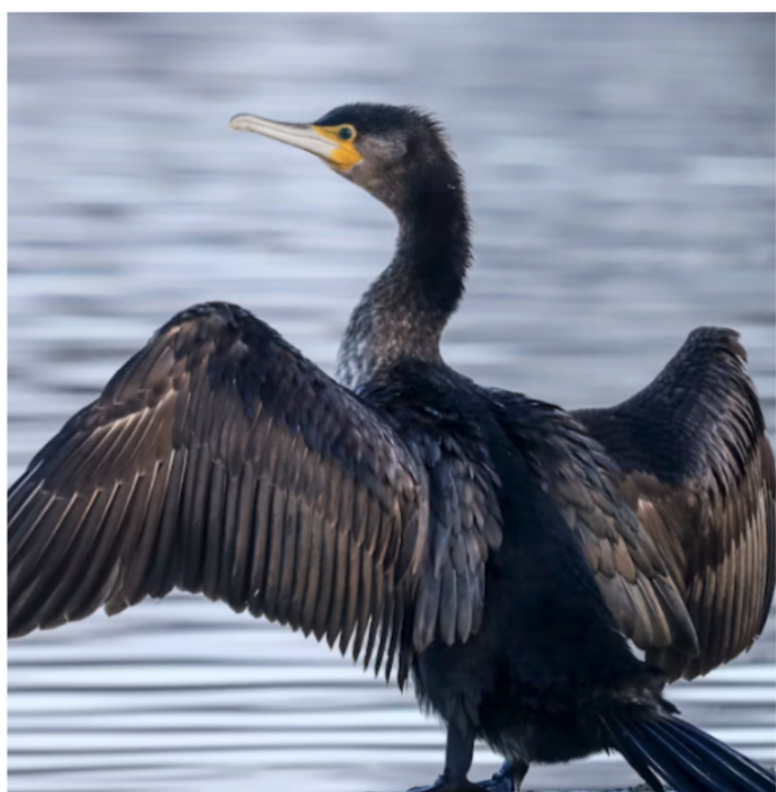


COMPTE - RENDU

GT NATIONAL DE L'ÉCONAVIGATION

8 DÉCEMBRE 2025



SOMMAIRE

Le Programme d'action <i>Éconaviguer dans les eaux françaises</i>	3
La feuille de route du nautisme et de la plaisance 2025–2030	4
La transformation de l'ENVSN et l'2N et actions de la transition du nautisme	7
Le projet RAIDE - revêtement antisalissures, impact, dégradation et efficacité avec les Parcs nationaux marins porté par l'OFB	8
Les travaux sur les Fiches Certificats d'Économie d'Énergie	10
Liste des participants	12-

LIENS UTILES

LE PROGRAMME ÉCONAVIGUER DANS LES EAUX FRANÇAISES

Depuis 2013, le Programme *Éconaviguer dans les eaux françaises* accompagne et facilite par son expertise, des projets pour :

- la réduction des impacts du nautisme et de la plaisance,
- le développement durable du nautisme et de la plaisance,
- leur transition environnementale et énergétique.

En partenariat avec l'Office française de la biodiversité, Université Bretagne Sud et Université de Montpellier. Un nouveau programme d'actions s'est lancé qui va se poursuivre jusqu'en 2027.

SUIVRE LE PROGRAMME :



[Nouveau site](https://econaviguer.com) « éconaviguer.com »



[La chaîne YOUTUBE du Programme "Réseau ECONAV - Econaviguer"](#)

pour retrouver les GT, les webinaires, les Rencontres etc



[LINKEDIN](#) "Éconaviguer dans les eaux françaises" pour suivre l'actualité du Programme et d'autres projets de l'Éconavigation

LES PRÉSENTATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL NATIONAL DE L'ÉCONAVIGATION DU 3 DECEMBRE 2025



Retrouvez toutes les présentations des participants au GT



Les vidéos des présentations sont [disponibles ICI](#).

