2022

SYNTHÈSE DE L'ATELIER D'ENGAGEMENT POUR LA MER

SALON NAUTIQUE PARIS 2022

COMPTE RENDU

WomenforSea Feel Learn Act

GÉNÉRATION MER

SEA PARTNERS

AVEC LE SOUTIEN DU SECRÉTARIAT D'ÉTAT CHARGE DE LA MER

Table des matières

1. Preface **Erreur ! Signet non défini.**
2. Remerciements 4
3. Résumé 5
4. Introduction 6
5. Le contexte dans lequel s'inscrit cet atelier 6
   a. Contexte environnemental 6
   b. Contexte de la plaisance 7
6. Mise en lumière des freins à la transition vers une plaisance durable 9
   a. Enjeux liés au cycle de vie des navires 9
   b. Enjeux liés à la navigation 10
   c. Enjeux liés aux ports et aux mouillages 12
   d. Enjeux liés à la réglementation et à la valorisation d'une plaisance durable 13
7. Discussion autour des solutions proposées 15
   a. Des solutions aux problèmes de pollutions des milieux marins 15
   b. Des solutions autours des usages de la mer 17
   c. Des solutions directement applicables 17
8. Discussion autour des leviers permettant d'actionner ces solutions 18
   a. Réglementation 18
   b. Port et mouillage 19
   c. Navigation 19
   d. Conception des navires et gestion 20
9. Les engagements des participants 21
10. Les suites à cet atelier 24
11. Conclusions 24
ANNEXES 26
Annexe I : Les organisatrices 26
Annexe II : Liste des participants 27
Annexe III : Déroulé de l'atelier et méthodologie 28
Annexe IV : Les fiches solutions 29
BIBLIOGRAPHIE 47

1. Préface

Elles s'étaient engagées à produire un livrable de l'atelier organisé au NAUTIC en décembre 2022 avec les acteurs de la plaisance et elles l'ont fait ! Merci à Elles : Nathalie Ille et son équipe de WOMEN FOR SEA et Marine Chalnot dirigeant SEAPARTNERS avec le soutien de la DGAMPA et du collectif Génération mer.

Je suis heureux de préfacer ce rapport qui fait un état très exhaustif des débats qui ont eu lieu pour une plaisance plus durable et qui ont concerné toute la chaine de valeur, de la conception à l'élimination des bateaux en passant par leur utilisation, leurs périples et la vie à bord des équipages. Plusieurs engagements ont été pris que nous allons suivre avec attention, en particulier pour bien identifier les leviers qu'il faut activer pour faciliter le transition écologique comme les freins auxquels la filière doit faire face et que nous devons chercher à éliminer.

Ce rapport a identifié des solutions d'ores et déjà mise en œuvre et j'ai été positivement intéressé par la lecture inspirante des fiches décrivant plusieurs innovations et les solutions souvent originales trouvées par leurs auteurs

Ce travail s'inscrit en complément des actions portées par la DGAMPA pour la rénovation des ports de plaisance et des bases nautiques dans le cadre du plan tourisme.

Nous allons poursuivre les actions de sensibilisation et de partage des connaissance et y contribuer avec les professionnels et les ONG mobilisées pour pouvoir suivre les engagement pris, les progrès réalisés et accompagner les plaisanciers et les acteurs du nautisme vers ce qui pourrait se concrétiser par une charte de la plaisance durable.

Un projet que j'aimerais voir se concrétiser pour l'UNOC 2025…

Éric BANEL,
Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture
Secrétariat d'Etat en charge de la mer - DGAMPA

2. Remerciements

Nous tenons tout d'abord à remercier chaleureusement l'ensemble des participants à cet atelier, pour leur engagement, leur écoute active et leurs contributions précieuses à la réflexion collective. Nous remercions également les organisatrices et organisateurs de l'événement, ainsi que le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, la Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA) et l'équipe de la mission plaisance de la DMAMPA, pour leur soutien et leur confiance. Leurs expertises, leurs conseils et leur vision éclairée ont grandement contribué à la qualité et à la pertinence de ce rapport.

Nous tenons également à remercier les membres de l'association Women For Sea, de l'entreprise Sea Partners, de l'entreprise New Alpha et du collectif Génération Mer pour leur travail co-rédactionnel, ainsi que le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer (SE Mer) pour son appui constant dans la réalisation de ce projet. Nous souhaitons enfin adresser nos remerciements les plus sincères à Nouvelle Ere et plus particulièrement à Jean Claude Cohen

pour sa participation en tant qu'hôte de table et panéliste, ainsi que pour son apport précieux sur le sujet de la plaisance éco-responsable, fruit de son expertise reconnue.

Enfin, nous espérons que ce rapport saura inspirer une dynamique collective en faveur d'une plaisance plus durable et éco-responsable, et qu'il contribuera à une meilleure connaissance des enjeux environnementaux et sociaux auxquels le secteur de la plaisance doit faire face aujourd'hui. Nous sommes heureux de le partager largement avec les acteurs de la filière, les institutions, les associations et toutes les personnes intéressées par ce sujet crucial pour l'avenir de nos mers et océans.

Nathalie Ille, fondatrice et Directrice de WOMEN FOR SEA
Marine Chalnot, fondatrice et CEO de SEA PARTNERS
Anne-France Didier, animatrice du collectif Génération Mer, expert DGAMPA

3. Résumé

Mardi 6 décembre 2022, au Salon Nautic de Paris à eut lieu la première édition de l'atelier « s'engager pour la plaisance durable » pour que la plaisance et le nautisme puissent s'inscrire durablement dans un environnement préservé et respectueux de la biodiversité marine. Cette initiative s'inscrit dans un contexte de fond et de prise de conscience grandissante qui répond à une réelle volonté des acteurs du nautisme de protéger l'environnement marin, en encourageant les pratiques durables et en développant des solutions innovantes pour réduire l'impact environnemental des bateaux. Au cours de cet atelier d'intelligence collective, les vingt-sept (27) représentants des différents acteurs de la filière nautique ont échangé autours des nombreuses questions soulevées par les transitions environnementales des secteurs de la plaisance et du nautisme en cours.

Plusieurs freins à ces transitions ont été identifiés tout au long du cycle de vie des navires, lors de la navigation, au niveau des ports et mouillages et en liens avec la réglementation et les certifications permettant de valoriser les engagements des acteurs.
Les débats ont été riches et les propositions concrètes pour répondre à ces enjeux ont été nombreuses notamment autour des différents types de pollutions (chimique, physiques, sonores, lumineuses), et des changements de comportements à la main des gestionnaires de ports, constructeurs, plaisanciers et autorités. Après quoi les participants se sont entendus sur les leviers permettant de faciliter l'implémentation de ces solutions, du partage des innovations et bonnes pratiques à la simplification des démarches réglementaires.
Finalement, les différentes tables ont permis de croiser les regards et de mettre en commun les expertises, afin d'aboutir à une vision partagée de la transition écologique de la filière nautique en France.

Une trentaine de professionnels du nautisme ont ainsi affiché leurs engagements concrets en faveur de la transition écologique, énergétique et digitale du milieu marin au cours d'une cérémonie officielle, en présence d'Éric BANEL, directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture.

4. Introduction

La France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et le second au niveau mondial. Avec près de 4 millions de plaisanciers et 13 millions de pratiquants d'activités nautiques, environ 1 million d'embarcations immatriculées, évoluant dans 470 ports maritimes de plaisance (et 556 en domaine fluvial), la plaisance est ainsi une activité de l'économie bleue à très forts enjeux économiques et sociaux qui doit désormais faire face aux transitions sociétales, énergétiques et écologiques [1].

Dans le but d'appréhender la question de façon globale et systémique, sur toute la chaîne de valeur de la plaisance, ont ainsi été invités des représentants couvrant toutes les activités de la plaisance de la conception/construction, en passant par l'utilisation du navire à quai ou en navigation, jusqu'à son démantèlement et sa fin de vie.
Architectes navals, directeurs de chantier naval, équipementiers, capitaines de navire, entrepreneurs et responsables de start-up, représentants d'ONG et de fondations, gestionnaires portuaire, directeurs de parc marin, représentants d'un club nautique ont rejoint l'atelier pour partager leur vision des questions posées, proposer des solutions concrètes pour la protection de la mer et du littoral et finalement s'engager sur une ou plusieurs actions pour accompagner les transitions nécessaires.

Leurs engagements se traduisent par de nouvelles pratiques de la voile, des innovations techniques et technologiques, une mobilisation plus efficace des navires, l'écoconception et l'économie circulaire, des pratiques vertueuses encadrées par des chartes et écolabels ou encore des outils de sensibilisation pour la mer.

Ce travail en atelier a été co-animé par l'association Women for Sea et l'entreprise Sea Partners et a permis de valoriser chaque engagement sur le stand de l'Etat, sous l'égide du directeur général de la Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA), Mr. Éric Banel et de l'équipe de la mission plaisance dans l'esprit « Un acteur, une solution, un engagement, un pitch ! »

Notre volonté est de promouvoir une dynamique commune portée par un mouvement d'ensemble des acteurs de la plaisance vers des modes de production, d'usage et de gestion des navires optimisés et durables, sobres énergétiquement et respectueux de l'environnement. Ce rapport fait un état exhaustif de cet atelier, complété d'éléments de compréhension des enjeux et de fiches documentées proposant des solutions inspirantes.

5. Le contexte dans lequel s'inscrit cet atelier

a. Contexte environnemental

La préservation de l'environnement est un enjeu majeur de notre époque. La question de la durabilité est aujourd'hui centrale dans tous les secteurs d'activité, y compris dans le domaine de l'économie maritime. En effet, les secteurs de la plaisance et du nautisme ont un impact significatif sur les écosystèmes marins et côtiers, qu'il s'agisse de la pollution (émissions de carbone, pollution de l'air, effluents et déchets, bruit sous-marin), de la destruction des habitats naturels ou de la surexploitation des ressources. La prise de conscience de ces

enjeux a conduit de nombreux acteurs du secteur à s'engager dans des démarches de développement durable, visant à concilier la pratique de la plaisance avec la préservation de l'environnement.

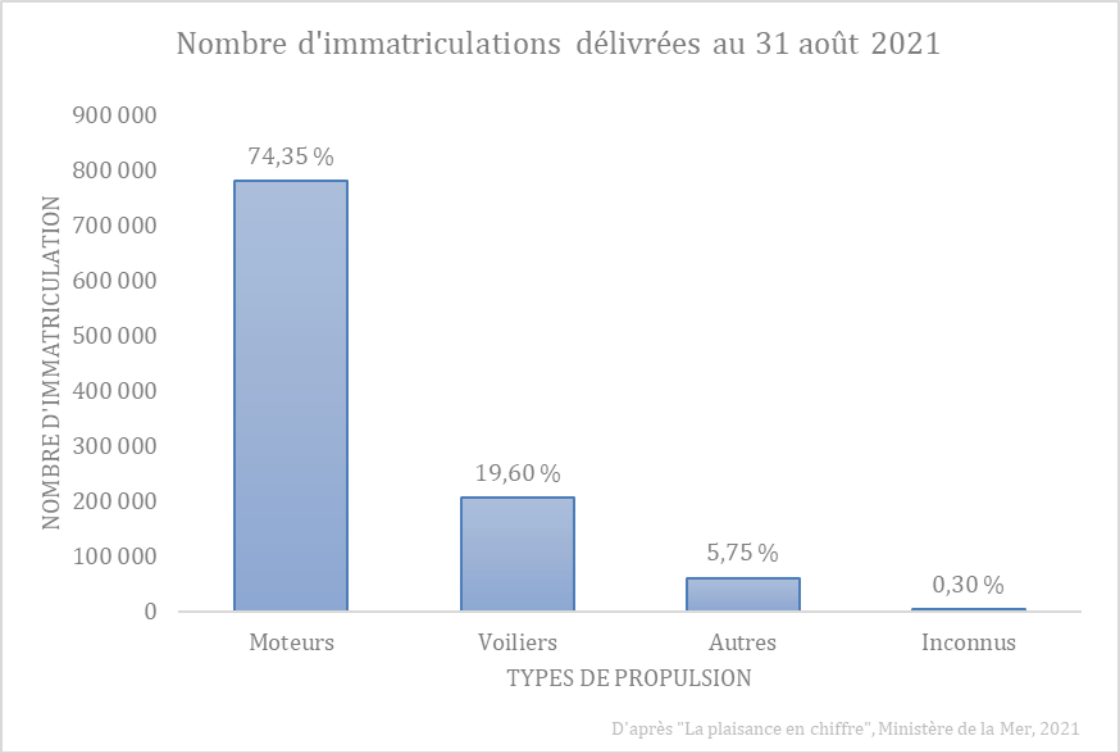
Avec plus de 8 000 km de côtes et une grande variété de plans d'eau, la France offre de nombreuses opportunités pour les activités nautiques. La France s'est engagée dans les plans national et international pour la préservation de la biodiversité et le développement d'aires marines protégées pour protéger l'environnement et la biodiversité marine. Parmi les exemples les plus notables, on peut citer la création de zones protégées telles que les parcs nationaux marins, les zones de mouillage écologique, la mise en place de réglementations pour limiter la pollution des bateaux, l'encouragement des pratiques de navigation durables et l'innovation pour développer des navires plus écologiques.

Pourtant les changements de fond doivent s'accélérer pour suivre le rythme des changements environnementaux déjà visibles et contrer ceux en prévision. Pour cela le secteur du nautisme a besoin d'accélérer son engagement et d'être accompagné et soutenu dans cette transition.

b. Contexte de la plaisance

D'après l'analyse « Synthèse des chiffres de la plaisance » faite par le gouvernement en 2018 [1], la France est le premier constructeur de bateau au niveau européen et le second au niveau mondial sachant que 72,4% des navires neufs sont directement exportés. Le document indique également que cette industrie est florissante : 13 millions de personnes qui pratiquent des activités nautiques dont 4 millions de plaisanciers et environ 12 000 unités d'immatriculation de bateaux viennent s'ajouter chaque année. Toutefois, l'enjeu économique doit dorénavant composer avec les enjeux environnementaux globaux et cette croissance toujours plus forte doit s'accompagner d'une transition écologique du secteur, pour une meilleure préservation du milieu marin et assurer l'équilibre entre pratiques anthropiques et biodiversité.

