

TE ME UM

TErres et MErS UltraMarines


**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*


OFB
OFFICE FRANÇAIS
DE LA BIODIVERSITÉ


L'ASSO-MER

ÉCO- RESPONSABILITÉ DES ACTIVITÉS DE TOURISME EN MER

CONTACT

L'ASSO-MER
MJC de Case-Pilote,
Place Gaston Monnerville,
97222 Case-Pilote

Site web : <https://www.lassomer.fr>
E-mail : info@lassomer.fr
Tél. : 06 96 61 06 80

ÉCO-RESPONSABILITÉ DES ACTIVITÉS DE TOURISME EN MER

Rapport de L'ASSO-MER
R-2021-04-01



RÉSUMÉ

L'étude des activités de tourisme en mer repose sur l'ensemble des prestataires ayant participé à l'enquête sur l'éco-responsabilité en mer réalisée par L'ASSO-MER sur la période 07/2020-04/2021. Ce rapport fait la synthèse des résultats obtenus à partir du questionnaire s'intéressant à la production des déchets en mer, la pollution de l'eau et du littoral ainsi que les pressions générées sur les habitats par les activités de tourisme en mer. Grâce à ces participations, il est possible de proposer aujourd'hui un état des lieux non-exhaustif des pressions causées par ces activités s'exerçant sur le milieu marin en Martinique. L'intensité des différentes pressions sont détaillées et présentées pour l'ensemble des activités échantillonnées. L'étude montre que les prestataires de tourisme, acteurs et sentinelles de la mer sont pour la plupart sensibilisés et attentifs à l'impact que leur activité produit sur les écosystèmes marins et souhaitent améliorer leurs pratiques. L'ensemble des prestataires interrogés ont reçu les affichettes de sensibilisation résumant les éco-gestes distribués en entretien ainsi que le "Guide Bleu des prestataires de tourisme en mer responsables". Sur la base de ces résultats, L'ASSO-MER envisage aujourd'hui de poursuivre ce travail auprès des prestataires désireux d'améliorer leur pratique en leur fournissant un accompagnement personnalisé et en continuant sa mission de sensibilisation. Il s'agira d'insister sur les thématiques de la réduction des déchets en mer et de la pollution chimique des milieux naturels.

Sommaire

Étude L'ASSO-MER | R2021-04-01 | Avril 2021

03

INTRODUCTION

- Contexte de l'étude
- Description des activités de tourisme en mer

11

CHIFFRES ET STATISTIQUES : LES DÉCHETS

- Les déchets produits
- La collecte des déchets
- Le tri

16

CHIFFRES ET STATISTIQUES : LITTORAL - POLLUÉ ?

- Les pratiques : haute pression et ponçage
- Les antifoulings et le carénage

23

CHIFFRES ET STATISTIQUES : ÉCO-GESTES : PERÇUS ?

- Sensibilisation des clients
- Réceptivité des clients
- Impact

25

CHIFFRES ET STATISTIQUES : BILAN

- L'étude en chiffres
- Livrables
- Projet en temps de COVID

04

CHIFFRES ET STATISTIQUES DU TRAVAIL DE TERRAIN

- Typologie des prestataires rencontrés
- Un aperçu...diversité et intensité

14

CHIFFRES ET STATISTIQUES : EAU DE MER - POLLUÉE ?

- Les eaux grises et les eaux noires
- Les huiles noires
- Les détergents
- Les produits d'hygiène

21

CHIFFRES ET STATISTIQUES : HABITATS - ABÎMÉS ?

- Ancrage et ZMO (zone de mouillage organisée)

24

TÉMOIGNAGES : LA TRIBUNE

- Les manques des prestataires
- Les besoins des prestataires

26

SYNTHÈSE ET PERSPECTIVES : CONCLUSION

- Conclusion
- Annexes : Formulaire

Contexte et description des activités de tourisme en mer

INTRODUCTION

Le milieu marin martiniquais est de plus en plus soumis à des pressions anthropiques du fait de l'affluence grandissante et de l'attractivité du patrimoine naturel et historique de l'île. Seulement, les acteurs et usagers de l'espace maritime font face à un constat : le milieu marin se dégrade. La question qui se pose est comment ? Après avoir réalisé un diagnostic de l'impact de la pêche de loisir sur les organismes marins, L'ASSO-MER se penche ainsi sur les pratiques des prestataires de tourisme en mer et les potentielles pressions qu'elles exercent sur le milieu.

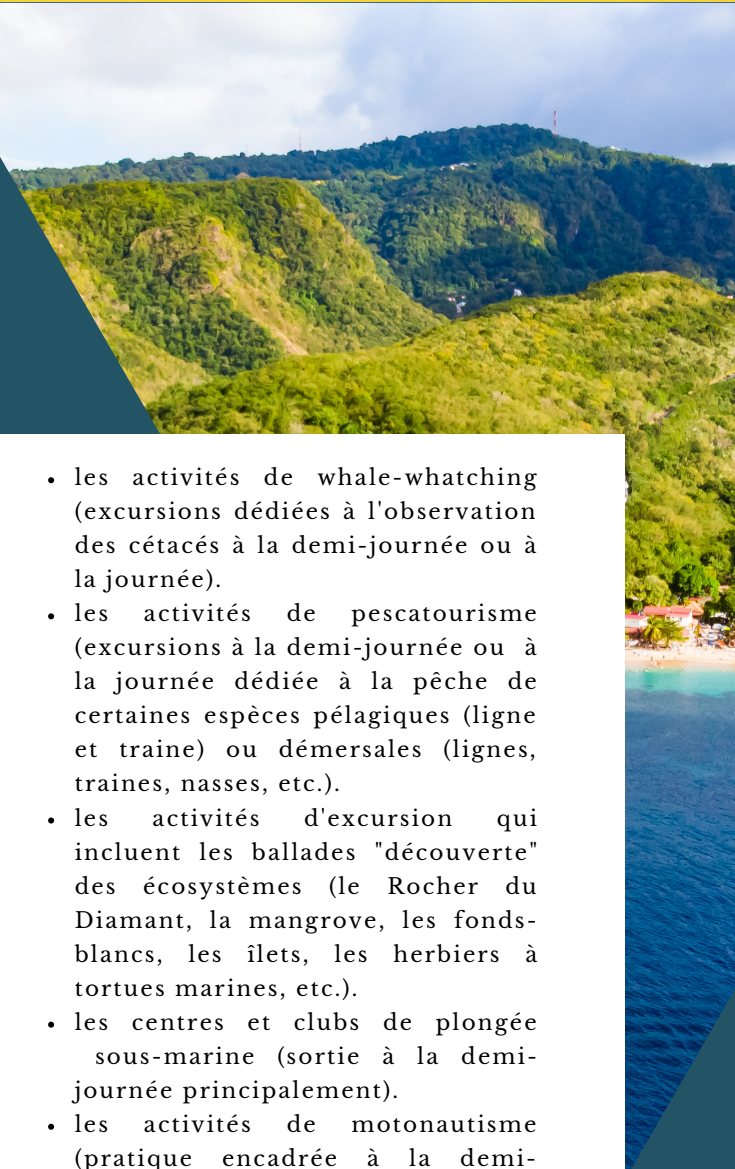
Le secteur du tourisme en mer est florissant, les activités augmentent (l'étude exclu les périodes d'inactivités liées à la COVID-19) et perpétuent parfois de façon inconsciente de la part des prestataires, des pressions sur la biodiversité, les écosystèmes marins et le littoral martiniquais.

Les prestations de tourisme en mer sont aussi variées qu'il existe de supports nautiques et d'écosystèmes exceptionnels en Martinique. Cette diversité s'accompagne de la pluralité des pressions associées et de leurs intensités respectives. Dans le cadre de l'enquête, toutes les activités de loisir en mer sur le territoire n'ont pas pu être étudiées.

Ainsi, focalisée sur quelques-uns des *hotspots* touristiques de la Martinique, L'ASSO-MER propose l'étude d'un panel non-exhaustif d'activités de tourisme en mer :

- les activités de whale-whatching (excursions dédiées à l'observation des cétacés à la demi-journée ou à la journée).
- les activités de pescatourisme (excursions à la demi-journée ou à la journée dédiée à la pêche de certaines espèces pélagiques (ligne et traine) ou démersales (lignes, trains, nasses, etc.).
- les activités d'excursion qui incluent les ballades "découverte" des écosystèmes (le Rocher du Diamant, la mangrove, les fonds-blancs, les îlets, les herbiers à tortues marines, etc.).
- les centres et clubs de plongée sous-marine (sortie à la demi-journée principalement).
- les activités de motonautisme (pratique encadrée à la demi-journée ou à la journée avec location de matériel dédié à des activités de randonnées "découvertes" et/ou de pratiques sportives combinées).
- les activités de loisir sur embarcations légères non motorisées (randonnées encadrées, avec locations de kayak, paddle, ou d'embarcations de voile légère).
- les activités de croisière (sur plusieurs journées en mer) autour de la Martinique et en direction des autres îles de la Caraïbe.

L'ensemble de ces activités ont été répertoriées lors du travail de terrain et permet d'obtenir une première cartographie de la diversité des activités de tourisme en mer.





UN EXAMEN PARTIEL MAIS DIVERSIFIÉ

La diversité des activités de tourisme en mer évaluée durant l'étude est représentée ci-dessus comme le nombre d'activités différentes enregistrées lors de l'échantillonnage par commune visitée. À noter que le travail de terrain s'est principalement concentré les secteurs Centre et Sud de l'île. Il sera important de garder en mémoire dans l'évaluation des pressions potentielles sur le milieu qu'il s'agit ici des zones de départ des différentes activités, et que les pressions s'étendent jusqu'aux secteurs visités par L'ASSO-MER.

Chiffres et statistiques

DES RENCONTRES

L'étude des activités des prestataires de tourisme en mer repose sur un questionnaire qui s'intéresse dans un premier temps à caractériser les structures et leur fonctionnement, puis aux potentiels impacts engendrés par les activités proposées sur l'environnement marin.

L'ensemble des déclarations fournies sont et resteront anonymes et aucune des entreprises interrogées dans le cadre de l'étude n'a fait ou ne fera l'objet de contrôle. De plus, les informations déclarées ne concernent qu'une partie de l'activité de tourisme en mer en Martinique (90 participations au total).

Les résultats qui vont suivre sont donc à prendre avec parcimonie et doivent servir de support de discussion et d'échange pour la suite du projet.

Caractérisation des prestataires et des activités

Les entretiens avec les prestataires ont permis de caractériser les personnes qui assurent la gestion de ces entreprises. Sur le terrain, les personnalités rencontrées et les visions qui ont été partagées du tourisme en mer se sont montrées très diversifiées au sein d'un seul et même secteur d'activités. Selon les âges, l'ancienneté ou la formation de départ, chacun amène sa touche personnelle dans l'activité proposée. Tout d'abord, la représentation des genres à la tête de ces activités est inégale. Comme beaucoup d'autres secteurs, le tourisme en mer est largement dominé par la gente masculine (89 % d'homme contre 11 % de femme).

89 %

des gérant(e)s sont des hommes.

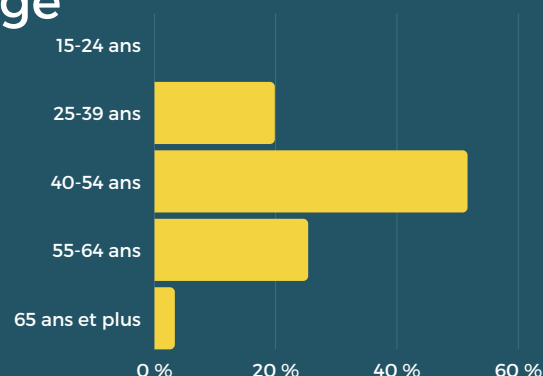
50 %

des gérant(e)s ont nés en Martinique.

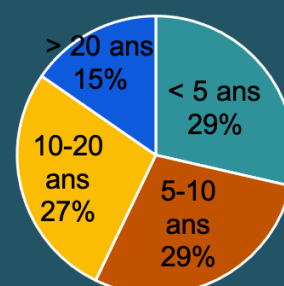
Les gérant(e)s de ces entreprises affichent une certaine ancienneté dans le secteur du tourisme en mer. Les prestataires racontent l'histoire de leur activité et précisent qu'ils sont en premier lieu des acteurs de la mer avant d'offrir un service de prestations touristiques (plongeurs, navigateurs, marins-pêcheurs, etc.). Pour la plupart, ils se sont construits avec la mer.

Ces hommes et femmes de la mer majoritairement âgés entre 40 et 50 ans, ont à un moment donné de leur parcours (il y a parfois 20 ans) décidé de transmettre à d'autres, ce qu'ils ont trouvé de beau dans le milieu naturel marin et leurs traditions. Pour les plus jeunes (25-39 ans), ils innovent et montrent leur volonté de se développer.

