



Bilan 2013-2021

Stratégie de
développement
pluriannuel

Déploiement
en 2022.

An aerial photograph of a white sailboat with a blue deck, sailing on clear turquoise water. The water is so clear that the dark seabed and coral reefs are visible beneath the surface. The boat is positioned in the lower-left quadrant of the image, moving towards the upper-right.

Sommaire

De 2013 à 2020

Les partenaires du Programme

Bilan & Stratégie du Programme

1. Contexte actuel
2. Les actions annualisées du Programme en 2021
3. Questions aux gestionnaires d'aires marines protégées et au Groupe de travail
4. Les consultations d'acteurs clés et d'entreprises du nautisme
5. Les 8 axes stratégiques pour le Programme

Programme pour 2022

1. Actions annualisées en 2022
2. Valorisation et diffusion des actions
3. Préparation du Programme pluriannuel

Annexe I

Questions aux gestionnaires d'aires marines protégées et au Groupe de travail

Annexe II

Les consultations d'acteurs clés du nautisme

De 2013 à 2020

Un constat : une pression grandissante sur les milieux marins

La multiplication des pressions et des impacts environnementaux liés aux différentes pratiques nautiques et professionnelles sur le littoral français, invite à s'engager collectivement dans la réduction de ces pressions. Les activités nautiques très prisées sur le littoral français ont leur rôle à jouer dans cette réduction de ses pressions.

... et une proposition : l'aire marine protégée, territoire d'expérimentation

En première ligne pour la protection du milieu marin côtier et à l'interface des différents acteurs qui s'y côtoient, **le réseau des aires marines protégées** était de ce fait, le territoire d'expérimentation logique et idéal de l'« éconavigation ». C'est en effet sur ces espaces protégés qu'il fallait prioritairement mettre en place des **actions de sensibilisation et des projets collaboratifs coordonnés**. Ces projets ont permis une évolution des consciences et des comportements des pratiquants. Ces actions ne peuvent fonctionner et s'ancrent durablement que si ces usagers sont activement associés au développement des projets qui les concernent et à travers eux, à la bonne gestion du site.

Pour mettre en œuvre ces objectifs et répondre aux enjeux identifiés, le Programme « **Éconaviguer dans une aire marine protégée** » porté par l'Office Français de la biodiversité, le réseau EcoNav, aujourd'hui par l'association Innovations Bleues, s'étaient donné pour objectifs :

1. **D'impulser et de coordonner le développement de l'éconavigation dans le réseau des AMP**, en collaboration avec les gestionnaires par la mise en place d'un Groupe de travail national et l'organisation de réunions de concertation régulières ;
2. **D'accompagner une sélection de projets territoriaux proposés par des membres du réseau**, soit à travers une participation financière (appels à projet), soit par le moyen d'un accompagnement humain (conseil) ;
3. **De pérenniser une stratégie d'action basée sur l'entraide et le retour d'expériences**, à travers une concertation régulière sur des sujets essentiels, le développement d'outils pratiques destinés au réseau des AMP (fiches retours d'expérience, films documentaires, journées techniques, session de formation etc...) et une documentation de qualité (cahiers techniques, notes documentaires...).

Ainsi, depuis 2013, en vue de développer l'éconavigation dans les aires marines protégées (AMP) autour de diverses thématiques : écotechnologies, sensibilisation et information, reconnaissance et certification de bonnes pratiques, gouvernance ..., **l'Office Français de la Biodiversité (OFB), en collaboration avec l'Association Econav, puis Innovations bleues**, ont lancé des **appels à projets** qui ont eu lieu en 2014 et 2015 et ont permis le développement de nombreux outils et actions à destination du réseau des AMP et des acteurs de l'éconavigation.

Un ensemble de ressources sont disponibles sur le **Portail de l'Office Français de la Biodiversité** : [lien portail OFB](#).

Des ressources plus larges sont également accessibles sur la [Dropbox du Programme](#) à destination des gestionnaires. On y trouve notamment des documents plus « internes » quant à la mise en œuvre des appels à projets du Programme.

Parmi ces ressources, **les cahiers techniques**, qui ont permis de répertorier et d'analyser les différentes alternatives existantes et les projets en cours de recherche ou de développement, allant dans le sens d'une navigation durable. L'OFB a accompagné l'association Econav pour la production de ces **3 cahiers techniques** :

- Bateaux et équipements
- Ports et abris
- Pratiques et comportements en milieu marin

Sont disponibles **21 fiches retours d'expériences** liées à l'éconavigation classées par **quatre grandes thématiques** :

- Mouillage éco-innovant
- Balisage et flux
- Bateau propre
- Gouvernance
- Promotion des bonnes pratiques

Enfin, le portail de l'Office Français de la Biodiversité donne également accès des fiches de synthèse des projets réalisés suite aux appels à manifestations d'intérêt de 2014 et 2015 :

- Fiche projet - Parc naturel marin du golfe du Lion
- Fiche projet - Belle-Ile
- Fiche projet - alternative aux antifouling - Parc naturel marin d'Iroise
- Fiche projet - Chausey
- Fiche projet - golfe du Morbihan
- Fiche projet sur les sites Natura 2000 du bassin de navigation des Glénan
- Fiche projet - éconavigation dans le Parc national de Port-Cros

Sont également disponibles en ligne :

- **Les rapports des Rencontres interprofessionnelles (RI)** 2018 et 2019 et bientôt en ligne sur notre futur site concernant les RI de 2021,
- **Les compte-rendus des réunions du Groupe de travail national** du Programme
- **Les « lettres de l'Éconavigation »** avant 2019 et **les newsletters du Programme** à partir de 2019.

