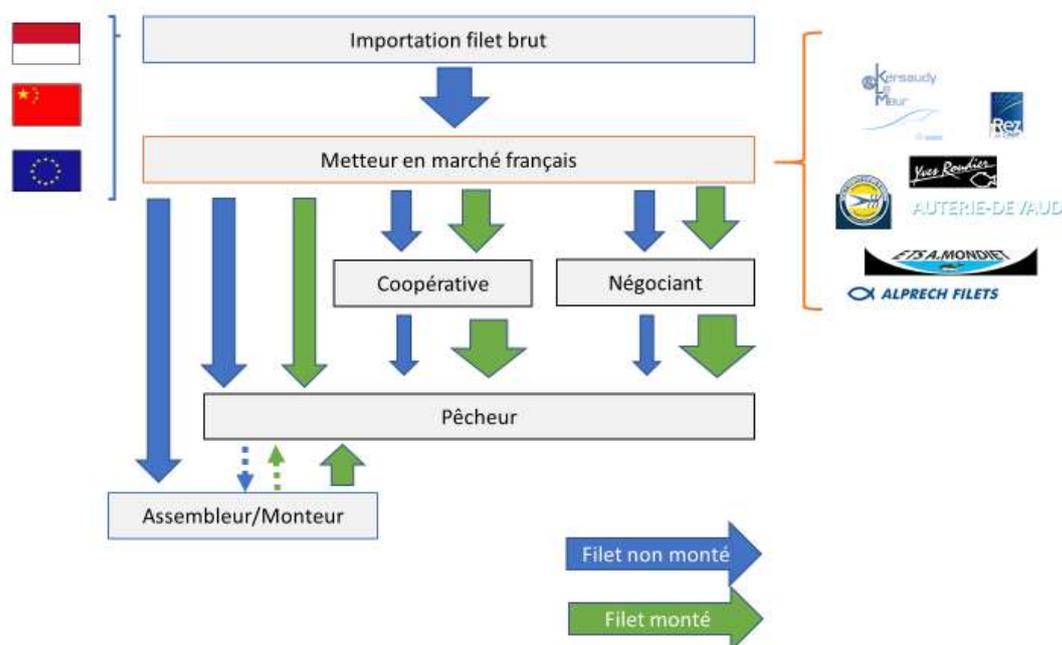


Figure 16 : Mise en marché des engins de pêche neufs

Réalisation : CPA

8.1.2.2. Chaluts et alèzes

Le constituant principal du chalut est l'alèze. C'est un ensemble de mailles de fils tissés, composé de matières plastiques : PE pour environ 85 % et PA pour environ 15 %. Il y a dans chaque alèze un mélange de ces polymères : ce sont des engins poly matière. Les cordages associés aux alèzes sont constitués de PE ou PP. Les alèzes peuvent être vendues seules, dans ce cas elles servent au «

ramendage²⁶ » des chaluts, ou montées au sein d'un chalut entier (cf. Annexe 5). Dans la consommation annuelle française, 75 % du volume est représenté par les alèzes vendues à part, et 25 % par les chaluts montés.

A ce jour, en France, il existe un seul fabricant d'alèzes, l'entreprise Le DREZEN, basée dans le Finistère. Les autres acteurs économiques, fabricant les chaluts, importent les alèzes.

Au total, les principaux acteurs qui se partagent la première mise en marché des alèzes et chaluts sont :

- Le DREZEN, qui détient l'essentiel des parts de marché,
- NABERAN, entreprise espagnole avec une antenne au Guilvinec (département 29),
- KLM, entreprise finistérienne, reconnue depuis 1938 notamment par le biais de sa marque Kerfil Pêche,
- DEMK : Docks et Entrepôts Maritime de Keroman - filiale de la Coopérative Maritime de Lorient.

Il est à noter que pour les filets en PA, comme pour les chaluts et alèzes, il peut exister quelques importations réalisées directement par les pêcheurs, notamment sur les zones de pêche proches des frontières Espagnoles / Italiennes / Belges, et également des importations en provenance du Portugal. Ces volumes sont marginaux mais doivent néanmoins être considérés dans le cadre d'une perspective de filière nationale.

Par ailleurs, il a été identifié que la distribution des filets, montés ou non, est réalisée soit, par le premier metteur en marché lui-même (celui qui importe les nappes), soit par un réseau de distributeurs indépendants ou par les coopératives maritimes. Ces dernières représentent autour de 60 % de la mise en marché totale de filets.

Quant à la distribution des chaluts et alèzes de chalut, elle se fait, le plus souvent en direct auprès des armements, ou bien au travers des coopératives maritimes d'avitaillement pour l'essentiel des volumes qui concernent la pêche artisanale.

La mise en marché des chaluts peut se résumer ainsi :

- 1- Importation des cordages par le metteur en marché sans commande d'un armateur ou après commande d'un armateur de navire de pêche / Importation d'un chalut monté (dans ce cas suite à l'étape 3)
- 2- Montage par le metteur en marché français
- 3- Vente par le metteur en marché/monteur / Vente par la coopérative
- 4- Livraison au pêcheur

8.1.2.3. Casiers

Selon l'utilisation qui en est faite, les casiers ont une durée de vie et de fait un renouvellement très variable. En effet il existe :

- Des casiers à crustacés,
- Des casiers à bulot,
- Des casiers à seiche.

Les matériaux de fabrication de ces engins sont aussi différents selon l'activité (cf. Annexe 5). Aucun vendeur ou fabricant majeur n'a été identifié dans le cadre des enquêtes.

Il est aussi à noter que selon les régions, la réglementation concernant le nombre de casier autorisé est différente.

En effet, les régions prennent des délibérations en fonction des différentes espèces ou des différents types de pêche.

Pour les Hauts de France, concernant la pêche au bulot le nombre de casier « est limité à 900 par navire »²⁷.

Pour la Normandie, plusieurs espèces sont concernées : le bulot, la seiche, les crustacés et le bouquet. Concernant la pêche bulot en Ouest Cotentin, le nombre de casiers est limité à 240 par homme embarqué :

- Equipage de 2 marins : 480 casiers maximum

²⁶ Acte qui consiste à réparer les filets de pêche – Site l'internaute

²⁷ Source : <https://www.comitedespeches-hautsdefrance.fr/wp-content/uploads/2018/10/2018-7.-Bulot.pdf>

- Equipage de 3 marins : 720 casiers maximum

Concernant la pêche au bulot en baie de Granville, le nombre de casiers est limité à 240 casiers par homme embarqué tout en ne dépassant pas 720 casiers par navire²⁸.

Concernant la pêche au bulot en Manche-Est, le nombre de casier est limité à 400 par navire²⁹.

Concernant la pêche aux crustacés (homard, crevettes « bouquet »), elle est limitée à maximum 200 casiers par homme embarqué dont 50% en casiers pièges, tout en ne dépassant pas 800 casiers par navires³⁰.

Concernant la pêche à la seiche, le nombre de casier est limité à maximum 500 par navire.

Pour la Bretagne³¹, pour l'ensemble des crustacés : « Le nombre maximum de casiers à gros crustacés ne peut être supérieur à 1 000 casiers par navire et 1 200 casiers pour les caseyeurs supérieurs à 20 m Hors Tout » et dans le détail :

- Navires immatriculés à Paimpol, Saint-Malo, Saint-Brieuc : 250 casiers par homme embarqué,
- Navires immatriculés à Morlaix, Camaret, Brest : 300 casiers par homme embarqué, Navires immatriculés à Douarnenez, Audierne, Guilvinec, Concarneau, Lorient, Auray-Vannes : 300 casiers par homme embarqué.

Pour la région Occitanie, il n'y a pas de casiers. L'équivalent des casiers pour la façade méditerranéenne s'appelle des nasses ou des pots et concernent uniquement la pêche au poulpe. Il est précisé dans la délibération qu'il « est interdit de détenir à bord ou de mouiller plus de 2 500 pots par navire »³². Ce sont les prud'homies³³ qui sont libres d'encadrer le nombre de pots dans la limite maximum de 2 500.

Pour les autres régions, il n'a pas été possible d'obtenir les informations sur la réglementation.

8.1.2.4. Autres engins de pêche

Au-delà des filets, des chaluts, il existe également d'autres engins de pêche tels que :

- Les lignes, les palangres,
- Les bolinches, les sennes,
- Les dragues,
- Les tamis,
- Les flotteurs, les défenses, les bouées, les balises
- Les cirés, les bottes et les gants.

Pour ces engins, il n'a pas été possible d'obtenir des informations de la part des metteurs en marché.

D'après ce qui a pu être observé sur les rares échantillons trouvés sur les ports, il semble que les lignes et palangres soient en polyamide. Pour les bolinches et les sennes, il s'agit plus d'un mélange de plusieurs polymères non identifiés.

Les dragues sont le plus souvent en acier et pour les flotteurs, les défenses, les bouées et les balises, il s'agit parfois de PVC (Polychlorure de vinyle) ou de polystyrène.

L'entreprise LE DREZEN commercialise des sennes, mais plutôt pour les navires qui pêchent dans l'océan Indien. Les bateaux concernés par cette pratique ne sont pour l'essentiel pas concernés par cette étude car ils ne débarquent pas dans les ports de pêche métropolitain.

²⁸ Source : Document « Bulot de la Baie de Granville » - CRPMEM BN/SMEL/NFM

²⁹ Source : P'tit Guide Normand de la Pêche aux casiers Bulot – CRPMEMBN 2016

³⁰ Source : P'tit Guide Normand de la Pêche aux casiers Crustacés – CRPMEMBN 2016

³¹ Source : http://www.bretagne-peches.org/modules/kameleon/upload/2018-019_-crustaces_b_contingent_et_condition_d_acces_30_03_2018.pdf

³² Source : Délibération 017-2018 du Conseil du CRPMEM Occitanie du 25 septembre 2018 définissant des mesures d'encadrement de la pêche au port et à la nasse du poulpe »

³³ Les prud'homies de pêche sont des communautés de patrons pêcheurs qui sont nées en France au Moyen Âge sur les côtes méditerranéennes en Provence. Des prud'hommes pêcheurs sont élus par leurs pairs ; Ils exercent, sous le contrôle de l'administration maritime, une pluralité de pouvoirs : réglementaires, disciplinaires, de police et judiciaires, souvent exorbitants du droit et de la procédure communs.

Pour ce qui est de l'aspect vestimentaire, il n'y a pas plus d'informations de la part des metteurs en marché, mais lorsque l'on consulte les sites internet tel que celui de Guy Cotten ou Le Chameau qui vend de nombreux produits pour les professionnels il est possible de savoir que :

- Les bottes sont en PVC/Nitrile ou caoutchouc et l'intérieur est en polyester ou néoprène.
- Les cirés sont un mélange de polyester et de PVC.
- Les gants sont une formule d'enduction PVC.

Pour ces produits, il n'y a aucune information relative à leur provenance.

8.1.3. Gisement

Etant donné qu'il n'a pas été possible d'exploiter les retours des quelques metteurs en marché, pour obtenir des informations sur les quantités mises en marché, les données des importations ont été étudiées s'appuyant sur les données des douanes et sur les avis d'experts (tels que les fabricants LE DREZEN ou encore MONDIET).

Sans prétendre à une exhaustivité absolue, ces éléments sont à prendre avec prudence. Ils peuvent néanmoins servir de première référence qui sera précisée, après les premières déclarations de mise en marché, si la filière se met en place.

8.1.3.1. Importations

Pour rappel, il a été identifié qu'il n'y a pas de production de filets de pêche en France et que l'intégralité des filets est importée à l'état brut.

Une consultation des statistiques nationales, sur le site des douanes, donne comme information, sous le code 56081180³⁴ :

- 1 128 tonnes en 2016
 - 546 tonnes en provenance d'Asie, majoritairement Indonésie et Chine
 - 522 tonnes en provenance d'Europe majoritairement du Portugal
- 1 178 tonnes en 2017
 - 634 T en provenance d'Asie
 - 520 T en provenance d'Europe

Ne disposant pas de plus de détails, il est considéré que ces importations concernent à la fois les filets et les chaluts. Pour les filets en PA, l'essentiel proviendrait d'Asie.

Le code pour les « Cannes à pêche, hameçons et autres articles pour la pêche à la ligne ; épuisettes pour tous usages ; leurres (autres que ceux des nos 9208 ou 9705) et articles de chasse similaires » - 9507.

8.1.3.2. Données estimées par les experts/professionnels

Les chiffres collectés à partir des données des douanes ne sont pas très éloignés des estimations faites par les professionnels qui estiment l'ensemble du marché à 1 200 tonnes, filets et chaluts, dont 750 à 850 tonnes de filets et 350 à 450 tonnes de chaluts (alèzes comprises). Pour l'exercice, et afin de ne pas compliquer l'étude, il est retenu 800 tonnes de filets et 400 tonnes de chaluts mis en marché par an.

8.2. Enquêtes relatives aux Engins de Pêche Usagés - EPU

Les enquêtes auprès des professionnels et des responsables portuaires pour estimer les gisements d'EPU ont également rencontrés un certain nombre de freins.

Conformément à ce qui a été évoqué précédemment (cf. Point 6.3.2.3), le travail effectué par SAFEGE n'a pas donné satisfaction et l'enquête relative aux responsables portuaires a dû être réeffectuée. Faute de temps, les enquêtes auprès des pêcheurs n'ont pu l'être.

³⁴ Code 56081180

Filets confectionnés pour la pêche, à mailles nouées, en fils de matières textiles synthétiques ou artificielles (à l'excl. des épuisettes ainsi que des filets en ficelles, cordes ou cordages). Source : <https://www.tarifdouanier.eu/2018/56081180>

Les informations relatives aux pêcheurs présentées ci-dessous sont issues des enquêtes de SAFEGE, mais sont à prendre avec beaucoup de précautions. Les informations relatives aux responsables portuaires présentées ci-dessous sont uniquement issues du travail effectué par le SMEL, pour la Normandie, le CPA, pour les ports pilotes, la CM pour les autres ports. Au total les enquêtes ont eu lieu auprès de :

Façade	Responsables portuaires / CCI	Marins-pêcheurs
Manche / Mer du Nord	60	62
Atlantique		111
Méditerranée		21

Figure 17 : Synthèse des enquêtes

Réalisation CM

Comme indiqué dans le point 3.1. au niveau métropolitain, il n'y a pas de liste exhaustive relative au nombre de ports de pêche mais d'après les travaux de recherche effectués il peut être estimé qu'il y a 131 ports de pêche en France métropolitaine (source : sites internet des Comités Régionaux des Pêches). Dans certains ports il n'y a parfois qu'1 à 2 navires de petite pêche côtière et les quais ne sont pas vraiment adaptés pour l'activité de pêche mais plutôt pour la plaisance. C'est pour cette raison qu'ils n'ont pas été enquêtés.

Façade	Responsables portuaires / CCI	Marins-pêcheurs
Manche / Mer du Nord	57	3 890
Atlantique	61	6 510
Méditerranée	13	1 784

Figure 18 : Synthèse du nombre de ports et de marins-pêcheurs en France métropolitaine

Réalisation CM

Source : Sites internet des Comités Régionaux des Pêches et Observatoire prospectif des métiers et des qualifications de la Pêche – Janvier 2018

8.2.1. Avec les pêcheurs

Les enquêtes auprès des pêcheurs, n'ont pu être renouvelées, les résultats présentés ci-dessous sont issus du travail de SAFEGE. Mais ils ne sont pas pris en compte dans les recommandations de ce rapport car les informations ne sont pas fiables. Malgré tout, certaines informations apportent des éléments à la réflexion nationale.

8.2.1.1. Informations obtenues

Sur l'ensemble des ports enquêtés, SAFEGE a rencontré 163 professionnels de la pêche :

- 63 fileyeurs, dont 38 exclusifs,
- 51 pêcheurs au chalut, dont 33 exclusifs,
- 12 ligneurs, dont 7 sont exclusifs,
- 7 palangriers dont 2 sont exclusifs,
- 8 dragueurs (aucun n'est exclusif),
- 14 caseyeurs, dont 7 exclusifs,
- 6 senneurs, dont 5 exclusifs,
- 2 pêcheurs au tamis (aucun n'est exclusif).

La répartition par façade est la suivante :

- Façade Manche / Mer du Nord : 31 pêcheurs,
- Façade Atlantique : 111 pêcheurs,
- Façade Méditerranée : 21 pêcheurs.

Au cours des enquêtes, il est noté que les gisements principaux d'EPU sont : les filets usagés, les nappes de chalut et les casiers, conformément aux informations obtenues des metteurs en marché. Cependant aucune distinction entre le gisement de filets et de chaluts n'a pu être effectuée. Malgré tout, sur les 15 ports qui ont indiqué séparer les EPU des déchets ultimes/tout venant, il a été estimé par SAFEGE un gisement de 595 tonnes de filets et chaluts usagés.

Les 15 ports en question sont les suivants :

- Roscoff
- Le Conquet
- Douarnenez
- Audierne
- St Guénolé
- Le Guilvinec
- Loctudy
- Concarneau
- Lorient
- Noirmoutier
- St Gilles croix de Vie
- Sables d'Olonne
- Ile d'Yeu
- La Rochelle
- Grau du Roi

Ce chiffre est à prendre avec beaucoup de précaution car la réalisation des opérations pilotes et les échanges avec les responsables de certains ports ont donné des informations contraires. En effet, malgré ce qu'indique SAFEGE, certains ports ne font pas le tri des EPU (exemple : la Rochelle). D'autre part, pour les filets usagés, il est indiqué dans le rapport que trois prestataires font de la valorisation : Filets Recyclage, Recycleurs Bretons et Sita Négoce. Les deux premiers font effectivement de la valorisation de filets de pêche mais pas Sita Négoce.

8.2.1.2. Filets usagés

Pour tenter d'évaluer le gisement des filets usagés par façade (les chaluts ne sont donc pas intégrés), SAFEGE a utilisé les données issues du rapport SEAPLAST (étude réalisée par le SMEL). Celui-ci établissait, d'après les enquêtes auprès des pêcheurs normands, que pour le métier du filet, le tonnage des filets usagés est compris entre 150 kg et 2 500 kg / an.

Sur cette base, pour la façade Manche, le gisement est estimé entre 3,6 et 60 tonnes par an pour 4 ports (Dunkerque, Pors Even, Loguivy de la Mer et Locquémeau). Pour la façade Atlantique, le gisement est estimé entre 5,4 et 90 tonnes par an pour 6 ports (Camaret, Belle Ile, Séné, la Turballe, la Croisic, Royan). Et pour la façade Méditerranée, le gisement est estimé entre 2 et 32,5 tonnes par an pour 1 port (St Cyprien).

Ces chiffres sont, de fait, inutilisables car les fourchettes sont trop étendues et manque de précisions.

Afin d'essayer de préciser le gisement exact des filets usagés, l'entreprise Filets Recyclage a été contactée dans la mesure où c'est un acteur majeur du recyclage des filets PA.

En moyenne, l'entreprise collecte les filets dans 25 points différents tant chez les prestataires de services, les armements, les fabricants de filets, que les communautés de communes.

D'après les informations communiquées pour la période de 2006 à 2016, en moyenne annuelle, elle a collecté 330 tonnes de filets en métropole.

8.2.1.3. Chaluts et alèzes usagés

SAFEGE indique que d'après l'étude réalisée par le SMEL, en moyenne le métier du chalutage de fond produirait 250 kg de déchets par an et par navire et que d'après leurs enquêtes, « il apparaît que les chaluts représentent un gisement ponctuel ». D'après les enquêtes, les chaluts sont très souvent ramendés et ils sont changés au plus tôt une fois par an. La plupart du temps le changement d'engin

n'intervient que tous les 10 à 20 ans mais des remplacements de pièces sont opérés presque toutes les semaines, notamment pour le chalut de fond.

8.2.1.4. Casiers usagés

Au cours des enquêtes réalisées par SAFEGER, 14 caseyeurs ont été rencontrés dont 8 exclusifs (qui pratiquent uniquement le métier du casier). Pour les autres professionnels l'activité de casier est alternée avec le métier du filet ou du chalut.

Le taux de renouvellement annuel des casiers/nasses diffère si l'activité de casier est principale ou secondaire.

D'une manière générale, les professionnels ont indiqué à SAFEGER que le taux de renouvellement annuel des casiers reste relativement faible : seulement 1 à 3 par an. Seul un professionnel, dont le casier représente son activité principale, a indiqué un renouvellement annuel important qui représente un tonnage annuel d'environ 2,6 T. Si l'on estime que les casiers de ce caseyeur sont des casiers à homard et en se basant sur l'information que l'on retrouve sur le site de l'entreprise LE DREZEN³⁵, on estime que cela représente environ 160 casiers (sur la base d'un poids de 16,5 kg/casier).

Le SMEL indique quant à lui dans son rapport que pour le bulot, « dans des conditions normales, le taux de remplacement est de 30 à 100 casiers/navire/an (30 kg à 100 kg de cloches en PE) ». Pour le casier à homard il y aurait un renouvellement estimé de 50 kg à 120 kg.

Mais de manière générale, la durée de vie des casiers est longue elle peut aller jusqu'à 10-20 ans. Sur certains secteurs, le plus gros du renouvellement concerne la perte des casiers en mer. La matière qui compose le casier est tant le PA, que le PE ou le PP.

Le poids varie de moins de 5 kg en moyenne par cloche en PE sans le lesté pour les casiers à bulots³⁶ mais plus de 14 kg si armé avec le béton³⁷, à environ 5,5 kg pour un casier à crevette armé³⁸ ou encore à un peu plus de 16 kg pour les casiers à homard armé³⁹.

Bien que l'on puisse réaliser une estimation très extrapolée du gisement, cela ne serait pas représentatif car les casiers sont souvent réparés ou les matériaux issus des casiers trop vieux servent à réparer les moins vieux. De plus, il s'agit de casiers armés dont la matière polymère est très difficile à démonter. Ce gisement concernant les « plastiques » n'est de fait pas très important. Les casiers ne sont d'ailleurs pas retrouvés dans les déchets des ports de pêche.

8.2.1.5. Dragues usagées

La drague est un engin qui est adapté aux fonds rocheux qui cible essentiellement la pêche à la coquille Saint Jacques sur 7 mois de l'année (octobre à fin avril).

D'après le rapport du SMEL, la drague est décrite comme étant « une poche en anneaux métalliques prolongée d'une alèze en polyamide ». Elles sont montées côte à côte sur des tangons dans la limite de 16 dragues par navire. Chaque drague pèse environ 1,5 kg.

Les alèzes peuvent être renouvelées tous les ans voire deux fois par saison. Cela représente, pour la Normandie, entre 15 kg et 30 kg de déchets par navire.

Les enquêtes réalisées par SAFEGER n'ont pu permettre d'obtenir plus de précisions.

Il est estimé⁴⁰ qu'il y a environ 300 dragueurs en métropole on peut donc estimer que les déchets issus de la pratique de la drague (métal + alèzes) sont entre 4,5 tonnes et 9 tonnes.

8.2.1.6. Lignes / Palangres / Sennes / Bolinches / Tamis usagés

Dans la mesure où le gisement de lignes varie selon la taille du bateau et étant donné que seulement 6 ligneurs/palangriers ont été enquêtés, SAFEGER n'a pu tirer des conclusions de ce gisement. D'autre

³⁵ Source : <http://www.ledrezen.com/Default.aspx?p=Default&n4=837&n3=812&n2=790&n1=789>

³⁶ Source : rapport SEAPLAST du SMEL

³⁷ Source : <http://www.alprechfilets.com/casiers-a-crustaces/276-casier-a-bulots.html>

³⁸ Source : <http://www.ledrezen.com/812-casiers/831-casier-a-crevette.html>

³⁹ Source : <http://www.ledrezen.com/Default.aspx?p=Default&n4=837&n3=812&n2=790&n1=789>

⁴⁰ Source : Fichier flotte

part, dans le cadre des opérations pilotes, les responsables portuaires n'ont pas indiqué que ce déchet était retrouvé dans les bennes ; Il semble que le gisement ne soit donc pas très important.

En ce qui concerne le métier de la senne et de la bolinche (senneurs et bolincheurs) il a été indiqué que comme pour les casiers, ou encore les chaluts, ce sont des engins qui sont souvent réparés (ramendés). Il est rare que l'engin soit jeté en entier. Il n'a d'ailleurs jamais été vu dans les ports visités et les responsables portuaires nous ont indiqué qu'il y avait plus des morceaux de nappes de bolinche ou de senne qui se retrouvent dans les déchets. Il n'est donc pas possible d'avoir une quantification précise de ces engins.

Idem pour la pêche estuarienne qui utilise un tamis, il n'y a pas d'information exploitable pour estimer un gisement relatif à l'usage des tamis. C'est une pêche qui concerne peu de pêcheurs (environ 5,5% des marins pêcheurs en métropole). Le gisement n'est donc pas significatif.