Âge



Ancienneté



Chiffres et statistiques

DES RENCONTRES

Afin de déterminer les pressions engendrées par les activités de loisir en mer, les entretiens ont permis aux prestataires de décrire les différentes facettes de leurs activités. La "signature", le concept, la vision du projet dans lequel s'est engagé le prestataire sont difficiles à représenter mais ne laisse pas indifférents quand il s'agit de déterminer les potentielles pressions sur le milieu. En effet, un prestataire qui organise des ballades en mer "découverte des écosystèmes" n'aura pas le même impact (positif ou négatif) que celui qui propose une ballade "ambiance" dédiée à la détente et à la fête. Enfin, les prestataires de tourisme en mer ne se limitent pas forcément à une seule activité ni à un seul point de départ. Les entreprises proposent souvent plusieurs types de prestations :

- location et croisière ;
- location et randonnées en kayak ;
- excursion et pécaturisme ;
- randonnée en jet-ski et location ;
- location et loisir tractés (bouées, wake, ski nautique) ;
- location d'embarcations légères et cours de voile ;
- etc.

67 %

des entreprises proposent plusieurs activités de tourisme en mer

7 %

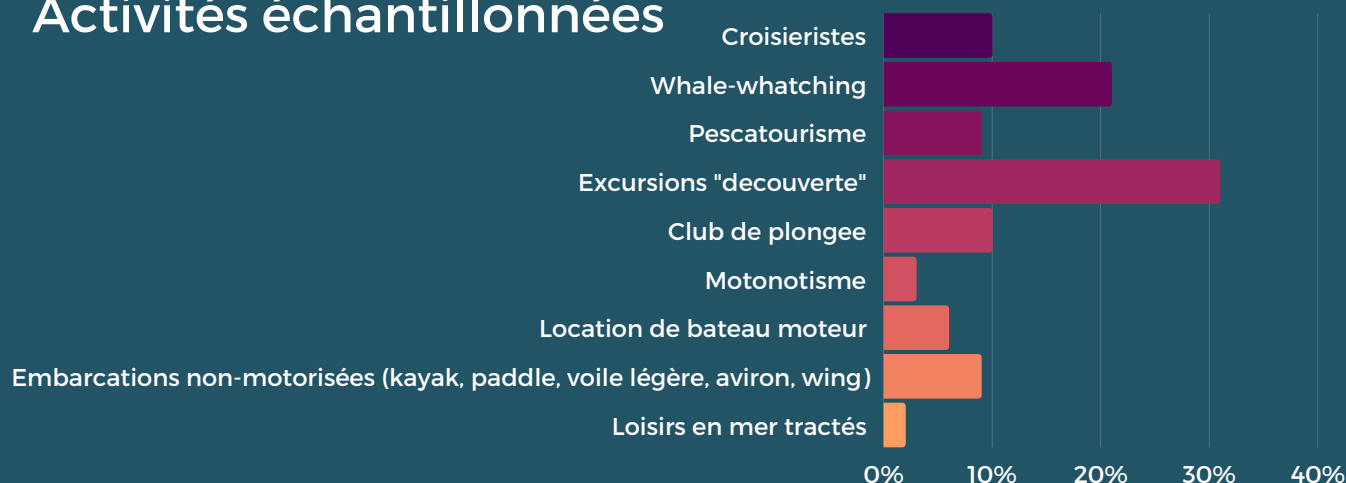
des entreprises sont présents sur plusieurs sites en Martinique

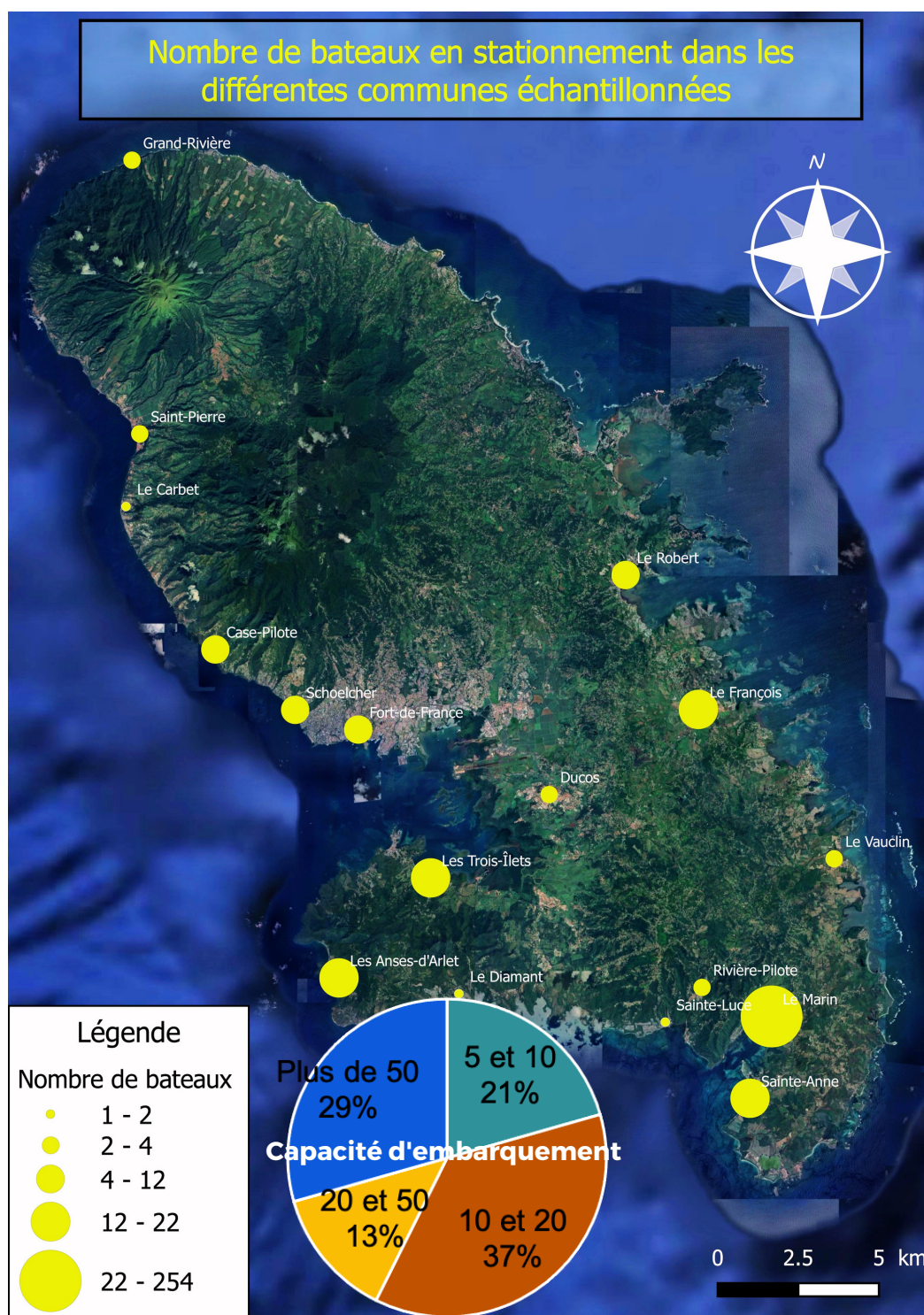
Sur l'ensemble des prestataires ayant participé à l'enquête, ils sont près de 71 % à déclarer une partie de leur flotte ou leur unique bateau certifiés NUC (navires à utilisation commerciale). Ces prestataires sont soit eux-mêmes le chef de bord du bateau ou font appel à des équipages diplômés responsables de la sécurité des passagers et du bateau. Les prestations proposées à bord de ces bateaux NUC sont diversifiées :

- 31 % proposent des excursions "découverte" à la journée ou en demi-journée.
- 10 % proposent des croisières sur plusieurs jours autour de la Martinique et au-delà.
- 21 % proposent des sorties "observation des cétacés" communément appelés les Whale-Whatchers.
- 9 % pratiquent le pécaturisme à bord d'une vedette ou d'une yole.

Les autres activités représentent environ 30 % de l'échantillon de l'étude.

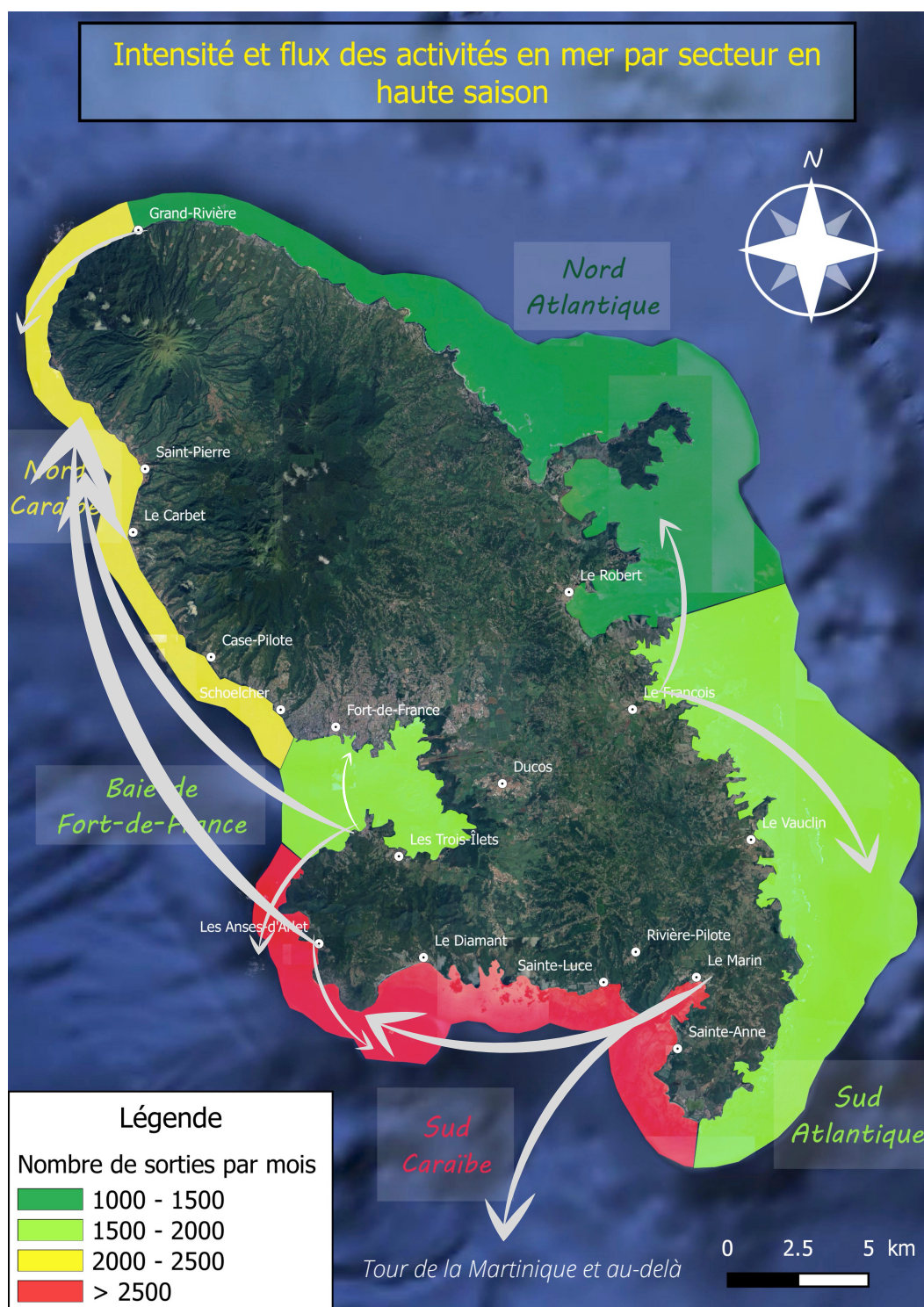
Activités échantillonnées





UN EXAMEN PARTIEL MAIS QUANTIFIÉ

Le nombre de bateaux en stationnement dans les différents ports, marinas et point d'embarquement visités permet de se rendre compte de la capacité d'accueil des différentes communes visitées. Certains prestataires gèrent de très grandes flottes (notamment les croisiéristes). La capacité d'embarquement des flottilles respectives des prestataires interrogés varient entre 5 et 50 passagers. La cartographie ci-dessus n'est qu'une image partielle de la pression potentielle causée par la fabrication, l'entretien, le carénage, la production d'eaux grises et d'eaux noires, le mouillage, la capacité d'embarquement, la destruction - de ces bateaux.



UN EXAMEN PARTIEL MAIS QUANTIFIÉ

L'intensité des activités en mer dans les différents secteurs visités sur l'ensemble de la Caraïbe et les flux de navigation associés sont présentés sur la cartographie ci-dessus. Au cours des prestations de tourisme en mer, les principaux secteurs visités sont le Sud-Caraïbe et le Nord-Caraïbe. Ces résultats mettent en exergue que l'intensité de l'activité de tourisme en mer dans un secteur donné vient de son attrait plus que de sa proximité. Les Trois-Îlets, le François, les Anses-d'Arlet et le Marin sont en tête de liste des communes de départ en haute saison (950 départs/mois des Trois-Îlets en direction du Nord-Caraïbe).