Si la mise en œuvre de projets et des Fiches Retours d'Expériences correspondantes ont connu un grand succès, il n'est cependant, pas possible aujourd'hui de quantifier et d'objectiver la diffusion de ces différents outils. On notera que ces outils informatifs et d'aides à la décision devraient être plus largement diffusés à d'autres acteurs du nautisme, collectivités, ...



Les partenaires du Programme

Expertise scientifique et réseau universitaire

2019. Université de Bretagne Sud (UBS)
2021. Université de Montpellier

Depuis 2013, Le programme Éconaviguer dans une AMP a bénéficié à la fois d'**une vision globale et d'une vision locale des enjeux**, et cela grâce à l'OFB, ses délégations de façade, les gestionnaires d'aires marines, les acteurs du réseau Econav et des experts indépendants consultants... prenant ainsi en compte les particularités d'une zone ou d'un bassin de navigation tout en les replaçant dans un contexte plus général. Le présent projet propose de poursuivre cette dynamique locale et nationale.

La collaboration d'EcoNav et depuis 2018 d'Innovations Bleues, relayé depuis 2019 par One Step Ahead pour la coordination du Programme, a permis d'apporter un **expertise stratégique et un conseil technique** aux porteurs de ces projets dans les AMP engagées, mais également de faciliter la mise en réseau des différents acteurs impliqués et les partages d'expériences réalisés.

Aujourd'hui, grâce au partenariat mis en place avec l'**Université de Bretagne Sud (UBS)**, notre Programme s'appuie sur l'expertise scientifique, la valorisation des travaux de Recherche et de développement pour l'éco-innovation dans le nautisme.

Un nouveau partenaire scientifique : l'**Université de Montpellier**, a rejoint le Programme en 2021, s'associant particulièrement au Programme autour des Rencontres interprofessionnels 2021. Ce partenariat a également permis au Programme de s'ouvrir davantage sur la façade méditerranéenne et de compléter l'expertise scientifique du réseau.

Stratégie et déploiement

En 2021, le Programme s'est donné pour mission d'établir un bilan de ses actions depuis 2013 et de concevoir la stratégie et les objectifs du Programme pour les années à venir :

Quelles évolutions des objectifs et des enjeux de l'éconavigation ?

Pour quels publics ? Et quelles évolutions dans notre cadre ?

Quelles actions et projets pouvant être portées à moyen et long termes ?

Quelles évolutions pour les méthodes et les process de fabrication

des équipements et bateaux ?

Quelles propositions dans un Programme pluriannuel ?

Afin d'accompagner cette réflexion, le Programme a notamment mené **deux actions de consultations et concertations** :

- la consultation d'acteurs clés du nautisme et des entreprises engagées sur l'éco-navigation,
- un questionnaire à destination des gestionnaires d'AMP.

A l'issue de cette année 2021, nous vous présentons :

1. Le contexte actuel de l'éconavigation
2. Les actions annualisées du Programme en 2021
3. Les nouveaux outils de valorisation et de diffusion du Programme
4. Les axes stratégiques de développement du Programme



1. Contexte de l'éconavigation : rôle de veille du Programme

Le contexte entourant notre thématique a évolué. Autour des années 2010, nous avons connu une forte émergence des grandes thématiques de la préservation de l'océan et du développement durable des activités maritimes, autour notamment du Grenelle de la mer, en 2009.

Aujourd'hui, nous assistons à une deuxième vague de mobilisation des acteurs et de leurs réseaux, autour de ces enjeux. A l'instar du développement des clusters régionaux, de la mobilisation de la filière de la course au large, le secteur nautique porte une nouvelle vague de mise en

place des projets – notamment en Recherche et développement – et apportant de nouvelles connaissances et expériences dans le domaine du nautisme et de l'éconavigation.

Aujourd'hui, à travers la mission de veille du Programme, le réseau des AMP doit pour rester informé, bénéficier pleinement de ces avancées, et le cas échéant, se placer au cœur de celles-ci.



2. Les actions annualisées du Programme en 2021

En 2021, le Programme a mené à bien ses actions annualisées :

- **Les newsletters du Programme diffusées en juillet et décembre 2021** sous un nouveau format html avec une diffusion à des réseaux et contacts élargis (1300 contacts).
- **La réunion du Groupe de travail national** le 10 juin 2021 qui a porté sur divers sujets et initiatives autour du Programme
- **Les Rencontres interprofessionnelles sur « l'éco-innovation et les écotechnologies dans le nautisme »** le 16 décembre 2021, sujet fédérateur qui a proposé 25 interventions et a rassemblé plus de 200 inscrits au plus fort de la journée.

