



LAB



Made in Marseille

Vers des activités de plaisance « *net zero impact* »

*Compte rendu du Lab #3
5 octobre 2023*





Green Cross est un réseau d'organisations non gouvernementales (ONG) de plaidoyer et de projets créées par Mikhaïl Gorbatchev en 1993, dans la continuité du Sommet de la Terre à Rio, de 1992. Présidée par Jean-Michel Cousteau, dirigée par Nicolas Imbert, Green Cross France et Territoires en est le représentant français. L'association contribue à donner des clés pour agir et accentuer la transformation écologique de nos sociétés, qu'il s'agisse d'eau et d'océan, d'alimentation, de villes et territoires durables, d'économie circulaire, de coopération et de solidarités.



L'Association **Les Voiles de l'Énergie et de l'Environnement** a été fondée en 2017 pour créer un nouvel espace de dialogue entre acteurs de l'énergie et de l'environnement à travers les valeurs de la voile : solidarité, innovation, engagement, respect, collectif ... Le développement durable est le fil conducteur de notre action.



Nicolas Imbert est le directeur de Green Cross France et Territoires. Ingénieur de formation, il coordonne des diagnostics et plans d'actions territoriaux de résilience et d'environnement, dans des territoires de taille et de typologie variés. Il a contribué à développer et mettre en place la méthodologie *des vulnérabilités à la résilience* de Green Cross, qui contribue à donner des clés pour agir, des inspirations et plans d'actions concrets en réponse à l'urgence écologique.

– imbert@gcft.fr



Lucile Pillot est chargée de mission chez Green Cross. Elle possède une triple formation en **sciences politiques, sociologie et urbanisme**. Elle a suivi des cours de **Disaster Management** et **Environmental Science**, et participé à l'atelier européen **Resilient Cities**. Elle s'investit également beaucoup sur le croisement des enjeux environnementaux et sociétaux.

– lucile.pillot@gcft.fr



Lou-Ann Opéron est chargée de mission chez Green Cross. Elle possède une formation en management et langues et a rejoint l'année dernière l'Université Paris-Dauphine pour y réaliser un Master en Peace Studies et transformation des conflits.

– lou-ann.operon@gcft.fr



Georges Seimandi a fondé V2E - *Les Voiles de l'Énergie et de l'Environnement*, il y a maintenant 5 ans pour créer un nouvel espace de dialogue entre acteurs de l'énergie et de l'environnement à travers les valeurs de la voile (solidarité, innovation, engagement, respect du milieu marin, collectif...). Face aux enjeux rencontrés dans la plaisance (matériaux de construction, organisation des événements, gestion des déchets, de l'eau...), V2E communique, crée des partenariats, des événements et des plaidoyers dont les **Labs Voile Made in Marseille**, co-organisés avec Green Cross France et Territoires.

– georges.seimandi@wanadoo.fr

Table des matières

INTRODUCTION – orientation des travaux.....	4
Table ronde 1 : Surfréquentation, qualité des eaux, économie circulaire – Le nautisme	5
L'état de la Posidonie, impact et régénération de biodiversité en Méditerranée	5
Ports de plaisance : acteur de la qualité des eaux	6
Impulser la transformation des ports et des plages	7
Mise en place d'une filière écoresponsable pour les bateaux en fin de vie	8
Retour d'expérience sur les problématiques de la plaisance dans la ville de Marseille.....	9
Discussions I	10
TABLE RONDE 2 : COMMENT REDUIRE VOIRE SUPPRIMER CES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ?.....	11
Quand des navigatrices et navigateurs engagés changent la donne	11
Quelle pédagogie pour atteindre l'éco-responsabilité ?.....	12
Les lignes directrices pour la croisière et la plaisance publiées par le Plan Bleu.....	13
Discussions II	14
EN SYNTHÈSE.....	Erreur ! Signet non défini.

INTRODUCTION – orientation des travaux

La Mairie de Marseille est heureuse d'accueillir le 3ème Lab organisé par Green Cross France et Territoires et les Voiles de l'Energie et de l'Environnement, qui s'inscrit dans un contexte où nous devons trouver les bonnes réponses territoriales aux effets du dérèglement climatique, en particulier sur le littoral. L'été que nous venons de vivre a eu les températures les plus élevées jamais relevées. La science confirme que les années à venir seront certainement encore plus chaudes, ce qui nous pousse à nous interroger :

Quel rôle avons-nous à jouer dans ce dérèglement climatique qui porte désormais atteinte à notre possibilité de continuer de vivre sereinement sur cette planète ?

