

Axe 1	Réduire les pressions qui s'exercent sur la biodiversité <i>Sous-axe 1.1 - Réduire les pressions directes</i>
Mesure 9	Réduire les pollutions lumineuses et sonores
Ministères et opérateurs pilotes	Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT) : Direction de l'eau et de la biodiversité (DEB) – Bureau de la politique de la biodiversité (ET1) Secrétariat d'Etat en charge de la Mer (SeMer), Direction générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA) Ministère de la transition énergétique (MTE) Office français de la biodiversité (OFB)
Autres ministères et opérateurs impliqués	Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT) : – Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP) – Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) – Direction générale de la prévention des risques (DGPR) – Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) – Direction générale de l'aviation civile (DGAC) Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche (MESR) Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer (MIOM) – Direction générale des outre-mer (DGOM) UMS PatriNat, centre d'expertise et de données sur le patrimoine naturel Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)
Contexte/enjeux	<p>La pollution lumineuse a des impacts sur nos paysages nocturnes, la biodiversité, la consommation d'énergie, l'observation du ciel étoilé et la santé humaine (cf. rapport de l'ANSES "Effets sur la santé humaine et sur la faune et la flore des systèmes utilisant des diodes électroluminescentes). La France a adopté une réglementation ambitieuse en matière de nuisances lumineuses et voit une grande diversité de projets se concrétiser sur son territoire pour réduire cette pollution, mais c'est encore insuffisant et les efforts doivent se poursuivre, notamment en matière de connaissance (parcs de lumière, impacts sur la biodiversité), et de territoires impactés par les pollutions lumineuses (aujourd'hui, 85% du territoire français subit des pressions dues à la pollution lumineuse). Etats, collectivités, associations, acteurs privés et citoyens, nous pouvons tous agir pour réduire les impacts de la lumière artificielle sur nos paysages, notre biodiversité nocturne, notre santé et notre consommation d'énergie.</p> <p><i>[Les actions sur la trame noire sont à retrouver dans la mesure 20 sur les trames]</i></p> <p>La pollution sonore est, pour sa part, un enjeu particulièrement prégnant pour la faune marine. Les principales espèces potentiellement concernées par les impacts négatifs du bruit sous-marin sont les cétacés et les phocidés. Les réactions des animaux marins face aux émissions sonores sont de différents types et dépendent de l'espèce concernée, de l'intensité du bruit et de la durée d'émission. Globalement, on note des risques de masquage, de dérangement, des effets indirects (fuite des proies, perte d'habitat, etc.).</p> <p>Le trafic maritime contribue de façon significative au bruit ambiant sous-marin. À basse fréquence (5-500 Hz), la navigation motorisée est la principale source de bruit anthropique dans les océans. De nombreuses études font état d'une corrélation entre l'augmentation du bruit ambiant sous-marin dans certaines</p>

	<p>régions (jusqu'à + 3 dB par décade, ce qui correspond à un doublement de l'intensité sonore tous les 10 ans) et l'augmentation du nombre de navires commerciaux dans ces régions. Entre 1965 et 2003 la taille moyenne des navires marchands a été multipliée par 2, et leur tonnage brut par 4. À l'échelle mondiale, plus de 100 000 navires de commerce naviguent en permanence.</p> <p>À l'instar des navires marchands, les bateaux de plaisance motorisés présentent une signature acoustique caractéristique qui varie fortement en fonction de plusieurs paramètres, dont les principaux sont la taille et la vitesse. Généralement, les bateaux équipés de moteurs hors-bords sont également plus bruyants. Comme pour les navires marchands, le bruit généré par les navires de plaisance est principalement lié à l'appareil propulsif et aux phénomènes de cavitation autour de l'hélice. Les navires de plaisance sont principalement des navires de petite taille, équipés de petites hélices ayant une importante vitesse de rotation. Ceci conduit à produire un bruit de niveau plus faible et plus aigu (énergie décalée vers les hautes fréquences).</p>
<p>Action 1</p> <p>Pilote : MTECT / DGALN</p> <p>Co-pilote : OFB</p>	<p><u>Objectif</u> : Évaluer les impacts sur la biodiversité des éclairages extérieurs</p> <p><u>Description de l'action</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place du nouvel observatoire des mesures de la pollution lumineuse et d'une base de données nationale sur les parcs de luminaires publics <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Dès 2024, un observatoire est mis en place pour mesurer la pollution lumineuse.