8.2.1.7. Déchets d'habillement

Les informations issues des déchets d'habillement sont probablement les plus précises et exploitables de ce travail d'enquête.

Selon le métier pratiqué et la saisonnalité, les quantités de déchets d'habillement peuvent varier. Mais d'après les 163 pêcheurs enquêtés, toutes façades confondues, il est estimé un renouvellement (par homme) :

- en moyenne 1 ciré par an pour toutes les activités, excepté pour le chalut, où les pêcheurs utiliseraient 1,5 cirés par an,
- en moyenne 1 paire de botte par an pour toutes les activités.

Il n'y a pas de détail sur le gisement mais si l'on reprend l'information du point 8.2 qu'il y a 12 184 marins pêcheurs embarqué en métropole il peut être estimé qu'il y a un gisement potentiel de ciré usagé de 12 184 unités. Il n'y a pas d'indication concernant le poids d'un ciré et c'est le même constat qui peut être effectué pour les bottes.

Pour les gants, il y aurait un renouvellement (par homme) :

- Pour les caseyeurs, de 58 paires de gants par an en moyenne,
- Pour les dragueurs, de 31 paires de gants par an en moyenne,
- Pour les fileyeurs, de 77 paires de gants par an en moyenne,
- Pour les chalutiers, de 70 paires de gants par an en moyenne,
- Pour les bolincheurs, de 45 paires de gants par an en moyenne,
- Pour les ligneurs/palangrier, de, respectivement, 23 et 63 paires de gants par an en moyenne,
- Pour la pêche estuarienne au tamis, de 12 paires de gants par an en moyenne.

Si l'on fait une moyenne de ces informations on obtient le chiffre de 54 paires de gants en moyenne par marin renouvelée par an. Soit un total de 657 936 paires de gants usagés.

Il n'y a pas d'indication de poids d'une paire de gant mais la principale remarque qui peut être faite est que ni, les bottes, ni les cirés, ni les gants ne sont retrouvés dans les bennes des ports ; Lors d'une visite de déchetterie portuaire et après ouverture d'un sac gris de déchets ménagers, il a été remarqué que ces articles y apparaissent. Ils sont en effet jetés dans les déchets ménagers dans un sac. Il n'y a donc pas de trace de ces produits.

Et bien que les quantités soient importantes, il semble difficile d'envisager une valorisation car ce sont des déchets très souillés et très odorants qui pourraient poser problème dans la chaîne de recyclage.

8.2.1.8. Déchets marins collectés au cours de l'activité de pêche

L'enquête de terrain a montré que 84 % des pêcheurs interrogés remontent des déchets lors de leur activité de pêche. Les déchets remontés par l'activité de pêche sont :

- Des sacs poubelles plastiques : déchets remontés par 58% des pêcheurs interrogés
- Des bouteilles plastiques, sacs plastiques et ferrailles : déchets remontés par 29% des pêcheurs interrogés

- Des filets, bouts, ficelle, corde : déchets remontés par 10% des pêcheurs interrogés
- Autres (casier, poche ostréicoles, morceau de chalut) : déchets remontés par 3% des pêcheurs interrogés.

Les déchets plastiques (sacs, bouteilles) sont majoritaires.

Le gisement estimé par les pêcheurs lors de l'enquête est approximatif. SAFEGE a pu établir à partir des données collectées des fourchettes de quantité de déchets collectés par jour :

- 27% des pêcheurs enquêtés récoltent des petites quantités de déchets chaque jour de 0 à 250 g de déchets plastiques par jour,
- 45% de pêcheurs collectent de 250 g à 1 kg de déchets plastiques par jour,
- 24% des pêcheurs collectent de 1 à 3 kg de déchets plastiques par jour,
- Seulement 4 % des pêcheurs enquêtés collectent plus de 3 kg de déchets plastiques par jour.

Les pêcheurs ont toutefois signalé que la quantité de déchets pêchés est en stagnation voire en diminution.

Si l'on essaye d'estimer le gisement de déchets marins collectés on peut partir du principe que :

- 27 % des 4 287 navires évaluent en moyenne la collecte de déchets marins à 125 grammes par jour,
- 45 % des 4 287 navires évaluent en moyenne la collecte de déchets marins à 625 grammes par jour,
- 24 % des 4 287 navires évaluent en moyenne la collecte de déchets marins à 1,5 kg par jour,
- 4 % des 4 287 navires évaluent en moyenne la collecte de déchets marins à 3,5 kg par jour.

Si l'on part de l'hypothèse irréaliste que les marins partent en mer 365 jours par an, (le nombre de jour de mer moyen est trop complexe à obtenir car il dépend des avaries éventuelles, de la météo, de l'équipage et de nombreux autres paramètres) le gisement de déchets marins d'après les informations obtenues des enquêtes serait estimé à 1 276 tonnes.

Il était prévu qu'un tableau récapitulatif port par port les données issues des enquêtes auprès des pêcheurs soit réalisé afin d'estimer le gisement d'EPU. Mais étant donné le peu d'information disponibles et l'incertitude quant à l'exactitude de ces données ce tableau n'a pas été réalisé. Le gisement national d'EPU s'établit sur les estimations des experts (cf. point 8.1.3).

8.2.2. Avec les responsables portuaires

Au total, ce sont 60 ports de pêches au niveau métropolitain, répartis sur les 3 façades littorales de France métropolitaine : Manche/Mer du Nord (42 % des ports), Atlantique (43 % des ports) et Méditerranée (15 % des ports), qui ont été enquêtés. Ces ports ont en moyenne au moins 10 navires à quai à l'année. Initialement, le projet ciblait 68 ports, mais certains gestionnaires n'étaient pas mobilisables sur la période d'enquête, ou ne géraient pas vraiment de déchets issus de la pêche (car il n'y a pas de débarquement de produit de la mer sur leur port et de fait pas de débarquement de déchets). De fait, 8 ports n'ont pas pu transmettre des informations dans le cadre de l'étude (cf. carte ci-dessous).

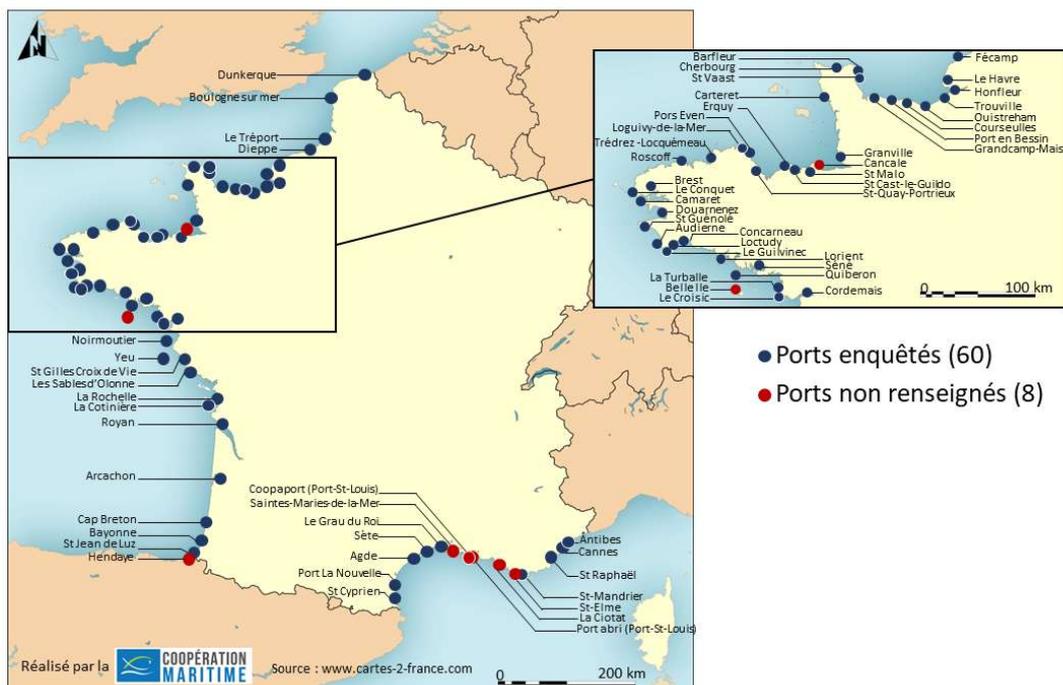


Figure 19 - Carte de localisation des ports de pêche du projet PECHPROPRE

Réalisation CM

Dans le cadre de ce travail d'enquête, des échanges ont été organisés avec les gestionnaires déchets portuaires qui ont permis d'obtenir plusieurs données :

- Informations relatives au gestionnaire et au propriétaire du port
- Qualification et quantification de la flotte de pêche (afin d'estimer le gisement d'EPU)
- Informations relatives au Plan de Réception et de Traitement des Déchets (PRTD)
- Nombre d'agents portuaires dédiés à la gestion des déchets sur le port
- Tarification mise en place auprès des pêcheurs pour la gestion des déchets
- Equipements mis à disposition pour collecter les déchets dangereux et non dangereux, tonnage et prestataires (déchets souillés, huiles usagées, déchets liés à l'activité de carénage, déchets/effluents de navires, ferraille, bois, polystyrène, carton/plastique, cirées/bottes, ordures ménagères avec tri sélectif ou non et déchets ultimes/tout venant)
- Dispositif de collecte des filets et chaluts usagés (EPU), prestataires et poids
- Coût annuel de la gestion des déchets
- Aménagements prévus sur le port
- Limites et attentes du port vis-à-vis de la gestion des déchets (identifiées par le gestionnaire).

Une fois collectées, ces données ont été intégrées dans une base de données Excel, et mises en forme dans des fiches ports individualisées (cf. Annexe 6), élaborées à la suite de ces échanges.

Ces fiches présentent :

- Une photographie de la situation actuelle sur le port en matière de gestion des déchets et plus particulièrement des EPU (si communiquée),
- Les gisements annuels,
- Un état des lieux des besoins et des attentes exprimées par le gestionnaire du port,
- Des recommandations visant à améliorer la gestion des EPU en local.

L'étude de ces fiches a permis de produire un tableau résumant les limites rencontrées par les gestionnaires dans l'éventuelle mise en place d'un dispositif de collecte des EPU (cf. Annexe 7). Il référence également, en fonction de ces limites, des pistes d'améliorations issues d'une réflexion conjointe de la CM et du CPA.

Le tableau est le suivant :

Les limites	Recommandations
Manque de place sur le port	<ul style="list-style-type: none"> ○ Si certains ports sont gérés par un même gestionnaire, ou sont géographiquement proches, les EPU peuvent être stockés en rétro littoral, où dans un espace portuaire plus important (mutualisation et massification des flux).
Manque de moyens financiers	<ul style="list-style-type: none"> ○ Envisager un test avec quelques pêcheurs en leur mettant à disposition des big bags pour qu'ils réalisent eux-mêmes le remplissage avec les filets en PA qu'ils auront préalablement préparés (nettoyage + démantèlement) ○ Prévoir une communication autour de ces évolutions afin de sensibiliser les professionnels à la nécessité de la préparation (nettoyage sommaire et désassemblage des cordages) de leurs déchets et aux enjeux. -> Ces actions, dans le cadre local, permettraient de réduire de façon significative le temps d'intervention des agents des ports sur la gestion des engins usagés de la pêche, et donc d'abaisser le coût. ○ La mise en place d'une filière de responsabilité partagée pourrait aider les gestionnaires de port à mieux gérer les déchets
Manque de moyens humains	<ul style="list-style-type: none"> ○ Afin de limiter la mobilisation des agents de port, une réflexion pourrait porter sur l'intervention d'une association locale, type ESAT ou EA (Entreprise Adaptée), qui réaliserait le démontage complet des filets usagés (exemple de la Navicule Bleue sur le port de la Côtinière). Notons cependant que dans cette configuration, la dimension financière d'un tel système reste une problématique majeure.
Manque de sensibilité des pêcheurs	<ul style="list-style-type: none"> ○ La sensibilisation des pêcheurs doit se faire par des actions de communication, à visée pédagogique, qui auraient pour objectif d'inciter les pêcheurs à réaliser un travail de préparation de leurs filets usagés (tri / nettoyage / désassemblage).
Dépôts sauvages	<ul style="list-style-type: none"> ○ Déterminer une aire de regroupement / entreposage des big-bags, idéalement clôturée et à accès contrôlé, sur le port ou à proximité. ○ Lancer une phase de communication auprès du grand public
Besoin d'une filière identifiable par tous	<ul style="list-style-type: none"> ○ La pérennité du financement ne peut être assurée que dans le cadre d'une filière organisée au niveau national. D'où les recommandations suivantes, ayant pour objectif de permettre la construction d'une filière de gestion des filets fins usagés, efficace et pérenne, qui regrouperait l'ensemble des ports de pêche français volontaires. - Nettoyage et démantèlement des filets par le pêcheur. - Le dispositif local met à disposition des pêcheurs des big-bags de 1 ou 2 M3, pour conditionner les filets fins depuis le bateau. - Transport des big-bags par le pêcheur sur un site de regroupement/entreposage défini par le port, idéalement clôturé et avec accès contrôlé. Les big-bags seront ensuite pris en charge par le dispositif national. ○ L'adhésion des ports à la filière de récupération et de traitement des EPU s'articulera en 2 temps (établissement d'une convention d'adhésion entre le dispositif local (le port) et le dispositif national définissant les obligations des parties) : ○ Dispositif Local <ul style="list-style-type: none"> • Adhésion à la filière nationale • Respect des prescriptions techniques minimales • Paiement de la valorisation négative • Mise à disposition des volumes regroupés ○ Dispositif National <ul style="list-style-type: none"> • Développement de solutions de valorisations • Organiser la mutualisation régionale • Négociations avec les opérateurs de traitement • Intégration du dispositif local • Soutien de la filière à la mise en place • Soutien de l'Etat à la mise en place • Paiement de la valorisation positive • Soutien technique • Pack Communication ○ Les ressources du dispositif local pourront provenir de diverses origines : <ul style="list-style-type: none"> • Aide du dispositif national sur une période déterminée, • Soutien de l'Etat, par l'intermédiaire du dispositif national, sur une période déterminée, • Retour de la valorisation positive reversée par le dispositif national, • Ressources issues des facturations auprès des pêcheurs, ou REPP, • Aides locales obtenues auprès des collectivités locales ou professionnelles.

Difficile maîtrise des coûts engendrés par la gestion des déchets et les prestataires	<ul style="list-style-type: none"> ○ En dehors d'un contexte de filière organisée au niveau national, une contractualisation avec le prestataire déchets qui intervient pour l'enlèvement et le traitement des filets usagés pourrait permettre de mieux anticiper, voire de stabiliser le coût de ce poste.
Tri des EPU, matière première de mauvaise qualité	<ul style="list-style-type: none"> ○ La mise en place d'un Plan de Réception et de Traitement des Déchets (PRTD) qui pourrait prendre en compte la gestion des EPU ○ Lancer une phase de communication auprès des pêcheurs sur ce PRTD et les nouvelles règles de tri qu'il implique ○ Contrôle visuel et/ou manuel si nécessaire, afin de contrôler les big-bags de filets, et d'éviter toute contamination. Cela permettrait d'améliorer les coûts de traitement.

Figure 20 : Tableau de synthèse des limites exprimées lors des enquêtes auprès des responsables portuaires et des recommandations proposées

Réalisation : CM

Conformément à ce qui a été indiqué dans le point 6, l'intégralité des 60 ports n'ont pas été enquêtés directement par la CM : les 15 ports de la région Normandie ont été enquêtés par le SMEL (Synergie Mer et Littoral). Au lancement de PECHPROPRE, le projet SEAPLAST en était également à ses débuts et a pu travailler avec la CM sur l'élaboration de la méthodologie d'enquête. D'autre part, dans le cadre des opérations pilotes, 12 fiches ports ont été élaborées par le CPA.

Préalablement à l'analyse des données obtenues, il convient de préciser que celles-ci n'ont pas toutes le même degré de précision en fonction des ports.

D'une part, la gestion des déchets n'est pas prise en compte de la même manière par les interlocuteurs (plus ou moins de sensibilité au sujet selon les ports). D'autre part, les ports n'ayant pas été enquêtés par les mêmes structures, il est difficile d'obtenir une information uniforme et homogène à l'échelle des 60 ports. A titre d'exemple, la qualification de la flottille de pêche du SMEL s'appuie sur un SIH (Système d'Information Halieutique), alors que pour le reste des ports, cette qualification est directement issue des échanges avec les gestionnaires. Enfin, les unités de mesure et la terminologie (tonnage, fréquences de collecte, qualification de la flottille etc.) peuvent être différentes en fonction des gestionnaires et des façades littorales.

Malgré tout, un travail d'harmonisation des données a néanmoins été mené, dans la mesure du possible.

Ainsi, il manque pour certains ports des informations. Cela explique le fait que sur les graphiques une proportion plus ou moins importante de données NR (non renseigné) soient présentes. L'analyse des données permet néanmoins de dégager des tendances représentatives de la réalité en matière de gestion des déchets portuaires, à l'échelle de la France métropolitaine. Cette étape préalable est complexe, compte tenu de la diversité des structures portuaires.

8.2.2.1. Diversité de gestionnaires

Les enquêtes menées ont permis de constater que les ports de pêche sont gérés par une très grande diversité de gestionnaires à l'échelle nationale. Au total, 12 structures de différents statuts gèrent les ports ciblés par l'étude. Dans la majorité des cas, ce sont des organismes publics ou semi-publics, ou des délégations de services publics.

Pour l'essentiel, ce sont les CCI qui gèrent la plupart des ports (29 ports), ainsi que les communes et les départements, qui gèrent plus de 20 % des ports. Les 10 autres gestionnaires sont en charge d'un peu plus du quart du reste des ports.

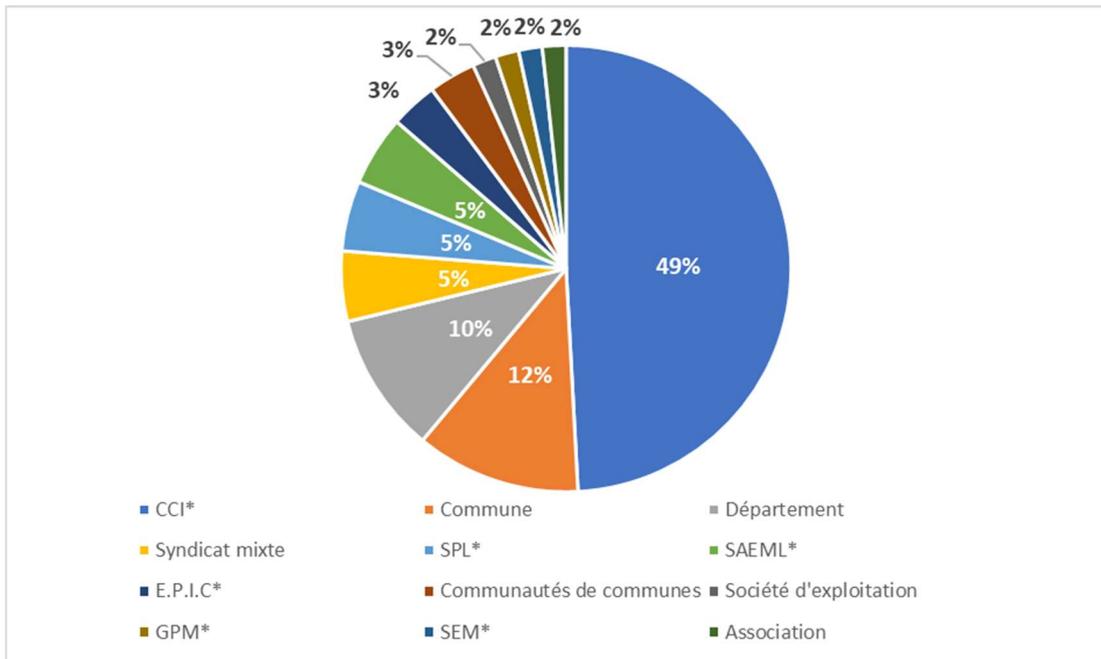


Figure 21 - Structure gestionnaires de 60 ports de pêche

Réalisation CM

CCI* : Chambre de Commerce et d'Industrie	SPL* : Société Publique Locale
SAEML* : Société Anonyme d'Economie Mixte Locale	GPM* : Grand Port Maritime
E.P.I.C* : Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial	SEM* : Société d'Economie Mixte

Un même gestionnaire, lorsqu'il est présent sur plusieurs ports d'une même zone géographique, peut potentiellement mutualiser les moyens mis en œuvre pour gérer les déchets sur ses ports (cf. carte ci-dessous). Par exemple, les ports bretons sont plutôt gérés par des CCI (la CCI de Vendée par exemple mutualise les moyens entre les 4 ports), alors que 3 ports du Cotentin sont gérés par une Société Publique Locale (SPL). Ce constat n'est cependant pas vrai pour toutes les régions, ou la plupart du temps, les ports sont gérés par des structures différentes.

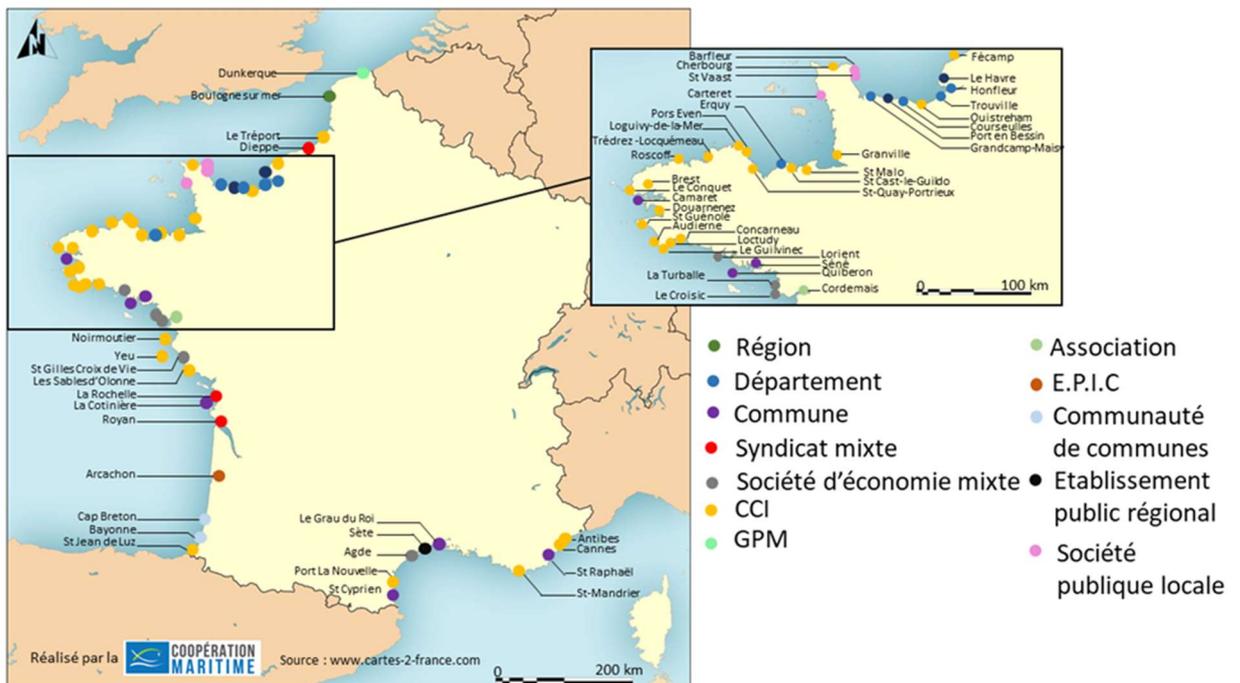


Figure 22 - Carte des structures gestionnaires de 60 ports

Réalisation CM

8.2.2.2. Flottille majoritaire de fileyeurs et de chalutiers

La qualification de la flottille de pêche des ports ciblés par l'étude a permis d'identifier des flux majeurs d'EPU. La plus grande part de navires représentés sont les chalutiers exclusifs (24 %), suivis des fileyeurs exclusifs (18 %), et des fileyeurs polyvalents⁴¹ (17 %). A eux-trois, ces types de navires englobent donc 59 % de la flottille totale des 60 ports de pêche. Ajouté aux 6 % de chalutiers polyvalents, les navires produisant des EPU de type filets et chaluts totalisent 65 % de la flottille.

Les « petits métiers » (9 %), la « pêche mixte non précisée » (5 %), la « pêche côtière et pêche artisanale non précisée » (8 %), ainsi que la « pêche hauturière non précisée » (1 %), définissent des navires pour lesquels les gestionnaires n'ont pas précisé le métier. En effet, ces navires n'ont pas d'activité principale et changent donc d'espèce cible et d'engins de pêche plusieurs fois dans l'année. Parmi ces 23 %, une partie utilise ainsi plusieurs fois dans l'année des chaluts ou des filets.

