

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DANS LE MONDE DE LA PLAISANCE ET DES LOISIRS NAUTIQUES, DANS LE CADRE DU SALON NAUTIQUE 2008

Bien que ne contribuant que très faiblement aux émissions globales de gaz nocifs à l'échelle planétaire le monde de la plaisance, qui connaît une forte croissance, est à l'origine de pics de pollution sur les littoraux français. Conscients du problème environnemental causé par le nautisme que ce soit de par les gaz d'échappement ou le rejet de déchets, les législateurs européens étudient la possibilité de durcir la réglementation afin de tendre vers une pratique de la plaisance ayant un impact minimal sur l'environnement marin. Malheureusement la législation actuelle est loin d'être appliquée de façon systématique par l'ensemble des acteurs du monde de la plaisance et des loisirs nautiques (ports de plaisance, constructeurs). Quelques initiatives ponctuelles sont cependant à noter, que ce soit dans le monde de la construction nautique (hydrogénérateurs, moteurs hybrides) ou de la part des collectivités territoriales (dépollution des bateaux en fin de vie, mise aux normes des ports). Afin d'accélérer la prise de conscience et le changement dans les mentalités, les pouvoirs publics et la FIN se sont lancés dans de vastes campagnes de sensibilisation des plaisanciers et des vacanciers aux enjeux environnementaux.

A l'aube du 21^e siècle la question environnementale revêt une importance toute particulière. En effet notre société a atteint un point où elle ne peut plus se voiler la face sur les impacts profonds et durables de son mode de fonctionnement sur la planète.

Tous les secteurs d'activités sont touchés par ce qui pourrait être qualifié de « fièvre écologique ». Le monde de la plaisance et des loisirs nautiques, en pleine expansion, ne déroge pas à cette règle, d'autant plus qu'il est en rapport direct avec l'environnement marin et son écosystème fragile. Minimiser l'impact que peuvent avoir les diverses embarcations de plaisance sur l'environnement est une nouvelle priorité des constructeurs. Dans le même temps les collectivités territoriales visent à promouvoir un « éco-tourisme » afin de préserver le littoral français. Le Salon Nautique de Paris, en tant que véritable vitrine du nautisme français sur le plan national, mais aussi international se devait de prendre en compte cette nouvelle tendance. Ainsi le thème du salon « Nautic 2008 » est « environnement et développement durable » afin de promouvoir les initiatives des exposants en matière d'écologie.

Le succès du nautisme en France et ses conséquences environnementales

Bénéficiant directement de l'explosion de la civilisation des loisirs, le monde de la plaisance et des loisirs nautiques est en pleine expansion (voir figure 1). Jadis réservé à une élite fortunée, le nautisme est désormais ouvert au plus grand nombre, notamment au sein des classes moyennes.

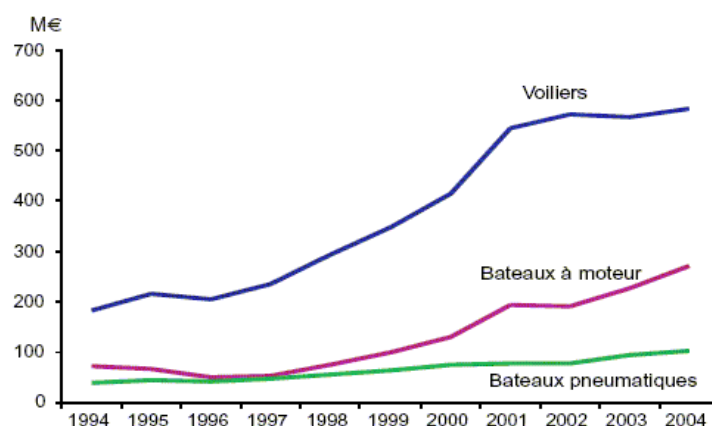


Figure 1 : Chiffre d'affaire global dans le secteur de la construction de bateaux de plaisance. Source : Fédération des Industries Nautiques.

Depuis une dizaine d'années, le secteur de la plaisance enregistre une forte croissance et ce malgré le contexte économique difficile.

