

Programme

Éconaviguer

Dans une aire
marine protégée

RENCONTRES

INTERPROFESSIONNELLES

2023

RELAIS ET ENJEUX
DE L'ÉCONAVIGATION :
LE RÔLE DES

PORTS DE PLAISANCE

&

DES MOUILLAGES

Compte-Rendu
avec les interventions
& liens vidéos

23 Mars 2023
visioconférence



Sommaire

Avant-propos	4
Retrouvez les Rencontres	5
Programme des Rencontres	6
Ouverture & Accueil	
Présentation du programme "Éconaviguer dans une AMP" et de ses enjeux, et présentation des rencontres	12
Ouverture de la 4 ^{ème} édition des Rencontres interprofessionnelles	14
Mot d'accueil de l'Université de Bretagne Sud, Lorient	15
Mot d'accueil de l'Université de Montpellier	15
Présentation de la journée et des tables rondes	16
Table ronde 01 - Les initiatives environnementales portuaires : certifications et labels	17
Présentation 1 - panorama des certifications et labels : quels cadres d'application ? quels cahiers des charges ?	18
Présentation 2 - de la charte des « ports partenaires » à la certification « ports propres »	20
Présentation 3 - dispositifs « entreprises engagées pour la nature » de l'ofb	22
Table ronde 02 - Autour et au départ du port : acteurs, pratiques et mobilité	26
Présentation 1 - quels sont les nouveaux défis et les nouvelles tendances en termes de loisirs nautiques : hyper fréquentation, nouveaux supports et nouveaux pratiquants	27
Présentation 2 - le label "High Quality Watching" : observer les dauphins et les baleines sans les déranger	
Présentation 3 - néoocean, foiler électrique à la location : quels retours après deux saisons et quatre bases déployées en méditerranée ?	31
Présentation 4- nouvelles propulsions et limitation des impacts : le bruit dans le parc national des calanques	33
Présentation 5- zonage des activités mis en place avec les usagers dans le parc naturel marin du cap corse et de l'agriate	37

Table ronde 03 - Installations portuaires de réception et de carénage : où en sommes-nous ? 39

Présentation 1 - État de l'art des installations portuaires de réception, de collecte et autres équipements : Quels impacts, quelles solutions pour quels usages ? 40

Présentation 2 - Aires de carénage dans les ports de plaisance, zones de mouillage et chantiers nautiques - Directive cadre stratégique pour les milieux marins (DCSMM) et Seuils de rejets 42

Présentation 3 - Point sur les écotecnologies dans les ports pour une réponse systémique face aux enjeux écologiques et climatiques 44

Présentation 4 - Présentation des appels à projets "port de plaisance d'avenir" et "base nautique d'avenir" du Plan Tourisme "Destination France" 46

Table ronde 04 - Mouillages & ZMELs, relais de l'éconavigation 48

Présentation 1 - Le déploiement de la Stratégie "Mouillages" en Méditerranée, dont ses aspects règlementaires 49

Présentation 2 - Projets de sensibilisation et préservation pour les mouillages : 51

- L'application Nav&Co et le lien port-mouillage à travers un projet de sensibilisation au Crouesty 51

- La campagne Écogestes et les techniques de communication engageante 52

- Eau la la, une initiative inter-collectivités au titre de Natura 2000 et des SAGE sur l'Ouest des Côtes d'Armor 53

- Un projet de campagne pluri-acteurs en Méditerranée sur les ancrages 55

Présentation 3 - Focus sur les mouillages de moindre impact, les évolutions des projets en cours 57

- sur la façade Atlantique 57

- dans le Parc naturel marin Estuaire de la Gironde et Mer des Pertuis (PNM EGPM) 58

- dans le Parc naturel marin du Bassin d'Arcachon 59

- dans le Parc naturel de Martinique 60

CONCLUSIONS DE LA JOURNEE ET PROJECTIONS POUR LA SUITE DU PROGRAMME 61

Avant-propos

Dans le cadre du Programme *Éconaviguer dans les eaux françaises*, l'Office français de la biodiversité (OFB), l'association Innovations Bleues, l'université Bretagne Sud (UBS), l'université de Montpellier et One Step Ahead ont proposé pour la 4ème édition des Rencontres interprofessionnelles, une journée technique sur la thématique : « Relais et enjeux de l'éconavigation : le rôle des ports de plaisance et des mouillages ».

Les ports de plaisance sont des acteurs incontournables de la transition écologique du nautisme. Leurs initiatives et leurs engagements pour un nautisme durable se multiplient, tant à travers la mise en œuvre de programmes, que dans leur rôle de passeurs de valeurs, auprès des plaisanciers. Les ports sont aussi le lieu où sont basés de nombreux opérateurs d'activités nautiques, diverses et variées, proposant de nouvelles pratiques, de nouveaux supports.

Après quelques bords, arrivés au mouillage, ceux-ci sont aussi le lieu de mesures de protection de l'environnement marin, à travers la mise en place de nouveaux cadres, de nouvelles technologies moins impactantes, mais aussi d'actions de sensibilisation.

Après les thématiques « navires à passagers » en 2018, « mouillages moins impactants » en 2019 et « l'éco-innovation et les écotecnologies » en 2021 le Programme *Éconaviguer dans une aire marine protégée* a rassemblé pour cette édition des gestionnaires d'aires marines protégées et des acteurs de la filière nautique, des gestionnaires portuaires, des scientifiques, et des *starts up* du secteur, autour de quatre tables rondes :

- *Quelles sont les initiatives environnementales mises en place dans les ports ?*
- *Quels acteurs, pratiques et mobilité autour et au départ du port ?*
- *Les installations portuaires de réception et de carénage, où en sommes-nous ?*
- *Mouillages et ZMEL, relais de l'éconavigation ?*

Le compte-rendu de cette journée vous propose une synthèse des différentes interventions et vous met à disposition les liens pour accéder aux vidéos et aux présentations des différentes interventions.

Cette journée du 23 mars 2023 en partenariat avec les universités de Bretagne Sud et de Montpellier devait avoir lieu en présentiel sur ces deux sites universitaires interconnectés, mais au vu d'un préavis de grève annoncé pour cette journée, il a été décidé que cette journée se déroulerait en visioconférence.

Retrouvez les Rencontres



LES RENCONTRES EN VIDÉOS

Revivez la 4^{ème} édition des Rencontres Interprofessionnelles et découvrez l'intégralité des échanges de la journée sur la chaîne Youtube du Programme « Éconaviguer dans une aire marine protégée ».



LES SUPPORTS DE PRÉSENTATION

L'ensemble des supports de présentation des intervenants sont disponibles en ligne.

Suivre le Programme



[PORTAIL OFB](#) pour retrouver les outils et les productions du Programme



[La chaîne YOUTUBE du Programme](#)

pour retrouver les webinaires, les Rencontres etc



[LINKEDIN](#) pour suivre l'actualité du Programme et d'autres projets de l'Éconavigation

Programme des Rencontres

ACCUEIL & OUVERTURE DES RENCONTRES

- **Présentation du Programme "Éconaviguer dans une AMP" et de ses enjeux, et présentation des Rencontres**

Michel PELTIER, Délégué Mer, direction générale de l'Office Français de la Biodiversité (OFB)

- **Ouverture des 4ème Rencontres interprofessionnelles "Relais et enjeux de l'éconavigation : le rôle des ports de plaisance et des mouillages"**

Michaël QUERNEZ, Président de la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) et de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB), Vice-président de la région Bretagne

- **Mot d'accueil de l'Université Bretagne Sud, Lorient**

Christophe BAILEY, Enseignant chercheur et chargé de mission « Nautisme et Course au Large » Université de Bretagne Sud (UBS)

- **Mot d'accueil de Polytech, Université de Montpellier**

Lionel TORRES, Directeur de Polytech, Université de Montpellier

- **Présentation de la journée et des tables rondes**

Rachel MOREAU, Coordinatrice du Programme Éconaviguer



TABLE RONDE 01

LES INITIATIVES ENVIRONNEMENTALES PORTUAIRES : CERTIFICATIONS ET LABELS

- **Panorama des certifications et labels : Quels cadres d'application ?
Quels cahiers des charges ?**

Véronique TOURREL CLEMENT, Déléguée générale, Union des Ports de Plaisance de Provence Alpes Côte d'Azur et Monaco (UPACA)

- **De la Charte des ports partenaires à la certification Ports propres : une collaboration entre l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) et le Parc naturel marin d'Iroise (PNM)**

Patrick POULINE, Chargé de mission "qualité de l'eau", Parc naturel marin (PNM) d'Iroise

- **Dispositif "Entreprises engagées pour la nature" de l'OFB**

Noé DESCHANEL, Chargé de mission "Entreprises engagées pour la nature", OFB



TABLE RONDE 02

AUTOUR ET AU DEPART DU PORT : ACTEURS, PRATIQUES ET MOBILITE

- **Quels sont les nouveaux défis et les nouvelles tendances en termes de loisirs nautiques : hyper fréquentation, nouveaux supports et nouveaux pratiquants ...**

David RONTET, Chargé de mission "Sport Mer Littoral", référent Service Public Éco-responsable, École nationale de voile et des sports nautiques (ENVSN)

- **Le label High Quality Whale Watching : observer les dauphins et les baleines sans déranger**

Laurène TRUELLE, PhD, Chargée de mission "Programme Whale-Watching", Association Miraceti

- **NéoOcean, foiler électrique à la location : quels retours après deux saisons et quatre bases déployées en Méditerranée ?**

Vincent DUFOR, Créateur et président de NéOcean, producteur de foilers électriques

- **Nouvelles propulsions et limitation des impacts : le bruit dans le Parc national des Calanques**

*Sandra RUNDE-CARIOU, Chargée de mission "Natura 2000 et usages côtiers", façade Méditerranée, OFB
Julien TAVERNIER, Chargé de mission « activités nautiques », Parc national des Calanques
Yannick WILVEAU, Dirigeant de Naviwatt, Président de l'Association française pour le bateau électrique (AFBE)*

- **Zonage des activités mis en place avec les usagers dans le Parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate**

Aurélié ESSARTIER, Chargée de mission « Usages en mer », PNM du Cap Corse et de l'Agriate



TABLE RONDE 03

INSTALLATIONS PORTUAIRES DE RECEPTION, DE CARÉNAGE ET AUTRES : OÙ EN SOMMES-NOUS ?

- **État de l'art des installations portuaires de réception, de collecte et autres équipements : quels impacts, quelles solutions pour quels usages ?**

Véronique TOURREL Clément, Déléguée générale, UPACA

- **Aires de carénage dans les ports de plaisance, zones de mouillage et chantiers nautiques Directive cadre stratégique pour les milieux marins (DCSMM) et Seuils de rejets**

Julie DROIT, Directrice d'études Environnement Littoral et Marin, Département Risques, Eau et Littoral / Groupe Projets, CEREMA

- **Point sur les écotecnologies dans les ports pour une réponse systémique face aux enjeux écologiques et climatiques**

Jildaz GALLEN, Donvor & Costraten, Ingénieur maritime & aménagement des territoires portuaires et littoraux

- **Présentation des appels à projets "port de plaisance d'avenir" et "base nautique d'avenir" du Plan Tourisme "Destination France"**

Anne FONTAINE, Directrice de projets "Port de Plaisance et Base Nautique d'avenir" pour le compte de la Direction générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture, CEREMA



TABLE RONDE 04

MOUILLAGES & ZMELS, RELAIS DE L'ECONAVIGATION

- **Le déploiement de la Stratégie « Mouillages » en Méditerranée, dont ses aspects réglementaires**

Frédéric VILLERS, Chargé de mission "usages côtiers", façade Méditerranée, OFB

- **Projets de sensibilisation et préservation :**

- **L'application Nav&Co et le lien port-mouillage à travers un projet de sensibilisation au Crouesty**

Clarence LABBE, Responsable sensibilisation du projet Life Marha, OFB

- **La campagne Écogestes et les techniques de communication engageante**

Marion BROQUERE, Cheffe de projets Mer & Littoral, CPIE du Bassin de Thau pour la campagne Écogestes

- **Campagne Eau la la, une initiative inter-collectivités au titre de Natura 2000 et des SAGE sur l'Ouest des Côtes d'Armor**

Maiwenn LEBORGNE, Lannion-Trégor Communauté

- **Un projet de campagne pluri-acteurs en Méditerranée sur les ancrages**

Frédéric VILLERS, Chargé de mission "usages côtiers", façade Méditerranée, OFB

- **Focus sur les mouillages de moindre impact, les évolutions des projets en cours :**

- **sur la façade Atlantique :**

Marie LE BARON, Chargée de mission "natura 2000 et usages de loisirs en mer", façade Atlantique, OFB

- **dans le Parc naturel marin Estuaire de la Gironde et mer des pertuis :**

Sébastien MESLIN, Chargé de mission "Usages de loisir et EEDD", PNM Estuaire de la Gironde et Mer des Pertuis

- **dans le Parc naturel marin du Bassin d'Arcachon :**

Caroline BONTET, Chargée de mission "Activités nautiques et de loisirs", PNM Bassin d'Arcachon

- **dans le Parc naturel marin Martinique :**

Tiphaine RIVIERE, Chargée de mission "Usages maritimes", PNM de Martinique



INTRODUCTION

de la 4ème Journée de Rencontres
interprofessionnelles



Programme

Éconaviguer

Dans une aire
marine protégée

**RENCONTRES
INTERPROFESSIONNELLES
2023**

RELAIS ET ENJEUX
DE L'ÉCONAVIGATION :
LE RÔLE DES **PORTS DE PLAISANCE
& DES MOUILLAGES**

Introduction

Le Programme
"Éconaviguer" et ses enjeux
Ouvertures des Rencontres



INTRODUCTION

PRÉSENTATION DU PROGRAMME "ÉCONAVIGUER DANS UNE AMP" ET DE SES ENJEUX, ET PRÉSENTATION DES RENCONTRES



Michel Peltier

Délégué Mer, direction générale de l'Office Français de la Biodiversité (OFB)



[Vidéo de l'intervention](#)

Ces Rencontres sont inscrites dans le Programme « *Éconaviguer dans une aire marine protégée* » initié par l'associations Econav puis Innovation Bleue, l'Agence des Aires Marines Protégées, puis Agence Française de la Biodiversité, aujourd'hui, Office Français de la Biodiversité. Cette journée est l'occasion de croiser les regards et de nourrir une réflexion commune sur la thématique de l'éconavigation. L'objectif de cette journée est aussi de rassembler des gestionnaires d'AMP, des professionnels du nautisme et de la plaisance, des représentants de collectivités, des élus, des scientifiques, des représentants de la fédération des industries nautiques, des associations de protection de l'environnement, des entreprises et des services de l'Etat.

Depuis 2013, le Programme "*Éconaviguer dans une AMP*" s'est développé. Sa première approche consistait à faire profiter le réseau des gestionnaires d'AMP de projet pilote sur différentes thématiques de l'Éconavigation. Son objectif était d'accueillir les gestionnaires de ces aires aux activités de loisirs

nautiques qui s'y déroulent, afin qu'ils puissent caractériser ces activités et mettre en œuvre les actions pour minimiser les impacts et les pressions exercées sur l'environnement.

L'Office Français de la Biodiversité (OFB) a récemment présenté sa stratégie Mer & littoral, visant à préserver la biodiversité marine et littorale en France à l'horizon 2030. Cette stratégie se concentre sur trois grands enjeux, qui sont :

- de contribuer à la réduction des pressions sur la biodiversité marine,
- de mobiliser les citoyens, et
- de gérer de manière exemplaire et innovante les aires marines protégées (AMP).

Il est donc primordial de mettre l'accent sur le rôle clé que jouent les acteurs de la plaisance et les usagers de la mer en tant qu'ambassadeurs de la protection des milieux marins. À cet égard, l'Office Français de la Biodiversité (OFB) a pour mission de fournir à ces acteurs des outils et des connaissances sur le fonctionnement complexe de la biodiversité marine.

Parmi les divers moyens à disposition, on peut citer le site Internet "*C'est mon spot*" qui, à l'origine destiné au littoral breton, a été élargi depuis à la Normandie et aux Pays de la Loire. De même, une page Facebook dédiée fournit des informations sur les sites de surf et de kite et pour appréhender la biodiversité marine. En outre, l'application Nav&Co, conçue dans le cadre du projet Life Marha avec différents partenaires, s'étend désormais à l'ensemble du territoire français.