Le rapport « la plaisance en chiffre 2020-2021 » [2] produit par le Ministère de la Mer démontre que 74,31% des immatriculation délivrées en métropole en août 2021 concernaient des bateaux à moteur contre seulement 19,59% pour les voiliers.



Selon une étude menée par la Fédération des Industries Nautiques (FIN) en 2019, le plaisancier français est majoritairement un homme âgé de 50 ans et plus (67% des plaisanciers) [3], plutôt aisé et propriétaire [4]. Cependant, la plaisance attire également une population plus jeune et plus modeste, en particulier dans les régions côtières [5]. En termes d'activités pratiquées, la voile est la discipline la plus populaire chez les plaisanciers français, suivie par le motonautisme [6].

Dans une vision prospectiviste, un atelier organisé en juin 2022 par Nouvelle Erre [7] a fait apparaitre que la demande pour des activités de loisirs nautiques continue à croître, en particulier dans un contexte où le tourisme national est encouragé. En outre, il est possible que les technologies liées à la plaisance évoluent rapidement, avec des avancées significatives en matière de motorisation électrique et de propulsion hybride. De même, les typologies des personnes rencontrées sur l'eau vont certainement évoluer dans les prochaines années, passant de pratiquants réguliers (plutôt masculins et âgés) et/ou professionnels à des profils plus sportifs multi-activités, plus féminin, plus jeune, et plus d'occasionnels grâce à la démocratisation de la location [8].

C'est dans ce contexte général d'une prise de conscience grandissante et d'une réelle volonté des acteurs de la plaisance et du nautisme de préserver l'océan, les littoraux et la biodiversité marine que s'inscrit notre atelier. Durant la première partie, les participants se sont attelés à identifier les freins à la transition vers une plaisance du durable concernant les enjeux liés à la construction des navires, à la navigation, aux ports et mouillages et à la règlementation.

6. Mise en lumière des freins à la transition vers une plaisance durable

a. Enjeux liés au cycle de vie des navires

Cette thématique pose la question du cycle de vie du navire et des solutions à mettre en œuvre pour que les principales étapes : conception, utilisation et démantèlement du navire (en passant par le recyclage et le réemploi) soient optimisées et en particulier, que les impacts environnementaux et la consommation énergétique soient limités.

i. Lors de la conception

L'écoconception des navires semble aujourd'hui insuffisamment normalisée et a contrario une certaine confidentialité et concurrence entre constructeurs semble se développer. Il est fondamental, à l'instar de tous les véhicules de « penser la recyclabilité » des matériaux et équipements dès la conception.

En effet, l'aluminium et les matériaux composites, qui ont révolutionné ce secteur en permettant la construction en nombre important de bateaux légers et performants [9] [10], posent aujourd'hui des problèmes majeurs en termes de pollution, d'élimination et de recyclabilité. Aujourd'hui, près de 90% des voiliers construits dans le monde sont en PRFV (Polyester Renforcé avec de la Fibre de Verre). Bien que le nombre de bateaux construits en composite de fibre de carbone (un matériau léger mais résistant) soit en croissance, la recherche est encore insuffisamment développée quant aux alternatives en termes de matériaux plus facilement réutilisables ou recyclables ; peu d'entreprises ont vu le jour pour éliminer, recycler et réutiliser de façon économiquement rentable et efficace ces matériaux plastiques.
La filière bois qui reste très sollicitée notamment pour l'entretien et la rénovation des navires traditionnels se doit également d'être durable et de rester vigilant sur la provenance.

ii. Lors de la navigation et à quai

Lors de l'utilisation du navire proprement dite, plusieurs questions ont été soulevées de l'utilisation plus ou moins sobre du navire à son entretien.

Peu de navires sont équipés de bacs de tri des déchets et les équipages doivent improviser dans des espaces souvent très réduits. De même, tous les navires ne sont pas équipés de cuves à eaux noires permettant d'éviter la pollution des zones marines sensibles. A quai, les déchetteries dédiées permettant le dépôt de déchets triés des navires (huiles usagées, produits d'entretien, fusées de détresse usagés, cordages, etc.) offrent des services et un niveau de propreté très variables d'un endroit à l'autre.
Une autre question est posée par l'entretien des navires, le ponçage des coques et les différents travaux de surface pour lesquels l'utilisation de certains produits, notamment parmi les produits antifoulings (par leur nature « biocide »), s'avèrent particulièrement néfaste pour les écosystèmes marins.

iii. Lors de la fin de vie du navire

Au stade du démantèlement, la filière de récupération des navires à grande échelle a vu le jour en 2009 via la création de l'APER, et son développement s'est accentué récemment. Elle se met en place selon des processus éprouvés pour d'autres matériaux (piles, véhicules, produits électriques et électroniques, pneumatiques, etc..) selon des principes de responsabilité élargie des constructeurs / importateurs, de reprise via un organisme agréé tel que l'APER pour la filière REP (responsabilité élargie des producteurs) des navires de plaisances et de mobilisation des propriétaires. Certains points critiques subsistent comme le financement du transport du navire par le propriétaire jusqu'au centre de déconstruction, ou encore le retrait des épaves (sans propriétaire identifié) des plages et le financement de leur élimination ainsi que des problèmes d'agrément pour les récupérateurs dans certaines régions comme la Corse.
Au-delà de la coque, la question des équipements est également posée lors de la récupération des navires hors d'usage, avec selon les matières et produits, une grande diversité des réutilisations possibles, encore peu de réseaux appropriés et une circularité à développer.

b. Enjeux liés à la navigation

Cette thématique pose la question des impacts directs et indirects sur les écosystèmes marins via l'utilisation des hydrocarbures, la gestion des déchets en mer, la sur-fréquentation de certaines zones et la cohabitation avec les espèces marines. Les participants ont également souligné le changement de mentalité des plaisanciers vers une recherche de la performance sportive parfois au détriment de l'environnement.

i. L'utilisation d'hydrocarbures

La problématique la plus connue est celle de l'utilisation des moteurs thermiques qui génèrent pollution sonore, émissions de CO2 et pollutions de l'air, pouvant être aggravés par le non-respect des limitations de vitesse. La navigation à la voile n'est pas complètement épargnée par cette question du fait de l'utilisation des annexes, le plus souvent motorisées et parfois surdimensionnées.

Beaucoup de bateaux ne sont pas suffisamment entretenus à l'année, accumulant des dégâts et problèmes d'usure, et pouvant être de vraies passoires énergétiques lors de leurs rares sorties (via des fuites non réparées, une non-optimisation du bateau, etc.).

ii. La gestion des déchets

Lors des croisières journalières ou de plusieurs jours, beaucoup de déchets produits par la vie quotidienne à bord (qui découlent des mêmes processus de consommation qu'à terre), sont en attente de traitement et peuvent se retrouver à l'eau volontairement ou non. Au-delà de l'absence de bac de tri pour ces différents déchets et des difficultés de gestion (cf. 6.a.i Lors de la conception ci-dessus), se pose souvent à bord la question des pratiques non écoresponsables. Seul une réflexion portant sur la chaine de vie d'un objet permettra de prendre conscience de son impact global de sa production à son utilisation voir même à son recyclage (dans le meilleur des cas) [12].
La plupart des sorties en mer se faisant à proximité des côtes (aller/retour dans une journée ou cabotage d'un port à un autre), dans des secteurs sur-fréquentés, l'accumulation de ces

déchets et les problèmes sanitaires ou écologiques qui en découlent n'en sont que plus conséquents.

Lors des navigations il arrive que des casses se produisent, et que des morceaux de mâts, de voiles, de cordages, de batterie ou tout autres choses se retrouvent soit à l'eau. Cela entraine bien sûr une pollution physique pouvant mener à des situations dangereuses (rencontre avec un OFNI en mer, cordage dans des hélices de bateau voisins, etc.), mais également une pollution chimique de part des matériaux normalement protégés qui se retrouvent à l'air libre, pouvant ainsi s'éparpiller avec le vent ou la pluie et contaminer les milieux.

iii. Sur-fréquentation de certaines zones

Le développement de la plaisance a conduit à une fréquentation intense de certaines zones, notamment en mer méditerranée et à une augmentation des effluents directs en mer, résultant par exemple des vaisselles, lessives ou entretien des navires, réalisés le plus souvent avec les produits d'hygiène « standardisés » utilisés à terre. Quant aux rejets des eaux grises et noires contenant des polluants forts et pouvant mener à un phénomène d'eutrophisation notamment dans les zones très fréquentés, les réglementations ne sont assez appliquées.

iv. Cohabitation avec la biodiversité marine

La magie entourant une rencontre avec des espèces phares (tels que les cétacés, les dauphins et les tortues), la médiatisation de celle-ci (via les réseaux sociaux par exemple) et la recherche d'un contact toujours plus fort et proche, entrainent des comportements peu respectueux de l'animal et de ses activités, voir une mise en danger de ceux-ci.

La non-connaissance de certaines règles établies par des comités de scientifiques (cf. Plan d'action pour la protection des cétacés [10] et les Chartes d'observation des cétacés) ou la non-surveillance de certaines pratiques, tel que le « whale-watching » professionnel ou amateur, entraine parfois des dégâts importants : blessures et stress chez les animaux, conflit entre bateaux sur la même zone, non respects et incompréhension des réglementations dans des Aires Marines Protégées (AMP), etc.

A plus petite échelle, les nourrissages à répétition des espèces, le ramassage non contrôlé pour une consommation personnelle ou comme souvenir, ou encore les perturbations causées par l'interaction forcée peuvent entrainer des dérèglements du comportement des animaux (dépendance, agressivité, etc.).

v. La recherche de performance sportive

Plusieurs participants ont pointé du doigt un changement de mentalité autour des pratiques de la mer et des « nouveaux plaisanciers ». Au fur et à mesure des années se serait développé une image de sport élitiste, toujours plus moderne et technique. Les nouveaux plaisanciers visualiseraient la mer comme un terrain de jeu, de prouesse, de loisirs : un monde à leur disposition, et non plus un monde vivant dans lequel l'Homme doit composer avec d'autres espèces.

c. Enjeux liés aux ports et aux mouillages

Cette thématique pose la question des déchets et de la pollution et des comportements des usagers. Certaines de ces questions peuvent être communes aux ports et aux mouillages, d'autres exclusives à l'un ou l'autre.

i. Déchets et pollutions

Plusieurs questions reviennent souvent: comment diminuer la pollution chimique due à une mauvaise gestion des déchets toxiques - notamment l'antifouling - et du coût élevé des carénages (qui entraînent une baisse du respect des préconisations et n'orientent pas les usagers vers des produits novateurs plus respectueux de l'environnement) ; mais également comment faire prendre conscience aux plaisanciers de la pollution lumineuse et sonore dont ils sont à l'origine, de par leurs spots sous la coque ou leur moteur bruyant ou encore leur utilisation intempestive des enceintes et autre matériel pour la musique dérangeant la faune sous-marins et terrestre (avifaune).

L'une des plus grosses problématiques actuelles qui a été relevé est celle des bateaux « ventouses », qui quittent rarement leur emplacement portuaire et dont l'état de délabrement (car abandonnés par leurs propriétaires) sont à la fois un danger pour les bateaux avoisinants mais également une gêne pour le port et son esthétisme. Les pratiquants réguliers sans place à quai se retrouvent également pénalisés.

ii. Comportement des usagers

Le second thème reprend une partie du premier puisqu'on y place tout ce qui a un lien avec la sur-fréquentation de certains lieux, mais également le comportement non adapté des usagers. Certains d'entre eux sont en effet source d'une pollution sonore importante à leur échelle individuelle (fête sur des bateaux dans des endroits protégés et réglementés), et participent également à cette pollution à l'échelle globale (hyper-fréquentation de certains mouillages ou partie de côtes dont le passage incessant de bateaux à pleine vitesse grâce à leurs moteurs puissants et bruyants perturbent les écosystèmes). Cela concerne également les comportements entre plaisanciers dans les ports : ces derniers ne favorisent pas réellement la mise en place et le développement de communautés de navigateurs du fait de leur fonctionnement ou même leur organisation interne. De ce fait, l'échange de bonnes pratiques, l'entraide, et le partage de ressources de tout genre est limité.

Recroisant le point précédent, le fait qu'au sein d'un même espace (le port), on se retrouve face à des règles de jeux différentes entre les différents acteurs - pêche, plaisance, autre activités - peut mener à des conflits.

Les participants ont également fait état d'un manque d'actions de sensibilisation et d'apprentissage des bonnes pratiques qui incomberaient notamment aux autorités portuaires. Néanmoins, la demande grandissante du grand publique pour les actions de sensibilisation, les réseaux sociaux et la pression de certaines associations ont permis plusieurs améliorations visibles telles qu'une diminution des débarquements sur des plages protégées et des perturbations dues à des comportements inappropriés (feux de camps, fêtes sauvages…).

La pêche et la chasse sous-marine dans les zones protégées ou interdites sont également concernées : pendant des années il y a eu un manque de communication autour du pourquoi de la création de telles zones protégées et des résultats encourageants qui en découlaient, mais également un manque de surveillance et d'intervention.

d. Enjeux liés à la réglementation et à la valorisation d'une plaisance durable

Cette thématique pose la question de la réglementation de la fréquentation des zones les plus touristiques, de la complexité de cette règlementation et de la lourdeur des procédures. Ont été également abordés, le manque de visibilité des labels valorisant les initiatives éco-responsables ainsi que le manque d'incitations financières et de subventions permettant d'accompagner la transition.

i. Règlementer la fréquentation des zones les plus touristiques

La question de la sur-fréquentation des zones côtières réputées et attractives sur le plan touristique est devenue une problématique partagée du littoral et des espaces maritimes côtiers. Les impacts de cette sur-fréquentation sont nombreux : nuisances sonores, pollutions multiples, problématiques de gestion et partages des ressources, etc. Ces nuisances entrainent un mécontentement des usagers et une dégradation de l'environnement.