La France, avec ses 5500 km de côtes, est résolument tournée vers la mer et cela se répercute sur les habitudes de ses habitants, notamment en matière de loisirs. Plus de 4.5 millions de Français pratiquent la plaisance. De plus le savoir-faire hexagonal est mondialement reconnu. Ainsi, la France est le leader mondial des constructeurs de voiliers et de bateaux pneumatiques.

Conséquence directe de la popularisation de la plaisance, le Salon Nautique, salon parisien de la plaisance et du nautisme, est devenu un rendez vous incontournable à l'échelle nationale. Depuis 1962 celui-ci permet à de nombreux professionnels de la mer d'aller à la rencontre d'un public dont le nombre croît chaque année et dont 40% se déplace avec une idée d'achat, preuve du dynamisme de ce secteur d'activité. Le salon a accueilli en 2007 près de 270 000 visiteurs ce qui représente donc 100 000 acheteurs potentiels. Plus de 1200 exposants présentent, lors de ce salon leurs dernières innovations en matière d'équipement, de design mais aussi d'environnement.

Il convient cependant de nuancer le propos précédent. En effet les chiffres exposés ne tiennent pas compte des récents rebondissements de l'actualité économique. Ainsi, dans un contexte de crise économique majeure il serait naïf de penser que la plaisance sera épargnée, d'autant plus que le secteur des loisirs est la première victime de la baisse de la consommation. Ce ralentissement ne devrait cependant toucher que les secteurs s'adressant aux classes moyennes (bateaux de petite taille et pneumatiques) dont le pouvoir d'achat est le plus affecté par la crise.

Le succès rencontré par la plaisance en France n'est pas sans conséquences environnementales. La pollution de l'air et de l'eau provoquée par les gaz d'échappement des bateaux de plaisance peut paraître insignifiante par rapport aux émissions totales liées aux activités humaines (anthropiques) comme il est possible de le constater sur la figure 2.

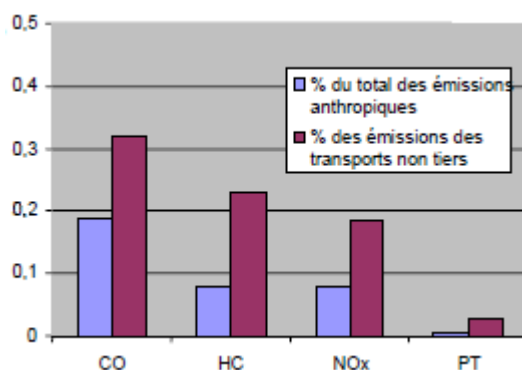


Figure 2 : Contribution relative des émissions de la navigation de plaisance à la pollution atmosphérique globale dans 15 états membres de l'UE. Source : Commission des Communautés Européennes.

La navigation de plaisance est responsable de moins de 0,2% des émissions de monoxyde de carbone et autres éléments à l'échelle Européenne. Cependant la Directive **2003/44/CE** du parlement Européen et du conseil du 16 Juin 2003 reconnaît leur caractère nocif. De plus cette production d'éléments nuisibles à l'homme mais aussi à l'environnement, directement liée à la plaisance est plus intense dans les périodes de week-ends ou de beau temps. Dans les zones appréciées par les plaisanciers, les émissions à certaines périodes de l'année ne peuvent plus être négligées. De plus, la pollution sonore, si elle n'est pas directement nuisible à la santé (tout du moins pour les catégories d'embarcations ici mentionnées) peut représenter une gêne.

Cette pollution, si insignifiante soit-elle d'après les chiffres est d'autant plus embarrassante qu'elle n'est pas essentielle. En effet, contrairement au transport maritime de marchandises qui est le véritable poumon de l'économie mondiale, la plaisance se place dans le domaine des loisirs, donc superflue.

En revanche il convient de souligner que la majeure partie de la pollution maritime est d'origine terrestre. Les substances toxiques qui se déversent dans les mers et océans, transportées par les rivières et les fleuves peuvent être d'origine industrielle, agricole (engrais ou pesticides) mais aussi issues d'installation de traitement des eaux usées. Protéger l'environnement marin est donc un combat qui se mène à terre.

