



4ème édition des Rencontres des Voiles de l’Energie et de l’Environnement

Colloque du 15 octobre 2021 - Les Ports, l’Energie et l’Environnement

Contribution des Ports à la Transition Ecologique

Synthèse des travaux – 15 octobre 2021



En partenariat avec Green Cross France & Territoires

AVANT-PROPOS

A l’occasion de la 4^{ème} édition des Rencontres des Voiles de l’Energie et de l’Environnement, l’association V2E et ses partenaires organisaient un **colloque** sur le thème de la « **Contribution des Ports à la Transition Ecologique** ». Ce dernier s’est déroulé le **15 octobre 2021** (de 8h45 à 13h00) à la **Chambre de Commerce et d’Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence** (CCIAMP).

Cette demi-journée de conférence-débat était structurée autour de trois thèmes :

- *Mers et énergies*
- *Ports de commerce*
- *Ports de plaisance*

Ce programme faisait suite à un premier webinaire organisé le 21 mai 2021 et pour lequel une synthèse avait été préalablement publiée.

Il s’est poursuivi par **deux jours d’éco-régates organisées** le 16 et 17 octobre 2021 à l’Union Nautique Marseillaise (UNM).

- *Mise en place de la charte éco-régates, expérimentation d’un éco-rating.*

PROGRAMME DU COLLOQUE

- **Mots de bienvenue**

Georges SEIMANDI – Président des Voiles de l’Energie et de l’Environnement

Philippe ZICHERT - Membre élu CCIAMP et Président de Via Marseille Fos

- **Table-ronde n°1 - Mers & Energies : Engagements et synergie des acteurs du territoire**

❖ **Animation : Margot COESNON** - Cheffe de projet de Green Cross France & Territoires

Christophe MADROLLE - Président de la Commission Biodiversité Mer et Littoral au Conseil Régional Sud
Anne-Laure BEAUDOIN - Conseillère municipale à la ville de Saint-Cyr-sur-Mer, déléguée aux activités nautiques

Didier REAULT - Vice-Président aux Solutions Fondées sur la Nature (Département 13), Président du Parc National des Calanques

Céline DUBREUIL - Directrice des Programmes, Plan Bleu

- **Table-ronde n°2 : Inspirations**

« *Electrification des navires, une voie d’avenir?* » - **Jamel TAYARI** – Chef de projet à la Direction Territoires et Action Régionale EDF

« *Energies renouvelables et transport maritime* » - **François FREY** - Président-fondateur d’Esprit de VELOX

« *BioGNL, carburant d’avenir* » - **Benoît DUEE** - Responsable département développement et commercialisation d’Elengy

- **Table-ronde n°3 – Le rôle des ports de commerce dans la transition écologique à l’échelle du territoire**

❖ **Présidence de séance : Bernard MOURET** - Élu CCI Nice Côte d’Azur & UPE 06

❖ **Animation : Mickael BRUNEAUX** – Consultant Green Cross France & Territoires

Claire MERLIN - Directrice de la stratégie et du pilotage - GPMM

Pierre NOUGUÉ - Co-Fondateur & PDG - ECOSYS Group

Jean-Rémy VILLAGEOIS - Directeur Général - Grand Port Maritime de la Martinique

Jean-Hubert FÉLIX - Directeur des Affaires Publiques - RTE Méditerranée

Frédéric BÉRINGUIER - Directeur Territorial des Bouches-du-Rhône – ENEDIS

- **Table-ronde n°4 – Le rôle des ports de plaisance : objectifs de développement durable et empreinte carbone**

❖ **Animation et présidence de séance : Marc FRILET** - Secrétaire Général du Centre d’Excellence CEE-ONU Infrastructure Concession et PPP

Véronique TOURREL CLEMENT - Déléguée générale Union des Ports

Carole CARPENTIER - Déléguée Générale chez Gestes Propres

Jean RIDOLFI - Président de la Société Nautique de Porquerolles

Hervé DELISLE - Secrétaire de l’Association Cassidienne des Bateaux de tradition

MOTS D’INTRODUCTION

Georges SEIMANDI – Président des Voiles de l’Energie et de l’Environnement (V2E)

Président et créateur de l’association des Voiles de l’Energie et de l’Environnement (V2E), Georges Seimandi a remercié en ouverture de ce colloque l’ensemble des parties prenantes qui ont contribué au succès de cette manifestation. Avec plus de 150 inscrits (répartis dans la salle ou à distance) et la participation de nombreux intervenants de grande qualité à l’instar de la mobilisation de représentants des instances départementales et régionales, l’organisation de ce colloque permet de renouer avec la convivialité et la dynamique d’échanges et de réflexions sur les thèmes énergétiques et maritimes promus par V2E.

Un programme de débat très riche prolongé sur le terrain par deux journées d’eco-régates qui permettront de tester pour la première fois en France un référentiel permettant de naviguer plus proprement.

Pour Georges Seimandi, l’organisation de ce colloque en partenariat avec la Chambre de Commerce et d’Industrie Aix-Marseille-Provence (CCIAMP) et son accueil dans les locaux de la *Maison des entreprises* (historiquement créée par des armateurs) permet d’incarner que l’enjeu de développement économique s’arrime au défi de la transition écologique des filières portuaires maritime et plaisancière. Il se félicite à cet égard du renouvellement de convention qui vient d’être conclu entre V2E et la CCIAMP.



Philippe ZICHERT - Membre élu CCIAMP et Président de Via Marseille Fos

Un engouement confirmé par Philippe Zichert qui était également présent pour l’occasion. Pour le représentant de la CCIAMP et Président de l’association de promotion portuaire Via Marseille Fos, le partenariat avec V2E sur les enjeux de transition portuaire éco-responsable est significatif de l’engagement et des actions portés par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) sur ces questions. Il salue en ce sens le partenariat construit avec V2E, la participation toujours massive aux événements qui en résultent témoignant de l’intérêt plus largement partagé sur ces questions avec de nombreux acteurs, partenaires et citoyens.



I. MERS ET ENERGIE : ENGAGEMENTS ET SYNERGIE DES ACTEURS

=> Quelles sont les actions que mènent les décideurs et les différents acteurs du territoire ? Comment avancer ensemble vers une transition écologique tout en préservant les tissus économiques locaux ?

1. Rassembler acteurs économiques et défenseurs de l’environnement dans la lutte pour la préservation de l’espace marin méditerranéen

Christophe MADROLLE - Président de la Commission Biodiversité, mer et littoral, Parcs Naturels Régionaux, Risques au Conseil Régional Sud

« S’il y a vraiment un enjeu aujourd’hui, c’est la protection écologique de l’espace maritime méditerranéen. Nous devons pour cela nous efforcer de ne pas opposer mais de rassembler les acteurs économiques et les défenseurs de l’environnement au service d’une même cause » - Christophe MADROLLE



Conseiller et Président de la Commission « Biodiversité, mer et littoral, Parcs Naturels Régionaux, Risques » au Conseil de la Région Sud, Christophe Madrolle a rappelé son engagement au service d’une écologie positive et non punitive. Cette vision se retrouve selon lui dans la volonté qu’il porte de ne pas opposer mais de rassembler les acteurs économiques aux côtés des défenseurs de l’environnement.

A l’instar des menaces qui pèsent sur la sauvegarde des Herbiers de Posidonie, la préservation de l’espace marin méditerranéen est, selon lui, aujourd’hui un enjeu crucial qui se pose à tous. Ce combat pour l’environnement ne peut pour autant faire l’impasse des enjeux économiques et sociaux qu’il sous-tend, que ce soit en termes d’emplois directs relevant de la filière portuaire ou de retombées économiques indirectes (cf. nombre d’entreprises qui vivent sur Fos grâce à cette filière).

« Au-delà de ce nouvel eldorado qu’est l’espace marin, comment s’organise-t-on concrètement et structurellement pour favoriser le développement de l’emploi et de l’activité économique tout en prenant l’engagement de protéger l’environnement ? » - Christophe MADROLLE

Pour l’ élu, tout l’enjeu consiste dès lors à se montrer capable de construire collectivement une économie soutenable et durable, qui tienne compte de l’environnement autour de l’espace mer. La Région porte pour cela de nombreuses actions au titre de ses Plans Climat et Mer et Littoral, qu’il s’agisse de l’escale zéro fumée, de la rénovation des ports ou du soutien à la filière yachting. Pour Christophe Madrolle, cette action politique - qui se fait plus largement à travers la mise en place de normes et de dispositifs d’encadrement réglementaire – doit en effet être doublée par de l’innovation et des initiatives de terrain en provenance des entrepreneurs privés et acteurs économiques de la mer ; la Région se posant ainsi comme un partenaire permanent des actions portées sur le terrain par les différents acteurs concernés.