Le graphique ci-dessous permet donc d'identifier que la majorité des EPU générés dans la pêche (65 % de chalutiers et fileyeurs, auquel il faut ajouter les 23 % de métiers polyvalents), sont des filets et chaluts. Cela est d'autant plus vrai que, pour une même activité, ces 2 EPU ont un poids beaucoup plus important que des lignes/palangres, ou casiers usagés.

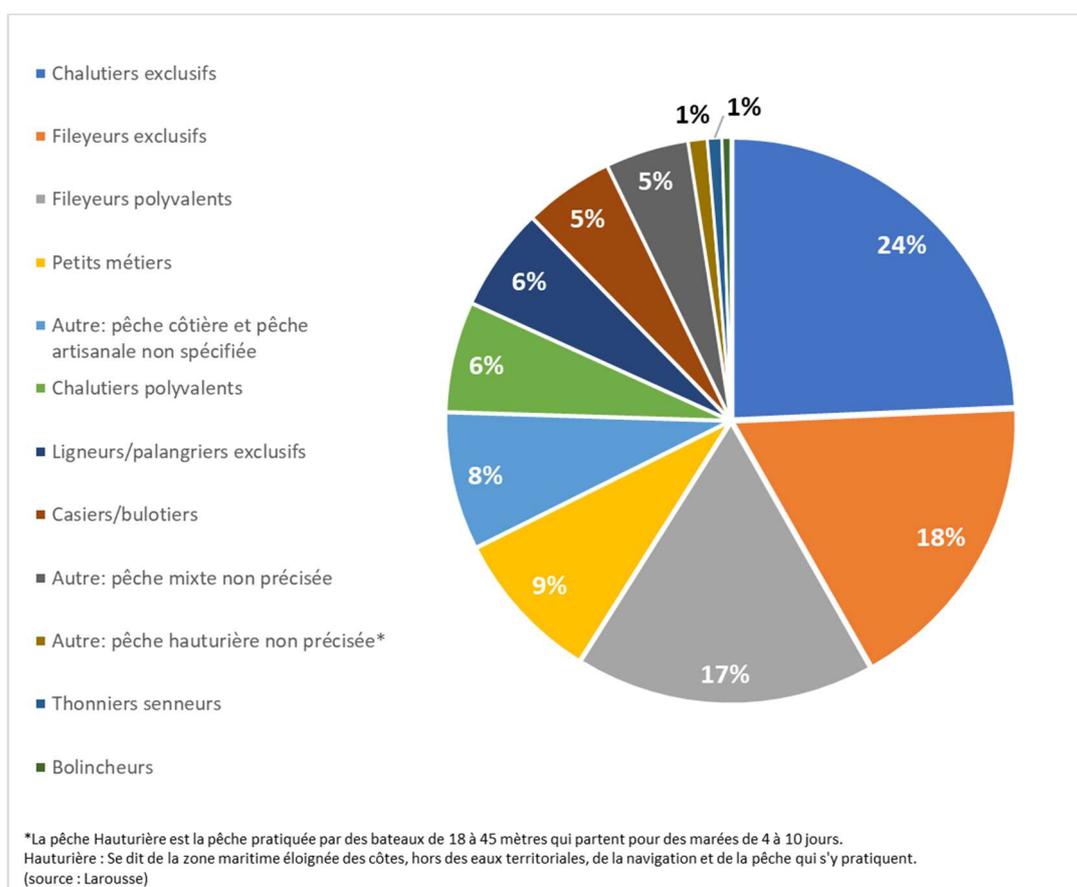


Figure 23 - Carte de la qualification de la flottille sur les 60 ports

Réalisation CM

8.2.2.3. Configurations portuaires variables

La localisation dans la ville ou en dehors de la ville et proche avec une criée/halle à marée (cf. point 3.1.1) ou non a été une variable qui a été étudiée dans l'étude.

En effet, en fonction du site, de sa localisation, de son ouverture sur la ville et du lieu de stockage des déchets, cela peut générer une plus grande difficulté pour gérer les déchets liés à la seule activité portuaire.

Pour traiter la donnée trois critères ont été élaborés :

⁴¹ Activité qui ne pratique pas uniquement le métier du filet mais qui peut aussi pratiquer le métier au casier ou encore à la ligne.

- « Criée » c'est-à-dire que le port possède une criée,
- « Cœur de ville » c'est-à-dire que le port se trouve en cœur de ville,
- « Fermé » c'est-à-dire que le port n'est pas libre d'accès et qu'il y a des barrières à franchir pour pénétrer dans l'enceinte portuaire et/ou dans la déchetterie.

Les enquêtes ont donné les résultats suivants :

- 10 ports répondent seulement au critère « criée »,
- 17 ports répondent seulement au critère « cœur de ville »,
- 4 ports répondent seulement au critère « fermé »,
- 17 ports répondent à deux critères « criée » et « cœur de ville »,
- 3 ports répondent à deux critères « criée » et « fermé »,
- 5 ports répondent aux trois critères « criée », « cœur de ville » et « fermé »,
- 4 ports ne répondent à aucun des critères.

Il a été constaté que dans la majorité des cas, les ports sont en cœur de ville avec une criée (17 ports) ou seulement situés en cœur de ville (17). Seulement 12 ports sont dans des espaces fermés/sécurisés et ont donc un accès à la déchetterie réservé aux utilisateurs du port. Lorsque la zone d'activité de pêche n'est pas située en cœur de ville et n'a pas de déchetterie fermée, cela ne pose pas forcément de problème pour la gestion des déchets. Il y a moins de passage qu'en cœur de ville. Cependant, lorsque le port est localisé dans un endroit « passant » et non sécurisé, un certain nombre de problématiques liées aux dépôts de déchets sauvages peuvent se poser tant sur les quais du port que dans les bennes de la déchetterie portuaire. A ce titre, certains ports sont actuellement en train de lancer une réflexion sur la fermeture de leurs quais au grand public.

Les ports équipés d'une criée, qui sont au nombre de 35⁴² au niveau national, disposent généralement d'un volume de déchets plus important. En effet, les navires de pêche y sont souvent plus nombreux et de nombreux bateaux issus d'autres ports y débarquent le produit de leur pêche.

Les informations sur la localisation et la configuration des ports de pêche sont importantes à prendre en compte. Effectivement, cela permet de mieux cerner chaque spécificité. Si les lieux de stockage et de tri ne sont pas surveillés et ne peuvent rester sous le contrôle de l'autorité portuaire cela pose problème dans le cadre du montage d'une filière. Les déchets qui s'inscrivent dans le cadre d'une filière sont soumis à un cahier des charges spécifiques (mono matière, déchets propres, quantités minimums avant enlèvement, etc...).

8.2.2.4. Plans de réception et de traitement des déchets

Les informations obtenues permettent de montrer qu'une majorité des ports (plus de 80 %) disposent d'un Plan de Réception et de Traitement des Déchets (PRTD). De fait, la plupart des gestionnaires portuaires ont donc déjà mis en place une organisation afin de permettre la gestion des déchets. Le PRTD est un document de référence permettant à l'ensemble des usagers du port de connaître les dispositions prises par le port en matière de collecte des déchets et résidus, les services disponibles, et leurs conditions d'utilisation. Le plan est mis à la disposition des usagers qui sont invités à en prendre connaissance.

Les PRTD constituent une « mesure d'application de la directive 2000/59/CE, adoptée par le Parlement européen et le Conseil du 27 novembre 2000. Cette directive s'inscrit dans le cadre de la politique communautaire en matière d'environnement, qui, dans le prolongement des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI), vise à assurer la protection du milieu marin contre les pollutions liées au transport maritime »⁴³. Cette réglementation s'applique à l'ensemble des ports maritimes, quelle que soit leur activité (plaisance, pêche, commerce) et quel que soit leur statut. Si certains ports de pêche ne disposent pas encore de PRTD, il s'agit d'un faible pourcentage. Il s'agit le plus souvent de ports de pêche de petite taille.

La plupart du temps, les PRTD concernent l'ensemble de la zone portuaire et l'ensemble des activités. Cependant, dans quelques cas où les ports sont mixtes, les PRTD sont dédiés à une seule activité sur le port. Il s'agit par exemple du port de Dunkerque où sont présentes les activités de commerce, plaisance et pêche au sein de l'espace portuaire. Or il y a un PRTD uniquement dédié à l'activité de pêche.

⁴²Source : Hors-série Le marin Juin 2018

⁴³PRTD des ports de l'Aber'Wrach

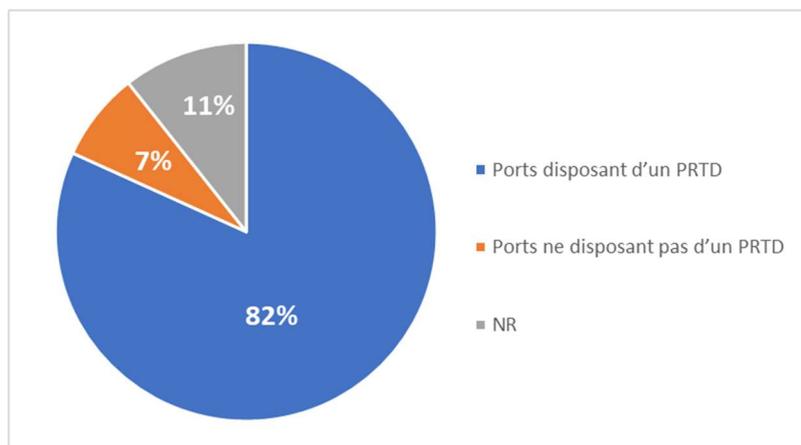


Figure 24 - Ports disposant d'un PRTD

Réalisation CM

8.2.2.5. Mise à disposition de personnel pour la gestion des déchets

Au-delà de la mise en place d'un PRTD, les ports consacrent du temps à la gestion des déchets. En effet, près des $\frac{3}{4}$ des ports ciblés par l'enquête, un ou plusieurs agents sont dédiés à la gestion des déchets. En fonction de la structure gestionnaire et du type de port, ils peuvent être des employés de criée, des agents de la CCI, des bénévoles (association), des membres d'une prud'homie (méditerranée), etc.

Les missions de ces agents sont très diverses :

- Nettoyer les quais
- Amener les déchets des quais jusqu'aux contenants dédiés
- Echanger/sensibiliser les pêcheurs
- Gérer l'accès de la déchetterie s'il y en a une
- Faire appel aux prestataires déchets lorsqu'il y en a besoin
- Remonter aux gestionnaires d'éventuels problèmes liés à la gestion des déchets sur le port
- Etc.

Dans beaucoup de ports, le poste d'agent portuaire est occupé par plusieurs personnes qui tournent en fonction des missions et des jours de la semaine. Entre 0 et 7 agents sont dédiés à la gestion des déchets sur les 60 ports de l'étude, pour un équivalent rarement supérieur à 2 ETP. Pour la plupart des ports, des agents sont en charge de la gestion des déchets en alternance entre 0,2 et 1 ETP. Pour 11 % de ces ports, aucun agent n'est en charge de la gestion des déchets. Ce sont souvent des ports de petite taille, avec un faible gisement de déchets.

Dans ce cas-là, c'est soit la collectivité, soit les membres du port qui sont en charge de l'entretien des quais.

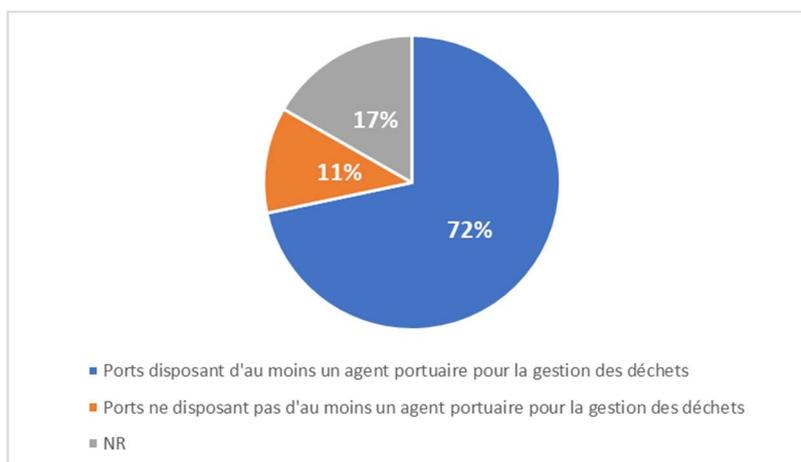


Figure 25 - Port disposant d'au moins une personne dédiée à la gestion des déchets

Réalisation CM

8.2.2.6. Gestion des déchets hors EPU

Sur presque 100 % des ports de pêche, les huiles usagées sont collectées.

Plus des $\frac{3}{4}$ des ports assurent la collecte et le tri des déchets souillés (bidons usagés, filtre à huile, etc.). Avec les huiles usagées, les déchets souillés forment la catégorie des déchets industriels spéciaux (DIS) qui sont soumis aux plus fortes contraintes en matière de gestion de déchets. Les principaux prestataires DIS sont Chimirec, Asthrul et Veolia.

La majorité des ports (57 %) mettent à disposition des pêcheurs des contenants pour réceptionner les déchets ménagers (composés d'ordures ménagères -O.M, de cartons, de verre et de plastique). Dans 44 % des ports, un tri sélectif est même effectué, avec séparation des 4 éléments (O.M, cartons, verre et plastique). Cependant, dans 29 % des ports, les déchets ménagers (c'est-à-dire les déchets issus de la consommation d'aliments à bord du navire de pêche dans le cadre de leur activité de pêche) sont mélangés avec les déchets ultimes/ tout venant, faute de contenants pour pouvoir les réceptionner.

Le taux de collecte et de valorisation diffèrent en fonction des matériaux ; par exemple, la ferraille est collectée par un prestataire sur 35 % des ports, alors que le bois n'est collecté que sur 17 % de ces ports. De manière générale, la valorisation de la ferraille a un intérêt économique plus importante que celle du bois (le fer peut s'acheter jusqu'à 10 centimes le kilo⁴⁴ alors que le bois de classe B peut s'acheter 60 euros la tonne⁴⁵).

Ces observations sont cependant à mettre en perspective avec le type d'activité d'un port. En effet, si la majorité de la flottille a une activité de draguage, les déchets générés seront surtout de type ferraille, ce qui induira un tri et une collecte de cette ferraille par le port.

Ainsi, le cadre réglementaire, l'intérêt économique, le type d'activité d'un port ainsi que la localisation du port et le type de gestionnaire créent pour chaque port une configuration de gestion des déchets unique. De manière générale, les ports s'organisent, autant que possible, pour gérer deux flux de déchets : les déchets non dangereux (ferraille, bois, carton, plastique, déchets ultimes/tout venant) ce sont les déchets pour lesquels il ne semble pas y avoir de valorisation possible et qui partent de fait en enfouissement, etc.) et dangereux (déchets souillés et huiles usagées). Mais qu'en est-il de la gestion des EPU ?

8.2.2.7. Gestion des EPU

Les enquêtes ont permis d'identifier que sur les 60 ports de l'étude, 31 ports séparent les filets et/ou chaluts des déchets collectés dans la benne de « tout-venant ».

Il existe plusieurs cas de figure :

⁴⁴ Source : <https://www.portail-economie.com/economie/prix-des-metaux-680/#fer>

⁴⁵ Source : <https://www.ecodrop.net/recyclage-et-valorisation-des-dechets-de-bois-batiment/>

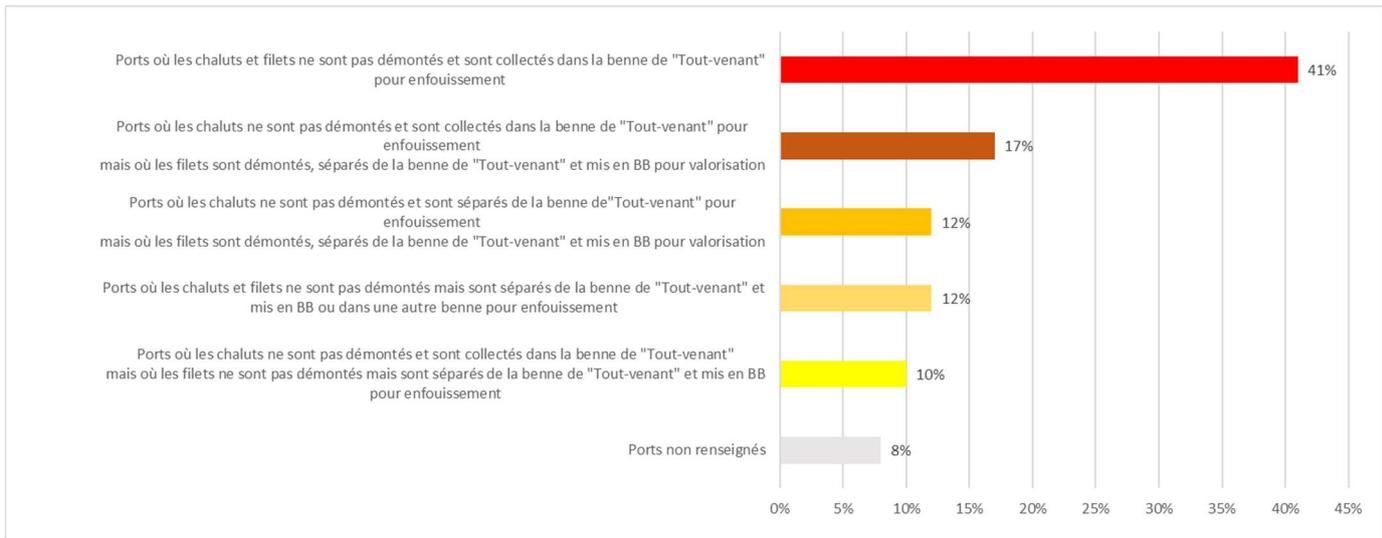


Figure 26 : Répartition de la collecte des EPU (filets et chaluts)

Réalisation CM

La carte ci-dessous référence et synthétise ces différents types de gestion d'EPU.

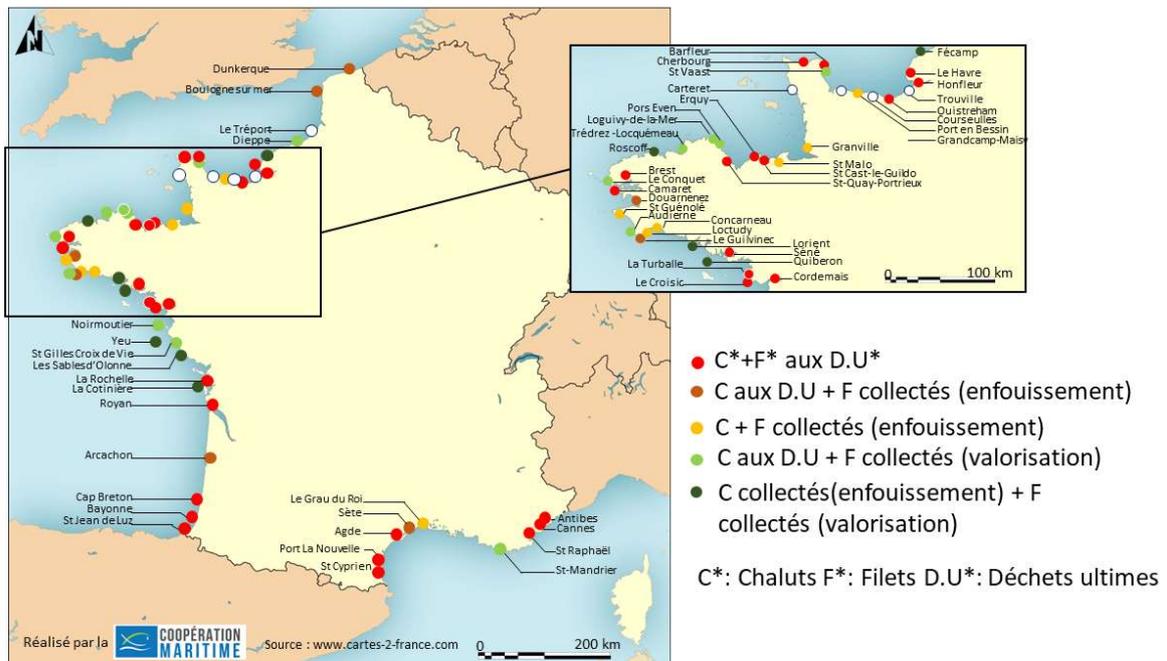


Figure 27 - Carte des différents types de gestion des EPU sur les ports de l'étude

Réalisation CM

Comme présenté dans le graphique ci-dessous, la majorité des gestionnaires qui effectuent un tri des EPU sont les CCI (55 %). Ensuite, ce sont les communes pour environ 13 %.

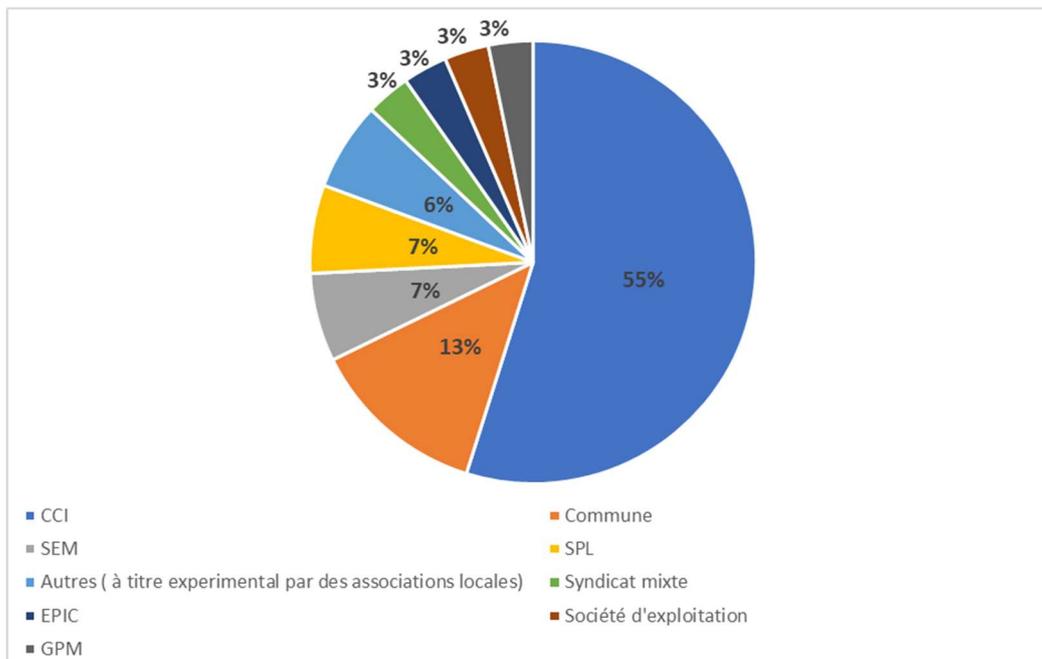


Figure 28 - Gestionnaires triant leurs EPU

Réalisation CM

Ces informations sont cependant à nuancer :

- Sur le total des 29 CCI étant gestionnaires de ports, 17 effectuent un tri de leurs EPU (soit environ 60 % des CCI). Parmi ces 17 CCI, 12 font appel à un prestataire pour valoriser leurs filets (soit 41 % du total des CCI).
- Sur le total des 7 communes étant gestionnaires de ports, 4 effectuent un tri de leurs EPU. Parmi ces 4 communes, une seule fait appel à un prestataire pour valoriser ses filets (soit 14 % du total des communes)
- Sur le total des 5 départements étant gestionnaires des ports, aucun n'effectue un tri, ni une valorisation des filets de pêche usagés.
- Alors que les SPL ne gèrent que 3 ports (Cotentin), une séparation des EPU et une valorisation des filets est effectuée sur 2 ports, ce qui correspond donc à 67 % du total des SPL.

Ainsi, rapporté à la répartition totale des types de structures gérant les 60 port, on comprend que la gestion des EPU (tri et/ou valorisation) peut être différente en fonction du type de structure en charge de la gestion des déchets sur le port.

Bien qu'il y ait un grand nombre de ports qui séparent les EPU (34 au total), seulement 7 prestataires ont été identifiés :

- SUEZ (5 ports) et ROMI Environnement (3 ports), récupèrent les filets et/ou les chaluts usagés, généralement non désassemblés, pour les envoyer en enfouissement. Ces EPU sont le plus souvent conditionnés dans des bennes.
- Filets Recyclage (17 ports) et Recycleurs Bretons (3 ports) récupèrent les filets désassemblés pour valorisation (recyclage ou vente à un recycleur). Les filets sont souvent conditionnés dans des big-bags
- Sur 3 ports, le nom du prestataire venant récupérer les filets et les chaluts non désassemblés pour enfouissement n'a pas été précisé.
- Pour le port d'Agde, depuis 2018, l'association Palana Environnement est en charge de la récupération des filets qui sont stockés sur le port. L'objectif de l'association est de transformer et valoriser ces filets en un nouveau produit. Un partenariat avec les pêcheurs et la ville a été passé dans ce sens. Ainsi les filets ne partent plus en enfouissement.
- Pour le port de Saint Raphael, c'est l'association CORAIL (association de réinsertion) qui prend en charge une partie de la fin de vie des filets. En effet, dans le cadre d'une opération pilote (cf. partie 8.3), un partenariat a été passé entre l'association APAM et CORAIL. Deux personnes de l'association ont été formées au désassemblage des filets. L'objectif de ce partenariat est de récupérer l'ensemble des filets et de les transformer soit par le biais de designers ou

d'artistes locaux, soit en fabriquant des sacs à macro-déchets pour les collectes sur les plages ou dans les calanques. Identiquement au port d'Agde, il n'y a donc plus de filets de Saint Raphael qui partent à l'enfouissement.