La Ville de Marseille doit exercer sa part de responsabilité, et chacun doit contribuer à son niveau. La question d'une plaisance net zero impact s'inscrit pleinement dans la feuille de route que Marseille s'est fixée par sa candidature aux 100 villes décarbonées à horizon 2030. C'est une des thématiques abordées dans la commission de mise en place de ce programme pour la mer et le nautisme que je préside, et qui vise à faire de Marseille la ville la moins impactante possible.

Hervé Menchon est adjoint au Maire de Marseille, en charge de la biodiversité marine et de la préservation des espaces marins littoraux et insulaires

Les Voiles de l'Energie et de l'Environnement (V2) est une association militante assumée pour une plaisance plus écoresponsable, et qui se fait fort d'effectuer des actions de sensibilisation (Fresque du Climat), de proposer des solutions opérationnelles (Guide éco-régates) et de se les appliquer dans ses propres régates. Ce lab vient à point pour nous aider à continuer à proposer une feuille de route ambitieuse, et que la plaisance joue toute sa part pour répondre aux urgences écologiques.

*Ce 4 octobre à Marseille, il faisait 27 degrés à l'ombre. Si l'on remonte quelques années en arrière, il en faisait 6 de moins. Aucune activité ni personne ne devrait aujourd'hui s'exonérer de l'effort de transition écologique. En tant que plaisancier depuis toujours, il me semble nécessaire de **travailler à la transition du secteur, à son évolution voire à sa révolution**, car son impact n'est pas neutre. La France représente 13 millions de plaisanciers et 1,100 million de bateaux; 12000 nouveaux bateaux gonflent cette flotte chaque année alors que la déconstruction n'en élimine que 3000 (réf. 2022). Ce n'est pas durable. Nous devons agir.*

Georges Seimandi, Président de l'association V2E

Green Cross et les Voiles de l'Energie et de l'Environnement s'emploient depuis quelques années à fédérer les différents acteurs, dans une logique de co-construction. Force est de constater toutes les activités nautiques ne sont pas écoresponsables, et les plaisanciers n'en sont pas tous conscients. Nous devons à la fois faire acte de sensibilisation, montrer ce qui est possible, et mettre en avant les clés pour agir et pistes de solution pour une meilleure gestion et préservation de l'environnement.

On entend des rapports parfois difficiles sur l'utilisation de l'espace maritime entre les plaisanciers et les autres usagers, l'utilisation des ressources est sujette à des conflits d'usages alors que différentes limites planétaires sont régulièrement atteintes ou dépassées, en particulier concernant l'eau, l'énergie et la biodiversité en Méditerranée. Atteindre une bonne gestion des mouillages est devenu une urgence, dont la simple mise en œuvre génère des clivages et tensions alors qu'elle devrait nous rassembler. La surfréquentation touristique et de l'effectivité à la mer des navires également abordés dans ces travaux car critiques pour un objectif *net zero impact*, maintenant et ici, en Méditerranée.

La situation nécessite de mettre en place des actions concrètes mais elle n'est pas désespérée.

Nicolas Imbert, Directeur Exécutif de Green Cross France et Territoires

Table ronde 1 : Surfréquentation, qualité des eaux, économie circulaire – Le nautisme

L'état de la Posidonie, impact et régénération de biodiversité en Méditerranée



Pierre Boissery est expert « eaux côtières et littoral méditerranéen » au sein de l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée et Corse. Son activité professionnelle couvre l'animation générale de la politique de l'agence de l'eau sur la Méditerranée et plus particulièrement les travaux concernant la caractérisation de l'état de santé de la Méditerranée et la définition des mesures nécessaires pour améliorer la situation. Cela concerne la recherche, l'innovation, la qualité de l'eau, la biodiversité, l'impact des usages maritimes et des rejets en mer ou bien encore la restauration écologique. Il participe également aux travaux relatifs à l'application des directives européennes ainsi qu'à des missions d'expertise internationale sur les enjeux de protection et de valorisation des mers et des océans.

« La Méditerranée va mieux que 40 ans en arrière, bien qu'elle soit considérée souvent à tort comme la mer la plus polluée au monde... »

Nous parlons de la préservation de la Méditerranée depuis les années 1980, à une époque où la Méditerranée mourrait. Depuis ces dernières décennies, des projets d'amélioration de la qualité de l'eau, d'assainissement, d'aménagement du littoral, de mise en place des parcs des réserves et de délivrance de compétences aux collectivités territoriales ont été mis en place. Tout le monde contribue : ONG, services de l'Etat, scientifiques et même les citoyens. Les résultats sont là : la Méditerranée n'est pas morte.