Intervenant depuis la salle, Hervé Delisle souligne les difficultés qui subsistent encore aujourd’hui pour une association locale d’agir sur le terrain par manque de moyens et de savoir-faire pour agir. Un besoin de coopération entre ONG et décideurs également appuyé par Didier Reault et par Christophe Madrolle qui rappellent le rôle de la société civile agissant comme source d’inspiration et de réflexion pour les politiques publiques, mais également de relai de communication pour les activités des élus.

2. Accompagner le développement des énergies marines renouvelables et la navigation durable en Méditerranée : focus sur les initiatives du Plan Bleu

Céline DUBREUIL - Directrice des programmes *Plan Bleu*

« La mission du Plan Bleu est de contribuer à la sensibilisation de tous les acteurs et décideurs de Méditerranée sur les questions liées à l’environnement et au développement durable. Elle s’appuie pour cela sur la réalisation de scénarios visant à établir, dans une perspective prospective, le futur environnemental méditerranéen » - Céline DUBREUIL



Créé en 1977 et basé à Marseille, le Plan Bleu est un centre d’activités régionales rattaché au Plan d’Action Méditerranée (PAM) qui constitue le premier programme de protection des mers régionales développé par le Programme des Nations Unies pour l’Environnement (PNUE).

Le Plan bleu héberge également le secrétariat du réseau Méditerranéen d’experts sur les changements climatiques et environnementaux (MedECC). 400 scientifiques de Méditerranée travaillant sur les changements environnementaux et climatiques y sont regroupés. Un rapport d’évaluation sur la Méditerranée (MAR1) publié l’année dernière par le MedECC apporte pour la première fois une vision exhaustive des connaissances actuelles sur l’impact du changement climatique en Méditerranée.

Le Plan Bleu développe en outre plusieurs actions sur les thématiques Energie et Port qui nous intéressent ici. Celles-ci sont menées dans le cadre d’un projet Interreg Med (cofinancement européen et Région Sud) intitulé « Communauté méditerranéenne de la croissance bleue » et piloté par une organisation italienne nommée CONISMA. La Communauté de la croissance bleue travaille tout d’abord à la production d’un rapport sur le développement des énergies marines renouvelables (EMR) en Méditerranée. Celui-ci comprend un état des lieux, un inventaire des bonnes pratiques développées sur le sujet au sein de la Communauté croissance bleue ainsi qu’un chapitre spécifique sur les différentes manières de concilier le développement de ces énergies marines renouvelables avec la protection de la biodiversité et les autres usages de la mer. Une note spécifique sur les impacts des EMR sur la biodiversité a également été produite dans ce contexte.

Le Plan Bleu travaille par ailleurs au développement de lignes directrices « croisière et navigation durables » en Méditerranée. Un groupe d’une centaine d’acteurs a pour cela été mis en place. Celui-ci a entamé l’organisation de ses premiers webinaires l’année dernière.

L’objectif de ces séances de réflexion et d’échanges était de parvenir à l’élaboration d’une vision commune sur le sujet. Celle-ci s’est plus spécifiquement structurée autour de cinq enjeux majeurs :

1. L’élimination des émissions atmosphériques
2. La sauvegarde des écosystèmes et de la biodiversité
3. L’élimination des sources de pollution de l’eau et la prévention et gestion des déchets qui y sont associés
4. La stimulation de la connaissance et de l’innovation sur ces secteurs
5. La réduction des impacts sur les systèmes socio-économiques

Ces cinq enjeux sont à leur tour articulés autour de dix objectifs de durabilité incarnés dans une soixantaine de pratiques durables. On y retrouve des initiatives telles que la certification des ports qui sera discutée plus tard.

3. Protéger l’existant pour assurer notre futur : la sauvegarde de la biodiversité comme enjeu partagé

Didier REAULT – Vice-Président du Département des Bouches-du-Rhône délégué aux Solutions fondées sur la Nature et Président du Parc National des Calanques

« Chacun est responsable de la destruction des herbiers de Posidonie. La priorité doit désormais être celle de la préservation d’un élément d’un écosystème qui rend service à tout le monde, que ce soit pour le développement de la biodiversité comme pour la préservation de la beauté d’un lieu et de l’activité qui s’y trouve associée. » - Didier REAULT



Inspirée du Congrès de l’UICN, la création d’une délégation spécifique dédiée aux Solutions fondées sur la Nature a été l’occasion pour le Conseil général des Bouches-du-Rhône de marquer le changement d’époque qui est à l’œuvre.

Autrefois réservé à des initiés (acteurs de la voile, plongeurs, scientifiques ...), le formidable terrain de jeu que constituent la mer et le littoral se démocratise aujourd’hui de plus en plus. Si elle comporte du positif, cette démocratisation vire malheureusement parfois à l’outrance et entraîne les situations dommageables que nous connaissons. Or, si ce formidable terrain de jeu que sont la mer et le littoral se dégradent, la fréquentation va à son tour se dégrader, menaçant ainsi les activités économiques qui se sont construites autour de ce secteur.

Pour Didier Réault, tout l’enjeu consiste ainsi à trouver un équilibre entre la conservation qualitative de cette interface littorale et le bénéfice économique qui profite à certains acteurs associatifs ou privés. Il prend pour illustrer cette idée l’exemple des initiatives portées pour restructurer le secteur de la plongée sur les îles Medes situées en face de l’Estartit (Espagne).

Confrontée à une hausse de fréquentation touristique insoutenable pour les 7 petits îlots qui forment cet archipel, une prise de conscience collective a émergé. Celle-ci a permis de limiter la construction sur le secteur et d’optimiser l’organisation de la plongée sur ce site (mutualisation d’équipements, hausse du prix de la plongée corrélée à une meilleure qualité de services rendus, etc.). Toutes ces initiatives ont permis de retrouver une qualité de plongée associée à un retour des espèces. Si la situation observée à Medes n’est pas une expérience universelle, elle n’en demeure pas moins une expérience dont on peut s’inspirer à Marseille comme dans d’autres municipalités.

Chiffre clé

Le nombre de plongées aux îles Medes est passé de 1 million dans les années 1980 à 400 000 aujourd’hui.

Didier Réault a poursuivi en rappelant la double mission à laquelle se doit de répondre un Parc National, à savoir la protection de la biodiversité d’une part et l’accueil et la sensibilisation des touristes d’autre part. Cette gestion à mettre en œuvre fait aujourd’hui face à l’enjeu majeur que constitue la protection des herbiers de Posidonie.

Chiffre clé

1 hectare d’herbier capte 5 fois plus de carbone qu’1 hectare de forêt tropicale et 7 fois plus qu’1 hectare de forêt tempérée.

Pour le Président du Parc National des Calanques, nous avons détruit pendant longtemps et par ignorance cette formidable ressource de biodiversité que constituent les herbiers de Posidonie. La mise en place d’un schéma de préservation de l’herbier de Posidonie sur le littoral est ainsi à l’œuvre. Celui-ci conduira à organiser le mouillage de façon différente sur le littoral. La préservation des herbiers de Posidonies est ainsi un exemple parfait de solution fondée sur la nature. Pour Didier Réault, la protection de la mer et du littoral doit ainsi se faire en amont, en faisant d’abord en sorte de bien protéger nos espèces, nos zones humides ou nos cours d’eau.

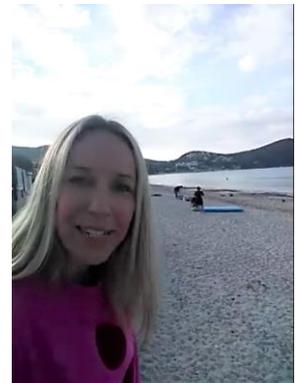
Céline Dubreuil également souligne cet enjeu de préservation de la posidonie, rappelant les difficultés à restaurer les herbiers, et évoque l’existence d’outils de communication et de sensibilisation tel que l’application *Donia* qui offre aux navigateurs une vision cartographique de la présence des herbiers de posidonie.

