

Programme
Eco-naviguer
Dans une aire
marine protégée

Consultation des acteurs de la filière nautique
et de leurs représentations. 2021.

« *Partager & protéger ensemble.* »





Sommaire

1. <i>Contexte</i> de la consultation	1
2. Les <i>questions</i>	3
3. Les organisations & personnes <i>Consultées</i>	4
4. Les <i>résultats</i>	5
1. Les <i>enjeux globaux</i> et environnementaux des acteurs & leurs initiatives	6
2. <i>Connaissance</i> du Programme par les différents acteurs	10
3. <i>Visions et priorités</i> pour l'éco-navigation & l'éco- innovation dans le nautisme	10
<i>Conclusions</i>	21

1. Contexte de la consultation

Depuis 2013 et en vue de développer l'éco-navigation dans les aires marines protégées (AMP) autour de diverses thématiques : écotechnologies, sensibilisation et information, reconnaissance certification de bonnes pratiques, gouvernance des espaces, l'Office Français de la Biodiversité (OFB) - anciennement Agence des aires marines protégées (AAMP), puis Agence française pour la biodiversité (AFB), en collaboration avec l'Association Econav, puis l'Association Innovations bleues, ont lancé des appels à projets en 2014 et 2015 et ont permis le développement de [nombreux outils et projets à destination du réseau des AMP et des acteurs de l'éco-navigation](#). Un Groupe de travail national a été créé pour capitaliser sur les retours d'expériences et plusieurs outils de diffusion ont été développés.

En parallèle, l'association ECONAV a constitué depuis 2010 un [réseau d'acteurs de l'éco-navigation](#). Aujourd'hui, si cette association continue à disposer d'un réseau d'acteurs impliqués, l'animation de ce réseau a été progressivement transférée à Innovations bleues, et à notre Programme.

Le Programme s'appuie aujourd'hui également sur l'expertise scientifique et la valorisation des travaux de recherches et d'éco-innovation dans le nautisme, à travers l'Université de Bretagne Sud (UBS) et l'Université de Montpellier.

En 2021, le Programme s'est donné pour mission d'établir un [bilan des actions du Programme depuis 2013](#) – en ce sens, les gestionnaires d'aires marines protégées et notre Groupe de Travail national ont été consultés et concevoir [la stratégie et objectifs du Programme pour les années à venir](#) :

- Quelles évolutions des objectifs et des enjeux de l'Econavigation ? Quelles cibles ?
- Quel sens pour la notion d'Econavigation et quelles évolutions dans notre cadre ?
- Quelles actions et projets pouvant être portées à moyen (3 ans) et long termes (10 ans) ?
- Quelles évolutions pour les méthodes et les process de fabrication des équipements et bateaux ?
- Quelles propositions dans un Programme pluriannuel ?

Il était important de mobiliser plus largement d'autres acteurs du nautisme afin de poursuivre ensemble, le développement de l'éco-navigation, tant d'un point de vue éco-technologique que d'un point de vue de l'évolution des pratiques et de la sensibilisation. Ainsi, un tour d'horizon plus large des besoins des acteurs nous paraissait nécessaire. Le dialogue particulièrement avec le secteur du nautisme et ses acteurs, reste un enjeu important déjà identifié dans le Programme et dont il faut poursuivre le développement et renforcer les synergies.

L'objectif de cette consultation était de rapprocher le Programme « Econaviguer dans une aire marine protégée » de la filière nautique au sens large - en comprenant mieux ses enjeux, ses initiatives, sa connaissance du sujet, ses visions et propositions pour le futur - et ainsi co-construire le Programme de demain qui pourra intégrer les préoccupations et enjeux des acteurs nautiques dans et au-delà des aires marines protégées.



2. Les questions

Les questions posées aux personnes consultées lors des entretiens portaient sur :

- Leurs **ENJEUX GLOBAUX ET ENVIRONNEMENTAUX** autour de l'éconavigation et éco-innovation dans le nautisme,
- Leurs **INITIATIVES FUTURES ET PASSÉES** autour de l'éconavigation et éco-innovation,
- La **CONNAISSANCE ET L'UTILITÉ** du Programme Econaviguer dans une aire marine protégée,
- leurs **VISIONS ET PRECONISATIONS** pour demain pour l'éconavigation et éco-innovation dans le nautisme,
- Des **PRIORITÉS ET PROPOSITIONS** pour le programme Econaviguer.

Les échanges ont duré entre 1h30 et 4h, et ont été extrêmement enrichissants.