Un aperçu...

DIVERSITÉ ET INTENSITÉ

L'étude menée sur le terrain auprès de prestataires de tourisme en mer s'intéresse à caractériser leurs pratiques et les potentiels impacts qu'ont ces dernières sur l'environnement marin. La diversité des activités en mer recensées permet d'avoir une vue d'ensemble des prestations proposées sur le territoire. Cependant, un effort d'échantillonnage reste à conduire pour améliorer la précision des résultats obtenus.

Sur la base de ce premier recensement, il est possible aujourd'hui de dire que le tourisme en mer est principalement géré par la gente masculine avoisinant la quarantaine. La représentation des femmes dans le secteur est encore faible, mais n'est pas inexistante ce qui est plutôt encourageant pour l'égalité des sexes. L'ensemble de ces prestataires pratiquent leurs activités respectives depuis des temps variables entre 5 et 20 ans. En mettant en regard l'ancienneté des prestataires avec leur âge (distribution centrée autour de la quarantaine), il est possible de conclure que dans ce secteur, ce n'est pas l'âge qui compte mais bien l'expérience de la mer qui fait de l'activité un véritable succès.

Parmi les activités recensées, ce sont les excursions proposant un programme de découverte du patrimoine naturel et historique de la Martinique qui prédominent, suivies des activités de Whale-Whatching et des croisiéristes.

Le nombre de bateaux échantillonné par commune visitée varie de 1 à 254. Ces bateaux ont une capacité d'embarquement pouvant aller de 5 à 10 personnes jusqu'à plus de 50 passagers pour les plus grands catamarans. Ainsi, au départ des communes les plus dotées en bateaux et en capacité de stationnement (au Marin par exemple), c'est autant de passagers qui partent chaque jour en mer pour profiter de la beauté des paysages, des espèces et de la sympathie des capitaines qui les accompagnent. Cependant, le risque de voir le nombre de déchets produits en mer aux départ de ces communes augmenter à mesure de leur attractivité est à craindre.

La présence de structures d'accueil ou d'équipements semble aussi augmenter l'attractivité de certaines communes par rapport aux autres (au Marin ou aux Trois-Îlets). Ce n'est cependant pas un facteur déterminant puisque les Anses-d'Arlet (quelques pontons en guise d'équipement) affichent également un nombre important de partances au départ de leurs plages (760 départs/mois en haute saison).

Les communes de départ ne sont pas les seules concernées par l'impact des activités en partance depuis leur côte. Le caractère insulaire de la Martinique et la proximité géographique entre les différents sites d'intérêts concentrent ainsi les activités de tourisme en mer dans certains secteurs de navigation.



Un aperçu...

DIVERSITÉ ET INTENSITÉ

En effet, à partir des déclarations des prestataires, il est possible de déterminer les secteurs en Martinique qui sont les plus visités par mois en haute saison (Octobre à Mars) au départ des différentes communes touristiques ciblées lors de l'échantillonnage. Les départs des Trois-Îlets en direction du Nord-Caraïbe, du Sud-Caraïbe et de la Baie de Fort-de-France sont les plus fréquents. La situation géographique centrale des Trois-Îlets semble conférer à la commune un atout non-négligeable vis-vis des autres communes touristiques.

En deuxième position, la marina du François pour la visite des Îlets et le Sud-Atlantique. À noter que la commune du Robert a été moins bien échantillonnée que la commune du François, ce qui ne permet pas un bon comparatif des deux principaux ports de la façade Atlantique. En troisième position, les célèbres Anses-d'Arlet, qui permettent aux prestataires de rayonner sur l'ensemble de la Côte Caraïbe et le grand Sud (Sud-Caraïbe, Diamant, Canal de Sainte-Lucie).

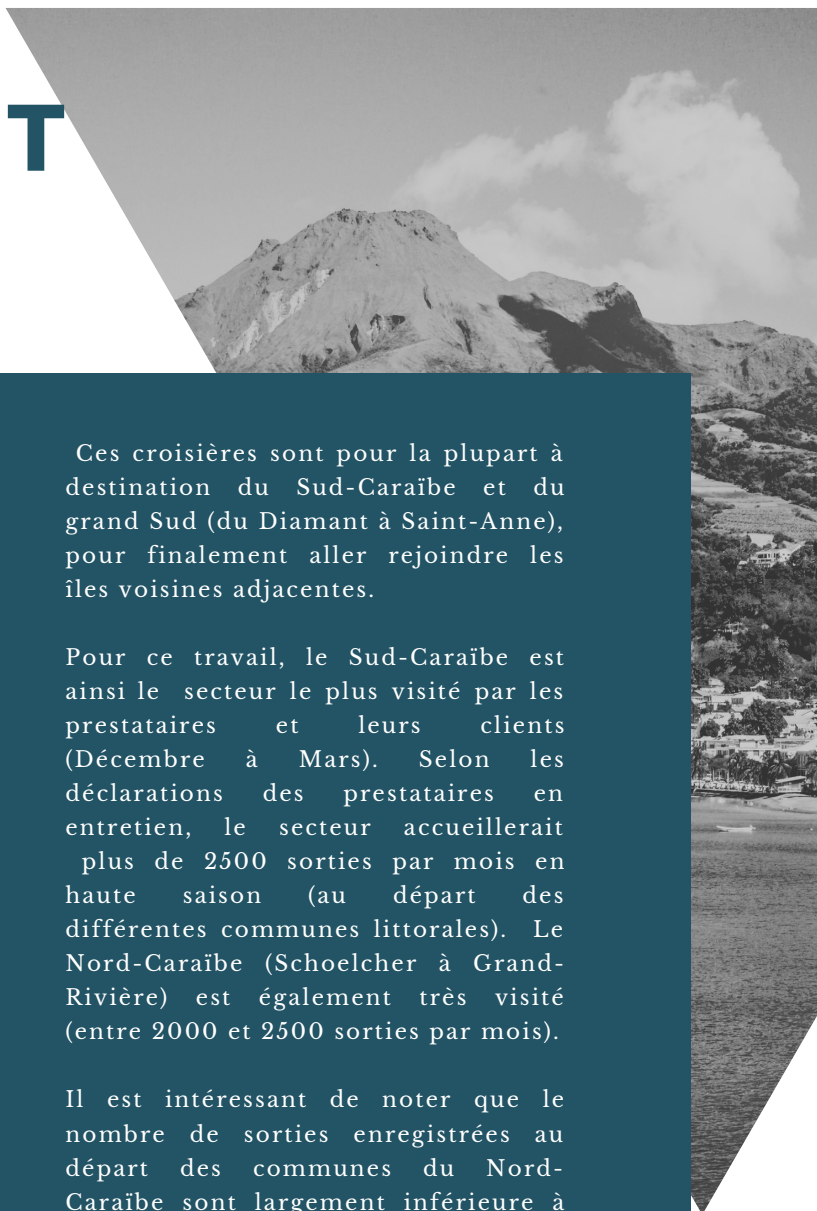
La commune du Marin est dotée du nombre de bateaux le plus important. La commune se place cependant après les Anses-d'Arlet et cela tient au fait que la majorité des prestataires rencontrés proposent des sorties sur plusieurs jours (à la semaine).

Ces croisières sont pour la plupart à destination du Sud-Caraïbe et du grand Sud (du Diamant à Saint-Anne), pour finalement aller rejoindre les îles voisines adjacentes.

Pour ce travail, le Sud-Caraïbe est ainsi le secteur le plus visité par les prestataires et leurs clients (Décembre à Mars). Selon les déclarations des prestataires en entretien, le secteur accueillerait plus de 2500 sorties par mois en haute saison (au départ des différentes communes littorales). Le Nord-Caraïbe (Schoelcher à Grand-Rivière) est également très visité (entre 2000 et 2500 sorties par mois).

Il est intéressant de noter que le nombre de sorties enregistrées au départ des communes du Nord-Caraïbe sont largement inférieure à celle en partance du Sud ou de la Baie de Fort-de-France (bien que le secteur n'est pas été suffisamment échantillonné pour comparer quantitativement). Le nombre de bateaux et de prestataires enregistrés au sein d'un secteur n'est donc pas suffisant pour quantifier la pression à laquelle est exposé ce même secteur.

Il s'agit maintenant de décrire les pressions qui peuvent potentiellement s'exercer sur ces zones d'activités touristiques.

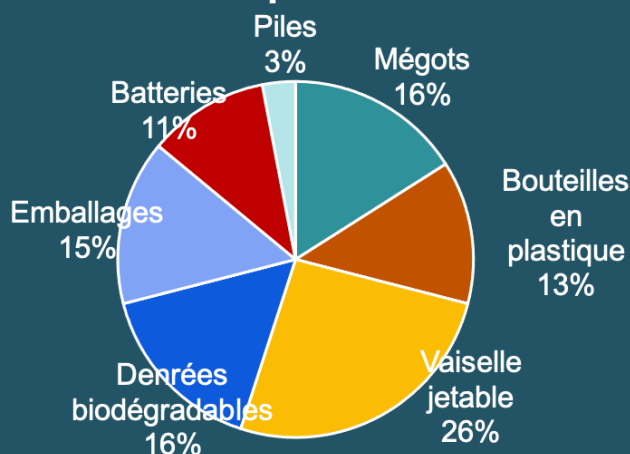


Chiffres et statistiques

LES DÉCHETS

Lors de chaque entretien, le gérant ou la gérante de l'entreprise a pu lister l'ensemble des déchets potentiellement produits en mer ou lors de l'entretien de son bateau/embarcation.

Déchets produits



Pour l'ensemble des activités, les déchets produits non biodégradables sont : la vaisselle jetable (26%), les bouteilles en plastique (13%) et les mégots de cigarettes (16%). Les denrées sous emballages amenées en mer sont également souvent présentes (15%). Quelques-uns des excursionnistes ou des loueurs de bateaux font appel à des traiteurs pour assurer un service qui comprend la restauration et la récupération des déchets (près de 8% des prestataires) mais ne connaissent pas forcément la destination de ces derniers. Les plats sont généralement servis dans des contenants en aluminium chargés sur le bateau afin de conserver la chaleur.

La question des batteries et des piles semblait moins pertinentes aux yeux des prestataires et surtout très difficile à quantifier pour la plupart d'entre-eux. Certains n'ont pas souhaité répondre (taux de refus de 30% sur ces types de déchets).

Évacuation des déchets

LÉGENDE



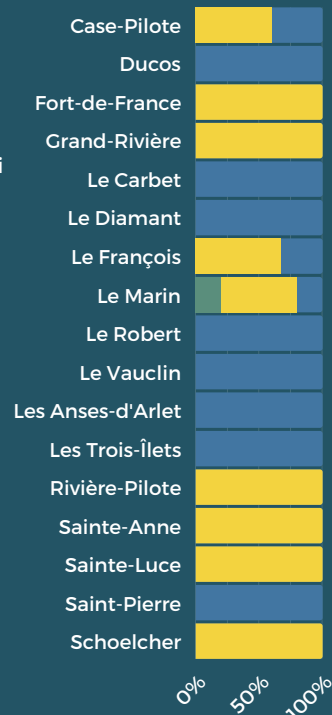
Poubelles ou bennes à quai



Poubelles privées



Déchèterie la plus proche



Il est intéressant de constater que le choix des équipements de récupération de déchets sont assez homogènes au sein des communes. Autant pour certaines communes, rien de surprenant car le nombre de prestataires interrogés est parfois très faible (Grand-Rivière ou Schoelcher), autant pour d'autres comme les Trois-Îlets ou les Anses-d'Arlet (bien échantillonnées), des tendances se dessinent. Pour ces communes, à la fin de l'activité, les prestataires utilisent les bennes à quai, tandis qu'à Saint-Anne ou au François, l'utilisation des poubelles privées prédominent.

Parfois, les prestataires interrogés dans certaines communes déclarent qu'ils utilisent leur poubelle privée plutôt que celles présentes à quai. La gestion du système de collecte est alors questionnée dans la commune considérée. Les prestataires insistent alors sur le fait que les bennes à quai ne sont pas régulièrement vidées et ne permettent pas toujours de faire le tri. Une observation générale qui montre que l'équipement et l'aménagement ne suffit pas à instaurer des bons gestes, la gestion des équipements est ensuite primordiale.

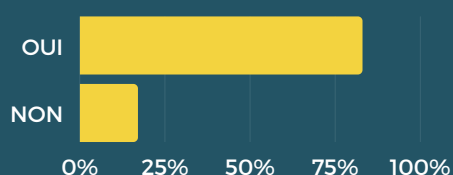
Chiffres et statistiques

LES DÉCHETS

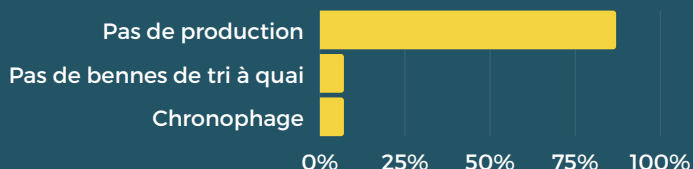
Conjointement à la question de la récupération des déchets, les prestataires ont pu répondre de leur pratique de tri sélectif.