PRÉSENTATION 01

LE PROGRAMME D' ACTIONS

ÉCONAVIGUER DANS LES EAUX FRANÇAISES

DE SEPTEMBRE 2025 À FIN 2027



(Re) voir en vidéo :



(Re) trouver la présentation :



Rachel MOREAU

Secrétaire générale de ECONAV

Coordinatrice du Programme *Éconaviguer dans les eaux françaises*

QUESTIONS & ÉCHANGES

Le **Parc naturel marin Estuaires picards et de la mer d'Opale (EPMO)** s'interroge sur le fait de savoir si le GT « bruit de propulsion » concerne uniquement la plaisance.

Le Programme confirme que son champ d'action concerne la plaisance. **L'association française du bateau électrique (AFBE)** précise que, même si la mission est principalement centrée sur la plaisance, les bruits émis par d'autres types de bateaux côtiers (professionnels, pêche, etc.) seront également pris en compte dans les analyses.

Suite à la présentation deux prochains webinaires techniques du Programme portant sur l'éco-sourcing des matériaux pour la construction de bateaux, et sur les innovations en matière de mouillages à moindre impact, tant sur la façade Méditerranée, que la façade Manche et Atlantique, **l'Office Française de la Biodiversité (OFB)** souligne que les matériaux ne constituent pas un domaine habituel pour les gestionnaires d'aires marines protégées, mais qu'il est néanmoins essentiel de se projeter sur leurs impacts et les enjeux qu'ils représentent.

En ce qui concerne le webinaire sur les mouillages, il est proposé de réaliser un tour d'horizon des actions passées, et d'anticiper les besoins futurs en s'appuyant sur le partage des retours d'expérience des différents territoires.

PRÉSENTATION 02

LA FEUILLE DE ROUTE DU NAUTISME ET DE LA PLAISANCE HORIZON 2030



(Re) voir en vidéo :



(Re) trouver la présentation :



Solweig DE LANTIVY, Secrétaire générale de la Confédération du nautisme et de la plaisance (CNP)

Elise DUMESNIL, Adjointe au chef de la mission "Plaisance" de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)

QUESTIONS & ÉCHANGES

Le Parc national des Calanques souligne l'importance d'obtenir des FIP (Fonds d'Intervention Public) ainsi que la gratuité des redevances liées aux AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) pour les ZMEL (Zones de Mouillage et d'Équipements Légers). Selon lui, il est incohérent que des structures engagées dans une démarche vertueuse soient contraintes de s'acquitter d'une redevance.

En réponse, **la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)** indique que la gratuité totale des redevances sera difficile à obtenir. Toutefois, une marge de négociation demeure possible avec la DDFIP (Direction Départementale des Finances Publiques), via l'intervention du directeur de la DDTM (Direction Départementale

des Territoires et de la Mer), lequel peut présenter le projet et tenter d'obtenir une minimisation de la redevance.

Le Parc national des Calanques exprime le souhait d'ouvrir une discussion à l'échelle nationale afin d'établir une règle commune, en instaurant un cadre et un accord nationaux.

Sur ce point, **la DGAMPA** confirme que cette question fait partie de ses combats actuels. À ce titre, la mise en place d'une base de données économiques nationale doit permettre de mettre en évidence les disparités territoriales existantes et d'alimenter un travail de conviction auprès des instances concernées, afin de souligner l'iniquité du système actuel.

Le Parc national des Calanques insiste sur la nécessité de renforcer le modèle économique des projets, notamment en développant les crédits carbone et les crédits biodiversité, dans l'objectif de créer de nouvelles sources de financement pour les porteurs de projets.

À ce sujet, **la DGAMPA** précise que les travaux relatifs aux crédits carbone et biodiversité sont menés par l'ADEB (Agence pour le Développement de l'Économie Bleue). Deux approches sont actuellement en débat : la création de droits à polluer ou la mise en place d'un système exclusivement orienté vers la protection de l'environnement, cette seconde option étant privilégiée.

L'OFB précise qu'ils mettent à disposition plusieurs ressources pour accompagner les projets (cartographie des ZMEL en Méditerranée, guides pour les CCTP, recrutement d'une AMO) et rejoint le Parc national des Calanques sur le rôle central des redevances, identifiées comme un frein majeur à la viabilité économique des projets.