3. Les organisations & personnes *Consultées*

Dans le cadre de cette consultation, nous avons mis en place des entretiens avec différents types d'acteurs : des organisations professionnelles, des acteurs publics et des acteurs privés déjà engagés dans l'Econavigation.

LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES

- Eric Mabo Fédération des industries nautiques (FIN)
- Maud Dugourd
- Abigaïl Faure Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP)
- Jean Kiffer Fédération Nationale de la Plaisance et des Pêches en mer (FNPP)
- Marceau Artaud Union des Ports de Plaisance Provence Alpes Côte d'Azur et Monaco (UPACA)

LES ACTEURS PUBLICS

- David Rontet École Nationale de Voile et des Sports Nautiques (ENVSN)

- Carole Bourlon Eurolarge Innovation – Bretagne Développement Innovation

DES ENTREPRISES ENGAGEES

- Stéphane Siohan NKE Marine Electronics
- Yannick Willeveau Naviwatt
- Edouard-Pascal Benoît Chantier IDB
- Alice Chopin Mer Concept
- Thibault Reinhart Ino-rope
- Maxine Delbury Nautix

AUTRES ACTEURS

- Florent Le Moigno Port de Kernevel– SEM Sellor

Attention : ce rapport ne retranscrit pas l'entièreté des prises de paroles, ni la position officielle des organisations des personnes interrogées. Les consultations pourraient se poursuivre en 2022 afin d'intégrer d'autres acteurs, notamment la grande plaisance et des acteurs d'autres façades maritimes.

4. Les *résultats*



1. Les enjeux globaux

et environnementaux des acteurs & leurs initiatives

Les représentations et acteurs publics

La Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP) rassemble TOUTES LES REPRÉSENTATIONS du secteur nautique sur des SUJETS TRANSVERSAUX, comme l'équivalence des diplômes.

La Fédération des industries nautiques (FIN) qui regroupe toutes les entreprises de la filière nautique, faisait le constat d'une ÉVOLUTION DES USAGES vers moins de propriété des bateaux. Ceci a été contrebalancé dans le contexte de la pandémie par une relance des achats de bateaux neufs et d'occasion. D'autre part, pour la FIN, l'environnement n'est plus un sujet parmi d'autres. Il existe aujourd'hui une DÉMARCHE INTÉGRATIVE des enjeux environnementaux dans toute la filière.

La FNPP a notamment pour mission d'accompagner le DÉVELOPPEMENT « HARMONIEUX » de la pêche de loisirs. Pour son président, il s'agit d'un ÉQUILIBRE FRAGILE à trouver et revendique une ÉCOLOGIE DE TERRAIN qui connaît ses acteurs et leurs contextes. Comme la CNP, il participe au « GT5 Usages » auprès du SG Mer – dont il a la présidence.

L'enjeu fort et lourd de la planification maritime est très présent, mais les missions de la Confédération porte néanmoins ponctuellement des dossiers « environnement ». A titre d'exemple, elle a accompagné la relance de la Charte pêche responsable. La Confédération constate en son sein une difficulté de mouvement depuis des deux dernières années.

Quant aux projets à portée environnementale, la FIN cite de nombreuses initiatives : son Mooc, la création de l'association pour la plaisance éco-responsable (APER), l'APER PYRO pour sa partie pyrotechnique – et en collaboration avec l'OFB : l'extension du label Bateau bleu, la campagne Ecogestes Méditerranée, des travaux sur la posidonie, dans le cadre de la Convention Ramoge, ainsi que des travaux avec la DIRM et l'Union des ports de plaisance.... A venir bientôt, des études sur le bruit et la lumière des bateaux.

La Fédération développe de nombreux outils pour ses usagers : un Guide des bonnes pratiques distribué à plus de 2 millions d'exemplaires, la Charte déjà citée pour une pêche de loisirs responsable, mais aussi des pieds à coulisse, des réglottes autocollantes pour les mesures, des plaquettes de reconnaissances des espèces et bien sûr, la Fédération a accompagné sur le terrain le projet sur financement européen LIFE pêche à pied de loisir et poursuit son investissement dans le réseau Littorea.

L'UPACA se projette dans le développement d'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DURABLES ET MODERNES. Ce réseau s'inscrit aussi dans une DÉMARCHE INTÉGRATIVE de l'enjeu environnemental.

ENVSN porte une mission d'accompagnement le développement « DURABLE » des sports nautiques, à travers la formation des professionnels, des formateurs, des sportifs de haut niveau et de son expertise. Il s'agit de MISSIONS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE et de TRANSITION ENVIRONNEMENTALE ET ÉNERGÉTIQUE INTÉGRÉES.