<p>Action 2</p> <p>Pilote : OFB</p>	<p>Objectif : Régler le problème à la source en travaillant sur la mise en marché et sur le choix des consommateurs des équipements lumineux.</p> <p><i>Description de l'action :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Généraliser l'évaluation des impacts sur la biodiversité des équipements dédiés à l'éclairage extérieur, avant mise sur le marché (à porter au niveau européen au travers du règlement sur l'écoconception des sources lumineuses) et instaurer des chartes ou labels applicables aux entreprises (producteurs ou distributeurs) ou produits (luminaires à faible impact sur la biodiversité). - Amener, en les formant, les distributeurs d'éclairages extérieurs à accompagner les consommateurs vers des choix en faveur d'éclairage respectueux (affichage environnemental, label) et à les informer sur la réglementation contre les nuisances lumineuses. <p><i>Indicateur(s) avec valeur cible :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Nombre de vendeurs sous charte ou label « biodiversité »
<p>Action 3</p> <p>Pilote : MTECT/DGPR (avec appui OFB)</p>	<p>Objectif : Renforcer la réglementation sur les nuisances lumineuses sur la biodiversité et les contrôles de cette réglementation pour s'assurer d'un réel effet sur le terrain.</p> <p><i>Description de l'action :</i></p> <p>Améliorer l'efficacité du dispositif réglementaire de lutte contre les pollutions lumineuses par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La révision de l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses en introduisant des obligations renforcées sur l'extinction des vitrines, en introduisant la notion de trame noire et sa déclinaison pour les parcs naturels régionaux, en limitant l'éclairage des équipements sportifs hors événements, en limitant les pollutions lumineuses générées par les serres et en diminuant la puissance lumineuse de l'éclairage public en cœur de nuit. - Le renforcement des contrôles de la réglementation de lutte contre les pollutions lumineuses en priorisant ceux sur les zones sensibles pour la biodiversité (notamment les oiseaux migrateurs). <p>Indicateur(s) avec valeur cible :</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Evolution du nombre de contrôles réalisés ⇒ Baisse de 50% la pollution lumineuse en France d'ici 2030

<p>Action 4</p> <p>Pilote : MTECT/DEB</p> <p>Appui DGAMPA</p>	<p>Objectif : Agir à l'international et avec les compagnies maritimes pour réduire les impacts du bruit sous-marin</p> <p><i>Description de l'action :</i></p> <p>En ce qui concerne le trafic maritime gros porteur, la France continuera à contribuer aux travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la révision des lignes directrices visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine. Ces lignes directrices prévoient la création d'un plan de gestion bruit sous-marin. Chaque navire doit disposer d'un plan de gestion propre avec une approche personnalisée. Chaque plan d'action comportera quatre étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définir le niveau de bruit individuel par navire ; - Fixer des objectifs de seuils de bruit à ne pas dépasser, pour des vitesses données ; - Cibler des mesures de réduction applicables ; - Evaluer l'efficacité par modélisation et test réel. <p>Les compagnies maritimes seront chargées de mettre en œuvre les plans de gestion sur leurs navires. Les concepteurs et bureaux d'étude seront en charge de la conception des navires neufs ou révision des navires existants. Les constructeurs, fournisseurs et fabricants seront mobilisés sur la phase chantier, de même que les sociétés de classification pour aider les armateurs à bâtir des plans de gestion atteignables. Les autorités maritimes et portuaires seront invitées à prendre des mesures de soutien pour faire progresser la planification.</p> <p><i>Indicateur(s) avec valeur cible :</i></p> <p>⇒ Nombre de plan de gestion individualisé par navire: xx</p>
<p>Action 5</p> <p>Pilote : MTECT/DEB</p> <p>Appui DGAMPA</p>	<p>Objectif : Réduire la pollution sonore liée aux activités récréatives dans les aires marines protégées, en particulier dans le sanctuaire de Pelagos</p> <p><i>Description de l'action :</i></p> <p>En ce qui concerne les engins récréatifs, l'action prévoit une interdiction d'ici l'été 2024 des compétitions de véhicules nautiques à moteur au sein des aires marines protégées du sanctuaire Pelagos (incluant la protection des mammifères marins dans leurs statuts).</p> <p><i>Indicateur(s) avec valeur cible :</i></p> <p>⇒ Fin des compétitions de véhicules nautiques à moteur dans les AMP de Pelagos par arrêté du Préfet de Méditerranée dès le printemps 2024</p>