« Il ne s’agit pas ici de trouver de nouveaux puits de carbone mais de protéger ce qui existe déjà en évitant de le détruire » - Didier Réault

4. Construire une communauté éducative pour l’avenir des générations futures

Anne-Laure BEAUDOUIN - Conseillère municipale à la ville de Saint-Cyr-sur-Mer, déléguée aux activités nautiques

« Pour préserver le littoral, il faut savoir impulser et se montrer audacieux. Les élus se doivent pour cela d’être à la fois moteurs et acteurs. Il s’agit de construire ensemble une communauté éducative travaillant à l’échange et au partage de connaissances utiles à la bienveillance envers l’avenir des générations futures ». – Anne-Laure BEAUDOUIN



En direct de la Baie des Lecques de Saint-Cyr-sur-Mer, Anne-Laure Beaudouin est revenue les actions de sensibilisation menées par la municipalité de Saint-Cyr-sur-Mer pour agir en faveur de la préservation du littoral. Parmi elles se situent le projet « Ma plage + belle sans poubelle » qui a été développé par la nouvelle équipe municipale sous l’égide de Philippe Barthélemy.

Ce projet qui porte sur une zone de 250 mètres a été expérimenté en août 2021. Son but est d’encourager les citoyens (qu’ils soient touristes ou résidents à l’année) à faire quelques pas supplémentaires pour jeter leurs déchets en dehors de la plage. Toutes les poubelles situées à même la plage (= zone de la « promenade rose ») ont été retirées dans cette optique.

Cette expérimentation – qui a pu choquer à ses débuts – est désormais appréciée par le plus grand nombre.

Initiative inspirante

« Ma plage + belle sans poubelle »

Pour éviter le problème des poubelles qui débordent, la nouvelle équipe municipale de Saint-Cyr a décidé de prendre le problème à l’envers en retirant toutes les poubelles situées sur la plage des Lecques. Cette initiative – qui a pu dérouter au départ, remporte désormais une adhésion élargie. Le succès de l’opération a en partie reposé sur la bonne maîtrise de la communication qui lui était associée (ex. installations de « pas » pour matérialiser les déplacements à réaliser pour rejoindre la zone de tri des déchets autorisée).

Pour la conseillère municipale en charge des activités nautiques, les élus se doivent d’être moteurs sur les sujets de préservation du littoral.

C’est tout le sens des propos rapportés par Jean-François Rapin lors du colloque annuel de l’Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL) organisé à Pornic la semaine précédente. Ce dernier a en effet rappelé les alertes répétées qui doivent pousser la société à trouver des solutions à la fois financées et acceptables socialement pour lutter efficacement contre le changement climatique.

Il est dès lors essentiel de disposer d’approche complète de l’ensemble des questions environnementales, économiques, sociales et infrastructurelles qui se posent sur le littoral à moyen et long termes. Lors de cet événement à Pornic, la demande de création d’un fonds destiné à accompagner la préservation du littoral a ainsi pu être portée.

Idée inspirante

=> Créer un fonds dédié pour accompagner la mutation du littoral = demande portée à Pornic dans le cadre du Colloque de l’ANEL).

Pour Anne-Laure Beaudouin, il est nécessaire de pouvoir compter sur la solidarité de tous (que ce soit au niveau local, régional ou national) pour accélérer la sensibilisation et la prise de conscience des populations.

II. INSPIRATIONS

1. L'alimentation électrique à quai : une solution en développement pour lutter contre la pollution atmosphérique des navires à quai

Jamel TAYARI – Chef de projet Direction Territoires et Action Régionale EDF



« L'alimentation électrique des navires à quai est une solution pertinente et concrète pour lutter contre la pollution atmosphérique associée au transport maritime » - Jamel TAYARI

Représentant la Direction Territoires et Action Régionale d'EDF, Jamel Tayari est revenu sur les actions initiées par l'entreprise pour baisser les émissions de CO2 liées au transport maritime et fluvial.

Avec 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre en provenance du secteur maritime, la transition écologique du secteur portuaire est un enjeu fort de la lutte contre le réchauffement climatique. L'Organisation Maritime Internationale s'est donnée pour cela un objectif de réduction des émissions de GES liés au transport Maritime d'au moins 50% à compter de 2008 et d'ici 2050.

Chiffre clé

Le transport maritime est actuellement responsable de 3% des émissions de GES dans le monde.

L'alimentation électrique des bateaux à quai constitue dans ce cadre un levier d'action et de développement particulièrement intéressant. Elle permet en effet d'éviter qu'une fois accostés, les navires ne continuent de faire tourner pendant des heures leurs moteurs diesel pour alimenter électriquement l'ensemble des équipements embarqués à bord (entraînant ainsi une pollution atmosphérique nuisible pour la santé humaine et le climat).

L'alimentation électrique des bateaux à quai peut s'appliquer à la fois au transport maritime et au transport fluvial.

Dans le cas du transport maritime, on parle alors de connexion électrique des Navires à Quai (CENAQ). Les puissances mises en jeu étant très importantes, il est nécessaire de travailler en Haute Tension (HT) mais surtout de revoir en totalité le système énergétique du port (en faisant appel à ENEDIS ou RTE pour délivrer de telles puissances). Le port de Marseille est particulièrement avancé sur ce sujet. Une connexion a également été développée pour l'alimentation à quai de porte-conteneurs dans le port de Dunkerque. De nombreux autres ports français sont par ailleurs en train de déployer leurs plans d'équipement.

Chiffres clés

Les puissances électriques appelées par les bateaux de croisière à quai sont de l'ordre de 16 à 20 MW. Elles vont de 100 à 300 KW pour le secteur fluvial.

Appliquée au secteur fluvial sur laquelle elle est également en voie de développement, l'alimentation électrique à quai appelle à des puissances plus faibles et peuvent se faire en Basse Tension (BT), les normes étant celles d'une installation électrique classique. Des ports comme Royan ou Bordeaux en sont d'ores et déjà équipés.

2. Energies renouvelables et transport maritime : focus sur la propulsion à la voile

François FREY – Président-fondateur d’Esprit de VELOX

« Le monde professionnel en mer doit réévaluer son rapport au monde océanique, pour l’inscrire de manière plus directe. Le dialogue hommes – femmes – océan est en train de s’éveiller. Ce dialogue est d’autant plus essentiel que le transport en mer est le 6^{ème} secteur émetteur de gaz à effet de serre. Nous devons agir structurellement et globalement pour inverser la trajectoire catastrophique qui est la nôtre actuellement. » - François FREY



Pour François Frey, les enjeux de notre époque sont inédits. De la même manière, la trajectoire globale que nous empruntons actuellement se veut effrayante.

Chiffre clé

Les populations vertébrées ont reculé de 30% en 100 ans et le vivant sauvage ne représente pas plus de 1% aujourd’hui.

Situé à la croisée des chemins, le monde des océans constitue selon lui la moitié des risques mais également la moitié des formes de solutions qui s’offrent à nous à court et moyen termes. Depuis la CoP de Paris et le travail engagé par la Plateforme Océan § Climat (POC), le besoin de faire apparaître ce monde océanique dans un vrai accord a émergé pour la première fois.

Le nécessité de minimiser nos impacts humains s’est dès lors et rapidement manifestée, y compris du côté de l’Organisation maritime Internationale (OMI) qui a objectivé et chiffré le résultat attendu par étapes. La première d’entre elles, quelque peu inattendue tant elle était ambitieuse, visait une réduction du taux de soufre de 3,5% à 0,5% à partir de 2020. De la même manière, l’objectif d’une réduction des GES de 50% à l’horizon 2050 (en partant de 2008) a été posé, et ce quelques soient les évolutions de trafic. Enfin, la réduction de CO2 de 70% est également affichée.

Pour François Frey, cela implique que les objets liés au transport maritime qui arriveront à partir de 2025 – 2030 soient pratiquement neutres. Cette trajectoire est en phase avec la démarche portée par Esprit de Velox sur plusieurs pans :

1. Accompagner une évolution très exemplaire des impacts environnementaux, physiques, chimiques mais aussi acoustiques.
2. Embarquer des formes de missions pluridisciplinaires renforcées et de plus long termes (20 à 30 scientifiques avec une autonomie à la mer pouvant aller jusqu’à une centaine de jours).
3. Recueillir des données propres et exploitées à bord.