Eurolarge Innovation - BDI accompagne la dynamique de l'innovation, de la diversification, de l'internationalisation d'une filière d'excellence : la course au large en Bretagne. Eurolarge s'inscrit donc également de cet

La SELLOR – Port de Kernevel témoignage de la recherche d'un bon équilibre entre économie et démarche environnementale – ce qui n'est pas trop difficile pour eux étant donné la forte demande en places de port. Ils se sont lancés dans la CERTIFICATION PORTS PROPRES et PORT ACTIF EN BIODIVERSITÉ, et en sont même « formateur ».

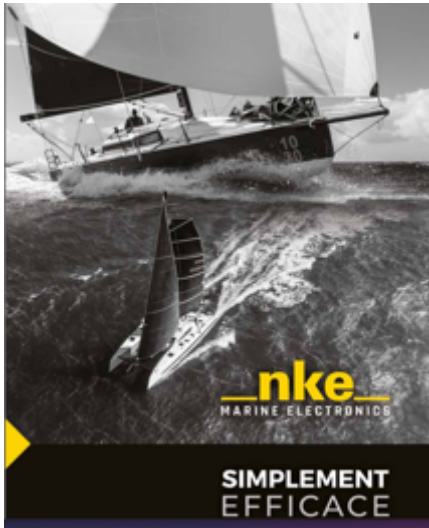
L'UPACA a porté le développement de la CERTIFICATION PORTS PROPRES. Aujourd'hui, 91 ports sont certifiés dont 28 ports « actifs en biodiversité ». Dans le cadre du déploiement de Ports propres, une formation des formateurs a aussi été mise en place.

L'ENVSN travaille principalement autour de 4 thématiques :

1. Innovation & construction de L'ÉDUCATION À LA VOILE
2. Planification des documents stratégiques de façade et de l'interface Terre-mer
3. Travaux sur la notion de PASSEUR dans la formation
4. Accompagnement du GRAND PUBLIC pour des pratiques moins impactantes

ACCOMPAGNEMENT DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE ET ÉNERGÉTIQUE. Actuellement, Eurolarge accompagne le développement d'un OUTIL D'ÉCO-CONCEPTION POUR LA FILIÈRE.

Dans le cadre de sa certification PORT ACTIF EN BIODIVERSITÉ, le port a mis en place : un indice de biodiversité et de qualité de l'eau, des ruches et une exposition de photos sur la biodiversité locale.



Les entreprises *impliquées*

NKE Marine Electronics est une entreprise locale qui souhaite s'impliquer dans des démarches environnementales, tout en les intégrant dans la contrainte de l'équation économique. Elle recherche aussi les moyens de la VALORISATION DE SES DÉMARCHES.

L'entreprise s'appuie sur un **réseau de partenaires et prestataires locaux** – situés à moins de 2 heures de route pour ce qui est de son Bureau d'Étude, de la fabrication et de la commercialisation de ses produits – à l'exclusion des semi-conducteurs, de certains plastiques et cartes qui ne sont plus disponibles en France.

Ils ont fait le choix de ne pas renouveler systématiquement leurs gammes et de garantir des équipements **réparables pendant 20 ans**. Ils ont un **service de réparation** intégré qui représente 10% de leur chiffre d'affaires. Il s'agit véritablement de réparation et non remplacement. NKE mentionne entre autres initiatives, un test sur un support en fibre de lin avec Kairos, ainsi qu'une tentative de mise en place de l'ISO 1401 qui s'est trouvé peu adapté.

Ino-rope est une start up proche de l'équilibre financier qui a investi dans le développement des mouillages de moindres impacts et diverses innovations : *des nouveaux types de poulies, ou encore le bout dyneema ...* Son dirigeant fait le constat d'un **problème du financement de la R&D dans le nautisme**. D'une manière globale, Ino-rope travaille sur la recherche de technologies innovantes et de moindres impacts pour le nautisme, et actuellement sur un **nouveau système de mouillage en eau profonde utilisant du Dyneema** (fibre synthétique en polyéthylène extrêmement résistante utilisée surtout pour fabriquer des sangles, cordes et cordelettes). Il s'agit d'un système plus vertueux, de la fabrication à la livraison, et qui est efficient sur une durée de 10 ans. La start up s'est ouverte aux questions d'ancrages des phares et balises et de l'éolien off-shore, en partenariat avec l'Institut français du pétrole et des énergies renouvelables.