La posidonie représente environ 25% du fond marin de la Méditerranée et 80 000 hectares sur notre littoral français. Les retombées économiques que nous amène la Posidonie sont énormes (environ 46 milliards d'euros). Un milieu marin en bonne santé est aussi un milieu marin qui rend des services économiques. Il existe de nombreux endroits pour mouiller les bateaux en faisant attention, sans détruire les herbiers. Des colloques et séminaires ont été organisés durant des décennies mais rien d'efficace comparé au renforcement de la réglementation : on a besoin de forces de l'ordre pour faire respecter la préservation. Mais est-il toujours indispensable d'avoir un système répressif pour avoir un milieu préservé ? Ne savons-nous pas faire sans ?

Nous avons aujourd'hui les connaissances, les moyens techniques et financiers alors pourquoi ne passons-nous pas aujourd'hui à l'acte pour préserver la Méditerranée ?

Ports de plaisance : acteur de la qualité des eaux



Véronique Tourrel-Clément est ingénieur en Environnement, Déléguée Générale Union des Ports de Plaisance Provence Alpes Côte d'Azur et Monaco depuis 2003, Chevalier de l'Ordre du Mérite Maritime, Expert « Ports de Plaisance » AFNOR (Agence Française de Normalisation), Présidente Working Group Iso (International Standard Organisation) « Ports de Plaisance » et Auteur de Certifications Ports Propres (AFNOR et CEN) et Ports Propres Actifs en Biodiversité (AFNOR). Ses travaux en cours portent sur la création d'une norme internationale ISO « Clean Harbour ».

Notre région Provence Alpes Côtes d'Azur et Monaco est la plus grande de France et d'Europe en terme de plaisance (147 ports de plaisance). Elle accueille 40% de la plaisance mondiale en été. L'UPACA est l'organisme professionnel des directeurs des ports. Elle donne des informations, aides et conseils, lorsque les gestionnaires le souhaitent mais n'est pas contraignante. L'UPACA a créé, avec la Région Sud, l'Ademe, l'Agence de l'eau et la DIRM les seules certifications environnement au monde spécifiques aux ports de plaisance. Elles permettent de s'assurer que le socle réglementaire est respecté et d'aller au-delà dans l'excellence environnementale.

Contrairement aux croyances, la qualité de l'eau ne dépend que très partiellement de la gestion du port de plaisance, le bassin versant et toute la pollution qui en découle ainsi que celle de la haute mer impacte beaucoup plus fortement sa qualité. Le gestionnaire de port agit dans ce qui est son périmètre de légitimité. Il met en place de nombreux systèmes techniques pour retenir les produits toxiques émis dans les ports et propose des services aux plaisanciers et aux professionnels pour qu'il n'y ait aucun déversement de pollution solide ou liquide dû à l'activité d'entretien des navires de plaisance. Il existe aussi un arsenal réglementaire relatif à ces sujets, néanmoins la question du contrôle reste sensible du fait du manque d'effectif dans les services en charge de ces contrôles.

Depuis 20 ans on a largement progressé dans la manière de sensibiliser le plaisancier, dans la méthode, l'approche et les solutions concrètes. Les plaisanciers n'étant pas forcément la cible première maintenant car la grande majorité respecte le milieu marin. La multiplication de très nombreuses initiatives de sensibilisation peut susciter un « ras le bol » ou réactance. Dans le cadre de la sensibilisation, la qualité est primordiale par rapport à la quantité. **Ainsi la cohérence et la complémentarité des actions sont à privilégier afin d'aller de plus en plus loin.**

Nous ne sommes plus dans une phase d'aménagement mais dans une phase de ménagement. – Nicolas Imbert.

Impulser la transformation des ports et des plages



Carole Carpentier est déléguée Générale de l'association Gestes Propres qui œuvre à la sensibilisation, à l'éducation et à la facilitation des comportements responsables pour réduire les quantités de déchets jetés dans la nature. Gestes Propres a notamment lancé la campagne « Je navigue, je trie. Rien par-dessus bord, tous mes déchets au port » pour améliorer la gestion des déchets des plaisanciers.

Gestes Propres a mis en place plusieurs programmes de sensibilisation dont « Je navigue, je trie » qui fournit aux ports de plaisance un dispositif complet, des outils concrets et pragmatiques (cabas de tri avec consignes précisées, sacs poubelle en accès libre via distributeur, cendriers de poche...).

Aujourd'hui 100 ports sont impliqués dans ce programme qui permet de sensibiliser plus de 360 000 plaisanciers par an avec des éléments de langage donnés aux équipes d'accueil des ports, des messages tels que « *Rien par-dessus bord, tous mes déchets au port* ». Les objectifs piliers du programme ? Faciliter les gestes propres du plaisancier en mer pour réduire la production de déchets marins, augmenter le tri, et ainsi faire progresser l'économie circulaire et diminuer la consommation de matières premières.

Notre programme valorise les ports qui montrent qu'ils sont engagés sur cette problématique et offrent des solutions à leurs plaisanciers. Il est soutenu notamment par le Ministère de la transition écologique, Citeo, Alcome...