<p>Action 6</p> <p>Pilote : Direction de l'eau et de la biodiversité (DEB)</p> <p>Co-Pilote : Direction générale des Affaires maritimes, de la pêche et l'aquaculture (DGAMPA)</p>	<p>Objectif : Limiter les pollutions sonores sur la faune marine liées aux navires, véhicules nautiques à moteurs et autres engins récréatifs</p> <p><u>Description de l'action :</u></p> <p>Le trafic maritime contribue de façon significative au bruit ambiant sous-marin. À basse fréquence (5-500 Hz), la navigation motorisée est la principale source de bruit anthropique dans les océans. De nombreuses études font état d'une corrélation entre l'augmentation du bruit ambiant sous-marin dans certaines régions (jusqu'à + 3 dB par décade, ce qui correspond à un doublement de l'intensité sonore tous les 10 ans) et l'augmentation du nombre de navires commerciaux dans ces régions.</p> <p>Les navires de plaisance sont, pour leur part, principalement des navires de petite taille, équipés de petites hélices ayant une importante vitesse de rotation. Ceci conduit à produire un bruit de niveau plus faible et plus aigu (énergie décalée vers les hautes fréquences).</p> <p>Dans les deux cas, les principales espèces potentiellement concernées par les impacts négatifs de cette activité sont les cétacés et les phocidés.</p> <p>En ce qui concerne le trafic maritime gros porteur, la France continuera à contribuer aux travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la révision des lignes directrices visant à réduire le bruit sous-marin produit par les navires de commerce pour atténuer leurs incidences néfastes sur la faune marine. Ces lignes directrices prévoient la création d'un plan de gestion bruit sous-marin. Chaque navire doit disposer d'un plan de gestion propre avec une approche personnalisée. Chaque plan d'action comportera quatre étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définir le niveau de bruit individuel par navire ; - Fixer des objectifs de seuils de bruit à ne pas dépasser, pour des vitesses données ; - Cibler des mesures de réduction applicables ; - Evaluer l'efficacité par modélisation et test réel. <p>Les compagnies maritimes seront chargées de mettre en œuvre les plans de gestion sur leurs navires. Les concepteurs et bureaux d'étude seront en charge de la conception des navires neufs ou révision des navires existants. Les constructeurs, fournisseurs et fabricants seront mobilisés sur la phase chantier, de même que les sociétés de classification pour aider les armateurs à bâtir des plans de gestion atteignables. Les autorités maritimes et portuaires seront invitées à prendre des mesures de soutien pour faire progresser la planification.</p> <p>En ce qui concerne les engins récréatifs, l'action prévoit une interdiction d'ici l'été 2024 des compétitions de véhicules nautiques à moteur au sein des aires marines protégées du sanctuaire Pelagos (incluant la protection des mammifères marins dans leurs statuts).</p> <p><u>Indicateur(s) avec valeur cible :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Fin des compétitions de véhicules nautiques à moteur dans les AMP de Pelagos par arrêté du Préfet de Méditerranée dès le printemps 2024 ⇒ Nombre de plan de gestion individualisé par navire: xx
---	--

Mots-clés

Pression IPBES

- Changement d'usage des terres et des mers*
- Surexploitation des ressources naturelles
- Dérèglement climatique
 - Pollutions de l'eau, des sols et de l'air*
- Espèces exotiques envahissantes

Cible Cadre mondial

- C01 Aménagement du territoire*
- C02 Restauration*
- C03 Aires protégées
- C04 Conservation et restauration des espèces*
- C05 Surexploitation
- C06 Espèces exotiques envahissantes
 - C07 Pollutions*
- C08 Changement climatique
- C09 Utilisation durable des espèces sauvages
- C10 Agriculture, aquaculture, pêche, sylviculture

- C11 Solutions fondées sur la nature
- C12 Nature en ville
- C13 Partage des avantages
- C14 Politiques publiques
- C15 Entreprises
- C16 Citoyens
- C17 Biosécurité
- C18 Incitations
- C19 Financements
- C20 Mobilisation et renforcement des capacités
- C21 Connaissance
- C22 Société inclusive
- C23 Egalité femmes hommes

Public Cible

- Etat*
- Opérateurs de l'Etat*
- Régions
- Départements
- EPCI*
- Communes*
- Entreprises*
- Acteurs financiers
- Associations et fédérations
- Citoyens*

Milieux

- Mers et océans
- Littoral et zones côtières*
- Eau douce
- Montagne
- Forêts
- Milieu urbain*
- Milieu agricole
- Zones humides
- Sols

Outre-mer

- oui*
- non

Ministères et opérateurs

- MTECT
- MTE
- MESR
- MIOM
- OFB
- UMS PatriNat
- CEREMA
- Ademe

Calendrier (jalons)

Actions	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<p>Action 1 Évaluer les impacts sur la biodiversité des éclairages extérieurs</p> <p>Action 2 Régler le problème à la source en travaillant sur la mise en marché et sur le choix des consommateurs des équipements lumineux. Généraliser l'évaluation des impacts sur la biodiversité des équipements dédiés à l'éclairage extérieur, avant mise sur le marché et instaurer des chartes ou labels applicables aux entreprises ou produits</p>	Mise en place du nouvel observatoire des mesures de la pollution lumineuse et d'une base de données nationale sur les parcs de luminaires publics	Mise en place de charte ou label	Portage au niveau européen au travers du règlement sur l'écoconception des sources lumineuses //	Impacts évalués				
<p>Action 2 Régler le problème à la source en travaillant sur la mise en marché et sur le choix des consommateurs des équipements lumineux. Amener, en les formant, les distributeurs d'éclairages extérieurs à accompagner les consommateurs vers des choix en faveur d'éclairage respectueux et à les informer sur la réglementation contre les nuisances lumineuses.</p> <p>Action 3 Renforcer la réglementation sur les nuisances lumineuses sur la biodiversité et les contrôles de cette réglementation pour s'assurer d'un réel effet sur le terrain</p>	Formation des distributeurs d'éclairages extérieurs							
	Révision de l'arrêté du 27 décembre							
	Contrôles prioritisés et renforcés sur secteurs sensibles biodiversité							