La société Naviwatt a réorienté son activité d'intégration de moteurs électriques vers des projets d'équipement de bateaux neufs - car il était difficile d'intégrer ces systèmes sur des bateaux de plaisance existants. Aujourd'hui, la société équipe également des bateaux de servitudes des aires marines protégées dans le parc national des Calanques, et sur les secteurs du Morbihan et du Pertuis breton. Son dirigeant fait le constat d'un manque de **financement du développement et de l'innovation dans la plaisance** et s'est tourné vers des financements Horizon 2020.

Le chantier IDB tient un marché de niche avec des bateaux innovants et rapides. Leur pari est **l'intégration de l'enjeu environnemental** dans toute leur gamme de bateaux. Le chantier a en effet intégré de la fibre de lin dans la fabrication de la coque de son « Mojito 6.50 » et compte l'intégrer dans toute la gamme. On trouve aussi à bord des pièces en polyéthylène téréphtalate (PET), plastique recyclable, et en liège. Les coques sont fabriquées sous vide pour 50% de leur production. Du copper coat dans les résines des coques assure une durée de protection antifouling de 5 à 8 ans, impliquant un ponçage tous les 6 mois. Le chantier travaille sur la propulsion électrique accompagnée d'une optimisation énergétique, avec l'appui de l'énergie solaire et d'hydrogénérateurs.

Mer Concept est une **entreprise à missions** impulsée par des projets de course au large dont les axes de développement sont : se déplacer durablement sur la planète, faire voler les bateaux pour limiter les consommations et le transport de marchandises à la voile. Mer Concept travaille actuellement sur un catamaran électrique en carbone à foil, sur les systèmes de vol, les biomatériaux, l'hydrogène, le passage des Ultim en électrique et une optimisation autour des énergies renouvelables.

2. *Connaissance* du Programme

par les différents acteurs

Les acteurs publics, organisations, ...

- **La CNP** avait eu connaissance du Programme à travers les projets suivis par la FIN.
- **La FIN** a une très bonne connaissance du Programme et participe à de nombreux projets communs, notamment la vignette bateau bleue avec le Parc national de Port-Cros.
- **La FNPP** a bien identifié le Programme et accompagne sur le terrain les suites des actions du LIFE « Expérimentation pour une gestion durable de la pêche à pied de loisir »,
- **L'UPACA** a eu connaissance des travaux de Frédéric Villers sur les résistances aux changements d'usages.
- **La Sellor - Port de Kernevel** n'avait pas de connaissance du Programme.

Les entreprises impliquées

- **NKE Marine Electronics** n'avait pas connaissance du Programme. Ils avaient participé à un test de bâche plastique avec Econav, projet accompagné par le Programme et co-financé par l'OFB et a connaissance des travaux de Ino-Rope sur les mouillages aux Glénan.
- **Yannick Willeweau de Naviwatt** était représentant du réseau Econav et collabore avec les aires marines protégées. De fait, il avait une bonne connaissance du Programme.
- **Le chantier IDB** n'avait pas connaissance du Programme.
- **Mer Concept** n'avait pas connaissance du Programme.
- **Ino-rope** travaille sur les mouillages moins impactants et a participé à nos Rencontres interprofessionnelles à ce titre. Néanmoins, il n'avait pas de connaissance des autres projets.

Le Programme est peu connu, même parmi les acteurs engagés dans l'éconavigation.
Nous avons un travail de valorisation et de diffusion des contenus à effectuer.



3. Visions et priorités pour l'éco-navigation & l'éco-innovation dans le nautisme

Quel *Programme* construire
ensemble demain ?

Différentes thématiques sont ressorties des entretiens et peuvent être identifiées :

- *Continuité du Programme*
- *Connaissances des usages et réduction d'impacts*
- *Sensibilisation des usagers & autres publics*
- *Culture marine & Formation*



CNP

Le constat de l'importance et de la charge de la planification des espaces maritimes a déjà été fait. Concernant spécifiquement la gestion des aires marines protégées (AMP), on constate une montée en charge des prescriptions.

Impacts et sensibilisation

Il serait important de travailler dans l'air du temps, avec le digital, d'accueillir les jeunes et les nouveaux pratiquants, de *décadrer*... La CNP insiste sur l'intérêt du **DÉPLOIEMENT D'UNE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION ET D'UN PROJET COMMUN** qui serait lié au "sens" marin et non un discours hors-sol. Pour un tel projet, le **CHOIX DES PARTENAIRES** serait essentiel, parmi les propositions, nous notons : la CNP, l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne, Nautisme en Bretagne, l'UCPA, les Glénans...