Pour le secteur du nautisme, des tests sont en cours à Port-Cros par exemple, où la tarification des mouillages est proportionnelle au nombre de nuitées. Sur tous les littoraux français le déploiement de Zones de Mouillage et d'Equipements Légers (ZMEL) ont vocation à participer au développement durable des zones côtières, en conciliant les intérêts de la navigation de plaisance, la sécurité et la protection de l'environnement.

ii. Complexité de la réglementation et lourdeur administratives

La question de la sensibilisation, de l'éducation à l'environnement marin et de l'incitation à s'engager vers des pratiques plus éco-responsables est posée de toute évidence avec acuité face à un corpus réglementaire qui n'est pas toujours existante, parfois non applicable et souvent mal comprise.

Ainsi, un défaut de respect des réglementations et des lois déjà établies est souvent pointé du doigt, accompagné de procédures et des démarches administratives qui sont majoritairement vues comme très contraignantes et chronophages. Parfois c'est la réglementation en elle-même qui fait défaut : la différence entre la réglementation à terre et en mer, le manque de cohérence entre les régions, ou une absence de décision claire et forte pour appuyer des décisions locales ou des préconisations.

Pourtant, le respect de la réglementation un réel enjeu, particulièrement pour la transition des ports et mouillage. D'après les acteurs concernés, les réglementations actuelles ne permettent pas aujourd'hui d'ouvrir les ports aux initiatives écologiques (transports à la voile, espace dédié pour le carénage aux antifouling écologiques, etc.).

iii. Manque de moyen financiers et humains

Le manque de moyen financiers et de personnels tels que les policiers de l'environnement, les garde-moniteurs, les renforts saisonniers nécessaire, ne permettent pas de surveiller, informer et réglementer correctement les zones à risques (littoraux, zones très fréquentées, etc). De même, la bonne installation des nouvelles réglementations nécessite des moyens financiers et humains et notamment sur les zones de pêche surveillée ou de mouillages interdits (gardes en mer, signalétique etc.).

iv. Manque de valorisation des initiatives éco-responsables

L'autre épine est le manque de valorisation des initiatives engagées par les plaisanciers eux-mêmes et certaines structures. Les éco gestes (tel que le choix de produits d'entretien de son navire et d'un antifouling éco-responsable) et les pratiques plus durables manquent de reconnaissances et ne sont pas diffusées assez largement auprès du grand public, ce qui n'incite pas à de nouveaux acteurs ou plaisanciers à suivre ce chemin.

Le manque de lisibilité des labels déjà existants et des exigences associées à chacun n'aide pas à rassembler les usagers autour de ces solutions. Il en est de même du manque d'assouplissement des réglementations et des démarches administratives pour le développement et le test des innovations (hydrogène par exemple) ou l'implantation dans des ports de nouveaux procédés.

Finalement, la question du manque de qualification pour naviguer a été soulevée (la rapidité d'obtention du permis côtier, et le manque de formations pratiques), tout comme l'absence d'enseignement sur le milieu marin et ses enjeux.

v. Manque d'incitations financières et de subventions

Un particulier souhaitant rendre son bateau plus performant énergétiquement (panneaux solaires, éoliennes, etc.) ou moins polluant (produits naturels, antifoulings, filtres et cuves, etc.) devra aujourd'hui faire face à un coût financier supplémentaire souvent conséquent. De même, le manque d'incitations aux pratiques respectueuse du milieu marin et la biodiversité (choix d'un port propre, entretiens réguliers de son navire, prise en considération de la provenance des pièces, etc.) peut rapidement s'avérer couteuse en termes de temps (pas de filière de la seconde main, nécessité de se déplacer plus loin pour aller jusqu'à un port ou une déchèterie écologique etc.). Or l'entretien classique d'un bateau est déjà réputé pour être onéreux et sans aides ni valorisation, ce coût reste à la charge du propriétaire du navire.

Durant cette première partie de l'atelier, les participants ont identifié les freins à la transition vers une plaisance du durable concernant les enjeux liés à la construction des navires, à la navigation, aux ports et mouillages et à la règlementation. À la suite de quoi, ils ont réfléchi aux solutions qui permettraient notamment de protéger l'environnement marin, d'encourager les pratiques durables et de développer des solutions innovantes pour réduire l'impact environnemental des bateaux.

7. Discussion autour des solutions proposées

Les solutions qui ont émergé de ces discussions seront suivis des solutions portées et/ou connus par les participants dans l'objectif de valoriser et faire rayonner les initiatives en faveur de la protection du milieu marin et de la biodiversité.

Ces propositions ont été formulées par les différents acteurs de la filière nautique lors de l'atelier et se sont appuyées sur leur expertise, leurs expériences et leurs besoins. La diversité des points de vue et des expériences partagées a permis d'aboutir à des idées novatrices et concrètes pour répondre aux défis environnementaux auxquels le secteur de la plaisance et du nautisme sont confrontés. Ces solutions sont représentées sous forme de cartes heuristiques (mindmap) qui permettent de visualiser les solutions proposées, de les regrouper par thématique et de comprendre comment elles s'articulent entre elles pour contribuer à la transition écologique de la plaisance et du nautisme en France.

a. Des solutions aux problèmes de pollutions des milieux marins

Les trois premières cartes mentales s'articulent autour des pollutions engendrées sur le milieu marin : les pollutions chimiques, les pollutions physiques (matériaux) et les autres types de pollutions (notamment sonore et lumineuse). Chaque solution a été abordée sous l'angle de la faisabilité et a été discuté selon son impact (court, moyen ou long terme) et l'investissement nécessaire à sa mise en œuvre (peu de frais, léger investissements ou investissements importants).

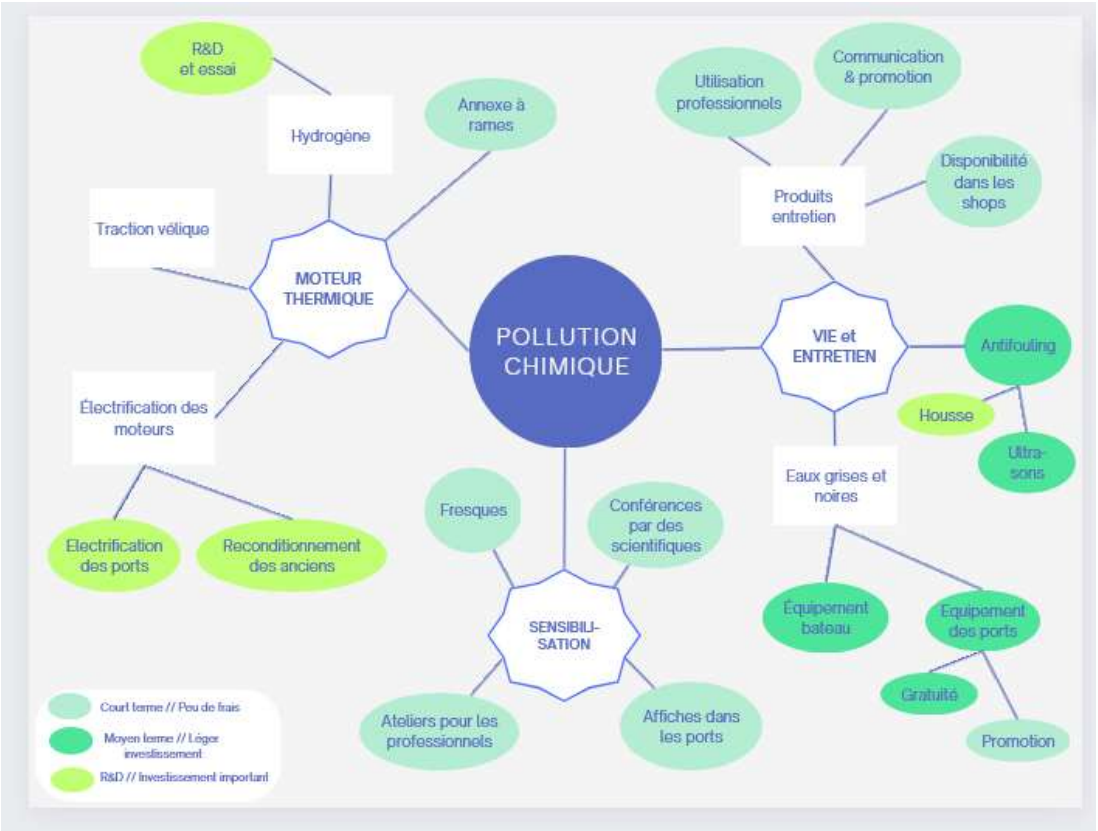


Figure 1: Infographie illustrant les principales pollutions chimiques liées à l'activité de plaisance ainsi que les principales solutions, actions et innovations à appliquer ou encourager en fonction de leur complexité de mise en place.

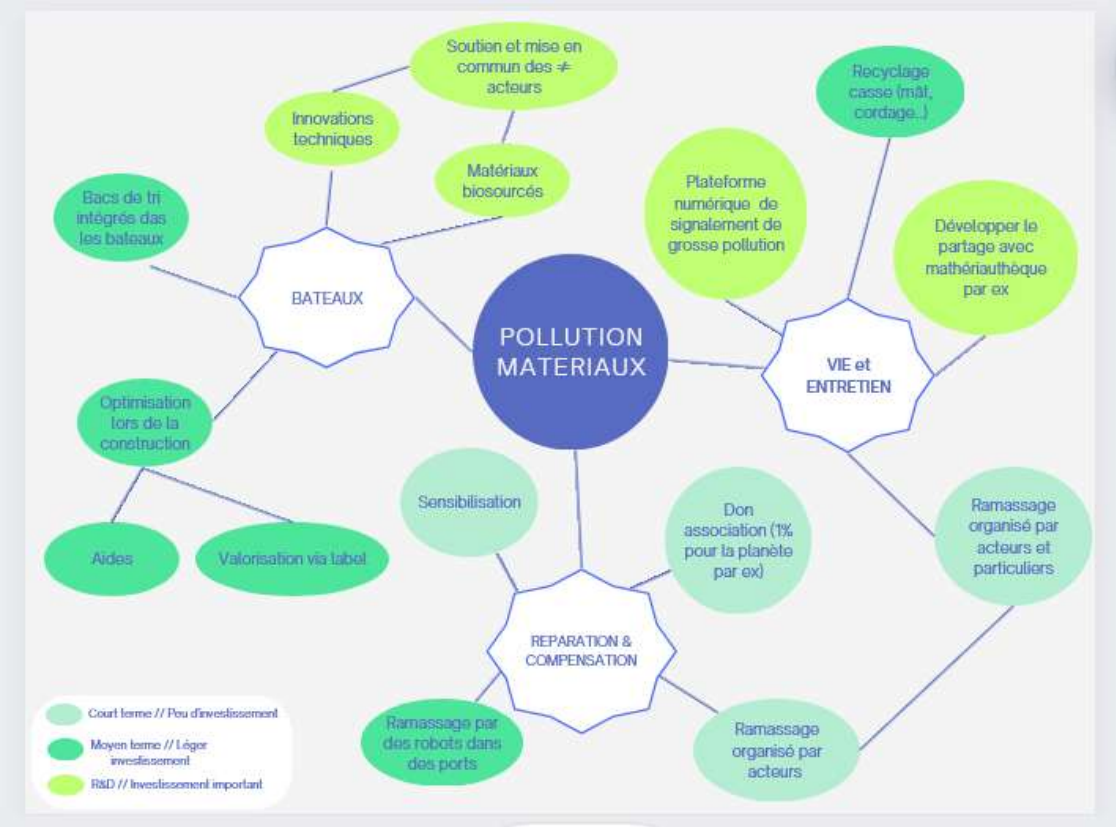


Figure 2: Infographie reprenant les pollutions liées aux matériaux et produits utilisés dans le nautisme, ainsi que les principales solutions y palliant, en fonction de leur complexité de mise en place.

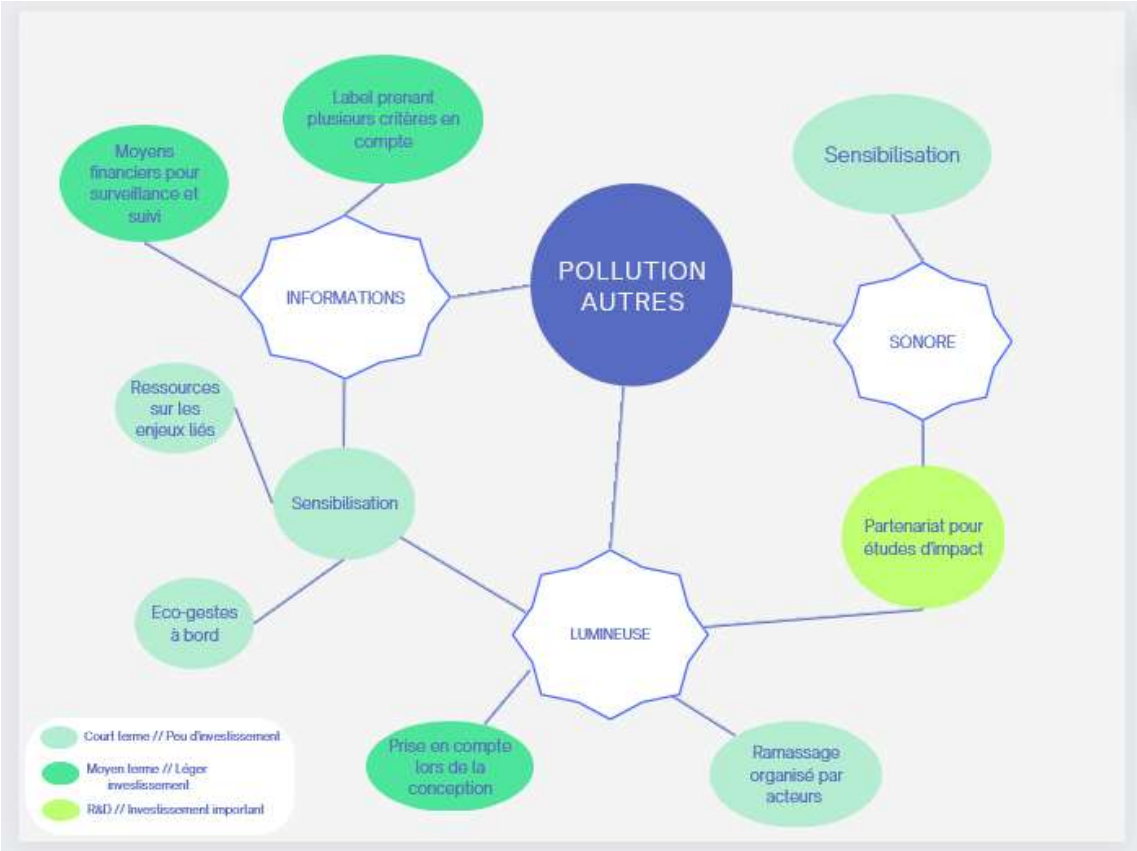


Figure 3: Infographie reprenant les pollutions hors catégories liées au nautisme, et le manque d'informations ; le tout complété par des solutions et initiatives à encourager.

b. Des solutions autours des usages de la mer

Enfin, la dernière cartographie concerne les usages de la mer soit du point de vue du plaisancier (que ce soit à terre ou en mer), soit du point de vue des autres acteurs : Etat, gestionnaire de port et constructeurs. Plusieurs des solutions abordées se retrouvent à l'interface des responsabilités et ne nécessitent qu'un faible investissement de prime abord avant de pouvoir être déployée massivement à moindre coût.