« Gardez et triez vos déchets » est un autre programme dédié aux espaces naturels terrestres qui incite les usagers à ramener leurs déchets puis à les trier. Il a été co-construit avec les acteurs de ces espaces tels que l'Office National des Forêts, la Fédération des Parcs Naturels Régionaux, Rivages de France, VNF (Voies navigables françaises)... et Citeo. Il est également soutenu par le Ministère de la transition écologique.

Un autre outil de sensibilisation de Gestes Propres est son film pédagogique qui explique le transfert vers l'océan des déchets jetés à terre:

<https://www.youtube.com/watch?v=fUEmT25kqEY&t=13s>

Green Cross a facilité il y a un an un dispositif de collecte de mégots à Porquerolles.

Mise en place d'une filière écoresponsable pour les bateaux en fin de vie



Lucas Debièvre est adjoint à la Déléguée Générale, Ivana Lazarevic, de l'APER - Association pour la Plaisance Eco-Responsable, agréé par le ministère de la transition écologique comme éco-organisme de la filière des déchets issus des bateaux de plaisance ou de sport, dans le cadre de la mise en œuvre d'une responsabilité élargie des producteurs (REP). L'APER est la première filière au monde de déconstruction, de recyclage et de valorisation des bateaux de plaisance en fin de vie.

L'APER est une association initialement créée par la Fédération des Industries Nautiques en 2009 avec pour but d'organiser une filière volontaire de déconstruction de bateaux et d'apporter une réponse technique, logistique et environnementale satisfaisante pour les plaisanciers avec des bateaux en fin de vie.

En 2015, avec la loi de transformation énergétique pour une croissance verte, a été instaurée la première filière de Responsabilité Élargie des Producteurs sur le domaine de la plaisance. Cette réglementation prévoit qu'à partir du 1er janvier 2019, toute entreprise commercialisant sur le marché français des navires de plaisance ou de sport de 2,5m à 24m, soumis à l'immatriculation, a l'obligation de contribuer ou de pourvoir au traitement des déchets issus de ces produits. Deux possibilités s'offrent à elles : adhérer à un éco-organisme et déléguer cette responsabilité légale en contribuant financièrement et proportionnellement à hauteur de leurs mises en marché ou bien mettre en place un système individuel agréé par l'administration, solution peu utilisée du fait de la complexité du produit. L'APER a modifié ses statuts et candidaté pour devenir un éco-organisme national, qui aujourd'hui, regroupe 90% du volume de mise sur le marché parmi ses adhérents (constructeurs, importateurs et distributeurs de bateaux).

Ces derniers déclarent annuellement leurs ventes faites sur le marché français et reversent une écocontribution à l'APER, qui sert à financer la déconstruction de tous les bateaux de plaisance à travers les territoires français. L'éco-organisme repose sur un réseau de 30 centres de déconstruction, professionnels du monde du déchet qui réalisent ces prestations de réception, dépollution, déconstruction et valorisation des différentes fractions. En 2022, près de 3000 bateaux ont été pris en charge et déconstruits par la filière et ce chiffre ne cesse d'augmenter depuis 2019, le début de l'activité. En moyenne, près de 73% des matériaux sont valorisés.

L'APER soutient aussi des projets de réemploi, réutilisation ainsi que des projets de recherche et développement pour optimiser la recyclabilité des matériaux.

Retour d'expérience sur les problématiques de la plaisance dans la ville de Marseille



Hervé Menchon est adjoint au Maire de Marseille, en charge de la biodiversité marine et la préservation des espaces marins littoraux et insulaires. Depuis le début de son mandat, le contexte des Jeux Olympiques a placé la question de la pratique de la voile et de son accessibilité comme un sujet central. La mixité est nécessaire et la Ville de Marseille s'engage, sur sa feuille de route, à la développer dans les pratiques nautiques.

La Méditerranée n'est pas morte. Pour autant, elle va mal.

Il relève du rôle des collectivités de mettre des dispositifs en place, chacun dans ses compétences, que ce soit la métropole pour les ports ou la Ville de Marseille pour la sensibilisation. Il n'y a pas un pan du travail à laisser tomber, malgré le peu d'efficacité. Au contraire, tout et tous doivent être mobilisés.

La Méditerranée est la mer qui se réchauffe le plus rapidement sur terre aujourd'hui (environ 20% plus vite que les autres mers du globe). C'est aussi celle qui met en danger les populations sur son littoral par manque de capacité à subsister des ressources halieutiques. C'est celle qui s'acidifie le plus vite, ce qui entraîne un défaut à capter le CO2 et à produire de l'oxygène, et qui contribue donc à l'aridité du bassin dans son ensemble. Tout se réchauffe, la mer s'évapore, il ne pleut plus en été, tout tombe à l'automne et lessive le bassin, arrache les cultures et entraîne les déchets et produits phytosanitaires du mauvais modèle d'agriculture. Elle se dérègle toujours un peu plus. On y jette des déchets plastiques (730t/jour) et ce sont seulement 8% des eaux usées rejetées dans la mer qui subissent un traitement tertiaire.