Culture marine

Il est important de « retisser » le maillage des **COMMUNAUTÉS NAUTIQUES**. C'est aussi ce qui permettra **l'ACCULTURATION EN AMONT DES NOUVEAUX ENTRANTS** plutôt qu'un accueil dans l'opposition.

FIN

D'une manière générale, la FIN souhaiterait voir dans notre programme, un **PARTAGE DE LA CONNAISSANCE ET UNE VEILLE** des initiatives. Aussi, il s'agirait aussi de « débrettonner » le Programme.

Impacts

Concernant la gestion des impacts, il reste du travail à réaliser quant **AUX EAUX NOIRES ET À LA GESTION PORTUAIRE DES DECHETS**.

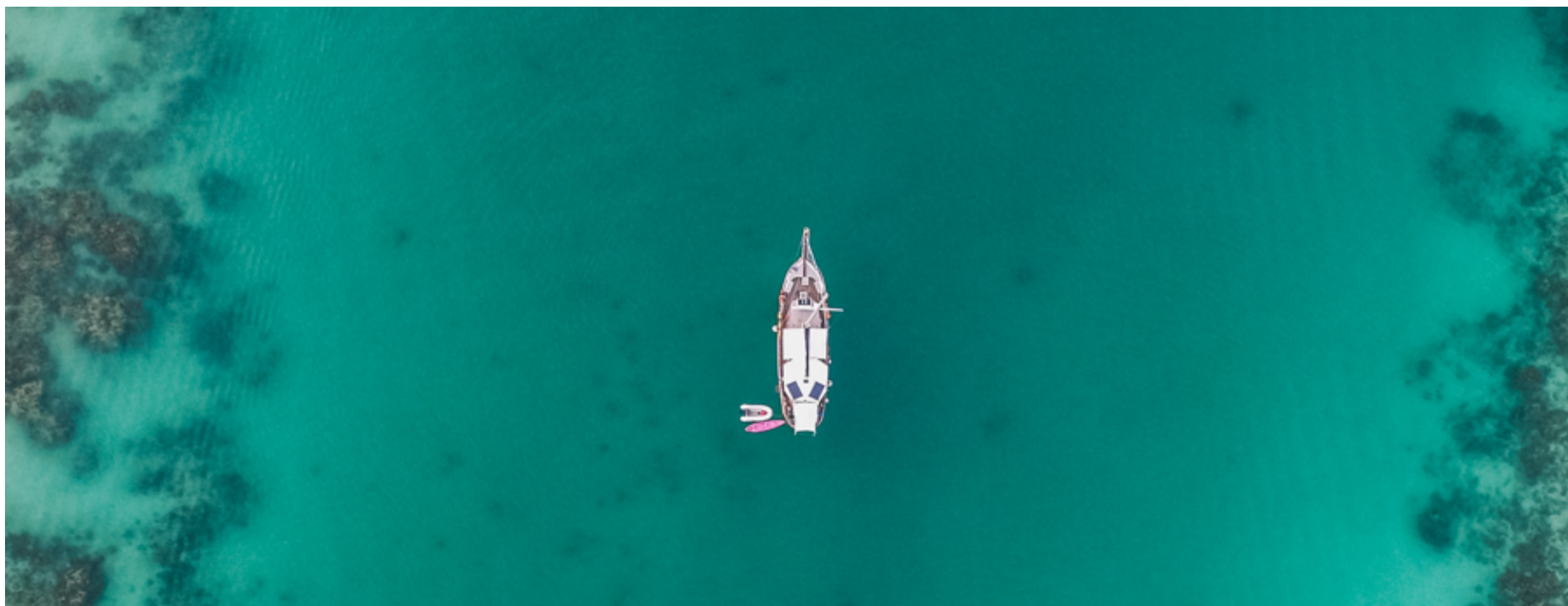
Un plus grand engagement des communes et des métropoles serait nécessaire.

Il serait également possible de faire évoluer les **PRATIQUES ET LES USAGES AUTOUR DES ANTIFOULING**. Il y a, en France, 6-700 000 bateaux et 220 000 places de port disponibles, ce qui signifie que de nombreux bateaux restent à sec et n'auraient pas besoin d'antifouling. Des travaux sont aussi en cours sur la **LUMIÈRE DES SUPER YACHTS** et le **BRUIT DE BATEAUX DE PLAISANCE**.

Formation & culture marine

Il est **URGENT DE TRAVAILLER À NOUVEAU LE « SENS MARIN »** et de s'engager dans la **RÉFORME DU PERMIS MER**.