La vision développée par Esprit de Velox depuis 2014 s’articule pour cela autour de 3 axes :

1. La sobriété de la propulsion grâce à la réintroduction du vent comme propulsion principale.
2. La sobriété et l’autonomie énergétique décarbonée en auto-production à la mer.
3. L’électricité comme langage intermédiaire du mix énergétique à bord

Un projet de bateau de 70 mètres est actuellement en développement avec les Affaires maritimes. Il devrait disposer d’une capacité de 50 personnes pour 1 millier de tonnes environ et voir le jour à horizon 2024. Pour François Frey, ce projet est une démarche unique en son genre qui permet de repenser le standard des bateaux scientifiques hauturiers actuels (transports de passagers, fret, pêche, etc.).

Cela signifie selon lui que la démarche initiée par esprit de Velox doit influencer sur le reste de la production, et ce toujours dans le cadre d’une vision globale. Reprenant l’exemple du bateau disposant d’une propulsion principale à la voile, il précise qu’il est en effet aujourd’hui assez simple de « plugger » des gréements X ou Y sur des plateformes dont la conception a pratiquement un siècle d’âge. Cela ne constitue pas une propulsion à la voile efficace au sens de l’OMI qui supposerait pour sa part de réduire le besoin énergétique d’un bateau de 1000 tonnes d’environ 75%. Reste que cela n’est pas pour autant à exclure dans la mesure où la partie R&D n’a pas été suffisamment exploitée sur le sujet.

Pour François Frey, cette décroissance, « terriblement ambitieuse et technique », constitue un challenge intéressant à prendre à bras le corps. Il rappelle de ce point de vue qu’aucune énergie n’est propre aujourd’hui, ce qui suppose de raisonner en termes de mix et de cycles énergétiques.

« Ce qui se passe à bord est une brique. L’énergie à bord est généralement produite à terre, il faut tenir compte des impacts de cette production. De même il ne faut pas négliger les impacts associés à la fin du cycle de cette énergie une fois qu’elle est consommée. Si nous ne faisons pas ce travail, nous n’impacterons pas structurellement la trajectoire catastrophique qui est la nôtre aujourd’hui. Le dialogue avec le monde professionnel océanique est pour cela essentiel » - François FREY

3. Ouvrir l’accès du monde maritime au Gaz Naturel Liquéfié (GNL) : un potentiel d’action considérable pour réduire les émissions de CO2 sur ce secteur

Benoit DUÉE – Responsable Département « Développement et commercialisation » d’ELENGY

« Le GNL nous offre une alternative disponible dès à présent, fiable, sûre et accessible pour atteindre les objectifs de baisse des émissions du secteur maritime qui sont fixés aux horizons 2030 et 2050. Ce carburant, qui offre un chemin clair vers la neutralité carbone, devrait s’imposer aux décideurs comme une évidence. » – Benoît DUEE



Pour Benoît Duée, le potentiel du GNL est considérable dans la mesure où il permet de réduire dès à présent ¼ des émissions de CO2 sur le secteur maritime. Il existe de surcroît une déclinaison verte de ce carburant (le bio GNL) au potentiel prouvé et parfaitement substituable. Le GNL offre ainsi un potentiel considérable pour atteindre l’objectif fixé d’une baisse des émissions de 40% en 2030 et 70% en 2050 (par rapport à 2008).

Chiffre clé

Le GNL offre dès à présent 23% de réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l’équivalent pétrolier (sur une analyse complète du cycle de vie tenant compte de la totalité des émissions).

En 2021, 30% des commandes de nouveaux navires étaient au GNL. Cela atteste d’une vraie compréhension des enjeux maritimes par l’industrie et les pouvoirs publics nationaux et européens qui ont apporté leur soutien au développement de cette filière.

Chiffre clé

30% des commandes de nouveaux navires en 2021 se sont faites au GNL.

Si ce chiffre est encourageant, il sous-tend dans le même temps que 70% des nouvelles constructions ne sont pas au GNL aujourd’hui. Pour Benoit Duée, reste dès lors un travail à faire pour accélérer la conversion et construction neuves au GNL.

Opérateur de terminaux méthaniers depuis 50 ans, ELENGY se sent particulièrement investi dans cette mission qui constitue l’une de ses principales raisons d’être. Pour faciliter l’accès du monde maritime au GNL, l’entreprise s’appuie sur plusieurs leviers d’action :

1. La mise en place d’infrastructures adaptées grâce au développement d’une chaîne logistique de soutage au GNL sur les terminaux méthaniers. L’adaptation du terminal de Fos Cavaou a ainsi été créée en 2019 et s’est doté de petits navires souteurs. Un travail important a été mené et s’est conclu récemment en partenariat avec les clients, l’idée étant de pouvoir leur proposer un service à la fois flexible et compétitif.
2. Il s’agit par ailleurs de pouvoir donner accès au GNL à des ports qui ne disposent pas de terminaux méthaniers.

Si le GNL est une solution de départ concrète et immédiate, Benoît Duée précise qu’il ne s’agit pas pour autant de la solution de destination. Le but final est en effet de pouvoir verdir cette molécule. Elengy y travaille par la mise en place de projets très concrets, à l’instar du projet de production et d’acheminement logistique de bio-GNL qui est mené avec plusieurs partenaires (dont CMA CGM, Total Energies et la Métropole) sur le port de Marseille-Fos. Cette initiative unique en France et très concrète permet ainsi de s’engager dans la trajectoire de la neutralité carbone attendue.

Chiffre clé

Développé à partir de la méthanisation de déchets ménagers, le projet de production de bio-GNL en développement sur le port de Marseille-Fos va permettre de produire dans une 1^{ère} phase **2 500 tonnes de Bio-GNL**. Celui-ci pourra être mélangé dans la soute des navires avec du GNL traditionnel.

Enfin, la connexion à quai fonctionne aussi avec le GNL et a pu être testée sur le port de Marseille. La compatibilité avec la propulsion à la voile se veut elle aussi possible et pertinente à développer.

III. LE ROLE DES PORTS DE COMMERCE DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE TERRITORIALE

1. Faire de la transformation écologique des grands ports maritimes une opportunité d’affirmation de la filière maritime française

Bernard MOURET – Elu CCI Nice Côte d’Azur et UPE 06

« Les Grands ports maritimes sont aujourd’hui dans un contexte favorable. Nous devons parvenir à travailler collectivement et au local pour faire de la transition écologique des grands ports maritimes qui s’impose une opportunité de rebond et de développement de la filière maritime française » - Bernard MOURET



Bernard Mouret a introduit son propos par un bref panorama du contexte économique et environnemental des grands ports maritimes français.

Il a rappelé que la demande mondiale tournait à plein régime dans un contexte où nous manquons de bateaux. L’avenir du trafic maritime devrait connaître en ce sens une très forte évolution en provenance d’Asie notamment mais également sur des canaux locaux. Les grands ports maritimes se situent donc aujourd’hui dans une trajectoire favorable.

Alors qu’elle se trouvait au 4^{ème} rang mondial des puissances maritimes dans les années 1960, la France n’occupe plus désormais que le 24^{ème} rang de ce classement. Les Ports du Nord l’Europe ont en effet une maîtrise considérable des flux maritimes autour du Range Nord. Le Port de Gênes a quant à lui récemment rejoint l’environnement de la route maritime de la soie qui relie la Chine.

Sans être menacés, nos ports méditerranéens ont donc un véritable travail à mener pour se positionner dans cette nouvelle économie maritime mondiale. Le territoire et la notion d’hinterland sont pour cela quelque chose de relativement complexes à appréhender.

Pour Bernard Mouret, les acteurs de la filière maritime française se retrouvent ainsi face à un double défi :

1. Le premier consiste à renforcer leurs liens, que ce soit entre eux ou avec l’ensemble de leurs partenaires de territoires. L’enjeu consiste ici à reconfigurer des hinterlands complexes.
2. Le deuxième défi consiste à faire de la dynamique de transition écologique qui s’impose une fenêtre d’opportunité pour l’innovation et le développement de services compétitifs.

Il n’en demeure pas moins que le rebond attendu doit se faire dans un contexte contraint. Nous comprenons tous désormais que la mer est un milieu fragile et menacé.

Les différents acteurs de la filière ont heureusement et d’ores et déjà emboîté le pas de cette transformation écologique grâce notamment aux politiques de développement du GNL ou de raccordement des navires à quai qui ont été abordées. Les eaux de ballast font également aujourd’hui l’objet de retraitement, permettant ainsi de limiter la dispersion des bactéries. Enfin, la pollution sonore est elle aussi désormais prise en compte par les Grands ports maritimes.

