

PRESES

SIONS

ET

IM

PACTS

MERS CELTIQUES

PRESSIONS ET IMPACTS

MERS CELTIQUES

JUIN 2012

PRESSIONS PHYSIQUES ET IMPACTS ASSOCIÉS

Autres perturbations physiques

Déchets en mer et sur le fond

François Galgani,
Olivia Gerigny (Ifremer, Bastia),
Maryvonne Henry,
Corinne Tomasino (Ifremer, Toulon).



Dans le cadre de la définition du Bon État Écologique, le descripteur 10 « Propriétés et quantités de déchets marins pouvant avoir des effets sur l'environnement marin et côtier » intègre quatre indicateurs dont le choix est issu de travaux de réflexion et de synthèse réalisés par le groupe de travail DCSMM – Groupe technique 10 – et concerne tout matériel solide persistant, fabriqué, transformé, etc. jeté dans le milieu marin [1].

La présente contribution concerne une partie de ce descripteur, à savoir l'évaluation des quantités, de la distribution et de l'évolution des déchets sur les fonds marins. Il n'existe pas de données sur les déchets en surface pour cette sous-région marine.

Les données utilisées pour l'évaluation initiale de la situation des déchets en fond de mer dans la sous-région marine mers celtiques ont été acquises au chalut GOV93 à maille de 20 mm

durant la campagne Evhoe 2010 menée par l'Ifremer. L'analyse des opérations de récolte effectuées par les navires de pêche ne permettent pas d'interprétation approfondie concernant les sources et la nature des déchets.

Les données utilisées pour les munitions sont issues des registres de l'OTAN pour l'Atlantique Nord [2] [3] [4]. Les données fournies par le Cedre ont été intégrées pour le bilan des conteneurs perdus en mer [5].

La sous-région mers celtiques est la partie de l'Atlantique nord située au nord-ouest de la Bretagne. Les sources de déchets sont caractéristiques : c'est une région qui n'est pas soumise à la pression de grandes villes, de zones industrielles ou de fleuves. Elle est toutefois soumise à une forte activité de pêche ainsi qu'au transport maritime, l'entrée du rail de navigation allant de la Manche à la mer du Nord se situant dans cette zone.

1. ANALYSE DES DONNÉES ET INTERPRÉTATION

1.1. DONNÉES DES CAMPAGNES DE CHALUTAGE

Sur le plateau des mers celtiques, l'analyse des données de **masses de déchets** de la campagne de chalutage Ifremer / Evhoe (figure 1) réalisée en 2010 sur neuf stations montre un seul point de concentration élevée de déchets (en $\text{kg}\cdot\text{ha}^{-1}$) présent au large de la pointe de la Bretagne, au niveau du plateau de la Chapelle. Leseul apport possible dans cette zone est lié aux activités maritimes de transport ou de la pêche. Il illustre les risques d'apports ponctuels ou accidentels de déchets issus des navires. La typologie des déchets issue des campagnes antérieures (1998) indique que 89 % des déchets dans cette zone sont issus de la pêche [6].