La question de la mise en place d'une formation Voile se pose aujourd'hui, de même que pour le motonautisme.



FNPP

Il est dommage que la question de l'« **ÉCOLOGIE** » soit devenue un **FACTEUR CLIVANT** de la société.

Concernant la gestion des aires marines protégées, il apparaît essentiel de privilégier une **GOVERNANCE PARTAGÉE**, la mise en place de **PROJETS INTÉGRATIFS ET PARTICIPATIFS** – tel que la science participative - sur l'interdit. Un travail sur le **DÉFICIT D'IMAGE** de la plaisance est à mettre en place.

Impacts

Il y a eu une **GRANDE ÉVOLUTION** des pratiques et des technologies disponibles pour réduire les impacts du nautisme. La **SENSIBILISATION « INTERNE »** entre pratiquants, au sein des associations par exemple de pratiquants semble plus efficace.

En outre, il serait nécessaire de faire une **ÉVALUATION RÉELLE DES IMPACTS** du nautisme sur une zone, comme sur une zone de mouillage.

Formation & culture marine

On constate un important déficit d'enseignement du **SENS MARIN**. La promotion du modèle et de l'esprit des **AMP ANGLO-SAXONNES** pourrait permettre d'évoluer grandement. Celles-ci valorisent notamment **l'INTÉGRATION** et la **VALORISATION** du nautisme et d'autres pratiques de loisirs. Ainsi, elles encouragent les **PRATIQUES DOUCES** et interdisent strictement les pratiques dures.



UPACA

L'UPACA s'inscrit dans une stratégie de développement d'une **ACTIVITÉ PORTUAIRE DURABLE**. Dans les grandes problématiques actuelles, on retrouve la question des dragages et des boues, ainsi que les pollutions dues aux bassins versants.

Programme Éconaviguer

Le Programme doit permettre un **ACCOMPAGNEMENT** sur les différentes thématiques de l'éconavigation pour une activité durable du nautisme. La prise en charge d'un rôle de **CONCERTATION** des acteurs est primordiale. Le Programme doit ainsi permettre la création de **FORUMS ET TEMPS DE**

DISCUSSIONS entre les différents acteurs. Ainsi, il sera possible de faire émerger une véritable **INTELLIGENCE COLLECTIVE**. Une **VEILLE** sur les initiatives en cours est aussi importante.

Impacts

Au niveau portuaire, parmi les grands axes de développement, nous trouvons les questions de désimperméabilisation des sols, des risques de submersion, l'éco-mobilité et bien sûr plus généralement, la transition écologique.



ENVSN

L'ENVSN souhaiterait s'inscrire dans le cadre, du renouvellement de la feuille de route avec OFB.

Continuité de l'existant

Le Programme Éconaviguer doit poursuivre ses objectifs :

- Assurer la **CONTINUITÉ** de ses projets,
- **FAIRE MIEUX CONNAÎTRE** les outils du Programme parmi ceux qui doivent les utiliser,
- **DIFFUSER ET OUVRIR** le Programme à d'autres réseaux,
- Faciliter **L'IDENTIFICATION D'EXPERTS** sur ses thématiques,
- **ACTIVER ET COORDONNER** des projets fédératifs, telle l'éducation à l'environnement dans les Outre-Mer

Les enjeux du Programme sont à mettre en place dans le cadre plus global de la **GOVERNANCE TERRITORIALE DES ESPACES MARITIMES ET LITTORAUX** et des **INTERFACES TERRE-MER**. On pense à la **PLANIFICATION** et aux documents d'**URBANISATION** (PLU, SCOT, DSF, cartes Cerema).

Prévention des conflits

Concernant les plaisanciers, la mise en place de "**BAROMÈTRES**" de leur imprégnation dans la gestion des aires marines protégées - à travers la gouvernance, les prises de parole, des projets communs... serait très utiles à la fois à prévenir les conflits, mais aussi à enrichir l'éconavigation dans les AMP.

FOCUS sur ACTUALITÉ DE L'ÉTÉ 2021 : on constate de fortes ventes d'unités motorisées et l'arrivée de **NOUVEAUX PRATIQUANTS** ayant sur l'eau des comportements "urbains".

Impacts & connaissances des usages

L'ENVSN souhaite voir un accompagnement des pratiques moins impactantes et une amélioration de la connaissance des usages. Cela pourrait se faire avec la **MISE EN PLACE DE CELLULES LOCALES D'ANALYSE OBJECTIVE DE CES USAGES**.