Figure 4: Infographie reprenant les usages de la mer en fonction des acteurs.

c. Des solutions directement applicables

Ces solutions en faveur de la protection du milieu marin et de la biodiversité sont portées et/ou directement utilisés par les participants à cet atelier, toutes ont été éprouvés sur le terrain et sont directement applicables. Certaines nécessites des investissements conséquents (navire à hydrogène), d'autres peuvent être réalisées à faible coût (sensibilisation). Chaque solution répond à un enjeu pour la plaisance durable résumé dans le tableau ci-dessous. Les fiches solutions complètes sont présentées en annexe IV.

THÉMATIQUE	LIBELLÉ DE LA FICHE SOLUTION	ACTEURS
(Dé)construction responsable	Recyclage des navires de plaisance	APER
Construction responsable	Aménagement des navires	Odysseus
Financer la transition	1% pour la planète	-
Navigation responsable	Antifouling écologique (2 solutions)	Finsulate, K-REN
Parité en mer	La navigation pour tous et toutes	Horizon Mixité
Parité en mer	La Santé des Femmes en Mer	Horizon Mixité
Plaisance décarbonée	Innover pour construire le bateau écologique de demain	Fountaine-Pajot
Plaisance décarbonée	Traction vélique pour passagers (2 solutions)	Sailcoop, Neoline
Protection des littoraux	Protection de la posidonie	Fountaine-Pajot, MPN, OFB
Sensibilisation	Capsules vidéo éconav	Women For Sea
Sensibilisation	Connaitre les enjeux autour de l'océan	Fresque Océane, Sea Partners
Valorisation de ses engagements pour l'océan	Label « Ocean Approved »	Fondation de la Mer, Sea Partners

Tableau 1: 14 Solutions portées par les participants pour la plaisance durable par ordre alphabétique

8. Discussion autour des leviers permettant d'actionner ces solutions

L'atelier a également permis d'identifier les différents leviers pour actionner les solutions proposées et permettre leur réalisation opérationnelle. Parmi ces leviers, on peut citer la nécessité d'une réglementation plus claire et plus contraignante en matière d'environnement pour la filière nautique. Cette réglementation doit s'appuyer sur des indicateurs de performance environnementale pour mesurer l'impact des pratiques nautiques sur l'environnement. Il est également important de promouvoir l'innovation et les technologies propres afin de réduire l'impact environnemental de la filière. Les financements et les incitations fiscales peuvent également jouer un rôle important pour accompagner les acteurs de la filière dans leur transition écologique. Enfin, la sensibilisation des acteurs de la filière et des usagers de la mer est un enjeu crucial pour favoriser l'adoption de pratiques plus responsables. Ces différents leviers doivent être activés conjointement pour permettre la réalisation opérationnelle des solutions proposées lors de l'atelier et contribuer à la transition écologique de la plaisance et du nautisme en France.

a. Réglementation

L'un des leviers quant à la mise en place des solutions pour une plaisance plus durable concerne la réglementation. De façon plus détaillée, plusieurs domaines s'en dégagent :

Le premier étant l'administration avec les propositions d'un guichet administratif unique pour plus d'efficacité et de clarté, de passerelles claires et précises entre l'administratif / les règlements / le local, des actions fortes des pouvoirs publics et une meilleure communication avec le particulier, ou encore la mise en place et la surveillance active des systèmes de types ZMEL ;
Le deuxième étant la prise de conscience environnementale avec l'insertion de modules obligatoires de formation aux enjeux environnementaux pour les pratiquants et leurs

accompagnateurs, et leurs renforcements dans les écoles de voiles (déjà existant dans le passeport voile FFV) ; la création et diffusion de plaquettes plastifiées sur les bonnes pratiques obligatoire à bord ; la mise en place de sensibilisation dans les écoles de voile et autres lieux liés au sujet de l'impact de la plaisance via des formations, des conférences, des échanges ; et enfin l'obligation de sensibiliser les clients avant la prise en charge d'un bateau (loueur ou constructeur) au même titre que des renseignements de fonctionnement ou de sécurité ;
Le dernier concerne l'administratif privé via notamment l'engagement des assurances dans la prise en compte des nouveaux enjeux (couverture conditionnée suivant les engagements du propriétaire et du bateau par exemple).

b. Port et mouillage

Concernant les ports et les mouillages et les thématiques associées, il est nécessaire de se pencher sur les leviers pouvant améliorer l'implantation de solutions diminuant les impacts et d'en étudier la diversité.

Pour commencer, et rejoindre ce qui a été décrit dans la partie précédente, il faut simplifier les procédures administratives pour la création et le développement de ZMEL qui jusqu'à présent freinaient beaucoup les acteurs ; cela permettrait également de combattre les lenteurs administratives (marchés publics, autorisation, etc.) et augmenteraient les projets. Cependant, la création ne vaut pas grand-chose sans une gestion effective. Ainsi l'effectivité de plan ou règles de gestion contrôlables, une augmentation en nombre des agents portuaires, de parcs régionaux et nationaux, ou de réserves, couplé à une mutualisation des moyens de surveillance et à une vraie volonté de faire appliquer la réglementation déjà en place (financièrement notamment) sont essentielles. A cela s'ajouterait pour certaines zones l'allongement des saisons, puisque les pratiques nautiques s'étalent de plus en plus sur l'année et ne se concentrent plus uniquement sur les mois d'été.

Les profils de pratiquants évoluant depuis plusieurs années avec un renforcement d'une clientèle étrangère, il faut intégrer ces nouveaux profils dans les moyens de sensibilisation – avec des outils traduits en différentes langues par exemple- et avoir une politique globale et inclusive. Moyens de sensibilisation et d'informations à mettre à jour continuellement et à transmettre au plus grand nombre pour que les mentalités et les comportements des professionnels et des particuliers changent. A propos de ces derniers, il faut établir un vrai dialogue de confiance pour que les informations soient claires et précises, et ainsi contrer toutes les voix qui s'élèvent et qui font barrage en évoquant un recul du droit à la liberté de la mer au profit de quelques-uns. Cette culture de la liberté de la mer nous est précieuse à toutes et tous, comme sa bonne santé et son utilisation durable, ce pour quoi certaines limitations sont à discuter.

c. Navigation

La navigation à proprement parler n'est pas en reste quant aux leviers à débloquer. Cela concerne en majorité des thématiques liées au financier avec une incitation économique à diminuer l'usage moteur proposée par les loueurs de bateau ou un financement à taux 0 pour de l'équipement à bord dit green ou éco-responsable, sans oublier les green crédits sur les

équipements comme le proposent déjà certaines banques (Caisse d'Epargne par exemple). Beaucoup d'améliorations pourraient prendre place grâce à une vision commune et partagée : promotion d'un mouvement global vers les moteurs électriques et hydrogènes (financement, R&D, démystification pour les particuliers, etc.), amélioration de la mise à disposition d'équipements collectifs (qui débuterait par des concertations plus fréquentes de la collectivité par exemple), ou encore la création et/ou le renforcement d'organismes de gouvernance multi-acteurs pour gérer les intérêts communs.

Finalement, on ne peut pas parler navigation sans parler d'équipements et d'innovations techniques. Ces dernières ne doivent plus être réservées aux nouveaux navires sortant neufs des chantiers, mais doivent être pensées pour s'adapter aux anciens modèles et permettre des conversions de systèmes dans le but de diminuer certaines consommations énergétiques. Cela va de pair avec une forte incitation aux constructeurs et chantiers à équiper leurs bateaux en équipement standard écoresponsable, et ne plus simplement en proposer sous forme d'options.

d. Conception des navires et gestion

Revenons à la base de la plaisance et donc la conception des navires. Il parait essentiel d'identifier les leviers (techniques, réglementaires, financiers) pour soutenir l'écoconception et les travaux sur l'analyse du cycle de vie des bateaux de plaisance ; pour cela des groupes de travail pluridisciplinaire et des ateliers pilotés par le Secrétariat d'Etat chargé de la mer sont en réflexion pour accélérer les processus tout en tenant compte des spécificités.
D'autre part le développement des éco matériaux est en bonne voie, poussé notamment par sa médiatisation lors des courses au large. La R&D en particulier doit être encouragée pour identifier les possibilités d'emplois de fibres naturelles comme le lin, anticiper les problèmes posés, et réfléchir à leur certification pour l'utilisation. Pour cela, il serait judicieux de mobiliser de grandes instances scientifiques tels que le CNRS ou le GDR OMER en lien avec la FIN.

Il faut d'ores et déjà discuter de la labellisation des innovations : dans un premier temps identifier les labels déjà existants et tout ce qui y est relié ; puis examiner la possibilité d'en développer un, potentiellement en se basant sur la base du label « Ocean Approved » existant, avec la Fondation de la Mer.

Pour rebondir sur ce côté administratif, la simplification des démarches (de création, de test, de brevetage, de mise sur le marché, etc.,) concernant les innovations et les reconversions d'anciens navires, est essentielle pour encourager les professionnels et permettre aux particuliers de faire le premier pas plus facilement. Pour l'hydrogène par exemple, le rapport Nouvelle Erre [7] indique qu'un assouplissement des conditions d'installation de station d'avitaillement dans les ports favorisaient la passation de la thermique au mix énergétique, puisque les particuliers ne craindraient plus d'être réduits dans leur pratique ; ce qui bien sûr rendrait plus rentable ces mêmes stations.

D'autre part, la traque des bateaux abandonnés ou insuffisamment utilisés ainsi que leur taxation doit être mise en place pour réguler la fréquentation en mer et la disponibilité des places ; pour cela les DIRM et Bercy doivent s'emparer de ces sujets.

9. Les engagements des participants

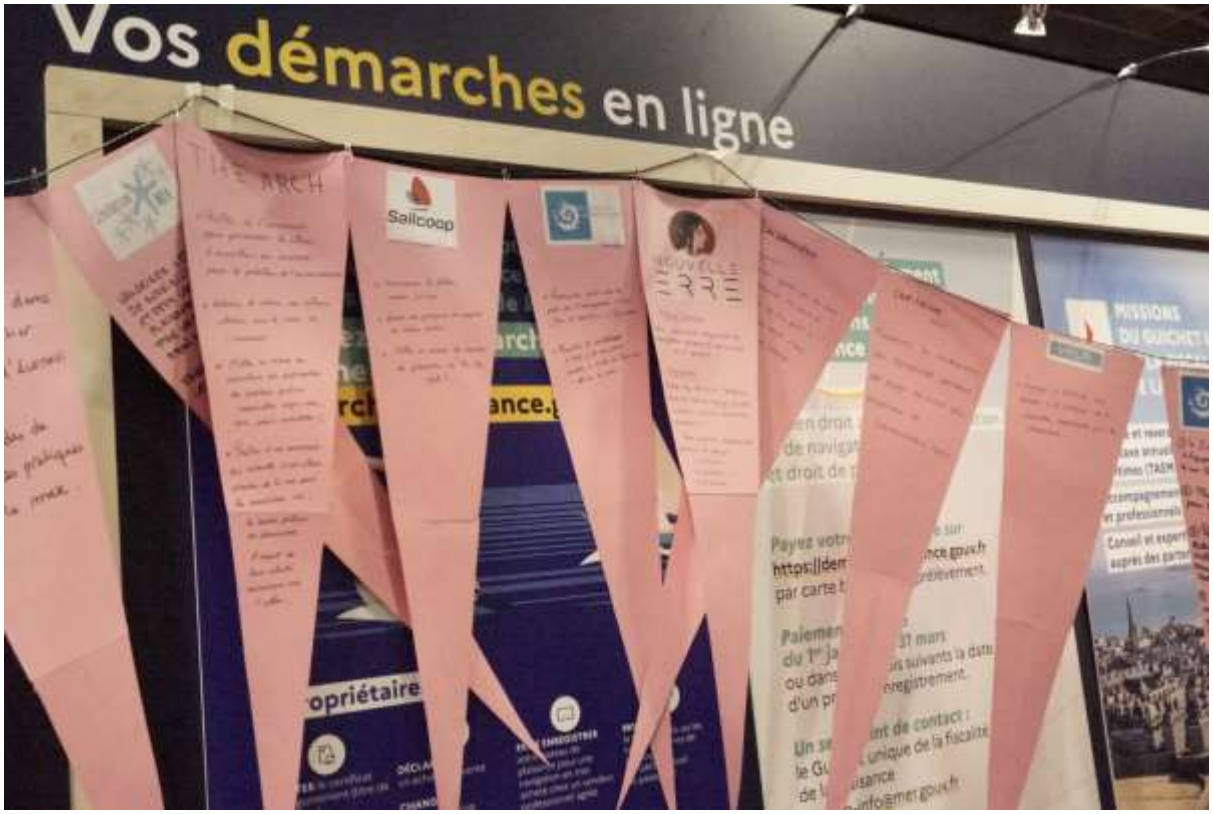


Photo de quelques-uns des engagements pris pendant l'atelier et affichés sur le stand du ministère de la Mer

Les engagements pris par les participants sont la preuve directe de la mise en place d'une transition concrète et positive. Ils résultent d'un échange de solutions et d'idées entre différents acteurs qui ont vu la coopération et la créativité comme des clés de l'action générale et dynamique en direction d'un changement durable du secteur. Cette mixité et cette absence de barrières - habituellement dues aux intérêts économiques - ont permis de mettre en lumière les freins que certains acteurs peuvent rencontrer dans la chaîne allant de l'idée à sa mise en place et son développement sur le long terme. Chacun a pu également prendre conscience des différentes échelles et différents domaines (parfois insoupçonnés) auxquelles il peut agir, des aides potentielles à demander ou à créer, mais aussi, chacun a pu valoriser les changements déjà entrepris. En voici la liste exhaustive par ordre alphabétique :

Captain Chercheur :

- Créer une filière de réemploi en démocratisant l'utilisation des produits nautiques d'occasion déclassés.