La mer Méditerranée n'est pas morte mais elle est mourante. C'est pourquoi nous devons tous, chacun à notre niveau, faire les gestes qui s'imposent. Avec le réchauffement climatique, nous subissons sur les côtes marseillaises l'arrivée d'espèces exotiques envahissantes, la mortalité des gorgones, de grandes atteintes à la grande nacre... **Il y a un certain nombre de paramètres à régler dans la mesure où c'est l'homme qui les a déréglés.**

Comment trouver un équilibre entre mauvais comportements à faire disparaître et bons comportements à faire émerger ? – Nicolas Imbert

Discussions I

Comment impulser la nécessité du recyclage dans les ports, tant du côté des plaisanciers que du côté des gestionnaires de port ?

Les ports possèdent des bacs de récupération des eaux usées des navires et/ou des systèmes d'aspiration sous vide et/ou des prestations avec une entreprise extérieure pour le pompage des bacs à eaux grises et eaux noires des navires. En ce qui concerne les déchets solides issus de l'entretien du navire, il y a des points propres avec des contenants adaptés pour les récupérer.

Il faut distinguer l'infrastructure portuaire de la pratique de la plaisance. Ces dernières années, beaucoup d'efforts ont été faits autour de l'infrastructure portuaire, principalement sur la base du volontariat et pas sous obligation légale. Il y a un vrai enjeu de coordination entre les bassins versants et les ports. Les gestionnaires de ports l'ont compris mais il y a une marge de progrès, souvent dépendante des collectivités locales. La sensibilisation ne marche plus aussi bien. Si l'on veut gagner encore un cran, il faut passer par l'évaluation de l'efficacité de ces actions de sensibilisation.

Doit-on compter sur le civisme et le petit geste ou bien développer la mobilisation des collectivités y compris dans la répression ?

Les 3 piliers pour préserver l'environnement sont la sensibilisation, la coordination et la répression.

On ne prétend pas que la sensibilisation va tout solutionner, c'est évidemment à chaque acteur de la chaîne d'intervenir. Si par exemple le tri n'est pas respecté par la collectivité qui collecte, c'est décourageant. Mais il y a des avancées : 40% des ports disent constater une augmentation du tri et un tri conforme à 78%. Les changements de comportements prennent au moins une génération, c'est un travail de longue haleine, il faut que tout le monde s'y mette.

TABLE RONDE 2 : COMMENT REDUIRE VOIRE SUPPRIMER CES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ?

Quand des navigatrices et navigateurs engagés changent la donne



Arthur Le Vaillant est navigateur, mais aussi chanteur, entrepreneur et ambassadeur de l'association *La Vague*, un collectif de navigateurs qui questionnent, cherchent des solutions collectives et qui ont la folle ambition d'inspirer positivement le milieu de la voile de compétition sur les enjeux environnementaux et sociétaux.

Nous avons lancé depuis quelques années, en lien avec différents sportifs et marins, une réflexion sur notre sport dont la trajectoire, au reflet de la trajectoire du monde, n'était pas bonne. La courbe était toujours à consommer plus de richesses et de matériaux. Il véhicule l'image d'un sport propre mais nous aimerions coller plus avec cette image donnée au grand public. La quête de vitesse dans les courses entraîne la construction continue de nouveaux bateaux, aux dimensions différentes, et donc à la construction de plus gros camions pour les transporter... Nous avons donc réfléchi aux impacts et avons tenté de communiquer dessus mais nous n'étions jamais vraiment écoutés.

Nous nous sommes par la suite associés à 2 200 sociétés dans la Coopérative Sailcoop, qui a pour ambition de changer notre rapport au temps et au voyage. Ensemble, nous travaillons sur un projet pour pouvoir effectuer une traversée de l'Atlantique en une semaine, et donc concurrencer l'avion.

L'idée de La Vague c'est d'aiguiller notre intelligence, notre énergie et notre savoir-faire au service de quelque chose de bien plus grand que nous, et de se dire que nous avons tous un rôle à jouer, que nous sommes un laboratoire pour trouver de bonnes solutions de transformation. La voile est un sport d'avenir, de reconnexion des populations mais il y a un travail de transmission à faire pour que les gens utilisent beaucoup moins le bateau moteur au profit de la voile, ce qu'on ne fait aujourd'hui pas encore assez...

Quelle pédagogie pour atteindre l'éco-responsabilité ?