Législation et enjeux environnementaux dans le monde de la construction nautique

Le monde de la plaisance est soumis à la législation européenne très stricte en matière d'environnement.

La directive 2003/44/CE définit les normes en matière d'émissions gazeuses et sonores auxquelles les bateaux de plaisance doivent se conformer et ce afin de minimiser au maximum l'impact de la plaisance sur l'environnement. Bien que cette directive n'ait été que très récemment transposée en droit national par les pays membres et par voie de conséquence que très récemment appliquée par les industriels, les parlementaires européens ont déjà le regard tourné vers l'avenir. Ceux-ci examinent la possibilité d'améliorer d'avantage les caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux. Parmi les mesures à l'étude il est possible de noter la disparition totale des moteurs 2 temps au profit des moteurs 4 temps ainsi que l'actualisation de la technologie, équivalente à l'évolution d'autres domaines, notamment

l'automobile (utilisation de catalyseurs d'oxydation par exemple). De nombreux scénarios d'application de ces modifications sont à l'étude. La question posée est la suivante : les limites d'émissions gazeuses doivent-elles être abaissées et si oui pour quel type de moteur ? Afin de déterminer quel scénario sera suivi, les impacts environnementaux, économiques et sociaux sont étudiés. En effet l'adaptation des nouvelles technologies au milieu marin ainsi que la mise aux normes des équipements n'est pas sans coût. Ce coût se traduit au niveau des entreprises par des suppressions d'emploi dont le nombre estimé varie de 130 à 190 selon les scénarios envisagés. En effet le surcoût considéré se doit d'être compensé par une réduction des dépenses, typiquement une suppression de personnel et ce d'après la Commission des Communautés Européennes. En revanche si le coût monétaire des dommages associés aux émissions de polluants atmosphériques est pris en compte, les économies induites par une réduction des émissions contrebalancent le coût de mise en conformité. Cela pourrait conduire à rechercher une plus forte réduction des émissions. Il est cependant peu probable que les bénéfices dégagés par cette réduction surpassent les coûts totaux de mise aux normes.

En accord avec la directive européenne **2000/59/CE** interdisant les rejets en mer des déchets d'exploitation des navires, les propriétaires de bateaux de plaisance ainsi que les constructeurs sont vivement encouragés, voire contraints à équiper ceux-ci de cuves de rétention des eaux usées, sous peine de se voir refuser l'accès à certains ports européens. En effet leur rejet en mer entraîne une véritable pollution et expose à un risque de contamination bactériologique. Ainsi la Fédération des Industries Nautiques a lancé une vaste campagne de sensibilisation, attribuant un « label bleu » aux unités ne rejetant pas d'eaux noires, équipées de bacs de rétention, de toilettes chimiques ainsi que d'un système de traitement des eaux. Cependant, malgré la législation et les campagnes encore peu de bateaux sont équipés de cuves de rétention. Il semble dès lors maladroit de modifier la législation en matière de nautisme et environnement alors que la précédente n'est pas encore parfaitement appliquée par les différents acteurs. Il faut attendre un changement dans les mentalités, même si celui-ci semble extrêmement long et que la situation écologique requiert de nouvelles mesures de façon urgente.

En ce qui concerne les émissions sonores une étude européenne a montré que seul l'impact des petits bateaux de plaisance peut être diminué, or cette catégorie contribue déjà peu à la pollution sonore sur les abords côtiers. Dans le cas des bateaux de plus gros tonnage les effets combinés de la coque et du moteur limitent cruellement la possibilité de diminution du bruit.

Des méthodes sont à l'étude afin de diminuer la pollution liée au déversement et évaporation de carburant. En effet le carburant s'infiltre à travers les réservoirs et les tuyaux contribuant ainsi à hauteur de 70% aux émanations de vapeur de carburant. Les 30% restants sont dus aux variations journalières de température atmosphérique induisant une variation du volume d'air dans le réservoir ce qui provoque une émission d'un mélange air/carburant pendant l'échauffement.

Dans le domaine de la propulsion des bateaux de plaisance, il est à noter que les nouvelles avancées technologiques (moteurs quatre-temps et deux temps à injection) ont permis de réduire la consommation de ceux-ci, notamment des moteurs hors bord, de 50% en l'espace de cinq ans.