Il s'avère que la plupart des prestataires pratiquent le tri du verre lorsqu'ils ont en charge (eux ou leur équipe de travail) la récupération des déchets produits à bord. Lorsqu'il s'agit de location d'embarcations (motorisées, ou non), le tri du verre est parfois fait mais ce n'est pas du tout systématique en mer. Une fois encore pour cette catégorie de prestation, la plupart des gérants d'entreprise ne souhaite pas communiquer au sujet du tri des déchets en mer ou à terre. Ce manque de suivi sur la destination des déchets produits en mer s'applique également lorsque les prestataires font appel à des traitesurs.

Tri du verre

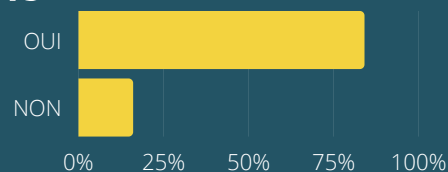


Si non, pourquoi ?

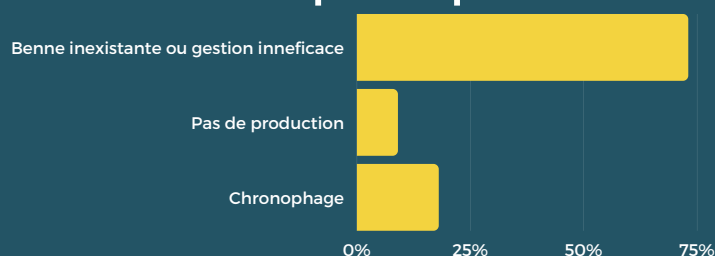


Concernant le tri sélectif des plastiques et des cartons, le tri en mer n'est pas systématique, il serait réalisé plutôt à terre, au retour de l'activité. Le tri à bord des plastiques et des cartons n'est pas réalisé la plupart du temps parce que les équipements ne sont pas prévus ou pas vidés régulièrement (73%).

Tri des plastiques et des cartons



Si non, pourquoi ?



Certains des prestataires considèrent l'étape du tri à bord comme trop chronophage (18%). Pour pallier à ce travail supplémentaire, certains prestataires indiquent qu'ils ont interdits tout ce qui est jetable à bord et qu'ils n'emportent pas d'emballage avec eux (9%). Ils proposent en général des activités sportives ou se sont déjà engagés dans une démarche éco-responsable ou zéro-déchet (3% des prestataires recensés dans l'étude).

Parmi ceux qui s'engagent, les entreprises détenant le label "Qualité Tourisme" (19% des entreprises recensées). Ces prestataires ont réduit leur production de déchets et leur consommation d'énergie en mer et à terre afin d'obtenir le label (utilisation d'ampoules basse-consommation, pas de climatisation dans certains locaux, etc.)

Le label semble promouvoir l'éco-responsabilité et les quelques personnes rencontrées en témoignent.

Il est à noter que des efforts sont fait dans la plupart des entreprises rencontrées parfois par souci de place à bord, de sécurité et enfin par éco-responsabilité.

Généralement étudiée par les jeunes génération de prestataires, la question de la réduction des déchets est utilisée comme outil marketing et diffusée sur les réseaux sociaux.

Chiffres et statistiques

LES DÉCHETS

D'autres démarches, pas toujours motivées par un souci d'éco-responsabilité, sont entreprises et profite à la réduction de déchets en mer. Par exemple, les plus anciens excursionnistes ont des partenariats avec des rhumeries qui en échange d'avitaillement exclusif chez eux en spiritueux, fournissent des éco-cup affichant la marque.

Les éco-cups sont aussi largement utilisées par les clubs de plongée et sont généralement composées de plastique dur recyclé. Les clubs de plongée font partie des plus stricts en termes de déchets produits en mer. Vaisselle réutilisable si une collation est proposée ou le droit d'apporter une gourde pour les clients souffrant de déshydratation après l'activité, sinon tout reste à terre. Cependant, cette activité est soumise aux mêmes problématiques que les activités sportives de motonautisme ou de rame, durant la pause les fumeurs (s'ils sont autorisés à fumer) produisent des mégots. La problématique des mégots est parfois solutionnée par les prestataires qui déclarent leur activité non-fumeur ou qui indiquent aux clients d'apporter leur cendrier de poche.

Dans les clubs de voile ou points de locations d'embarcations légères non-motorisées (kayak, paddle, kite-surf, etc.) : les cendriers prônent à l'entrée. En général, lieu de rencontre pour la jeunesse, il est la plupart du temps interdit de fumer sur les lieux et aux alentours. La problématique pour ces types de structures reste la gestion des bouteilles en plastiques et les emballages.



Parfois situés sur le littoral, loin des équipements (bennes classiques ou bennes de tri), ces entreprises de loisir nautique ne peuvent absorber la production de déchets de leurs clients.

Parmi les loueurs de bateaux motorisés, la plupart indiquent que les clients amènent ce qu'ils veulent à bord (la seule limite est le poids total des passagers et du chargement). La production de déchets plastiques et emballages produits est relativement important sans parler des denrées alimentaires perdues. Lors du briefing, ces prestataires répètent les consignes de récupération des déchets dont les mégots mais ils ne peuvent pas témoigner du comportement de leurs clients une fois en mer.

Certains excursionnistes, dont ceux qui proposent des sorties à la "découverte des écosystèmes" (mangroves, récifs coralliens, fonds-blancs, etc.), récupèrent les denrées biodégradables (les restes alimentaires) produits en mer et en font du compost. D'autres, comme certains croisiéristes tentent de mettre en place un système de récupération des denrées non-déballées par les clients à la fin des séjours pour les donner aux personnes en situation d'exclusion sociale.

L'ensemble des solutions ou projets envisagés par les prestataires rencontrés sont source d'inspiration et de réflexion pour la suite du projet en ce qui concerne la réduction des déchets produits en mer.

Chiffres et statistiques

EAU DE MER : POLLUÉE ?

La question de la collecte des eaux grises et des eaux noires a également été posée aux prestataires interrogés. Dans l'ensemble, les activités principalement concernées rassemblent les excursionnistes, les croisiéristes et les vedettes de transport de passagers. Ces activités sont les seules (parmi celles recensées) à avoir une production d'eau (sanitaires ou des douches à bord). Il est cependant à noter que certaines activités sans production d'eau à bord, produisent tout de même des eaux noires lors des baignades.

Pour certaines activités, il s'agit de véritables équipements pensés pour la navigation (désalinisateur d'eau de mer, sanitaire à pompe, filtre à charbon, etc.) Ces activités ont des capacités de stockage importantes. Pour d'autres, ce sont de plus petites cuves ne dépassant parfois pas les 60 litres, essentiellement prévues pour permettre aux clients de se rincer, une fois le bain terminé. Dans tous les cas, la production d'eau grise à bord a un risque d'être pollué via l'utilisation de produits d'hygiène, de liquide vaisselle et W.C. ou d'entretien ménager.

Les eaux noires (contaminées par les matières fécales) doivent quant-à-elles être impérativement traitées avant de retourner dans le milieu naturel.

87 %

des bateaux avec une production d'eau à bord sont équipés d'un collecteur

13 %

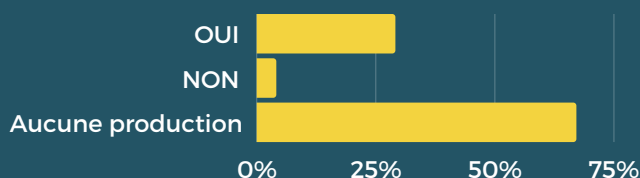
des bateaux ne sont pas équipés alors qu'ils le devraient

Il est donc primordial afin de limiter l'impact des eaux grises et des eaux noires, d'équiper les bateaux de collecteurs et de les évacuer correctement pour leur traitement.

Sur l'ensemble des prestataires ayant participé à l'enquête, ils sont près de 33% à devoir équiper leur(s) bateau(s) d'un collecteur d'eaux grises et d'eaux noires. Parmi ces prestataires dans l'obligation d'équiper leur bateau, certains déclarent ne pas avoir de collecteur parce que leur bateau est trop ancien (50%), le prix de l'installation est trop élevée (25%) ou la place manque à bord (25%). Aussi, il a été discuté en entretien que des problèmes de gestion au niveau des ports et des marinas ne poussent pas les plaisanciers à se mettre en règles et "que ce sont eux, qui ont l'impact le plus fort sur les eaux côtières". Un retour intéressant qui n'est pas étudié dans l'étude (l'objet n'étant pas de savoir quel usager de la mer à le plus gros impact mais bien celui des prestataires de tourisme en mer).

Les vedettes de transport de passager ont également été interrogées parallèlement à l'étude sur la question des eaux grises et des eaux noires. En effet, ces vedettes ne constituent pas forcément des activités touristiques mais réalisent près de 400 rotations par semaine rien que sur le trajet Fort-de-France - Trois-Îlets. Les responsables du transport maritime déclarent que l'évacuation des eaux grises et noires sont réalisées à Fort-de-France, dans des ateliers privés.

Installation dédiée ?

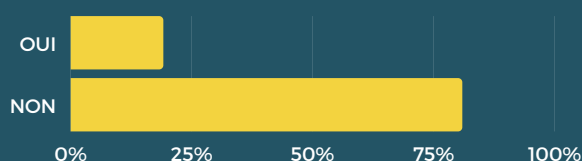


Chiffres et statistiques

EAU DE MER : POLLUÉE ?

De façon générale, l'évacuation des eaux grises et noires est une véritable problématique.

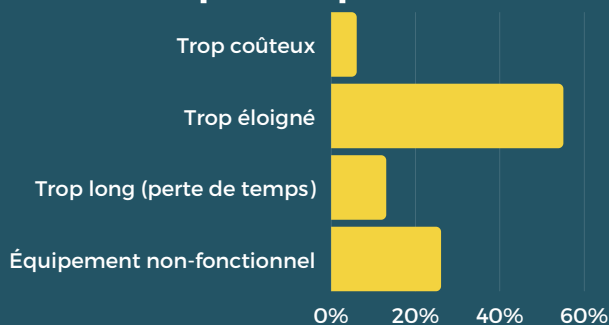
Évacuation réglementaire ?



En effet, la majorité des prestataires déclarent que l'évacuation des eaux grises et des eaux noires n'est pas réalisée dans une installation dédiée. La vidange de ces cuves serait alors réalisée en continu (20,5%) ou au large (35,9%).

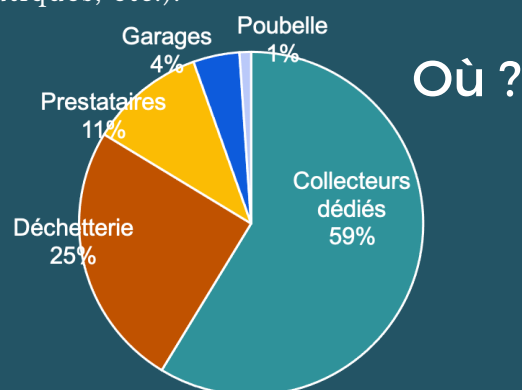
Aussi, de nombreux prestataires (46,2%) n'ont pas souhaité répondre sur la zone de relargage de leurs eaux grises et noires.

Si non, pourquoi ?



Le relargage au large ou en continu s'explique principalement par l'éloignement géographique des zones de stationnement des embarcations par rapport aux installations dédiées. Le prix ainsi que la durée du processus d'évacuation seraient aussi pénalisant pour l'activité des prestataires concernés. Il apparaît la plupart du temps, que le manque d'équipement du port, de la marina ou de la commune de stationnement soit également un frein à la démarche.

En effet, bien que certains ports ou marinas soient déjà équipés comme la marina du Marin ou d'Étang z'Abriots à Fort-de-France, ils ne sont pas en état de fonctionnement selon les différentes directions. Des alternatives existent, mais demandent un effort économique de la part des prestataires qui font alors appel à des entreprises privées pour venir réaliser la vidange de leur cuve. Selon l'une des entreprises spécialisée en Martinique, l'évacuation de la cuve, le déplacement des techniciens et le temps de travail des techniciens peuvent représenter entre 1500 et 2000 euros de dépenses à la charge du client. Certaines marinas ont ainsi des contrats avec des sociétés de traitement d'eaux usées pour qu'elles se déplacent régulièrement sur site notamment pour récupérer les huiles noires collectées dans les ports. Les huiles de vidange usagées sont généralement évacuées dans les collecteurs dédiés par les prestataires et récupérées par des spécialistes (garages, distributeurs de produits nautiques, etc.).



La problématique de la collecte des huiles noires se pose principalement pour les prestataires qui ont des bateaux en stationnement éloignés des infrastructures portuaires. En effet, ces prestataires font la vidange de leur cuve eux-même (ou font appel à un prestataire privé), parfois en mer ou sur le littoral à l'aide d'un système de pompage manuel. Ces méthodes sont souvent vantées comme étant plus économiques.