- Pour certains ports bretons, l'association Fil & Fab a aussi réalisé des opérations de collecte de filets pour tester une transformation de ces filets en plaque qui deviendront ensuite des objets. Aujourd'hui, l'association travaille avec les Recycleurs Bretons pour récupérer la matière.

Le graphique ci-dessous résume la répartition des prestataires venant collecter les filets, ou les filets et chaluts au sein des 34 ports effectuant un tri de ce type de déchets. L'entreprise « Filets Recyclage » est le prestataire qui collecte les filets en Polyamide (PA) sur le plus de ports.

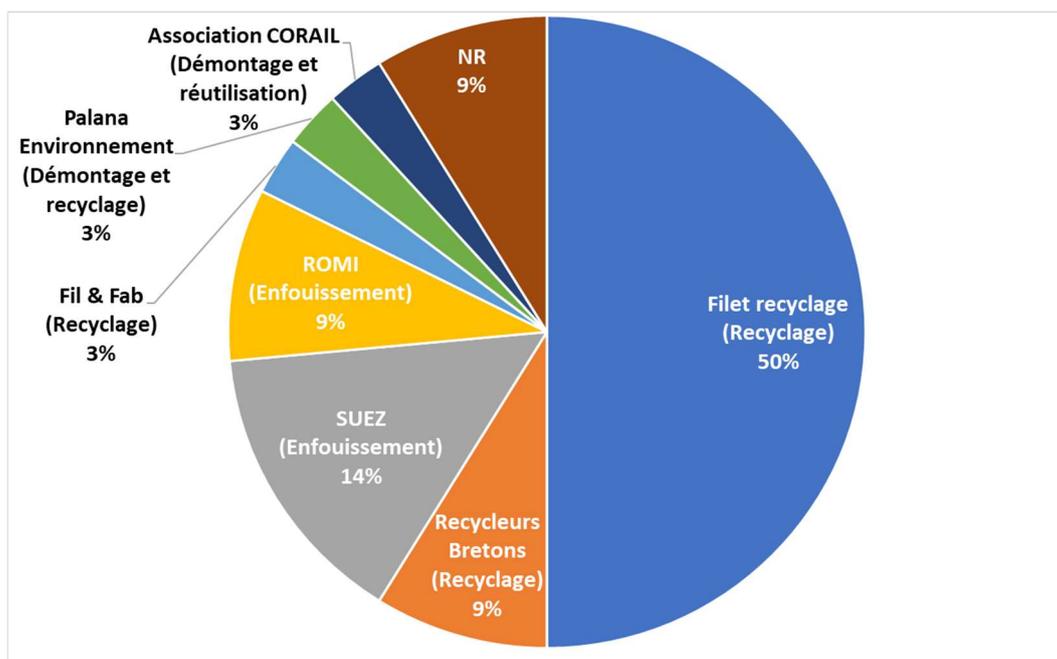


Figure 29 - Prestataires EPU présents sur les 34 ports faisant du tri

Réalisation CM

8.2.2.8. Budget consacré à la gestion des déchets : chiffrage difficile

Les informations budgétaires collectées dans le cadre de cette enquête n'ont pu être comparées. Ces chiffres ne prennent pas en compte les mêmes postes de dépense. En effet, la prise en compte ou non du salaire du/des agent(s) en fonction ou de l'enlèvement des bennes peut faire sensiblement varier la somme dédiée à la gestion des déchets sur un port. De plus, certains ports gèrent les déchets de plusieurs activités (commerce, pêche et/ou plaisance) et n'ont donc qu'un seul budget, alors que d'autres séparent la comptabilité de chaque activité.

Une comparaison par port ne serait pas pertinente ni cohérente car les ports ne sont pas vraiment comparables. Néanmoins, il est identifié que les dépenses relatives à la gestion des déchets sont en général comprises entre 5 000 EUR et 35 000 EUR. Mais les indications communiquées oscillent entre 3 000 EUR et 65 000 EUR. Certains gestionnaires, tels que les CCI, semblent généralement avoir un budget dédié à la gestion des déchets un peu plus important que les autres types de gestionnaires (en moyenne 30 000 EUR pour les 9 CCI où l'information a été obtenue contre en moyenne 14 000 EUR sur 7 autres types de gestionnaires). Dans la mesure où ces dépenses ne prennent pas en compte les mêmes paramètres, il ne peut y avoir un constat global de fait.

Pour conclure, ce travail a permis de prendre clairement conscience que certains ont pris la pleine mesure de l'importance de gérer les déchets EPU séparément, et recherche un débouché pour valoriser la matière (et de fait, limite l'enfouissement). D'autres, à l'opposé, accordent une attention mineure à la gestion de ces déchets. Entre les deux se trouvent les acteurs sensibles à la thématique mais contraints par des moyens limités, humains et/ou financiers le plus souvent.

En conséquence, d'un port à un autre, les pratiques observées varient fortement.

Ce constat amène à pointer la nécessité de sensibiliser l'ensemble des acteurs locaux. Cela permettrait d'homogénéiser le niveau d'information et d'améliorer le niveau d'implication des gestionnaires sur tous les ports français, préalable indispensable à la mise en place d'une organisation structurée en filière nationale.

8.3. Opérations pilotes

Au cours des enquêtes des acteurs ont fait part de leur volonté d'améliorer la gestion des déchets et notamment des EPU. Des opérations pilotes ont été mises en place afin d'essayer de proposer un nouveau schéma, une nouvelle dynamique aux ports motivés mais démunis techniquement et financièrement pour mener ce type de démarche.

La réalisation d'opérations pilotes et les retours d'expériences collectés sur 12 ports, répartis sur les trois façades maritimes, ont permis d'étudier les contours techniques et économiques de la gestion des EPU dans les ports français.

Les principaux objectifs de cette phase opérationnelle sont les suivants :

- Evaluer la faisabilité technique et la faisabilité économique d'un ou plusieurs schémas de gestion de ces déchets,
- Etablir au niveau local un référentiel technique à disposition des acteurs locaux,
- Faciliter le transfert des expériences entre les ports,
- Contribuer à l'établissement de références techniques nationales,
- Etablir des recommandations, pour une filière nationale pérenne de gestion des engins de pêche usagés.

Afin d'assurer un maximum de représentativité, ont été retenus, pour ce test, des ports avec des profils différents (type de pêche, intensité de l'activité, nombre de bateaux, présence ou non d'une criée...), avec ou sans dispositif de collecte différencié, pour les EPU et répartis sur l'ensemble du territoire national.

8.3.1. Ports retenus

Au total 12 ports ont été sélectionnés (cf. tableau ci-dessous), pour mettre en place des opérations pilotes et/ou collecter des retours d'expérience.

Façade	Retour d'expérience /analyse approfondie	Opération pilote / analyse approfondie
Manche / Mer du Nord	<ul style="list-style-type: none"> • St Vaast la Hougue (Manche/Normandie) • Roscoff (Finistère nord / Bretagne) 	<ul style="list-style-type: none"> • Barfleur (Manche/Normandie) • Dunkerque (Nord/Hauts-de-France)
Atlantique	<ul style="list-style-type: none"> • La Côtinière (Charente Maritime/Nouvelle-Aquitaine) • Les Sables d'Olonne (Vendée/Pays de Loire) • Le Guilvinec (Finistère sud/Bretagne) • Audierne (Finistère/Bretagne) • Lorient (Finistère/Bretagne) 	<ul style="list-style-type: none"> • La Rochelle (Charente Maritime/Nouvelle-Aquitaine)
Méditerranée		<ul style="list-style-type: none"> • St Raphaël ((Var/Provence-Alpes-Côte d'Azur) • Sète (Hérault/Occitanie)

Figure 30 – Synthèse des ports retenus pour les opérations pilotes

Réalisation CPA

Les retours d'expérience sont des analyses plus approfondies des ports en fonction de leur pratique en matière de gestion des déchets portuaires. En effet, suite aux enquêtes portuaires, il a pu être observé que certains ports ont des modes de gestion plus efficaces et l'objectif de cette analyse était de creuser la question et de voir si certaines méthodes étaient applicables aux autres ports.

Cette analyse a permis aussi d'offrir une réflexion pour la mise en place des opérations pilote tests. Les opérations pilotes tests menées dans 5 ports mais qui n'ont pu être mise en place que dans 4 ports (Sète n'ayant pas pu rebondir sur le projet), ont été l'occasion de mettre en place une gestion spécifique des filets et chaluts. Comme cela le sera expliqué plus bas sur ces ports il a été mis à disposition du matériel, du budget pour tester de collecter de manière individuelle les filets et chaluts de pêche afin de les quantifier et de réfléchir aux moyens nécessaires pour le faire dans les autres ports de la métropole.

8.3.2. Protocole des opérations pilotes

8.3.2.1. Deux niveaux de gestion

Afin de s'adapter au mieux aux spécificités locales et de bénéficier de l'effet de massification, deux niveaux de gestion ont été envisagés :

- **Au niveau local**, les opérations pilotes ont été gérées, sur les ports, par un comité de pilotage regroupant les acteurs locaux privés et publics en lien avec la thématique, et par un comité opérationnel, piloté par le gestionnaire du port (excepté à Dunkerque). Le comité de pilotage local a désigné un référent local, responsable des relations avec le niveau national (CPA/ CM) et la gestion opérationnelle.

Les actions locales consistaient à :

- Informer, mobiliser les pêcheurs sur l'opération pilote et ses modalités,
 - Etablir un dispositif opérationnel,
 - Mobiliser des prestataires et éventuellement des partenaires locaux,
 - Assurer la réalisation, le suivi et le bilan de l'opération pilote.
- **Au niveau national**, un accompagnement a été assuré conjointement par la CM et le CPA, qui ont apporté leur aide au comité opérationnel, sur les choix techniques à envisager (dispositif de collecte, choix des prestataires, etc.).

Par ailleurs, la synthèse nationale des résultats des opérations locales ainsi qu'une liste de recommandations (cf. points 8 et 9) ont été réalisées par la CM, en vue de la construction d'une filière nationale pérenne.

Le CPA a accompagné :

- la CM dans l'animation des opérations pilotes, la collecte des retours d'expérience et leur analyse,
- les acteurs des opérations locales à travers un appui méthodologique des référents locaux.

8.3.2.2. Organisation d'une opération pilote

Sur les 12 ports sélectionnés, 7 ports ont permis de mieux connaître les modes de gestion des ports qui procèdent déjà à une collecte séparée des engins de pêche usagés et 5 ont été ciblés pour la réalisation d'une opération pilote au « sens strict », sur lesquels 4 ports ont réellement pu mettre en œuvre cette opération. En effet, de nombreuses réunions ont eu lieu sur les différents sites portuaires ciblés pour des opérations pilotes mais sur l'un d'eux, il n'a pas été possible du fait d'un manque de temps de mettre en place cette 5^{ème} opération pilote. Elles se sont déroulées durant le premier semestre 2018, pour des durées variant de 1 à 6 mois selon les sites.

a) Fonctionnement

Comité de pilotage

En vue d'associer une vertu pédagogique à la mise en place du comité de pilotage, l'ensemble des acteurs locaux concernés ont été conviés au sein de chaque comité local :

- Pouvoirs publics : Région, Département, Municipalité, Direction du port, DDTM⁴⁶ (par le biais des DML⁴⁷)
- Gestionnaires des ports,
- Organisations professionnelles : Prud'homie, Organisation de Producteurs, Comité local des pêches (départementaux et/ou régionaux), Chambre de Commerce et d'Industrie,
- Professionnels : pêcheurs, fabricants et distributeurs d'engins de pêche, Coopératives Maritimes,
- Autres : associations ou organisations impliquées sur la thématique localement.

Les missions du comité de pilotage local consistaient à :

- Contribuer à l'élaboration du dispositif opérationnel,
- Désigner un comité opérationnel avec un référent local,
- Valider le plan d'actions et le budget.

Les participants au comité de pilotage ont tous pu accéder au même niveau d'information sur la conduite de l'opération pilote et contribuer à son orientation adaptée aux conditions spécifiques du port.

Comité opérationnel

Le comité opérationnel, piloté par le référent local, issu de l'organisation gestionnaire du port et nommé par le comité de pilotage, a pris en charge la réalisation opérationnelle des opérations pilotes.

Les missions suivantes lui incombait :

- Animer la relation avec les partenaires et les prestataires,
- Mettre en œuvre l'opération pilote :
 - Définir le dispositif opérationnel,
 - Assurer la gestion opérationnelle,
 - Mobiliser les acteurs : communication, formations, organisation et animation de réunions,
- Réaliser le bilan et la restitution de l'opération pilote.

b) Objectifs des opérations pilotes

L'objectif des opérations pilotes consistait à répondre à différentes missions :

- Analyser l'existant et le contexte local :
 - Composition de la flotte locale et typologie des déchets EPU (chaluts et filets) générés,
 - Flotte extérieure (nature, composition),
 - Périmètre produits, estimation des gisements annuels, saisonnalité,
 - Plan de réception et de traitement des déchets (« PRTD ») sur le port,
 - Prestataires déchets,
 - Coût actuel de gestion des EPU, financement,
 - Retours d'expérience,
 - Forces/faiblesses.
- Evaluer les contours techniques et économiques des ports en matière de gestion des déchets.
- Proposer un schéma opérationnel optimisé pour la durée de l'opération pilote mais qui soit aussi pérenne, si le port le souhaite, au-delà du projet PECHPROPRE.

c) Organisation des opérations

Le comité opérationnel a pris en compte toute la chaîne logistique : de la collecte des filets auprès des pêcheurs, jusqu'à l'enlèvement pour le centre de traitement, (recyclage ou enfouissement).

Pour ce faire, les actions et réflexions suivantes ont été menées :

- **Information auprès des pêcheurs.** Une notice informative à destination des pêcheurs (sous forme de dépliant ou d'affiche), a été réalisée pour communiquer sur les contours et modalités de l'opération : quoi, qui, quand, comment, où, pourquoi... (cf. Annexes 19 et 21)

⁴⁶ Direction Départementale des Territoires et de la Mer

⁴⁷ Délégation à la Mer et au Littoral

- **Recommandations techniques sur la préparation des EPU.** Les collectes des engins de pêche usagés (dits « EPU »), composés de matières plastiques, nécessitent une préparation facilitant le recyclage et permettant une meilleure valorisation. Très importante, cette étape reste la plus difficile à réaliser, en fonction des habitudes prises dans le port. Dans le cas des filets usagés en Polyamide (PA), une note technique de préparation (nettoyage + désassemblage), véritable guide pratique des « bons gestes » a été mise à la disposition des professionnels. Plusieurs possibilités ont été explorées : préparation par les pêcheurs eux-mêmes, ou bien par un atelier de proximité (association, structure d'insertion type ESAT ou EA ...).
- **Conditionnement.** Afin d'organiser le regroupement des EPU collectés, l'utilisation d'une unité de conditionnement homogène facilite la manipulation et l'entreposage tout au long de la chaîne. Dans le cas des filets usagés en PA, le big-bag d'un ou deux mètres cube semble être l'unité la moins coûteuse et la plus adaptée aux exigences de l'exutoire final. Cependant, les avantages et les inconvénients de la gestion des EPU pour le pêcheur ont été étudiés, en fonction de la configuration du port (quai, ponton) et des pratiques : remplissage à bord ou à terre, méthode de déchargement...
- **Entreposage.** Les big-bags de filets usagés en PA ont été entreposés sur une zone à sol dur, à l'abri des influences exogènes afin que les lots ne soient pas contaminés par d'autres déchets. La mise éventuelle en container, sur le port, dans la mesure où elle ne gêne pas la mise en balle si celle-ci s'avérait nécessaire, a été également étudiée. En fonction des contraintes foncières et sécuritaires du port (risque incendie), cette zone d'entreposage reste souvent difficile à déterminer.
- **Regroupement.** Le regroupement des volumes collectés est nécessaire pour optimiser les opérations de transport. Si l'espace dédié à l'entreposage est suffisamment large, il peut également tenir lieu d'espace de regroupement. Dans d'autres cas, le prestataire en charge de la collecte des EPU (chaluts et filets) peut assurer cette fonction de regroupement des flux sur un espace dédié ou dans un lieu de stockage dont il est propriétaire.
- **Prestataire déchets.** Le comité opérationnel fait appel à un ou plusieurs prestataires de déchets, pour assurer la manutention, le transport, le prétraitement et le traitement des quantités collectées. Ce prestataire propose des solutions de valorisation des filets de pêche usagés. Ces solutions prennent en compte, les conditions de valorisation (recyclage ou valorisation énergétique) quand cela est possible et l'enfouissement si la valorisation n'est pas envisageable.
- **Valorisation.** Pour les EPU recyclables, selon les conditions économiques et la qualité des déchets, la reprise à une valeur positive est possible. Cependant, dans certains cas, il a pu être proposé un rachat de la matière par les recycleurs (on peut donc considérer que c'est une reprise à une valeur négative).

d) Evaluation technique

Un suivi des indicateurs quantitatifs et qualitatifs a été réalisé par le comité opérationnel.

- Indicateurs quantitatifs :
 - Poids des déchets EPU collectés et taux de collecte (par rapport au gisement estimé pour la période),
 - Poids des EPU valorisés et taux des EPU valorisés / EPU collectés,
 - Nombre de pêcheurs mobilisés et taux de participation.
- Indicateurs qualitatifs :
 - Taux de non-conformité des déchets collectés,
 - Perception de l'opération par les pêcheurs et autres acteurs professionnels.

e) Evaluation économique

Le suivi et le bilan du coût de l'opération pilote ont été réalisés par le Comité opérationnel.
Un coût, ramené à la tonne de déchets d'engins de pêche traités, a été calculé, par poste de dépense (en EUR/T) :

- Organisation (charges de personnel, frais de communication)
- Collecte (logistique, main d'œuvre)
- Matériels et équipements de collecte
- Transport
- Pré-traitement (si nécessaire)
- Traitement
- Gestion des non-conformités (ce sont les produits qui ne répondraient pas au cahier des charges, qui ne seraient pas conforme et pour lesquels il faudrait éventuellement envisager un exutoire autre que celui prévu initialement).

Synthèse sur ces opérations pilotes :

Parmi les 16 ports sollicités sur les 3 façades françaises, 12 ports ont accepté de collaborer :

- 5 pour la mise en place d'une opération pilote au sens strict (test de collecte sélective sur une période donnée),
- 7 pour collecter les retours d'expérience.

Port	Budget	Comité de pilotage	Comité opérationnel	Dates/durée	Résultats	Volumes collectés	Caractéristiques port et flotte
LA ROCHELLE (Atlantique)	5 969 € (dont 3000 € pour la ressource humaine : préparation, organisation, réalisation, manutention, rédaction, synthèse des résultats)	Gestionnaire du port (syndicat mixte) + organisation TEO + CRPMEM Nouvelle Aquitaine + Coopération Maritime + CPA	Syndicat mixte de gestion du port de pêche (3 personnes) + organisation locale TEO	Janvier 2018 à mi-mai 2018 5 mois	350 flyers distribués Taux participation pêcheurs 5% Taux conformité filets fins collectés 100% 24 pêcheurs interrogés	12 T de filets et chaluts usagés (dont 11T filets fins de navires extérieurs et 1T filets et alèzes de chaluts provenant de 3 navires locaux) 120 Kg de ces filets fins collectés ont été utilisés pour un test de broyage dans une filiale de PAPREC Le reliquat est encore stocké sur le port dans la benne de PAPREC, en attente d'un tri puis d'une voie de valorisation, locale en priorité (piste à l'étude)	70 navires locaux (fileyeurs, chalutiers, ligneurs-palangriers et caseyeurs) Gros navires extérieurs (franco-espagnols) débarquant leurs EPU sur ce port régulièrement D'où des volumes conséquents de PUP extérieurs
BARFLEUR (Manche)	6 093 €	SPL Ports de la Manche (2 personnes) + 1 personne du SMEL + Coopération Maritime + CPA + Département + Région	SPL Ports de la Manche (2 personnes) + 1 personne du SMEL	Mi-mars 2018 à mi-mai 2018 2 mois	Entretiens individuels avec tous les pêcheurs TB adhésion des pêcheurs et TB taux de participation	430 kg de filets fins en PA collectés (provenant d'1 navire) et valorisés pour la matière (regroupement avec les EPU de St Vaast la Hougue)	1 fileyeur + 8 chalutiers + 9 petits navires caseyeurs et/ou ligneurs Petit port à forte orientation touristique

					Flyers et affiches réalisés	120 kg de chutes de chalut (3 navires) collectés et non valorisés	
DUNKERQUE (Mer du Nord)	6 018 €	Coopérative maritime locale + CRPMEM Hauts de France (1 personne) + GPMD + Coopération Maritime + CPA	Coopérative maritime locale (Directeur) + CRPMEM (1 personne)	Du 1 ^{er} avril au 31 mai 2018 2 mois	Taux de participation pêcheurs et Taux de collecte EPU = 90% 54 pêcheurs mobilisés (13 bateaux)	4264 KG d'EPU collectés (filets fins en PA exclusivement, dans 17 big-bags de 2 m3) 0 Kg valorisés (enfouissement, faute d'espace de stockage sur la durée)	14 navires fileyeurs + 3 chalutiers Port de pêche géré en même temps que ports de plaisance et commerce par le GPMD (établissement autonome d'Etat)
SETE (Méditerranée)	0 €	Port sud de France (2 personnes) + secrétaire de la Prud'homie + Coopération Maritime + CPA	Port sud de France (gestionnaire du port)		L'opération pilote n'a pas pu être mise en place sur la période prévue faute de temps et de moyens pour parvenir à mobiliser les pêcheurs Gestionnaire du port sensibilisé.	0	60 bateaux de pêche, dont 18 chalutiers, 18 thoniers senneurs et 24 « petits métiers » essentiellement fileyeurs de petite taille
ST RAPHAEL (Méditerranée)	18 000 € (dont 8000€ pris en charge par PECHPROP RE et 5000€ payés à CORAIL pour le démontage des filets)	APAM (2 personnes) + association CORAIL + Coopération Maritime + CPA	APAM (2 personnes) + association CORAIL	Du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2018 6 mois	Taux de participation pêcheurs = 15% (3 pêcheurs) Coût total = 6500€ /T de filets traités (Incluant 1250€/T pour l'organisation le suivi et l'animation)	26 big-bags de 1m3, soit environ 800 kg de filets fins usagés en PA Filets démontés et stockés chez CORAIL en big-bags dans l'attente d'une voie de valorisation	Port à très forte orientation touristique

Figure 31 – Tableau présentant les Opérations pilote et leurs résultats

Réalisation CPA

*Pour plus de précisions consulter les comptes rendus de chacune des opérations en annexe 17,18,20 et 22.