Le port de plaisance joue un rôle crucial en tant qu'interface entre la Terre et la

Mer, deux espaces interdépendants et primordiaux quant à nos enjeux de conservation de la biodiversité.

Cependant, cette interface est souvent négligée dans les politiques publiques, alors qu'elle est d'une grande importance. Il est donc essentiel de s'y intéresser, d'autant plus que les ports de plaisance se trouvent souvent dans des aires marines protégées (AMP), ce qui renforce leur lien avec la biodiversité marine. En outre, le port de plaisance constitue un vecteur important de sensibilisation auprès des usagers sur les enjeux de la biodiversité.



OUVERTURE

DE LA 4^{ÈME} ÉDITION DES RENCONTRES INTERPROFESSIONNELLES



Michaël Quernez

Président de la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) et de l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB), Vice-président de la région Bretagne



[Vidéo de l'intervention](#)

La navigation de plaisance et les autres activités nautiques représentent environ 10 millions de pratiquants en France, soit une part significative de la population. Ces activités constituent donc un enjeu majeur à la fois sur les plans économique, social et environnemental.

Si l'importance économique globale de cette filière est mieux connue aujourd'hui, l'impact économique des ports de plaisance plus particulièrement, nécessite encore d'être approfondie. Car, un port de plaisance n'est simplement un lieu de départ/arrivée pour la pratique des activités nautiques, c'est un espace ouvert au public et qui doit être aménagé de manière responsable pour répondre aux enjeux environnementaux et sociétaux actuels.

La notion d'interface portuaire est cruciale, car elle englobe des enjeux d'aménagement urbain, de sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi que de qualité de l'eau. Les décisions des élus et des gestionnaires portuaires doivent prendre en compte les enjeux territoriaux et les politiques publiques liées à la préservation de l'environnement et de la qualité de l'eau, ce qui dépassent largement les limites du port. Ainsi, la problématique actuelle consiste à déterminer comment améliorer l'accueil des activités nautiques et de plaisance à travers des infrastructures portuaires et de mouillage adéquates, tout en préservant l'environnement. Il convient de souligner que cette évolution se fait plutôt dans le cadre de la rénovation des ports existants

que dans la création de nouveaux ports. Par conséquent, une approche solide et renforcée de la gestion portuaire s'impose pour répondre aux demandes des plaisanciers et pour tenir compte des évolutions sociétales en cours et futures.

Il existe également un enjeu majeur pour la préservation de l'environnement marin directement lié à la façon dont les gestionnaires portuaires abordent les questions foncières. En effet, la question du foncier est cruciale pour le développement des ports de plaisance, compte tenu des enjeux de protection environnementale et de préservation des écosystèmes qui y sont liés. Ainsi, un port de plaisance ne se limite pas à un simple bassin à flot, mais doit être envisagé comme un écosystème global qui nécessite une attention particulière. En ce qui concerne les mouillages, il est nécessaire d'organiser les zones de mouillage afin qu'elles soient gérées de manière appropriée, en utilisant des moyens et des techniques adaptées. Enfin, les pratiques nautiques évoluent constamment, donnant lieu à l'apparition de nouvelles pratiques, ce qui implique une meilleure segmentation des activités pour mieux en comprendre leur impact sur l'environnement. C'est une responsabilité partagée qui incombe à la FFPP, ainsi qu'aux fédérations françaises de voile et de sports de loisir. Les grands enjeux à venir consistent à sensibiliser le grand public à la fragilité de l'environnement et à la nécessité de le préserver.

MOT D'ACCUEIL

DE L'UNIVERSITÉ DE BRETAGNE SUD, LORIENT



Christophe Baley

Enseignant chercheur et chargé de mission « Nautisme et Course au Large », Université de Bretagne Sud (UBS)

 [Vidéo de l'intervention](#)

Focus sur la licence pro nautisme de l'UBS

La formation professionnelle proposée par l'Université de Bretagne Sud dans le domaine du nautisme et des métiers de la plaisance inclut de manière exhaustive toutes les thématiques relatives à l'éconavigation. À compter de la rentrée académique 2023-2024, la licence professionnelle de Lorient sera la seule à proposer cette spécialisation en France.

Les étudiants qui s'engagent dans cette voie ont un intérêt sincère pour le monde maritime, mais sont également préoccupés par l'avenir et aspirent à naviguer dans un environnement marin préservé, où la vie et les écosystèmes sont protégés. Les questions de gestion portuaire y sont également largement abordées.

MOT D'ACCUEIL

DE L'UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER



Lionel Torres

Directeur de Polytech, Université de Montpellier

 [Vidéo de l'intervention](#)

Il est essentiel de préserver les milieux marins en veillant à ne pas impacter négativement ces environnements qui constituent des espaces de liberté. Polytech Montpellier et la faculté des sciences de l'Université de Montpellier ont mis en place une collaboration pour former les futurs ingénieurs. Un groupe de travail a été créé pour aborder des sujets riches en matière de transition écologique, tels que la robotique sous-marine, l'analyse de la biodiversité marine ou encore l'évaluation de la qualité des eaux portuaires. L'Université collabore

avec les ports de Port Camargue et de Sète. Des travaux sont également menés sur l'analyse des matériaux de construction de voiliers, la prévention de la pollution dans les zones portuaires et la modélisation et simulation numériques en mécanique. Tous ces projets combinent innovation, ingénierie et recherche pour réduire l'impact de nos activités de manière générale. L'éconavigation favorise une forte interdisciplinarité, ce qui constitue une véritable source de créativité chez les étudiants.

PRÉSENTATION

DE LA JOURNÉE ET DES TABLES RONDES



Rachel Moreau

Coordinatrice du Programme *Éconaviguer*



[Vidéo de l'intervention](#)

Annuellement, les Rencontres Interprofessionnelles sont organisées autour de thématique technique pour rassembler différentes communautés engagées et concernées par l'*Éconavigation*.

Cette 4^{ème} édition des Rencontres interprofessionnelles sur la thématique « *Relais et enjeux de l'éconavigation : le rôle des ports de plaisance et des mouillages* » s'organisera autour de quatre tables rondes :

- [Table ronde 1](#) : Les initiatives environnementales portuaires : certifications et labels
- [Table ronde 2](#) : Autour et au départ du ports : acteurs, pratiques et mobilité
- [Table ronde 3](#) : Installations portuaires de réception, de carénage et autres : où en sommes-nous ?
- [Table ronde 4](#) : Mouillages et ZMELs, relais de l'éconavigation

Pour suivre l'actualité du Programme, vous pouvez vous inscrire à la Newsletter et suivre la page LinkedIn du Programme. Enfin, toutes les interventions des échanges sont disponibles sur la chaîne YouTube dédiée au Programme.



TABLE RONDE 01

Les initiatives environnementales portuaires : certifications et labels

Programme
Éconaviguer
Dans une aire
marine protégée

**RENCONTRES
INTERPROFESSIONNELLES
2023**

RELAIS ET ENJEUX
DE L'ÉCONAVIGATION :
LE RÔLE DES **PORTS DE PLAISANCE
& DES MOUILLAGES**

Table ronde 01
Les initiatives
environnementales
portuaires :
certifications et labels

PRÉSENTATION 1

Panorama des certifications et labels :

Quels cadres d'application ? Quels cahiers des charges ?



Véronique Tourrel Clément

Déléguée générale, Union des Ports de Plaisance de Provence Alpes Côtes d'Azur et Monaco (UPACA)



[Vidéo de l'intervention](#)

Tout d'abord, il convient de souligner que certifications et labels sont deux dispositifs très distincts, et il est essentiel de bien comprendre la distinction entre les deux. Les labels sont généralement créés et gérés par des associations ou des organisations, qui en perçoivent les avantages financiers. En revanche, la certification est un processus rigoureux et encadré par la loi, impliquant l'expertise de nombreux partenaires compétents, garantie d'une évaluation objective et d'une reconnaissance incontestable.

LES CERTIFICATIONS (OU NORMES)

La norme ISO 14 001

La norme « ISO 14 001 » est une norme internationale de gestion environnementale des entreprises, qui est adoptée par de grandes structures portuaires. Cependant, l'un des principaux problèmes de cette norme réside dans son périmètre d'application, qui peut sembler "injuste" étant donné les interactions complexes entre les ports avec leur environnement. En effet, les ports sont des interfaces terre-mer tributaires du bassin-versant et des zones traversantes. Un autre inconvénient de la norme ISO est qu'elle nécessite l'emploi

d'une personne dédiée à la mise en œuvre de cette norme au sein de la structure, coût qui peut être difficile à assumer pour les petites structures, et sans compter le coût élevé de la certification. Enfin, bien que la norme « ISO 14 001 » soit adaptée aux entreprises en général, il faut rappeler que celle-ci n'est pas "spécifique" aux ports de plaisance.

Les certifications « Ports Propres » et « Ports Propres actifs en biodiversité »

La certification « Ports Propres » se distingue des autres certifications en prenant en compte l'environnement global du port, y compris le bassin-versant et les influences subies ou générées. Une autre de ses spécificités est que cette démarche s'adapte à la taille et aux aménagements de tout port de plaisance.

Avant de certifier un port, une étude diagnostique d'état des lieux préalable est effectuée, constituant ainsi la base du contrôle et de l'audit. Puis, le plan d'action mis en œuvre pour la certification comprend différents axes clés et le personnel doit également suivre une formation technique, réglementaire et de communication pour ensuite sensibiliser.

La certification, qui comprend 17 critères, a été aujourd'hui décernée à environ une centaine de ports. Certains ports certifiés avaient constaté une augmentation de la biodiversité dans leur enceinte, c'est ce qui a conduit à la création de la certification « Ports Propres actifs en Biodiversité », une certification complémentaire à la certification « Port propre ».

Il est aujourd'hui envisagé de créer une certification mondiale. En ce sens, différents organismes de certification nationaux - tels que l'AFNOR pour la France - se sont regroupés au sein de l'ISO pour former un comité mondial. Depuis janvier 2023, ce comité travaille à faire reconnaître la certification "Port Propre" à l'échelle mondiale. Suite à des échanges, d'autres pays sont maintenant davantage disposés à envisager l'adoption de cette certification, ce malgré son haut niveau d'exigence, qui témoigne de son excellence environnementale.

LES LABELS

Parmi les labels existants, le label "**Pavillon Bleu**" établi depuis plus de quarante ans, principalement destiné aux plages, a également été étendu à quelques ports. Le label "**Gold Anchor**", quant à lui, est davantage implanté au Royaume-Uni et en l'Australie. En effet, il a été créé par des associations de marinas britanniques et australiennes et met l'accent sur l'accueil des plaisanciers, la performance technique et la performance financière. Dans ce contexte, les marinas sont davantage considérées comme des entreprises, une notion moins courante en France où la notion de service public prévaut.

Il convient également de mentionner le label "**Qualité Tourisme**" qui se distingue par sa démarche d'audit externe, impliquant notamment le Ministère du Tourisme et le rapproche davantage d'une certification que d'un simple label.



PRÉSENTATION 2

De la charte des « Ports partenaires » à la certification « Ports Propres »



Patrick Pouline

Chargé de mission « qualité de l'eau »,
Parc National Marin (PNM) d'Iroise



[Vidéo de l'intervention](#)



[Support de présentation](#)

Depuis 2010, le Plan de gestion du PNM d'Iroise a permis de se pencher sur la question du port en incluant une démarche d'accompagnement des ports de plaisance dans nos objectifs. Des actions ont été menées, notamment liées au carénage et au dragage et ont été formalisées dans une charte "Ports partenaires" en 2016. Cette charte a permis de faciliter l'accompagnement, de valoriser les expériences et de fédérer un réseau, favorisant ainsi la progression de la démarche. En somme, la charte "Ports partenaires" vise à accompagner les gestionnaires portuaires en les faisant travailler en réseau, à développer des actions pour réduire les impacts des activités portuaires, à valoriser les expériences afin de maîtriser les pollutions et enfin, de former les gestionnaires et agents portuaires et de sensibiliser les usagers.

CARÉNAGE

Le Parc Naturel Marin d'Iroise compte onze ports de plaisance et zones de mouillage, tous signataires de la charte « Ports partenaires ». Pour ce qui est du carénage, le parc a apporté son soutien financier en subventionnant de nouvelles

aires de carénage ou en aidant les gestionnaires à améliorer leurs installations existantes. Depuis 2010, plus de 98 000 euros ont été investis dans les aires de carénage dans le périmètre du Parc.

Pour mener à bien une action complète et efficace, il est important de suivre le bon fonctionnement des installations en collaboration avec les gestionnaires portuaires, en effectuant des contrôles et en apportant au besoin, des mesures correctrices. En outre, des contrôles sont menés auprès des plaisanciers, notamment avec la DDTM, afin de vérifier les peintures antifouling utilisées. Cette approche globale vise à assurer la bonne utilisation et maintenance des équipements, en travaillant en étroite collaboration avec les gestionnaires et les plaisanciers.

GESTION DES DÉCHETS

Une autre problématique importante est la gestion des déchets. Dans cette optique, le PNM d'Iroise a contribué au financement de bacs sélectifs. Il a soutenu des initiatives innovantes et expérimentales en matière de recyclage

des filets de pêche usagés - à Camaret et au Conquet, - ainsi que la mise en place de procédés de recyclage pour les navires en fin de vie.

DÉCONSTRUCTION

Des démarches ont été entreprises pour former les élus et les gestionnaires portuaires et les accompagner dans le recours aux centres de déconstruction agréés.

NETTOYAGES DES PORTS

Depuis 2010, près de 270 000 euros ont été investis dans la gestion des déchets portuaires sur le périmètre du parc, dont 245 000 euros ont été alloués à des mesures de dépollution portuaire financées en grande partie grâce au Plan "France Relance", permettant ainsi de retirer 35 tonnes de déchets.

LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS HYDROCARBURES

Le Parc a mis en place un partenariat avec le CEDRE afin de dispenser une formation aux gestionnaires portuaires, pour notamment la surveillance des stations d'avitaillement et la mise en œuvre des équipements de dépollution. Depuis 2010, c'est environ 85 000 euros qui ont été investis dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures en milieu portuaire dans le périmètre du Parc.

EAUX GRISES ET NOIRES

Il a été constaté que les pompes à eaux noires étaient peu utilisées. Pour remédier à cela, le parc a mené une enquête auprès de 682 plaisanciers en Iroise et sur la Rade de Brest. Cette enquête a permis d'informer les plaisanciers sur les bonnes pratiques et de comprendre les raisons sous-jacentes à la faible utilisation de ces équipements.

NETTOYAGE DES CALES

Le Parc s'attache également à résoudre le problème du nettoyage des cales, qui est souvent effectué à l'eau de Javel. Bien que cette pratique selon une étude ne semble

pas avoir un impact significatif sur l'environnement marin, il s'agit d'un produit non autorisé. Il est donc important de chercher des alternatives mécaniques ou d'autres produits alternatifs. En 2021, une étude écotoxicologique a été réalisée pour comparer les différents produits commerciaux utilisés par les gestionnaires portuaires, révélant que tous les produits avaient un certain impact, certains plus que d'autres.

CERTIFICATION « PORT PROPRE »

Le Parc facilite la mise en œuvre de la certification "Ports propres" avec l'appui de l'APPB. Il ne vise pas à imposer une démarche de « Port propre » aux gestionnaires de ports mais plutôt à accompagner ceux qui ont cette volonté. Depuis 2020, une démarche de certification « Port propre » a été lancée dans cinq ports du Parc, et ce dernier contribue à la formation des agents portuaires et à la mise en place d'une signalétique.

Pédagogie et sensibilisation

Le Parc s'engage bien sûr à sensibiliser les usagers aux enjeux environnementaux, en utilisant différents outils tels que la signalétique, les guides de bonnes pratiques, ainsi qu'en formant les gestionnaires portuaires et les élus des communes littorales, à cette sensibilisation.

En conclusion, depuis 2010, le Parc a investi plus de 600 000 euros dans l'amélioration des ports et des zones de mouillage. L'objectif est de renforcer cette démarche et les actions entreprises en collaboration avec l'APPB. En favorisant le partage d'expériences et la valorisation des initiatives, le réseau contribue à une amélioration environnementale significative de ces espaces portuaires.