Dream Yacht Charter :

- Relayer dans le monde entier les vidéos d'éconavigation et les guides de bonnes pratiques de la mer.

ENSN :

- Développer et publier un baromètre de la sensibilité environnementale des pratiquants du nautisme,
- Diffuser les pratiques exemplaires des sports nautiques.

Finsulate :
- Partenariat avec OFB / Ministères / Fondations pour encourager l'utilisation de solutions non polluantes,
- Sensibiliser plus largement à la lutte contre la pollution des peintures marines avec des vidéos et des conférences.

Fondation de la Mer :
- Développer la labellisation "Ocean Approved" des start-ups qui innovent dans le domaine de la plaisance et du tourisme nautique pour mesurer leur impact sur l'Océan.

Fountaine - Pajot :
- Permettre des croisières décarbonées via notamment la maîtrise du cycle de vie de nos bateaux (protocole GHG), réduction des émissions grâce à des moteurs électrique à hydrogène, réduction de l'impact des matériaux de construction (bois, etc.), réduction de l'empreinte industrielle,
- Protection du milieu marin : préservation des herbiers de Posidonie en partenariat avec le WWF et sensibilisation des plaisanciers et des différents secteurs de la plaisance,
- Création d'une plateforme d'innovations « DD Sea Lab » et promouvoir le partage en R&D avec d'autres acteurs et spécialistes pour trouver de nouvelles solutions.

Génération mer :
- Valoriser les kits de sensibilisation et jeux liés à la plaisance développés par les professionnels, associations…
- Faire connaître les outils déjà existant sur l'éco-plaisance,
- Sensibiliser les jeunes

Horizon mixité :
- Installer des distributeurs de protection menstruelles 100% naturelles dans les écoles de voiles et les ports,
- Sensibiliser les participantes lors des sorties Horizon Mixité aux enjeux de la préservation de l'océan,
- Maximiser l'utilisation des bateaux clubs et location en proposant des prix préférentiels pendant les périodes creuses.

K-REN :
- Continuer à instaurer l'utilisation des housses de protection à la place des antifouling,
- Continuer à faire fabriquer les housses en France,
- Gérer le recyclage des housses.

Nouvelle Erre :
- Organiser des rencontres prospectives sur l'avenir de la plaisance
- Pour les JO 2024, fédérer tous les acteurs engagés (sociétés nautiques, institutions, constructeurs, chercheurs…) pour

construire ensemble une plaisance de demain inclusive, durable et innovante.

Parc National de Port Cros :

- Poursuivre, après celle de Port-Cros, l'aménagement d'une zone de mouillage à Porquerolles.
- Accueillir le Secrétariat d'Etat à la Mer pour ouvrir la ZMEL de Port-Cros pour les 60 ans du Parc

Parc National des Calanques :

- Mise en place de 4 zones de mouillages et d'équipements légers issues d'une large concertation,
- Distribution de plaquettes de sensibilisation pour les loueurs de bateaux,
- Partenariat avec les écoles de navigation pour inclure un volet environnement dans le permis bateau,
- Régime d'autorisation et des critères strictes pour les bateaux de transport de passagers dans les Calanques (contenu pédagogique, gestion des déchets, caractéristiques techniques, etc.).

Port de plaisance Ajaccio - Tino Rossi :

- Bonifacio : donner du sens à nos actions via l'éco-conception et la sobriété à tous les niveaux,
- CNTL : Tenter de rallier les politiques dans la course du traitement des bateaux dits "ventouses".

Sailcoop :

- Ecoconcevoir les futurs voiliers Sailcoop,
- Former nos passagers au respect du milieu marin,
- Mettre en valeur les navires de plaisance en "fin de cycle".

TEMO :

- Développer des moteurs silencieux et sans émissions à l'usage,
- S'assurer de la réparabilité et recyclabilité des moteurs thermo,
- Utiliser des batteries recyclées issues de l'industrie automobile.

The Arch :

- Profiter de l'événement pour promouvoir les actions d'associations qui œuvrent pour la protection de l'environnement,
- Réduire la vitesse des bateaux utilisés dans le cadre de l'événement,
- Mettre en valeur des innovations qui expérimentent des solutions positives responsables (cargo à voile, GNL, piles à combustible…),
- Profiter d'un événement qui rassemblent 3 000 acteurs proches de la mer pour les sensibiliser sur les bonnes pratiques des plaisanciers,
- Calculer l'impact de leurs activités économiques.

VPLP :

- S'engager à former ses équipes à la pratique de la navigation responsable et à la promouvoir.

A titre individuel (plaisancière) :

- Être plus vigilante sur les zones de mouillages, les zones de vidange des eaux grises et noires, la gestion des déchets à bord, les zones de carénages…

A titre individuel (capitaine) :

- Favoriser la standardisation des équipements permettant un usage des navires plus respectueux de l'environnement.

Figure 5: Liste des engagements des participants par ordre alphabétique

10. Les suites à cet atelier

Cet atelier s'inscrit dans une dynamique positive qui permet à tout un chacun de s'engager concrètement pour la transition écologique de sa filière en France et la préservation de l'environnement marin. Dans cette ambition, il est important d'accompagner les participants dans le suivi de ces engagements. Ce suivi pourra prendre la forme de réunions régulières ou de bilans d'étape téléphonique pour évaluer les avancées et les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des engagements. L'occasion leur sera également donné de se voir accompagner dans la traduction de leurs engagements en actions concrètes et en indicateurs de suivis, dans le cadre d'atelier ou d'évènements de la filière nautique.

Un atelier bilan pourrait être réalisé en 2023 ou 2024 lors duquel les participants seraient invités à éprouver des indicateurs de mesure d'impact de leur activité sur l'océan. Un travail de fond sur des indicateurs de mesure d'impact pourrait ainsi permettre de valoriser les engagements au niveau de la filière, s'accompagner d'un label ou déboucher sur une charte de la plaisance responsable. Ces différentes mesures permettraient de garantir un suivi rigoureux des engagements pris lors du NAUTIC 2022 et favoriser l'ancrage de ces bonnes résolutions dans l'avenir.

11. Conclusions

L'atelier « s'engager pour la plaisance durable » du Salon Nautic de Paris en décembre 2022 a réuni vingt-sept acteurs de la filière nautique et de la plaisance pour discuter des enjeux de la transition écologique et identifier des solutions concrètes pour promouvoir des modes de production, d'usage et de gestion des navires durables et respectueux de l'environnement.

Les débats ont été riches et ont permis de mettre en lumière les différents freins à la transition écologique de la filière, ainsi que les propositions concrètes pour y répondre. Les participants se sont entendus sur les leviers permettant de faciliter la mise en place de ces solutions, de la simplification des démarches réglementaires à la mise en commun des bonnes pratiques.

Cette initiative s'inscrit dans un contexte de prise de conscience grandissante de l'impact environnemental des bateaux, et les engagements concrets pris par les participants lors de cet atelier visent à encourager la transition écologique, énergétique et digitale de la filière nautique. Il s'agit notamment de nouvelles pratiques de la voile, d'innovations techniques et technologiques, d'une mobilisation plus efficace des navires, de l'écoconception et de l'économie circulaire, de pratiques vertueuses encadrées par des chartes et écolabels, ainsi que d'outils de sensibilisation pour la mer.

Cette première édition de l'atelier a été un succès et a permis de mettre en commun les expertises afin d'aboutir à une vision partagée de la transition écologique de la filière nautique en France. La France, en tant que premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et deuxième au niveau mondial, se positionne ainsi comme un acteur majeur de la transition écologique de la filière nautique.

Ainsi cet événement se veut être l'initiation d'une réelle transition, qui pourrait s'incarner dans des rendez-vous réguliers de la plaisance durable permettant aux acteurs pionniers engagés dès à présent de partager leurs avancées et leur plan de transition écologique et d'inspirer de nouveaux acteurs.

Cérémonie des engagements.
Photo du Secrétariat d'Etat à la Mer©

ANNEXES

Annexe I : Les organisatrices

A. L’entreprise Sea Partners

Rôle lors de l’atelier : animatrice facilitatrice

Chez Sea Partners, nous accompagnons les entreprises dans le développement et la valorisation de leurs engagements vis-à-vis du respect de l’Océan et de la biodiversité marine. Pour cela, nous accompagnons nos clients – de la startup à la multinationale – à mesurer leur impact sur toute leur chaine de valeur. Depuis les prélèvements de ressources aux rejets des déchets dans l’Océan, depuis leurs fournisseurs jusqu’à leurs clients finaux.
Nous les aidons ensuite à trouver et planifier des solutions réalistes et ambitieuses au regard de leur contexte, de leur maturité et des solutions qui existent aujourd’hui sur leur territoire d’action.
Pour en savoir plus, visitez notre site internet : https://seapartners.fr/

B. L’association Women For Sea

Rôle lors de l’atelier : hôtes référents de table et photographe

Depuis plus de 10 ans, l’association Women for Sea, portée par des femmes, regroupe une communauté de personnes engagées pour la mer. À travers une multitude de projets pluridisciplinaires et ambitieux, notre communauté distribuée sur tout le territoire agit sur deux volets : la féminisation du monde maritime et la protection du milieu marin.

Basés sur trois piliers - FEEL · LEARN · ACT - les objectifs de l’association sont de :

- Sensibiliser et inspirer l’envie d’agir pour la protection de l’océan et du vivant ;
- Valoriser et accompagner des femmes à prendre leur place et agir pour le milieu marin ;
- Créer du lien et fédérer une communauté de femmes et d’hommes engagées,
- Développer des projets à impact articulés autour de 6 objectifs de développement durable.

Annexe II : Liste des participants

La liste détaillée de ces participants est présentée dans le tableau ci-dessous.

TYPE D'ACTEUR (secteur)	STRUCTURE	NOM
Association	Horizon Mixité	Chiara ALIPRANDI
Association	Génération mer	Corinne COPIN
Association	Women For Sea	Nathalie ILLE, Bertille LEFEVRE
Avocate	Cabinet LBEW	Béatrice WITVOET
Capitaine de navire	-	Ulysse HARIN
Collectif	Nouvelle Erre	Mathieu ROZIÈRES, Jean-Claude COHEN, Maxime HUGONNET
Coopérative (Transport)	Sailcoop	Stéphane DIERICK
Entreprise (Assurance)	New Alpha	Cécile SIRGUY, Rozenn PERES
Entreprise (Constructeur naval)	Outremer	Céline MACHEREZ
Entreprise (Constructeur naval)	VPLP	Simon WATIN
Entreprise (Constructeur naval)	Dream Yacht Charter	Loïc BONNET
Entreprise (Constructeur naval)	Fountaine - Pajot	Hélène DE FONTAINIEU
Entreprise (nautique)	Cercle Nautique et Touristique du Lacydon (CNTL)	David BINISTI
Entreprise (valorisation des engagements pour l'océan)	Sea Partners	Marine CHALNOT
Expédition solutions innovantes	The Arch	Pauline GERARDIN
Fondation	Fondation de la mer	Christine POISSON
Institution	Parc National des Calanques	Héloïse FAURE
Institution	Parc National de Port-Cros	Marc DUNCOMBE
Institution	Port de plaisance Ajaccio - Tino Rossi	Paul CORTICCHIATO
Institution	Port de plaisance Bonifacio	Michel MALARONI
Institution (Mer et littoral)	Secrétariat d'Etat chargé de la Mer	Anne-France DIDIER

Annexe III : Déroulé de l'atelier et méthodologie

Cet atelier d'engagement sur la mer reposait sur l'intelligence collective (IC) et s'inspirait, dans sa structure et sa méthodologie, du world café. L'objectif était de permettre un brassage des participants au cours de la session, permettant ainsi un essaimage des idées et des positions. Ainsi entre chaque question, une nouvelle répartition est réalisée autour des tables : chacun change de place en faisant attention à ne pas se retrouver avec les personnes du premier groupe. Une seule personne (la référente) reste à la même table afin de présenter les résultats de la question qui vient d'être débattue aux nouveaux arrivants.

Le déroulé fut le suivant :

1. Introduction : présentation des organisatrices, des participants et des objectifs de l'atelier ;
2. Déroulé de l'atelier :
    a. En groupe, chaque table réfléchie en simultanée quant à "Quelles sont les problématiques liées à cette thématique ?", d'abord à titre individuel puis mise en commun au sein de groupe ;
    b. Deuxième question : "Quelles solutions pour répondre aux problématiques identifiées ?"
    c. Troisième question : "Quels leviers pour actionner ses solutions et permettre leur réalisation opérationnelle ?"
3. Conclusion : restitution en plénière
4. Temps individuel d'engagement avec rédaction des « fanions d'engagement » à accrocher dans un second temps au mât des engagements sur le stand du Secrétariat d'Etat chargé de la Mer.
5. Valorisation des engagements via un pitch par chacun des acteurs de ses engagements sur le stand du Secrétariat d'Etat chargé de la Mer.

Annexe IV : Les fiches solutions

SENSIBILISER - CAPSULE VIDÉOS ECONAV

Constat	Tous les plaisanciers se considèrent comme des protecteurs du milieu marin mais peu effectuent en réalité adaptent leur pratique pour qu'elle soit à faible impact environnemental. Cela s'explique par le fait qu'ils ne vont pas chercher les informations où elles sont disponibles : il faut donc leur apporter, leur mettre à disposition, voir les intégrer obligatoirement à certaines choses.
Conséquences	Mauvaise pratique lors de la navigation
Secteurs d'activités les plus concernés	Nautisme, plaisance, tourisme

Proposition de solution opérationnelle

Solution :	Projection de vidéo-capsules de 1 à 2 minutes sur les bonnes pratiques de l'éco-navigation : avant (avitaillement, préparation du bateau), pendant (voile, mouillage, via à bord) et de retour au port (déchets, nettoyage). Sortie en avril 2023.
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	0 car tournage et réalisation des vidéos déjà financé, potentiellement des écrans
Impact ? 🐟 (ou 🐟🐟 ou 🐟🐟🐟)	🐟🐟🐟 Une vidéo peut sensibiliser un très large public

Comment l'implémenter ?