Chiffres et statistiques

EAU DE MER : POLLUÉE ?

Lors des entretiens, des prestataires opérant au départ de marinas ou de ports, dénoncent l'encombrement réguliers des collecteurs d'huiles ainsi que la "paresse" de certains particuliers qui laissent leur bidons pleins, à même le sol.

Les observations en termes de gestion des déchets au niveau des ports, des marinas ainsi qu'à la sortie des plages fréquentées sur le terrain permettent de confirmer l'état général des collecteurs et des alentours. Aussi, le nombre de bennes présentes à quai sont par ailleurs jugées insuffisantes par les prestataires. Surtout lorsqu'il s'agit de point de débarquement de plusieurs activités simultanées.

Au François (à la marina et au port de pêche) par exemple, les bennes débordent souvent en haute saison (de Décembre à Avril). La capacité des bennes à ordures et la présence de chiens errants et autres animaux, font que les déchets se retrouvent souvent au sol et risquent ainsi d'être retrouvés en mer.

À Étang z'Abriots ou au port de Case-Pilote, la cohabitation entre prestataires, particuliers et pêcheurs font que les bennes sont souvent pleines et le tri n'est pas fait correctement. Particulièrement à Étang z'Abriots, l'accès aux poubelles ainsi qu'au collecteur était ouvert à tous jusqu'à très récemment. Cela avait pour conséquence d'encombrer très rapidement les équipements.

Dans d'autres communes, comme par exemple aux Trois-Îlets, des prestataires font remarquer que parfois l'accès aux collecteurs d'huiles est fermé avec un cadenas, les obligeant à aller en déchèterie. Aux Anses-d'Arlet, au Prêcheur, au Carbet ou au Diamant, les dispositions et équipements prévus sont beaucoup plus simplifiés : quelques bennes le long de la route, une ou deux poubelles de tri et tout autre déchet (huiles usagées, batteries, etc.) sont amenés directement en déchèterie (ou récupérés par des spécialistes).



Collecteur d'huile (Marin)



Collecteur d'huile (François)



Collecteur de peintures et vernis (Marin)

Chiffres et statistiques

EAU DE MER : POLLUÉE ?

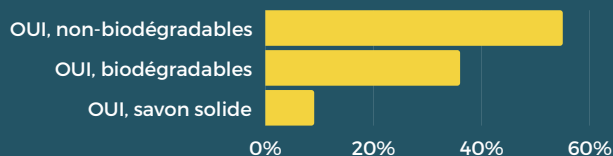
L'usage de produits nettoyants pour l'entretien des bateaux ou autres types d'embarcations a ensuite été abordé avec les prestataires rencontrés afin de mettre en lumière les pratiques et les produits utilisés.

La qualité de l'eau ainsi que la préservation de la vie marine sont impactées par l'utilisation des produits ménagers non biodégradables (WC, lavage du pont et de la cabine, désinfection, etc.) Or près de 33% des prestataires déclarent y avoir recours.

Pour des raisons d'éco-responsabilité et/ou économiques, les prestataires utilisent principalement des produits éco-labellisés, biodégradables (37,4%) ou fait-maison (4,4%). Certains ont déclaré ne pas du tout utiliser de produits ménagers à bord (35,2%). Les croisiéristes et excursionnistes autorisent à bord l'utilisation de shampoing et de savon.

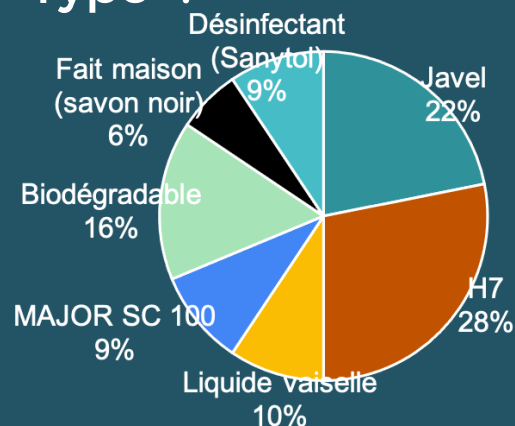
Malheureusement, la tendance "éco-responsable" semble malmenée quant il s'agit de produits d'hygiène personnelle. Il est effectivement plus difficile selon la plupart des prestataires d'imposer une gamme de produits d'hygiène à bord. Malgré les kits éco-responsables proposés par certains prestataires, les marques classiques (non-biodégradables) sont souvent préférés par les clients qui ramènent leur propres produits.

Shampoing et savons ?



Pour le nettoyage du pont, les produits détergents sont encore très souvent utilisés par les prestataires (44%).

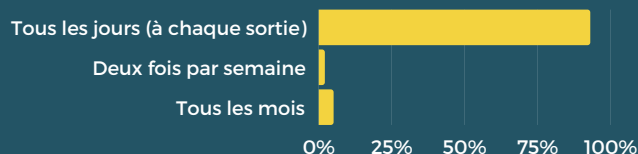
Type ?



Lors des entretiens, les prestataires ont présenté essentiellement des détergents distribués en grande surface. La majorité déclare cependant ne pas en utiliser (56%) et procède plutôt à un nettoyage quotidien du pont au jet d'eau.

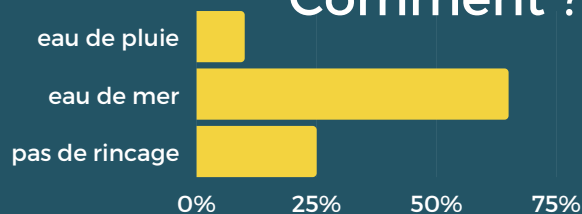
Si le jet d'eau est majoritairement utilisé comme pratique de rinçage (82%), cette pratique n'est pas des plus éco-responsable en termes d'économie d'eau.

Quand ?



Parmi les prestataires ayant précisé qu'ils ne passaient pas le jet d'eau (18%), certains ont mis en place des solutions alternatives (soit par des soucis d'accès à l'eau courante ou par souci d'économie d'eau). Par exemple, ils utilisent des réserves d'eau de pluie pour rincer le pont et le matériel à bord.

Comment ?



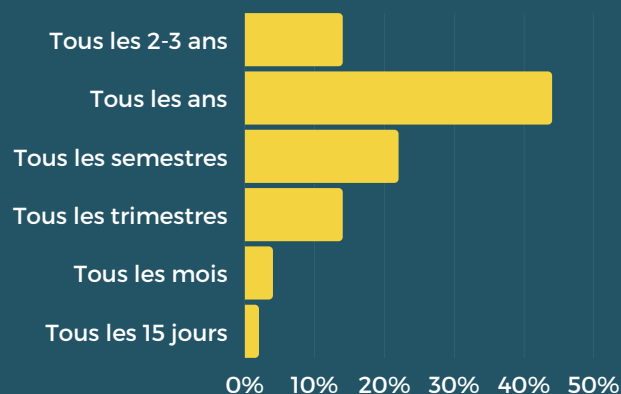
Chiffres et statistiques

LITTORAL : POLLUÉ ?

La plupart des bateaux des prestataires de tourisme en mer (coisiéristes, excursionnistes et plongeurs et clubs nautiques) restent à quai entre chaque sortie en mer. Pour entretenir la carène de leur bateau, certains prestataires ont indiqué réaliser un nettoyage haute pression (karcher) pour enlever les micro-algues et l'ensemble des "salissures" qui s'y développent. Cette méthode est couramment utilisée parmi les prestataires interrogés qui sont près de 56% à préféré cette méthode à l'utilisation de peintures "antifouling".

Le passage du karcher se fait en général une fois par an (43,4 %) pour les bateaux qui sortent souvent en mer.

Fréquence du karcher ?

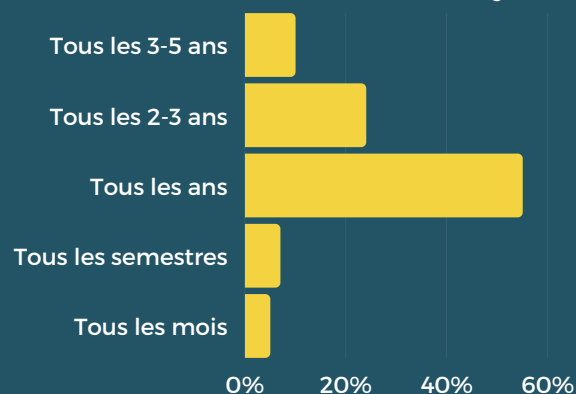


Le nettoyage haute pression de la partie immergée des coques entraîne une énorme dépense d'eau douce. Certains prestataires indiquent qu'ils préfèrent ainsi passer un coup de brosse sur la coque une fois tous les 10 jours afin d'éviter l'installation des micro-algues et des coûts supplémentaires d'entretien. Le nettoyage à haute pression est considéré comme une alternative efficace aux antifouling.

Certains prestataires déclarent utiliser un antifouling en plus de passer un coup de karcher (14%) une fois par an. La combinaison des deux pratiques n'est pas eco-responsable si elle est réalisée sans une bâche de récupération posée au sol sous le bateau.

En effet, le risque est que les particules biocides se détachent de la coque sous l'effet de la pression et terminent leurs courses en mer. L'entrée de particules biocides dans le milieu naturel est une véritable problématique à l'étape du carénage des bateaux pour les prestataires interrogés. Le ponçage par exemple, étape souvent incontournable avant l'application d'une nouvelle peinture antifouling, doit être réalisé en étant raccordé à un système de récupération des poussières. La moitié des prestataires réalisent ainsi le ponçage de leur embarcation annuellement (55%).

Fréquence du ponçage ?



La majorité des prestataires utilisent ainsi des antifouling pour pallier au bio-encrassement de leur bateau. Les gammes de peintures antifouling sont très diversifiées et les prestataires montrent un attachement pour certaines marques.

Les distributeurs de ces derniers rencontrés parallèlement à l'étude ont indiqué qu'il était très difficile de faire changer les mentalités quand il s'agit de passer à des produits moins chargés en biocides.

Chiffres et statistiques

LITTORAL : POLLUÉ ?

Sur la totalité des prestataires rencontrés, ce sont près de 81,3% qui choisissent l'option de l'antifouling. Au vu du nombre de bateaux déclaré par les prestataires rencontrés, ce serait près de 350 bateaux qui seraient équipés d'antifouling. La pression sur le milieu n'est pas négligeable et les solutions alternatives ne sont pas encore bien développées en Martinique.

En magasin de distribution de produits nautiques, les meilleures ventes varient entre les antifouling chargés en biocide et en cuivre et les antifouling sans cuivre avec moins de biocide dits "responsables". En effet, une marque proposant un taux de biocide moins important (environ 5% de biocide contre 80-90 % dans les antifouling classiques) semble être de plus en plus choisie par les prestataires (croisiéristes notamment).

Les entreprises rencontrées distribuant cette gamme plus respectueuse de l'environnement, affirment avoir des contrats avec les compagnies de croisière en mer. Ces pratiques contractuelles exclusives entre distributeurs et prestataires permettraient (si elles étaient systématisées) d'obtenir un suivi de l'utilisation des antifouling par le secteur du tourisme en mer.

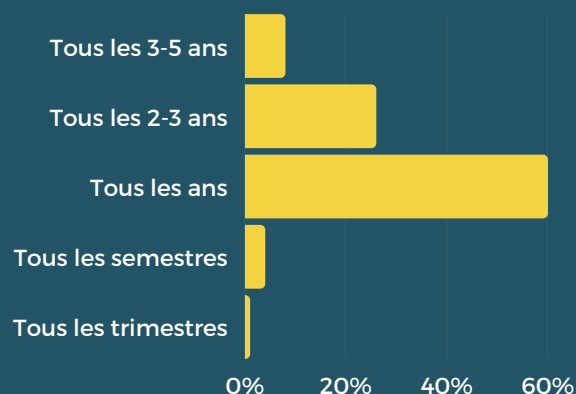
Les prestataires rencontrés sont rares à avoir mis en place ce genre de partenariat. L'achat d'antifouling est réalisé du côté des aires de carénages (au Marin et à Fort-de-France) ou auprès des grandes surfaces de bricolage.



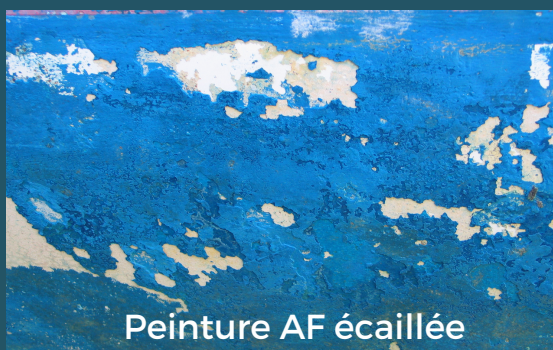
Renouvellement de la peinture Antifouling

La majorité des prestataires renouvellent l'antifouling de leurs bateaux tous les ans (60%) ou tous les 2-3 ans (24%), à la même fréquence que pour le ponçage.

Fréquence du renouvellement ?