Dans le domaine de la construction nautique à proprement parler des progrès significatifs ont été accomplis au cours des deux dernières décennies. Il est possible de citer à cet égard le cas des peintures type « antifouling » (anti-salissures) à base de tributylétain. La France a été le premier pays à limiter l'utilisation du TBT et ce, dès 1982 à cause des effets toxiques de celui-ci sur l'environnement marin. Ce produit ne fut interdit par l'OMI qu'en 2003. Plusieurs alternatives au TBT ont été testées au cours des années. Le cuivre est le

matériau le plus utilisé, de par sa toxicité sur le phytoplancton mais d'autres sont à l'étude, tels que des polymères élastomères, polymères érodables, produits à base de silicone ou peintures au téflon. Issu des dernières innovations technologiques en matière d'antifouling un appareil appelé « **Shipsonic Ultrasonic Algae Killer for ships** » a été mis au point afin d'empêcher la fixation d'organismes marins à l'aide d'ultra sons c'est-à-dire sans disperser aucun produit toxique dans l'eau. De nombreux constructeurs, soucieux de protéger l'environnement (mais aussi et surtout soucieux de se conformer à la législation, présente et future) ont opté pour l'utilisation de matériaux non polluants (résines à basse émission de composants volatils par exemple) mais aussi la suppression des vernis à base de polyuréthane.

Certains constructeurs vont au devant de la législation en proposant des solutions, innovantes ou dérivées de technologies déjà existantes, au problème environnemental. Il est possible de citer à cet égard le cas de la société **Steyr Motors**, lauréat du prix de l'Innovation décerné par l'Association Nationale des Constructeurs de la Marine dans le cadre de l'International Boat Builders' Exhibition), et ce pour son projet de système de propulsion hybride. Comme pour son équivalent automobile le moteur assure une propulsion électrique à faible vitesse, typiquement lors des manœuvres. Lorsqu'il s'agit d'atteindre des allures plus importantes, le moteur thermique prend le relais. Outre son impact certain sur les émissions d'éléments polluants il permet d'éliminer le besoin d'avoir recours à différents appareils de production d'énergie pour alimenter les équipements du bord. Cette navalisation de la technologie hybride est une première. Afin de promouvoir une plaisance propre et silencieuse la société **ODONATA** présentera lors du Nautic 2008 son prototype de bateau 100% électrique. Ce projet est né d'un constat sans appel : lors de l'édition 2007 du Salon Nautique, aucun bateau électrique n'a été présenté, illustrant ainsi le manque d'intérêt des constructeurs pour cette technologie. Le bateau Odonata, un trimaran long de 7 mètres pour 600kg peut atteindre la vitesse de 17 nœuds et à une autonomie de 40 miles. Celui-ci est issu des dernières technologies en matière de propulsion (pods), batteries (lithium ion), informatique embarqué et matériaux (résine époxy à renfort carbone).



Figure 3 : Bateau 100% électrique ODONATA

Cependant l'exemple du marché automobile où cette technologie peine à percer tend à laisser penser qu'un changement des mentalités et habitudes des constructeurs ainsi que des clients, en matière de système de propulsion, n'est pas à espérer avant l'horizon 2015.

Une autre innovation technologique a fait parler d'elle dans l'actualité récente. En effet Michel Desjoyeaux, concurrent au Vendée Globe 2008 et skipper de légende, a équipé son bateau de 60 pieds FONCIA d'un nouveau model d'hydrogénérateur. Cet appareil, développé par la société Cristec assure un apport important d'énergie tout en augmentant de façon négligeable la traînée de la coque. Il est décrit par son constructeur comme « économique, écologique et silencieux ». Une version adaptée à la plaisance sera présentée dans le cadre du Salon Nautique 2008.