En outre, le partenariat avec l'Université de Bretagne Sud (UBS) a permis de proposer aux gestionnaires d'aires marines protégées, **2 webinaires de formation sur les antifouling et la biorestauration**, ainsi que la réalisation d'une enquête nationale auprès des plaisanciers quant aux usages des antifouling.

A l'issue de ces actions et de cette année, nous avons pu faire le constat d'un certains nombres d'avancées et de confirmations quant aux **évolutions et missions du Programme** :

- la meilleure **identification et connaissance** du programme par les acteurs du nautisme et autres publics,
- le rapprochement et le **meilleur dialogue** avec les acteurs clés du nautisme,
- l'émergence du Programme en tant que **programme national** sur l'éconavigation et l'éco-innovation dans le nautisme,
- L'ouverture du Programme vers la **façade méditerranéenne** avec la possibilité de mise en place d'un Groupement d'intérêt scientifique

Ainsi émergent davantage encore aux vus des besoins des gestionnaires et enjeux de l'éconavigation :

- **Le rôle de veille** du Programme quant aux projets de l'éconavigation qu'ils soient internes ou externes à l'OFB
- **Le rôle de facilitateur, fédérateur d'acteurs, pourvoyeur d'expertise** sur des projets et thématiques de l'éco-navigation
- **Le rôle d'instance de réflexions** sur les orientations stratégiques pour l'éco-navigation & l'éco-innovation dans le nautisme.



3. « 10 questions pour l'éconavigation »

Questions aux gestionnaires d'aires et au Groupe de travail

Après analyse des réponses et différents échanges, nous avons pu mieux comprendre les attentes des gestionnaires d'aires marine protégées par rapport au Programme « Éconaviguer dans une aire marine protégée ». En ce sens, le programme redéfinie en partie sa stratégie, en continuant de mettre en place ses **actions clés** :

- les **Rencontres interprofessionnelles**, véritable moment d'échange qui permet de réunir la communauté des gestionnaires et la filière nautique.

Concernant les outils du Programme principalement utilisés par les membres du groupe de travail, cela a permis à l'équipe du programme de se positionner sur :

- **le maintien et le redéploiement des lettres d'informations**. Elles mettent en avant des projets portés par l'Office Français de la Biodiversité, de l'Université Bretagne Sud et d'autres acteurs tout en proposant un accès direct aux différents travaux en cours,
- **le maintien de la dropbox** comme canal de partage pour l'ensemble des documents et travaux internes au Programme,
- **le maintien de la diffusion des travaux via le portail de l'Office Français de la Biodiversité**.

En outre, nous mettons en place de nouveaux supports de communication afin de valoriser et diffuser les travaux et outils du Programme afin que d'autres communautés puissent être touchées : des décisionnaires et acteurs publics, les acteurs de la filière nautique, les pratiquants réguliers et occasionnels...

En ce sens, un **site web** sera prochainement en ligne, avec pour vocation de :

- proposer les **contenus et actions du Programme** au plus grand nombre,
- promouvoir une **veille sur l'éconavigation** par de l'information sur des projets internes ou externes au Programme, à travers un outil dénommé le **Dropmark**,
- de valoriser et mettre à disposition **les outils existants** : les fiches Rex, autres contenus utiles à la prise de décision et travaux.

En outre, nous favoriserons pour l'année à venir les **formats vidéos** qui grâce à la rediffusion de captation permettent un accès rapide et ciblé aux travaux. Les différents contenus seront accessibles depuis la chaîne YouTube de Programme.

En matière de **création d'outils**, le Programme a pu prendre en compte les thématiques nécessitant un apport documentaire. En ce sens, **six fiches argumentaires** seront diffusées. Elles pourront servir d'appui argumentaire et traiteront sur différentes thématiques du cycle de vie des bateaux.

La diffusion de **deux webinaires de formation** à destination des gestionnaires d'aires marine protégées a également été mise en place, sur la thématique des antifouling pour la plaisance, état de l'art technique et des pratiques et un second sur l'impact de la plaisance sur la pollution marine, bioremédiation et biorestoration.

Enfin, la création d'un **groupe LinkedIn** pour le Programme nous permettra de regrouper les différents publics intéressés autour des actions et outils de Programme.



4. Les consultations d'acteurs clés du nautisme et d'entreprises engagées

Afin de construire et poursuivre ensemble notre Programme, le développement de l'éconavigation tant d'un point de vue éco-technologique que d'un point de vue de l'évolution des pratiques et de la sensibilisation, il était important de mobiliser plus largement les acteurs du nautisme. Ainsi, un tour d'horizon des besoins d'acteurs clés nous paraissait nécessaire.

Le dialogue particulièrement avec le secteur du nautisme, ses représentations et des entreprises engagées est un enjeu important déjà identifié, dont il faut poursuivre le développement et renforcer les synergies.

Les thématiques proposées aux personnes consultées :

- Leurs enjeux globaux et environnementaux,
- Leurs initiatives futures et passées autour de l'éconavigation et éco-innovation,
- La connaissance et l'utilité du Programme,
- Leurs visions et préconisations pour demain pour l'éconavigation et éco-innovation,
- Des priorités et propositions pour le Programme.