PRÉSENTATION 3

Dispositifs « Entreprises engagées pour la nature » de l'Office Français de la Biodiversité



Noé Deschannel

Chargé de mission « Entreprises engagées pour la nature », OFB

Le dispositif « Entreprises engagées pour la nature » a été créé par le Ministère de la transition écologique au sein du Programme "Engagés pour la nature" et est porté par l'OFB depuis sa création.

Ce programme concerne **trois types d'acteurs** : les entreprises (engagées dans la nature), les collectivités territoriales (territoires engagés pour la nature) et d'autres acteurs tels que les associations, les fédérations de professionnels et les syndicats. L'objectif de ces trois programmes est de promouvoir des engagements volontaires pour la préservation de la biodiversité, de reconnaître et de donner de la visibilité aux plans d'action de ces acteurs, et ainsi de créer des communautés d'acteurs et de pratiques à travers le « **Club des engagés** ».

Le Programme « Entreprises engagées pour la nature » est ouvert **à toutes les entreprises** quelles que soit leur taille ou leur secteur d'activité, qu'elles soient débutantes ou initiées en la matière. Ce programme est entièrement gratuit et ne délivre pas de label. Les entreprises participantes peuvent compter sur l'expertise de l'OFB pour structurer leur démarche en faveur de la biodiversité et obtenir des retours. L'OFB leur fournit également des outils pratiques tels que



[Vidéo de l'intervention](#)



[Support de présentation](#)



des guides d'action et des recueils de bonnes pratiques. En contrepartie, ces entreprises bénéficient d'une plus grande visibilité et sont valorisées lors d'événements organisés par l'OFB. Enfin, elles peuvent participer à un réseau d'échanges et de partages d'expériences, le « Club des engagés », qui se réunit mensuellement pour discuter de sujets divers et renforcer les compétences de chacun sur ses enjeux. Le Programme « Entreprises engagées pour la nature » se déroule en **trois étapes** :

1. l'adhésion : l'entreprise signe une charte « 10 principes communs act4nature » au plus haut niveau de sa direction, et s'engage ainsi à intégrer la biodiversité au cœur de son activité. Dans un délai d'un an après l'adhésion,

2. elle doit déposer un plan d'action SMART.
3. l'engagement : si le plan d'action est validé, l'entreprise est considérée comme « engagée pour la nature » et peut déployer son plan sous deux ans.

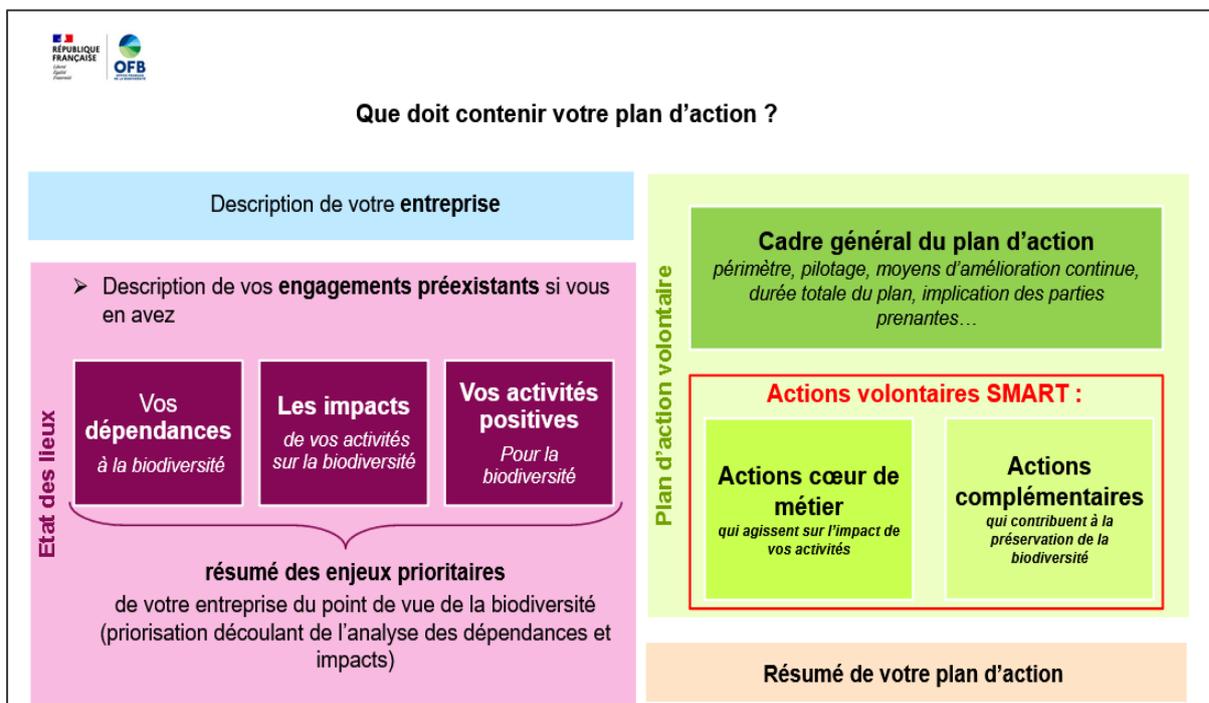
On peut imaginer que les entreprises nautiques situées dans un parc marin pourraient adhérer à ce dispositif, en adhérant aux chartes établies par les parcs nationaux marins. L'objectif serait de travailler en collaboration avec les professionnels et les parcs pour améliorer les pratiques, réduire les pressions sur la biodiversité et participer aux actions du parc telles que des études scientifiques et

4. la reconnaissance : dans une démarche d'amélioration continue, l'entreprise reçoit une évaluation sous forme d'étoiles, de 1 à 3, qui permet de mesurer l'impact de ses actions et de déployer de nouvelles initiatives.

des campagnes de sensibilisation du public.

Au niveau national, 200 entreprises se sont inscrites au dispositif, dont 108 ont soumis un plan d'action. Pour en savoir plus :

<https://engagespourlanature.ofb.fr/entreprises>



ÉCHANGES

Comment améliorer la gestion des eaux grises et des eaux noires, dans un contexte où les usagers sont réticents à faire pomper les eaux noires de leur bateau ?

Le constat sur la faible utilisation des pompes à eaux noires est partagé sur l'ensemble des façades maritimes, ainsi que la question de la gestion des eaux usées de manière globale.

Après 1994, les bateaux n'étaient pas tenus de disposer d'un espace dédié aux réservoirs pour ces eaux ou autre système. Une grande partie de la flotte datent encore d'avant cette époque.

Dès 2008, la norme CE pour les bateaux de plaisance, a imposé que les bateaux neufs aient un système de rétention ou de traitement des eaux noires, mais un alinéa précise que cela est obligatoire "si le bateau fait escale dans des ports".

On notera aussi que les réservoirs ne sont pas standardisés, ce qui implique que le port doit disposer d'une multitude d'embouts de pompe.

L'UPACA explore la possibilité d'utiliser une barge mobile avec du personnel qualifié pour réaliser ce travail. Une autre solution qui se développe mais qui est coûteuse, est le branchement direct des réservoirs des bateaux à un tuyau d'aspiration intégré au quai. Il est également important de sensibiliser efficacement les pratiquants sur cette question.

TÉMOIGNAGE

L'Union des Plaisanciers des Ports du Morbihan (UPPM) a mené une étude portant sur la quasi-totalité des ports de l'Atlantique Sud : il a été constaté que le manque d'embouts n'est qu'un problème parmi d'autres. Il semble difficile de faire d'avancer sans approche globale de la question.

Actuellement, les bateaux sont "mal" équipés. Les loueurs de bateaux demandent souvent aux locataires de ne pas utiliser les cuves à eaux noires car cela rend le bateau malodorant et difficile à louer. Il est donc nécessaire d'avoir des équipements simples, fonctionnels et fiables. En outre, les pompes à eaux noires toujours opérationnelles ou il n'y en a simplement pas. Il est donc nécessaire de revoir les équipements et les installations disponibles, leur fonctionnement, comme la mise à disposition des embouts de raccordement.

Dans le PNM d'Iroise, il ressort d'une enquête que les personnes qui ont déjà testés et utilisés ces pompes ne retiennent pas forcément cette pratique et leur utilisation, mais plutôt le déversement en mer. Cela soulève un enjeu crucial : il est certes nécessaire d'installer des pompes dans les ports, mais il faut également mettre en place une démarche pour garantir leur bon fonctionnement et leur utilisation.

Concernant le dispositif "Engagé pour la nature", il semble intéressant que les entreprises situées sur les zones portuaires puissent aussi éventuellement franchir le pas et devenir "entreprise engagée pour la nature" en complément de la démarche du gestionnaire.

Il n'y a pas de secteur qui soit exclu, au contraire, l'objectif est d'avoir une dynamique qui soit transverse.

La certification « Ports Propres » et la certification « Ports Propres actifs en biodiversité » intègrent une démarche qui exige du gestionnaire de port de solliciter l'engagement de l'ensemble des entreprises opérant dans son périmètre.

Le dispositif "Ports propres" serait vivement intéressé par l'adhésion d'entreprises au Programme "engagées pour la nature" dans le cadre de la certification. En effet, la complémentarité pourrait être forte et enrichissante.

À l'horizon 2029, pour la deuxième stratégie nationale « Mer & littoral », y aura-t-il des objectifs fixés ou souhaités en termes de nombre de ports certifiés « Port propre » ?

L'objectif est de délivrer la certification "Port propre" pour le plus grand nombre de ports possibles. En région Sud, le président du Conseil régional, Renaud Muselier, a fixé des objectifs ambitieux. Pour rappel, la région avait d'ailleurs financé la création de cette certification. L'objectif est d'atteindre 90% voire 100% de ports certifiés dans la région, et nous sommes sur la bonne voie. Cependant, il est important de souligner que la mise en place de cette certification est une démarche volontaire pour les ports, et il ne serait pas opportun de la quantifier de manière trop stricte.



TABLE RONDE 2

Autour et au départ du port :
acteurs, pratiques et mobilité

Programme

Éconaviguer
Dans une aire
marine protégée

**RENCONTRES
INTERPROFESSIONNELLES
2023**

RELAIS ET ENJEUX
DE L'ÉCONAVIGATION :
LE RÔLE DES **PORTS DE PLAISANCE
& DES MOUILLAGES**

Table ronde 02

Autour et au départ
du port : acteurs,
pratiques et mobilité

PRÉSENTATION 1

Quels sont les nouveaux défis et les nouvelles tendances : hyper fréquentation, nouveaux supports et nouveaux pratiquants



David Rontet

"Sport Mer Littoral", référent Service Public Éco-responsable, École nationale de voile et des sports nautiques (ENVS/N)

[Vidéo de l'intervention](#)



[Support de présentation](#)



Aujourd'hui, il apparaît impératif de mieux appréhender les pratiques en vue de les gérer efficacement. Un premier constat avant et après Covid peut être évoquer :

AVANT LE COVID

Avant la pandémie de COVID-19, on assistait à une augmentation de l'affluence autour des loisirs nautiques et sur le littoral, ceci avec environ 11 millions de pratiquants de sports nautiques, avec des profils de pratiquants de classe socioprofessionnelle élevée.

Les gestionnaires de ces espaces, qu'ils soient élus ou services de l'État, ont exprimé leur préoccupation face à l'attractivité croissante des plages et à l'intensification de ses activités de loisirs.

On notera que les motivations principales de publics de se rendre sur le littoral étaient : la détente, l'amusement et le dépaysement. On constate aussi un étalement des pratiques tout au long de l'année.

L'arrivée de nouvelles pratiques comme l'e-foil, qui offre des vitesses de déplacement sans précédent dans l'espace maritime a amplifié les problèmes de gestion des conflits d'usage et de compétences pour les gestionnaires, et ce bien avant la période de confinement.

APRÈS LE COVID

Après leurs réouvertures, les espaces naturels ont connu une très forte affluence qui a rapidement dépassé le seuil de la simple sur-fréquentation pour devenir de l'hyper-fréquentation. Cette situation a soulevé des préoccupations quant à la sécurité des visiteurs et quant aux impacts environnementaux, notamment sur les espèces. En outre, une augmentation des noyades hors saison a été constatée, en raison d'une organisation moins efficace des instances publiques malgré l'affluence.

NOUVEAUX PUBLICS

On observe la présence de primo-fréquentants ou primo-pratiquants, des personnes insuffisamment éduquées ni sensibilisées aux pratiques respectueuses de l'environnement. Ce constat est partagé par les gestionnaires des espaces naturels tant que par les fédérations sportives.

Par ailleurs, de nombreux acteurs, tels que les gestionnaires, les élus et les habitants, constatent un fort sentiment de pratique consumériste, où l'individu cherche à consommer des loisirs, de la nature, et a de fortes attentes en matière d'offre de divertissement.

COMPORTEMENTS

Quant aux comportements, on constate :

- une recrudescence des conflits d'usages, des incivilités et des agressions envers les agents de terrain, ainsi que le non-respect des accès piétons,
- des pratiques motorisées en augmentation et hors des zones autorisées,
- une augmentation des abandons de déchets, des feux sauvages et dangers liés à une augmentation des bivouacs et camping sauvage,

Selon la FIN, on peut parler d'une "nouvelle génération nautique" ayant de nouvelles attentes, et une explosion des pratiques de glisses. En outre, on est passé d'une économie de la propriété à une économie de l'usage.

LES CONSTATS DE DAVID RONTET :

- L'étalement des pratiques tout au long de l'année, est associée à des pratiques plus occasionnelles de débutants ou primo-pratiquants de juin à septembre.
- Une densification et une diversification des pratiques sur les espaces à forte attractivité, notamment une augmentation des usages motorisés.
- Un étalement territorial des pratiques : l'arrivée de nouveaux pratiquants qui

- une rupture forte entre une période de quiétude et de forte fréquentation,
- des pratiques dangereuses du fait du manque de préparation ou de matériel approprié.
- des feux sauvages et dangereux lié à une augmentation des bivouacs et camping sauvage,
- une rupture forte entre une période de quiétude et de forte fréquentation,
- des pratiques dangereuses du fait du manque de préparation ou de matériel approprié.

STATISTIQUES

On peut évoquer une hausse de la pratique régulière de loisirs de pleine nature, soit +6%, entre 2018 et 2022.

Plus de la moitié des pratiquants font du sport tout au long de l'année. La pandémie a favorisé les pratiques en autonomie et en milieu naturel, et également une augmentation de la conviction selon laquelle le sport est bon pour la santé.

A contrario, la recherche de la dimension ludique dans la pratique sportive (-5 points) provoque un déplacement des pratiquants réguliers vers les « spots secret ».

- Des évolutions technologiques qui permettent de pratiquer sur de nouveaux espaces.

Néanmoins, depuis plusieurs années, les pratiquants de sports de nature adoptent une attitude plus éco-responsable et certains s'engagent fortement en faveur de l'environnement. Des communautés de sportifs engagés forment, comme en témoigne le lancement d'une communauté par l'OFB, l'ENSVSN et d'autres acteurs, valorisant les pratiquants de sports nautiques, ainsi que les professionnels qui s'engagent pour la biodiversité.

PRÉSENTATION 2

Le label "High Quality Watching®"

Observer les dauphins et les baleines sans les déranger



Laurène Trudelle

PhD, Chargée de mission « Programme *Whale-Watching* », Association Miraceti

Notre premier constat est une affluence croissante sur le plan d'eau, due notamment à la démocratisation des sports nautiques grâce à la location de matériel. Toutefois, de nombreux pratiquants ne sont pas au fait des règles d'approche des cétacés. Il est important de rappeler que le [Code des bonnes conduites en mer](#) est consultable sur le site Internet de l'accord Pelagos.

Concernant l'activité de whale-watching, cette activité est surtout développée dans le Var, les Alpes Maritimes et les Pyrénées orientales, avec un total de 33 structures (non exhaustif) recensées en 2022.