Cela renvoie aux questions de méthodes d'observation et des indicateurs de gestion des AMP (data Mer). Il est en outre, important de **POSITIVER** les enjeux environnementaux et de les questionner au regard d'une zone de tolérance

Enfin, il existe des **ENJEUX INDUSTRIELS** à relever quant à l'impact du matériel des bateaux et de leurs équipements. Cela pourrait faire l'objet d'un Plan Innovation Recherche ?

Sensibilisation et formation

Il serait intéressant de continuer à développer les systèmes **D'AIDE À LA DÉCISION DU GRAND PUBLIC**, tel le site C mon spot.

Il nous faut parvenir à aller au-delà de la sensibilisation **VERS LA FORMATION ET LA CULTURE**. La réforme du **PERMIS MER** est une question récurrente à considérer, tant du point de vue de la sécurité et que de la protection de l'environnement.

Pour l'ENSV, le Programme devrait trouver à se **DEPLOYER AU-DELÀ DES AMP** avec les moyens que cela requiert. Il faut néanmoins être vigilant sur le fait que les nouveaux acteurs intègrent harmonieusement le Programme.

Et aussi :

- Le **PARTENARIAT ENTRE L'ECOLE ET L'OFB** devrait se renouveler et s'institutionnaliser,
- Pour l'accompagnement de la **TRANSITION ÉCOLOGIQUE** du nautisme, la mise en place d'un **GROUPEMENT D'INTÉRÊT SCIENTIFIQUE** piloté par l'UBS serait un plus,
- Enfin, il existe des actions intéressantes à suivre auprès d'Eurosima.



Les entreprises *impliquées*

NKE

A travers le Programme, NKE souhaiterait avoir accès à une **EXPERTISE** sur le développement durable dans le nautisme
Le Programme pourrait jouer un rôle de **FACILITATEUR** pour la recherche d'aides, notamment lorsque la législation évolue.

Impacts

La question du **RECYCLAGE** des bateaux est essentielle et pose la question de la durée de vie et de ses « prolongations ».
En tant qu'équipementiers, nous nous intéressons au sujet du démontage et remontage des équipements.
Nous nous interrogeons aussi au **LAVAGE** des bateaux à l'eau douce et à l'impact des **ANTIFOULING**.

Culture nautique

Il est primordial de réorganiser des petits **ÉVÈNEMENTS ET RÉGATES** mobilisant la communauté Voiles
Cela permettrait un retour aux bateaux qui naviguent, ainsi qu'une meilleure gestion portuaire.

NAVIWATT

Programme

Le Programme a besoin de davantage de **VISIBILITÉ**, ce pourrait être à travers un site web qui proposerait les outils du Programme.

Impacts

La **CONSTRUCTION** des bateaux représente un impact environnemental important. Le **FINANCEMENT** de la transition écologique devrait être prise en charge par les "gros" industriels de la filière afin réduire les coûts et de générer les changements nécessaires.

Il faudrait aller plus loin dans **L'ADAPTATION DES BATEAUX** – pour la gestion des eaux usées, autres pollutions...

On constate une **SATURATION DES BASSINS** de navigation, notamment dans les AMP. Nous assistons aussi à l'arrivée **D'UNITÉS DE PLUS EN PLUS GRANDES** et d'un fort développement du **MOTONAUTISME**.

Il serait intéressant de mesurer et d'analyser les différents impacts générés lors des **WEEK-ENDS CHARGÉS** dans des destinations pots de miel, comme les Glénan.

La mise en place **D'OBSERVATOIRES DES IMPACTS** permettrait ainsi de prioriser les impacts à traiter.

Chantier IDB

Vision

D'une manière générale, il faudrait appliquer le principe du **POLLUER-PAYEUR** au monde du nautisme.

Dans le monde de la course, la transition environnementale va se faire par l'évolution des **CLASSES** des bateaux de course, donc par la contrainte.

Impacts

Il conviendrait d'interdire les **MOUILLAGES FORAINS** et limiter les places sur zone pour éviter les saturations. **EAUX NOIRES, DÉCHETS, BRUIT ET GÉNÉRATION DE VAGUES** restent des impacts à considérer.

Formation & Culture

Nous avons besoin de Programme d'**ÉDUCATION** & de redéveloppement de la **CULTURE NAUTIQUE** sur le long terme. Nous assistons aussi au développement du marché de la location, avec l'arrivée de clients ayant une moindre formation nautique. Cela pose la question de la mise en place d'un **PERMIS VOILE**. Enfin, il serait intéressant de regarder du côté des **ANGLO-SAXONS** et de comment ils gèrent leurs aires marines protégées. Je pense aux parcs naturels américains et aux pratiques de whale watching qui sont très bien régulées et qui attirent beaucoup de monde.