Dans l'ensemble les prestataires ne renouvellent pas l'antifouling régulièrement. Cependant, dans le cas des matrices dures, les antifouling se désagrègent passé trois mois et relarguent alors des métaux lourds.



Peinture AF écaillée

Le fait de changer régulièrement l'antifouling de son bateau peut-être une solution pour réduire son impact sur le milieu marin. Cependant, la dépense que constitue l'antifouling pour le prestataire ne lui permettrait pas de tenir la cadence de renouvellement.

Chiffres et statistiques

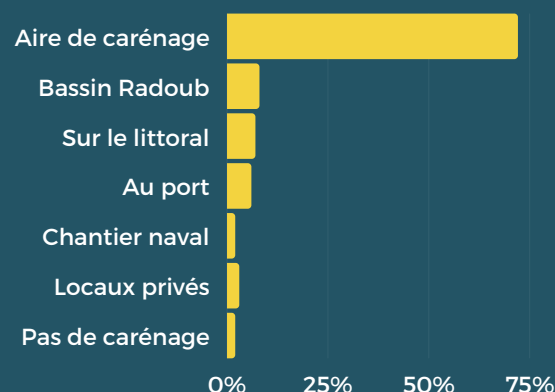
LITTORAL : POLLUÉ ?

Les travaux de carénage sont la plupart du temps réalisés sur les aires de carénages (72%). Certains des prestataires interrogés ont déclaré au contraire le réaliser en dehors des zones réglementées, directement sur le port ou sur le littoral (13%). La plupart du temps, ces derniers connaissent les risques d'entrées de produits toxiques dans le milieu naturel, par ruissellement ou par voies aériennes. Le coût trop élevé de l'opération (60%) ou le manque de disponibilité dans les chantiers (40%) seraient les deux principales raisons qui les poussent à continuer cette pratique. Lors de leur entretien avec L'ASSO-MER, certains prestataires expliquent qu'ils s'équipent d'EPI (Équipement de Protection Individuelle) qui leur sont, soit vendus en magasin, soit donnés lors de l'achat d'antifouling chez les distributeurs. Il a été discuté qu'effectivement, le port d'EPI est un premier niveau de protection (obligatoire) mais qu'il ne résout pas le problème de la contamination du milieu.

L'ASSO-MER pose alors la question de l'utilisation de bâche pour la collecte des déchets plastiques. La bâche, bien qu'elle ne permette pas de résoudre le problème de la pollution par voie aérienne, limite le dépôt des produits du décapage. En dehors des zones réglementées, les prestataires sont près de 78% à déclarer utiliser une bâche tandis que les autres ne se prononcent pas ou répondent qu'ils n'en utilisent pas.



Travaux de carénage, où ?



La bâche de collecte des produits issus du carénage n'est pas comprise dans les EPI proposés en magasin. Les sacs de récupération sur les ponceuses ne sont pas non plus des achats systématiques. La problématique s'inscrit dans le caractère illégal de l'opération : proposer des équipements de protection environnementale tout en sachant que le carénage sauvage est interdit reviendrait à se rendre complice de la pratique pour les distributeurs.

En dehors des chantiers, quelques prestataires se rendent au bassin Radoub de Fort-de-France. Certains d'entre eux font appel à d'autres services privés comme les chantiers navals (au Diamant notamment) ou déclarent que leur entreprise a des locaux privés, aménagés, disposant d'AOT pour le carénage. Enfin, certaines activités de tourisme en mer ne nécessitent pas le carénage de leurs bateaux comme par exemple les loueurs de kayaks ou de jet-skis.

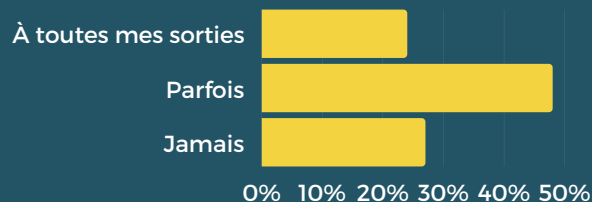
Chiffres et statistiques

HABITATS : ABÎMÉS ?

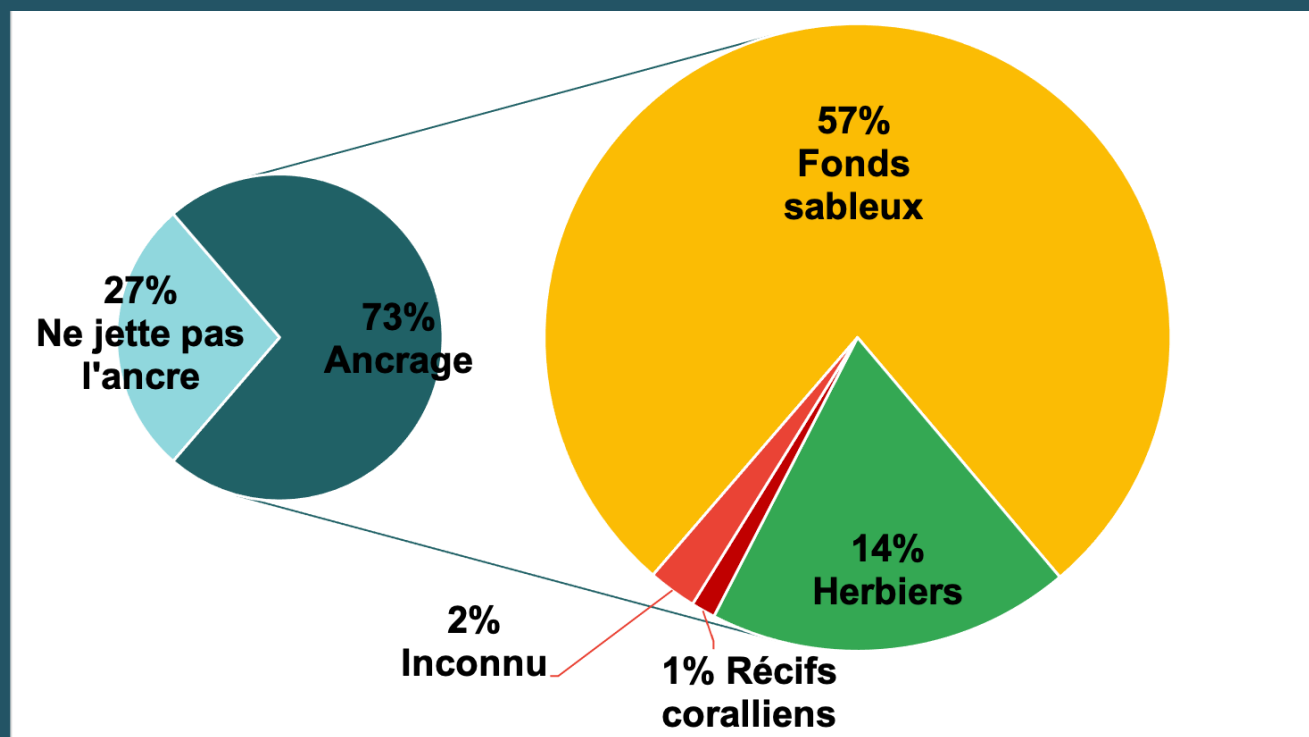
Le mouillage fait parti des activités les plus impactante sur les habitats marins causées par les activités en mer. En effet, l'ancrage sur des écosystèmes fragiles comme les récifs coralliens ou les herbiers marins peut causer la destruction partielle ou totale de ces derniers et par conséquent la disparition ou la migration des espèces qu'ils abritent.

Au cours de l'entretien avec L'ASSOMER, les prestataires ont pu répondre de leur pratique concernant l'ancrage de leur bateau durant l'activité. L'ancrage du bateau est une pratique assez répandue dans les activités de tourisme en mer. En effet, 24% d'entre-eux jettent l'ancre à chacune de leur sortie contre 28% qui ne jettent jamais l'ancre. Certains déclarent que ce n'est pas systématique mais que ça arrive ponctuellement (48%) au cours de l'activité.

Ancrage, quand ?



Ainsi, c'est environ 73% des prestataires qui déclarent jeter l'ancre dans les eaux côtières martiniquaises (quotidiennement ou de façon épisodique). Les écosystèmes choisis lors de ces opérations d'ancrage sont principalement les fonds sableux (57%) et les herbiers marins (14%). Lors des entretiens, les méthodes d'ancrage ont pu être abordées ainsi que la participation des clients aux manoeuvres (notamment pour les locations de bateau). Rares sont ceux avoir déclarés être conscients de jeter l'ancre sur les récifs coralliens et les cayes (que ça soit pour des raisons de sécurité ou par éco-responsabilité). Cette pratique est jugée comme inacceptable selon la plupart des prestataires. Cependant, il est à noter que 2% des prestataires ne savent pas dans quel écosystème ils jettent l'ancre, la profondeur étant parfois trop importante pour le déterminer.



Chiffres et statistiques

HABITATS : ABIMÉS ?

À partir des déclarations des prestataires, l'utilisation des corps-morts (C-M) serait une pratique aussi importante que celle de l'ancrage (73%). Utiliser un corps-morts permet d'éviter d'ancrer le bateau durant l'activité. Les prestataires ont ainsi décrits les parcs de mouillages organisés comme en étant encore à leur débuts et pour certains endroits, l'utilisation de corps-morts sauvages ou privés sont indispensables. La problématique autour de ses mouillages sauvages réside dans les matériaux utilisés pour les fabriquer : pneus coulés au béton, parpaings, dalles en béton et chaînes qui traînent sur le fond.

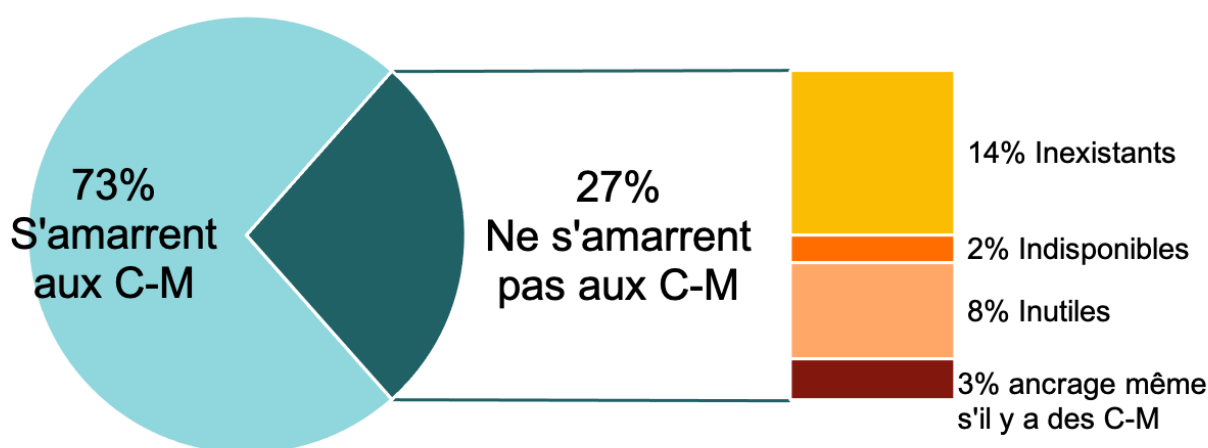
Certains prestataires déclarent ne pas du tout utiliser les corps-morts durant leur activité (8%), soit parce qu'ils n'en ont pas besoin (toutes les activités sportives et de remontées de rivière, étapes au ponton) soit parce que les corps-morts ne sont pas disponibles (2%), voir inexistants (14%). Le prix pour s'amarrer aux bouées dans les mouillages organisés est aussi un frein à l'utilisation des corps-morts pour les



prestataires qui déclarent par conséquent préférer jeter l'ancre (3%). La question des mouillages organisés a suscité de vifs échanges lors des entretiens. Selon les prestataires rencontrés ainsi que ceux faisant étape dans les communes concernées par les mouillages organisés, il est question du prix des locations des mouillages, certains ne souhaitent pas payer, d'autres trouvent cela trop cher par rapport aux garanties et assurances en cas de décrochage, etc.

Beaucoup de mécontentements et une situation qui semble paralysée, ce qui n'arrange absolument pas les herbiers à tortues marines qui payent encore les frais de mouillages sauvages et des ancres.

Enfin, quelques prestataires n'utilisent pas de corps-morts ni d'ancre puisqu'ils posent les embarcations directement sur le littoral (kayak, jetski, etc.) Cette pratique est moins impactante, à condition que cela ne soit pas fait trop souvent sur les îlets protégés où des espèces nichent ou pondent (tortues marines).



Chiffres et statistiques

ÉCO-GESTES : PERÇUS ?

À la fin de l'entretien avec L'ASSOMER, il était demandé aux prestataires rencontrés de définir les activités proposées à bord. En effet, les clients peuvent être divertis de bien des façons. Les prestataires selon leur concept peuvent ainsi proposer aux clients de se détendre avec un peu de musique ou des bouées mises à disposition pour les petits et les grands. Certains proposent des radonnées subaquatiques avant de prendre une collation ou le repas. Toutes ces activités peuvent générer à plus ou moins grande échelle un impact sur le milieu marin. Une bouée qui s'envole, un gobelet qui tombe à l'eau ou encore un coup de palme sur le récif, autant d'impacts différents qui ont pu être listés dans les pages précédentes.