LA PROBLEMATIQUE

Cette activité a connu un important développement dans les années 1990 et 2000, mais elle reste peu encadrée juridiquement. Cependant, elle implique un certain nombre de risques :

- des risques de sécurité,

[Vidéo de l'intervention](#)



[Support de présentation](#)



- des risques de collisions, avec des conséquences à court, moyen et long terme sur les populations de cétacés.

GOVERNANCE

En 2005, l'association "Souffleurs d'Écu-me" a réalisé un diagnostic préoccupant, qui a conduit à la création d'un label "High Quality Whale-Watching®" en 2014. Ce label est un outil de gestion soutenu par l'État et s'inscrit dans le cadre de la Directive-cadre Stratégique pour le milieu marin. C'est une marque déposée de l'ACCOBAMS, développée conjointement avec le Sanctuaire Pelagos. L'association Miraceti est chargée de l'animation du dispositif en France et en Italie. Le label est suivi par un comité de suivi composé de l'ACCOBAMS, de Pelagos, de l'association Miraceti et de deux structures bénéficiaires.

ASPECTS TECHNIQUES

Un règlement d'usage a été édicté par l'ACCOBAMS. Il a été transposé à chacun des pays membres dans le cadre d'un cahier des charges et est effectif

dans 24 pays.

ENGAGEMENTS INITIAUX

Ce cahier des charges exige un certain nombre d'engagements de la part des structures :

- en formation - 3 jours de formation qui rendent la structure éligible au label,
- sur la qualité du discours aux clients,
- le respect du code de bonne conduite,
- la valorisation des sorties globalement naturalistes plutôt que ciblées sur les cétacées,
- une contribution à la recherche : les opérateurs doivent collecter des données sur les observations qui sont faites
- l'interdiction de la nage et des repérages aériens.

ÉTAPES DE L'ANIMATION DU LABEL

- **La formation** : des nouvelles structures qui souhaitent se labelliser mais aussi des structures déjà bénéficiaires du dispositif
- **La labellisation et son évaluation** : l'association Miraceti s'assure que les engagements sont respectés avec des visites d'évaluation inopinées,
- **La communication** : à travers les réseaux sociaux, le site Internet, des supports pédagogiques pour accompagner les opérateurs,
- **Le suivi** : suivi annuel de manière générale en collaboration avec les opérateurs,
- **La collégialité** : le but est d'inclure les opérateurs dans les décisions.

DEUX PROJETS SONT EN COURS

Une étude de faisabilité sur le déploiement de la marque « High Quality-Watching® » sur les façades Atlantique et Manche-Mer du Nord

Elle a débuté en 2022 et est soutenue par le Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Son objectif est d'identifier les besoins et les réserves quant au déploiement éventuel de la distinction HQWW® sur tout ou en partie des façades Atlantique et Manche-Mer du Nord.

Un rapport sera rendu en fin d'année, le but sera de coconstruire les lignes directives de l'adaptation de la marque si elle s'avère opportune.

Un projet en développement sur le whale-watching et la protection des cétacés dans les aires marines protégées

Co-construit avec différents partenaires et est soutenu par la Fondation de France, ses objectifs sont :

- une amélioration de la collecte de données des opérateurs de whale-watching,
 - l'amélioration du lien entre les gestionnaires et les opérateurs de whale-watching
- Il y aura également un volet sociologique quant au rôle du tourisme durable dans la gestion des aires marines protégées, par le prisme du whale-watching labellisé.

Une première réunion de concertation avec un « appel à partenaires » en mai ou juin 2023.

PRÉSENTATION 3

NéoOcean, foiler électrique à la location

Quels retours après deux saisons et quatre bases déployées en Méditerranée ?



Vincent Dufour

Créateur et président de NéOcéan,
Producteur de foilers électriques



[Vidéo de l'intervention](#)



[Support de présentation](#)



L'activité nautique et navale

50 000 navires sillonnent les océans représentant 90% du transport des marchandises, représentant un marché de 130Md de dollars, avec un taux croissance annuel moyen de 4,8%. 25 millions de bateaux sont vendus par an La construction navale représente 42Md de dollars, avec un taux croissance annuel moyen de : 5,1%.

La problématique

L'énergie consommée par tous ces bateaux pour se déplacer, est inutile à 80%, car elle ne sert qu'à pousser l'eau. Un bateau de seulement 6m consomme l'équivalent de 5 voitures.

La proposition : combiner 3 technologies innovantes

Le foil en T permet de réduire considérablement la consommation d'énergie, jusqu'à 80%. Cependant, il est important de noter que la propulsion électrique ne suffit pas à elle seule à réduire les besoins en énergie d'un bateau. Elle permet en revanche d'améliorer le rendement du moteur, et c'est sur cet aspect que Néocean a souhaité se concentrer.

L'Overboat : un système intelligent

Cet engin offre une double fonctionnalité. Il s'agit à la fois d'un bateau immatriculé sur lequel il est possible de se déplacer, et d'un drone de surface également connu sous le nom d'USV, ce qui peut s'avérer très intéressant notamment pour la surveillance d'espèces sensibles dans les parcs marins.



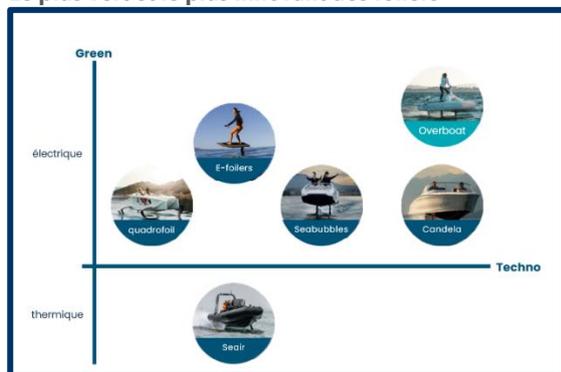
On peut noter différentes caractéristiques et mode opérationnel de l'Overboat :

- **la téléopération**, soit le contrôle à distance, la communication point à point ou cellulaire,
- **l'autodiagnostic**, soit la remontée d'erreurs et d'information sur l'utilisation, l'apparition de défauts, de maintenance prédictive,

La stratégie

Néocéan est une *start-up* et une *deep tech* issue de l'Université de Montpellier. Plutôt que de se concentrer sur la recherche et le développement, la société a choisi de commercialiser un bateau qui sert à la fois de démonstrateur de son savoir-faire et un produit multifonctionnel offrant des performances inaccessibles aux bateaux de taille équivalente, sans foil, ni électronique embarquée.

Le plus vert et le plus innovant des foilers



Malheureusement, en France, il est difficile de convaincre certains Ministères de prendre des décisions favorables aux bateaux électriques, ce qui se traduit par l'absence de subventions pour ce type de projet. En revanche, notre concurrent direct, le jet ski, bénéficie actuellement de nombreuses subventions.

Bilan & perspectives

Plus de 50 bateaux ont été vendus et produits en 24 mois. Nous bénéficions aujourd'hui des retours de deux années

- **le mode dégradé** permet en cas de détection de problème, la préservation de l'intégrité du système et de l'utilisateur,
- **le système sécurisé** permet une communication sécurisée et des mises à jour,
- **le système modulaire** offre une architecture modulaire pour évolution rapide des systèmes existants.

L'Overboat est accessible à tous et performant. Il offre aussi des qualités uniques : une propulsion électrique, totalement silencieuse et économe, qui ne génère ni rejets en mer, ni sillage. On peut dire qu'il est "écologique" dans le sens où il est sans impact sur l'environnement marin - ou très peu - mais pas zéro impact globalement.

L'Overboat a déjà trouvé son marché en Europe



d'exploitation en Méditerranée et à l'étranger.

Dernières améliorations

L'autonomie de l'Overboard est passée de 2 heures à 2h30 et sa vitesse maximale de 15 nœuds à 17 nœuds.

Sa prise en main est immédiate pour une clientèle de tout âge et sans permis. Il offre le plaisir de la glisse dès 12nds ainsi que de surprenantes capacités par mer agitée. Depuis sa création, nous avons eu aucun accident, ni retournement, hormis quelques rares chutes.

PRÉSENTATION 4

Nouvelles propulsions et limitation des impacts Le bruit dans le Parc national des Calanques



Sandra Runde-Cariou

Chargée de mission « Natura 2 000 et usages côtiers », façade Méditerranée, OFB

Yannick Wilveau

Dirigeant de Naviwatt, Président de l'Association française pour le bateau électrique (AFBE)

L'étude « motorisation peu bruyante »

L'OFB est chargé de la mesure M041-MED02 (étude menée en 2020) visant à encourager l'utilisation de motorisations peu bruyantes pour les nouveaux navires de transport de passagers, en particulier ceux opérant dans les AMP. Dans le cadre de cette initiative, un marché a été lancé et Naviwatt a été choisi comme prestataire.

Lors d'une 1ère phase, des campagnes de mesures ont été menées sur un navire à propulsion thermique et un navire à propulsion hybride (thermique-électrique), ceci dans les deux AMP retenues, à savoir le Parc national des Calanques et la Réserve naturelle de Scandola. Il s'agissait de réaliser :

- des bilans énergétiques,
- des études des niveaux sonores en fonction des différentes phases de navigation,



[Vidéo de l'intervention](#)

[Support de présentation](#)



- des études des vibrations,
- un bilan par trajet et par navire

Une 2ème phase concernait l'optimisation énergétique de navire thermique en vue de l'optimisation ou du remplacement de son système de propulsion. Cette étape a donné lieu aux travaux suivants :

- Étude d'optimisation à l'issue d'une visite technique du navire
- Dimensionnement d'un système de propulsion
- Rapport d'optimisation : dimensionnement, évaluation du coût, délai de rentabilité de l'investissement, durée d'immobilisation, identification du seuil au-delà duquel une adaptation n'est pas conseillée.

Un navire a été choisi sur lequel 2 scénarios de retrofit ont été testés, en hybride parallèle et un hybride de série, suivant :

- une analyse des consommations,
- une étude de dimensionnement,
- une optimisation architecture de la carène.

Résultats en termes économiques

Une analyse comparative des coûts d'exploitation des deux solutions a été réalisée sur une période de 10 ans. Il en ressort que la solution hybride série permet une économie d'exploitation de 90 885 euros, tandis que la solution hybride parallèle permet une économie d'exploitation de 9 342 euros.

Comparaison des deux solutions

Hybride Série	Hybride Parallèle
Coût estimé du retrofit : 740k e - 860k €	Coût estimé du retrofit : 204k e - 250k €
Travaux importants et immobilisation du navire	Adaptation de l'architecture actuelle du navire, travaux moins conséquents
74% de l'énergie consommée est originaire du quai (électrique)	Navigation en électrique possible seulement dans les Calanques
Réduction de 75% des émissions de CO2 sur une journée de navigation type	
Respect des critères du Parc des Calanques	Solution déjà installée sur des navires sur le parc des Calanques
Solution pouvant être utilisée pour des navires neufs et des projets de retrofit	Réduction de 21% des émissions de CO2 sur une journée de navigation type

Lors d'une dernière phase de projet, une synthèse documentaire et bibliographique sur les énergies existantes et développement d'un outil d'aide à la décision, a été établi.

Pour la suite du projet et les besoins des opérateurs, une réunion se tiendra fin septembre sur les points suivants :

- la prise en compte de l'augmentation tarifaire du prix énergie pour ajuster les coûts d'exploitation,
- le prolongement des AOT sur la durée d'amortissement de l'investissement en cas d'hybridation - aide financière
- aux armateurs souhaitant modifier la motorisation
- une réflexion à mener sur les installations à quai pour assurer la possibilité de chargement à quai,
- la veille sur les technologies existantes, en raison de l'évolution permanente (exemple Cummins qui travaille sur la possibilité d'alimenter ses moteurs en hydrogène).
- la baisse de la vitesse serait à envisager mais cela implique un changement de profil de navigation, la réduction du nombre de rotations...

Appel à projet Parc National des Calanques



Julien Tavernier

Chargé de mission "activités nautiques"
Parc national des Calanques



[Vidéo de l'intervention](#)

[Support de présentation](#)



En complément de l'étude menée par l'OFB sur la motorisation et le bruit, le Parc National des Calanques a lancé un appel à projets visant à encourager la transition énergétique des navires transportant des passagers dans les Calanques.

La flotte des bateaux présente sur le Parc représente environ 60 unités destinées à la visite des Calanques.

État des lieux

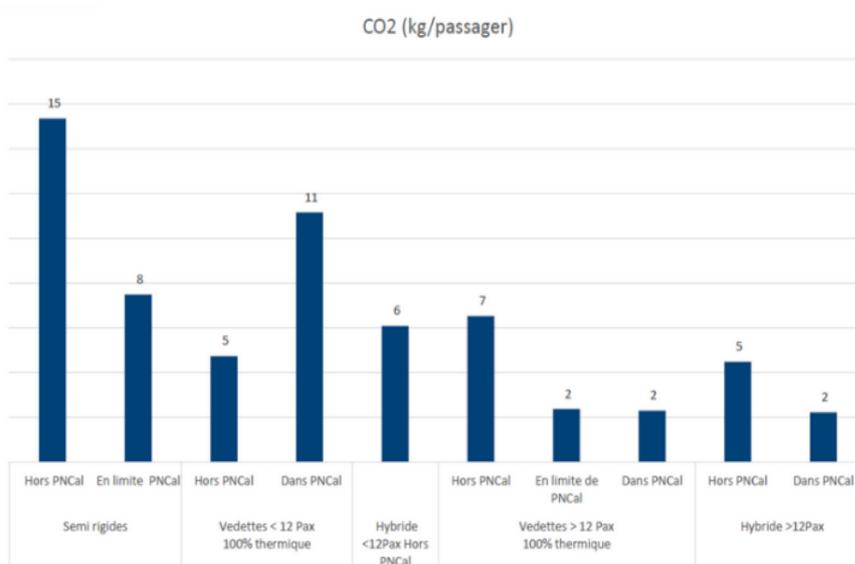
Des données initiales ont été recueillies auprès des armateurs avec la colla-

boration d'un cabinet d'études lors d'entretiens téléphoniques (19), par retour de questionnaires (ensemble des armateurs), et par des entretiens sur site (5).

Les objectifs étaient de :

- dresser un bilan des émissions atmosphériques de l'ensemble de la flotte du territoire (tout navire confondu),
- faire un bilan des bruits sous-marins et aériens.

Résultat des bilans atmosphériques rapportées en CO₂ par kilo par passagers



Cette étude a révélé que, bien que certains grands navires émettent plus de polluants en valeur absolue, les semi-rigides présents sur le territoire sont les plus impactants en termes de quantité de CO₂ et de bruit émis par passager. En effet, les grands navires ont une capacité de transport supérieure, ce qui réduit la quantité de CO₂ émise par passager.

Résultats des bilans acoustiques

Durant la phase de visite, il n'y avait pas de problème concernant le respect des recommandations.

Durant la phase de transit, un navire était au-dessus des recommandations et cinq en vigilance.

On rappellera que l'hélice est la principale source des bruits sous-marins générés par les navires.

L'appel à projet

Parmi les objectifs à long terme de l'AAP, il s'agissait :

- d'impulser une évolution majeure de la flotte historique,
- d'accélérer l'évolution vers une flotte moins polluante et moins bruyante,
- de générer un effet d'entraînement reproductible vers d'autres AMP.

Ses critères environnementaux : exigence de 25 % d'énergie totale engagée d'origine décarbonée, et cela sur 60-70 % de la distance parcourue.

Pour un budget de 700 000€.

Résultats

Quatre armateurs ont été soutenus pour l'hybridation et le refit de quatre navettes (en hybrides parallèles) pour un montant de 320 000 € investis via l'AAP. Un nouvel AAP a été lancé pour 2023 et est ouvert jusqu'au 7 mai 2023, à l'ensemble des navires du Parc national des Calanques.