Port	Caractéristiques du port et de sa flotte de pêche	Système de collecte sélective EPU	Volumes annuels EPU collectés	Valorisation matière	Acteurs impliqués
ST VAAST LA HOUGUE (Manche)	39 navires de pêche (6 fileyeurs + 19 chalutiers) Activité plaisance importante	OUI pour les filets fins (dispositif très performant) NON pour les chaluts	Filets fins en PA : 13 T / an en moyenne, stockés en big bags (démontage et remplissage réalisé)	OUI, via la société Filets Recyclage (M. JANSENS)	SPL Pêcheurs Mairie (mise à disposition aire de stockage) SMEL

	<p>Gestionnaire du port (SPL) très sensible à la question environnementale</p> <p>Des actions en faveur d'une meilleure gestion des déchets issus du port de pêche ont été menées depuis plusieurs années</p>		directement par les pêcheurs)		
LE GUILVINEC (Atlantique)	<p>100 bateaux de pêche avec une large majorité de chalutiers (78) + 20 fileyeurs-ligneurs-caseyeurs</p> <p>Port géré par la CCI, en commun avec 6 autres ports de Cornouaille</p>	<p>OUI pour les chaluts (1 benne de 30m3 dans la déchetterie portuaire) mais contamination par d'autres types de déchets</p> <p>NON pour les filets fins et autres EPU</p>	Chutes de chaluts et chaluts usagés non désassemblés : 120 à 125 T / an	NON	CCI MBO Pêcheurs
AUDIERNE (Atlantique)	<p>39 navires locaux et 48 au total, stationnés régulièrement dans ce port.</p> <p>Pas de chalutiers, uniquement des ligneurs et fileyeurs</p>	<p>OUI pour les filets fins en PA (désassemblés et mis en big-bags par les pêcheurs / système d'entraide familiale)</p> <p>Hangar mis à disposition des pêcheurs pour le remplissage des big-bags avec les filets usagés démontés</p>	35 à 40 T /an de filets fins en PA	OUI, via la société Filets Recyclage (M. JANSSENS)	CCI Bretagne Ouest Pêcheurs
LORIENT (Atlantique)	<p>130 bateaux de pêche, dont 26 fileyeurs, 71 chalutiers, 33 ligneurs et caseyeurs.</p> <p>Port intégrant une chaîne complète de transformation et une aire de réparation navale</p>	<p>OUI pour les filets fins en PA et les chaluts : déposés sur les quais par les pêcheurs, puis collectés, triés, et conditionnés par les agents de l'équipe environnement du port.</p>	<p>30 T/an en moyenne de filets en PA, valorisables</p> <p>20 T/an de filets fins non valorisables + chutes de chaluts (décharge ultime)</p>	OUI, via la société Les Recycleurs Bretons	Gestionnaire du port : Société d'Economie Mixte Lorient Keroman (équipe environnement du service QHSE)
ROSCOFF (Manche)	<p>95 navires de pêche, dont 90% de fileyeurs.</p> <p>Port de pêche sur 2 sites : 1 où les bateaux stationnent, l'autre où ils débarquent leur cargaison et leurs déchets.</p>	<p>OUI pour les filets fins en PA : mis en big-bags par les pêcheurs sans démontage ni nettoyage préalable la plupart du temps.</p> <p>Un tri est ensuite réalisé par les agents de la CCI pour isoler les big-bags de filets propres au recyclage.</p> <p>Chaluts usagés et chutes de chaluts des navires extérieurs (petits volumes annuels) collectés sur les quais par les agents de la CCI</p>	110 T d'EPU /an collectés, dont 37 T valorisables (filets fins à peu près propres) et valorisés	OUI, via la société Filets Recyclage (M. JANSSENS)	CCI Bretagne Ouest Pêcheurs

LES SABLES D'OLONNE (Atlantique)	62 navires de pêche, dont 34 chalutiers et senneurs, et 24 navires polyvalents (filets, casiers, lignes...) Port enclavé dans la ville et imbriquant 4 activités : pêche, commerce, réparation/construction navale et plaisance	OUI pour les filets fins en PA : regroupement avec les filets usagés des autres ports du Département. Stockés en big-bags sur une aire extérieure non dédiée NON pour les chaluts	80 à 100 T/an de filets usagés et cordages collectés sur les 4 ports de Vendée	OUI, via la société Filets Recyclage (M. JANSENS)	CCI Vendée Pêcheurs
LA COTINIÈRE (Atlantique)	100 bateaux de pêche, dont 50 chalutiers et 50 fileyeurs Plus grosse criée du Département Pêche qualitative	OUI pour les filets fins : plusieurs circuits coexistent dont le plus abouti via la Navicule Bleue. OUI pour les chaluts usagés : collectés au niveau de la déchetterie portuaire	7 T / an collectés et valorisés, issus du circuit Navicule Bleue Pas d'information	OUI pour ceux traités par la Navicule Bleue : enlèvement des big-bags de filets démontés par la Société filets Recyclage NON	Agents portuaires (dépendant de la Commune, gestionnaire du port) Navicule Bleue (Ateliers des Gens de Mer, ESAT « Claires et Mer »...) Pêcheurs MONDIET Magasin de pêche local

Figure 32 – Tableau récapitulatif des Retours d'expériences

Réalisation CPA

*Pour plus de précisions consulter les fiches ports en annexe 6.

- Dans les opérations pilotes, nous avons essayé de regrouper un échantillon représentatif des catégories de port en fonction de leur taille, du type de pêche, des expériences acquises ou sans expérience. Le projet a été proposé aux ports préalablement sélectionnés. Cette partie a été plus compliquée que prévue et n'ont été finalement retenus que les ports qui acceptaient de se lancer dans cette expérience. Malgré tout, l'objectif premier de retenir un panel représentatif a été cependant atteint grâce à des acteurs locaux sensibles et motivés.
- Les ports ayant un dispositif de collecte comme St Vasast la Hougue et La Cotinière, ont fortement inspiré les recommandations faites aux comités de pilotage locaux. Bien entendu, l'expérience acquise dans la filière agricole a également contribué à l'élaboration de ces recommandations.
- Les opérations pilotes ont jouées un grand rôle dans la sensibilisation et la pédagogie auprès des acteurs locaux qui, utilisant les recommandations, ont pu constater que l'organisation des collectes, avec l'application des méthodes, n'étaient pas impossible. Les résultats en termes de volumes collectés sont contrastés et souvent peu significatifs, selon les ports et selon le calendrier disponible. Il a été parfois difficile de rentrer directement en contact avec les usagers des filets fins.

8.3.2.3. Contraintes techniques et opérationnelles

Pour rappel, l'un des premiers objectifs des opérations pilotes était de valider les options retenues en termes d'organisation des collectes (préparation, conditionnement, regroupement) en vue d'une valorisation des quantités collectées.

L'étude a vérifié que des solutions techniques de valorisation matière existent (cf. La Côtinière) dans un cadre économique qui permet de définir les budgets d'une filière nationale et le niveau d'écocontribution souhaitable. Les quantités collectées dans les opérations pilotes n'ont pas pu être valorisées matière en

totalité, dans le temps imparti de l'étude. En effet, une partie seulement des volumes collectés ont pu être valorisés dans le cadre des OP (Barfleur & St Vaast et La Rochelle), car les quantités étaient suffisantes pour organiser des transports ou qu'il était possible de mutualiser des volumes.

Il faut cependant considérer que la filière nationale pourra orienter ces quantités collectées sur d'autres solutions que la valorisation matière, notamment vers les projets locaux.

Des solutions de recyclage techniques et économiques viables (sur des volumes significatifs) ont bien été identifiées auprès de 3 repreneurs (Paprec Group, Recycleurs Bretons, Filets Recyclage).

Les projets locaux de valorisation matière qui ont été identifiés, n'ont pas été en mesure de communiquer sur leur modèle économique. Dans la mesure où ce modèle se montrerait aussi performant que toute autre solution, les quantités collectées pourraient y être orientées.

Une solution de valorisation énergétique a été étudiée (c. 9.1.2.1.6.2 Valorisation énergétique). Cette piste est viable techniquement selon les analyses des échantillons de filets fins préparés mais économiquement, le modèle n'est pas envisageable (coût de préparation, broyage, conditionnement, transport et coût d'entrée usine CSR).

- **Contrainte foncière.** Les espaces dédiés à la gestion des déchets sur les ports restent souvent de dimensions réduites. Cette contrainte foncière est un frein majeur au développement du tri sélectif et ne permet pas le travail de tri/préparation des EPU dans de bonnes conditions. Par exemple, dans plusieurs ports étudiés, les dimensions réduites de la déchetterie portuaire rendent impossible l'introduction d'une nouvelle benne dédiée aux EPU. En conséquence, les EPU sont gérés avec les déchets ultimes/tout venant classiques, et connaissent alors le même exutoire (décharge ultime le plus souvent).
Cependant, un hangar dédié au ramendage des chaluts peut être mis à la disposition des pêcheurs : il peut ainsi servir de lieu privilégié pour la préparation des filets usagés (exemple : sur le port d'Audierne où la CCI, gestionnaire du port, loue un hangar à la coopérative maritime locale).
- **Contrainte liée à la politique portuaire ou communale.** La présence, sur les quais, de containers destinés à collecter les déchets des pêcheurs, lors de la débarque, n'est pas toujours bien acceptée par les communes. En effet, certaines la considèrent comme néfaste au développement du tourisme portuaire. Les autorités de gestion des ports doivent alors composer avec les communes, et définir un schéma de collecte limitant le nombre de bennes sur les quais, donc limitant le tri sélectif et l'accessibilité des moyens de collecte aux pêcheurs.
- **Contrainte liée à la nécessité de collecte sélective.** Comme vu précédemment, la collecte sélective des déchets n'est pas toujours possible sur les ports. Pourtant, c'est un prérequis incontournable : elle permet le tri à la source des matières et donc favorise la possibilité d'un exutoire recyclage, y compris pour les matières plastiques qui composent les filets usagés.
- **Contrainte liée à la qualité des EPU.** La préparation détermine la qualité des EPU et le regroupement. En effet, il est nécessaire de veiller à un regroupement et à conditionnement de la matière qui ne détériore pas le produit.
 - **Préparation** : tout déchet plastique destiné à la valorisation matière doit être, à minima trié, et bien souvent doit également être « préparé ». Dans le cas des filets de pêche usagés il s'agit d'un travail de nettoyage et de désassemblage afin de séparer les matières. Cette phase, qui peut être réalisée soit par les pêcheurs, soit par les agents du port, soit par un autre type de structure (association, entreprise adaptée...), représente une contrainte majeure. Cette étape de désassemblage peut être complexe pour les non-initiés car il faut savoir comment opérer et cela prend du temps et de fait peut représenter un coût supplémentaire. Les pêcheurs pourront le faire sans difficultés mais cela prendra toujours plus de temps de désassembler que lorsqu'ils ne le faisaient pas. Par ailleurs, ils peuvent former les agents portuaires ou d'autres structures mais il faudra donc envisager un financement complémentaire car cette tâche n'est, pour le moment, pas effectuée par les agents sauf à de rares exceptions (ex : le port de Roscoff).
 - **Regroupement** sur une aire non protégée : s'il est réalisé sur une zone non protégée, des contaminations exogènes (dépôt d'autres types de déchets) peuvent rendre les EPU impropres à la valorisation. La protection de l'aire de regroupement permet de conserver des unités de EPU mono-matière, préalable incontournable pour orienter ces déchets vers un exutoire recyclage.

- **Contrainte de personnel.** Lorsque la préparation, le conditionnement et la collecte sélective des engins de pêche usagés, ne sont pas réalisés par les pêcheurs eux-mêmes, ces étapes incombent au gestionnaire du port et donc aux agents portuaires de la collectivité. Or les ports disposent rarement d'une ressource humaine suffisante pour faire face à ces besoins dans de bonnes conditions. Ce paramètre est un des facteurs limitants majeur dans la valorisation des EPU. Cette différence provient de l'historique des collectes locales. En l'absence de références techniques nationales, chaque port développe sa propre solution. Il est à ce jour impossible de connaître le pourcentage de port dans lesquels les agents font le désassemblage. Cependant, les opérations pilotes ont bien soulevé ce point et le montage d'une filière permettra d'avoir des éléments précis à ce sujet.
- **Absence de références techniques.** Souvent, les acteurs locaux se trouvent démunis face aux choix techniques à faire. En conséquence, plusieurs gestionnaires de ports ont exprimé le besoin d'un référentiel technique. En effet, une des principales interrogations reste la qualité attendue des déchets EPU et les modalités de conditionnement, pour permettre leur valorisation.
- **Absence de visibilité sur l'exutoire final.** L'absence de visibilité sur les débouchés possibles pour ces déchets plastiques issus des engins de pêche usagés, représente également un frein au développement du tri sélectif de cette catégorie de déchets sur les ports. Plusieurs gestionnaires ont exprimé un manque de motivation à mettre en place un dispositif de tri sélectif, dans la mesure où ils n'ont pas de certitude sur un exutoire final traçable et respectueux de l'environnement.
- **Contrainte liée aux matières composant les engins de pêche.** Les engins de pêche, utilisés par les marins français, sont constitués de plusieurs matières plastiques et certains types combinent une multitude d'autres matières enchevêtrées. Les filets droits et trémails en PA ont une structure assez simple, avec des mailles en PA et des cordages en Polypropylène PP dont certains contiennent du plomb. C'est ce type d'engins usagés qui constitue aujourd'hui le déchet le plus simple à valoriser en plasturgie, puisqu'il est possible, dans un temps raisonnable, de séparer le PA (la nappe) du PP (les cordages). D'autres engins, tels que les chaluts, combinent une multitude de matières différentes (cf. Annexe 5) :
 - Matières plastiques constituant les mailles et cordages : PA / PP / PE
 - Flotteurs en PVC
 - Bourrelets en caoutchouc
 - Funes en métal, etc.
 Cet enchevêtrement de matières, ainsi que les poids et volumes importants d'un chalut, rendent la valorisation matière complexe, voire impossible, car cela implique un désassemblage préalable pour isoler chaque matière. Les dragues, palangres, sennes à thon et casiers sont également constitués de plusieurs matières, mais leur durée de vie très longue induit une présence très faible dans les gisements d'engins de pêche usagés collectés sur les ports (cf. point.8.1.2.1).

8.3.2.4. De la nécessité d'indicateurs

Des indicateurs ont été mis en place dans le cadre de ces opérations pilote afin de mesurer la performance, ou bien la progression, année après année, des taux de collecte. Ils prennent en compte :

- Les quantités utilisées par les pêcheurs
- Les quantités collectées pour en déterminer le taux de collecte
- Les dépenses de personnels, d'équipement, de matériel et de prestataires pour en déterminer un coût global de l'opération
- Le ratio de coût à la tonne

Cependant, il est difficile d'arriver à déterminer ces indicateurs (qui peuvent évoluer), de manière individuelle par les schémas locaux. La difficulté provient du fait que les ports ne sont pas organisés pour relever ces indicateurs. La mise en place d'un schéma local, en utilisant les références techniques nationales, doit permettre de lever ce frein.

Dans le cadre national, il sera préférable d'avancer, par approches successives, avant d'en tirer une analyse précise. Cela se fera dans l'objectif de ne pas précipiter les choses mais de bien associer les acteurs locaux à l'élaboration des outils.

Dans les opérations menées, les informations ont été transmises par les acteurs dans les rapports, mais il est compliqué d'en tirer une information significative à l'échelle de la phase test de quelques mois sur quelques ports (cf. Annexes 17, 18, 20 et 22).

8.3.2.5. Conclusion

En conclusion, les opérations pilotes ont représenté un exercice très enrichissant pour la détermination de références pour l'établissement d'une filière nationale. Dans la mesure où, la mise en place d'un schéma de collecte nationale devra concerner l'ensemble des ports, les opérations pilotes ont été très constructives pour en identifier les difficultés, les écueils et les besoins. Les recommandations à suivre ci-dessous sont pour la plupart directement issues des observations tirées des opérations pilotes.

Parmi les observations générales, il faut souligner :

- **La mobilisation** très positive des acteurs locaux pour les opérations, malgré les réserves exprimées lors des premiers contacts. Dès les premières réticences levées, l'intérêt d'une action utile et nécessaire pour les professionnels a fortement motivé les acteurs. La sensibilisation des acteurs locaux sera à prendre en compte, lors de l'établissement des plans d'actions mis en place, pour inviter les ports à rejoindre une organisation nationale.
- **L'identification** des besoins spécifiques du port, par les acteurs locaux peut être, si elle ne l'est déjà faite, rapidement appréhendée, dès lors que les méthodes pour ce faire sont bien utilisées. A cet égard, il faut souligner que l'expertise se trouve bien au niveau local, au sein des professionnels eux-mêmes, qui sont en conséquence les mieux à même, compte tenu de la configuration de leur port, d'analyser les besoins et de décider des actions à entreprendre.
- **Le cheminement** des produits, d'un point de vue opérationnel, est identique quels que soient les ports : le produit doit franchir les mêmes étapes, du bateau à l'élimination finale.
- **Techniquement**, d'un point de vue opérationnel, il n'a pas été identifié de difficulté majeure qui ne puisse être résolue concernant la mise en place d'un dispositif de collecte. Un travail de pédagogie sera nécessaire pour accompagner les acteurs dans ces changements de comportement et pour qu'ils s'approprient, localement, le projet d'une gestion responsable et performante des EPU en fin de vie.

8.4. Benchmark

En parallèle des opérations pilotes, une étude européenne a été menée pour permettre de mieux connaître les pratiques des autres pays en matière de gestion des EPU. Ce point est une des parties du travail d'enquête mené et de fait des résultats obtenus.

Plusieurs pays ont été contactés : Allemagne, Estonie, Irlande, Islande, Pays Bas, Royaume Uni (Ecosse). (Cf. Annexe 23 : Compte rendu de l'Atelier MARELITT Baltic)

8.4.1. Difficultés rencontrées

Il a souvent été difficile de trouver le bon interlocuteur dans les différents pays, même si le travail a été facilité notamment par le fait que la France participe au niveau européen à l'atelier OSPAR et que par cet intermédiaire des contacts avaient pu être pris.

Le plus souvent, les projets traitent le sujet des déchets marins plus globalement. Il n'y a pas de projets qui s'intéressent uniquement au secteur de la pêche et de la conchyliculture. Les informations obtenues sont donc intégrées dans une donnée plus globale qui ne peut pas vraiment être comparée à la démarche Française.

8.4.2. Constat de cette démarche

8.4.2.1. Forte présence des ONG

Même si ce travail est loin d'être exhaustif, cela a permis de prendre contact avec les autres projets qui travaillent sur ce sujet. Le constat majeur est qu'il n'y a pas d'organisme professionnel qui traite le sujet en Europe. En très grande majorité, il s'agit des ONG.

Quelques groupes privés s'intéressent aussi à la thématique mais de manière très marginale.

8.4.2.2. Problématiques communes

Les différents échanges qui ont eu lieu dans le cadre du benchmark ont montré que les problématiques qui sont rencontrées sur le sujet des EPU est sensiblement le même d'un pays à l'autre, même si certains pays ont parfois plus de solutions au niveau local.

La principale difficulté évoquée par les différents interlocuteurs est la mixité des matières.

EN effet, les EPU sont majoritairement constitués de PA, de PP et de PE. L'enchevêtrement de ces différentes matières pose un problème pour la valorisation.

Lors de l'atelier à Stralsund, une société spécialisée dans le broyage des matières expliquait notamment que « le problème n'est pas le traitement des matières plastiques mais la préparation ».

D'autre part, il a aussi été évoqué que le gisement des EPU n'étaient pas suffisant pour certains pays (Estonie, Islande, etc.) et que de fait les entreprises locales ne souhaitent pas toujours s'intéresser au sujet. Pour trouver une solution, il faut donc exporter et les coûts sont alors trop élevés pour les faibles gisements que cela peut représenter.

Malgré tout, certains pays ont des solutions locales pour certains types de matière.

Par exemple, au Pays-Bas, l'entreprise HealthySeas, fabrique des chaussettes à base de filets de pêche. En Espagne, Sea2Sea fabrique des montures de lunettes et en Italie, la société Econyl fabrique du fil issu des filets de pêche (essentiellement en PA).

9. Recommandations

Pour rappel :

Les observations réalisées dans les différents ports montrent, que **l'essentiel des flux collectés d'EPU sont des filets en PA et les chaluts/alèzes usagés**. C'est la raison pour laquelle l'étude se concentre sur ces deux types d'engins de pêche.

Les autres déchets de l'activité de la pêche contenant du plastique sont largement minoritaires :

- leur volume est très faible et ils sont mélangés aux déchets de bord (gants, cirés),
- leur durée de vie est très longue ou quasi illimitée (dragues),
- ils font l'objet de réemploi pour d'autres usages (casiers).

Ces flux mineurs pourront être considérés ultérieurement dans le cadre de la filière EPU opérationnelle.

Cette partie correspond à des recommandations émises par l'expert technique qui a accompagné la Coopération Maritime dans le cadre de ce projet, le CPA. Cela ne correspond en aucun cas à une démarche arrêté et non ajustable. Des échanges sont encore à mener avec les professionnels concernés pour définir les critères d'une filière volontaire de gestion des EPU.

9.1. Pour une gestion pérenne des engins de pêche usagés

9.1.1. Principe d'une filière

Si la mise en place d'une gestion pérenne des filets et chaluts en fin de vie est une nécessité pour la pêche française, encore faut-il apporter des solutions techniques et financières pérennes, pour les professionnels, qui permettent de réduire l'impact environnemental de leur activité et de répondre aux attentes et exigences de la loi et des politiques publiques.

La mise en place d'une filière nationale pourra répondre à cette exigence. Trois clés de réussite seront à mettre en œuvre :

- **Pédagogie** auprès des représentants des professionnels et des professionnels eux-mêmes. Il sera en effet nécessaire de convaincre pour associer, sans imposer. Pour cela, l'établissement d'un consentement sur la base d'un constat partagé à la suite de l'étude de pré-figuration d'une filière nationale de la CM « PECHPROPRE », sera un préalable. Ce consentement devra être obtenu au niveau national auprès des instances représentatives, mais également, au niveau local, pour les ports qui souhaiteront rejoindre le dispositif national (A noter qu'au niveau portuaire il existe un organisme national qui représente les ports : l'Union des Ports de France (UPF : <http://www.port.fr/article/lunion-des-ports-de-france>) mais cela ne représente pas tous les ports, essentiellement les plus grands (Espace portuaire, nombre de navire, nombres d'activité). Les membres sont les CCI, or tous les ports de pêche ne sont pas regroupés au sein de CCI. Ils comptent environ 76 ports en France (métropole et outre-mer) mais ce ne sont pas que des ports de pêche mais aussi des ports de commerce. Il ne semble cependant pas forcément représentatif de l'activité des ports de pêche.)
- **La mise en place d'une filière nationale**, initiative volontaire des professionnels, basée sur le principe de la responsabilité élargie des producteurs (REP) sera alors envisageable et ce consentement constituera un socle solide.
- **L'application d'une responsabilité partagée** entre les acteurs qui est à même de répondre aux besoins techniques et financiers d'une filière pérenne tant localement que nationalement. Cette responsabilité partagée pourra s'établir entre :
 - Les patrons pêcheurs en charge de la préparation des filets (désassemblage), du conditionnement (en sachet PE 200 L ou big-bags 1 ou 2 m³ selon les quantités) et du transport à proximité sur un centre d'entreposage. Il faudra malgré tout s'assurer que le professionnel dispose du matériel de transport adapté ou que l'infrastructure portuaire peut l'aider dans ce sens.
 - Le référent local en charge de la diffusion des bonnes pratiques, de la fourniture de matériel, d'une aire d'entreposage contrôlée, du contrôle qualité, du transport sur un site de regroupement.
 - La filière nationale qui prendra en charge la massification des volumes, depuis le site de regroupement, jusqu'à la destination finale.

Des dispositifs d'accompagnements techniques (formation, méthodes...) et financiers (soutiens, prises en charge...) seront proposés aux ports désireux d'organiser la gestion des engins de pêche en fin de vie.

Les principes généraux retenus sont un préalable à une gestion efficace et partagée de la filière :

« **Think global, Act Local...** »

Si la problématique est identique dans tous les ports, les contingences organisationnelles et techniques peuvent y être bien différentes. Il est donc souhaitable d'apporter une réponse adaptée à la situation spécifique de chaque port, en termes de type de pêche, de nombre de navires, de répartition des tâches, de l'historique, du patrimoine, du foncier, etc.

Il s'agit du principe « **Act Local...** »

Cette spécificité locale, seuls les acteurs locaux sont à même de l'appréhender au mieux. C'est pourquoi, il est préférable que la gestion des EPU reste au niveau local.

D'un point de vue organisationnel, chaque port pourra se doter d'un Comité de Pilotage, composé des professionnels, des autorités du port et éventuellement de la collectivité locale (commune, département, région) et d'un représentant de la filière nationale. Ce comité définira la politique générale et veillera à la mise à disposition des moyens : personnel, financement, aire, matériel, etc.

Le Comité de pilotage nommera un Comité Opérationnel spécifiquement local, composé d'une personne référente, d'un représentant des professionnels pêcheurs et distributeurs. Ce comité sera en charge des aspects opérationnels de la collecte, négociations avec les prestataires, calendrier, relations avec la filière nationale, gestion des commandes et des facturations. Le cas échéant, la création d'une structure juridique peut s'avérer nécessaire.

Et du principe « **Think Global** »

La profession a pour ambition une gestion pérenne et responsable des EPU. Pour cela il sera nécessaire d'accompagner les acteurs locaux techniquement et financièrement :

- **Par des références techniques nationales**, que les acteurs locaux pourront adapter et appliquer,
- **Par un schéma national de financement**, qui assurera la pérennité du dispositif.

Par ailleurs, la mise en place d'indicateurs nationaux de performance permettra à la profession d'illustrer la progression des résultats.

Ce double dispositif s'explique pour assurer la clarté et la séparation entre le décisionnel (également financeur) et l'opérationnel. Il s'agit d'une recommandation. Les acteurs locaux auront loisir de l'appliquer ou non.