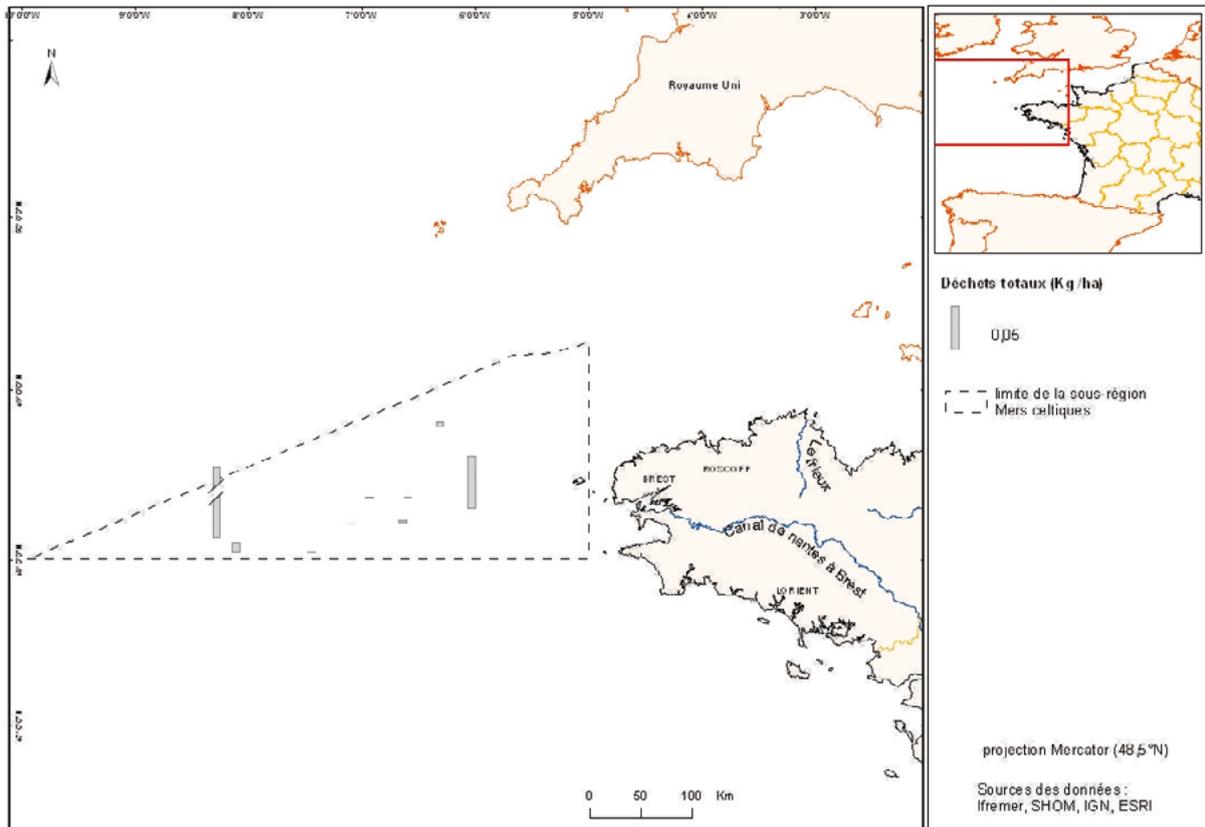


Figure 1 : Densité de déchets sur le fond dans la sous-région marine mers celtiques. Données en masses ($\text{kg}\cdot\text{ha}^{-1}$) issues de la campagne Evhoe 2010 (Sources : Ifremer, 2010).

1.2. AUTRES DONNÉES

Peu de **munitions** ont été immergées sur le plateau celtique, les points d'immersion (historiques) étant essentiellement concentrés à proximité des côtes de la Bretagne [2] [3].

La figure 2 présente les données de pertes de **conteneurs** déclarées dans la sous-région marine mers celtiques.