PRÉSENTATION 5

Zonage des activités mis en place avec les usagers dans le Parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate



Aurélie Essartier

Chargée de mission « Usages en mer », PNM du Cap Corse et de l'Agriate



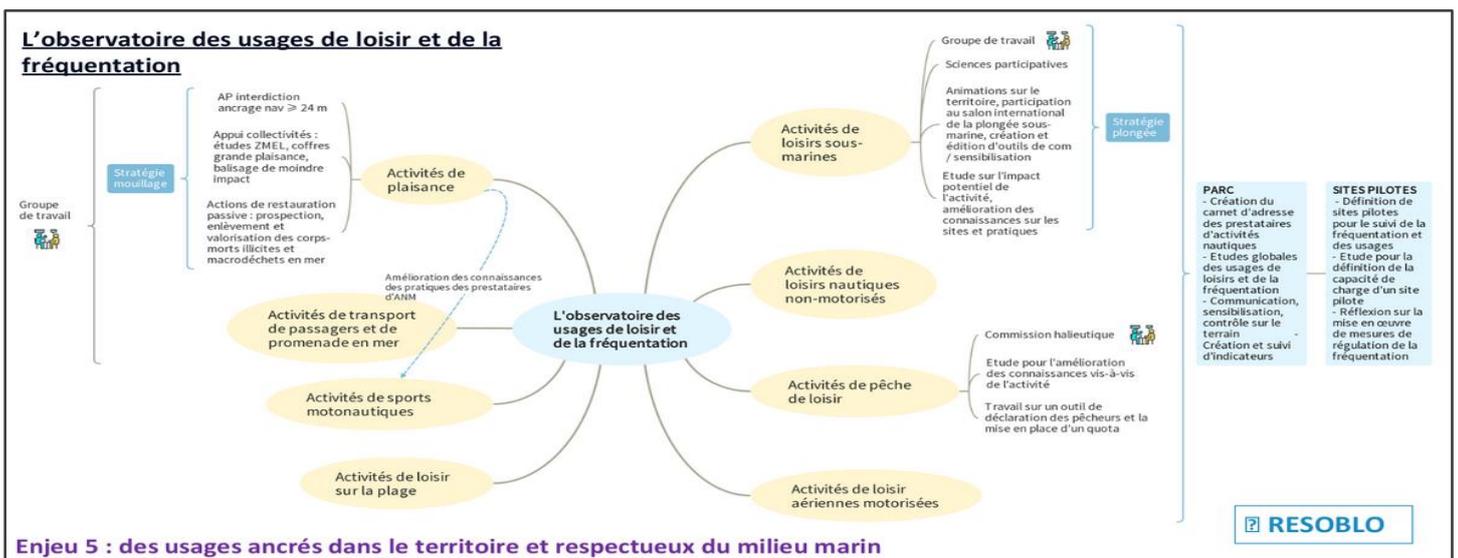
Vidéo de l'intervention

[Support de présentation](#)



Le Parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate est comme le plus vaste des parcs marins de la métropole, couvrant une superficie de 6 830 km². Ce territoire s'étend sur 225 km de linéaire côtier, englobant 27 communes. Il abrite une population permanente d'environ 18 000 habitants, qui se multiplie par cinq durant la saison estivale.

Un observatoire des usages de loisir et de la fréquentation a été initié dans le cadre du projet européen RESOBLO, pour la construction d'un observatoire des usages de loisirs en inter-parcs .



Il a recensé 8 grandes catégories d'activités :

- la plaisance
- le transport de passagers et de promenade en mer
- activités de sports motonautiques
- activités de loisir sur la plage
- activités de loisirs sous-marines
- activités de loisirs nautiques non-motorisé
- activités de pêche de loisir
- activités de loisirs aériennes motorisés

Cela sur deux échelles de travail, à l'échelle du Parc et sur deux sites pilotes par rapport suivi de la fréquentation au regard des enjeux.

Acquérir de la donnée et caractériser les usages et la fréquentation à l'échelle du territoire

L'objectif était d'obtenir des données spatialisées mais aussi de mutualiser les méthodes d'acquisition des données selon les besoins. Le territoire du Parc a été divisé en 121 secteurs tenant compte des plages et avancées rocheuses, des limites communales et de la limite de l'arrêté préfectoral réglementant le mouillage des unités ≥ 24 m. Plusieurs méthodes d'acquisition des données ont été utilisées : survols aériens, comptages terrain, questionnaires, entretiens, télémétrie laser, caméras ...

Sept campagnes de survols ont été réalisées entre 2021 et 2022, sur des communes fréquentées ou à l'échelle du Parc. Le comptages terrain et la télémétrie laser visaient les activités de plaisance, de

loisirs nautiques et les usagers sur les plages. L'utilisation de la télémétrie laser pour la plaisance consiste en la géolocalisation des navires au mouillage. Ces données de mouillage sont ensuite croisées avec la cartographie des biocénoses benthiques. Un dispositif de caméra a été expérimenté dans le cadre d'un contrat de recherche et développement avec un bureau d'étude sur certains secteurs du Parc. Les caméras ont été installées dans un cantonnement de pêche, au niveau de nid de balbuzards pêcheurs et sur des secteurs sur fréquentés du territoire

Résultats

105 socio-professionnels ont été identifiés dont 70 installées dans le Parc et 35 en dehors Parc. 42% d'entre eux proposent des activités non motorisées contre 58% proposant des activités motorisées. La principale activité est celles des sports nautiques à propulsion humaine (paddle, kayak...) proposée par 21% de socio-professionnels. La seconde est la plaisance à moteur proposée par 19% de socio-professionnels

Conclusion

Notre objectif à moyen/long-terme serait de croiser les données sur les usages de loisir et les données relatives aux espèces et à leurs habitats afin d'évaluer le niveau de risque encouru. D'une manière générale, nous aurions besoin de développer une méthodologie permettant d'évaluer le risque de porter atteinte à l'espèce.

TABLE RONDE 3

Installations portuaires de réception, de carénage et autres
Où en sommes-nous ?

Programme

Éconaviguer

Dans une aire marine protégée

RENCONTRES

INTERPROFESSIONNELLES

2023

RELAIS ET ENJEUX DE L'ÉCONAVIGATION :
LE RÔLE DES **PORTS DE PLAISANCE**
& **DES MOUILLAGES**

Table ronde 03

Installations portuaires de réception, de carénage et autres :
où en sommes-nous ?

PRÉSENTATION 1

État de l'art des installations portuaires de réception, de collecte et autres équipements : quels impacts, quelles solutions pour quels usages ?



Véronique Tourrel Clément

Déléguée générale, Union des Ports de Plaisance de Provence Alpes Côtes d'Azur et Monaco (UPACA)

[Vidéo de l'intervention](#)



Véronique Tourrel Clément nous a proposé un tour d'horizons complet des installations portuaires à portée environnementale.

AIRE DE CARENAGE

La pratique du carénage, qui implique notamment le rinçage et le décapage des coques, est associée à une importante émission de polluants et nécessite donc à ce titre des installations adaptées.

SYSTEME DE TRAITEMENT

Le traitement des eaux de carénage est soumis à une réglementation stricte, qui impose l'utilisation de systèmes d'épuration. Pour éliminer les micro-polluants, des traitements avec des zéolithes peuvent être mis en place en complément.

POMPAGE DES EAUX USÉES

Il est préconisé, tant dans les actions de sensibilisation que dans les réglementations portuaires, que les usagers des ports utilisent les installations sanitaires mises à leur disposition à terre. Si le bateau est équipé d'une cuve, plusieurs options s'offrent à son propriétaire pour la vidanger, telles que l'utilisation de pompes mobiles ou fixes, le raccordement au tout à l'égout ou encore le recours à un prestataire ou à un bateau de pompage du port.

COLLECTE DE DECHETS

On retrouve deux types de déchets sur le port :

- les déchets ménagers dont le tri sélectif se fait en général suivant les accords avec les collectivités,
- les déchets qui résultent de l'activité de plaisance : pour ceux-ci il est recommandé voire obligatoire de mettre à disposition un point propre pour les ports ayant une aire de carénage.

MACRODECHET PLAN D'EAU

Il existe différentes solutions pour ramasser les déchets solides ou liquides : les filets, des salabres, des robots...Mais il est également important de mener des actions de sensibilisation au port et en dehors du périmètre du port, voire en amont de celui-ci sur ces questions. Ainsi, une initiative avait été lancée en collaboration avec l'APPB, la DIRM et les autoroutes Vinci, afin de lutter contre l'abandon de déchets à la source.

LUTTE ANTIPOLLUTION

La pollution des sédiments est attribuable à plusieurs sources, notamment aux aires de carénage non conformes aux normes environnementales ainsi qu'aux déchets abandonnés sur la voie publique.

AVITAILLEMENT

Il convient de prendre des mesures de précaution dès qu'il existe des risques de déversement d'hydrocarbures, qu'ils soient majeurs ou mineurs. Ainsi, lors de l'avitaillement, il est important de sécuriser la zone de dépotage et de prévoir un dispositif de récupération en cas de déversement. Par ailleurs, le port doit disposer des moyens nécessaires pour procéder à la dépollution, tels que des produits et des boudins hydrophobes. Il est important de souligner que les méthodes mécaniques de dispersion sont interdites depuis plusieurs années.

LES ENJEUX ET DEFIS ACTUEL

Concernant les pompes à eaux noires et à eaux grises, deux axes de développement existent : les barges mobiles pouvant traiter plusieurs bateaux et le branchement direct au tout à l'égout.

Concernant les aires de carénages, il s'agirait de compléter les traitements par de la zéolite, par des membranes chimiques.

Les questions de restriction d'eau pose des problèmes sur l'organisation future et de nouveaux **défis techniques** voient le jour. Le port doit assumer ses responsabilités en matière de prévention et de lutte contre la pollution, tout en faisant appel aux parties prenantes concernées pour participer à cet effort commun

Dans le secteur de l'innovation pour les ports de plaisance, de nombreux projets émergent. Les porteurs de projets doivent cependant garder à l'esprit deux aspects cruciaux :

- **L'aspect réglementaire :** les ports de plaisance sont soumis à une réglementation stricte en raison de leur positionnement en interface Terre-Mer, impliquant la mise en application de tous les codes d'Allos.
-
- **La concurrence :** avant de se lancer, il est important de réaliser une analyse comparative des projets existants et de trouver des éléments de différenciation pour se démarquer.

ÉCHANGES

Est-ce que vous avez des exemples d'aires de carénages qui fonctionnent en circuit fermé ou qui fonctionnent avec de l'eau de mer ?

L'APPB prévoit d'organiser des journées techniques pour ses membres en collaboration avec des experts en eau et en réglementation afin de relever le défi de développer des aires de carénage fonctionnant avec de l'eau de mer.

Cependant, cela soulève certaines inquiétudes quant aux effets des traitements zéolitiques et physico-chimiques. De plus, le recyclage de l'eau de mer peut également soulever des interrogations techniques auxquelles nous n'avons pas encore de réponses.

PRÉSENTATION 2

Aires de carénage dans les ports de plaisance, zones de mouillage et chantiers nautiques - Directive cadre stratégique pour les milieux marins (DCSMM) et Seuils de rejets



Julie Droit

Directrice d'études Environnement Littoral et Marin, Département Risques, Eau et Littoral / Groupe Projets, CEREMA

[Vidéo de l'intervention](#)



[Support de présentation](#)



Les opérations de carénage peuvent engendrer diverses formes de pollution, en particulier lorsque les effluents ne sont pas traités. Les peintures antifouling contenus dans ces effluents, peuvent libérer des biocides, ainsi que d'autres contaminants tels que des résidus de solvants et de phtalates. Par ailleurs, ces activités de carénage peuvent produire des déchets solides : des emballages, des plastiques, des déchets biologiques, des chiffons souillés...

Mise en œuvre de la mesure DCSMM M013-NAT2

Les actions identifiées sont les suivantes :

1. procéder au recensement des aires de carénage des ports de plaisance,
2. inciter à la délimitation et à la mutualisation des aires de carénage et
3. favoriser la suppression des rejets de contaminants à la mer.

Le Cerema a été missionné par le Ministère de la Transition écologique sur l'action 1 de cette mesure qui consiste à

recenser les aires de carénage des ports de plaisance afin d'évaluer leur respect de l'environnement et leur adéquation aux besoins de la plaisance au niveau de la SRM, et enfin, de proposer des scénarii de mutualisation.

Recensement national et enquête du Cerema (2017-2018)

L'enquête et recensement des aires de carénage a porté sur les ports de plaisance, les zones de mouillage, les chantiers nautiques privés ayant une activité de carénage, et les ports à sec.

La 1ère étape a été de réaliser une synthèse des données existantes à dispositions de différents acteurs : DDTM, Agences de l'eau, OFB, DREAL, Collectivités territoriales, études et documents en ligne... Suite à cela des enquêtes en ligne auprès des gestionnaires portuaires (600) ont été mises en œuvre avec un taux de réponse de 26% pour les ports et les zones de mouillage et des 8% de la part des

chantiers nautiques. La dernière phase à consiste à valider les données.

Résultats de cette enquête :

Création d'une base de données carénage et SIG

Des données complétées et mises à jour chaque année en lien avec les services Police de l'Eau :

L'étude a pu recenser les pratiques de carénage et impacts sur l'environnement (techniques de carénage, les impacts environnementaux, la réglementation, les dispositifs de traitement des effluents, les certifications, démarches exemplaires, labels) ainsi que les aires de carénage en France métropolitaine.

Des sites prioritaires pour la création d'aires de carénage ou la mise en œuvre de solutions de mutualisation ont pu être définis.

Création d'un guide réglementaire et technique sur les aires de carénages

Face à une disparité des seuils mis en œuvre localement pour le contrôle des aires de carénage, un guide réglementaire et technique est en cours de rédaction par le Cerema et le MTE de façon à établir **un cadre général commun**. A noter que :

- Les paramètres à analyser dans les eaux de carénage comprendront des métaux lourds, des pesticides, des hydrocarbures aromatiques polycycliques.
- La liste de paramètres à analyser sera commune à l'ensemble des aires de carénages.
- Des paramètres complémentaires seront définis pour les grandes aires de carénage.

- Les services de police de l'eau pourront adapter et/ou compléter cette liste selon le contexte local.

- L'Ineris sera également consulté pour l'établissement des seuils.

Suivi de la qualité des sédiments portuaires via le réseau REPOM

Le Ministère de la transition écologique dirige le réseau REPOM, qui est porté par les services de police de l'eau pour le prélèvement des sédiments, ainsi que par le Cerema pour le traitement des données et la rédaction des cahiers des charges.

Depuis 2015, le réseau REPOM fait partie intégrante du réseau de surveillance de la DCSMM. Toutes les données collectées sont stockées dans la base de données Quadriges de l'Ifremer.

Un rapport a été établi sur la période de 2010 à 2017 pour dresser un bilan du REPOM. Ce rapport a permis de déterminer les niveaux de présence des substances prioritaires conformément à la DCE (Directive-cadre sur l'eau) et de guider le suivi en fonction de ces résultats.

Suivi de nouveaux contaminants : Cybutryne (Irgarol) à proximité des aires de carénage, campagne test de suivi des microplastiques (2021-2022)

Le CEREMA travaille également sur un recensement des équipements de collecte des déchets portuaires avec pour objectif de créer une base de données et une cartographie qui sera mise en ligne sur géolittoral et proposera une vision des différents types de déchets collectés dans les ports (plaisance, pêche et commerce).

PRÉSENTATION 3

Point sur les écotecnologies dans les ports pour une réponse systémique face aux enjeux écologiques et climatiques



Jildaz Gallen

Ingénieur maritime & aménagement des territoires portuaires et littoraux, Donvor & Costraten

Jildaz Gallen nous fait savoir qu'il travaille actuellement sur un Guide de la transition écologique des ports de plaisance à l'intention des gestionnaires de ports membres de l'APPB. Pour établir ce guide, il s'est associé avec le cabinet de conseil Costraten (Lorient).