9.1.2. Schéma pour les Filets de Pêche Usagés - FPU

9.1.2.1. Schéma opérationnel

9.1.2.1.1. Déchet préparé

Les opérations pilotes et les retours d'expérience ont permis d'identifier les recommandations techniques suivantes pour la préparation des filets :

- **Un filet désassemblé** : sans cordes plombées, sans cordes flottantes ni flotteurs, le filet peut être réceptionné chez un recycleur qui travaillera un déchet mono-matière (PA),
- **Un filet en pelote nouée** : le pêcheur pourra ainsi suivre le nombre de nappes achetées et le nombre de nappes intégrées à la nouvelle filière de collecte et recyclage,
- **Un filet nettoyé à la main** (sans sable) et dépourvu de tout macrodéchet (poissons, coquillages, algues, déchets plastiques marins, canettes...),
- **L'origine du déchet** doit permettre de délivrer une attestation de gestion durable des EPU au pêcheur apporteur de filets conformes : inscription du détenteur sur la sache de collecte ou le big-bag.

Si la règle générale retiendra que le FPU doit être préparé par le pêcheur, celui-ci pourra cependant transférer sa responsabilité à un organisme tiers, une association, un désassembleur ou le responsable

de port, éventuellement, s'ils en sont convenus, comme ça peut être le cas sur le montage de l'engin. Cependant cette opération reste de sa responsabilité et à sa charge. Les FPU ainsi préparés seront, par la suite, manipulés pour plusieurs opérations à suivre (regroupement, transport, recyclage.). Il convient que le travail du personnel de ces opérations en aval soit facilité par des produits usagés propres et conformes.

La création d'un guide de bonnes pratiques, cohérent avec le cahier des charges de la filière⁴⁸ de collecte et de recyclage, doit être remis aux apporteurs de déchets (pêcheurs) et aux responsables des plateformes de regroupement, afin que les déchets préparés non conformes aux exigences de la filière en aval ne viennent perturber les lots conformes.

Ce guide de bonnes pratiques permet aussi d'harmoniser le vocabulaire d'une filière naissante. Le pêcheur est responsable de la qualité des FPU. Pour inciter la démarche on pourrait avoir comme slogan « **j'achète un filet propre, je rends un filet propre...** ».

Cependant, c'est une exigence, qui ne peut être imposée. La filière propose plusieurs solutions pour arriver à des filets propres.

9.1.2.1.2. *Unité de collecte*

La définition claire et simple, d'une unité de collecte constitue un des piliers du schéma de collecte. Lors des essais de transport et de recyclage, la forme de la pelote s'est naturellement imposée pour deux raisons :

- Cette présentation de déchet est cohérente et permet de faire le lien avec le produit neuf (un filet neuf génère une pelote de filet usagé).
- ,
- Cette forme de préparation a été validée par les prestataires de gestion de déchets, qui ont dû manipuler les EPU avec le matériel habituel en centre de tri : grapin, tapis d'alimentation de presse à balle ou de broyeur.

⇒ On retiendra donc le principe de filets en pelote, enroulé sur lui-même et noué.

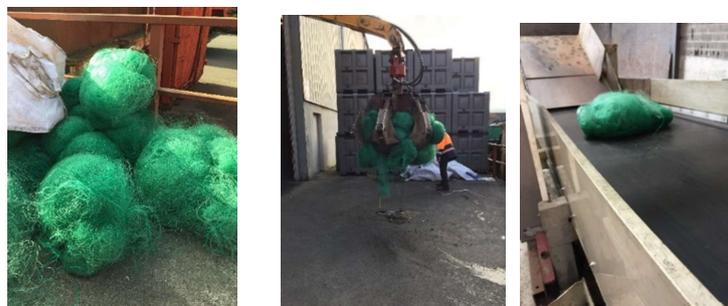


Figure 33 – Filets en pelote

Source CPA

9.1.2.1.3. *Conditionnement adapté*

Selon la quantité de filets, la sache ou le big-bag permet une manutention simple, la sache permettant une manipulation sans matériel de portage. Le filet en vrac, mal enroulé ou mal noué n'est pas préconisé, car il peut contaminer tout un lot conforme et le déclasser.

Il est difficile d'indiquer clairement le nombre de filet qu'il est possible de mettre dans un big-bag car cela se comptabilise en poids. Il y a des filets de dimension différente. Dans un big bag on peut mettre plusieurs dizaines de kilos.

⁴⁸ Il s'agit des références techniques nationales. Les éléments techniques devront être précisés. Dès lors que les acteurs locaux recevront la valorisation positive en retour, il est normal que cela soit rattaché à des critères de qualité.



Figure 34 – Pelotes en sachet ou en big-bag

Source CPA

9.1.2.1.4. *Apport volontaire par les pêcheurs et collecte par l'opérateur local*

Les pêcheurs achemineront leurs pelotes, jusqu'au premier point de regroupement (appelé regroupement 1 dans le schéma ci-dessous) sur le port ou à proximité. Les ports, qui ont une contrainte foncière forte, pourront mettre à disposition des pêcheurs un espace en dehors de l'enceinte du port ou de la commune.

L'Opérateur de collecte (organisme portuaire, structure locale publique ou associative ou structure privée, à qui cette mission de collecte a été confiée, déléguée ou sous-traitée) est la personne qui anime et coordonne les opérations de collectes sur le port. Cette personne ou cet organisme sera désigné par le comité de pilotage. Elle/Il est en relation avec l'amont, les acteurs portuaires pour l'essentiel, (préparation, date, emplacement, matériels) et avec l'aval (prestataire de transport de traitement ou la filière nationale selon ce qui sera décidé localement par le comité de pilotage). Localement elle/il répond de la qualité et de la quantité des FPU reçus, sur une aire de réception identifiée (regroupement 1) :

- La quantité de FPU ne dépassera pas les 100M³ pour éviter la déclaration contrôlée de la réglementation ICPE (la gestion locale sera organisée pour que cette quantité ne soit pas dépassée et que des enlèvements soient prévus régulièrement).
- La qualité des FPU doit suivre les spécifications techniques décrites dans le Guide des Bonnes Pratiques.
- Les quantités de FPU conditionnées seront regroupées sur palettes, pour faciliter la manutention ultérieure.
- Une attestation de gestion durable est remise à l'apporteur (dans le but de d'apporter au gestionnaire/ à l'opérateur de collecte une reconnaissance d'une gestion responsable). Il s'agit de la reconnaissance d'une gestion responsable à fournir le cas échéant aux donneurs d'ordres sur les produits de la pêche (cela pourra être par exemple, plus tard, une demande de la part de la grande distribution qui commercialise des produits de la mer).
- L'opérateur de collecte s'assure de l'acheminement des FPU vers une plateforme de regroupement régionale (Regroupement 2) ou nationale chez un prestataire de déchets retenu.

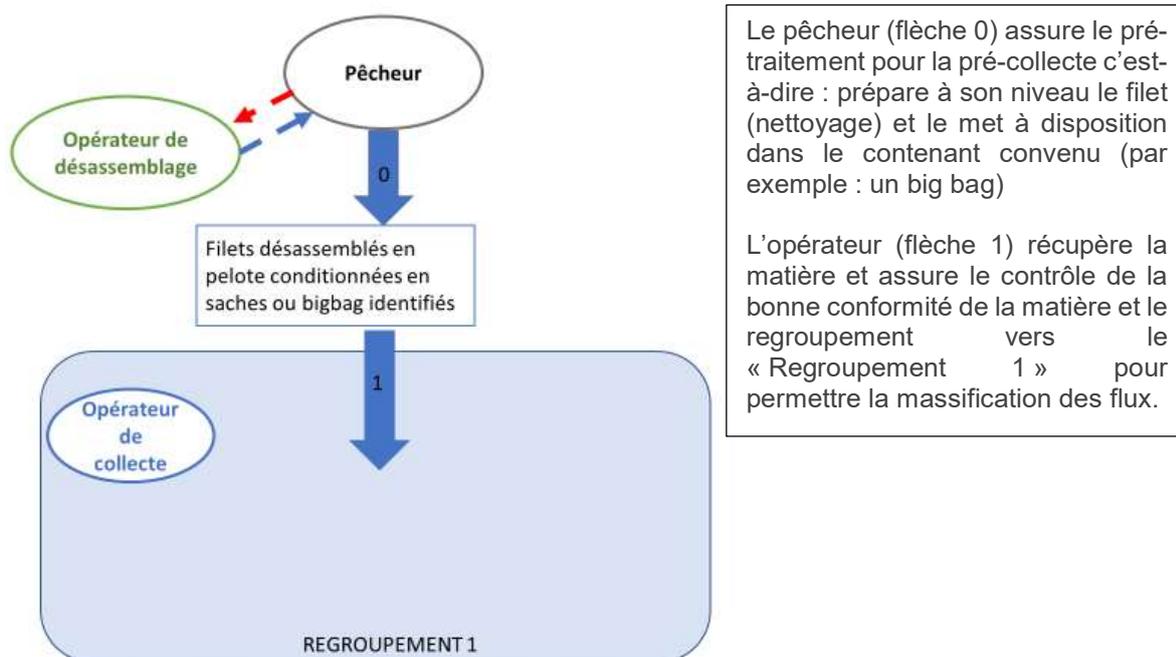


Figure 35 – Regroupement 1, responsabilité du pêcheur

Réalisation CPA

9.1.2.1.5. Regroupement (massification) par le prestataire de déchet

Une fois massifiées au point de collecte, les filets seront pris en charge par la filière nationale pour un acheminement vers le prestataire de déchets (Exemple : Paprec, Véolia, ...).

Le prestataire de déchets, sélectionné par l'opérateur de collecte (qui assure l'acheminement jusqu'à la destination finale mais pas l'acheminement jusqu'à la plate-forme du prestataire), aura la responsabilité d'un stockage des big-bags conformes, jusqu'à obtenir une quantité suffisante, pour optimiser le transport. Le prestataire pourra recevoir des lots de différents ports. Il tiendra informé la filière nationale des quantités entreposées, afin que leur acheminement, vers l'opérateur de traitement puisse être organisé.

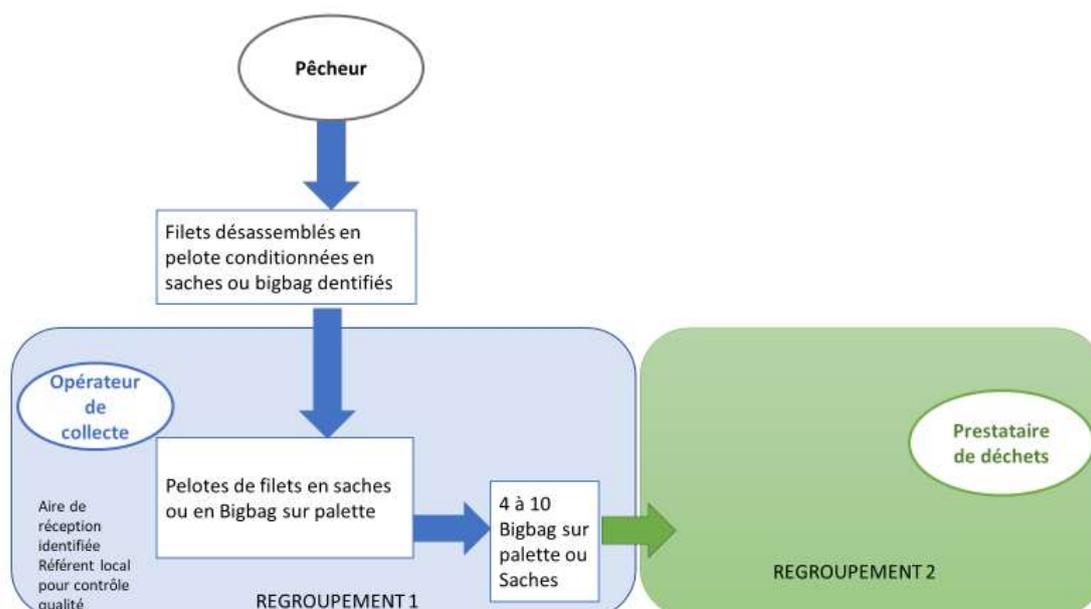


Figure 36 – Regroupement 2, responsabilité de l'opérateur de collecte

Réalisation CPA

9.1.2.1.6. Transport et valorisation

Une fois massifiés, la filière nationale organise le transport des filets vers les centres de traitement des déchets. D'une façon générale, les filets ainsi conditionnés restent volumineux : 1 tonne équivaut à 10M³. En conséquence, il ne sera transporté que 6 tonnes sur un tautliner de 60 m³.

Des essais de densification par une mise en balle n'ont pas pu être réalisés dans le cadre de l'étude, faute de matériel de mise en balle adapté au filet (car les filets de pêche sont foisonnants et a mise en balle permet de densifier la matière pour optimiser le transport). Il sera cependant important d'explorer plus avant cette voie lorsque la filière sera en place.

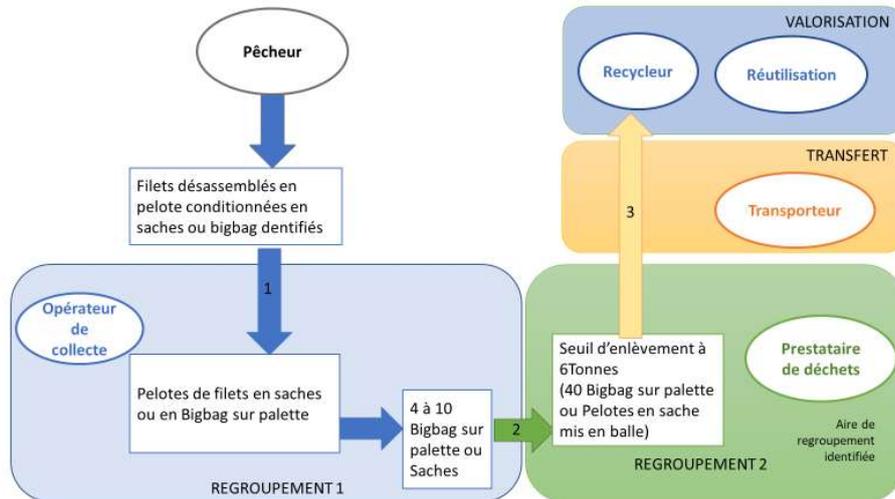


Figure 37 – Schéma opérationnel global

Réalisation CPA

9.1.2.1.7. Valorisation

Un test de broyage sur les filets en pelotes a été réalisé (cf. Annexe 8) car le broyage est une étape nécessaire pour permettre la valorisation des filets. La matière obtenue, sous forme de filament, conditionnée en big-bags, est conforme et apte pour un recyclage matière ou énergétique. Cependant, il s'avère que le matériel nécessaire pour le broyage de ces filets est très spécifique et n'est pas répandu sur le territoire national. Les essais ont été réalisés chez Paprec-Echalier à Clermont-Ferrand. Les frais de transport, la faible productivité entraînent un niveau de coût élevé.

Par ailleurs, des tests de valorisation des amarres issues du transport maritime ont été réalisés par le biais du CERIB. L'objectif était de les transformer en fibres pour le renforcement des bétons. Le projet a été labellisé par le Pôle Mer. Il a été identifié dans le cadre de leur test qu'il serait possible de recycler les filets de pêche dans l'ouvrage béton. Une prise de contact a eu lieu et des réunions devraient prochainement être mises en place pour étudier cette option. Cette démarche a évolué vers le projet AMARCRETE financé par l'ADEME.

9.1.2.1.7.1. Valorisation Matière

Le recyclage des filets fins en polyamide existe en Europe. Plusieurs exutoires ont pu être identifiés :

- En Allemagne via les filières de recyclage de PAPREC Group
- En Slovénie, unité de préparation de régénéré pour une usine en Italie
- En Europe via le réseau de recyclage de l'entreprise spécialisée Filets Recyclage
- Par l'intermédiaire des Recycleurs Bretons.

Le cahier des charges recommandé par ces exutoires est le suivant :

- Flux mono matière
- Flux sans macrodéchets organiques
- Flux sans métaux
- Flux conditionnés en balle ou en big-bags



- Flux massifié (tendre vers un camion complet (entre 22 T et 24 T) pour des questions d'optimisation du transport).

Il faut noter que le conditionnement préconisé par les professionnels du recyclage est identique : le big-bag de FPU entier conditionné en pelote nouée. Ainsi, aucune opération de densification n'est requise pour les solutions de valorisation matière.

Les niveaux de valorisation peuvent être différents selon les sociétés. En règle générale, il est possible d'obtenir une valorisation positive pour les filets propres. Dans le cas de filets sales, contenant d'autres matières (corde, plomb, crustacés, matière organique...) la valorisation sera négative. Une reprise à coût zéro sera envisageable pour des filets à demi-propre (d'après un constat visuel dans un premier temps). Dans le cadre de la présente étude, on retiendra une valorisation positive de 100 EUR/T pour les filets propres, sans que cela ne reflète un quelconque niveau de marché. En effet, outre la différence des offres selon les prestataires, il n'est pas possible d'obtenir une référence sans avoir réellement des quantités à proposer aux intervenants du secteur. Par ailleurs, ces conditions peuvent fluctuer, d'un mois sur l'autre, en fonction du marché. Le montant choisi a donc été fixé, afin de faciliter les évaluations effectuées plus bas.

9.1.2.1.7.2. Valorisation énergétique

La valorisation énergétique des FPU est techniquement possible selon les résultats d'analyse du broyat de FPU, à des fins de CSR (combustibles solides de récupération). Les résultats obtenus (cf. Annexe 9) sur les analyses réalisées conviennent aux PTM (prescriptions techniques minimales) d'entrée dans une usine de valorisation énergétique (incinération). La crainte de la teneur en chlore à cause du sel a été écartée et le seul paramètre à tester de façon industrielle est la taille du broyat. Le prix d'entrée indiqué, pour un broyat fin et propre conditionné en big-bag (pas de macro-déchets, pas de métaux, pas d'humidité) se situe, en juillet 2018, autour de 90 EUR/T.

Selon les professionnels, les FPU ne peuvent être intégrés à une chaîne de valorisation énergétique en l'état, mais doivent être broyés avec une grille de 14 MM. Une chaîne de production ne peut pas risquer un bourrage de sa ligne, du fait de la longueur des FPU et des indésirables potentiels. Ainsi, le coût de densification est évalué à 450 EUR/T, ce qui fait de la valorisation énergétique une solution peu réalisable au niveau économique.

9.1.2.2. Conclusion sur les collectes de FPU

Il n'a pas été identifié de difficultés techniques majeures pour un schéma opérationnel de collecte concernant les filets de pêche. Les mesures préconisées sont, par ailleurs, déjà utilisées pour tout ou partie par l'un ou l'autre des ports étudiés. Ces recommandations sont simples à mettre en place dans tous les ports. Pour y arriver, il sera cependant nécessaire d'accompagner les acteurs locaux pour ôter leurs appréhensions et leurs craintes lors du démarrage des premières collectes.

9.1.3. Schéma opérationnel pour les Alèzes et Chaluts de Pêche Usagés - CPU

9.1.1.1 Collecte

Dans certains ports, les pêcheurs déposent leurs chutes de chalut directement dans les déchetteries communales pour élimination. Mais ce n'est pas systématique et il est relativement difficile de dédier un espace spécifique pour les chaluts sur les espaces portuaires où il y a peu de foncier disponible.

9.1.1.2 Traitement

Lorsqu'ils sont collectés, les chaluts usagés et les alèzes de chalut usagées (matière PE majoritaire), sont, en règle générale, éliminés par enfouissement en ISDND (Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux).

Les chaluts et les alèzes de chaluts peuvent avoir une durée de vie longue (10 ans), mais en étant régulièrement reconditionnés et réparés. Les parties non retenues lors du reconditionnement sont mises à l'enfouissement.

Certaines parties du chalut désassemblé peuvent être réutilisées, pour le remontage de chaluts neufs ou pour d'autres usages (bourrelets en caoutchouc, funes en métal, flotteurs en PVC, cordages...) Bien qu'aucune solution de valorisation n'ait été identifiée par l'équipe projet, il existerait toutefois des propositions de reprise.

Des tests de broyage d'alèzes de chalut usagées en PE ont été réalisés dans le passé par PAPREC, en vue d'étudier une voie de valorisation de la matière. Mais il se sont conclus par un échec, pour plusieurs raisons : la maille, à la fois trop souple et trop dure, pose un problème technique pour le passage dans les broyeurs. Le taux de sel incrusté dans l'engin est également problématique.

Des recherches devront donc être menées, afin d'identifier une voie de valorisation et de limiter ainsi l'enfouissement systématique, des chaluts entiers et des alèzes de chalut constituées de matières plastiques (PE et PA). D'après l'expérience acquise avec les essais sur les filets, la valorisation énergétique est une solution qui semble difficilement justifiable, du fait du cahier des charges CSR : impératif de broyage, taux de chlore, etc....

Par ailleurs, il n'y a pas de demande croissante des cimentiers pour du CSR.

Il n'a pas été possible d'étudier plus à fond les conditions d'élimination et de valorisation des chaluts et alèzes en fin de vie, l'étroitesse du marché et le faible volume, la faible concentration géographique, ont rendu difficile les opérations de massification. Il n'y aura donc pas de recommandations dans le cadre de la mise en place d'une filière. Il sera cependant nécessaire d'étudier plus avant ce produit.

Il est à noter (cf. Point 5.1) que dans le cadre d'un projet de dynamisation de l'espace portuaire, le port du Boulogne sur Mer réalise actuellement des tests de valorisation des alèzes PE. Cette démarche ayant débuté en 2018, il n'y a, à l'heure actuelle, pas plus de précisions sur le sujet, mais une prise de contact a déjà eu lieu avec les porteurs du projet et des échanges devraient être prévus prochainement.

9.2. Une filière nationale : une organisation opérationnelle

Le niveau local est l'échelon le plus approprié pour assurer la mise à disposition des volumes collectés répondant aux critères de qualité adéquat. En revanche, il reste démuné sur la manière d'assurer une fin de vie optimisée pour les EPU, et plus particulièrement les filets, pour lesquels des solutions sont envisageables autre que l'enfouissement.

Basé sur les bonnes pratiques diffusées par la référence technique nationale, le schéma local met à la disposition de la filière nationale des filets démantelés et conditionnés sur un site de regroupement régional (regroupement 1). De là, la massification des flux et une gestion centralisée des tonnages collectées, contribuent à l'amélioration de la performance du dispositif.

Dès lors, la filière nationale prendra en charge les quantités regroupées, pour assurer leur acheminement vers les centres de traitement, ainsi que leur traitement par un opérateur approprié.

D'un point de vue opérationnel, après la pré-collecte, les quantités étant regroupées, sur une plateforme de regroupement régionale, le schéma local fera une demande d'enlèvement, à la filière nationale. Lorsque les quantités regroupées seront suffisantes, la filière nationale se chargera de l'enlèvement et de son acheminement vers l'exutoire final.

D'un point de vue organisationnel, cette gestion logistique ne mobilise pas beaucoup de ressources. Pour gérer les flux de 60 ports, une structure légère à temps partiel (à définir par les professionnels et les acteurs concernés) sera probablement suffisante.

9.2.1. Filière nationale : organisation de soutien

9.2.1.1. Contractualisation filière

A minima, dans les premières années de la filière nationale, un soutien sera nécessaire pour accompagner le schéma local désireux de rentrer dans l'organisation de la filière. Pour cela, il est recommandé une contractualisation entre les deux parties, le schéma local et la filière nationale, fixant les obligations de part et d'autre :

Pour le schéma local : mise en place d'une organisation locale en tenant compte des recommandations des références techniques nationales, diffusion des prescriptions techniques minimales, communication, gestion des flux du port, prise en charge de la valorisation négative (qui correspond à la valeur à verser au recycleur en cas de filets sales).

Pour la filière nationale :

- a. Appui technique et conseils : analyse préliminaire, recommandations pour une organisation locale, accompagnement dans les relations avec les prestataires, diffusion d'outils de communication.
- b. Appui financier : prise en charge d'une partie des frais logistiques, gestion de la valorisation positive (qui correspond à la valorisation reçue des recycleurs pour les filets propres), soutien technique et financier à la mise en place.

9.2.1.2. Accompagnement technique

Les opérations pilotes ont permis de mettre en évidence les multiples difficultés que le schéma local doit surmonter avant de pouvoir installer un dispositif de pré-collecte. L'appui de la filière nationale, d'un point de vue organisationnel, apportera des méthodes et des solutions facilitant cette mise en place. Dans cette hypothèse, un référent technique national sera nécessaire. Sur le modèle des opérations pilotes, l'appui portera sur :

1. Le diagnostic préliminaire suivi de recommandations par un expert de la filière nationale (qui serait en charge de la précollecte, la collecte, le partage de responsabilité, etc....)
2. L'aide à l'élaboration d'un plan d'action opérationnel et son calendrier.
3. La sensibilisation des acteurs locaux en vue de l'établissement d'un consentement, au sein d'un comité de pilotage.
4. La mise en place d'un comité opérationnel et d'un référent local.
5. La diffusion des références techniques nationales.
6. La mise en place d'opérations test (Chaque port désireux de fonctionner dans le cadre de la filière pourra être amené à réaliser des tests).
7. La mise à disposition d'un pack communication, à destination des professionnels.