MER CONCEPT

Vision pour la course au large

Mer Concept voit comme axes de transition plus spécifiquement, pour la course au large :

- La sensibilisation des **SKIPPERS** de la course,
- L'évolution des **RÈGLES** de course, de classes, des teams,
- La multiplication des **"GREEN" PIÈCES**,
- Le développement des **ACV (analyses de cycle de vie)**.



INO-ROPE

Vision

Ino-rope fait le constat d'un enjeu fort **D'ORGANISATION & D'OCCUPATION DU LITTORAL** – notamment à travers l'évolution forte portée à l'horizon 2026, par la mise en œuvre des directives européenne sur les différentes façades. Cela va influencer sur la mise en place des **ÉCO-MOULLAGES** et renouveler l'enjeu des **PORTS A SECS**.

R&D Nautisme

Aujourd'hui, en France, il y a une dévaluation de l'innovation dans l'industrie et des « makers » en général.

Le nautisme est un bon **MARCHÉ TEST** mais qui **NE PEUT PAS PORTER SEUL L'INNOVATION**, la R&D dans le nautisme du moins pas sans aide...

Programme

Le Programme doit porter ce rôle primordial de **FACILITATEUR DE PROGRAMMES CONSTRUITS** avec **L'ENSEMBLE DES ACTEURS, MÊME CONCURRENTS**, et éventuellement accompagner ces initiatives à l'international.

Conclusions

De l'ensemble de ces consultations passionnantes, nous avons retirés différentes idées qui seront discutées pour le déploiement futur du Programme Éconaviguer.

1. De l'existant du Programme

Il semble essentiel d'assurer la continuité du Programme, de mieux faire connaître ses outils, d'assurer une veille des initiatives, d'activer et coordonner des projets fédérateurs, ainsi que de permettre l'identification d'experts.

Les publics bénéficiaires du Programme devraient trouver à s'élargir : Gestionnaires AMP > décideurs & acteurs publics > secteur privé > grand public

2. Evaluation des impacts

La question de l'évaluation qualitative et quantitative des impacts du nautisme est souvent soulevée. La mise en place d'observatoires des impacts sur des sites particuliers est suggérée.

3. Connaissance des usages

Parmi les impacts, la question de la connaissance des usages est également essentielle pour une protection adaptée du milieu. Aussi, la mise en place de cellules locales d'analyse objectives pourrait être envisagée. De même, le développement d'indicateurs "baromètres" permettrait d'évaluer l'intégration des usagers dans la gestion des aires protégées, à travers la gouvernance, les prises de parole, l'adhésion à des projets communs.

4. sensibilisation

Afin de soutenir les différentes initiatives de sensibilisation existantes, différents acteurs seraient favorables au déploiement d'un projet de campagne national commun intégrant différents acteurs du nautisme.

5. formation & culture nautique

Au-delà de la sensibilisation, la mise en place de programme d'éducation et d'enrichissement de la culture nautique sur le long terme, sont indispensables. La réforme du permis Mer et la création d'un permis voile demeurent des sujets d'actualité. On notera qu'il est souvent fait référence à la gestion des espaces protégés et de la culture nautique anglo-saxonnes.

6. Recherche & développement

L'apport d'expertise au Programme, la veille en matière de Recherche et développement sur les initiatives dans les domaines de l'éco-innovation et dans le nautisme l'éco-navigation sont des éléments clés de nos missions. La mise en réseau de différents partenaires scientifiques à travers des initiatives comme la formation de GIS (groupement d'intérêt scientifique) pourrait être envisagé.

A ces axes stratégiques, s'ajoute les propositions de bench marking et de mise en réseau de projets et organisations similaires à l'étranger, ainsi que la mise en place de process d'évaluation d'impact de nos propres actions.

Programme

Eco-naviguer

Dans une aire
marine protégée

Entretiens et travaux réalisés en 2021

Dans le cadre du Programme Éconaviguer dans une AMP
Par Rachel Moreau – One Step Ahead

Avec les autres membres de l'équipe du Programme :

Stéphanie Tachoures, Office Français de la Biodiversité
Coraline Jabouin, Office Français de la Biodiversité
Julian Stone, Président de l'association Innovations Bleues
Gwenaël Le Maguer, Université de Bretagne Sud