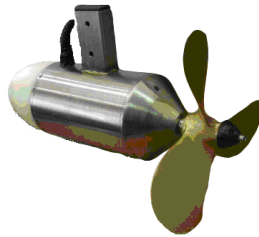


Figure 4 : L'hydrogénérateur de la société Cristec

Malheureusement certains indicateurs semblent montrer un ralentissement de l'engouement des constructeurs envers la cause environnementale. En effet, au cours du Salon Nautique 2008 devait avoir lieu un concours permettant aux différents exposants de présenter leurs démarches contribuant à la protection de l'environnement. Cependant, faute de dépôts de dossiers de candidature de la part des constructeurs ainsi que des collectivités territoriales ce concours a dû être reporté à l'édition 2009 du Salon. Comment expliquer le manque d'implication et d'intérêt des différents intervenants dans ce concours ? Tout d'abord il est à craindre que l'engagement écologique de la part des constructeurs n'ait été que la conséquence d'un effet de mode, une stratégie commerciale destinée à se démarquer de ses concurrents. Il est plus probable que les récents développements de l'actualité économique ont poussé les différents acteurs du monde de la plaisance à diminuer leurs investissements dans la recherche environnementale afin d'affronter les conséquences économiques de la crise, sauvegarder des emplois, voire même éviter la banqueroute. L'environnement sera donc inévitablement une victime de la crise. Le Salon Nautique 2008, placé dans ce contexte si particulier permettra aux constructeurs de jauger l'étendue de dégâts causés par cette véritable crise de confiance, en matière de diminution de la consommation.

Les collectivités territoriales face au défi environnemental

Victimes du succès de la plaisance mais également des activités nautiques, les collectivités territoriales situées dans les zones côtières sont confrontées à un grave problème de pollution.

Une conséquence de la croissance exceptionnelle de l'industrie nautique est la pénurie d'emplacements dans les ports. Tandis que la demande progresse de façon constante, les ports, proches de la saturation, peinent à augmenter leur offre. Le Codcap (Comité pour le développement des capacités d'accueil de la plaisance) a répertorié 267 projets d'extension ou de restructuration de ports de plaisance. Cependant les normes environnementales exigent que ces projets, essentiels pour le développement de la plaisance en France, tiennent compte de leur éventuel impact sur l'écosystème local. De plus la directive **2000/59/CE** impose à tous les ports de se doter d'équipements destinés réceptionner les résidus d'exploitation des bateaux, tels que des services de vidange, des cuves à eaux noires et grises. Comme mentionné précédemment, encore relativement peu de bateaux sont équipés de cuve de rétention des eaux usées. Cela peu s'expliquer par le fait que peu de ports sont équipés pour opérer la vidange de ces cuves. Les uns attendent que les autres s'équipent pour se doter eux-mêmes des installations réglementaires et vice-versa engendrant un cercle vicieux. Chaque année l'office français de la Fondation pour l'Education à l'Environnement en Europe (FEEE) décerne un label appelé Pavillon Bleu aux ports de plaisance répondant à certains critères environnementaux, tels que la sensibilisation des usagers, la gestion du site, la qualité de l'eau et la gestion des déchets. En 2008, soixante douze ports français, de métropole ou d'outre mer, soit 15% de la totalité des ports de plaisance, ont été récompensés, ce qui est cruellement peu.

Le port de La Rochelle a cette année été récompensé pour les actions entreprises en faveur de l'environnement : mise en place d'une collecte des ordures ménagères et des déchets recyclables, de points d'apport volontaire pour le verre, les papiers, les huiles de moteur usagées, les piles, les déchets toxiques de carénage ainsi que d'un service de pompage des eaux grises et noires des bateaux sur demande. Une vaste campagne intitulée « Stop aux eaux noires » a été lancée par la FEEE afin de sensibiliser les plaisanciers aux enjeux environnementaux et plus particulièrement aux conséquences de rejets intempestifs de déchets en mer.



Figure 5 : Couverture du livret d'informations sur les rejets d'eaux noires.

Le livret d'informations, édité dans le cadre de cette campagne contient, outre des rappels sur la législation en vigueur, des informations sur les risques environnementaux causés par le rejet d'eaux noires. Il avertit également les plaisanciers des conséquences d'une non-mise aux normes de leur embarcation, typiquement un blocage du bateau au port par les autorités. Une Charte des Plaisanciers, dans laquelle ceux-ci s'engagent à respecter le milieu aquatique a également été éditée. Cette charte comprend quelques règles de bon sens, des réflexes à acquérir afin de naviguer de façon écologique et courtoise.