Ce dispositif, léger en termes de ressources humaines, permettra, sur les 3 années de mise en place du dispositif national, d'intégrer 30 ou 40 ports, en considérant, en priorité, les ports à plus fort potentiel (ceux dont les gisements sont les plus significatifs). D'après les prévisions, rapidement plus de 50 % du potentiel pourraient être traités.

9.2.1.3. Accompagnement financier

Les ressources de la filière nationale, mobilisées au travers de l'application de l'écocontribution, permettront de couvrir les frais de fonctionnement, les frais opérationnels et de soutenir les schémas locaux désireux de rejoindre le dispositif filière. Ces ressources pourront être complétées, par des aides de l'Etat, au démarrage, afin d'accélérer la mise en place des schémas locaux. En effet, la phase initiale de mise en place locale est une phase d'investissement qui demandera des ressources complémentaires. Par ailleurs, un accompagnement financier de la filière nationale incitera davantage les acteurs locaux à contractualiser dans le cadre de la démarche volontaire proposée.

Cet accompagnement financier n'aura pas vocation à couvrir tous les frais (organisation, communication, opérations) des pré-collectes ; ce qui n'irait pas dans le sens de la responsabilisation des acteurs. Il s'agirait d'apporter un soutien limité dans le temps, et plafonné, afin d'aider les acteurs locaux à s'organiser : sensibilisation des pêcheurs, documentation technique, information sur les bonnes pratiques. Ce soutien pourra être différent selon l'importance des ports.

La filière se mettant en place progressivement, à raison d'une contractualisation de 10 ou 15 ports par an, les principaux ports peuvent être traités sur une période de 3 ans et l'intégralité des ports en 5 ans. Si d'aventure, les objectifs devaient être plus ambitieux, il faudrait alors mobiliser plus de moyens (écocontribution ou aide), afin de renforcer l'équipe technique nationale en charge de la mise en place.

9.2.1.4. Schéma financier

9.2.1.4.1. Au titre des ressources

A l'exemple des filières déjà existantes, dans le cadre d'une REP réglementée ou dans un mode volontaire, le secteur de la pêche devra assurer lui-même le financement de la filière.

Selon le principe de la responsabilité partagée (entre les metteurs en marché, les distributeurs et les pêcheurs, identiquement à ce qui a été mis en place dans le monde agricole), les acteurs locaux seront en charge du financement des opérations locales. Les premiers metteurs en marché assureront, quant à eux, le financement aval, à savoir la couverture des frais de fonctionnement et des opérations allant du regroupement à l'élimination finale des EPU.

9.2.1.4.1.1. Financement des schémas locaux

Selon la configuration et le fonctionnement des ports, les opérations peuvent nécessiter des besoins très différents, si bien qu'il n'est pas envisageable de déterminer un coût moyen et un budget moyen. Devant ce constat, il semble difficile de recommander un modèle spécifique qui serait commun à tous les ports. Dans tous les cas, le financement dépendra des organismes mobilisés sur les gestions des filets de pêche usagés et qui apporteront les moyens financiers nécessaires au fonctionnement du schéma local.

Actuellement les ressources du schéma local proviennent essentiellement de la REPP (Redevance d'Équipement des Ports de Pêche), plus rarement de la taxe d'outillage spécifique à la gestion des déchets du port dite de « répurcation ». Par ailleurs, la refacturation, auprès des pêcheurs, n'est pas pratiquée.

Le comité de pilotage local aura notamment pour mission de fixer le cadre budgétaire du schéma local. Il définira les besoins en dépenses opérationnelles (personnel, moyens logistiques, de conditionnement) et les ressources selon leurs provenances.

En revanche, la méthode d'élaboration des budgets devrait être similaire et comporter les grands postes suivants au titre des recettes :

1. Aides et subventions par les organismes locaux : Parmi les ports étudiés, plusieurs solutions de financement ont pu être observées...
2. Financement : via une REPP
3. Valorisation positive : le recyclage des filets propres peut donner matière à une valorisation positive obtenue par la filière nationale, qui pourra la reverser aux ports qui génèrent les volumes.
4. Matériel facturé aux professionnels : les saches ou big-bags pourront éventuellement être fournis aux pêcheurs (en fonction de ce qui sera défini par l'échelon local).
5. Prestations : le démantèlement reste à la charge du pêcheur, qui pourra sous-traiter cette tâche à un organisme tiers ou au schéma local,
6. Soutien à la mise en place en provenance de la filière nationale : dans la mesure où le port souhaitera rejoindre la filière nationale EPU par contrat, il aura accès à des soutiens de la part de la filière nationale. Ce soutien sera provisoire, portant sur 3 exercices maximum (jusqu'à ce que les acteurs locaux soient en complète autonomie) et sera octroyé en contrepartie d'un engagement sur la mise en place du schéma local et de la fixation d'objectif.

Cette élaboration budgétaire sera possible en fonction de la structure que le comité de pilotage aura choisi comme opérateur de collecte : association, société, prud'homme, comité des pêches... Dans certains cas, si l'opérateur déterminé est un établissement public, les règles budgétaires seront alors spécifiques.

9.2.1.4.1.2. Financement national

Les ressources de la filière nationale auront pour origine l'écocontribution, la valorisation et les aides à la mise en place qui pourront être sollicitées auprès de l'Etat.

- **L'écocontribution** s'entend comme une somme forfaitaire (un montant comme en agriculture ou un pourcentage), qui s'applique sur le produit neuf. Elle rentre dans le principe de l'internalisation des coûts, étant entendu que les coûts de gestion des produits en fin de vie sont intégrés dans le prix de vente des produits neufs.
 - L'OCDE⁴⁹ (Organisation pour la Coopération et le Développement Economique) a été la pionnière du principe de la REP, en lançant dans les années 80 un débat sur l'internalisation des coûts externes associés à la gestion des déchets. Aujourd'hui, ce principe est utilisé dans la plupart des filières REP existantes : produits de l'agroalimentaire, pneus, DEEE...
 - L'application d'une écocontribution dans une filière volontaire, est possible dès lors que les acteurs économiques l'acceptent, les utilisateurs comme les metteurs en marché. Il faut donc mettre en place une pédagogie spécifique pour faire accepter une mesure qui pourra paraître comme impopulaire dans un premier temps, bien que sa justification réside dans le fait de soulager les utilisateurs d'une contrainte qui pèse sur eux et sur l'environnement. Il en sera de même pour les metteurs en marché qui voudront

⁴⁹ Voir en Annexe « La responsabilité Élargie du Producteur. Panorama ADEME, collections Repères »

s'assurer que l'application de l'écocontribution sur leur prix de vente n'apporte pas de distorsion de concurrence (l'ensemble des metteurs en marché devront s'y conformer) et que la mesure sera bien acceptée par les donneurs d'ordres.

- Dans le cas présent, il faut envisager une écocontribution qui s'applique comme un pourcentage du chiffre d'affaires. Deux taux pourront être déterminés selon que les filets soient vendus montés ou non. Cela s'explique car il y a une grande diversité de filets et seuls les nappes sont identiques mais l'engin en lui-même est adapté selon les navires et les pratiques des pêcheurs. Si le mètre pourrait être une unité intéressante en temps normal elle ne peut s'appliquer à la pêche car sur une même nappe (morceau de filet) la longueur peut-être la même mais pas la largeur ce qui change significativement la taille de l'engin.
 - Pour que l'écocontribution soit bien acceptée, il pourra être proposé une évolution progressive dans le temps en fonction des besoins de la filière déterminés par les quantités collectées.
- **La valorisation** peut être positive ou négative.
 - **La valorisation positive** des filets usagés provient de leur revente aux conditions du marché des filets collectés. La filière nationale sera en effet le guichet unique pour valoriser les filets : la massification permettant une meilleure valorisation. Si la valorisation représente un poste de ressource, il représentera également un poste de dépenses, dans la mesure où la profession choisira l'option d'un retour de la valorisation aux ports d'origine des filets (la traçabilité sera assurée sur les filets conditionnés).
 - **La valorisation négative** qui provient de la facturation émise, auprès des ports opérateurs de collecte, et qui concerne le traitement des produits non conformes.
 - **Une aide à la mise en place.** Pour accélérer la mise en place des schémas locaux, la filière nationale pourra apporter un soutien financier aux ports qui le désirent (en fonction des responsabilités définies). Les pouvoirs publics pourront être sollicités pour apporter une aide à la mise en place pour compléter le dispositif, permettant ainsi d'atteindre plus rapidement les objectifs.

9.2.1.4.2. *Au titre des dépenses*

9.2.1.4.2.1. *Schémas locaux*

Les budgets à prévoir considéreront chaque poste de dépenses :

1. Personnel : le temps passé du personnel mobilisé pour l'organisation des collectes locales : référent et secrétariat
2. Equipement pérenne : caisses palettes, rack, engins de levage etc.
3. Mise à disposition de matériel : conditionnement (big-bags, saches)
4. Mise à disposition d'une aire d'entreposage - location de bennes
5. Transport sur plate-forme de regroupement
6. Plate-forme de regroupement – coût d'entreposage
7. Autres prestataires
8. Coûts d'élimination : mise à l'enfouissement ou valorisation négative
9. Démantèlement
10. Frais de communications et réunions.

9.2.1.4.2.2. *Dépenses de la filière nationale*

Les postes de dépenses se répartissent en quatre types de dépenses :

- Les dépenses opérationnelles : transport, la valorisation négative.
- Les dépenses de fonctionnement : les dépenses de personnels et de missions, d'administration, de communication, de R&D et du système d'information.
Composée d'une secrétaire et d'un chef de projet, la structure nationale pourra rester légère et concerner des postes à temps partiel. Dans une première période, un temps complet doit cependant être envisagé pour assurer l'accompagnement technique des ports qui souhaitent rejoindre la filière.
- Le reversement des bénéfices de la valorisation aux dispositifs locaux.

- Les soutiens à la mise en place des schémas locaux.

9.2.1.5. Tentative de budget pour la filière nationale

9.2.1.5.1. Evaluation des besoins financiers

Dans le schéma proposé, la filière nationale aura pour responsabilité l'accompagnement technique et financier de la mise en place des schémas locaux, ainsi que la prise en charge du transport et de la valorisation des filets usagés.

La mise en place progressive de la filière nationale implique une montée en puissance, année après année, des volumes collectés. En conséquence, d'un point de vue opérationnel, les besoins financiers iront croissant.

Pour dresser un budget préliminaire, les hypothèses suivantes ont été retenues pour les cinq premières années. Pour l'exercice, ne seront retenus que les FPU.

9.2.1.5.1.1. Volumes de références

- Bien que le poids ne soit pas l'unité de vente, il sera retenu cependant comme indicateur dans la mesure où il est l'unité utilisé dans la gestion des filets usagés. Pour les filets, le poids mis en marché a été estimé à 800 tonnes par an. Usagés, il est intégré un coefficient de souillure estimé de 20 % (par les recycleurs). Le gisement de FPU est donc estimé à 960 tonnes.
- A titre conservatoire, il est retenu que 95 % des metteurs en marché participent au dispositif, pour les 3 premières années, et 98 % pour les deux années suivantes.
- Le dispositif national se mettra en place progressivement. Pour la première année, il sera retenu le taux de 35 % des filets collectés, taux qui est approchant de ce qui a été identifié par l'étude. L'objectif fixé est un taux de collecte de 70 %, au bout de la cinquième année.

En résumé sur les cinq premières années de PECHPROPRE, la répartition serait la suivante (estimation) :

Filets de Pêche	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Volume Filets EP (T)	800	800	800	800	800
% Contribuant	95%	95%	95%	98%	98%
Volume Contribuant EP (T)	760	760	760	784	784
Volume contributeur équivalent EPU (X1,2) (T)	912	912	912	941	941
Taux de collecte retenu sur EPU Contributeur	35%	45%	55%	60%	70%
Volume Total Collecté T)	319	410	502	564	659

Figure 38 – Tableau de mise en marché et volume collecté (Tonnes)

Réalisation CPA

9.2.1.5.1.2. Différentes catégories de FPU

Si les recommandations techniques de la filière nationale indiqueront uniquement les FPU propres, en pelotes nouées, repris par la filière nationale pour la valorisation, le principe de réalité incite à considérer 3 catégories de produits qui ne suivront pas le même schéma opérationnel et économique.

- **Catégorie A** : catégorie de haute qualité, filets démantelés, exempts de tous produits exogènes (poissons, crustacés, algues...). C'est la catégorie visée par la filière, sous-entendant ainsi que les opérateurs locaux sont en charge du démantèlement et du nettoyage.
- **Catégorie B** : catégorie de qualité moyenne, non démantelés mais propres. Ces filets devront faire l'objet d'un démantèlement.
- **Catégorie C** : Catégorie de basse qualité, plus coûteuse à traiter (car démantèlement et nettoyage des filets à financer).

L'enfouissement sera envisagé pour les filets qui sont, d'après les recycleurs, en trop mauvais état pour être recyclé.

De même que la filière nationale se mettra en place progressivement, l'amélioration de la qualité sera progressive, dans la mesure où les mesures d'accompagnement et d'incitation aux bonnes pratiques

se feront sentir. Ainsi, outre l'augmentation générale des volumes collectés, les catégories B et C auront une tendance à la baisse, remplacés par les volumes de la catégorie A à la hausse. Cependant, certaines quantités ne correspondant pas aux prescriptions techniques devront être envoyées à l'enfouissement. Là encore, l'objectif sera d'atteindre zéro FPU en centre d'enfouissement, au bout de 5 ans.

Le résultat sur les premières années pourrait être le suivant (estimation théorique) :

Filets de Pêche	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Volume Total Collecté (T)	319	410	502	564	659
Volume traité (T)					
Volume catégorie A Qualité haute (T)	95	151	212	298	387
Volume catégorie B Qualité moyenne (T)	68	113	165	217	258
Volume catégorie C Qualité basse (T)	109	113	94	27	0
Enfouissement (T)	48	33	30	23	13
Big-Bag Nb	2128	2736	3344	3763	4390

Figure 39 – Tableau des volumes traités par catégorie

Réalisation CPA

9.2.1.5.1.3. Schéma opérationnel de la filière nationale

Les FPU collectés suivront le schéma opérationnel classique du conditionnement pour lequel la filière fournira les big-bags à des fins de standardisation de l'entreposage et du transport à sa destination finale.

La répartition pourrait être la suivante (estimation) :

Filets de Pêche	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Volume Total Collecté (T)	319	410	502	564	659
Volume traité (T)					
Entreposage prestataire (T)	319	410	502	564	659
Transport Recycleur (T)	271	378	472	542	645

Figure 40 – Tableau des volumes traités en aval

Réalisation CPA

9.2.1.5.1.4. Coûts unitaires de la filière nationale

Dans le registre des coûts, la valorisation négative des FPU de catégorie B et C sont intégrés, ainsi que les coûts opérationnels. Ont été ainsi retenus les coûts suivants (estimation) :

Filets de Pêche	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Volume Total Collecté (T)	319	410	502	564	659
Coûts unitaires (€/T)					
Valorisation Catégorie A Qualité haute	- €	- €	- €	- €	- €
Valorisation Catégorie B Qualité moyenne	50,00 €	50,00 €	50,00 €	50,00 €	50,00 €
Valorisation Catégorie C Qualité basse	100,00 €	100,00 €	100,00 €	100,00 €	100,00 €
Entreposage prestataire	15,00 €	15,00 €	15,00 €	15,00 €	15,00 €
Transport Recycleur	187,50 €	187,50 €	187,50 €	187,50 €	187,50 €
Big-Bag (150kg)	8,00 €	8,00 €	8,00 €	8,00 €	8,00 €
Enfouissement	120,00 €	120,00 €	125,00 €	125,00 €	130,00 €
Dépenses opérationnelles (€/T collectée)	245,71 €	250,43 €	252,08 €	253,33 €	254,68 €

Figure 41 – Tableau des coûts unitaires à la tonne
Réalisation CPA

Remarques :

- Seuls les produits de catégorie B et C font l'objet d'une valorisation négative.
- Le coût d'entreposage correspond aux frais du stockage intermédiaire, chez le prestataire, en attente de massification.
- Les frais de transport représentent une moyenne estimée en fonction de données fournies par les intervenants actuels, et les coûts relevés, par Adivalor, pour des prestations similaires dans l'agriculture.
- Dans la mesure où le dispositif envisage de soutenir les schémas locaux dans le conditionnement, ce qui les aidera à appliquer les bonnes pratiques, la filière nationale fournira (ou financera) les big-bags. Dans ce montant on inclura éventuellement les palettes et les saches.
- L'enfouissement reprend les montants généralement demandés pour la mise en ISDND.

9.2.1.5.1.5. Coûts de collecte (coûts globaux en fonction des volumes)

- **Les coûts opérationnels** : Selon les hypothèses retenues, le coût opérationnel d'une tonne de FPU se trouve aux alentours de 250 EUR/T. En conséquence, les besoins financiers pour couvrir ces dépenses, s'étalent sur une fourchette de 75 000 EUR à 170 000 EUR par an selon les années et les quantités concernées :

Filets de Pêche	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Volume Total Collecté	319	410	502	564	659
Dépenses opérationnelles (€/T collectée)	245,71 €	250,43 €	252,08 €	253,33 €	254,68 €
Coût global €					
Valorisation Catégorie A	- €	- €	- €	- €	- €
Valorisation Catégorie B	3 392 €	5 664 €	8 251 €	10 838 €	12 908 €
Valorisation Catégorie C	10 853 €	11 327 €	9 430 €	2 710 €	- €
Entreposage prestataire	4 788 €	6 156 €	7 524 €	8 467 €	9 878 €
Transport Recycleur	50 873 €	70 794 €	88 407 €	101 606 €	121 010 €
Big-Bag	17 024 €	21 888 €	26 752 €	30 106 €	35 123 €
Enfouissement	5 746 €	3 940 €	3 762 €	2 822 €	1 712 €
Dépenses Opérationnelles totales	78 430 €	102 778 €	126 445 €	143 002 €	167 724 €

Figure 42 – Tableau des coûts opérationnels
Réalisation CPA

- **Les coûts de fonctionnement de la structure nationale** comprennent les dépenses de personnels, de missions et d'administration. En termes de structure, cela se traduit par un chef de projet, un conseiller technique et un secrétariat administratif et commercial. La structure nationale pourra rester légère et concerner des postes à temps partiel. Dans une première période, un temps complet doit cependant être envisagé pour assurer l'accompagnement technique des ports qui souhaitent rejoindre la filière.
 - Le chef de projet assure la contractualisation avec les ports et les prestataires, dans le cadre de la stratégie définie par la profession.
 - Le conseiller technique accompagne d'un point de vue technique les ports dans la mise en place des schémas locaux. Ce poste est temporaire et sera actif, uniquement sur les premières années de mise en place.
 - Le secrétariat administratif et commercial aura en charge la gestion des commandes, de la facturation et des règlements.

La mobilisation en ressources humaines sera plus importante, dans les premières années de démarrage où il sera nécessaire d'investir dans du temps passé. Pour l'exercice et à titre indicatif, il sera retenu les éléments suivants.

Fonction/%tps	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Chef de projet	80%	80%	50%	50%	50%
Conseiller technique	100%	100%	100%	50%	
Secretariat	30%	50%	50%	50%	50%
Total	120 000 €	126 000 €	108 000 €	79 000 €	55 000 €

Figure 43 – Tableau des coûts de personnels et missions

Réalisation CPA

- **Le soutien à la mise en place** des schémas locaux. Dans le cadre des contrats entre la filière nationale et les schémas locaux, l'opérateur local recevra un soutien financier de la part de la filière. Ce soutien l'incitera à fonctionner selon le dispositif national et lui enlèvera les appréhensions budgétaires inhérentes au démarrage de toutes nouvelles opérations. Le comité de pilotage national pourra en déterminer les montants selon l'importance des ports et le type de dépenses supporté (matériel, installations, communication...).
- **Les autres charges :**
 - Les dépenses de communication concernent la publication de dépliants, brochures, recommandations techniques, journées de sensibilisation et d'information auprès des opérateurs locaux
 - Les dépenses de R&D permettant d'assurer des études et des expérimentations.
 - Le système d'information et de statistiques.
 - La gestion de la collecte des écocontributions.

Les retours de la valorisation positive. Les sommes générées, par les filets valorisés sur le marché du recyclage, seront reversées à l'opérateur de collecte du port.

- **Résumé des dépenses de fonctionnement.** Les efforts nécessités par le lancement de la filière entraînent un niveau de dépenses élevé qui diminuera à partir de la troisième année, dès lors que la filière rentrera en phase de routine.

Filets de Pêche	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Volume Total Collecté (T)	319	410	502	564	659
Les coûts de fonctionnement					
Charges indirectes (Personnel, missions, administration)	120 000 €	126 000 €	108 000 €	79 000 €	55 000 €
Soutien à la mise en place des schémas locaux	100 000 €	200 000 €	200 000 €	50 000 €	
Communication	35 000 €	35 000 €	30 000 €	25 000 €	20 000 €
Recherche et développement	15 000 €	15 000 €	15 000 €	15 000 €	15 000 €
Soutien valorisation	4 748 €	7 551 €	10 609 €	14 902 €	19 362 €
Système d'information	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €
Contribution Collecte éco-contribution	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €
Les coûts de fonctionnement	284 748 €	393 551 €	373 609 €	193 902 €	119 362 €

Figure 44 – Tableau des coûts de fonctionnements

Réalisation CPA

9.2.1.5.1.6. Besoins financiers de la filière PECHPROPRE

L'addition des coûts opérationnels et de fonctionnement détermine les besoins financiers de la filière. Si, en mode routine, les besoins avoisineront **300 000 EUR par an**, les efforts nécessaires à la mise en place de la filière pourront nécessiter des budgets jusqu'à **500 000 EUR**.

Filets de Pêche	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Volume Total Collecté	319	410	502	564	659
Dépenses opérationnelles (€/T collectée)	245,71 €	250,43 €	252,08 €	253,33 €	254,68 €
Dépenses Opérationnelles totales	78 430 €	102 778 €	126 445 €	143 002 €	167 724 €
Les coûts de fonctionnement	284 748 €	393 551 €	373 609 €	193 902 €	119 362 €
Coût total filière Final (Besoin financier de la filière)	363 178 €	496 329 €	500 054 €	336 904 €	287 086 €
€/T collectée	1 138 €	1 209 €	997 €	597 €	436 €

Figure 45 – Tableau des besoins financiers de la filière

Réalisation CPA

9.2.1.5.2. Evaluation des ressources

Les ressources auront trois origines principales : opérationnelles, les contributions des metteurs en marché et les aides (au démarrage) de l'Etat.

9.2.1.5.2.1. Recettes opérationnelles

Les recettes opérationnelles sont constituées de la valorisation positive obtenue des recycleurs, de la valorisation négative et des frais d'enfouissement qui sont refacturés à l'opérateur de collecte.

- **La valorisation positive.** Le marché de la valorisation des plastiques est, par nature, très aléatoire. De plus, la situation actuelle est très perturbée par d'importants volumes de plastiques usagés, qui ne trouvent pas de capacités de recyclage suffisantes pour être traités en France ou en Europe. Cependant, le filet de pêche se trouve être dans une situation de niche, sans produits véritablement concurrents. Les recherches effectuées, dans le cadre de la présente

étude, indiquent trois exutoires possibles : un en Espagne, avec les services de Filets Recyclage, un en Italie, avec Aquafil, et un dernier en Allemagne.

- Des projets locaux au niveau de la France métropolitaine travaillent aussi sur des solutions de valorisation. Les solutions qu'ils trouveront pourront aussi être des exutoires pour la filière (cf. partie 5).

Les conditions commerciales de valorisation peuvent varier, en fonction des quantités, de la qualité et de la tendance du marché du moment. Par ailleurs, selon le résultat des négociations, les conditions peuvent être « sortie usine » ou « livrée ». Toujours dans un but de simplification et prenant une position prudente, il est retenu une valorisation moyenne de 100 EUR/T pour les filets de catégorie A pour l'exercice. Dans le cadre d'une étude, il est toujours délicat de déterminer ce type de données n'étant pas dans le cadre d'une négociation réelle avec les partenaires : sans quantité à proposer et sans essais préalables, il n'est pas possible d'établir un prix de cession.

- **La valorisation négative refacturée.** Il en est de même pour les filets de catégorie B et C, pour lesquels la filière aura des coûts à supporter. L'hypothèse retenue est 50 EUR/T (cat. B) et 100 EUR/T (cat. C). Ces montants, refacturés aux opérateurs de collectes représentent une ressource pour la filière nationale. Ces mêmes montants apparaissent dans les dépenses, car ils sont réglés, à l'opérateur de traitement, par la filière.
- **Prestation élimination.** Bien que les prescriptions minimums techniques (PMT) ne spécifieront que la reprise des filets démantelés et propres, il faut néanmoins considérer le traitement des filets non conformes qui seront orientés vers l'enfouissement. Dans ce cas, les sommes déjà inscrites dans les charges, seront refacturées aux opérateurs de collectes.