Ont été consultées des personnes issues de représentations du secteur nautique :

Fédération des industries nautiques (FIN) / Confédération du nautisme et de la plaisance (CNP)
Fédération nationale de la plaisance et des pêches en mer (FNPP)/ Union des ports de plaisance
Provence alpes côte d'azur et Monaco (UPACA)

Des acteurs publics :

École nationale de voile et des sports nautiques (ENVSN) / Eurolarge innovation – Bretagne
développement innovation

Des entreprises engagées :

NKE marine electronics / naviwatt / chantier IDB / mer concept / ino-rope



Les conclusions des consultations réalisées ont été intégrées aux propositions stratégiques pour le déploiement du Programme Éconaviguer dans une aire marine protégée.

1. Pour la continuité de l'existant, les missions du Programme ont été réaffirmées, à savoir assurer une veiller des initiatives, fédérer les différents acteurs du nautisme, activer et coordonner des projets fédérateurs, permettre l'identification d'experts.

2. La question de l'évaluation des impacts est l'une des questions évoqués à plusieurs reprises, si la typologie des impacts de la navigation de plaisance et du nautisme est bien connue, il est parfois difficile d'avoir une approche qualitative et quantitative de l'ensemble des impacts, à l'échelle d'un mouillage ou d'un port.

3. En parallèle de la connaissance des impacts, la connaissance des usages est tout aussi essentielle. Cela pourrait se faire au travers de la mise en place de cellules locales d'analyse objective des usages, des "baromètres" d'imprégnation dans les aires protégées, à travers la gouvernance, les prises de parole, des projets communs.

4. Sur les aspects « sensibilisation », différents acteurs évoque l'utilité du déploiement d'un projet de campagne de sensibilisation commune et nationale.

5. formation & culture nautique

Au-delà de la sensibilisation, face à un déficit de formation qui pose également des problèmes de sécurité, la mise en place de programme d'éducation et de culture nautique sur le long terme semble nécessaire. La question de la réforme du permis mer reste un sujet ainsi que la création d'un permis voile. Plusieurs la gestion « anglo-saxonne » des aires marines protégées est mentionnée à titre d'exemple positif.

6. L'expertise scientifique, l'accompagnement et le suivi de la Recherche et du Développement sont essentiels pour les avancées de l'éco-navigation et de l'éco-innovation dans le nautisme.

La mise en place d'un GIS pourrait être envisagé.

■

Stratégie pour une plaisance bleue verte

8 axes stratégiques de développement



Demain,
Ensemble pour un océan préservé.



Stratégie pour une plaisance bleue verte

8 axes stratégiques de développement

À travers ces 8 axes stratégiques de développement, le Programme Éconaviguer dans une aire marine protégée, souhaite accompagner le développement d'une plaisance et de pratiques nautiques, dynamiques et moins impactantes, en lien avec le milieu marin, tant à travers sa connaissance que sa préservation. Il semble important de rappeler que les navigateurs et que des pratiquants bien formés et bien accompagnés, seront toujours des passionnés ou du moins, citoyens sensibles au milieu marin et à sa préservation.

Il s'agit en outre, d'accompagner la filière nautique afin de réduire les impacts du cycle de vie des bateaux et de leurs équipements, et de proposer aux pratiquants des produits et solutions éco-innovantes nécessaires à la réduction d'impacts tant de la filière que des pratiques.

Axe 1. Continuité et missions du Programme

La première phase du Programme Éconaviguer dans une aire marine protégée, a permis aux gestionnaires d'aires marines protégées de se saisir de nombreux sujets et enjeux de l'éconavigation et d'œuvrer à la recherche de solutions. Elle a aussi permis aux gestionnaires de se rapprocher du monde du nautisme et des acteurs de la filière, notamment d'entreprises engagées et innovantes.

A l'issue de ces années de travail et de collaboration, le rôle et les missions du Programme autour des enjeux de l'éconavigation et de l'éco-innovation, ont émergé et se sont affirmés. Ainsi, tout en continuant d'assurer la valorisation et la diffusion des enjeux, des actions et des outils du Programme, les missions déjà identifiées constituent le 1^{er} axe du Programme :

- **Le rôle de veille du Programme** quant aux initiatives autour de l'éconavigation,
- **Le rôle de facilitateur, fédérateur d'acteurs, pourvoyeur d'expertise,**
- **Le rôle d'instance de réflexions et de dialogue** sur les orientations stratégiques pour l'éconavigation & l'éco-innovation dans le nautisme.



Axe 2. De la connaissance des usages à une gestion intégrée et participative

Dans les aires marines protégées comme sur les autres bassins de navigation, la méconnaissance des usages des plaisanciers et autres pratiquants peut être une source importante de dissonances, voire de discordes, qui sont autant d'obstacles à l'adoption de mesures efficaces pour la préservation du milieu et la mise en place de solutions par les instances de gouvernance de ses zones.

Une meilleure connaissance des usages, et finalement une compréhension mutuelle des façons d'agir des différents acteurs sur zone, pourrait se faire tant par la mise en place de cellules locales d'analyse objectives des usages, en lien d'une part, avec les représentations d'usagers et les usagers eux-mêmes, et d'autre part, avec les instances de gestion et de régulation au sein des AMP et bassins concernés. Différents projets portés par l'OFB traitent de la question des usages dont le GIS HOMMER, les travaux du Life Marha et du l'UMR AMURE de l'IFREMER (dans le cadre de Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin – DCSMM) sur la gouvernance.