Grâce à des actions comme ce colloque organisé par V2E, nous permettons ainsi de favoriser les rencontres entre les différents acteurs de la filière. Tout l’enjeu consistant ici pour Bernard Mouret à parvenir à travailler « plus collectivement et si possible plus en local ».

2. Claire MERLIN – Directrice de la stratégie et du pilotage GPMM

« La politique d’aménagement du GPMM atteste d’une volonté affirmée et affichée d’agir concrètement et durablement en faveur de la transition écologique. Cette politique ambitieuse se fait dans le cadre d’une concertation étroite avec les populations, les pouvoirs publics et les acteurs économiques en présence » - Claire MERLIN

Les enjeux de transition écologique sont au cœur du projet stratégique du GPMM dévoilé en mars dernier.



Chiffre clé

GPMM = 19 000 hectares aménagés sur lesquels il y a de l’activité économique

Le port de Fos a été conçu pendant les Trente glorieuses. Son aménagement a été pensé en vue du développement de l’industrie sidérurgique et pétrolière.

De profondes mutations de l’outil industrialo-portuaire sont actuellement à l’œuvre. Ces dernières sont dues à un cadre normatif et à des attentes sociétales en profonde évolution ainsi qu’aux mutations économiques contemporaines.

La stratégie du port en matière de transition énergétique s’inscrit sur une triple voie :

1. la production d’énergies renouvelables (sur le port ou au moyen du port)
2. Le développement d’une filière hydrogène associée à l’activité portuaire
3. Le soutien et l’accompagnement des transitions industrielles

En matière de transition écologique :

1. Une démarche stratégique d’optimisation de la ressource foncière est à l’œuvre depuis quelques mois. Celle-ci vise à assurer un équilibre entre développement économique et protection de l’environnement
2. L’évaluation des enjeux et contraintes du territoire
3. L’identification de scénarios de développement susceptibles d’engendrer des besoins d’espaces.

3. Mettre en commun les intelligences humaines et artificielles pour accélérer la transformation écologique de nos sociétés : focus sur la stratégie du groupe Ecosys

Pierre NOUGUÉ – Co-fondateur et PDG d’Ecosys Group

« Nous devons être capables de mettre en commun nos intelligences respectives pour agir plus vite et mieux et grâce aux assistants numériques qui peuvent nous aider à synthétiser la complexité. Tout l’enjeu consiste à mettre en commun le meilleur de notre intelligence humaine et collective au service de la transition de nos sociétés »- Pierre NOUGUÉ



Ecosys Group est un réseau d’entreprises représentant 500 PME françaises positionnées sur le secteur de la transition digitale et environnementale, l’idée étant d’aider les clients à mieux maîtriser les clients de ce réseau à mieux maîtriser leurs données et leurs écosystèmes pour gagner en performance.

Les solutions en matière de Data-management et d’Intelligence Artificielle (IA) constituent donc le cœur de métier du groupe. Pour son fondateur et Président Directeur Général, l’IA constitue en effet un défi pour l’intelligence humaine (IH), l’enjeu étant de parvenir à maîtriser cette boîte à outils pour parvenir à être plus intelligents tous ensemble mais également plus efficaces et opérationnels. Le projet du groupe se veut pour cela d’abord « social et sociétal puis économique et digital ».

« L’expertise d’Ecosys Group consiste à mettre en commun le meilleur de notre intelligence humaine au service d’une vision collective » - Pierre NOUGUÉ

Pour Pierre Nougé, le maritime est une des grandes richesses de l’humanité. Cette conviction - qu’il a portée il y a bientôt cinq ans devant le Président du Cluster Maritime français - doit se traduire selon lui par une vision écosystémique associant l’ensemble des diverses parties prenantes concernées, qu’il s’agisse des différents acteurs de la filière maritime et portuaire, des ONG ou du citoyen qui ramasse ses déchets sur la plage ou dans les calanques.

Selon lui, nous devons être capables de mettre nos ressources et notre intelligence en commun pour agir plus vite et mieux. Grâce à la mobilisation de l’IA, tout l’enjeu consiste dès lors à développer et rendre accessible des éléments de vision satellite capables de nous aider à atteindre les objectifs de neutralité carbone et de réduction des émissions de CO2 qui sont fixés pour 2050.

Ecosys Group se veut dès lors l’opérateur de cette logique écosystémique grâce à l’aide proposée en matière de modélisation des données, les assistants numériques nous offrant une aide précieuse pour synthétiser la complexité.

Concrétisée il y a 3 ans, la volonté de créer une coalition autour de la mer ans a été reconduite à Nice avec un Institut de la transition écologique et maritime. Pierre Nougé souligne à cet égard l’avantage considérable dont dispose plus largement la France en matière de géo-numérisation des territoires et modélisation de données. Que l’on parte du Golfe de Saint-Tropez, de Nice, de Brest ou de Lorient, l’idée consiste à chaque fois à partir du concret pour décomposer le « mix » en présence grâce à la modélisation de données (rôle des acteurs publics régionaux, départementaux, villes, etc.) et ce dans une logique de systématisation.

Comme le rappelle Pierre Nougé, le développement des compétences et de l’emploi liés au codage (notamment pour les jeunes des quartiers défavorisés) constitue en cela un enjeu et une opportunité majeurs de développement social et économique pour les années à venir.

4. Quelles spécificités ultra-marines et insulaires ? L'exemple de la transformation écologique du Grand Port de Martinique

Jean-Rémy VILLAGEOIS – Directeur Général du Grand Port Maritime de la Martinique

« A l’instar des ports insulaires, le port de Martinique a une double particularité. La première est qu’ils évoluent sur un espace très contraint. La deuxième est qu’il dépend exclusivement de l’énergie produite sur l’île. » - Jean-Rémy VILLAGEOIS



Qu’ils soient insulaires ou continentaux, tous les ports français partagent un destin commun au regard du lieu de connexion entre la terre et la mer, de développement du commerce et d’échange de marchandises et de personnes qu’ils incarnent. Reste que chaque port évolue dans un environnement particulier qui lui est propre. Celui de Martinique se veut remarquable.

Situé au fond d’une baie classée parmi les plus belles au monde et au sein d’une île dont la majeure partie est classée au patrimoine mondial de l’UNESCO, le port n’en demeure pas loin un lieu d’activité très intense. Or, avec seulement 50 hectares et très peu de terrains plats, le port de Martinique se retrouve sur un espace extrêmement contraint sur lequel il doit pouvoir accomplir sa mission de base qui consiste à assurer l’approvisionnement de l’île. Tout l’enjeu consiste donc à évoluer dans cet espace contraint en respectant et en protégeant l’environnement.

Chiffres clés

98% des marchandises et la moitié des visiteurs de Martinique passent par le port.

Cet espace contraint est la première grande particularité des ports insulaires. La deuxième est que contrairement aux ports continentaux, les ports se situent en zones non interconnectées (ZNI). Autrement dit, il leur est impossible d’importer de l’énergie pour compenser un éventuel déficit dans la production énergétique locale (solaire par exemple).

Si l’environnement est présent dans les discours et dans les esprits de longue date, les projets en sa faveur se sont accélérés ces dernières années. De nombreux travaux contribuant à la décarbonation du transport et de la logistique sont en effet à l’œuvre.

Jean-Rémy Villageois prend l’exemple particulier du projet de Smart Grid actuellement en développement. Ce projet d’électrification s’appuie également sur de la production verte, l’énergie dans les îles se voulant très fortement carbonée.

Chiffre clé

70 à 80% de l’énergie en Martinique est produite à partir de fioul.

Il n’y aura dès lors aucun sens à mettre à disposition ces énergies carbonées aux navires. La mise à disposition des navires d’une énergie plus verte accélère dès lors le mix énergétique de l’île. Pour Jean-Rémy Villageois, cela montre le degré d’intrication très fort qui existe entre les activités terrestres et maritimes.

« Le maritime apporte une contribution au mix énergétique de la Martinique » - Jean-Rémy VILLAGEOIS

5. Répondre aux ambitions de transition affirmées par le GPMM : un enjeu fort et un défi à relever pour le secteur du transport de l'électricité

Jean-Hubert FELIX – Directeur des Affaires publique – RTE Méditerranée

« Le rythme des sollicitations en lien avec la transition énergétique ne cesse de croître. RTE doit apprendre de nouveaux métiers et découvrir de nouveaux clients pour accompagner les objectifs ambitieux de transition qui sont fixés par le GPMM. La transition énergétique n'a pas de sens et ne peut pas se concrétiser sans les réseaux d'énergies. » - Jean-Hubert FELIX



Pour Jean-Hubert Felix, la mission de RTE s'apparente en quelques sortes à une « vigie ». Situé au cœur de l'écosystème, son rôle est en effet d'assurer le lien entre producteurs et consommateurs d'électricité, ce qui lui permet dans le même temps de bénéficier d'une vision panoramique très riche.