Parmi les prestataires rencontrés, ils sont près de 70% à diversifier leur formule pour le plus grand plaisir des clients. Mais qu'en est-il de la sensibilisation faites à bord par le capitaine et son équipage ? Un fait intéressant pour l'avenir des récifs coralliens en Martinique, les prestataires sont plutôt bien renseignés et sensibilisent leurs clients pour ce qui concerne l'impact de la crème solaire sur le milieu marin (74%). Ils sont également très nombreux à prévenir leur client de l'impact des déchets produits en mer lors de leur activité (90%) et demandent aux clients une extrême vigilance. Ces résultats ne sont que des déclarations et comme pour les autres données, ne pourront être vérifiées, mais les échanges autour



Saint-Anne

de ces points ne pourront que renforcer la connaissance et la transmission de celle-ci par les prestataires à l'avenir. Les clients qui viennent participer à des activités de tourisme en mer sont de plus en plus réceptifs au contenu des excursions, à la présentation des écosystèmes rencontrés, voir même très réceptifs (77% des prestataires insistent sur l'intérêt croissant de leurs clients quant à la protection de la biodiversité marine locale). Pour certains prestataires interrogés dont les croisiéristes, loueurs de bateaux ou de jetskis, il est encore difficile de sensibiliser les clients venus pour être chefs de bord ou faire du sport, et qui ne daignent pas forcément perdre leur temps sur des problématiques environnementales (7% des prestataires ont déclarés avoir une clientèle assez désintéressée du milieu marin).

Enfin, les prestataires en général ne considèrent pas leur activité comme très impactante sur le milieu (73%). D'autres affirment être conscients de leur impact et mettent avant la nécessité de s'améliorer (13%). Certains prestataires ne sont pas en mesure d'évaluer leur impact mais déclarent alors être trop nombreux à travailler dans le secteur (15%) ce qui ne diminue pas les potentielles pressions exercées sur le milieu naturel.



Le Marin

© Frédéric Hédelin

Chiffres et statistiques

LATRIBUNE :

76 %

*des prestataires
souhaitent participer à
un label éco-navigateur*

Selon les prestataires interrogés, l'impact des activités de tourisme en mer est dépendant de nombreux facteurs. Beaucoup d'entre eux mettent en avant les problématiques qu'ils rencontrent au quotidien pour respecter l'environnement marin (leur environnement de travail), tout en assurant le développement de leur activité.

Durant l'entretien, L'ASSO-MER a permis aux prestataires de s'exprimer sur ces problématiques. Les manques en terme d'équipements dans l'espace maritime et portuaire sont souvent dénoncés (classés par ordre de récurrence) :

- le manque de mouillage organisé (notamment au François, au Robert, autour des îlets, ainsi que dans le Nord-Caraïbe) ;
- le manque de balisage : problématique de partage de l'espace maritime (régulation de la vitesse en mer pour les espèces de tortues marines et les baigneurs notamment) ;
- le manque d'équipement en terme de collecte des eaux grises et noires : de nombreux bateaux équipés mais peu de points de collecte fonctionnels ;
- le manque d'équipement (bennes et bennes de tri sélectif) fermés pour absorber les retours d'excursions et de croisière ;
- le manque de surveillance des braconniers (notamment pour le pescatourisme).

Une volonté claire d'accéder à l'information sur l'environnement marin et de bénéficier d'un accompagnement vers l'éco-responsabilité a été formulée par l'ensemble des prestataires :

- dans les livres de bord, les arrêtés pourraient être consultables avec en lien une infographie autocollante obligatoire sur les bateaux avec les éco-gestes ;
- plus de panneaux d'informations à l'entrée des ports, des marinas et des plages : espèces rencontrées et éco-gestes ;
- proposer des solutions concrètes avec micro-étude de marché en termes de produits éco-responsables sur le marché en Martinique :
 - crèmes solaires;
 - antifouling;
 - éco-cups;
 - bacs de tri portables, etc.
- de l'aide pour mettre en place des partenariats avec des entreprises qui fournissent du matériel éco-responsable comme par exemple des éco-cups et des kits de navigations zéro déchets en mer ;
- suivre des formations sur la biodiversité marine martiniquaise et l'éco-responsabilité en mer.

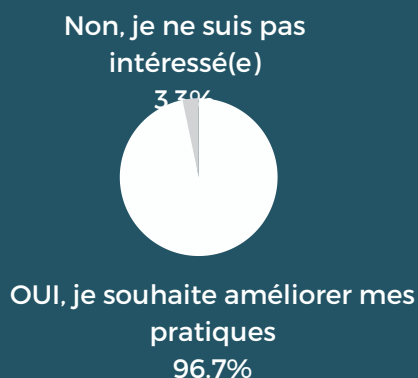
Ces retours sont très encourageant pour l'avenir des activités de tourisme en mer. Toutes mises bout-à-bout les solutions et les alternatives permettront peut-être de voir se développer un tourisme en mer éco-responsable.

Chiffres et statistiques

BILAN

Entre le mois de Juillet 2020 et le mois d'Avril 2021, ce sont 90 entretiens qui ont été réalisées auprès des prestataires de tourisme en mer, toutes activités confondues. Au cours de ces échanges, les affichettes de sensibilisation ont été montrées et envoyées par mail lorsque les prestataires étaient demandeurs (94,5%). Ces mêmes prestataires ont reçu le "Guide Bleu des prestataires de tourisme en mer responsables" par e-mail.

À la question, souhaitez-vous améliorer vos pratiques ? Les réponses ont été en faveur du "Oui" et le nombre de prestataires souhaitant être invités à la suite du projet sont largement majoritaires.



Globalement, les prestataires se sont montrés volontaires et désireux d'échanger au sujet de leurs activités et de leurs pratiques en mer. Il a été question de nombreux sujets, notamment celui de la crise sanitaire et économique actuelle qui constitue pour la plupart des entreprises, un réel frein au développement de l'activité. Les interruptions répétées de travail au cours de l'année 2020 et 2021 ont également fait déposer le bilan à quelques entreprises (en majorité jeunes), les obligeant à s'orienter vers d'autres secteurs (restauration, pêche professionnelle à plein temps, réparation et entretien de bateaux, etc.) Comme conséquences de cette situation, des démarches entreprises par les prestataires pour réduire leur pollution en

90 %

de réponses sur
l'ensemble des communes
visitées

86

Lots d'affichettes "éco-
gestes" distribuées

La question d'un label "éco-navigateur" a également été reçu positivement, mais avec beaucoup de réserve et de questionnements :

- "je me retirerai du label si je considère que le niveau de surveillance n'est pas adapté aux critères de sélection" ;
- "je ne souhaite pas payer pour participer au label" ;
- "quel travail d'accompagnement sera proposé aux prestataires qui souhaitent s'engager dans le label ?"

OUI, je souhaite être invité(e)
à la suite du projet

94,5 %

mer ont été malmenées. Le retour du jetable pour certains qui reconnaissent ne pas avoir trouvé d'autres alternatives, l'ajout de javel (bien qu'en très faible quantité) dans l'eau de nettoyage du matériel de plongée (recommandation de l'OMS), ou encore l'entretien du pont et des autres surfaces à l'aide d'autres produits désinfectants pas forcément respectueux de l'environnement (mais efficaces contre les virus). De façon générale, il s'est avéré délicat de dénoncer le retour de ces pratiques dans le contexte de l'épidémie de la Covid19. Des solutions ont cependant été imaginées par certains pour contre-carrer cet effet néfaste sur l'environnement marin.

*Synthèse et perspectives***CONCLUSION**

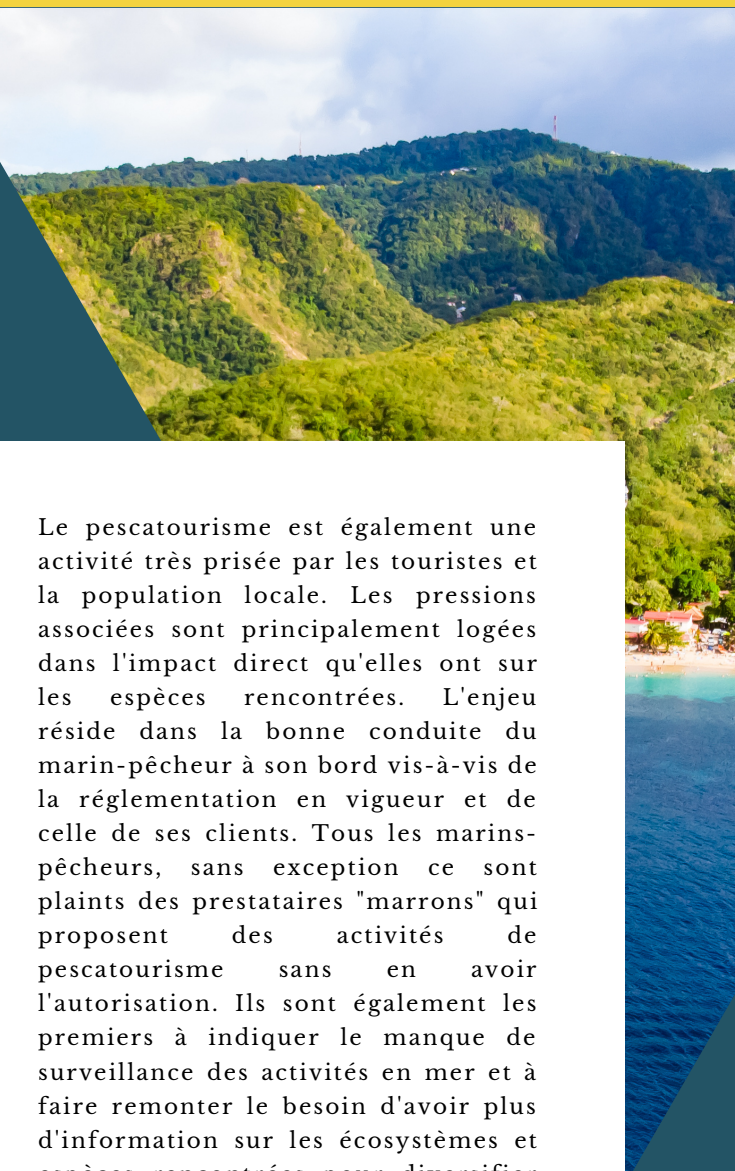
Les prestataires de tourisme en mer rencontrés durant l'étude de L'ASSOMER permettent via leur témoignage de rendre compte de l'impact de leur activités sur le milieu marin. Le nombre de prestataires interrogés sur le territoire reste à compléter mais l'éco-responsabilité de chacun de ces prestataires a été discuté, revue et encouragée. Ce travail doit être prolongé dans le temps.

Les résultats présentés dans ce rapport permettent aujourd'hui de faire un bilan sur les pratiques en mer et à terre dans le cadre des activités de tourisme en mer. Les excursionnistes à la journée, les whale-whatchers, ainsi que les croisiéristes sont les trois principales activités rencontrées sur le terrain.

Ces activités peuvent être très intenses et proposent des sorties avec des nombres de passagers à bord pouvant aller jusqu'à 50 sur certains bateaux. L'impact de ces prestations est ainsi le produit entre le nombre de passagers, la fréquence des sorties, les distances parcourues et le parc de bateaux considéré. Ces activités pourraient aussi être de fait plus impactantes que les autres de par le nombre de prestataires qui les proposent. Autant de pression sur l'environnement que de discours et visions différentes de l'activité de tourisme en mer rend l'encadrement de ces activités difficile. Les principaux témoignages de ces structures sont par ailleurs axés sur les problématiques des mouillages organisés et du partage de l'espace maritime.

Le pécaturisme est également une activité très prisée par les touristes et la population locale. Les pressions associées sont principalement logées dans l'impact direct qu'elles ont sur les espèces rencontrées. L'enjeu réside dans la bonne conduite du marin-pêcheur à son bord vis-à-vis de la réglementation en vigueur et de celle de ses clients. Tous les marins-pêcheurs, sans exception ce sont plaints des prestataires "marrons" qui proposent des activités de pécaturisme sans en avoir l'autorisation. Ils sont également les premiers à indiquer le manque de surveillance des activités en mer et à faire remonter le besoin d'avoir plus d'information sur les écosystèmes et espèces rencontrées pour diversifier leur formule.

Pour les sorties en jetski ou en location de bateau à moteur : il s'agit d'assurer la récupération des déchets produits et de limiter l'impact sur les milieux marins rencontrés (mangroves, îlets protégés, herbiers à tortue marine, rencontre fortuite de cétacés). Réduire l'impact en sortie encadrée est chose aisée, lors d'une location, les prestataires n'ont plus de visibilité sur le comportement de leurs clients. Ces prestataires font par ailleurs parti des premiers à faire entendre le besoin d'un balisage plus sécurisé des zones d'activités nautiques (à la fois pour les autres usagers et pour la faune marine).