Par ailleurs, le **déploiement cellules locales d'analyse des usages proposant des indicateurs objectifs « baromètres »** permettant de mesurer le **niveau d'imprégnation et d'implication des plaisanciers** dans la vie et la gestion des aires marines ou autres zones de navigation, à travers les systèmes de gouvernance, les prises de paroles, les participations à des projets communs, serait un outil de gestion intégrée tout comme de prévention des conflits. Et l'utilité de tels outils se fait d'autant plus sentir lors de situations difficiles, voire conflictuelle ou face à des dommages importants à caractère d'urgence, comme l'impact des mouillages sur la posidonie. D'une manière générale, il semble primordial d'impliquer et d'engager les pratiquants positivement et de manière durable dans la vie de leur bassin de navigation, en tant que citoyen ou via leur tissu associatif. On pensera notamment au développement de projets de préservation du milieu et de science participative. **L'ENVSN est porteuse de cette idée de mise en place de cellules objectives d'analyse des usages et d'indicateurs d'intégration des pratiquants, et serait un partenaire particulièrement éclairant sur ces thématiques.**



Axe 3. Connaissances des impacts : Mise en place d'observatoires des impacts

Si aujourd'hui, le monde du nautisme et ses acteurs ont une bonne connaissance de la typologie des impacts liés au nautisme, à sa filière et à ses pratiques, il apparaît néanmoins, essentiel de mieux appréhender et de mesurer ces impacts tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif. Des dispositifs de mesure pourraient être mis en œuvre à travers la **création d'observatoires des impacts**, zones de mouillages ou ports, connaissant de fortes variations dans leurs fréquentations. En effet, la concentration des bateaux, voire de la saturation des bassins, paraît un critère important à prendre en compte.

Il existe bien sûr nombre de critères déterminants. Ainsi, ces observatoires pourraient être situés dans des zones de caractéristiques différentes en termes de marnage, de milieux et de pratiques nautiques afin de proposer un plus large panel d'analyses et de réflexions sur les impacts. Outre la meilleure connaissance et quantifications des impacts du nautisme et l'on pense tant aux pollutions, qu'aux dommages physiques ou aux nuisances sonores ou la génération de vagues, ces observatoires permettront de prioriser les impacts et d'envisager des solutions les mieux adaptées aux zones et conditions de navigation. De telles « plateformes d'évaluation et d'analyse des impacts » pourraient être mises en place dans des aires marines protégées, avec les gestionnaires, et éventuellement, avec les partenaires scientifiques du Programme, et ce sur différentes façades.

Ces questions sont à mettre en lien avec les travaux réalisés par le GIS HOMMER, ainsi que le projet ROSBLO qui étudie les usages de loisirs sur le littoral.



Axe 4. Sensibilisation : campagne nationale avec les acteurs du nautisme pour parler d'une seule voix au plus grand nombre

Comme cela a été évoqué précédemment, nous assistons à un nouveau mouvement de **prise de conscience et d'actions** quant à l'impact du nautisme, ainsi qu'à l'émergence de nouveaux acteurs engagés.

Depuis déjà les années 2000, nombre d'associations et d'outils se sont adressés aux plaisanciers afin de les sensibiliser aux enjeux de la préservation du milieu et de la réduction de leurs impacts. On pourra citer sans être exhaustif : l'association Voiles de Neptune, l'éco-charte du marin, l'association Écho-gestes, la campagne éco-gestes Méditerranée. Il en était de même de la part des fédérations professionnelles et de pratiquants qui ont su développer aussi des outils de sensibilisation. On peut se féliciter de la multiplication de ces initiatives, d'autant plus lorsqu'elles sont implantées pour beaucoup, localement dans les territoires au plus proche de leurs publics cibles.

Ceci étant, de nombreux acteurs font le constat que le monde du nautisme et de la protection du milieu marin, des aires marines protégées n'ont pas encore parlé **d'une seule voix aux navigateurs et aux pratiquants, permettant ainsi un résonnement plus important à l'échelle des 15 millions de pratiquants occasionnels ou réguliers**, harmonisant ainsi leurs discours sur les objectifs, enjeux, constats, cadres réglementaires, recommandations et bonnes pratiques.

Un des enjeux de la mise en œuvre d'une telle campagne nationale serait de s'appuyer sur les acteurs à même de porter une telle dynamique de projet et de la faire aboutir favorablement.



5. La formation & la culture nautique pour des pratiques sécurisés et responsables

Au-delà des actions et argumentaires de sensibilisation, un des enjeux majeurs de l'ensemble du monde du nautisme est la formation et l'acculturation des pratiquants, et particulièrement des nouveaux venus. Mais globalement, on peut constater un **relatif déficit de « sens marin »**, notion rassemblant les règles de la pratique en lien avec la bonne connaissance du milieu marin, tant en ce qui concernent les attitudes de sécurité, que la préservation de ce milieu.