Alice Brahic est en charge du développement, des relations commerciales et partenariats, responsable du pôle Formation et service aux entreprises, référente qualité et référente handi à l'Atelier Bleu du Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement de la Côte Provençale.

Le CPIE est une association d'intérêt général qui agit depuis 1984 en faveur du littoral provençal, et sur le domaine de la plaisance à travers des formations et des campagnes de sensibilisation telles qu'ECOGESTES. Nos formations touchent plusieurs acteurs de la plaisance. Elles sont notamment destinées aux skippers professionnels et capitaines de navettes à passagers pour le Parc national des Calanques : des formations que nous aimerions élargir aux autres marins professionnels. L'association forme également auprès de l'UPACA les agents et directeurs de ports dans le cadre des Certifications « Port Propre » et « Port propre Actif en biodiversité » à l'échelle nationale. Nous formons également les dirigeants de bases nautiques et des moniteurs encadrants de sports nautiques pour la ligue sud de voile ou dans leur parcours de formation « jeunesse et sport ». Nous aimerions aussi participer à la mise en place de modules spécifiques au permis bateau.

Dans le processus de formation, la première chose est d'identifier et comprendre les impacts dans le milieu, l'environnement, en termes de CO2 et de biodiversité. Ensuite, il faut que les stagiaires mettent en place un plan d'action vers des solutions puis apprennent à engager les publics et les parties prenantes vers des solutions d'où l'importance des techniques de communication engageante. Nos ressources reposent sur nos liens avec des laboratoires de psychologie sociale pour le changement de comportement et la communication, le GREC, l'OFB, le MEDEC sur la partie scientifique ainsi qu'avec des instances publiques, DIRMED, l'Ademe par exemple, et des entreprises (bureau d'architecture et chantiers naval par exemple) pour travailler tous ensemble.

En termes de pédagogie, on a besoin de vérifier que nos actions de formations permettent un changement et pour cela nous mettons en place des indicateurs. Cela se traduit par une pédagogie innovante basée sur l'intelligence collective, des formations-action, c'est-à-dire qui aboutissent à un projet à mettre en place au sein de la structure accompagnée; et sur des restitutions, des partages d'expérience entre personnes formées pour faire levier. Cela permet de créer d'autres projets. C'est un système d'amélioration, de collaboration et de continuité, fort de résultats. Nous utilisons aussi le blended-learning : à la fois en présentiel et en distanciel. Mais nous mettons le plus souvent les stagiaires directement sur le terrain, parfois sous l'eau ! L'émerveillement est un levier puissant de sensibilisation. Nous pouvons aussi utiliser les outils pédagogiques tels que les différents ateliers fresques (de biodiversité, du climat, océane, plastique...) afin de faire comprendre les enjeux et faire émerger des solutions.

La CPIE offre également des accompagnements soumis au dispositif Cèdre qui permet d'agir sans frais pour les entreprises.

Les lignes directrices pour la croisière et la plaisance publiées par le Plan Bleu



François Guerquin est Directeur du Plan Bleu pour l'environnement et le développement en Méditerranée, depuis 2020. Ancien élève de l'école Polytechnique, et diplômé de l'Institut européen d'administration des affaires (INSEAD), François a été directeur des relations internationales du Groupe des Eaux de Marseille puis Secrétaire exécutif du Conseil consultatif du Secrétaire général des Nations Unies sur l'eau et l'assainissement (UNSGAB) avant de devenir Directeur « Science et politiques » de la Convention de Ramsar sur les zones humides. Il possède une longue expérience des questions d'eau, de biodiversité et de développement durable au niveau international.

Le Plan Bleu est une association au statut spécifique : un mandat intergouvernemental. Il a été créé pour informer les décisions de la Convention de Barcelone, seul traité international juridiquement contraignant dédié à la Méditerranée. Ses Parties sont les 21 pays méditerranéens et l'Union Européenne. Nous fournissons de l'aide à la décision et travaillons en réseau avec les gouvernements mais aussi les associations, les universités et plus globalement la société civile. Tout acteur peut se servir de nos analyses pour solliciter les gouvernements ou la collectivité territoriale et cela a du poids. Le Plan Bleu a mis en place un observatoire sur l'environnement et le développement en Méditerranée : les données des universités, des laboratoires et des associations permettent la superposition cartographique d'informations multiples. Par exemple, une carte qui recense des données sur les tortues marines et une carte institutionnelle des aires marines protégées en Méditerranée, en les superposant, révéleront des zones à protéger pour conserver ces tortues marines.