L'OFB – façade Atlantique rappelle que le classement en ZMEL ne garantit pas une réduction des impacts environnementaux. À ce titre, une modulation des redevances pourrait être envisagée uniquement lorsque les zones sont effectivement équipées de mouillages à moindre impact.

Yannick Wileveau sur les propulsions électriques, demande à ce que l'AFBE peut participer au GT à venir sur la propulsion. Le retour de la DGAMPA est bien sur positive.

Le prochain webinaire sur les ancrages, pourront bénéficier du point d'étape sur la cartographie de ZMELs et ce point sera aussi fait dans le cadre du Forum ancrages de Méditerranée.

Il est précisé par le **Parc naturel marin de Martinique (PNM Martinique)** qu'en Outre-mer, les solutions de propulsion solaire associées à des batteries se heurtent à des freins majeurs, dont le transport et ces coûts. En effet, le transport complexe des batteries au lithium engendre une forte augmentation des coûts d'installation et de maintenance, constituant un obstacle important au déploiement de ces technologies.

Concernant les ZMELs, on constate un manque de sensibilisation et un besoin de soutien sur l'outil ZMEL auprès des élus et des publics. L'absence de saisonnalité est rappelée, ce qui influe sur le (dé)montage d'équipements.

Dans un autre contexte territorial, **le Parc naturel marin du Bassin d'Arcachon (PNM Bassin d'Arcachon)** rappelle qu'un travail est mené en lien avec les communes pour réduire l'impact des mouillages, généraliser les mouillages à moindre impact et remplacer progressivement les ancrages en béton par des ancrages à vis.

Le Programme Éconaviguer a interrogé sur les pratiques de déconstruction des navires à l'étranger, les modalités de prise en charge du remorquage, identifié comme un frein à la déconstruction, ainsi que sur le cadre réglementaire et les objectifs de décarbonation applicables à la filière nautique. Elle souhaitait notamment savoir si le secteur s'inscrivait dans les objectifs des Accords de Paris ou dans ceux définis pour le transport maritime par l'OMI.

La confédération du nautisme et de la plaisance (CNP) souligne la difficulté de fixer des objectifs chiffrés de décarbonation pour la filière nautique. Dans ce contexte, l'accent est mis sur la mise en œuvre d'actions concrètes de limitation des impacts et de protection des milieux, la filière restant de plus petite échelle en comparaison des autres activités maritimes.

En complément, **la DGAMPA** précise que la filière nautique bénéficie d'un appui pour développer des analyses de cycle de vie ainsi que des bilans carbone, attendus en 2026, afin d'objectiver les impacts environnementaux. Elle rappelle également que, à l'échelle globale, les émissions liées à la plaisance demeurent limitées.

PRÉSENTATION 03

TRANSFORMATION DE L'ENVSU EN I2N ET ACTIONS DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE DU NAUTISME



(Re) voir en vidéo :



(Re) trouver la présentation :



Cécile LAVAL, chargée de mission Transition écologique des sports nautiques et subaquatiques



Bleuenn CARNIOL, chargée de mission sports nautiques et biodiversité



Colas DEFFONTAINES, chargée de mission sports nautiques et biodiversité

QUESTIONS & ÉCHANGES

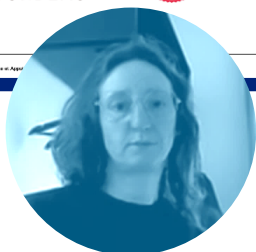
Suite à la présentation, **la DGAMPA** rappelle que le futur Institut national du nautisme (I2N), qui entrera en fonction le 1er janvier 2026, sera placé en cotutelle entre le Ministère des Sports et le Ministère chargé de la Mer. À ce titre, les liens **avec l'I2N** seront renforcés, avec la mise en place d'une collaboration continue visant à développer les activités nautiques.

Il est souligné par **le Programme Éconaviguer** que l'I2N permettra de structurer et renforcer les actions autour du nautisme, venant ainsi combler l'absence d'un institut national dédié depuis la disparition du Conseil supérieur de la plaisance et du nautisme.

Dans la continuité, **l'ENVS** précise que l'institut contribuera à la mise en œuvre des politiques publiques définies dans la feuille de route nautisme plaisance, ainsi que dans le cadre du PNAC Sport (plan national d'adaptation au changement climatique pour la filière sport).