La réforme du **Permis Mer**, la question mise en place de permis Voile et de Motonautisme, la mise en place **d'un livret nautique de compétence**, sont autant d'initiatives qui appellent à la participation de l'OFB, des gestionnaires d'AMP et du Programme sur les volets environnementaux de ces instruments de formation et de compétences. Cette démarche doit bien sûr également s'inscrire dans le cadre de la formation des formateurs, dont l'attrait de la profession et la stabilité professionnelle posent aussi question.

Plus largement, et à l'origine de ce qui constitue la **culture nautique française**, il y a, particulièrement dans le monde de la voile, l'ADN de la connaissance et de la passion du milieu marin. Il existe en effet tout un système de valeurs partagées hier et encore aujourd'hui par de nombreux pratiquants : apologie de la lenteur (un bateau qui « marche bien » va à la vitesse d'un marcheur), idée d'avancer grâce et avec les éléments, jamais contre, silence avec seul le bruit des vagues et du vent, espace de vie limité et sobriété des équipements, convivialité, sociabilité et solidarité entre gens de mer, et bien sûr amour de la mer.

Au-delà de ces valeurs du nautisme à la voile, on a assisté plus récemment à une **augmentation de la taille des unités** qui proposaient davantage d'espace et de confort, d'une part, et au développement du **motonautisme**, d'autre part - avec notamment l'arrivée de nouveaux pratiquants reproduisant des comportements urbains.

La question de la formation et de la culture nautique sont essentielles et il peut être intéressant d'analyser les questions de formation et de culture à l'étranger.

On peut s'interroger sur l'image marketée en France d'une plaisance facile liée simplement à l'acquisition de l'embarcation et de ses équipements, dans l'idée de favoriser ses acquisitions, ne dessert pas en fin de compte l'activité et le secteur nautique dans son ensemble.

Dans les pays anglo-saxons, le nautisme semble davantage identifié comme une **activité de pleine nature exigeante** et potentiellement dangereuse – comme la randonnée en montagne. Cela a notamment pour conséquence, que les pratiquants y sont très bien formés. Les diplômes de voile de RYA tels le Yachtmaster, sont d'ailleurs les diplômes internationalement de référence, même pour l'exercice des activités nautiques professionnelles. En outre, avec une communauté des pratiquant bien aguerris, les bateaux sortent davantage, sont mieux équipés et cela génère de l'activité pour toute la filière.

Par ailleurs, parmi les éléments clés d'un nautisme dynamique, responsable tant d'un point de vue du milieu et que de sa sécurité, il est fondamental de faire vivre le **maillage des acteurs et évènements de terrain**. On citera l'importance des associations de plaisanciers, des clubs nautiques, des yacht clubs et de leur accueil confortable et chaleureux, de l'organisation régulière de petites régates et autres évènements nautiques ouverts. Ce sont autant de facteurs de dynamisation des activités nautiques, mais aussi facteurs de transmission des valeurs, des savoirs et du fameux « sens marin ». Ce sont ces maillages, d'acteurs et de réseaux qui sont autant de « passeurs », qui vont pouvoir accueillir les nouveaux venus et continuer d'enrichir la culture et les pratiques nautiques responsables.

On notera également que la pratique du **motonautisme** peut aussi se faire de manière tout à fait responsable et très respectueuse du milieu, en adoptant notamment des comportements de discrétion nécessaires, et non, des comportements emprunts de sports mécaniques et urbains. A nouveau, on remarque que ces types de comportements respectueux et de discrétion, ont plus largement cours dans des nombreux pays de culture anglo-saxonne, et il en va de même concernant la pêche de loisirs. D'une manière générale, il est souvent fait référence à la culture « anglo-saxonne » de gestion et quant aux pratiques dans les parcs.

D'une manière générale, il semblerait intéressant de profiter plus largement des expériences et du savoir-faire de nos voisins sur un enjeu aussi internationalisé que l'éconavigation et l'éco-innovation dans le nautisme.



Axe 6. Expertise scientifique de l'éconavigation & accompagnement de la Recherche & du développement Pour l'éco-innovation et les écotechnologies

A l'instar des partenariats mis en place avec l'Université de Bretagne Sud et de Montpellier, il est primordial d'associer de **l'expertise scientifique et un accompagnement de la Recherche et du développement** sur l'ensemble des thématiques de notre Programme : accompagnement de l'éco-innovation, impacts de la filière, éco-conception, recherches sur les matériaux de la construction et des équipements, analyse d'impacts, énergie du bord, propulsion, études des usages... En somme sur l'ensemble des sujets de l'éconavigation, cet accompagnement scientifique est incontournable pour appuyer et accompagner les actions du Programme.

Ainsi, l'association de différents acteurs scientifiques au niveau national, autour de la question de l'éco-navigation et de l'éco-innovation dans le nautisme pourrait se traduire par la mise en place d'un Groupement d'intérêt scientifique – ou une autre forme d'instance collaborative. Le GIS HOMMER serait intéressé pour accompagner une telle démarche. Les objectifs d'un GIS sont de :

- Fédérer autour d'un projet commun de recherche, des compétences scientifiques et des moyens sur un thème donné, pour une durée décidée par les parties,
- Rendre visible une collaboration ou synergie entre parties partenaires, éventuellement pour plus facilement bénéficier d'un financement commun,
- Garder souplesse et rapidité de réaction ou de projet. Le GIS n'est pas décidé ni évalué par une instance nationale, mais par lui-même en quelque sorte.
- Le cas échéant, constituer une organisation apprenante appuyée sur une gestion des connaissances plus collaborative ou synergique, par exemple dans le cadre d'un pôle de compétence scientifique.