Le Plan Bleu a effectué un travail spécifique d'écriture de lignes directrices publiées en 2022, avec un panel large d'acteurs (croisiéristes, ports, industriels du nautisme, associations environnementales....) dans le but d'analyser les impacts, lister les bonnes pratiques et fournir des pistes de réflexion pour les décideurs politiques comme pour toutes les personnes compétentes. La DIRM les a utilisées dans la réflexion sur le Document de Façade. Aujourd'hui, nous sommes en discussion avec le Sanctuaire Pélagos pour faire échanger les acteurs du Sanctuaire (en Italie, à Monaco et en France et Corse) sur la mise en œuvre de ces lignes directrices. On essaie toujours de mettre en dualité le côté institutionnel et les résultats concrets.

La planification maritime est de plus en plus abordée et va avoir un impact majeur pour l'utilisation collective de l'espace maritime. Précisément, les 2 projets de parc éolien ont fait l'objet d'études d'impact qui n'ont pas abouti par manque de connaissance, car nous ne connaissions pas les lieux des habitats des espèces protégées. Côté répressif, l'OFB nous a demandé d'appliquer une méthode sur la réflexion du préjudice écologique. Cela marche bien sur les milieux terrestres, mais moins sur les milieux maritimes car on manque de connaissances, et l'impact plus diffus. On essaye de faire avancer le sujet et d'arriver à ce qu'il y ait des premiers exemples de jurisprudence sur l'impact du milieu marin.

Concernant les prochaines échéances, en décembre se tiendra la Conférence des Parties de la Convention de Barcelone, qui décidera du cadre de travail sur les 2 ans à venir. La conférence précédente en 2021 a notamment décidé que la Méditerranée serait une zone à base émission de soufre à horizon 2025. Le fait de convaincre 25 pays sur cette décision majeure a pris des années, mais elle produira des effets sensibles pour tous les méditerranéens. Par ailleurs, dans quelques mois sera publiée par le Plan Bleu une étude prospective à 2050 pour alimenter la réflexion politique sur le long terme. Elle est centrée autour de 6 scénarios envisageables pour la Méditerranée en 2050, et l'impact qu'ils pourraient avoir sur nos modes de vie en 2050; cela inclut bien sûr la plaisance, le tourisme... et nous sommes prêts à travailler avec vous pour partager les travaux et en déduire les décisions à prendre pour aller vers les meilleurs futurs possibles.

Discussions II

Où en sommes-nous sur l'électrification des bateaux ?

Depuis 2022, il y a une obligation réglementaire de réserver 1% des places de ports à des bateaux électriques mais pour l'instant leur nombre est très restreint. Les ports sont équipés en bornes électriques donc aucun problème pour les recevoir. Nous notons des plaisanciers inquiets sur l'utilisation de bateaux électriques et notamment, sur l'autonomie des batteries. Les ports sont volontaires mais attendent un degré de maturité de l'électrification de la flotte.

L'apparition de la zone SECA (Sulphur Emission Control Area) et l'électrification des quais est un progrès à Marseille. Cependant nous avons un agenda climatique qui ne nous permet pas d'être attentistes. Beaucoup des objectifs de l'ONU sont à horizon 2030 et 2050, or il faut agir avant, et c'est maintenant. L'exemple à donner doit venir des collectivités. La question de l'électrification de la petite plaisance et du retrofit sur les carcasses en bois un enjeu majeur car, plus on mettra du bois, moins on utilisera du plastique. Et le meilleur déchet est celui qu'on ne produit pas.

Il ne faut pas électrifier tous les quais mais aujourd'hui on peut faire le constat de carences sur certains ports. On est encore dans une phase de transition, il faut maintenant passer à un agenda hydrogène, même si elle est chère au début. Il faut aussi mettre en place un agenda du vélique.

Qu'en est-il de la filière bois pour la conception de bateaux ?

Le bois stock du carbone et s'il est bien entretenu, un bateau en bois est quasi éternel. Il existe des bateaux, légers et très performants. La difficulté c'est la filière : il faut trouver les essences, avoir les outils de production, mais pour l'instant la filière est embryonnaire. Il y a aujourd'hui une grande demande et il serait intéressant de développer cette filière avec de nouveaux acteurs.

Deux filières avancent dans leur mise en marché de produits qui se recyclent : la filière éolienne parce que ce sont 95% des éoliennes qui devront être recyclées très prochainement, et la filière des bateaux qui pourraient être fabriqués dans un nouveau matériau de résine pouvant être recyclé (mis au point par l'entreprise ARKEMA). Ce recyclage nécessite de retraiter le matériau avec des quantités d'énergie élevées mais la filière évolue très vite. Le constructeur Bénéteau a déjà commencé la fabrication de son premier bateau avec ce composite.

Green Cross organise le 28 novembre une conférence de sensibilisation sur la filière bois dans le bâtiment. Il faut arriver à se mobiliser, nous avons besoin de trouver les bons relais car c'est un projet très concret.