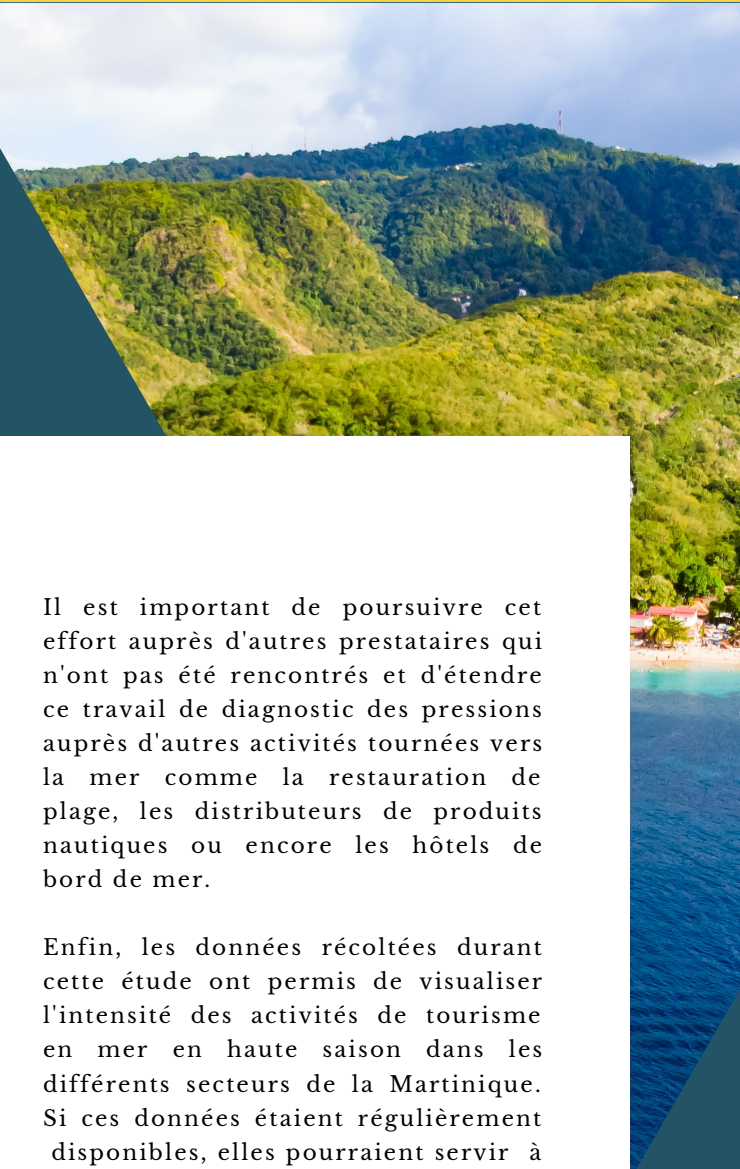
*Synthèse et perspectives***CONCLUSION**

Pour l'ensemble des prestataires, les pressions listées dans ce rapport s'appliquent peu importe leur activité. Il y a toujours un impact - un jetski 100% vert génère une nuisance sonore, un voilier éco-responsable a besoin d'un antifouling, un kayak peut produire des déchets si la vigilance n'est pas au rendez-vous, etc. - ce qui compte maintenant c'est de tout mettre en oeuvre pour réduire cet impact.

Pour cela, L'ASSO-MER souhaite poursuivre un travail de sensibilisation auprès des prestataires désireux de continuer à améliorer leurs pratiques. Dans l'ensemble, les personnes rencontrées sur le terrain ont toutes manifestées le besoin d'obtenir plus d'informations sur la biodiversité marine. Le travail sur l'éco-responsabilité de leur activité a permis de faire émerger des solutions ensemble. Des affichettes de sensibilisation aux éco-gestes en mer ont été distribuées à la suite des entretiens et ont été traduites en anglais pour les touristes venant de pays non-francophones. La suite pourrait être de traduire ces affichettes en créole, pour diffuser le message en local et ne pas s'adresser uniquement à la population étrangère.

Il est important de poursuivre cet effort auprès d'autres prestataires qui n'ont pas été rencontrés et d'étendre ce travail de diagnostic des pressions auprès d'autres activités tournées vers la mer comme la restauration de plage, les distributeurs de produits nautiques ou encore les hôtels de bord de mer.

Enfin, les données récoltées durant cette étude ont permis de visualiser l'intensité des activités de tourisme en mer en haute saison dans les différents secteurs de la Martinique. Si ces données étaient régulièrement disponibles, elles pourraient servir à mettre en place un indicateur des pressions des activités de tourisme en mer de façon annuelle ou pluri-annuelle. Construire un indicateur de la sorte pourrait être mis en lien avec l'état de santé des écosystèmes marins en Martinique et ainsi constituer un outils d'aide à la décision pour les organismes de gestion de l'environnement.





77 %

*de "OUI" à un label éco-
navigateur*

95 %

*de "OUI" pour la suite du
projet Te-Me-UM*

Annexes

FORMULAIRE



Questionnaire sur les
éco-gestes des acteurs
de la mer



Objectif de ce questionnaire :

Le littoral martiniquais attire de plus en plus de monde et les prestations touristiques notamment pour la découverte du littoral ou des mammifères marins se multiplient (whale-watching, baignoire de Joséphine, îlets du François, etc.). Ces acteurs touristiques manquent d'informations concernant les impacts sur le milieu marin liés à leurs pratiques mais surtout sur les solutions qui peuvent leur être apportées.

Réaliser un diagnostic des différentes pressions engendrées par les opérateurs touristiques sur le milieu marin – dans le but de pouvoir ensuite proposer des solutions concrètes pour améliorer ces pratiques.

AVANT DE COMMENCER – INFORMATIONS SUR LA STRUCTURE :

Type d'activité ☐ club de plongée ☐ activités de pêche ☐ activités de whale-watching
☐ activités de loisir en mer ☐ croisiéristes ☐ transport de passagers
☐ Autre :

Depuis combien de temps pratiquez-vous cette activité? ☐ < 5 ans ☐ 5-10 ans ☐ 10-20 ans
☐ plus de 20 ans

Année de création :

Adhérez-vous à une association de regroupement de vos activités ? ☐ Non

☐ Oui. Laquelle ?.....

Information sur le gérant (question à remplir par l'enquêteur directement):

Sexe ☐ F ☐ M

Action soutenue par l'OFB pour le Centre de ressources TE ME UM et ses membres
 Plus d'informations sur www.lassomer.fr

*Annexes***FORMULAIRE**

Tranche d'âge ☐ 15-24 ans ☐ 25-39 ans ☐ 40-54 ans ☐ 55-64 ans ☐ 65 ans et plus

Département de naissance : ...

Combien de bateaux possédez-vous ?

☐ 1 ☐ 2 ☐ entre 2 et 5 ☐ plus de 5

Transports de passagers : ☐ Oui ☐ Non

Si oui, combien au total? ☐ < 5 ☐ 5-10 ☐ 10-20 ☐ 20-50 ☐ > 50

Sur quelle zone allez-vous naviguer ?

☐ Nord caraïbe ☐ Nord atlantique
☐ Sud caraïbe ☐ Sud atlantique
☐ Baie de Fort de France ☐ Martinique

Zone de départ :

Zone de stationnement du bateau ?

Nombre de sorties par mois Haute saison: ☐ 1 à 3 sorties ☐ 4 à 10 sorties
☐ 11 à 15 sorties ☐ 16 à 30 sorties ☐ 31 à 50 sorties ☐ 52 à 100 sorties
☐ > 100 sorties

Nombre de sorties par mois BASSE saison: ☐ 1 à 3 sorties ☐ 4 à 10 sorties
☐ 11 à 15 sorties ☐ 16 à 30 sorties ☐ 31 à 50 sorties ☐ 52 à 100 sorties
☐ > 100 sorties

DÉCHETS

1) Quel type de déchets produisez-vous ?

☐ piles ☐ timbales, assiettes, couverts jetables
☐ batteries ☐ denrées biodégradables
☐ mégots ☐ emballages
☐ bouteilles plastiques ☐ autre :

Action soutenue par l'OFB pour le Centre de ressources TE ME UM et ses membres
 Plus d'informations sur www.lassomer.fr

*Annexes***FORMULAIRE**

2) Évacuation de vos déchets

ma poubelle privée En mer

3) Faites-vous le tri du verre ?

☐ Oui ☐

Non.

Pourquoi ?

4) Faites-vous le tri du plastique/carton ?

☐ Oui ☐ Non. Pourquoi ?

5) Avez-vous une installation dédiée à la collecte des eaux grises et noires ?

☐ Oui (passez à la question 6) ☐ Non. Pourquoi ?

.....

☐ bateau trop ancien ☐ trop coûteux ☐ pas de place (passez ensuite à la question 6 bis)

6) Réalisez-vous l'évacuation de votre cuve dans une installation dédiée ?

☐ Oui où ?

☐ Non. Pourquoi ?

☐ trop coûteux ☐ trop éloigné

☐ trop long (perte de temps)

6 bis) La vidange s'effectue t-elle ?

☐ en continu ☐ au large

☐ autre :

7) Utilisation de nettoyant ménager à bord (WC, lavage sol, désinfection, etc.)

☐ Oui ☐ Oui, biodégradable ☐ Oui, fait maison

☐ Non

8) Utilisation de savon et shampoing à bord

☐ Oui ☐ Oui, biodégradable ☐ Oui, savon solide ☐ Non

Annexes

FORMULAIRE

Préalable : connaissez-vous votre consommation d'eau en m³ ?
.....

1) Lavez-vous le pont au jet d'eau ?

☐ Oui ☐ Non

A quelle fréquence ?

☐ tous les jours ☐ tous les semaines ☐ tous les mois ☐ tous les ans

2) Utilisez-vous un produit d'entretien (détergents) pour nettoyer le pont ?

☐ Oui. Lequel ?..... ☐ Non

3) Passez-vous le karsher sur la coque ? Ici il s'agit bien du karsher pour enlever les microalgues (utilisation à la place de la peinture antifouling)

☐ Oui ☐ Non

A quelle fréquence ?

☐ tous les trimestres ☐ tous les semestres ☐ tous les ans ☐ tous les deux ans

4) Poncez-vous la coque ?

☐ Oui ☐ Non

A quelle fréquence ?

☐ tous les trimestres ☐ tous les semestres ☐ tous les ans ☐ tous les deux ans

5) Utilisation de peinture anti-fouling/ antialissure

☐ Oui ☐ Non

A quelle fréquence ?

☐ tous les trimestres ☐ tous les semestres ☐ tous les ans ☐ tous les deux ans ☐ Autre :

6) Où réalisez-vous votre carénage ?

☐ au bassin de Radoub ☐ aire de carénage ☐ sur le littoral ☐ autre :

Si hors zone règlementée, pour quelle raison : ☐ coût trop élevé ☐ manque de disponibilité. Collectez-vous ces déchets toxiques dans une bâche ? ☐ Oui ☐ non

7) Evacuation de vos huiles de vidange usagées ?

☐ au port ☐ à la déchetterie ☐ dans une poubelle ☐ dans la nature

Action soutenue par l'OFB pour le Centre de ressources TE ME UM et ses membres
Plus d'informations sur www.lassomer.fr

*Annexes***FORMULAIRE****DU BATEAU**

8) Je jette l'ancre

☐ jamais ☐ parfois ☐ à toutes mes sorties

9) J'ancre sur quels types d'écosystèmes ?

☐ fond sableux ☐ récifs coralliens ☐ herbiers ☐ je ne sais pas10) Est-ce que j'ai déjà constaté une dégradation en remontant l'ancre ? Exemple : éponges
herbes prise, dans mon ancre.☐ jamais ☐ parfois ☐ à toutes mes sorties

11) Est-ce que j'utilise des corps-morts ?

☐ oui. Le(s)quel(s) ? ☐ non. Pourquoi ? ☐ inexistant ☐ toujours pris ☐ autre :

1) Est-ce que j'ai des activités à bord ?

☐ oui. Le(s)quel(s) ? ☐ non.

2) Quel impact a mon activité sur le milieu ?

☐ faible ☐ fort ☐ ne sais pas

3) Quel impact a mon activité sur la ressource ?

☐ faible ☐ fort ☐ ne sais pas**Commentaires :**.....
.....**DANS L'AVENIR :**1) Est-ce que vous souhaitez améliorer vos pratiques ? ☐ oui ☐ nonAction soutenue par l'OFB pour le Centre de ressources TE ME UM et ses membres
Plus d'informations sur www.lassomer.fr

*Annexes***FORMULAIRE**

- 2) Comment pouvons-nous vous y aider ?.....
- 3) Est-ce que j'aimerais participer à un label éconavigateur ? ☐ oui ☐ non
- 4) Pouvons-nous vous faire parvenir les résultats de l'étude et vous inviter à la suite ?
☐ oui. Adresse email :et téléphone☐ non

Action soutenue par l'OFB pour le Centre de ressources TE ME UM et ses membres
Plus d'informations sur www.lassomer.fr