De plus, on rappellera le **rôle de fédérateur, d'accompagnement et de facilitateur** de projets éco-innovants du Programme. Un tel enjeu peut être porté au niveau national puis international, sur des thématiques définies, car si le marché du nautisme est un bon marché test, celui-ci reste limité au niveau national.



Axe 7. Analyse comparative des acteurs et projets de l'éco-navigation et de l'éco-innovation dans le nautisme

En l'absence de conventions internationales globales de protection des océans, et de par la difficulté de mise en place de tels mécanismes sur des enjeux fortement internationalisés où se mêlent les droits de l'État du pavillon et de l'État du port, les AMP sont devenues un des instruments majeurs de protection du milieu marin, et ce dans toutes les régions littorales du monde.

Ainsi, le réseau des aires marines protégées a connu un fort essor qui ne cesse de croître, tant en termes de territoire qu'en terme de pouvoir régulateur et financier. Cette émergence a beaucoup été portée par l'Union internationale pour la conservation de la nature (IUCN) et le réseau international des aires marines protégées demeure très actifs et porteurs de progrès pour l'environnement marin. En outre, de nombreuses aires marines sont portées par des Conventions internationales.

Notre Programme qui porte aussi cette dimension de réseaux et de partages d'expériences et des savoirs. Il pourrait s'ouvrir à des expériences et des connaissances autres, aller à la rencontre d'acteurs et d'instances travaillant sur **les mêmes thématiques qui nous occupent**, au sein d'aires marines protégées ou au-delà.

Ces rapprochements et ces partages, paraissent aujourd'hui incontournables sur des **enjeux environnementaux globaux et les cadres réglementaires portés par des instruments internationaux et des problématiques similaires**. Les rapprochements envisagés pourraient sans doute s'appuyer sur le réseau international des AMP et pourraient s'institutionnaliser à terme, sous une forme fédérative ou confédérative.



Axe 8. Évaluation des actions :

Mise en place de process d'évaluation des actions et de leur impact environnemental

Ainsi que nous avons pu le constater durant la phase de Bilan du Programme, dont on sait que les actions et les outils réalisés ont été et sont très riches, qu'ils ont été extrêmement profitables à nombres de gestionnaires d'aires marines protégées, nous avons néanmoins manqué **d'indicateurs objectifs qualitatifs et quantitatifs** simples et faciles à manier. Il serait donc utile d'envisager cette mise en place, notamment quant à l'utilisation des outils et au suivi du Programme.

En outre, il semblerait utile de mettre en place un **procédé de feedback** en fin d'actions, afin de venir nourrir la bonne gestion et réalisation des autres actions du Programme.

Enfin, notre Programme étant à visées environnementales, il serait intéressant de pouvoir évaluer tant l'impact positif, le succès, que l'impact négatif des actions du Programme. On peut penser à titre d'exemple, la prise en compte des déplacements occasionnés. Ceci étant, dans une société et un système encore complètement carbonés, on rappellera que toute initiative est impactante, mais qu'il ne faut pas pour autant cesser ces initiatives. **Des objectifs de mesure et de compensation d'impacts**, pourraient le cas échéant, être mis en place.



Programme pour 2022

I. Actions annualisées

En 2023, le Programme mettra en œuvre ses actions clés annualisées :

1. Les Rencontres interprofessionnelles 2022

La thématique des Rencontres autour de l'éco-innovation avait permis de rassembler de nombreux intervenants et participants, notamment des entreprises innovantes du secteur privé. Nous avons à ce moment souhaité organiser un Forum des entreprises durant la journée des Rencontres si celles-ci avaient pu se dérouler en présentiel. Les Rencontres seront organisées en octobre 2022, en bi-sites sur la façade Atlantique, à l'Université de Bretagne Sud (UBS) et sur la façade méditerranéenne, à l'Université de Montpellier.

2. Forum des entreprises accolé aux Rencontres interprofessionnelles

En 2022, un des objectifs des prochaines Rencontres sera de maintenir l'intérêt du secteur privé autour de cet événement et de pouvoir leur proposer leur présence sur un Forum.

3. Les newsletters de l'éconavigation

diffusées bi-annuellement pourra être diffusées sur un rythme trimestriel. Notre objectif à travers les newsletters sera également de poursuivre le développement des réseaux et des contacts du Programme.



II. Valorisation de l'éconavigation et diffusion des actions et des outils

Nous poursuivrons l'effort de diffusion et de valorisation du Programme vers des réseaux et des publics élargis, à travers :

1. **La mise en ligne du Programme** : présentation, les objectifs, les actions et l'ensemble des outils et des ressources disponibles.

La mise en ligne en 2022 du site Éconaviguer va permettre au plus grand nombre de découvrir l'ensemble du Programme et ses outils. Au-delà de la mise en place des outils, il faudra les faire vivre en 2022 pour attendre nos objectifs d'acculturation et de fédération des acteurs et des publics.