PRÉSENTATION 04

LE PROJET RAIDE - REVÊTEMENT ANTISALISSURES, IMPACT, DÉGRADATION ET EFFICACITÉ AVEC LES PARCS NATIONAUX MARINS PORTÉ PAR L'OFB



Camille DETREE, chargée de mission recherche en écotoxicologie et bioindication des milieux

(Re) voir en vidéo :



(Re) trouver la présentation :



QUESTIONS & ÉCHANGES

Dans le cadre des échanges, **le Parc naturel marin Bassin d’Arcachon (PNM Bassin d’Arcachon)** présente le projet CAMIBA (Carénage à moindre impact sur le bassin d’Arcachon). Celui-ci vise à tester, auprès de plaisanciers volontaires, des alternatives aux antifoulings conventionnels, sans biocide. À cette occasion, le parc fournit les solutions expérimentées et recueille les retours d’expérience directement sur le terrain, afin de permettre, à terme, leur test et leur analyse écotoxicologique dans le cadre du projet RAIDE.

Dans ce contexte, **le Programme** s’interroge sur les modalités de diffusion des informations relatives aux solutions testées dans le cadre du projet CAMIBA, celles-ci ne se limitant pas aux seuls revêtements.

En réponse, **le PNM Bassin d’Arcachon** précise qu’il travaille sur des solutions adaptées à la fois au type de navigation et au profil des plaisanciers. Ainsi, des alternatives aux peintures antifouling, telles que des housses de protection, seront proposées aux volontaires dans le cadre de l’expérimentation.

Le Programme s’interroge sur l’existence d’autres solutions mécaniques que le nettoyage manuel et les bâches antifouling. Le PNMBM présente une autre alternative : un adhésif micro-texturé appliqué sur la partie immergée de la coque, permettant de limiter l’accroche du fouling et de faciliter son élimination.

L’Université de Montpellier questionne ensuite les critères utilisés pour proposer ces différentes solutions aux propriétaires de bateaux. En réponse, le PNMBM explique que plusieurs alternatives aux antifoulings ont été pré-identifiées en fonction des spécificités du bassin d’Arcachon et des conditions de navigation locales. L’objectif est de limiter le recours systématique aux antifoulings, notamment pour les bateaux utilisés ponctuellement ou stockés en port à sec.

Un questionnaire permettra de caractériser les pratiques des plaisanciers afin de leur proposer la solution la plus adaptée à leur usage. Le PNMBM précise également que ces orientations reposent sur des enquêtes et de nombreux échanges menés auprès des plaisanciers, révélant une grande diversité des pratiques et une utilisation parfois inadaptée des antifoulings.

Le Programme propose la mise en place d’un dispositif incitatif (badge ou autocollant) destiné aux plaisanciers n’utilisant pas d’antifouling, qui leur permettrait de nettoyer leur carène. Cette proposition soulève une question réglementaire : en l’absence d’antifouling, le nettoyage de la coque pourrait-il être autorisé plus facilement, le risque de pollution étant réduit ?

Le PNMBM considère cette piste comme intéressante à explorer, tout en rappelant que le carénage reste une activité encadrée en raison des pollutions qu’il peut générer. Le Programme souligne enfin que si l’on encourage les plaisanciers à abandonner les antifoulings, il est nécessaire de clarifier les conditions dans lesquelles ils peuvent ensuite nettoyer leur coque, y compris en dehors des aires de carénage. Cette réflexion pourrait être approfondie dans le cadre du futur guide sur le carénage.

PRÉSENTATION 05

TRAVAUX SUR LES FICHES CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE (CEE) POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



(Re) voir en vidéo :



(Re) trouver la présentation :



Yannick WILEVEAU,
Président de l'association française
du bateau électrique (AFBE) et vice-président de ECONAV

QUESTIONS & ÉCHANGES

Dans un premier temps, **le Programme** interroge l'opérationnalité du système de financement par les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) pour le secteur fluvial, ainsi que la possibilité pour les exploitants de bénéficier d'aides.