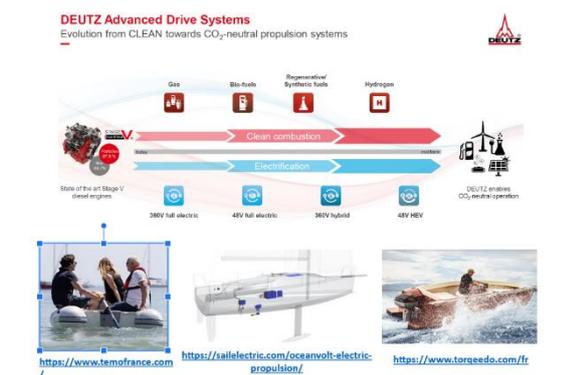
[Vidéo de l'intervention](#)

[Support de présentation](#)



Exemples d'innovations

Il est intéressant de constater que de nombreux bateaux atteignent une maturité en termes d'innovation et de développement, en voici quelques exemples :

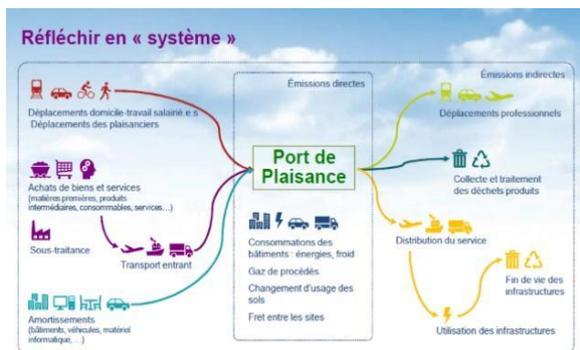


Sources : Recharge de bateaux bidirectionnelle / Boat to Grid (BtoG)

Limites des solutions techniques émergentes

Nous sommes dans un contexte d'accélération du dépassement des limites planétaires : nous avons consommé plus de deux limites planétaires en 2022. Les rapports antérieurs du GIEC préconisaient de maintenir le réchauffement planétaire en dessous de 1,5°C. Cependant, les nouveaux rapports indiquent que ce réchauffement deviendra réalité d'ici 2030-2035. Afin de réduire de manière significative les conséquences du changement climatique, il est impératif d'aborder cette question dans les 10 prochaines années.

Aujourd'hui, aux vues des statistiques des années d'achat des bateaux, il semble préférable de se baser sur le retrofit et le refit plutôt que sur des supports nouveaux.



Source : Costraten.

Inscrire son action dans le temps long

Nous sommes dans un contexte de mutation permanente, il convient de s'ajuster par rapport à chaque enjeu. Une des méthodes qui pouvant être utilisée est la roue de Deming.

Il s'agit d'une démarche d'amélioration continue qui s'appuie sur quatre leviers : planifier, agir, vérifier, réagir.

Importance du collectif... de l'humain... des imaginaires...

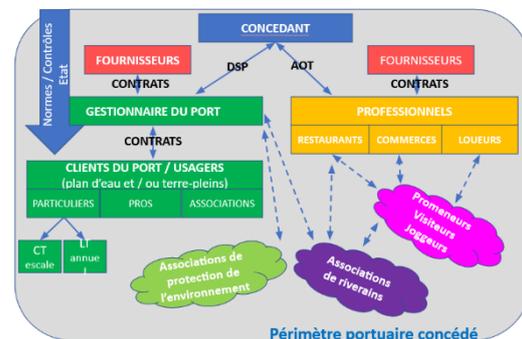
Les ports de plaisance peuvent contribuer à l'émergence d'un modèle plus vertueux au sein de leur territoire. Ils portent ainsi un enjeu important

Une grande partie des bateaux ne peuvent pas être connectés facilement à un réseau ce qui complique le passage à un système tout électrique.

En Bretagne, en 2011, 65% de postes étaient sur bouées à flot ou à l'échouage, représentant un frein certain au déploiement des motorisations électrique.

Une nécessaire approche systémique

Il convient de mettre en œuvre rapidement des solutions. Il faut établir des diagnostics et les élargir aux enjeux climatiques et énergétiques pour mettre en place un plan d'action. Ceux-ci devront s'inscrire dans des stratégies pluriannuelles afin de pouvoir monter des projets à moyen et long terme, bénéficier de financements et travailler sur l'acceptabilité des moyens mis en œuvre.



d'attractivité pour la plaisance, comme pour les territoires associés.

Les financements du changement

Il est primordial pour les gestionnaires de ports de se tenir informés des nombreuses possibilités de financement disponibles et de s'engager dans une collaboration étroite avec les autres acteurs de l'écosystème afin d'élaborer des projets novateurs et solliciter des aides financières en conséquence.

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>

PRÉSENTATION

Présentation des appels à projets "Port de plaisance d'avenir" et "Base nautique d'avenir" du Plan Tourisme "Destination France"



Anne Fontaine

Directrice de projets "Port de Plaisance et Base Nautique d'avenir" pour le compte de la Direction générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture, CEREMA



[Vidéo de l'intervention](#)

[Support de présentation](#)



Retrouvez les appels à projets :

<https://www.cerema.fr/fr/destination-france/port-plaisance-avenir>

<https://www.cerema.fr/fr/destination-france/base-nautique-avenir>

Rappel du contexte :

PLAN DE RECONQUÊTE ET DE TRANSFORMATION DU TOURISME « DESTINATION FRANCE »

Consolider la place de la France en tant que première destination touristique durable mondiale

- Présenté par le Premier Ministre fin 2021
- Doté de 2 milliards d'euros
- Période 2022-2024



Mesure 4.3 « Ports de plaisance- Bases nautiques - Verdissement, modernisation et adaptation aux changements climatiques et montée des eaux » (30 M€)

- **Pilotage**: Secrétariat d'Etat chargé de la Mer
- **Mise en oeuvre**: Cerema, avec l'appui de l'ENSVN pour « Base Nautique d'Avenir »
- Pour chaque dispositif, mise en place d'un **Comité consultatif** et d'un **Comité de pilotage**
- Deux dispositifs complémentaires de financement

Dispositif d'aide au « fil de l'eau »

Activités « vertueuses » pré-identifiées
Instruction **tout au long de l'année** Montant de subvention par dossier: **BN <100 k€ - PP: <150 k€**

Dispositif d'appel à projets (AAP)

Projets « exemplaires » et ambitieux (> 300 k€) de modernisation répondant aux objectifs de l'AAP
Activités plus diversifiées
Processus sélectif
Date limite dépôt: **BN: 15/03/2023 - PP: 15/04/2023**
Montant max. de subvention : **BN: 800 k€ - PP: 1 M€**

Un premier bilan

Nous avons pu constater une réelle appétence des structures pour ces dispositifs.

Concernant les ports de plaisance, le premier dispositif d'appel à projets de 2022 a permis de valider 6,3 M d'euros de subvention sur un montant d'activité de 26 M d'euros et le dispositif « Au fil de l'eau » a distribué 1,5 M d'euros de

subvention en 2022 pour environ 29 dossiers. Une demande souvent générée par la certification « port propre »

Concernant les bases nautiques, 500 000 euros de subventions ont été attribués pour le dispositif « Au fil de l'eau » avec une douzaine de dossiers acceptés. Et concernant le dispositif d'appel à projet, deux lauréats ont bénéficié d'un montant global de 700 000 euros.

ÉCHANGES

Question pour NéOcean : existe-t-il des ACV pour les solutions de propulsion électrique ?

On notera qu'il existe une réglementation française relative aux engins à foils qui est en avance sur le plan européen, notamment grâce à la division 145 qui s'applique à tous les engins (bateaux) équipés de foils, à l'exception des planches. Cette catégorie franco-française permet d'obtenir la certification, comme c'est le cas pour l'hydroptère.

Pour ce qui est de l'analyse du cycle de vie (ACV) de notre support, nous avons rencontré quelques difficultés, mais l'ADEME est prête à nous soutenir dans cette démarche. Nous avons réalisé des bilans Carbone en prenant en compte la fabrication complète du bateau et en les comparant à ceux des jet-skis.

Nous avons constaté un écart significatif sur une période de 5 ans, avec une empreinte carbone équivalente à 2000 kg pour l'Overboat, contre 38 tonnes pour un jet-ski, pour une vitesse et une durée d'utilisation similaires.

Retours de l'UPACA

L'UPACA invite les services de l'Etat et les services associés à entreprendre des enquêtes sur les mois d'octobre à avril afin de bénéficier de meilleurs taux de réponse.

En ce qui concerne les peintures non autorisées que l'on trouve encore dans les eaux de carénage, on en appelle aux services de l'État afin de rechercher quels en sont les lieux de vente, pourquoi ces substances sont vendues à des particuliers...et mettre en place des systèmes de contrôle en amont. S'il y a des réflexions sur les produits en sortie d'aire de carénage, l'UPACA souhaite y être associée.

Pour revenir à l'intervention de M. Gallin, il existe des porteurs de projets qui sont très ambitieux, notamment sur le sujet de la borne électrique à recharge rapide. Il sera utile de mettre en adéquation les nouveaux modèles économiques et règlementaire. Les AOT n'accordent pas actuellement le temps nécessaire aux porteurs de projets pour mener à bien leur projet.

TABLE RONDE 4

Mouillages & ZMELs,
Relais de l'éconavigation
Où en sommes-nous ?



Programme

Éconaviguer

Dans une aire marine protégée

RENCONTRES
INTERPROFESSIONNELLES
2023

RELAIS ET ENJEUX
DE L'ÉCONAVIGATION :
LE RÔLE DES PORTS DE PLAISANCE
& DES MOUILLAGES

Table ronde 04

**Mouillages
& ZMELs, relais
de l'éconavigation**



PRÉSENTATION 1

Le déploiement de la Stratégie « Mouillages » en Méditerranée, dont ses aspects réglementaires



Frédéric Villers

Chargé de mission « usages côtiers »,
Façade Méditerranée, OFB



[Vidéo de l'intervention](#)

[Support de présentation](#)



La stratégie « Mouillages » s'articule autour de plusieurs axes :

Connaissance et surveillance

L'herbier de posidonie, un habitat protégé en droit français, européen et international. Habitat riche en biodiversité, il joue un rôle clé dans la protection des plages contre l'érosion, tout en fournissant une source d'oxygène importante et en stockant du carbone.

Cependant, la cartographie de cet habitat, qui est mise à jour environ deux fois tous les dix ans, révèle une diminution de sa superficie de 10% à 30%. Cette détérioration est due aux aménagements côtiers et portuaires, à la pollution, ainsi qu'à l'impact des ancres des petites et des grands navires. La question de l'impact des navires de plaisance reste encore, à résoudre.

La Stratégie Mouillages en Méditerranée

Dans le cadre de la Stratégie Mouillage de 2010, on peut noter deux grands objectifs visant à :

- « Renforcer la mise en œuvre de la stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance (2010), à l'échelle des bassins de navigation - M032_MED1b, et
- « Définir une stratégie de gestion des mouillages des navires de grande plaisance sur les secteurs à enjeux » - M033_MED2.

Elle vise donc la petite comme la grande plaisance. Nous partons du principe que la mer est un bien commun et que le domaine public maritime est inaliénable. Il est nécessaire de respecter l'environnement comme les paysages. Les activités de loisirs ne peuvent pas se faire au détriment des autres usages. Nous rappellerons aussi, qu'ils soient temporaires ou saisonnés, les mouillages n'ont pas vocation, à combler l'insuffisance dans les ports

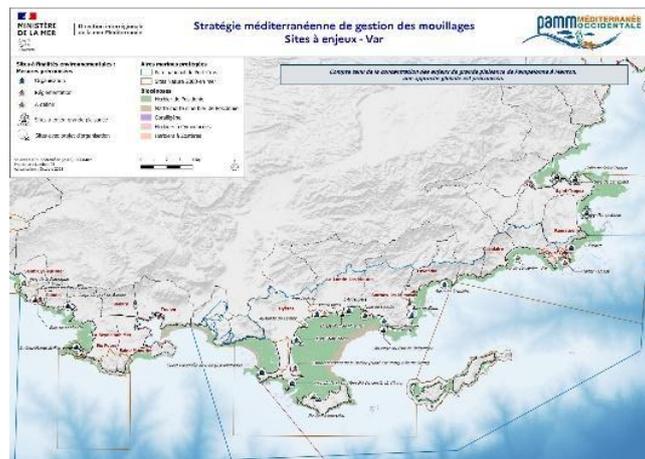
À travers la stratégie, il s'est agi dans un premier temps, tel de définir les sites sensibles à partir des nouvelles connaissances et données, puis de préconiser les mesures adaptées requises. De l'accompagnement de

porteurs de projets a été mis en place. Cela a permis en outre, l'identification de secteurs prioritaires pour chaque département littoral.

Les différents sites ont été regroupés par secteurs en vue de privilégier une approche à l'échelle du secteur de navigation, essentielle dans le cadre de projets de ZMEL et pour prévenir des

effets report. Le type de mesure envisagé a été précisé pour chaque site :

- soit de la réglementation : zone d'interdiction de mouillage sur un secteur donné, etc.,
- soit de l'organisation : mise en œuvre de dispositifs de mouillages écologiques via l'outil juridique ZMEL...



Les moyens de la mise en œuvre de la stratégie

Une fois la stratégie définie, un cadre financier d'action a pu être établi à différents niveaux.

Un appel à projets a été ouvert en 2020 sur la « Réduction de l'impact des ancres des navires de plaisance sur l'herbier de posidonie par la mise en œuvre de mouillages organisés ». Cet appel à projet est de nature collective en ce qui concerne le financement, ce qui signifie que tous les établissements publics, les collectivités et les services de l'État ayant la capacité de financer la mise en œuvre de projets contribuent ensemble au financement des projets.

La réglementation

Un arrêté est venu fixer le cadre général (Arrêté cadre n°123/2019 du 03 juin 2019 fixant le cadre général du mouillage et de l'arrêt des navires dans les eaux intérieures et territoriales françaises de Méditerranée) et a été complété par

l'adoption d'arrêtés locaux. Ainsi, durant deux années, le préfet maritime a mis en place un certain nombre d'arrêtés dans chaque département pour interdire l'ancrage des navires de grande plaisance dans l'herbier de posidonie, dans des secteurs bien défini. Cette interdiction d'ancrage en Méditerranée française, s'accompagne de l'installation de coffres à destination de la grande plaisance.

Dans le cadre de la Stratégie mouillage, une approche complète est proposée avec une réglementation claire, des solutions financières pour aider les collectivités à mettre en place des projets, ainsi que des guides pratiques pour la mise en place de mouillages écologiques. De plus, un forum est organisé régulièrement regroupant les collectivités impliquées dans des projets de ZMEL (zones de mouillages écologiques et labellisées) et les bureaux d'études peuvent échanger des idées sur cette thématique.

PRÉSENTATION 2

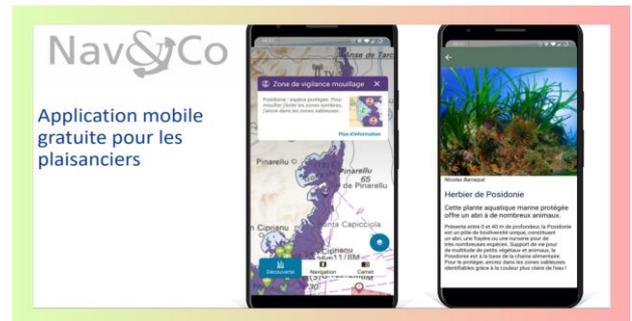
Projets de sensibilisation et préservation pour les mouillages

01 # L'APPLICATION NAV&CO & PROJET DE SENSIBILISATION AU PORT DU CROUESTY



Clarence Labbé

Labbé, Responsable sensibilisation du projet Life Marha, OFB



[Vidéo de l'intervention](#)



[Support de présentation](#)



LA CAPITAINERIE DU CROUESTY

Des fresques seront bientôt installées à la capitainerie du Croesty dans le but de sensibiliser les plaisanciers sur l'importance des herbiers. D'autres affichages seront également mis en place pour créer des espaces de sensibilisation dédiés à ces habitats naturels.

L'APPLICATION NAV&CO

Il s'agit d'une application gratuite à disposition des plaisanciers pour les informer lors de leurs sorties en mer ou de leur préparation de navigation, quant à :

- la présence d'herbiers sur zone,
- les points d'intérêts de la biodiversité,
- des informations sur la navigation et différents avis.

Cette application a maintenant été développée pour l'ensemble des eaux métropolitaines, ainsi qu'en Guadeloupe, et est disponible sur Android ou Apple.

<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.navco&hl=fr&gl=US>

02 # LA CAMPAGNE ÉCOGESTES ET LES TECHNIQUES DE COMMUNICATION ENGAGEANTE



Frédéric Poydenot

Directeur du CPIE des Iles de Lérins et Pays d'Azur

Depuis plus de 20 ans, la Campagne Écogestes Méditerranée rassemble des acteurs associatifs, des gestionnaires du milieu, des collectivités locales, dans le but de sensibiliser les plaisanciers aux bonnes pratiques environnementales.