2. **La mise en ligne d'une veille « le monde de l'éconavigation »** sur l'ensemble des initiatives et les projets autour de l'éconavigation et de l'éco-innovation dans le nautisme, mais aussi des rappels de la réglementation, des bonnes pratiques, des appels d'offres, les agendas, et toutes sortes d'informations.

3. **Le développement et l'animation du réseau et des communautés**

En cela, nous souhaitons faire bénéficier acteurs et publics clés de ses initiatives et de se rapprocher de ces communautés. Nous pensons ainsi à différents cercles : [Gestionnaires > décideurs locaux et nationaux > acteurs clés du nautisme > acteurs du nautisme > filière et secteur nautiques privés > publics occasionnels et pratiquants réguliers = 15 millions de citoyen.ne.s](#)

Cela viendra s'ajouter à :

- **la mise à disposition en ligne des vidéos** des Rencontres, des réunions du Groupe de travail et d'autres vidéos liées au Programme,
- **la poursuite du développement des contacts et réseaux** du Programme
- **la présence du Programme sur le réseau social professionnel LinkedIn.**

III. Actions spécifiques en 2022 et 1er semestre 2023

1. Développements d'outils argumentaires pour la communauté

Finalisation collective des fiches argumentaire

Suite au questionnaire « 10 questions pour l'éco-navigation », des fiches argumentaires fournissant des éléments de discours aux gestionnaires et autres acteurs afin de mieux connaître les impacts environnementaux du nautisme, expliciter la réglementation, proposer les solutions techniques et recommandations sur les pratiques actuelles, sont en cours de finalisation. Ces travaux sont accompagnés par notre nouveau partenaire l'Université Bretagne Sud.

Les thématiques pour lesquelles les gestionnaires souhaitent bénéficier d'actions et d'éléments argumentaires sont : l'entretien des bateaux, le cycle de vie des bateaux, le bruit et génération de vagues, les eaux noires, les eaux grises, et autres déchets.

Rédaction d'une nouvelle fiche et mise à jour de la fiche sur les antifouling

La rédaction d'une nouvelle fiche argumentaire sur la préservation du milieu a été suggéré, ainsi que la mise à jour de la fiche argumentaire relative aux antifouling mise en place par l'association Econav.

2. Développements des actions stratégiques du Programme

Travaux collectifs sur les propositions stratégiques

Comme tous les ans, nos travaux auront pour cadre notre Groupe de national. Ainsi, collectivement nous traiteront notamment sur des priorités, axes et objectifs du Programme pour les années à venir, ainsi que leurs déclinaisons sous forme de Programme d'actions.

Recherche et analyse des initiatives à l'étranger sur l'impact du nautisme et la sensibilisation des pratiquants

Parmi les axes et actions retenus, l'élargissement de notre veille des initiatives autour de l'éco-navigation et de l'éco-innovation dans le nautisme est aujourd'hui incontournable. En effet, des rapprochements et ces partages pourraient se mettre en place tant sur des initiatives similaires à la notre, soit portées par des aires marines protégées ou bien par des associations ou autres acteurs engagés.

Ceci nous permettra de multiplier les réponses face à des enjeux environnementaux globaux, cadres réglementaires souvent portés par des instruments internationaux avant d'être transposés ainsi que des problématiques similaires.

Deux axes principaux ont été identifiés à savoir les impacts du nautisme et la sensibilisation des pratiquants.



3. Travaux pour la sensibilisation et la formation des pratiquants et des formateurs

La sensibilisation et la formation des pratiquants et autres acteurs est l'un des axes majeurs du Programme. En ce sens, différentes actions seront menées sur :

- Des travaux pour la formation des pratiquants en éco-navigation en lien avec différents partenaires. Suite au rapport Nautisme de demain et de le cadre de la plateforme présidentielle qui y fait suite. La filière nautique et les acteurs de l'éco-navigation sont appelés à participer à la mise en œuvre des volets environnementaux de nouveaux outils d'évaluation de compétences et de formation, dont à terme le Permis Bateau.

- **Des travaux pour la formation des formateurs en éco-navigation avec l'ENVSN.** L'OFB et l'ENVSN dans le cadre de leur collaboration public-Public ont décidé d'engager dès 2022 un travail de recensement et conception de ressources pédagogiques à destination des organismes de formation BPJEPS sports nautiques à partir des résultats des travaux engagés sur l'éco-navigation.

- **Des travaux pour une campagne nationale de sensibilisation des pratiquants** en lien avec différents partenaires. De nombreux acteurs font le constat que le monde du nautisme et de la protection du milieu marin, des aires marines protégées n'ont pas encore parlé d'une seule voix aux navigants et aux pratiquants, permettant ainsi un résonnement plus important à l'échelle des 15 millions de pratiquants occasionnels ou réguliers, harmonisant ainsi leurs discours sur les objectifs, enjeux, constats, cadres réglementaires, recommandations et bonnes pratiques.

4. Fiches retour d'expériences (Fiches ReX)

Afin de pérenniser une stratégie d'action basée sur l'entraide et le retour d'expériences, le Programme développera de nouveau à destination du réseau des gestionnaires et de l'éco-navigation en général, différentes fiches retour d'expériences sur des projets de terrain en lien avec nos thématiques et réalisés dans des AMP