Chiffres clés

Le territoire du Grand Port Maritime de Marseille représente à lui tout seul :

1. 35% (soit plus du tiers) de la production d'électricité en région PACA
2. 18% de la consommation d'électricité régionale
3. 40% de l'électricité consommée à l'échelle de la métropole

De par l'envergure de la production et de consommation d'électricité qu'il représente au niveau local, régional ou national, le GPMM est un partenaire privilégié de RTE.

Or, l'entreprise constate une volonté très claire d'évolution et de transition affirmée par ses partenaires du port. De la même manière, de nombreux acteurs politiques, institutionnels et industriels (à l'instar de la CCIAMP) sont mobilisés sur le sujet.

4 exemples particuliers de projets de transition peuvent plus précisément être cités :

1. Les énergies renouvelables terrestres pour lesquelles le GPMM dispose d'un vrai potentiel et d'une véritable volonté d'accueil de parcs photovoltaïques. Tout l'enjeu pour le transporteur d'électricité, consiste dès lors à pouvoir quantifier à l'échelle de la région administrative les endroits où le réseau doit se montrer en capacité d'accueillir des énergies renouvelables. Cette territorialisation des objectifs est un axe de travail très important pour RTE.

Chiffre clé

675 MW (soit environ 10% de la production d'ENR régionale) ont été réservés à l'intérieur du territoire du GPMM pour absorber les productions d'ENR annoncés sur les 10 prochaines années.

2. L'éolien off-shore, une zone d'étude spéciale a été créée à cet effet au large du port. Le groupe RTE est actuellement en attente des conclusions de l'enquête publique qui est à l'œuvre mais le raccordement envisagé se fait pour l'instant sur les postes situés au sein du port.

Chiffre clé

Le développement de l'éolien off-shore est chiffré actuellement à 250 MW. Ce chiffre pourrait passer à 750 MW.

3. La décarbonation des *process* industriels est un autre levier d’action privilégié, l’idée de nombreux industriels positionnés sur ces questions étant d’optimiser les rejets de CO2 de sorte à remplacer l’énergie fossile par de l’électricité.

4. Le développement de l’hydrogène qui comporte également un lien avec la décarbonation dans la mesure où lorsque certains *process* industriels ne peuvent pas remplacer les énergies fossiles ou le gaz par de l’électricité, une option alternative peut être de produire de l’hydrogène à partir d’électricité (ce qui améliore également le bilan carbone).

Tous ces projets attestent du dynamisme et du nombre de sollicitations en cours sur le sujet de la transition écologique du GPMM. Le défi à relever est d’autant fort pour RTE qu’il faut parallèlement veiller à maintenir un équilibre permanent entre la production et la consommation.

6. L’électrification des ports : solution et perspectives d’avenir pour les ports

Frédéric BERINGUIER – Directeur Territorial - ENEDIS Bouches-du-Rhône

« Enedis est un partenaire naturel pour l’ensemble des acteurs de l’écosystème portuaire mais également pour tous les porteurs de projets et acteurs économiques » - Frédéric BERINGUIER

Rappelant que le secteur des mobilités s’engage d’ores et déjà dans sa transformation énergétique, pour Frédéric Beringuier, la décarbonation doit être accéléré, notamment grâce au renforcement de l’électrification des quais et à la multiplication des bornes de recharge.



La mission d’Enedis est donc de jouer un rôle de facilitateur et d’accélérateur de par leur position de partenaire auprès des porteurs de projet et acteur économiques. L’anticipation et l’association précoce des partenaires est pour cela essentielle.

Parmi les actions de la société, Frédéric Beringuier rappelle le partenariat engagé avec le port de Marseille Fos. Ce partenariat, vieux depuis près de 5 ans, a permis par un processus de co-construction l’établissement d’un schéma directeur pour l’électrification à quai des ferrys et bateaux de croisière.

Chiffre clé

À terme, la plateforme devrait doubler ses capacités électriques pour permettre « à plus de bateaux d’utiliser l’électricité du réseau de distribution ». La capacité est actuellement de 20 MW et devrait atteindre 70 MW

7. Le programme *Smart Port*, synthèse inspirante de la table-ronde

Géraldine Zana, Directrice des Filières Stratégiques de la CCIAMP, intervenue depuis l’assistance, évoque quant à elle le programme « *Smart Port* », initié par un triple partenariat entre la CCIAMP, le Port de Marseille Fos, et d’Aix-Marseille Université, et présente comment un port de commerce peut agir pour la transition écologique territoriale.

Smart Port est un consortium œuvrant pour l’accélération du développement du port de demain, un port vert, maîtrisant et réduisant son empreinte environnementale, à impact positif, intelligent car s’appuyant sur la data et les nouvelles technologies, mais également ouvert sur son territoire.

IV. LE ROLE DES PORTS DE PLAISANCE, OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET EMPREINTE CARBONE

1. Mise en perspective : quels enjeux pour l’atteinte des objectifs de développement durable sur le secteur de la plaisance ?

Marc FRILET - Secrétaire Général du Centre d’Excellence CEE - ONU Infrastructure Concession et PPP

« Il faut accélérer et aller plus loin pour atteindre les objectifs de développement durable qui sont fixés. Pour cela, nous devons faire le tour des pontons, nous intéresser sérieusement aux politiques publiques en lien avec le secteur de la plaisance, faire des comparaisons avec l’étranger, etc. » - Marc FRILET



Il est bon de constater qu’un nombre croissant d’acteurs sont désormais engagés sur les questions de transition écologique des ports de plaisance. Le sujet n’est pas nouveau. Il y a 25 ans déjà, une charte du plaisancier était élaborée à Marseille tandis que d’autres initiatives comparables étaient portées un peu plus loin à Porquerolles. Aujourd’hui, une multiplicité d’actions très diverses sont en cours, portées par des acteurs publics ou privés.

Mais cela ne suffit pas. il faut aller beaucoup plus loin et plus vite si l’on veut atteindre les objectifs qui ont été annoncés aux niveaux des Nations Unies, des Plans Climat, des Plans Bleus, et autres. Les ports de plaisance se doivent d’être en phase avec les objectifs de développement durable (ODD) et ce d’autant plus que ces derniers sont détaillés, précis, et arrimés à des organisations performantes pour veiller concrètement à leur mise en œuvre

Pour Marc Frilet, la mise en œuvre concrète de ces ODD sur le terrain de la plaisance doit se conjuguer avec une attitude proactive pour la réduction de l’empreinte carbone à traduire dans les politiques publiques en lien avec le secteur de la plaisance. Trois grandes familles de sujet méritent plus spécifiquement d’être traitées :

1. La programmation et la construction des ports de plaisance.

Nb. Pour Marc Frilet, cet impératif est d’autant plus fort qu’un port n’est pas quelque chose qui se programme ou se requalifie sur un horizon de 3 ou 5 ans mais bien sur des échelles de temps allant jusqu’à 50 ans.

2. La gestion des ports de plaisance et son évolution

3. Le comportement des plaisanciers et le type de bateaux stationnés

Un sondage réalisé à l’occasion du webinar précédemment organisé par V2E a permis de dégager à ce propos plusieurs questions intéressantes et privilégiées par les participants à ce débat.

Extraits :

1. Pourquoi beaucoup de ports se présentent-ils aujourd’hui comme des ports « parkings » plutôt que comme des espaces attractifs dans un cadre convivial et organisé un public intéressé ?

2. Pourquoi permet-on de laisser stationner un bateau très peu utilisé 10 ans ou plus dans un port au détriment d’autres publics actifs et motivés qui se désespèrent d’acquiescer un bateau faute de place ?

Trois grandes séries de questions portent sur l’empreinte carbone et du climat :

1. Quelle est l’empreinte carbone globale d’un port de plaisance aujourd’hui, que ce soit au niveau de sa construction comme de son exploitation? A-t-on des données sur le sujet ? Et comment sont-elles exploitées ? Utilise-t-on l’énergie verte ? Quelle consommation énergétique totale ?