En réponse, **l'AFBE** confirme que le dispositif est bien en fonctionnement. À ce titre, il existe des organismes capables d'accompagner les exploitants dans le dépôt des fiches CEE et la mise en relation avec les obligés. Par ailleurs, le ratio d'aide représente environ 10 à 20 % des dépenses annuelles en énergie.

Du côté du **Parc national des Calanques**, le principal frein identifié demeure le financement et la rentabilité des investissements. En effet, les coûts liés aux nouvelles motorisations, combinés à la durée limitée des AOT (autorisations d'occupation temporaire), rendent les projets de transition particulièrement risqués. Dans ce contexte, le parc accompagne les entreprises afin d'identifier des financements spécifiques et explore, avec les autorités portuaires, la possibilité de prolonger les AOT pour les acteurs engagés dans une démarche de décarbonation.

Enfin, **le Programme** s'interroge sur l'existence d'applications du dispositif pour le nautisme et la grande plaisance.

Sur ce point, **l'AFBE** précise que les fiches CEE sont actuellement réservées au milieu professionnel et qu'aucun projet d'extension à la plaisance n'est envisagé à ce stade.

LISTE DES PARTICIPANTS

Abellard	Olivier	CM N2000 - DCSMM	OFFICE FRANCAIS DE LA BIODIVERSITE
Blanchard	Ariane	Chargée de mission usages de loisirs	Parc naturel marin du Golfe du Lion
Bougard	Sophie	chargée mission projets inter-PNM	OFB
BROUAT	Robin	Chargé de mission Life EMM chartes	OFB - PNMB
Caroff	Hervé	Délégué adjoint	OFB - PNMB
Chabanis	Laurence	Chargé de mission OFB	OFB
Chemineau	Léane	CM usages	OFB
daridon	loic	Professeur des Universités	LMGC/UM
Daudin	Gwladys	chargée de mission Natura 2000 Baie de Morlaix	Morlaix Communauté
de Lantivy	Solweig	Secrétaire Générale	Confédération Nautisme Plaisance
DE ROTON	Gwenola	Chargée de mission Pêche et usages maritimes	OFB
Deffontaines	Colas	CdM Sports & Biodiversité	ENVS
Détrée	Camille	Chargée de mission Recherche en ecotoxicologie	Office Français de la Biodiversité
Dumesnil	Elise	adjointe chef de mission	DGAMPA
FRANCOU	Marie	Cheffe de projet littoral	URCPIE Normandie
Gilliers	camille	Chargée de mission qualité de l'eau	OFB Parc marin EPMO
Hauzy	Céline	Chargée de mission environnement	Les Glénans
Humbert	Suzie	Co-référente ENI marines	PatriNat
LAPINTE	Vincent	Enseignant chercheur	ICGM
Launay	Jeanne	Alternante communication	ECONAV
Laval	Cécile	Chargée de mission	ENVS
Le Baron	Marie	chargée de mission usages de loisirs en mer	OFB/ DFM Atlantique
LEDARD	Michel	chargé de mission mer et biodiversité	DREAL Bretagne
Le Marguer	Gwenaél		UBS
Martins	Delphine	Chargée de mission activités nautiques et de loisir	PNM Bassin d'Arcachon/OFB
Massé	Cécile	Référente espèces non indigènes	PatriNat
Meslin	Sébastien	Chargé de mission usages de loisirs	OFB - Parc naturel marin Gironde Pertuis
Moreau	Rachel	Secrétaire générale	ECONAV
PATERNOTTE	Mathilde	Chargée de mission Life EMM	PNMCCA / OFB
POYDENOT	Jamila	directrice-adjointe	CPIE des îles de Lérins
RIVIERE	Tiphaine	chargée de mission Usages maritimes	PNMMartinique
Runde-Cariou	Sandra	Chargée de mission coordination natura 2000 et ré	OFB-Dapem
SCHEYER	Laurent	Directeur adjoint	Parc national des Calanques
SZKOLNIK	Laurie	Chef de projet CAMIBA	PNM Bassin d'Arcachon/OFB
tavernier	julien	chargé de mission activités nautiques	parc national des Calanques
Tersiguel	Victor	Chargé d'études milieu marin	ODE Martinique
WILEVEAU	Yannick	Président	AFBE