

Résumé : *Outils et stratégies d'action pour une plaisance nautique durable : le cas du lac Léman*

Mon travail de master traite de l'intégration des principes du développement durable dans la pratique de la plaisance nautique et dans les activités portuaires avec un accent sur le lac Léman et sa double nationalité franco-helvétique. Les deux principaux acteurs à prendre en compte dans cette problématique sont les gestionnaires de ports et les utilisateurs d'infrastructures portuaires. Cette approche bipartite est au centre de l'élaboration de mon mémoire.

Le nautisme de plaisance est souvent considéré comme un loisir polluant qui perturbe les écosystèmes. Pourtant, plus de 40 % des sources de pollution marine sont d'origine terrestre, en raison des activités anthropiques, industrielles et agricoles. Bien entendu, il faut garder à l'esprit que la problématique en eau fermée pour le lac Léman n'est pas tout à fait la même en comparaison des océans et des mers ouvertes.

Un *port de plaisance durable*, en référence aux trois piliers du développement durable, cherche à :

1. Limiter l'impact sur le milieu naturel
2. Permettre l'accès aux loisirs nautiques au plus grand nombre de personnes
3. Favoriser la dynamique du tissu économique local

De multiples exemples de bonnes pratiques durables sont appliqués en Suisse et en Europe. En effet, il existe notamment de nombreuses associations actives dans la préservation du milieu naturel, mais également dans la défense des intérêts des propriétaires de bateaux ou encore des intérêts des ports. Des systèmes de *boat-sharing* à l'image du *covoiturage* se mettent en place de plus en plus fréquemment et à des niveaux de plus en plus importants permettant ainsi à un maximum de gens de profiter du nautisme et à des bateaux inutilisés de naviguer plus fréquemment. À une plus petite échelle, des arrangements permettent de développer du « *co-baturage* » et des plateformes d'échange se développent notamment lors de régates. En revanche, les moyens de location d'embarcations sont encore rares, car logistiquement contraignant et coûteux. De nouveaux bateaux, développés pour la location, devraient voir le jour dans les prochaines années en Suisse. Finalement, il faut encore noter les efforts qui sont faits, principalement en France, afin de proposer et de développer des labels, des prix et des reconnaissances en matière de durabilité portuaire de manière générale, dont le plus connu et le seul de portée internationale est le label *Blue Flag* souvent visible sur les plages françaises. Au niveau de la législation suisse et française, de nombreuses bases légales existent pour protéger le milieu, malgré une forte disparité entre les deux pays en ce qui concerne le contenu et la mise en œuvre de ces lois. Cependant, ces lois restent parfois trop

générales et ne traitent pas explicitement de la question des infrastructures portuaires lacustres, ce qui laisse encore la place à certaines pratiques non recommandables comme le rejet des eaux noires directement au lac.

Dans le cadre de cette étude, un questionnaire envoyé aux plaisanciers évaluant leur perception de l'impact environnemental des activités de plaisance nautique. Un manque notable d'information et de sensibilisation a été constaté, ainsi qu'une méconnaissance des impacts réels. Ainsi, pour changer ces aprioris, il faudrait améliorer la communication, l'information et les conseils auprès des utilisateurs, tout en favorisant l'écoconception des bateaux et en développant des actions environnementales et plus largement durables dans les ports comme la mise en place de système de tri des déchets ménagers et spéciaux.

L'Organisation mondiale des yachts club et des ports écologiques (OMYP), une organisation non gouvernementale située à Genève et reconnue d'utilité publique en 2007, a lancé un programme d'évaluation de la durabilité des ports de plaisance sur le bassin lémanique en 2007 et souhaite développer un label international de port durable. C'est dans ce contexte qu'ont été développés, dans le cadre de mon mémoire, des outils d'aide à la mise en place de stratégies d'action durable chez les plaisanciers et de système de management durable pour les gestionnaires de ports. Une première catégorie d'instruments permet de faire une photographie de l'impact du nautisme sur la base d'un bilan carbone (à l'aide d'une analyse du cycle de vie) d'un port d'une part et d'évaluer les aspects socio-économiques au travers de 19 indicateurs, comme le niveau de privatisation du port, d'autre part. Cet outil de mesure de la durabilité portuaire est destiné aux gestionnaires et permettrait d'évaluer les ports pour l'obtention du futur label de l'OMYP. Un deuxième outil, destiné aux utilisateurs, permet de faire le bilan carbone, toujours sur la base d'une analyse de cycle de vie, de l'activité de plaisance sur une année. Après l'évaluation de la durabilité des activités de plaisance nautique et portuaire, une deuxième catégorie d'instruments a été développée pour mesurer le niveau d'implication dans les bonnes pratiques durables pour les utilisateurs et les gestionnaires d'un port de plaisance, afin d'améliorer le bilan et de proposer des idées et des pistes d'améliorations. Ce dernier volet se présente sous la forme d'une check-list parcourant une centaine d'aspects relatifs au domaine d'étude en proposant systématiquement une palette de bonnes pratiques durables évaluées selon le niveau d'application de celle-ci. Finalement, tous ces outils fournissent des notes comprises entre 0 et 100 avec une moyenne, à partir de laquelle on peut considérer un port comme durable, située à 60.

Enfin, une application concrète des outils développés a été effectuée à Versoix, dans un port « pilote », à Port-Choiseul, qui a permis de valider et consolider les calculs sur le terrain, ainsi que de révéler certaines limites de la démarche. Port-Choiseul s'est révélé être un bon exemple d'un port lémanique moyen. Ce port a émis potentiellement 867 tCO₂eq. en 2009 ce qui équivaut à 1.25 tCO₂eq. par place à l'eau. Cette valeur lui confère une note de 70 sur 100 pour l'aspect environnemental. Il faut souligner que les plaisanciers représentent près de 90 % de l'impact global

d'un port, d'où l'importance de les impliquer dans la démarche. Au niveau des aspects sociaux, Port-Choiseul obtient une note de 42 sur 100 en raison principalement du grand nombre de bateaux ventouses (près de 50 %). Au niveau des aspects économiques, il obtient une note de 62 sur 100. Ainsi, la note globale de durabilité obtenue est de 58 sur 100, juste en dessous de la moyenne souhaitée. Au niveau des bonnes pratiques durables, la performance de Port-Choiseul est évaluée à 46 sur 100. Ainsi, ce port a encore une bonne marge de progression, surtout dans le domaine de la communication environnementale et de la mobilité terrestre et navale.

En conclusion, malgré quelques mises à jour nécessaires pour une utilisation future, les outils développés, dans le cadre de ce mémoire, permettent d'appréhender et d'analyser la problématique du nautisme de plaisance sur le bassin lémanique au niveau des trois piliers du développement durable. Un élément majeur démontré au travers de ce travail est l'importance de l'implication commune des autorités portuaires et des utilisateurs s'ils souhaitent s'engager dans une démarche de mise en œuvre de la durabilité.

Adrien Bonny

Maîtrise ès Sciences en géosciences de l'environnement
Mention enjeux sociaux de l'environnement
Université de Lausanne