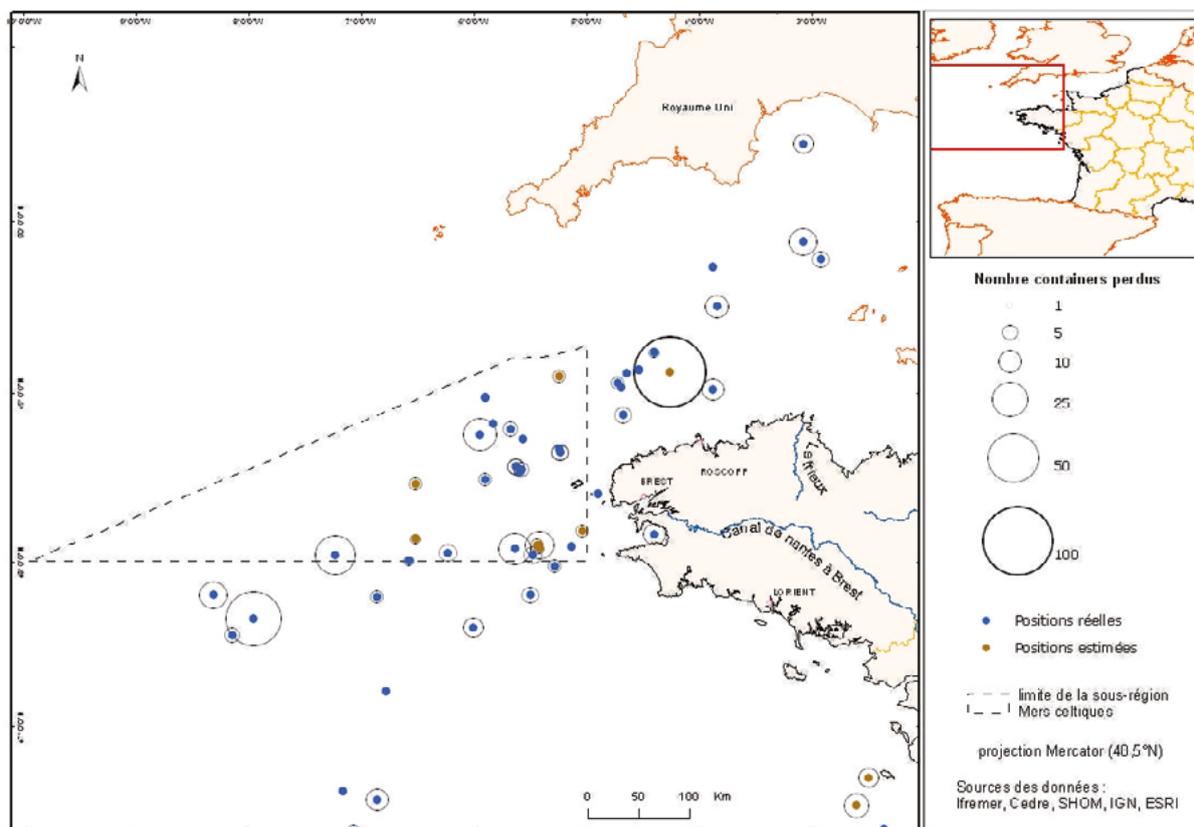


Figure 2 : Distribution des pertes déclarées de conteneurs (1989-2008) dans la sous-région marine mers celtiques (Sources : Cedre, 2008 (5)).

Sur le plateau celtique, les conteneurs déclarés perdus sont très concentrés surtout à la pointe de la Bretagne, qui correspond à l'entrée du rail de transport maritime de la Manche. Plus de 90 % des conteneurs qui se retrouvent en mer sont voués à couler. Les pertes de conteneurs se situent clairement le long du rail de transport maritime qui débute sur le plateau celtique et transite par la Manche. En revanche, les plus grosses quantités de conteneurs perdus se situent en dehors du rail, sur les routes maritimes océaniques où les conditions météorologiques de navigation sont plus difficiles. L'estimation de la figure 2 est très probablement sous-estimée, toutes les pertes de conteneurs n'étant pas déclarées ni observées.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- [1] Galgani F., Fleet D., Van Franeker S., Katsanevakis S., Maes T., Mouat J., Oosterbaan L., Poitou I., Hanke G., Thompson R., Amato E., Birkun A. et Janssen C., 2010. Marine Strategy Framework Directive, Task group 10 Report Marine Litter. JRC Scientific and Technical Reports, 49 pp.
- [2] OSPAR, 2010. Overview of Past Dumping at Sea of Chemical Weapons and Munitions in the OSPAR Maritime Area. 2010 update. OSPAR Biodiversity series, ISBN 978-1-907390-60-9, Publication Number : 519/2010, 17 pp. [3] OSPAR, 2010. Meeting of the Biodiversity Committee (BDC), Agenda item 2, Reporting of the two additional past dumping sites of the chemical munition in the OSPAR Maritime Area, Presented by Germany, 15-18 june 2010.
- [4] Données de munition OTAN http://www.namsa.nato.int/ammo/nadb_e.htm
- [5] Kremer X., 2008. Projet LostCont : réponse au problème des conteneurs perdus par les navires de passage dans le golfe du Lion et ses approches, Action 1 : Analyse des accidents passés à l'évaluation des risques, Cedre 2008. 14 pp.
- [6] Galgani F., Leaute J.P., Moguedet P., Souplet A., Verin Y., Carpentier A., Goragner H., Latrouite D., Andral B., Cadiou Y., Mahe J.C., Poulard J.C. et Nerisson P., 2000. Litter on the Sea Floor Along European Coasts. Marine Pollution Bulletin. Vol. 40, No. 6, pp. 516-527.