Pré-requis (facilitateurs et contraintes)	Aucune
Ressources nécessaire (humain, matériel)	Matériel : ○ Écran de projection dans des structures ○ Lien youtube/vimeo/autres pour l'inclure lors de communication sur les réseaux

Post-implémentation de la solution

Gain (matériel ou immatériel)	/
Indicateur(s) de performance proposé	○ Nombre de vues des vidéos sur youtube/vimeo/autres ○ Nombre de personnes touchées par les réseaux des partenaires (newsletter etc)

Exemple d'applications concrètes

- Construction navale : liens pour les vidéos dans newsletter et/ou dans pack de bienvenue pour les nouveaux acheteurs.
- Magasin accastillage & Capitainerie & bureau de location : vidéos en continu sur un écran dans le magasin ou à la caisse ou à l'accueil.
- Parc marins : aux points d'accueil + sur les réseaux + sur application mobiles.

SENSIBILISER AUX ENJEUX LIÉS À L'OCÉAN ET AUX IMPACTS DE NOS ACTIVITÉS SUR CET ÉCOSYSTÈME.

Constat	Parmi les nombreux sujets traitant de l'état de la planète, les océans mobilisent peu l'opinion publique mondiale. Il est urgent de mieux le comprendre pour le préserver à toutes les échelles. S'informer est en effet le premier geste à adopter pour protéger les océans.
Conséquences	L'Océan est menacé par nos activités alors qu'il est au cœur de la transition écologique et des solutions de demain.
Secteurs d'activités les plus concernés	Tous

Proposition de solution opérationnelle

Solution :	Créé en 2019 par Alice Vitoux, cet atelier inspiré de la fresque du climat vous permettra de construire une vision systémique de l'Océan en plongeant dans 6 thématiques grâce à un jeu de 100 cartes : les services écosystémiques de l'Océan, la biodiversité marine, la pêche et aquaculture, la pollution, les industries maritimes et le dérèglement climatique. Vous ferez émerger les actions individuelles et collectives en vous appuyant sur les Objectifs de Développement Durable de l'ONU. 100 cartes, 6 thématiques, 1 fresque
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	€ (comptez moins de 1500€ par atelier en entreprise de 3h30) 1 animateur pour 15 participants. Il existe aussi la possibilité de former vos équipes à la Fresque Océane : Pour les entreprises, collectivités, associations, qui souhaitent être autonomes dans l'animation de l'atelier de la Fresque Océane, un formateur vient chez vous animer l'atelier et former votre équipe interne de futurs animateurs.
Impact ? 🐟 (ou 🐟🐟 ou 🐟🐟🐟)	🐟🐟 Les participants acquièrent de réelles connaissances sur l'océan et autant d leviers de solutions directement actionnable au niveau individuel et collectifs.

Comment l'implémenter ?

Pré-requis (facilitateurs et contraintes)	Aucun !
Ressources nécessaire (humain, matériel)	Plusieurs formats existent. Tous se font en présentiel ou en ligne. • **Atelier en présentiel** – Durée de **2h à 3h30** selon les thématiques choisies (1 animateur / 15 participants) • **Atelier 100% en ligne** – Durée de **2h à 3h30** selon les thématiques choisies (1 animateur / 12 participants) • **Masterclass** (conférence interactive) – Durée de **1h à 1h30** (100 participants en simultané) Existe en Français, anglais et espagnol. Le matériel (jeu de cartes, et matériel propre à l'animation) est fourni par l'animateur. Prévoir uniquement une grande salle pouvant accueillir les participants ainsi qu'une table de 2m x 1m autour de laquelle circuler.

Post-implémentation de la solution

Gain (matériel ou immatériel)	• Connaissances des enjeux liés à l'océan et des impacts de nos activités sur cet écosystème • Expérimentation de l'intelligence collective • Espoir, compréhension et envie d'agir
Indicateur(s) de performance proposé	Nombre de personnes sensibilisées

VALORISER LES ENGAGEMENTS POUR L'OCÉAN AU TRAVERS DU LABEL OCEAN APPROVED

Constat	Les entreprises rencontrent souvent des difficultés pour valoriser leurs engagements pour l'océan, ce qui peut rendre complexe la communication de leurs actions en faveur de la durabilité marine. Une des principales raisons est la diversité des labels et certifications existants, qui peuvent manquer de crédibilité ou être peu connus du grand public. De plus, il peut y avoir un manque d'informations claires et transparentes sur les pratiques et les mesures prises par les entreprises en matière de préservation de l'océan.
Conséquences	Cette multiplicité crée une confusion pour les consommateurs, qui peuvent avoir du mal à s'y retrouver et à faire confiance aux informations fournies par les entreprises. Cette absence de données fiables rend difficile pour les consommateurs de prendre des décisions éclairées et de soutenir activement les entreprises qui s'engagent réellement pour la durabilité marine. Ainsi, il devient essentiel de développer des normes et des systèmes de certification crédibles et facilement identifiables, tout en fournissant des informations transparentes et vérifiables aux consommateurs, afin de favoriser une confiance mutuelle et de permettre une véritable valorisation des engagements des entreprises pour l'océan.
Secteurs d'activités les plus concernés	Tous

Proposition de solution opérationnelle

Solution	Le label OCEAN APPROVED® est basé sur le Référentiel Océan de la Fondation de la Mer, qui s'adresse à tout type d'entreprise, de taille comme de secteur, et s'articule autour d'une prise en compte holistique des impacts directs et indirects potentiels de l'entreprise : • Pollution, acidification et changements globaux du milieu marin • Exploitation des ressources marines et côtières • Gouvernance et stratégie de l'entreprise Le Référentiel Océan a été approuvé SDG Good Practice par les experts du département des affaires économiques et sociales de l'ONU en juin 2021 et bénéficie d'une reconnaissance internationale. Le label s'appuie sur trois comités de gouvernance : • Comité scientifique et technique • Comité de gouvernance • Comité de labellisation Le label propose aujourd'hui deux niveaux de labellisation : niveau 1 (engagement de moyens renouvelable une fois) et le niveau 2 (obligation de résultats)
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	€€ - Variable selon la taille de la structure et sa maturité. Par exemple : • Accompagnement par une consultante accréditée (entre 3 000€ et 20 000€) • Redevance annuelle payable à la Fondation de la Mer (de 1 500€ à 12 000 € pour un mono-site, plafond a 50 000€ pour les organisations multi-activités) • Audit initial et à mi-parcours payé à un organisme de contrôle accrédité (BV ou SGS) : entre 3 000 et 6 000 selon le nombre d'activités et de site à visiter.
Impact ? 🐟 (ou 🐟🐟 ou 🐟🐟🐟)	🐟🐟🐟

Comment l’implémenter ?

Pré-requis (facilitateurs et contraintes)	Aucun !
Ressources nécessaire (humain, matériel)	Ressource humaine uniquement.

Post-implémentation de la solution

Gain (matériel ou immatériel)	• Responsabilité sociale et image de marque : Les consommateurs sont de plus en plus sensibles aux enjeux environnementaux et accordent de l'importance aux actions entreprises par les entreprises pour préserver l'océan et l'environnement. En valorisant leurs engagements, les entreprises peuvent renforcer leur image de marque en démontrant leur responsabilité sociale et leur engagement envers la durabilité. • Différenciation concurrentielle : Dans un marché de plus en plus concurrentiel, valoriser les engagements pour l'océan peut permettre aux entreprises de se différencier de leurs concurrents en démontrant leur engagement en faveur de la durabilité. Cela peut attirer l'attention des consommateurs et les inciter à choisir leurs produits ou services plutôt que ceux de leurs concurrents. • Accès à de nouveaux marchés : De plus en plus de consommateurs et de partenaires commerciaux recherchent des entreprises qui adoptent des pratiques durables et respectueuses de l'océan. En valorisant leurs engagements, les entreprises peuvent attirer ces marchés et s'ouvrir à de nouvelles opportunités commerciales. • Réduction des risques : Les problèmes liés à l'océan, tels que la pollution, la surpêche et le changement climatique, peuvent représenter des risques pour les entreprises, notamment en termes de réglementation, de réputation et de stabilité des ressources marines. En s'engageant activement pour la préservation de l'océan et en valorisant ces engagements, les entreprises peuvent contribuer à réduire ces risques et à assurer leur durabilité à long terme.
Indicateur(s) de performance proposé	Le label dispose de 44 indicateurs définis permettant de mesurer l’impact sur l’océan d’une activité sur toute sa chaine de valeur.
Contact	Marine CHALNOT - contact@seapartners.fr

NAVIGATION RESPONSABLE - SENSIBILISER LES PLAISANCIERS ET RECONSIDÉRER L'ENTRETIEN DE LEUR BATEAU

Constat	Les peintures antifoulings protègent les coques des bateaux des moules, algues et autres organismes marins. De moins en moins efficaces, les plaisanciers doivent caréner tous les ans. Les micro plastiques contenus dans les peintures représentent la 3eme plus grande source de pollution dans l'océan. Tous les ans, 100millions de litres de peintures sont déversés dans l'eau soit 20% de la soupe plastique. L'antifouling est une pollution invisible. De plus, les carénages annuels sont couteux et énergivores.
Conséquences	Pollution des eaux portuaires, mers et océans due aux biocides contenus dans les peintures antifouling utilisées et aux déchets générés par les carénages. La vie marine est directement menacée, l'écosystème entier est perturbé.
Secteurs d'activités les plus concernés	Plaisance (voile et moteur), marine professionnelle, secteur éolien (vedettes, bateaux pilotes, éoliennes en mer, offshore).

Proposition de solution opérationnelle

Solutions	(1) Finsulate antifouling est un revêtement adhésif non toxique dont l'effet est mécanique et non chimique. Inspiré des propriétés des piquants de l'oursin, les organismes marins peuvent s'y déposer sans franchement s'accrocher. Il suffit d'accepter de nettoyer sa coque quelques fois par an en plongée ou au jet haute pression. Recul d'efficacité de près de 10 ans et une garantie produit de 5 ans. (2) La housse K-REN : Remplacer le carénage avec sortie de l'eau par une alternative propre et économique, simple d'utilisation et durable : installation en période « à quai » d'une housse opaque de protection (pas de photosynthèse = pas d'organismes)
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	(1) € - Finsulate est vendu au m2 posé par nos équipes après préparation de surface. Compter environ 100€/m2 (2) €
Impact ? 🐟 (ou 🐟🐟 ou 🐟🐟🐟)	🐟🐟🐟 • Plus de biocides/substances chimiques -> respect de l'environnement • Gain de temps et d'argent -> nettoyage facile et propre, plus besoin de sortir le bateau pour l'entretien de la coque • Fierté d'être acteur de changement en utilisant une solution vertueuse

Comment l'implémenter ?

Pré-requis (facilitateurs et contraintes)	(1) Préparation de la coque avant intervention des équipes Finsulate, Retirer l'antifouling peinture + appliquer 2 couches de primaire Epoxy (soit en partenariat avec un chantier, soit le client est autonome) (2) House K-REN : Aucun Facilitateurs : • Législation environnementale en évolution dans le sens de la suppression des carénages avec biocides antifouling • Innovation de rupture, produit sans concurrence directe • Réseau de partenaires prestataires/distributeurs
Ressources nécessaire (humain, matériel)	(1) Finsulate : équipe de pose & matériel de pose (2) House K-REN : House technique à la taille du bateau.

Post-implémentation de la solution

Gain (matériel ou immatériel)	• Suppression des polluants actuels • Économies d'énergie, • Maitrise de la rentabilité (politique de prix de revient)
Indicateur(s) de performance proposé	• Durée de vie de la solution • Quantité de biocides évités, • Labellisation des ports • Qualité des eaux portuaires • Tests de comportement matériaux

SENSIBILISER – TROIS DÉMONSTRATEURS D'UNE PLAISANCE PROPRE

Constat	La majorité des bateaux de plaisance ont un impact négatif sur l'environnement (antifouling, propulsion thermique, ancrage, difficulté de recyclage, etc) et impactent l'environnement en termes d'équipement mais également d'usage.
Conséquences	Les bateaux ne changent pas, la transition n'est pas encouragée et les sources de pollution ne se réduisent pas.
Secteurs d'activités les plus concernés	Chantiers navals, acteurs de l'électrification des navires, recherche scientifique, aménagement du territoire

Proposition de solution opérationnelle

Solution :	Présenter et promouvoir 3 démonstrateurs réels d'une plaisance propre : 3 navires existants (barque, pêche promenade, semi-rigide) rééquipés : expérimentation d'un dispositif faisant office d'antifouling mais sans biocide, mise en œuvre d'une propulsion électrique en lieu et place du moteur thermique.
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	€€€ - 300 000€ pour les 3 bateaux
Impact ? 🐟 (ou 🐟 🐟 ou 🐟 🐟 🐟)	🐟 🐟 • Inciter à la transition en prouvant l'efficacité du rééquipement de matériel déjà existant, • Supporter et promouvoir les initiatives déjà existantes et encourager les futures : baisse des coûts d'installation et montée en compétence des opérateurs.

Comment l'implémenter ?

Pré-requis (facilitateurs et contraintes)	Acquisition des navires pilotes. Partenariat et mise en relation avec les structures proposant les solutions de rééquipement.
Ressources nécessaire (humain, matériel)	Bateau. Equipement nécessaire pour la mise en place des solutions proposées. Equipe de démonstration.

Post-implémentation de la solution

Gain (matériel ou immatériel)	• Moins de pollution, • Augmentation de la durée de vie des bateaux, • Les démonstrateurs permettent de montrer que c'est possible dès aujourd'hui et de sensibiliser le plus grand nombre notamment chez les particuliers.
Indicateur(s) de performance proposé	• Durée de vie des navires augmentée, • Meilleur état de santé des écosystèmes marins

CONSTRUCTION RESPONSABLE - AMÉNAGEMENT DES BATEAUX DE PLAISANCE

Constat :

Selon des études faites à partir du protocole GHG : 80% de l'empreinte carbone d'un bateau de plaisance provient de son utilisation et 20% de sa production. L'usage est donc au cœur de l'empreinte globale du cycle de vie d'un bateau.

