



15ème législature

Question N° : 4691	De Mme Sophie Panonacle (La République en Marche - Gironde)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transition écologique et solidaire
Rubrique > mer et littoral	Tête d'analyse >Réglementation sur l'usage des peintures antifouling	Analyse > Réglementation sur l'usage des peintures antifouling.
Question publiée au JO le : 23/01/2018 Réponse publiée au JO le : 13/03/2018 page : 2164		

Texte de la question

Mme Sophie Panonacle appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur le sujet de la réglementation encadrant l'utilisation des peintures *antifouling*. Les peintures *antifouling* (ou peinture anti-salissure) visent à prévenir la fixation des algues sur les coques des bateaux en particulier. Des biocides et herbicides entrent notamment dans leur composition. À plusieurs reprises, des substances contenues dans les formules de ces peintures ont été interdites, en raison de leurs conséquences négatives sur l'environnement. Ce fut le cas pour le tributylétain (TBT) dans les années 2000 et, plus récemment après une décision de l'Union européenne, de l'irgarol (aussi connu sous le nom de cybutryne). Ces dernières années, plusieurs parlementaires ont attiré l'attention des gouvernements successifs afin de réglementer et de mieux encadrer les composés des peintures *antifouling*. Dans les eaux du bassin d'Arachon, mer semi-fermée, en raison de leur concentration, les peintures *antifouling* constituent en effet une menace majeure pour les écosystèmes. La flore marine est particulièrement sensible à la présence des peintures *antifouling*. Les herbiers de zostères, qui constituent de véritables réservoirs de biodiversité - abris contre les prédateurs, oxygénation de l'eau, stockage du CO₂, turbidité de l'eau - disparaissent très rapidement. Les conséquences négatives sur l'activité ostréicole a, elle aussi, largement été rappelée par le passé. L'irgarol, actuellement interdit, a été remplacé par des sels de cuivre dont on ne connaît pas l'impact sur le milieu. Au nom du principe de précaution, ne faudrait-il pas privilégier d'autres méthodes tout aussi efficaces comme, par exemple, la mise en place de solutions mécaniques de nettoyage des coques des bateaux ? Elle lui demande de clarifier les intentions du Gouvernement sur ce sujet.

Texte de la réponse

Les peintures antifouling, aussi appelées antisalissures, sont utilisées pour préserver la coque contre la colonisation des algues et des coquillages. Ces peintures sont composées d'une matrice polymère dégradable qui permet une libération contrôlée de biocides en surface. Le choix de ces peintures dépend de nombreux critères tels que le renouvellement de la peinture (de 3 mois à 2 ans), l'intensité du service en fonction de l'usage (profil de vitesses et fréquence), le coût de l'entretien... L'utilisation des peintures antifouling permet de limiter la consommation de carburant en améliorant la glisse du bateau et d'éviter la dissémination d'espèces invasives dans les différents écosystèmes traversés par les bateaux. Dès les années 60 mais surtout dans les années 70 avec l'augmentation forte de la construction navale et de la plaisance, les peintures à base d'étain ont connu un succès majeur du fait de leur très grande efficacité. Malheureusement, elles se sont avérées être extrêmement toxiques

envers les organismes marins (animaux et végétaux) tout en créant une pollution durable. Leur utilisation a été interdite à compter du 1er janvier 2003. Leur présence sur la coque d'un navire a été interdite à compter de 2008. Depuis le 1er mai 2013, le règlement européen no 528-2012 encadre la mise sur le marché des produits biocides dont font partie les peintures antifouling. Ce règlement prévoit une évaluation exhaustive de l'ensemble des substances actuellement sur le marché. Entre 2014 et 2016, la quasi-totalité des substances liées aux peintures antifouling a fait l'objet d'une évaluation au niveau européen en fonction de leur efficacité et des risques qu'elles peuvent représenter, notamment pour l'environnement. À ce jour, 8 substances ont été approuvées pour une durée de 10 ans et une substance est encore en cours d'évaluation (zinc pyrithione). Deux substances, bien qu'approuvées, ne sont plus produites (dychlofluanid et tolylfluanid) pour des questions de coût. Enfin, une substance n'a pas été approuvée (cybutryne). Les scénarios pris en compte lors des évaluations de ces substances font actuellement l'objet d'une réévaluation par les États membres pour mieux prendre en compte le milieu concerné (salé ou non) et les usages (plaisance ou non). À l'issue de l'approbation des substances biocides, les industriels qui mettent sur le marché des produits antifouling déposent à l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) un dossier de demande d'autorisation de mise sur le marché pour chaque produit. Les dossiers sont en cours d'instruction par l'Anses. L'instruction permet l'évaluation des risques pour l'homme et l'environnement. En se fondant sur les conclusions de son évaluation, l'Anses délivrera ou non les autorisations de mise à disposition sur le marché. Malgré les recherches entreprises à ce jour et l'optimisation des formulations des produits, il n'existe actuellement pas de traitement de substitution qui permette d'envisager leur suppression à court terme. La solution de nettoyage mécanique nécessiterait un nettoyage très fréquent des coques (à minima tous les mois) ce qui poserait des questions pratiques et économiques très difficiles. Il convient également de noter l'existence du projet BIOPAIN TROP, lancé en 2012 et labellisé par trois pôles de compétitivité, qui vise à développer une gamme de peintures antifouling intégrant des molécules issues des ressources marines de La Réunion.