Un des défis majeurs en matière d'environnement auquel les communautés territoriales sont confrontées est la dépollution et la déconstruction des bateaux en fin de vie. Selon la Fédération des Industries Nautiques les bateaux de plaisance hors d'usage représentaient en 2005 cinq mille tonnes de déchets, chiffre qui pourrait augmenter jusqu'à vingt mille tonnes en 2025. Jusqu'à présent les épaves étaient laissées à l'abandon, stockées, brûlées ou encore coulées en mer. La dépollution et déconstruction est une nouvelle activité dans le domaine du nautisme. Chaque phase du processus impliqué a pour but un recyclage optimal de tous les composants du bateau. La première phase est la dépollution : elle permet de récupérer tous les fluides, produits toxiques ainsi que les matériaux souillés ou dangereux (huiles, batteries). Le bateau est ensuite désassemblé progressivement et les différents matériaux (bois, plastiques, métaux) sont triés. Des entreprises spécialisées, telles que la société **ABLS** s'occupent du transport, grutage et démantèlement des bateaux en fin de vie sur des plates-formes de démontage respectant des normes environnementales très strictes.

Outre la pollution générée par les embarcations de plaisance en elles-mêmes, la pollution liée aux hommes est un problème majeur pour la sauvegarde des littoraux. En effet, que ce soit dans le secteur de la plaisance ou le secteur des loisirs nautiques, en règle générale, liés de par le milieu et les zones géographiques concernées, l'impact humain sur l'environnement est considérable. Selon les statistiques nationales un français sur deux passe ses vacances au bord de mer. Le rejet de déchets plastiques, de mégots, papiers, ne sont que des exemples parmi tant d'autres de traces indélébiles laissées par les plaisanciers et vacanciers négligents sur le milieu marin. Près de 750 millions de débris dérivent au grès des courants en Méditerranée. Ceux-ci sont responsables de la mort d'un million d'oiseaux ainsi que cent mille mammifères et tortues dans le monde chaque année. Cette pollution est un véritable fléau pour les stations balnéaires dont la population peut doubler en période estivale, d'autant plus que l'âme écologique des vacanciers semble s'évanouir au contact des plages françaises. Afin de préserver leur aspect originel celles-ci sont régulièrement nettoyées, que ce soit par les services municipaux des villes concernées ou des entreprises privées. Malheureusement le nettoyage mécanisé n'est pas sans impact sur cet écosystème fragile. En effet, en plus d'enlever du sable, les trieuses enlèvent tous les débris naturels tels que les algues ou le bois flotté, essentiels à son bon fonctionnement.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, soulignant l'importance de préserver la biodiversité et les milieux aquatiques, le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire a décidé de lancer une vaste campagne de sensibilisation au respect de l'environnement marin intitulée « **Plus on connaît la mer plus on la respecte** ».



Figure 6 : Campagne de sensibilisation du MEEDDAT

Oltre un rappel des règles élémentaires de prudence adaptées aux différentes pratiques de loisirs nautiques il est possible de retrouver dans le guide distribué dans le cadre de cette campagne des « éco-gestes du vacancier ou du plaisancier ». Disponibles également sur le site **www.respectonsleau.fr** ceux-ci sont divisés en trois catégories : **prévenir** les pollutions aquatiques, **respecter** la faune et la flore et **agir** pour limiter l'impact écologique.

Dans la lignée du label « Pavillon Bleu » décerné aux ports de plaisance, l'office français de la Fondation pour l'Education à l'Environnement en Europe récompense également des communes pour leurs actions visant à réduire au maximum l'impact du tourisme sur l'environnement marin. Ainsi, en 2008 soixante dix huit communes se sont vues attribuer le précieux label sur des critères de gestion des déchets, gestion de l'eau et du milieu et éducation à l'environnement. Ce nombre, quasiment anecdotique de communes récompensées semble illustrer le manque d'implication écologique de certaine agglomérations de bord de mer. Dans les Alpes Maritimes, premier département français dans le domaine du tourisme nautique, seules 2 communes (Antibes et Cap d'Ail) se sont vues décerner le label « Pavillon Bleu ». Celui-ci, pourtant à vocation touristique ne semble pas intéresser les grosses stations balnéaires telles que Nice ou Cannes peut être plus désireuses de promouvoir un tourisme de luxe et étranger que de promouvoir l'éco-tourisme.