2. *Quelle est l’empreinte carbone individuelle liée à l’utilisation d’un bateau ? Faut-il limiter la puissance et / ou utiliser une énergie décarbonnée ?*
3. *Quelle est l’empreinte générée par la construction et la fin de vie des bateaux ? Faut-il privilégier une logique de rapport qualité-prix favorable au plastique ou se diriger vers d’autres solutions telles que la filière bois ? Quelle économie circulaire à promouvoir pour la réparation et l’entretien ?*

On abordera la réalité d’aujourd’hui et les derniers développements avant de recueillir des témoignages sur une question de fond pour V2E; les ports du futur moteur de la transition écologique ?

1. La réalité d’aujourd’hui et les derniers développements

Mobiliser les émotions pour sensibiliser le public à la protection de la biodiversité

Véronique TOURREL CLEMENT – Déléguée générale Union des Ports (UPACA)

« L’enjeu est d’interpeller les plaisanciers et tous les acteurs qui gravitent autour sur la protection de la biodiversité. Les certifications créées par l’UPACA pour les ports de plaisance sont pour cela un levier d’action d’autant plus efficace qu’elles en appellent aux émotions individuelles et collectives des plaisanciers » -
Véronique TOURREL CLEMENT



De par leur situation à la frontière terre-mer, les ports de plaisance bénéficient d’une biodiversité extraordinaire. Les organismes vivants, notamment les alevins, sont programmés pour revenir se cacher sur littoral jusqu’à l’atteinte de leur taille adulte. Or, les ports de plaisance construits il y a cinquante ans empêchent les alevins de se réfugier comme ils en ont besoin. C’est dans ce contexte que la volonté de redonner au littoral sa fonction de nurserie a émergé.

Venant après la certification « Ports propres », la certification « Ports propres actifs en biodiversité » - répond à cet objectif. Elle en appelle pour cela aux émotions de tous les acteurs du port qu’ils soient gestionnaire du port, plaisanciers, professionnels du tourisme ou du nautisme, etc. Pour Véronique Tourrel Clement, les émotions jouent en effet un rôle fondamental dans la sensibilisation du grand public aux enjeux environnementaux.

La certification Ports Propres actifs en biodiversité

Cette certification, qui n’est pas un label, vise à certifier le gestionnaire de port sur les déchets dont il a la responsabilité et sur son rôle d’information de l’ensemble des autres émetteurs de pollution qui ne sont pas de son ressort direct. Cette certification été créée en partenariat avec l’AFNOR se déroule en 5 étapes intégrant 17 critères :

1. Une étude de diagnostic environnemental sera tout d’abord réalisée pour identifier les enjeux sur lesquels il convient d’agir. Celle-ci prêtera notamment attention à l’acceptation sociétale des plaisanciers et des habitants environnement.
2. La mise en place d’infrastructures et de procédures de travail pour gérer les déchets (liquides et solides) ainsi que les flux hydrauliques et énergétiques sera ensuite observée.
3. La troisième étape évalue la capacité à gérer un phénomène de pollution accidentelle.
4. La formation du personnel fait l’objet d’un quatrième examen.
5. Enfin, un focus est réalisé sur les actions de sensibilisation des acteurs concernés.

Une fois la certification acquise, il s’agit alors de se pencher sur les actions à réaliser pour remettre de la biodiversité dans le port.

La certification Ports propres actifs en biodiversité appelle ainsi à mettre en place une politique de gestion et de prévention des déchets visant à préserver la fonction de nurserie opérée par les ports de plaisance. Cet argumentaire sur la protection des alevins se veut selon elle bien plus efficace que la mobilisation du langage technique habituellement mobilisé.

Par-delà les certifications créées pour les ports de plaisance, l’appel aux émotions individuelles et collectives est une condition *sine qua non* à la sensibilisation et à la protection environnementale.

De plus, il existe un vrai problème de communication à soulever. Si les ports de plaisance initient de nombreuses actions, un blocage avec les médias subsiste. Cette défaillance dans la communication appelle selon elle à sortir des schémas de pensées habituels pour enrôler les médias sur ces questions trop souvent et malheureusement négligées. Les sciences comportementales mériteraient à cet effet d’être mobilisées pour améliorer les campagnes de communication existantes, ces dernières se devant de passer par de la communication positive et par des schémas comportementaux.

Depuis la salle, Thierry Pons, de l’Association Aventure Pluriel souligne également ce problème de communication, et notamment du manque d’inclusion des associations dans la gestion des ports. Les quelques exceptions, notamment parlant du partenariat avec le Port d’Antibes et de Cagnes-sur-Mer, révèlent le potentiel d’une telle opportunité de collaboration.

Exemple inspirant, Thierry Pons évoque également l’existence du système de bateaux partagés, une solution à la fois économiquement et écologiquement intéressante, un partage fonctionnant essentiellement avec les réseaux sociaux.

L’outil législatif : bien cerner son opportunité et limites pour instituer un changement comportemental vers une gestion durable des ports

Cet enjeu de sensibilisation, et l’appel à l’émotion est d’autant plus essentiel qu’elle joue un rôle clé dans la transformation des comportements là où l’outil législatif connaît ses limites.

Marc Frilet rappelle les principes fondamentaux de notre législation qui ont très peu évolué depuis la Grande ordonnance de la Marine de 1681 Colbert. Ils offrent toujours de très larges possibilités à l’État et aux gestionnaires des ports d’adapter leur organisation aux challenges du monde moderne notamment en matière environnementale en tant que gardien de l’intérêt général. La clé de voute réside dans le statut du domaine public maritime auxquels sont soumis tous les ports de plaisance qui appartiennent à l’État. Ce domaine qui est inaliénable. Cela veut dire notamment que aucune personne ou entreprise privée ne peut avoir de droit de propriété ou d’occupation sur ce domaine en dehors de droits temporaires d’occupation très réglementés qui ne peuvent être accordés par l’autorité gestionnaire du port que dans l’intérêt général et pour la bonne gestion du domaine.. Faire évoluer les lignes par une utilisation éclairée de l’outil législatif, réglementaire et de ses textes d’application reste dans le pouvoir de l’État et de l’autorité à laquelle l’État de l’autorité délègue la gestion du port

Depuis la salle, Richard Hardouin, Président de France Nature environnement Bouches du Rhône estime que l’outil législatif demeure une solution qui reste à accentuer pour une réelle application. Les *Plans de Protection de l’Atmosphère* arrêtés par les préfets des départements des Bouches-du-Rhône offrent par exemple un cadre législatif permettant la préservation de la qualité atmosphérique. Il subsiste

toutefois un manque de pédagogie et de responsabilisation écologique et d’empreinte carbone chez les plaisanciers.

Afin d’accélérer la transition énergétique des navires, d’autres systèmes réglementaires pourraient également être mis en place, notamment l’institution d’un système de différenciation à l’instar du secteur automobile, et de bonus/malus pour les bateaux aux ports établi selon leur consommation énergétique et leur impact environnemental.

Véronique Turrel Clément indique que malgré l’existence de ces outils, il reste selon elle encore de nombreuses contraintes pesant sur les gestionnaires empêchant l’institution d’un changement comportemental.

Faire des équipages et des plaisanciers des ambassadeurs du bon comportement en mer : focus sur la campagne « Je navigue, je trie ».

Carole CARPENTIER – Déléguée générale Gestes Propres

« Les plaisanciers comme les équipes des ports doivent être des ambassadeurs du bon comportement en mer. Cela doit passer par de un travail de pédagogie et d’accompagnement sur le terrain. » - Carole CARPENTIER

« Gestes propres » est une ONG créée il y a cinquante ans dont le cœur de métier repose sur la prévention des déchets sauvages et marins. Elle s’appuie pour cela sur deux moyens d’actions privilégiés :

1. De grandes campagnes nationales de publication en affichages et sur les réseaux sociaux.
2. La pratique concrète des gestes propres.

Deux programmes sont développés pour cela en fonction de publics-cibles distincts :

1. Le premier est un programme dédié aux espaces naturels. Ce dernier a pour objectif de sensibiliser la population à garder et à trier ses déchets pour éviter l’installation de poubelles à même les sites (dans la logique de l’expérimentation « Ma page + belle sans poubelles »). Ce dernier est déjà en place sur le Parc des Calanques à Marseille.
2. Le deuxième, intitulé « Je navigue, je trie », est spécifiquement destiné aux ports de plaisance. 72 d’entre eux (dont 14 en PACA) sont aujourd’hui participants de l’opération qui consiste à impliquer les ports (équipes comme plaisanciers) dans cette prévention des déchets marins.