Cette initiative collaborative est soutenue par divers organismes tels que l'OFB, la DIRM, l'agence de l'eau, l'ADEME, la DREAL, la FIN, l'UPACA, ainsi que les collectivités locales, des communes, des départements qui financent les actions de terrain. Sur la façade méditerranéenne, 26 structures et une centaine d'ambassadeurs se mobilisent pour cette cause.

La méthode utilisée pour sensibiliser les plaisanciers repose sur la communication engageante (Pr. Robert Vincent Joule), une méthode classique qui inclut des actes préparatoires, des facteurs pour faciliter l'engagement et une forte identification à l'acte.

Ainsi, des entretiens sont menés sur les lieux de mouillage pour encourager les plaisanciers à adopter des compor-



[Vidéo de l'intervention](#)

[Support de présentation](#)



tements plus responsables en matière d'environnement.

Lors de chaque entretien d'environ 20 minutes mené auprès des plaisanciers, une sélection de 13 gestes est présentée et des questions sont posées afin de susciter une ouverture aux changements. À l'issue de l'entretien, un drapeau est remis au plaisancier pour signaler publiquement son engagement.

Chaque année, ces pratiques sont recensées, générant une base de données contenant environ 150 000 informations permettant de mieux analyser ces comportements, notamment en fonction de la typologie des plaisanciers selon leur niveau de pratique, soit à l'échelle de la Méditerranée, en 2022 :

- plaisanciers ayant une pratique faible (21%),
- plaisanciers ayant une pratique moyenne (42%),
- plaisanciers ayant une pratique forte (37%).

03 # CAMPAGNE EAU LA LA

UNE INITIATIVE INTER-COLLECTIVITES AU TITRE DE NATURA 2000
ET DES SAGE SUR L'OUEST DES COTES D'ARMOR



Maiwenn Leborgne
Lannion-Trégor Communauté



[Vidéo de l'intervention](#) 
[Support de présentation](#) 

Historique

La campagne Eau la la a été initiée en 2019 avec le soutien de l'OFB. Elle a été mise en œuvre grâce à une collaboration entre des structures porteuses de SAGE et des opérateurs Natura 2000, à travers leurs objectifs communs de préservation de la biodiversité et de la qualité de l'eau.

La campagne a également mobilisé des élus référents et des groupes de travail regroupant des gestionnaires de ports et des associations de plaisanciers pour constituer les outils de cette campagne. Ce processus a également été aidé par la présence de médiateurs sur le terrain en 2019, 2021 et 2022.

En 2020, la campagne a obtenu le Natura 2000 Award.

Les six thématiques de la campagne



Les outils de la campagne

Différents outils ont été créés :

- des plaquettes et des livrets,
- un site web www.protegeonslamer.bzh,
- des posters résumant le contenu des livrets,
- une [Vidéo de présentation](#)
- deux Beach flag aux couleurs de la campagne,
- des autocollants,
- des tenues pour les médiateurs,
- un questionnaire d'évaluation.

Bilan de la campagne 2022

La campagne a reçu un très bon accueil auprès des plaisanciers. Plus de 1000 personnes sensibilisées directement. La campagne a permis une répartition de la sensibilisation sur l'ensemble du territoire.

Les approches par les moniteurs de voile et les écoles de permis ont également été bien accueillies.

De nombreux plaisanciers se sont engagés dans une démarche éco-responsable : tri systématique et choix

dans leurs achats (forte progression de l'utilisation des produits éco-labellisés),

Néanmoins, trop de plaisanciers carènent encore chez eux. Les infrastructures portuaires ne sont pas toujours adaptées aux usages compatibles avec les « bons gestes ». Il manque principalement des aires de tri et des aires de carénage.

On peut aussi noter que :

- le sujet des « alternatives aux antifouling » reste d'actualité,

- qu'une grande partie des pêcheurs ne comprend pas la réglementation : l'information réglementaire et des connaissances scientifiques restent à vulgariser.
- la localisation des herbiers est encore une connaissance à partager,
- une partie des plaisanciers estivants veulent profiter des lieux (îles) sans perdre de temps avec les précautions à prendre : un effort de sensibilisation à poursuivre auprès de ce public.



04 # UN PROJET DE CAMPAGNE PLURI-ACTEURS EN MEDITERRANEE SUR LES ANCRAGES



Frédéric Villers

Chargé de mission « usages côtiers »,
façade Méditerranée, OFB

[Vidéo de l'intervention](#)



[Support de présentation](#)



Rappel du besoin

En dépit des nombreuses campagnes de sensibilisation menées depuis des années sur le mouillage et la protection de la posidonie, il est constaté que de nombreux navires continuent de mouiller dans les herbiers marins. Afin de comprendre l'origine de ce problème persistant, une étude sociologique et marketing a été entreprise.

Étude mise en œuvre en 2022

Un comité de pilotage "inclusif" a été mis en place, rassemblant : l'État (PREMAR, DIRM), des agences (OFB, AERMC), des collectivités (3 régions), des professionnels (FIN, Union des Ports de Plaisance de Provence-Alpes-Côte d'Azur et Monaco (UPACA)), des associations (CPIE IL, WWF).

Une analyse sociologique des plaisanciers et des socio professionnels a été menée par des chercheurs en sciences sociales : EcoDecisions, CSA et Markedia, à travers :

- des entretiens menés par le CSA en mer et à terre,
- des résultats répartis sur la façade,
- des nombreuses réunions pour échanger et construire un plan d'actions.

Une synthèse des questionnaires sur les profils de plaisanciers a mis en avant qu'il s'agissait « Généralement, hommes, plus de 50 ans, propriétaires, souhaitant se détendre et peu enclins à la contrainte. Pour beaucoup, la posidonie n'est pas nécessairement un sujet, ils ont un faible niveau de connaissance sur le sujet. Ils pensent faire « mieux que les autres » ou "au mieux", et ont beaucoup d'automatismes". Trois profils de plaisanciers ont été définis pour vocation de communication :

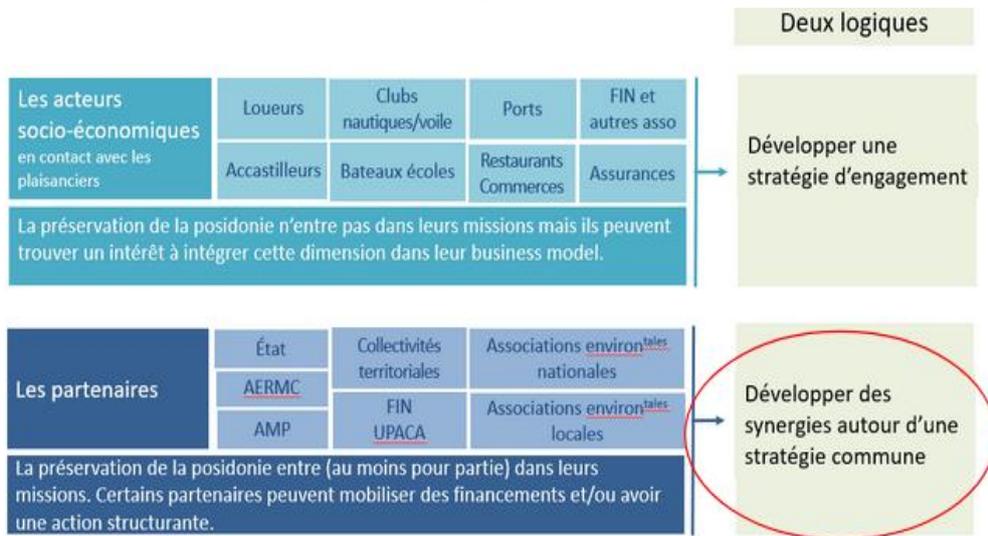
- les hédonistes,
- les conscients modérés,
- les inconditionnels du respect de la mer.

La majorité des plaisanciers sont des conscients modérés (60%) et représente la cible prioritaire de la future campagne. Le message à délivrer à ceux-ci devrait être "facile", associé à une identité sociale et "empreint de nostalgie".

Les grands objectifs du plan de communication des acteurs socio-professionnels sont :

- de faire émerger une urgence à respecter la posidonie,
- d'instaurer un effet de levier en créant des relais d'influence,
- de susciter l'envie d'agir,
- de faciliter le passage à l'action.

2 grands profils d'acteurs et leurs logiques :



Le Plan d'action

Il s'agit de :

- construire une démarche de partenariat entre les partenaires institutionnels,
- élaborer une plateforme d'engagements avec les acteurs socio-professionnels en s'appuyant sur Act4Posidonia,
- développer des outils en reprenant les éléments de l'étude, à savoir notre cible, les vecteurs de communication prioritaires, l'importance du message.

Autre étude à découvrir :

⇒ Test différents types d'ancrage / comparer avec les techniques d'ancrage

Phase 1 étude des ancrages

- étude théorique
- étude pratique avec des tests en conditions réelles

Phase 2 états lieux :

- Observation in situ des mouillages réalisés
- Enquête avec les usagers sur leurs techniques et ressenti.

Phase 3 : proposition d'une stratégie de communication



ancrer long, bien étaler, faire très attention à la remontée.

5 fois la hauteur d'eau, ou 3 fois + longueur du navire sentille un minimum.

Il n'est pas forcément pertinent de conseiller de changer d'ancre, cela serait forcément mal perçu en raison du coût, pour un gain discutable

Utiliser des marquages de chaîne (exemple Figure 17) afin de connaître la longueur de chaîne mise en place.

Utiliser des aides (orin par exemple) pour bien repérer la position de l'ancre lors de la remontée.

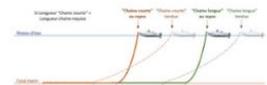
Ne pas faire de forte traction après le mouillage

⇒ 20 à 25 % des plaisanciers mouillent trop court

⇒ Enjeu sur le rippage de l'ancre à la remontée ou si on mouille trop court.

⇒ Mouiller dans une tâche de sable à proximité

⇒ immédiate d'un herbier peut être pire. Besoin de prendre une zone tampon



PRÉSENTATION 3

Focus sur les mouillages de moindre impact,
Les évolutions des projets en cours

01 # SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE



Marie Le Baron

Chargée de mission "natura 2000 et usages de loisirs en mer", façade Atlantique, OFB

[Vidéo de l'intervention](#)



[Support de présentation](#)



Dans le cadre du Life Marha, différents projets en Bretagne Nord, en zone intertidale sur des zostères naines sont en cours à Balanec, Trébeurden et Ploubazlanec.

Ploubazlanec

La commune de Ploubazlanec, en collaboration avec l'entreprise "Bretagne Plongée", mène actuellement une expérimentation visant à évaluer l'efficacité de mouillages adaptés sur les zostères naines dans la zone intertidale.

Cette initiative a nécessité la mise en place de quatre mouillages équipés d'un orin gainé en remplacement des chaînes, il y a deux ans de cela. Des suivis passifs ont été effectués à l'aide de drones et des suivis biologiques de l'herbier ont été réalisés à pied. Les résultats de cette expérimentation seront disponibles dans un an.

Trébeurden

La commune de Trébeurden expérimente différentes techniques différentes en zone d'échouage, sur des zostères naines et des zostères marines : des aussières gainées ou des aussières tendeur ont été fournies par l'entreprise « Ino Rope ». De même des suivis à l'aide de drone ont été réalisés fournissant une vision d'évolution surfacique des zones impactées. Le c est

que les zones d'impact commencent à se rétrécir et l'herbier regagne en surface ce qui est encourageant.

Roscanvel

Grâce au Plan de relance, la commune de Roscanvel, en rade de Brest, a entrepris le remplacement de ses mouillages qui étaient fixés sur un banc de Maërl. Pour ce faire, la commune s'est associée à l'entreprise "Temanio" qui fournit des mouillages innovants à base d'élastomère, réduisant considérablement l'impact environnemental de leur usage, avec un ragage maintenant presque inexistant. Les suivis sont et en cours et l'on constate déjà que le Maërl a repris sa place autour des mouillages.

De l'avis des plaisanciers, l'élastomère permet de limiter le rayon d'évitage et de bénéficier d'un très bon effet d'amorti. En complément de cette initiative, des techniques d'ancrage foré pour remplacer les corps morts, ont été testées.

île aux Moines

Différents types de mouillages y sont expérimentés : des mouillages en élastomère, des mouillages avec une ligne textile. Un point d'attention technique est la vitesse d'évitage des mouillages qui sont assez très différentes d'un système à l'autre.

Avant de procéder à l'installation des mouillages écologiques, la commune a réalisé une étude pour identifier tous les mouillages présents sur des herbiers et évaluer si ceux-ci pouvaient être déplacés ou non.

Des projets ambitieux ont émergé dans le Morbihan depuis le lancement du Plan de relance, visant à remplacer plusieurs centaines de mouillages. Pour accompagner les porteurs de projets dans la mise en place de mouillages écologiques, le Life Marha a récemment publié un recueil de neuf fiches techniques couvrant les aspects réglementaires, techniques, financiers, de communication et de sensibilisation.

02 # DANS LE PARC NATUREL MARIN ESTUAIRE DE LA GIRONDE ET MER DES PERTUIS (PNM EGPM)



Sébastien Meslin

Chargé de mission "Usages de loisir et EEDD", PNM Estuaire de la Gironde et Mer des Pertuis



[Vidéo de l'intervention](#)

[Support de présentation](#)

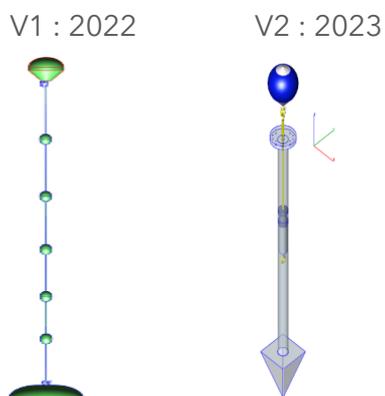


adaptés à la zone intertidale, en partenariat avec la société "ETM Marine".

Une première version de mouillage à moindre impact a été développée et testée en 2022, avec un principe visant à substituer la chaîne par une aussière en polyéthylène par une ligne en Dyneema afin de limiter l'abrasion de la ligne et un système de bouées enfilées pour permettre à la ligne de rouler lorsqu'elle se pose sur l'estran et de la surélever. En 2023, la version 1 sera dévoilée, avec l'ajout de lestages en plomb pour un effet d'amorti supplémentaire.

Un partenariat a été mis en place avec la commune de La Tremblade (Ronce-les-Bains) pour tester ces dispositifs sur 120 mouillages, dont une grande partie est située sur les herbiers de zostère. Dans

le département de Charente-Maritime, des tests auront également lieu en 2023 sur la ZMEL de La Flotte-en-Ré et de Bourcefranc-le-Chapus.



03 # DANS LE PARC NATUREL MARIN DU BASSIN D'ARCACHON



Caroline Bontet

Chargée de mission "Activités nautiques et de loisirs", PNM Bassin d'Arcachon

[Vidéo de l'intervention](#) 

Les objectifs du Plan de gestion du Parc marin sont multiples :

- garantir le bon état de conservation des habitats, notamment les zostères marines et naines,
- encourager l'innovation et l'expérimentation pour la durabilité des activités en mer,
- répondre aux évolutions scientifiques et technologiques en matière de pratiques et d'attentes des gestionnaires, des professionnels du nautisme et des usagers.

Dans le cadre du Plan de relance, le parc marin a principalement soutenu des dispositifs de mouillage à moindre impact, comprenant des lignes textiles avec des bouées subsurfaces et un

système d'amarrage pour réduire le ragage. L'objectif était d'encourager les gestionnaires à effectuer une transition significative vers des systèmes plus durables, en se concentrant sur la réduction des impacts environnementaux.

Les challenges

Nous faisons face à différents défis :

- s'inscrire dans le schéma de travail des gestionnaires,
- la temporalité des instances publiques,
- les habitudes de travail et de partenariat existantes,
- les habitudes de type location accompagnées dans le cadre du Plan de Relance vers l'acquisition, l'achat,

- une certaine appréhension sur la qualité et la performance des nouveaux dispositifs.