Bénéficiant directement de l'explosion de la civilisation des loisirs, le monde de la plaisance et des loisirs nautiques est en pleine croissance. Malheureusement, celle-ci n'est pas sans conséquences environnementales. Bien que la pollution générée par les embarcations de plaisance puisse sembler négligeable à l'échelle mondiale les spécificités propres à cette activité, qui se pratique dans des zones géographiques précises et préférentiellement à certaines périodes de l'année, font que la plaisance peut être à l'origine de pics localisés d'émission d'éléments polluants. La protection de l'environnement étant l'un des enjeux

majeurs de ce début de 21^e siècle, la législation européenne en matière de nautisme (émissions de polluants et construction) tend à se durcir. Malgré des progrès ponctuels et quelques initiatives environnementales de la part des constructeurs (moteurs hybrides, hydrogénérateurs), la protection de l'environnement n'est pas encore devenue une priorité. La législation en vigueur n'est pas toujours appliquée et un certain désintérêt envers la question écologique est à noter. Ainsi le grand concours sur le thème de l'environnement et du développement durable organisé dans le cadre du Salon Nautique 2008 a dû être annulé faute de participants. Les collectivités territoriales des zones côtières sont elles aussi soumises à un grave problème de pollution. Que ce soit dans la construction de nouveaux ports ayant un impact minimum sur les différents écosystèmes, la mise aux normes des ports existants, notamment en matière de vidange de cuves à eaux noires et collecte de déchets, la déconstruction des bateaux en fin de vie et la sensibilisation des vacanciers, les défis environnementaux ne manquent pas. Encore une fois un manque d'implication des différents acteurs est à déplorer. Ainsi seuls soixante douze ports de plaisance et soixante dix huit communes ont reçu en 2008 le label « pavillon bleu » récompensant les initiatives en faveur de l'environnement.

Afin de pallier ce manque d'intérêt manifeste, de vastes campagnes de sensibilisation ont été lancées par les pouvoirs publics et la FEEE : « **Stop aux eaux noires** » et « **Plus on connaît la mer plus on la respecte** ». En effet, outre la pollution liée à la plaisance, les collectivités locales sont confrontées à une pollution liée au tourisme et aux activités nautiques.

La récente actualité économique laisse craindre, outre un ralentissement de la croissance dans le monde de la plaisance, un gel des initiatives environnementales. En effet, dans un contexte de crise économique l'effort financier est concentré sur la sauvegarde des emplois plutôt que sur la recherche écologique. L'environnement pourrait être la première victime de la crise. De plus la « fièvre écologique » de ces dernières années pourrait être issue d'un effet de mode ou de stratégies purement commerciales. Il semble également maladroit de modifier la législation en matière de nautisme avant que la précédente ne soit appliquée par les différents acteurs. Il conviendrait de souligner de façon plus accrue le fait que la majeure partie de la pollution maritime est d'origine terrestre. Le combat pour la préservation de cet écosystème doit, paradoxalement, commencer à l'intérieur des terres. Le changement dans les mentalités se fait attendre, alors que dans le même temps les spécialistes soulignent le fait que l'environnement marin est plus que jamais fragile et menacé.

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Communication de la Commission des Communautés Européennes au Conseil et au Parlement Européen
Rapport sur les possibilités d'amélioration des caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux de plaisance, soumis conformément à l'article 2 de la directive 2003/44/CE, modifiant la directive 94/25/CE relative aux bateaux de plaisance
- [2] <http://www.mer.developpement-durable.gouv.fr>
- [3] <http://www.salonnautiqueparis.com>
- [4] <http://www.dgemp.minefi.gouv.fr/seSSI/4pages/214/principal.htm>
- [5] Dossier de presse du **Nautic 2008**