La plupart des chantiers s'affairent à proposer des solutions pour réduire l'impact de la construction (résine biosourcée, mousse PET, fibre de lin, basalte...) mais très peu de solutions sont proposées pour réduire cet impact en navigation et très peu de normes existent.

Trop de bateaux neufs ne sont pas ou peu équipés en version standard de solutions visant à réduire l'empreinte du plaisancier lors de l'utilisation et ne sont même pas proposés en option par les chantiers.

Aucun chantier ne propose un « pack éco-responsable » inclue dans le prix de base, offert ou vendu à prix coutant et/ou financé par les banques, assureurs...
Aucun réel facteur ne pousse le plaisancier à tendre vers ces usages.

Conséquences

Le plaisancier n'étant pas ou peu conscient de l'impact positif ou négatif qu'il peut avoir sur le milieu et l'écologie étant souvent considéré comme un frein au confort et au lâcher prise d'une croisière, celui-ci se contente de l'utilisation de son bateau en version standard.

Seul quelques utilisateurs vont équiper leurs bateaux à postériori pour des raisons de performance, d'économie, de praticité ou de savoir être.

Secteurs d'activités les plus concernés

Plaisance / industrie / plateforme de location / sociétés de charter / brookers...

Proposition de solution opérationnelle

Solutions :

Convaincre les chantiers navals et notamment les chefs de produits /responsable marketing de proposer des équipements standards sur leurs nouveautés, réduisant directement l'empreinte environnementale du navire en utilisation selon 4 grands chapitres :

- Le traitement de l'eau potable
- Le traitement des rejets à la mer
- Le traitement des déchets à bord
- Le traitement de l'énergie : propulsion, solaire, éolienne, hydrolienne/stockage

Ce pack devra pouvoir être proposé de base sur l'ensemble des nouveaux modèles d'une gamme (sans doute à partir d'une certaine taille) et peut être servir de standard minimum dans le cadre d'une chartre d'éco-utilisation.

Concrètement des solutions simples, efficaces, peu coûteuse à l'achat et en consommation d'énergie :

- Filtre UV LED pour la consommation de l'eau des tanks et éviter l'emport de bouteilles plastiques.
- Vanne deux voies en sortie de désalinisateur vers tanks ou robinet à l'évier avec reminalisateur.
- Poubelles de tris sélectifs (aujourd'hui inexistant) notamment pour le papier toilette dans les salles de bains.
- Traitement des eaux noires à minima pour un toilette du bord (electro-scan, mini station épuration, etc.)
- Panneaux solaires afin de tendre vers une autonomie énergétique.
- Convertisseur 220V (trop de groupes électrogènes servent uniquement à faire marcher la Nespresso)

Puis des solutions optionnelles pour aller encore plus loin :

- Nouveau mode de propulsion
- Liège en lieu et place du teck ou du teck synthétique
- Voiles recyclées
- Antifouling « durable »

- Hydro générateurs
- Compacteurs
- Climatisation 24V pour éviter les groupes électrogènes...

Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	A l'heure actuelle, l'investissement financier de ces équipements n'est soutenu que par le plaisancier/loueur lui-même au moment de l'achat s'il en fait la demande auprès du chantier, de son concessionnaire ou d'un prestataire de service

Fiche proposée par Odyseeus.

(DÉ)CONSTRUCTION RESPONSABLE - RECYCLAGE DES NAVIRES DE PLAISANCE

Constat	La navigation de plaisance a connu un essor important depuis les années 1950. L'ADEME estime le nombre de bateaux arrivés en fin de vie à près de 150 000. La mise en place d'une filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) de bateaux de plaisance ou de sport à compter de 2019 permet aux plaisanciers de remettre gratuitement leur bateau hors d'usage à un des centres de la filière prenant en charge leur déchet issu de bateau de plaisance ou de sport (DBPS) en vue de leur traitement. La décision récente de l'ETAT de légiférer pour créer la filière REP plaisance en 2019 permet d'offrir à l'ensemble des acteurs, dans le cadre d'un principe de responsabilité partagée, la possibilité de créer une filière de récupération et de recyclage des navires en fin de vie. Pour gérer le stock historique de bateaux de plaisance hors d'usage, la loi prévoit un cofinancement issu du Droit annuel de francisation et navigation acquitté par les plaisanciers, en complément de l'écocontribution versée par les metteurs sur le marché. L'APER est l'éco-organisme national agréé par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire depuis 2018, pour gérer la déconstruction et le recyclage des bateaux de plaisance et de sport en fin de vie. L'APER reçoit une Eco contribution des constructeurs et importateurs de bateaux pour chaque bateau vendu (contribution obligatoire depuis le 1er janvier 2019). A ce jour, l'APER regroupe 90 adhérents metteurs sur le marché (constructeurs et importateurs) de bateaux de plaisance ou de sport qui représentent plus de 85% du volume des ventes en France. Les embarcations concernées sont les bateaux de plaisance ou de sport : ▪ entre 2,5 m et 24 m, incluant les jet skis (VNM) ; ▪ conçus pour la navigation maritime et en eaux intérieures ; ▪ Sont exclues les embarcations à propulsion humaine et engins de plage (kayaks, windsurf, SUP, kitesurf, etc.).
Conséquences	Pollutions multiples induites par les épaves nombreuses sur le littoral, les embouchures de fleuves et bords de rivières. Pertes financières (manque à gagner, destruction d'équipements et matières qui auraient pu être recyclé, etc.).
Secteurs d'activités les plus concernés	Plaisance, bateau à voile et à moteurs

Proposition de solution opérationnelle

Solution	Ecocontribution définie selon des barèmes définis par type et catégorie de navire (incluse dans le prix du bateau et donc payée par l'acheteur), versée par le constructeur ou opérateur/chaque navire à l'APER, qui reverse pour partie aux centres de déconstruction de recyclage et d'élimination. Filière économique nouvelle en termes d'économie circulaire créée (centres de collecte, de démontage, recyclage et élimination). Possibilité de créer des partenariats pour des opérations spécifiques de ramassage des épaves
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	**€** - Principe de gratuité de la déconstruction pour les propriétaires de navires.
Impact ? 🐟 (ou 🐟🐟 ou 🐟🐟🐟)	🐟🐟🐟 - Plus de 5 500 bateaux déconstruits sur le territoire national en 3 ans. Sachant que 80% des bateaux de plaisance ont été construit avant les années 2000 avec une durée de vie moyenne de 30 à 40 ans. En 2021, 98% des bateaux déconstruits se situaient à moins de 150 km d'un des centres de déconstructions agréées par l'APER dont 85% à moins de 50km. La multiplication des centres de déconstructions sur les prochaines années va permettre d'augmenter considérablement le nombre de bateaux déconstruits sur le territoire national et outre-mer.

Exemple d'applications concrètes pouvant être démultiplié

Région Occitanie et APER	En août 2021, la Région Occitanie et l'éco-organisme APER ont engagé une vaste opération de nettoyage du Lez sur la commune de Palavas-Les-Flots dans l'Hérault, pour retirer, déconstruire et recycler une trentaine d'épaves de bateaux de plaisance Cette opération a été pilotée par la Région Occitanie, est organisée en collaboration étroite entre les services de VNF (Voies Navigables de France) et de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, qui ont apporté un soutien technique pour le recensement et l'identification des bateaux épave En lien avec l'APER, un premier lot d'une vingtaine d'épaves, identifiées comme déchets, a été retiré au cours du mois de juillet. Elles ont ensuite été acheminées vers le partenaire agréé de l'APER à Montpellier, l'entreprise EPUR, spécialisée dans le traitement et la valorisation de déchets.	Région Occitanie Gwenaëlle Hatton : gwenaelle.hatton@laregion.fr – Tél. : 04 67 22 98 71 – Port. : 06 45 53 74 09 APER www.recyclermonbateau.fr – contact@aper.asso.fr – Tél : 01 44 37 04 02
CAP'TAIN chercheur	Plutôt que de détruire ces pièces, et afin de favoriser le réemploi des équipements présents sur les bateaux voués à être déconstruits, la société Captain Chercheur et l'APER s'associent en apportant une réponse concrète et opérationnelle à la seconde vie de ces pièces détachées ; Au moment de faire une demande de prise en charge de votre vieux bateau dans l'interface dédié sur le site de l'APER, il vous sera proposé de prendre contact avec Captain Chercheur pour évaluer l'intérêt de la reprise de certains équipements. En cas de réponse favorable de la part de Captain Chercheur, vos pièces détachées pourront vous être rachetées à un prix fixé selon le marché de l'occasion. Une bonne initiative d'économie circulaire, bonne pour la planète et aussi pour les plaisanciers qui peuvent désormais dénicher les pièces manquantes à l'entretien de leur bateau.	Vincent PARAVEY +33 4 68 36 73 38

FINANCER - 1% POUR LA PLANÈTE

Constat	Beaucoup d'associations et de projets ont du mal à trouver des financements. D'un autre côté « la plupart des entreprises et des particuliers n'ont pas l'expertise nécessaire pour élaborer leur propre stratégie de dons environnementaux, et rares sont ceux qui disposent du temps ou des ressources nécessaires pour faire le tri parmi les nombreuses options qui leur permettent de faire la différence. »
Conséquences	Perdent du temps à courir après les subventions et les appels à projet ; problèmes sur la pérennité de certains projets
Secteurs d'activités les plus concernés	Tous les domaines : sensibilisation au grand public sur le réchauffement climatique et la mer, gestion des déchets, projets de réhabilitation de zones littoral, etc

Proposition de solution opérationnelle

Solution :	Les entreprises qui nous rejoignent s'engagent à reverser 1% de leur chiffre d'affaires annuel aux associations agréées. Les consommateurs font plus confiance à l'engagement environnemental des entreprises lorsqu'il est appuyé par une certification.
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	1% du chiffre d'affaires donc peu onéreux €
Impact ? 🐟 (ou 🐟🐟 ou 🐟🐟🐟)	🐟🐟 car peut signifier beaucoup pour une association ou un projet.

Comment l'implémenter ?

Pré-requis (facilitateurs et contraintes)	En construction d'une stratégie RSE ou qu'elle soit déjà bien établie. Envie de s'engager dans une démarche philanthrope
Ressources nécessaire (humain, matériel)	Aucun

Post-implémentation de la solution

Gain (matériel ou immatériel)	• Cultivez votre réseau en rencontrant d'autres entreprises et entrepreneurs partageant les mêmes valeurs que vous. • Echangez avec d'autres philanthropes, aux expériences diverses vous permettant de progresser. • Connaissez mieux et interagissez avec les associations environnementales. • Bénéficiez d'avantages fiscaux en soutenant une cause utile à tous.
Indicateur(s) de performance proposé	Suivit des actions et des projets accompagnés.

PROTECTION DES LITTORAUX – RÉSEAU D'ACTEURS MÉDITERRANÉENS POUR LA POSIDONIE

Constat	Aujourd'hui de nombreuses menaces pèsent sur la posidonie et notamment l'ancrage des navires de plaisance
Conséquences	La vie marine est directement menacée, l'écosystème entier est perturbé.
Secteurs d'activités les plus concernés	Tourisme littoral (destruction des banquettes sur les plages), Tourisme nautique et activités de pêche (ancrage sur les herbiers)

Proposition de solution opérationnelle

Solution	Afin de mieux la protéger des pressions et de les réduire, l'idée est née en 2019 de créer un réseau des acteurs concernés : autorités publiques nationales et locales, OIG, industrie et professionnels du nautisme, collectivités, scientifiques, gestionnaires d'aires marines, marinas, etc. Ainsi est né The Mediterranean Posidonia Network (MPN) dont les objectifs sont de : 1. Travailler sur la connaissance de Posidonia oceanica, les pressions et impacts tout en confortant la bonne gestion, le suivi et l'évaluation des herbiers : *Étude en cours financée par l'OFB des outils de régulation de l'ancrage dans tous les pays Méditerranéens (Anchoring Regulation*) 2. Renforcer la réglementation et les outils de régulation en s'assurant de leur homogénéisation en Méditerranée. 3. Faciliter les alternatives à l'ancrage pour les usagers 4. Développer la sensibilisation et la connaissance à tous les niveaux des autorités publiques sur l'importance de Posidonia oceanica et les impacts destructifs des ancrages.
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	Estimation du coût de l'étude de benchmark réglementaire engagée par l'OFB : en cours. Sinon il s'agira des moyens mobilisés par la Taskforce et notamment par l'agence française de la biodiversité : MPN Coordination Task Force : the French Biodiversity Agency (OFB), the Balearic Islands Government, the RAC/SPA, WWF, IUCN Med, MedPAN, Whitesand Solutions and Blue Seeds
Impact ? 🐟 (ou 🐟🐟 🐟🐟 ou 🐟🐟🐟)	

Comment l'implémenter ?

Pré-requis (facilitateurs et contraintes)	Acquisition des navires pilotes. Partenariat et mise en relation avec les structures proposant les solutions de rééquipement.
Ressources nécessaire (humain, matériel)	Scientifiques pour la connaissance. Chercheurs pour ancrage alternatif. Equipe de sensibilisation.