Les recettes sont résumées de la sorte (estimation) :

Filets de Pêche	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Volume Total Collecté (T)	319	410	502	564	659
RECETTES opérationnelles					
Valorisation Positive	4 748 €	7 551 €	10 609 €	14 902 €	19 362 €
Valorisation négative refacturée	14 244 €	16 991 €	17 681 €	13 548 €	12 908 €
Prestation élimination	5 746 €	3 940 €	3 762 €	2 822 €	1 712 €
Total recettes opérationnelles	24 738 €	28 482 €	32 052 €	31 272 €	33 982 €

Figure 46 – Tableau des recettes opérationnelles

Réalisation CPA

9.2.1.5.2.2. Contributions des metteurs en marché

L'écocontribution appliquée sur le produit neuf par les metteurs en marché constitue la principale source de recette pour la filière. Compte tenu de l'impossibilité d'appliquer une écocontribution sur l'unité de vente, celle-ci s'appliquera en pourcentage du chiffre d'affaires (comme indiqué en 9.2.1.4.1.2).

Aux dires d'experts, dans la mesure où 800 tonnes sont mises annuellement en marché, le chiffre d'affaires moyen dégagé, par tonne de filet, est de 19 000 EUR. La valeur moyenne du marché national serait en conséquence de plus de 14 000 000 EUR.

Détermination du montant de l'écocontribution. Pour l'exercice et à des fins de simplification, notre modèle ne retiendra qu'un seul taux. Afin de couvrir les besoins financiers déterminés au chapitre précédent, le taux nécessaire se situe entre 2 et 3,5 %, selon les besoins de chaque année. Il faut cependant conserver un taux stable, qui ne pourra être inférieur à 2 %, en année de routine.

L'application de l'écocontribution sur le produit neuf n'est pas une mesure toujours bien acceptée par les professionnels, surtout lorsque aucun effort financier ne leur était demandé auparavant. De même, il faut envisager que tous les metteurs en marché n'auront pas nécessairement rejoint la filière, dès la première année, ce qui peut favoriser une distorsion de concurrence.

Ce sont les raisons pour lesquelles il est recommandé de fixer l'écocontribution à 1,5 % les deux premières années, soit 216 000 EUR de contribution, pour la stabiliser sur les années suivantes à 2 %, soit 300 000 EUR par an. Ce qui permettra à la filière de se trouver en situation d'équilibre.

9.2.1.5.2.3. Aides à la mise en place de l'Etat

Afin de faciliter la mise en place de la filière et le développement des schémas locaux, il est recommandé la mise en place d'une convention entre l'Etat et la filière sur une période de 4 ans. Le montant estimé serait de 840 000 EUR, soit 700 000 EUR HT. Cette somme serait essentiellement consacrée au soutien des schémas locaux, pour 550 000 EUR (soit 80 %) et le solde contribuerait à l'équilibre de la filière dans ses premières années.

9.2.1.5.2.4. Consolidation des ressources

Ainsi, le schéma proposé permettrait de dégager un niveau de recette entre 300 000 EUR et 520 000 EUR, selon les besoins annuels :

Filets de Pêche	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Volume Total Collecté (T)	319	410	502	564	659
Recettes Ecocontribution					
Chiffre d'Affaires contribuant	14 440 000 €	14 440 000 €	14 440 000 €	14 896 000 €	14 896 000 €
Besoin Eco contribution %	2,5%	3,4%	3,5%	2,3%	1,9%
Eco-contribution retenue	1,5%	1,5%	2,0%	2,0%	2,0%
Recettes Ecocontribution	216 600,00 €	216 600,00 €	288 800,00 €	297 920,00 €	297 920,00 €
Aides à la mise en place de la filière	150 000,00 €	300 000,00 €	200 000,00 €	50 000,00 €	-
RECETTES TOTALES	391 338 €	545 082 €	520 852 €	379 192 €	331 902 €

Figure 47 – Tableau illustrant la consolidation des ressources

Réalisation CPA

9.2.1.5.3. Un dispositif équilibré

Le montage proposé assure un dispositif à l'équilibre sur les cinq premières années de son existence. Il permettra d'absorber les surcoûts liés au démarrage de la filière, étape qui donnera aux ports le temps nécessaire pour rejoindre la filière nationale et mettre en place les procédures et les équipements nécessaires à une gestion optimisée des filets.

Filets de Pêche	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Volume Total Collecté	319	410	502	564	659
Dépenses opérationnelles (€/T collectée)	245,71 €	250,43 €	252,08 €	253,33 €	254,68 €
Dépenses Opérationnelles totales	78 430 €	102 778 €	126 445 €	143 002 €	167 724 €
Les coûts de fonctionnement	284 748 €	393 551 €	373 609 €	193 902 €	119 362 €
Coût total filière Final (Besoin financier de la filière)	363 178 €	496 329 €	500 054 €	336 904 €	287 086 €
€/T collectée	1 138 €	1 209 €	997 €	597 €	436 €
Total recettes opérationnelles	24 738 €	28 482 €	32 052 €	31 272 €	33 982 €
Recettes Ecocontribution	216 600,00 €	216 600,00 €	288 800,00 €	297 920,00 €	297 920,00 €
Subventions (aides à la mise en place de la filière)	150 000,00 €	300 000,00 €	200 000,00 €	50 000,00 €	
RECETTES TOTALES	366 600 €	516 600 €	488 800 €	347 920 €	297 920 €
Résultats filière	3 422 €	20 271 €	- 11 254 €	11 016 €	10 834 €
Solde		23 693 €	12 439 €	23 455 €	34 289 €

Figure 48 – Tableau illustrant un dispositif équilibré

Réalisation CPA

9.2.2. Une organisation nationale décentralisée

Le dispositif élaboré dans le cadre de l'étude PECHPROPRE est donc raisonné pour répondre au plus près des besoins des pêcheurs, tout en considérant la recherche d'une meilleure performance en mutualisant certains aspects techniques et financiers.

Le schéma logistique indiqué recommande un site d'entreposage à proximité du port, ainsi qu'un site de regroupement. Ce dernier sera mutualisé entre plusieurs ports, ce qui nécessite d'organiser également de manière mutualisée ce site.

Par ailleurs, le dispositif proposé gagnera en efficacité, en performance et en mise en place, si les professionnels eux-mêmes en deviennent les dépositaires et les décisionnaires.

Ce chapitre a pour ambition d'apporter des éclaircissements, sur un type d'organisation permettant de répondre à cet objectif.

9.2.2.1. Niveau national

- **Une structure de pilotage national** dans laquelle se retrouve la représentation nationale des pêcheurs et des metteurs en marché. Cette structure définira la politique et les grandes orientations de la filière nationale. Elle assurera les relations avec les pouvoirs publics, la communication au niveau national, gèrera la collecte des contributions. Par contrat, elle sera le donneur d'ordres pour la structure opérationnelle dont elle assurera le financement. Elle sera la structure de concertation et de décisions qui crée les conditions d'une gestion mutualisée et d'un consensus autour des décisions. Seront représentés les marins-pêcheurs, la distribution, les fabricants contributeurs. Les organismes financeurs (pouvoirs publics) y seront régulièrement invités dans la phase de démarrage. Cette structure pourra prendre la forme d'une association ou d'une société par action.
- **Une structure opérationnelle nationale** en charge de la mise en place et de la gestion de la filière. C'est cette structure qui contractualisera avec les opérateurs de collecte des ports, apportera les soutiens financiers et techniques, et assurera la mise en place, la gestion logistique, le recyclage, etc. Régulièrement elle rendra compte à la structure de pilotage

national des actions entreprises, des résultats, des difficultés et des besoins. Elle proposera des solutions et des orientations à la structure nationale de pilotage.

9.2.2.2. Niveau régional

- **Les comités régionaux des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM).** La prégnance de plus en plus forte des questions environnementales dans toutes activités pourrait motiver les CRPMEM à suivre ce dossier, sinon d'un point de vue opérationnel, du moins sous ses aspects communication et retour d'image. En conséquence il sera recommandé d'organiser un comité de pilotage régional qui aura notamment pour fonction d'accompagner les ports (pilotages locaux) dans la mise en place et l'atteinte des objectifs. Cela sera à définir dans le cadre de réunions de travail visant à la mise en place de la filière volontaire.
- **Les comités départementaux des pêches maritimes et des élevages marins (CDPMEM).** Les CDPMEM sont les mieux placés pour connaître les besoins des pêcheurs et adapter l'outil aux contingences spécifiques du port. Il peut être envisagé qu'ils organisent et animent les comités de pilotage locaux qui fixent les orientations du schéma local et de l'équipe autour de l'opérateur de collecte et assurent le financement. Par exemple, la massification des flux peut demander que les volumes soient collectés dans une même période sur tous les ports concernés d'une région, afin que le temps d'entreposage ne soit pas trop long. Cette simple mesure améliorera l'efficacité du dispositif d'un point de vue logistique, économique et de qualité (un temps d'entreposage long diminue la qualité des lots par la possibilité de contamination exogène). Cela sera à définir dans le cadre de réunions de travail visant à la mise en place de la filière volontaire.

9.3. Quelle solution pour les chaluts ?

Compte tenu de l'étroitesse du marché et de la spécificité dans l'utilisation des chaluts, il n'a pas été envisagé de les intégrer dans un fonctionnement de type filière nationale, qui n'apporterait pas de réponses techniques ou financières satisfaisantes.

Cependant, la filière nationale pourra établir des références techniques nationales, qui pourront aider les décideurs locaux dans leur conduite à tenir pour la gestion de la fin de vie des chaluts.

Il appartiendra alors aux professionnels d'envisager un budget spécifique, pour son établissement, et un financement ; une écocontribution sur les chaluts ou une ponction sur le budget général. Il pourra aussi être menée une démarche similaire sur les autres engins de pêche.

Si un travail de recherche et développement (R&D) est mené sur le recyclage des chaluts, il n'est pas prévu que l'éco contribution résultant des filets soit utilisée pour ce travail de R&D ni pour aucun autre travail de R&D concernant les autres engins de pêche.

10. Conclusions

Le dispositif présenté devrait répondre aux besoins des professionnels de la pêche. Techniquement et financièrement, ce dispositif est réalisable. Il est en mesure d'obtenir des résultats significatifs, dans les cinq années qui suivent son démarrage.

Au-delà des conditions techniques et financières, la réussite de ce dispositif dépendra de la mobilisation des professionnels eux-mêmes qui déterminera la durée de préparation de la filière avant son lancement.

Les acteurs des opérations pilotes indiquent qu'ils pourront vite être sensible à la nécessité d'établir un schéma local. Un démarrage rapide peut être envisagé. La sensibilisation pourra cependant prendre un peu de temps et il sera recommandé de lancer les schémas locaux sur la demande des acteurs locaux eux-mêmes. Le principe de contractualisation avec la filière nationale, avec les soutiens techniques et financiers proposés, devrait inciter un grand nombre de ports à fonctionner dans le cadre de la filière.

Par la suite, les exemples montrés par les pionniers et les efforts de pédagogie devraient convaincre ceux qui, au démarrage, auront exprimé des doutes et des réserves.

Pour une filière réglementaire ou volontaire ?

A l'heure où les pouvoirs publics s'interrogent sur l'opportunité de mettre en place une filière REP appliquée aux engins de pêche, les professionnels devront se prononcer pour une filière volontaire ou obligatoire.

Les arguments souvent avancés pour une filière obligatoire, exposent le fait que tous les acteurs sont contraints de respecter les exigences réglementaires et de fait, il n'est pas utile d'obtenir un consensus sur le montage de la filière. De plus, en termes de financement ou de fonctionnement, les dispositifs d'une filière réglementaire peuvent être identiques à ceux d'une filière volontaire.

Les contre-arguments souligneront que REP ou pas REP, il y aura toujours des filets de pêche retrouvés en mer à la suite des incidents de mer, les pêcheurs ne se débarrassant plus de leurs filets en mer. En tout état de cause, si une filière lui est proposée, le professionnel choisira la solution filière plutôt qu'une solution préjudiciable à l'environnement. Enfin, il est toujours très difficile, dans le cadre d'un règlement, de modifier ou faire évoluer le dispositif.

Les tenants d'une filière volontaire souligneront l'aspect volontaire, qui mobilise toute une profession. Nonobstant le temps que cela prend pour obtenir le consensus, l'adhésion volontaire des professionnels, qui s'approprient le dispositif et le gèrent, garantit son efficacité tant technique qu'économique. Par ailleurs, les professionnels sont mieux à même qu'un règlement d'adapter les solutions aux conditions spécifiques rencontrées. Enfin, les exemples récents (l'agriculture) ont montré leur performance.

Même si l'auteur de ces lignes est plus favorable au mode volontaire, il faut cependant chercher à répondre en permanence à la question suivante : **quelle est la meilleure solution pour le pêcheur et son environnement ?** La réponse n'est pas si simple, et une bonne concertation entre professionnels et pouvoirs publics apportera la garantie que la solution choisie réponde à cette question.

11. Communication

11.1. Une plateforme de communication

Comme expliqué précédemment, le projet a été élaboré initialement car un besoin d'information sur les quantités et les modes de gestion des EPU a été exprimé. Les représentants de la profession de la pêche ou encore les pêcheurs n'avaient pas d'informations précises sur les EPU. PECHPROPRE a permis d'y remédier.

11.2. Création d'une identité visuelle

Afin de fédérer et de permettre une bonne visibilité du projet, une identité visuelle a été élaborée par le biais de plusieurs outils.

Un logo au nom du projet a été créé :



Il doit permettre aux interlocuteurs d'identifier rapidement le projet. Une charte graphique inspirée de la Coopération Maritime a aussi été créée.

11.3. Mise en place d'outils

11.3.1. Site internet

Pour communiquer le plus largement possible, un site internet (www.pechpropre.fr) a été créé pour présenter le contexte et le cadre du projet mais aussi les autres projets connexes. Ce site doit permettre à tous d'avoir l'information la plus récente possible sur le projet PECHPROPRE et de faire connaître les autres démarches du territoire métropolitain.

Chaque fois qu'un projet est découvert et que le porteur accepte de communiquer sur ses actions en transmettant un résumé de l'étude, il sera affiché dans l'onglet « Partenaires et Initiatives ». Il est aussi possible pour les partenaires de communiquer sur les états d'avancement de leurs études par le biais de la page « Actualités ».

Cet outil numérique se veut dynamique et participatif bien que le seul gestionnaire du site soit la CM. Les différentes informations relatives au projet seront actualisées et une communication la plus régulièrement possible sera effectuée par le biais d'articles.

11.3.2. Réseaux sociaux

PECHPROPRE est aussi présent sur deux réseaux sociaux : Facebook et Twitter afin de communiquer par le biais d'un travail de veille notamment, sur la presse en lien avec le projet.

11.3.3. Film

Au lancement du projet, il était prévu qu'ils soient réalisés des guides de bonnes pratiques qui seraient ensuite transmis aux pêcheurs. Après avoir échangé avec les acteurs locaux du secteur de la pêche, il se trouve que cette pratique n'était pas appropriée.

Il a donc été décidé qu'un film soit réalisé retraçant le contexte, le projet, les opérations pilotes et les pistes de réflexion sur lesquelles le projet abouti.

Des tournages ont été réalisés sur 3 sites pilotes :

- Barfleur / Saint Vaast La Hougue
- La Rochelle / La Côtinière
- Saint Raphael

Au-delà d'avoir des images du terrain, ces tournages ont permis de réaliser des interviews auprès des acteurs locaux impliqués dans la démarche PECHPROPRE. Au total, 8 personnes ont été interviewé pour parler du projet.

Ce film sera diffusé auprès des professionnels et des administrations pour que cela permette de réfléchir à la suite de la démarche à mettre en place.

11.4. Presse

Des communications ont été faite dans la presse professionnelle (cf. Annexe 24)

Index des figures

Figure 1 : Carte des criées/halles à marée de France Métropolitaine en 2016	16
Figure 2 : Carte des ports de l'étude PECHPROPRE.....	17
Figure 3 : Carte des projets territoriaux en lien avec PECHPROPRE	27
Figure 4 : Carte schématique des façades de la France métropolitaine.....	37
Figure 5 : Illustration des différents engins de pêche –.....	38
Figure 6 : Saisonnalité des principaux métiers : nombre de navires actifs par mois et par métier – Manche Mer du Nord.....	38
Figure 7 : Graphique de saisonnalité de l'activité basée sur la saisonnalité des principaux métiers – Manche Mer du Nord.....	39
Figure 8 : Saisonnalité des principaux métiers : nombre de navires actifs par mois et par métier - Atlantique.....	39
Figure 9 : Graphique de saisonnalité de l'activité basée sur la saisonnalité des principaux métiers - Atlantique.....	40
Figure 10 : Saisonnalité des principaux métiers : nombre de navires actifs par mois et par métier - Méditerranée	41
Figure 11 : Graphique de saisonnalité de l'activité basée sur la saisonnalité des principaux métiers - Méditerranée	41
Figure 12 : Interdiction et droits de rejet des déchets produits à bord (Annexe V de la Convention MARPOL)	52
Figure 13 : Tableau présentant les mesures prévues dans la proposition de la Commission vis-à-vis articles en plastique à usage unique et les engins de pêche.....	63
Figure 14 : Tableau de caractérisation issus des réponses des metteurs en marché.....	67
Figure 15 : Tableau de synthèse des principaux plastiques mis sur le marché pour la pêche professionnelle	68
Figure 16 : Mise en marché des engins de pêche neufs	69
Figure 17 : Synthèse des enquêtes.....	73
Figure 18 : Synthèse du nombre de ports et de marins-pêcheurs en France métropolitaine	73
Figure 19 - Carte de localisation des ports de pêche du projet PECHPROPRE	78
Figure 20 : Tableau de synthèse des limites exprimées lors des enquêtes auprès des responsables portuaires et des recommandations proposées	80
Figure 21 - Structure gestionnaires de 60 ports de pêche	81
Figure 22 - Carte des structures gestionnaires de 60 ports	81
Figure 23 - Carte de la qualification de la flottille sur les 60 ports.....	82
Figure 24 - Ports disposant d'un PRTD.....	84
Figure 25 - Port disposant d'au moins une personne dédiée à la gestion des déchets.....	84
Figure 26 : Répartition de la collecte des EPU (filets et chaluts)	86
Figure 27 - Carte des différents types de gestion des EPU sur les ports de l'étude.....	86
Figure 28 - Gestionnaires triant leurs EPU.....	87
Figure 29 - Prestataires EPU présents sur les 34 ports faisant du tri	88

Figure 30 – Synthèse des ports retenus pour les opérations pilotes	89
Figure 31 – Tableau présentant les Opérations pilote et leurs résultats.....	94
Figure 32 – Tableau récapitulatif des Retours d'expériences	96
Figure 33 – Filets en pelote	103
Figure 34 – Pelotes en sachet ou en big-bag.....	104
Figure 35 – Regroupement 1, responsabilité du pêcheur	105
Figure 36 – Regroupement 2, responsabilité de l'opérateur de collecte.....	105
Figure 37 – Schéma opérationnel global.....	106
Figure 38 – Tableau de mise en marché et volume collecté (Tonnes).....	112
Figure 39 – Tableau des volumes traités par catégorie	113
Figure 40 – Tableau des volumes traités en aval.....	113
Figure 41 – Tableau des coûts unitaires à la tonne	114
Figure 42 – Tableau des coûts opérationnels	114
Figure 43 – Tableau des coûts de personnels et missions	115
Figure 44 – Tableau des coûts de fonctionnements	116
Figure 45 – Tableau des besoins financiers de la filière	116
Figure 46 – Tableau des recettes opérationnelles	117
Figure 47 – Tableau illustrant la consolidation des ressources	118
Figure 48 – Tableau illustrant un dispositif équilibré	119

Sigles et acronymes

ACI	Atelier Chantier Insertion
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AFB	Agence Française pour la Biodiversité
APAM	Association Pêche côtière et Activités Maritimes durables
APLM	Association des Ports Locaux de la Manche
BBNJ	Biological diversity of areas Beyond National Jurisdiction
C2E / CEE	Certificat d'Economie d'Energie
CACES®	Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité
CAPA Tréport	Coopérative des Artisans Pêcheurs Associés Tréport
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDPMEM	Comité Départemental des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CE	Commission Européenne
CECOMER	Centre d'achat de l'Enseigne COMptoir de la MER
CEREMA	Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CERIB	Centre d'Etudes et de Recherche de l'Industrie du Béton
CGPA	Centre de Gestion de la Pêche Artisanale
CGPME	Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises
CIDPMEM	Comité Inter Départemental des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CIEM	Conseil International pour l'Exploration de la Mer
CM	Coopération Maritime
CMCS	Coopération Maritimes Conseil et Services
CMCS	Coopération Maritimes Conseil et Services
CMDK	Coopérative Maritime de DunKerque
CNPMEM	Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
COMHAV	COopérative Maritimes du HAVre
COFIL	Comité de PIlotage
CPA	Comité français des Plastiques en Agriculture
CPU	Chaluts de Pêche Usagés
CRC	Comité Régional de la Conchyliculture
CRPMEM	Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins
CSR	Combustibles Solides de Récupération
DCE	Directive Cadre sur l'Eau
DCSMM	Directive Cadre « Stratégie pour le Milieu Marin »
DEMK	Docks et Entrepôts Maritime de Keroman
DIRM	Direction Inter Régional de la Mer
DIS	Déchets Industriels Spéciaux
DPM	Domaine Public Maritime
DPMA	Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
EA	Entreprise Adaptée
ENSAIT	École Nationale Supérieure des Arts et Industries Textiles
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
EPN	Engins de Pêche Neufs
EPU	Engins de Pêche Usagés
ESAT	Établissement et Service d'Aide par le Travail
ETP	Equivalent Temps Plein
FAO	Organisation pour l'alimentation et l'agriculture

FEAMP	Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche
FEDOPA	Fédération Nationale Organisations de producteurs de la Pêche Artisanale
FFP	France Filière Pêche
FH	Foyer d'Hébergement
FNA	Fédération du Négoce Agricole
FOH	Facteur Organisationnel et Humain
FPU	Filets de Pêche Usagés
GALPA	Groupe d'Action Local de la Pêche et de l'Aquaculture
GPM	Grand Port Maritime
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IFREMER	Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER
IMP	Institut Maritime de Prévention
ISDND	Installation de Stockage des Déchets Non Dangereux
ISF	Impôts Sur la Fortune
KLM	Kersaudy Le Meur
MEMN	Manche Est Mer du Nord
MTES	Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire
NR	Non Renseigné
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OM	Ordures Ménagères
OMI / IMO	Organisation Maritime Internationale
ONG	Organisation Non-Gouvernementale
OP	Organisation de Producteurs
OSM	Ouest Sécurité Marine
OSPAR	Oslo-Paris
PA	Polyamide
PACA	Provence Alpes Côte d'Azur
PAMM	Plan Action Milieu Marin
PASAMER	Palangre Automatique SAbre et MERlu
PdM	Programme de Mesures
PEBD	Polyéthylène Basse Densité
PED	Pays En Développement
PEHD	Polyéthylène Haute Densité
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PNMEPMO	Parc Naturel Marin des Estuaires Picards et de la Mer d'Opale
PNMGL	Parc Naturel Marin du Golfe du Lion
PNMI	Parc Naturel Marin d'Iroise
PP	Polypropylène
PRTD	Plan de Réception et de Traitement des Déchets
PTM	Prescription technique minimale
PVC	Poly(chlorure de vinyle)
R&D	Recherche et Développement
REFIT	Programme pour une réglementation affûtée et performante dénommé « REFIT »
REP	Responsabilité Elargie du Producteur
REPP	Redevance d'Equipement des Ports de Pêche
SAEML	Société Anonyme d'Economie Mixte Locale
SAGE	Schémas d'Aménagements et de Gestion des Eaux
SARL	Société A Responsabilité Limitée
SAVS	Service d'Accompagnement à la Vie Sociale
SCIC	Société Coopérative Intérêt Collectif
SDGAE	Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux

SEM	Société Economie Mixte
SIH	Système d'Information Halieutique
SMEL	Synergie Mer et Littoral
SOIP	Système d'Optimisation et d'Innovation à la Pêche
SPL	Société des Ports Locaux
TAC	Taux Admissible de Captures
TEO	Taho'E eco-Organisation
UE	Union Européenne
UNCLOS	United Nations Convention on the Law Of the Sea

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale. L'Agence aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, les économies de matières premières, la qualité de l'air, la lutte contre le bruit, la transition vers l'économie circulaire et la lutte contre le gaspillage alimentaire.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de la Transition Écologique et Solidaire et du ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.





EXPERTISES

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie

www.ademe.fr