Le Parc marin a accompagné trois communes dans ce projet, finançant 80% du montant total pour les aider à mettre en œuvre des mouillages à moindre impact :

- commune de la Teste De Buch (2021)
: remplacement de 134 corps morts par l'acquisition de 67 pontons bi-pentes,

- commune d'Arcachon (2022) : rédaction d'un cahier des charges incluant des dispositifs à moindre impact. En 2023, 275 mouillages à moindre impacts écologique (ancrage à vis et ancrage à système coulissant) vont être mis en place,

- commune de Lège Cap Ferret (2022) : rédaction d'un cahier des charges Passage à 1 500 lignes de mouillages en fibres textiles.

04 # DANS LE PARC NATUREL DE MARTINIQUE



Tiphaine Rivière

Chargée de mission "Usages maritimes"
PNM de Martinique



[Vidéo de l'intervention](#)

Le Parc doit faire face à un double constat, une grande diversité des usages et une forte attractivité de l'île, avec une augmentation de la pratique de la plaisance. Face à cela, nous devons notamment préserver les fonds les plus fragiles.

Nos projets

Au sud de l'île, un projet expérimental a été lancé pour l'installation d'un peu plus d'une centaine de mouillages sur deux sites. Cependant, ce projet a rencontré divers désagréments tant au niveau technique qu'en termes d'acceptation par les usagers. Actuellement, le projet est en train d'être réinstauré. Une réglementation relative aux trous à cyclones a été mise en place. La direction de la mer accompagne les communes dans la mise en place de plans de balisage.

Le parc a été partenaire avec l'Office de l'eau d'un appel à projet destiné aux acteurs socio-professionnels en vue de soutenir la mise en place de mouillages écologiques, responsabiliser les usagers et structurer la filière.

Le parc a aussi lancé un observatoire des pratiques en 2023 pour recueillir davantage de données et de connaissances sur la plaisance. Cela conduira à l'élaboration d'une "stratégie mouillage" avec des enjeux distincts de celle mise en œuvre en Méditerranée, mais avec quasiment les mêmes partenaires financiers, techniques, politiques et avec les usagers. L'objectif est d'aménager de manière cohérente l'ensemble du territoire en ce qui concerne les mouillages. Le PNM a lancé des projets d'aménagement régis sur le Rocher du Diamant. De plus, le Parc a pour ambition d'élargir son parc de mouillages.

CONCLUSIONS DE LA JOURNÉE ET PROJECTIONS POUR LA SUITE DU PROGRAMME

Si environ un français sur sept pratique des activités nautiques, ce chiffre s'élève à un français sur quatre si l'on prend en compte les pratiques côtières et des plages, témoignant de la diversité des pratiques qui s'étalent dans l'espace et dans le temps.

Afin de favoriser la transition écologique des activités nautiques, il est primordial de renforcer encore davantage le rapprochement entre les gestionnaires d'aires marines protégées et tous les acteurs portuaires. Des besoins ont été identifiés à travers ces Rencontres pour mieux connaître les pratiques, les pratiquants, le zonage et la répartition spatio-temporelle des activités, avec une nécessité de mise en place d'observatoires.

Des défis techniques et réglementaires s'imposent pour réaliser la transition énergétique des activités nautiques, au port comme au mouillages. Ces évolutions nécessitent un accompagnement financier. Le Plan de relance a eu un véritable effet levier en faveur d'un développement durable des activités du nautisme. En outre, deux appels à projet sont en cours dans le cadre du plan destination France tourisme : « Port de plaisance d'avenir » et « Base nautique d'avenir ». Il est important pour les acteurs de s'en saisir.

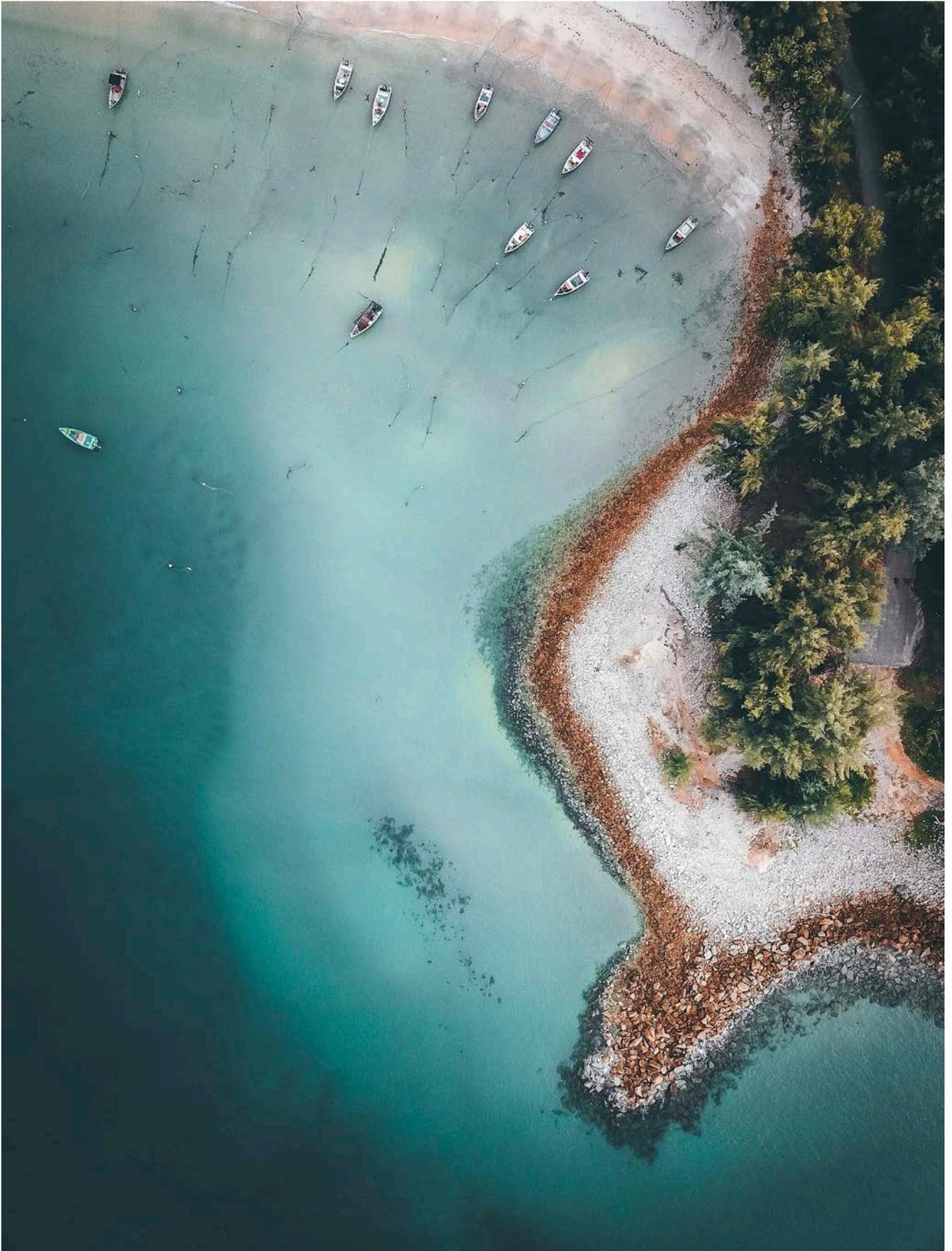
La reconnaissance d'engagements en faveur de la biodiversité de la part des pratiquants, des usagers, des entreprises est un élément également primordial. Il est important de valoriser ces engagements, notamment par le biais de certifications, de labels. L'Office français de la biodiversité se tient à disposition des entreprises du portuaire qui souhaite être accompagnées dans le cadre du dispositif « Engagé pour la nature ». Il y a aussi un rapprochement à faire avec les usagers, les plaisanciers. Cela pourrait être un prochain objectif du Programme « *Éconaviguer dans une aire marine protégée* ».

Nous essayons d'inscrire nos actions dans la mise en place de partenariats. La "stratégie mouillage" en Méditerranée nous montre l'importance d'une approche partenariale et de la mise en place de stratégies intégrées.

Nous vous remercions pour la richesse de ces échanges, merci aux intervenants et nous espérons poursuivre dans cette logique de partenariat.

Vous pouvez retrouver tous les travaux du Programme « *Éconaviguer dans une aire marine protégée* » dans les newsletters, le LinkedIn, les réunions sont disponibles sur la chaîne YouTube du Programme, un site web sera prochainement en ligne qui nous permettra de diffuser tous les outils, rapports et travaux.

Des fiches argumentaires ont été rédigées et sont disponibles dans un "Guide de l'éconavigation - des contenus et propositions pour vos outils de sensibilisation » proposant des constats, de la réglementation et des bons gestes.



Liste des participants

ALBA	Laure	Lannion-Trégor Communauté	Chargée de mission qualité sanitaire des eaux littorales
ANDRE	Manon	URCPIE Bretagne	Coordinatrice de la campagne Ecogestes
ANGIBAUD	Alain	Union Des Plaisanciers des Ports du Morbihan	Président
ANNE MARIE	Marc	DREAL des Pays de Loire	Chargée de mission eaux marines et littorales
AUBERTIN	Romane	Parc naturel marin du golfe du Lion	Service Civique - Nautisme durable
AUGE	Bertrand	OFB	Délégué de façade atlantique
AUVRAY	Cedric	OTEIS	CHEF DE PROJET MARITIME
BAUDOINT	Mailys	Parc naturel marin du Bassin d'Arcachon	Service civique
BEN FADHEL	Yousr	BlueSeeds	Chef de projet BlueMooring
BERNADI	Marc	Ports d'Occitanie	Secrétaire Général
BERTHIER	Lola	OTEIS	Chargée d'études en écologie marine
BINCTIN	Christel	DDTM29	Chargée de mission police de l'eau milieu marin
BITON	Sébastien	OFB Office Français de la Biodiversité DFM MMN	Chargé Mission Pêche Prof. C. marines U. loisirs
BOISDRON	Philippe	UFMO	Président
BOULET	Anne	Parc naturel régional du Golfe du Morbihan	Chargée de mission Natura 2000 et usages / Marha
BROQUERE	Marion	CPIE Bassin de Thau	Cheffe de projet Mer & Littoral
BRUNET	Jean-Romain	Régie autonome du port de plaisance de Port Camargue	Directeur Général
BURLOT	Anne-Sophie	Laboratoire de Biotechnologie et Chimie Marines de l'UBS	Enseignante-Chercheuse
CABON	Amélie	LABOCEA	Technicienne Recherche et Développement
CALVET	Alix	NEOCEAN	Chargée de projet
CAURANT	Adrien	Labocéa	Ingénieur R&D
CHARRON GIGUET	Aurélié	Women For Sea (association)	membre active
CHAVENT	François	CENTRALE BATEAU	Direction
CHENIOUR	Marwa	Delta	Gerante
CHERE	Edouard	Aire Marine Protégée de la côte agathoise	Chargé de projets
CHIODO	Jérôme	Mairie de Banyuls sur mer	DGS
CORDELLIER	Chloë	Syndicat mixte de la ria d'Etel	Chargée de mission littoral et développement local
CORLER	Patrice	Capitainerie de Trégunc	Responsable portuaire

COURANT	Angéline	A la recherche d'un emploi	Technico-commercial
DAUDIN	Gwladys	Morlaix Communauté	Chargée de mission Natura 2000
DE CUVERVILLE	Benoit	Ethabox	Directeur Général
DELBURY	Maxime	Nautix	DG
DELEMAR	Guillaume	entreprise - fabrication de produits en cordage dont ligne de mouillage	responsable commercial
DELEMAR	Guillaume	Ino-Rope	responsable des ventes
DORIEZ	Lucie	SAS K-REN	DG
DORIEZ	Lucie	SAS K-REN	Directrice générale
DOSSOU-SOIGNON	Fridolin	Plateforme Portuaire de Surveillance Environnementale (Bénin)	Assistant de Recherche
FAURE	Eloise	Parc national des Calanques	Cheffe de projet Organisation des mouillages
FAVERIS	Jean-Claude	Fédération Nationale des Associations de Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée (FNPAM)	Vice-président
FOUIN	Marine	Communauté d'Agglomération Royan Atlantique	Chargée de mission Croissance Bleue
GRANON	Maéva	Pôle Mer Méditerranée	Chef de projets mobilités décarbonées
HADJADJ	Frederic	SARL	General Manager
HAMON	Baptiste	Ouesco	Stagiaire
HAUZY	Céline	Les Glénans	Chargée de mission environnement
IMBERT	Nicolas	Green Cross France et Territoires	Directeur exécutif
KAHN	Céline	Ocean As Common	Chargée de projet
KOSTIC	Helene	SAS Nautica Vermeille	Présidente
LAMY	Géraldine	PORT SUD DE FRANCE	Responsable QSE
LAMY	Geraldine	PORT SUD DE FRANCE	Responsable Environnement
LAPINTE	Vincent	ICGM	enseignant chercheur
LAROSE	Patrick	société	location de bateaux
LAURENT	Anouk	OFB	Service civique
LAVAL	Cécile	Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques	Chargée de mission
LE BRAS	Marie	Service portuaire de Trégunc	Stagiaire
LE BRETON	Bruno	Ligue Bretagne de Voile	Président
LICARI	Marie-Laure	Département des Pyrénées-Orientales	Responsable Mission Mer&Littoral
LOLLIVIER	Guillaume	Nautix	R&D peintures antifouling
LYSIO	Philippe	ML LITTORAL	Président
MARC	Anne Marie	DREAL Pays de Loire	Chargée de mission
MARMIN	Rodolphe	ETHABOX	Directeur technique

MARTIN	Alizée	PNMGL -OFB	Chargée de mission Usages de loisir
MARZIN	Anahita	OFB	Chargée de mission Life Marha Façade Atlantique
MASSERET	Estelle	Université de Montpellier	enseignante-chercheure
MELIA	Guy	SARL La part de l'oiseau mouche	Dirigeant
MICHEL	Patrick	Ultima Ratio	Consultant Environnement
MIMEAU	David	Nautix	R&D
MOISAN	Manuel	Artelia	Ingénieur
MOUHOUBI	Rakine	ICGM D2	Doctorant aidant à l'organisation
NEVEU	Tifenn	OUESCO - syndicat mixte du SAGE Ouest-Cornouaille	Technicienne SAGE
NIESWIC	Naomi	ICGM	Doctorant aidant à l'organisation
NKOUEFUTH NFONGMO	Yannick	MARBEC	Doctorant
OGE	Gabrielle	SARL La part de l'oiseau mouche	Dirigeante
OUINSOU	François	PLATEFORME PORTUAIRE DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE- PPSE (Cotonou-Bénin)	Assistant des recherches envasson biologique (volet zooplanctonologie)
PASCO	Ronan	Parc naturel régional du Golfe du Morbihan	responsable Pôle Mer et Littoral
PERNET	Sandrine	DDTM56	Adjointe chef service mer et littoral
PERNET	Sandrine	DDTM56	Adj chef de service littoral
PIALLAT	Jacques	ingénieur conseil	Expert aménagements littoraux et portuaires
PIERRE	Camille	UBS	Mission Développement durable
POYDENOT	Frédéric	CPIE Iles de Lérins et Pays d'Azur	Directeur
PUJOL-PIFFAT	Léore	Ocean as Common	Chargée de sensibilisation Blue Print
QUEMENEUR	Gaëlle	Université Bretagne Sud	Relations Entreprises et Partenariats
REIG	Jérôme	Port de plaisance de banyuls sur mer	Responsable du port
REYNES	Renaud	SPYGEN	Directeur de la Prospective et des Partenariats
ROUX	Guénaël	HY GENERATION	DG
SAMIR	Ali said	ANAM	Inspecteur des Affaires Maritimes
SAMZUN	Jean gabriel	Bretagne Vivante	membre
SARGIAN	Peggy	Office français de la biodiversité	Chargée de mission « Appui/gestion AMP Occitanie »
SEGARD	Olivier	UBS	Enseignant-chercheur

SERILLON	Maël	UCPA	Responsable d'activité
STANISIERE	Prune	Ocean As Common	Stagiaire
STONE	Julian	Innovations Bleues	Président
VANPEPERSTRAETE	Emeline	Région Occitanie - direction de la mer	Chargée environnement maritime et portuaire
ZAMBEAUX	Thalia	Women For Sea	Chargée de mission