Post-implémentation de la solution

Gain (matériel ou immatériel) - retour sur investissement	• Surface d'herbiers à nouveau protégée • Nombre de zones détruites par an sur la surface totale d'herbier / % actuel • Equivalent de stockage CO2 préservé
Indicateur(s) de performance proposé	• Nombre de ZMEL (ou équivalent) mises en place en Méditerranée. • Nombre de prise de décision réglementaire permettant de réduire l'ancrage par les pays méditerranéens concernés

PROTECTION DES LITTORAUX – PROTECTION DES HERBIERS DE POSIDONIE EN MÉDITERRANÉE

Constat	Herbiers de posidonie, poumon bleu de la Méditerranée, en danger : un trésor écologique menacé par la sur-fréquentation touristique. Caractéristiques de la Méditerranée sous-marine, les posidonies ne fleurissent que quelques fois par décennie. Leur force : abriter les jeunes poissons, produire de l'oxygène, limiter l'érosion des plages due aux vagues, capturer et stocker le carbone lié aux activités humaines. Mais cet écosystème est détruit par les nombreux navires de plaisance qui y jettent l'ancre. *« Si nous voulons continuer à profiter de tout ce que les océans peuvent offrir, nous devons agir maintenant. »* Romain Motteau Directeur Général Délégué Fountaine Pajot
Conséquences	La surface des herbiers a diminué de 30% en cinq ans dans certains endroits fréquentés par les navires de plaisance
Secteurs d'activités les plus concernés	La plaisance

Proposition de solution opérationnelle

Solution	Dans sa nouvelle stratégie biodiversité et soutenabilité à horizon 2025, le WWF France a défini l'océan comme une des priorités de conservation et de transition. Ainsi le WWF France s'est pleinement engagé à préserver le milieu marin de la Méditerranée et sa biodiversité. Ce partenariat avec Fountaine Pajot est donc né de ce besoin de protection de l'herbier de posidonies notamment à travers la mobilisation des acteurs du secteur maritime.

Exemple d'applications concrètes

WWF France/ Fountaine Pajot	• Sensibilisation des plaisanciers • Soutien financier des campagnes de WWF • Supports en cours	Contacts : Hélène de Fontainieu WWF France

INNOVER POUR CONSTRUIRE LE BATEAU ÉCOLOGIQUE DE DEMAIN

Constat	Maitriser le cycle de vie de nos bateaux : une étude approfondie de notre activité menée à partir du protocole GHG, un protocole internationalement reconnu, révèle que 80% de l'empreinte carbone provient de la phase d'utilisation du bateau et 20% de sa production. Maitriser le cycle de vie des Catamarans à voile et des Motor Yachts Fountaine Pajot ainsi que des Voiliers Dufour, grâce à la recherche et l'innovation, permettra de limiter considérablement notre impact sur l'environnement et répondre à une implication grandissante des Propriétaires de bateaux pour préserver les Océans.
Secteurs d'activités les plus concernés	La plaisance

Proposition de solution opérationnelle

Solution

Maitriser le cycle de vie de nos bateaux, grâce à la recherche et l'innovation, permettra de limiter considérablement notre impact sur l'environnement et répondre à une implication grandissante des Propriétaires de bateaux pour préserver les Océans.

Grâce à notre plateforme d'innovation, associer tous les acteurs vers des bateaux plus éco responsables : Autonomie en énergie, nouveaux modes de propulsion (électrique et hydrogène) productions plus vertueuses (réutilisation et matières biosourcées)

Vers une croisière décarbonée : le Chantier mise sur une prise de conscience et une énergie collective, portée par l'ensemble de ses parties prenantes : ses Propriétaires, ses Collaboratrices et Collaborateurs, ses Fournisseurs, ou encore des Experts de la transition énergétique ou de la recherche et développement. Nous visons à créer des bateaux et des scénarios de croisière bas carbone et idéalement net neutre en carbone d'ici 2030.

- Nouveaux modes de propulsion (vélique et électrique, propulsion à hydrogène
- Production plus vertueuse avec de nouvelles technologies de construction, limitant le gaspillage lors de la découpe de matériaux par exemple ou en maximisant la performance énergétiques des bâtiments.
- Réutilisation et matériaux biosourcés
- Engagements des fournisseurs par un cahier des charges plus engagés, une charte fournisseur etc.
- Autonomie en énergie (panneau solaires, outil interactif permettant d'équilibrer l'énergie entre la propulsion et les besoins du bord).

Exemple d'applications concrètes

Fountaine Pajot	• Développement de moteurs électriques Smart Electric • Lancement premier moteur à hydrogène • Matières biosourcées	Contacts : Mathieu Fountaine Romain Motteau

PLAISANCE DÉCARBONÉE - TRANSPORT DE PASSAGERS

Constat	En France, le tourisme représente 11% des émissions de CO2, et la part du transport dans ce chiffre s'élève à 77%. L'avion, évidemment, est le principal responsable et compte pour 40% des émissions du tourisme. Le transport est aujourd'hui le premier émetteur de gaz à effet de serre (30%), et le transport maritime n'est pas en reste puisqu'il représente 5% des émissions mondiales de CO2 et 30% des émissions mondiales d'oxyde d'azote (NOx).
Conséquences	Nos modes de vie détruisent les écosystèmes et menacent, rien de moins, la survie de notre civilisation. Il devient urgent de ralentir. De trouver d'autres manières de nous déplacer, d'envisager le voyage.
Secteurs d'activités les plus concernés	La plaisance

Proposition de solution opérationnelle

Solution	Proposer une expérience de voyage, respectueux de l'environnement, et promouvoir une mobilité douce, plus compatible avec les enjeux climatiques. Sans nier l'intérêt du voyage, mais en sortant du paradigme consumériste : en proposant de prendre le temps de la découverte. Sailcoop propose ainsi un modèle doublement vertueux : • Développer sur tous types de distances (très courtes, moyennes, longues) un vaste réseau de transport de passagers à la voile. • Optimiser l'usage des 210 000 voiliers qui passent 97% de leur temps au ponton, en offrant à leurs propriétaires une alternative utile, fiable et rentable. Crée en 2021 La coopérative veut développer un vaste réseau de transports à la voile, en France et vers le reste du monde. Plusieurs types de traversées : De 35 jours de navigation pour une Transatlantique à quelques heures de traversée (18 À 24h) pour une liaison / traversée MOYENNE en Méditerranée ou aux Antilles ! • Liaisons courtes distance : alternative à la vedette Liaison moyenne distance : alternative au ferry • Liaison longue distance : alternative à l'avion
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	Les traversées aujourd'hui : • Compter 240 euros la traversée, pour une "moyenne traversée" en Méditerranée (liaisons Corse - Continent) d'avril 22 à Octobre 2023 • Compter 180 euros pour une des liaison Inter-île aux Antilles (Guadeloupe - Martinique) de Déc 2022 à Fév 2023 • Compter 5900 euros pour une longue traversée " Transatlantique Aller" avec escale aux Canaries (lanzarote) - Nov à Déc 2022- 35 jrs de nav • Compter 4500 euros pour une longue traversée "Transatlantique retour" avec escale aux Açores - Fév à Mars - 33 jrs de nav
Impact ? 🐟 (ou 🐟🐟 ou 🐟🐟🐟)	🐟🐟 - Les passagers navigants grâce à la force du vent deviennent des acteurs ayant un réel impact sur la préservation de l'océan ! Utiliser une solution de transport décarboné pour voyager et se déplacer sont autant de leviers et de solutions vertueuses que de plus en plus de citoyens sont désireux de mettre en place au niveau individuel afin de préserver nos océans et avoir une empreinte carbone réduite.

Comment l'implémenter ?

Ressources nécessaire (humain, matériel)	• Un bateau BAVARIA 50 "belle aventure" - 10 passagers, 3 cabines doubles et 2 twin - 15 mètres de long (année 2007) • 2 skippers : Capitaine 200

PARITÉ EN MER – UNE PRATIQUE DE LA VOILE INCLUSIVE

Constat	Les femmes ont moins souvent accès à la pratique de la voile en autonomie en raison de freins matériels et culturels (12% des licencié.e.s qui participent aux régates amateur mixte sont des femmes, 1,5% sont des skippers femmes – données FFVoile Spi Ouest France 2021 et Atlantique Le Télégramme 2022). Enfin, les stages de voile sont souvent incompatibles avec le peu de temps libre dont disposent les femmes actives et mères de famille.
Conséquences	Les femmes ont moins d'occasion de créer des liens d'amitié basés sur l'expérience d'une pratique sportive ou loisir partagée. Notamment pour les femmes entre 25 et 50 ans.
Secteurs d'activités les plus concernés	Voile sportive amateur. Croisière.

Proposition de solution opérationnelle

Solution	La solution consiste à proposer des opportunités de navigation adaptées à l'emploi du temps des femmes actives et mères de famille sans engagement et à un prix accessible. Les femmes ont ainsi l'occasion de créer des liens d'amitié basés sur l'expérience d'une pratique sportive ou loisir partagée. Les sorties découverte et voile non-mixte et mixte qu'Horizon Mixité organise en partenariat avec le Centre Nautique de Lorient et la FFVoile représentent une réponse. Il s'agit de navigation de 3h30 sur des J80 du club de voile avec une monitrice à bord. L'inscription ne demande pas de suivre un cursus de formation sur plusieurs jours. Au-delà de l'encadrement des séances sur l'eau, l'association propose des fiches pédagogiques sur l'observation de la nature et la performance voile.
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	€
Impact ? 🐟 (ou 🐟🐟 ou 🐟🐟🐟🐟)	

Comment l'implémenter ?

Pré-requis (facilitateurs et contraintes)	• Créer un partenariat avec un club de voile sur le territoire. • Cotisation morale de l'association au club de voile pour l'assurance. • Sécurité sur l'eau assurée par un semi-rigide.
Ressources nécessaire (humain, matériel)	• Monitrice disponible pour encadrer les sorties. • RTQ sur l'eau • Mise à disposition des bateaux.

Post-implémentation de la solution

Gain (matériel ou immatériel)	• Augmentation des femmes qui pratiquent la voile. • La voile devient une pratique familiale. • Diminution des comportements sexistes dans le nautisme. • Optimisation de l'exploitation des ressources des clubs de voile FFV. • Sensibilisation aux problèmes environnementaux et meilleure connaissance du milieu marin.
Indicateur(s) de performance proposé	• Nombre de femmes qui pratiquent la voile dans un club • Questionnaire qualitatif sur les comportements lors des régates. • Augmentation du chiffre d'affaires du club de voile. • Téléchargement des fiches pédagogiques. • Augmentation de la participation des femmes aux régates amateures mixte.

PARITÉ EN MER SANTÉ - DES FEMMES & PROTECTION DU MILIEU MARIN

Constat	Pendant les navigations les règles peuvent représenter un frein dans la pratique voile pour les femmes. Les conditions d'hygiène à bord des bateaux sont plus difficiles à assurer lors des périodes menstruelles. Les produits menstruels contiennent des produits toxiques pour les femmes. Les applicateurs des tampons sont parmi les 10 déchets le plus présents dans nos mers. Enfin, le cycle est considéré comme tabou dans le secteur du sport et des métiers de la mer. Souvent les femmes n'ont pas d'espace dédiées (vestiaires) dans les structures du nautisme.
Conséquences	L'utilisation de produits toxiques et les conditions hygiéniques précaires peuvent causer des infections urinaires ou des chocs toxiques pour les femmes. Les produits jetés à la mer causent la pollution des Océans.
Secteurs d'activités les plus concernés	Voile sportive amateur. Croisière. Régates.

Proposition de solution opérationnelle

Solution	Installer des distributeurs de protections menstruelles en libre-service 100% naturelles, 0 plastique, 0 chlore, 0 parfum dans les écoles de voile, les capitaineries et les événements nautiques.
Investissement financier € (ou €€ ou €€€)	300€ l'installation d'un distributeur. 60€ de charges.
Impact ? 🐟 (ou 🐟🐟 ou 🐟🐟🐟)	🐟🐟

Comment l'implémenter ?

Pré-requis (facilitateurs et contraintes)	Convaincre les conseils d'administration des associations sportives, la fédération, les capitaineries.
Ressources nécessaire (humain, matériel)	Distributeur fourni par Marguerite et Cie

Post-implémentation de la solution

Gain (matériel ou immatériel) - retour sur investissement	• Adaptation des espaces au public féminin. • Casser les tabous liés au corps des femmes et la pratique du sport. • Favoriser la pratique femmes. • Réduire les déchets polluants dans nos mers.
Indicateur(s) de performance proposé	• Nombre de clubs de voiles et d'espaces public en lien avec la voile, équipés de ces distributeurs. • Nombre d'affiches de sensibilisation.

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Secrétariat d'Etat chargé de la Mer. (Mars 2023). Le secteur de la plaisance et des loisirs nautiques. https://www.mer.gouv.fr/le-secteur-de-la-plaisance-et-des-loisirs-nautiques

- [2] Secrétariat d'Etat chargé de la Mer. (Mars 2023). La plaisance en chiffre 2020-2021. https://www.mer.gouv.fr/le-secteur-de-la-plaisance-et-des-loisirs-nautiques

- [3] Fédération des Industries Nautiques. (2019). Étude sur les comportements d'achat et de pratique de la plaisance en France. https://www.fin.fr/images/pdf/2019/Etude-comportements-pratique-achat-plaisance-2019-FIN.pdf

- [4] L'Argus du Bateau. (2020). La plaisance en France : chiffres et tendances. https://www.argusdubateau.fr/actualite-nautisme/la-plaisance-en-france-chiffres-et-tendances/

- [5] Agence du Tourisme de la Corse. (2021). Le tourisme nautique en Corse. https://www.visit-corsica.com/Le-tourisme-nautique-en-Corse

- [6] Ministère de la Transition Écologique. (2019). Chiffres clés du nautisme 2019. https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Chiffres-cles-nautisme-2019.pdf

- [7] Rapport Nouvelle Erre 2022 par un Jean-Claude Cohen, Mathieu Rozières, Maxime Hugonnet. https://fr.scribd.com/document/630459533/Nouvelle-Erre-Prospective-de-la-Plaisance

- [8] Lucien Perras, Ingrid Peuziat, Iwan Le Berre, Adeline Maulpoix, Louis Brigand et Nicolas Le Corre,« Vers un nouveau modèle de la plaisance ? Profils et pratiques des plaisanciers du Finistère », Norois [En ligne], 236 | 2015

- [9] Nicolas Bernard, « Déconstruction et bioconception des bateaux de plaisance : de nouveaux paradigmes pour l'industrie nautique française », Développement durable et territoires [En ligne], Vol. 12, n°3 | Décembre 2021

- [10] Boldrini, Jean-Claude. (2020). Du bateau de plaisance en fin de vie à l'habitat insolite pour tourisme éco-responsable. La co-création de valeurs soutenables par le réemploi en économie circulaire.

- [11] Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires. Avril 2023. Plan d'action pour la protection des cétacés.

- [12] Rachel Moreau. Naviguer écologique, toutes les règles et les bons gestes pour une plaisance respectueuse de l'Océan. Édition Vagnon.