Stop-Ancre est la solution pour des mouillages plus responsables, plus rapides, plus efficaces et plus sûrs. C'est un système composé de deux stabilisateurs à fixer sur votre ancre plate qui vont lui procurer un enfouissement plus rapide et plus durable, empêchant ainsi à votre ancre de décrocher (sur fonds, sablonneux ou sur fonds durs). L'entreprise intervient dans des ports avec sa solution pratique, testée et validée par des acteurs de la plaisance.

POUR ALLER PLUS LOIN

Les participants suivants se sont exprimé lors de l'événement – merci à eux:

- **Michel Athénour**, Président d'un chantier naval Borg bois à Marseille
- **Richard Audouin**, Secrétaire général adjoint en charge du Développement durable et de l'environnement; Président France Nature Environnement Bouche du Rhône ; Président du comité social et culturel du Parc des Calanques.
- **Aurélie Bringer**, Vice-Présidente de V2E
- **Antoine Cabassu**, Directeur général du port de l'Anse de la réserve
- **Jean Paul Charles**
- **Alain Maurin**, fondateur société GMPro

V2E a lancé un projet, en lien avec d'autres partenaires, d'une Fresque de la Plaisance, sur le modèle de la Fresque du Climat, pour animer des ateliers d'intelligence collective et co-construire les solutions de demain.

Quelques initiatives possiblement inspirantes

Emilien Pierron qui travaille pour la TPE varoise Ekkopol, spécialisée dans la dépollution du littoral depuis 2020. Il est en charge du développement de l'activité commerciale de l'entreprise sur la péninsule ibérique et de l'amélioration de la technique du DPOL : un aspirateur flottant lowtech conçu et assemblé par Ekkopol qui permet la collecte des plastiques et hydrocarbures dans les ports et eaux intérieures.

Maxime Guibbaud

À Marseille et ses environs, Guibboat s'engage à offrir des services d'entretien de bateaux exceptionnels tout en respectant la planète. Guibboat c'est l'éco-responsabilité, la qualité premium, et une éthique honnête. Guibboat utilise des produits écologiques et optimise son utilisation d'eau pour minimiser son impact sur l'environnement et donc contribue à la préservation de nos mers et océans.

Marie Pinel – Midi Nautisme, est spécialisé depuis 1976 dans la gestion et la location de voiliers au départ de Marseille. Amoureux et passionnés de la mer, Midi Nautisme décide de s'engager pour la protection de l'environnement et crée MED PROTECT en 2022 afin de sensibiliser les plaisanciers aux enjeux environnementaux actuels pour la préservation des écosystèmes marins et des espaces côtiers. « Éco-navigation pour une croisière d'exception » est, depuis, devenu son slogan !

Des actions concrètes de sensibilisation sont organisées auprès de nos clients pour une plaisance durable et responsable :

- Kit de bienvenue eco-responsable à bord pour chaque location (vin local marseillais, papier toilette biodégradable français, sac à base d'algue recyclable pour le ramassage de déchets en mer, poudre de douche faite de coquille d'huitre sans eau 100% naturelle, lait solaire certifié bio et végétal français, tote bag Ethics et durable)
- Sensibilisation à l'utilisation correcte des réserves d'eaux noires
- Sensibilisation aux eco-gestes
- Remise d'une carte des lieux protégés – Parc National des Calanques
- Création d'une charte nautique
- Participation au ramassage des déchets en mer avec Mer Terre
- Dotation à Pure Océan

Cette démarche s'inscrit dans le temps et dans une perspective d'amélioration continue.

EN SYNTHÈSE

La plaisance est le véhicule idéal pour découvrir ce milieu naturel qu'est la mer, source d'émerveillements. Nous vivons une trajectoire environnementale préoccupante, et **la plaisance ne peut pas s'exonérer de prendre sa part de responsabilité et de progrès pour un avenir et des pratiques plus durables**. Mais il ne s'agit pas uniquement de se focaliser sur le comportement des plaisanciers. Le progrès passe par exemple par la construction et l'utilisation des bons matériaux permettant le recyclage des bateaux. Nous ne pouvons pas encore parler d'une plaisance *net zero impact* mais il faut continuer les efforts. Ayons l'obsession de prendre la bonne direction. Réemploi, réutilisation, recyclage et revalorisation de matière sont les trois axes vers lesquels nous devons aller.

Nous remercions la Ville de Marseille, représentée par Hervé Menchon, merci également aux intervenants et participants.



Retrouvez nous sur :

[Green Cross France et Territoires : www.gcft.fr](http://www.gcft.fr)

[Les Voiles de l'Énergie et de l'Environnement : www.v2e.eu](http://www.v2e.eu)

Publications :

- Publications V2E : <https://www.v2e.eu/productions-%C3%A9crites-de-v2e>
- Publications GCFT : www.gcft.fr/nos-publications/