Chiffre clé

80% des déchets marins viennent de terre.
20 millions de tonnes de déchets sont déversées tous les ans en mer.

Pour Carole Carpentier, un important travail de pédagogie est à faire. Cette démarche est au cœur des slogans utilisés par l’ONG pour ses différentes campagnes de communication : « Rien par-dessus bord, tous les déchets au port » ou encore « Je navigue, je trie ».

Chiffres clés

280 000 plaisanciers sensibilisés en 2020
71 000 sacs poubelles utilisés
35 000 cabas de tris distribués

Une augmentation du tri constatée dans 33% des ports
Une conformité du tri estimée satisfaisante à 83%

Le programme « je navigue, je trie » se présente ainsi comme un outil à disposition des ports qui en font la demande. Une évaluation du prix des déchets plaisanciers est alors engagée puis suivie de la mise à disposition d’un distributeur de sacs d’ordures ménagères (pour les déchets non recyclables). Les équipes du port sont alors chargées d’expliquer la démarche aux plaisanciers à qui l’on demande de trier leurs déchets à bord. Un mémo avec des éléments de langage de sensibilisation est fourni aux équipes à cet effet. Récemment, des affiches reprenant les consignes de tri ont également été réalisées pour affichage dans les locaux à poubelles. Des cendriers de poche ont de plus été distribués cette année. Enfin, un kit de communication (communiqué de presse, brève pour journal municipal etc.) est également mis à disposition des ports pour assurer la communication sur la démarche engagée

Ce système a pour vocation d’essaimer sur le littoral de sorte à ce que les plaisanciers qui passent de port en port retrouvent le même système à chaque fois. Il est gratuit dans son ensemble, seul le distributeur de sac fait l’objet d’une contribution payante.

Carole Carpentier insiste pour finir sur la nécessité de disposer d’indicateurs de retour permettant d’évaluer la bonne effectivité de la démarche.

2. Témoignages autour du thème : les ports de plaisance du futur moteur de la transition écologique ?

La filière bois : un enjeu patrimonial, économique et un potentiel de transition écologique pour la plaisance
Hervé DELISLE – Secrétaire de l’Association Cassidienne des Bateaux de Tradition (ACBT)

« La filière bois traditionnelle est un atout considérable pour les ports de plaisance soucieux de s’engager sur la voie de leur transition. C’est également une opportunité de développement économique à ne pas négliger ».

L’Association Cassidienne des Bateaux de Tradition (ABCT) regroupe près de 200 membres, dont 70 propriétaires de bateaux traditionnels (notamment des barques). L’objet de l’association consiste à assurer la pérennité et la sauvegarde des barques marseillaises de tradition et d’aider les propriétaires à conserver en l’état leur bateau dans un double objectif de cohérence esthétique et patrimoniale du port de Cassis.



Ces bateaux traditionnels, qui naviguent depuis 50 ans en moyenne, sont issus d’une charpenterie marine locale et sont pour bon nombre d’entre eux labellisés BIP (Bateau d’Intérêt Patrimonial – label délivré par la fondation du patrimoine), certains d’entre eux étant également inscrits à l’inventaire du patrimoine.

L’ABCT fait donc régulièrement appel à des chantiers navals professionnels spécialisés dans le bois pour assurer l’entretien des bateaux. Or, ces charpenteries marines enregistrent depuis cinq ans une croissance exponentielle débouchant sur de nouvelles embauches.

Deux constats ont ainsi plus largement été effectués par l’ABCT:

1. Le premier est que la filière bois (qui bénéficie d’une empreinte 0 carbone) est en développement.
2. Le deuxième est que l’engouement du public, passionné ou non, est bien là.

Voiles de l’Energie et de l’Environnement (V2E) – www.v2e.eu

Allée Cervantes – 13009 Marseille

voilesv2e@gmail.com

La navigation « traditionnelle » comporte dès lors un potentiel de développement intéressant en vue d’assurer la conversion vers un nautisme plus respectueux de l’environnement et de la nature dans son ensemble. La mise en place de zones privilégiant la navigation traditionnelle et accueillante constitue qui plus est un atout commercial non négligeable pour un port et son environnement soucieux d’accélérer sa transition écologique, sans oublier que « plus de navires traditionnels signifient également plus de travail sur les chantiers navals ».

Idee inspirante

=> Encourager les ports à accueillir dans leur zone commerciale des activités de plaisance traditionnelles (= un levier pour assurer leur mutation écologique et promouvoir une vision touristique de qualité). Une idée qui peut se concrétiser par exemple grâce à la mise en place d’un « Quai du patrimoine accueillant ».

Hervé Delisle précise pour finir que les bateaux traditionnels, qui disposent pour l’heure d’une motorisation thermique, pourront bientôt fonctionner avec des moteurs électriques. De plus en plus d’initiatives sont en effet portées pour assurer cette motorisation électrique, laissant également poindre l’espoir (batteries plus performantes, GNL, hydrogène etc...)

Si la demande en électrique est bien là, l’offre reste malheureusement pour sa part encore assez timide et extrarégionale. Les batteries par exemple restent très onéreuses, ce qui freine la plupart des utilisateurs. Pour Hervé Delisle, beaucoup d’entre eux sauteraient le pas si des projets pilotes débouchant sur des systèmes abordables et adaptés leur permettaient d’accélérer cette transition.

Idee inspirante

=> Imaginer - à l’instar de ce qui se fait sur l’automobile, les vélos ou les trottinettes – une aide à l’acquisition des moteurs et solutions électriques pour les bateaux.

Enfin la coopération des ports entre eux, entre eux pour mieux échanger conjointement avec le secteur associatif patrimonial et autres parties prenantes sur les bonnes pratiques permettant au port de plaisance d’être moteurs dans la transition écologique reste à améliorer

« Il existe aujourd’hui assez peu de communication entre les ports. L’avenir est au développement de stratégies et de synergies partagées pour assurer une évolution conjointe des ports vers une navigation active. » - Hervé DELISLE

Encourager la diffusion des bonnes pratiques pour les plaisanciers

Nicole HUISSOUD – Skipper professionnelle

« On constate l’arrivée dans le sport d’une nouvelle population de plaisanciers – parfois plus habitants que navigants – qui ne dispose d’aucune éducation ni sensibilisation à la navigation et aux bonnes pratiques en mer. Il est important de leur rappeler que la navigation ne s’improvise pas mais s’apprend, ce qui passe également par l’apprentissage du respect de l’environnement marin » - Nicole HUISSOUD



Navigatrice et usagère des ports de plaisance depuis les années 1980, Nicole Huissoud constate une réelle évolution à l’œuvre dans la population des plaisanciers. Celle-ci a « beaucoup changé », que ce soit par l’utilisation du GPS ou des satellites servant à se positionner (vs. marins de père en fils d’autrefois).

Cette population, moins aguerrie et peu expérimentée, est également de plus en plus équipée sur les bateaux (lave-linge, lave-vaisselle, etc.). La crise de la Covid a accéléré ce phénomène avec un nombre croissant d’achats de bateaux par des profanes qui n’ont aucune expérience et s’achètent des bateaux pour les transformer en maison. Il est dès lors important de leur rappeler que la navigation ne s’improvise pas mais s’apprend, cet apprentissage incluant également les différentes contraintes qui s’imposent à tout à chacun.

Même s’il s’agit d’abord d’un problème organique, beaucoup de personnes ne sont pas informées non plus de la problématique qui se pose avec le déversement des eaux noires au large, sans oublier que de nombreux ports ne sont toujours pas équipés.

Si de nombreux efforts sont faits aujourd’hui en matière de gestion et de prévention des déchets, force est de constater que de nombreux manquements se font toujours présents, notamment en termes d’équipement des ports. Un réel travail reste donc à mener sur ces questions. Cela vaut également pour la sécurité et l’éducation des plaisanciers en matière de consommation d’eau.

Ce travail d’éducation est également à mener du côté du personnel des ports qui ne sont pas des marins mais ont pourtant à charge d’informer les plaisanciers du port (cf. enjeu de l’information lors des « stop and go » qui servent au chargement/déchargement en un temps très court d’1 ou 2 heures à peine).

Faire de Porquerolles un port modèle

Jean RIDOLFI – Président de la Société Nautique de Porquerolles (excusé)

Excusé suite à un empêchement de dernière minute, Jean Ridolfi a tenu à communiquer quelques éléments de réflexion. Leur présentation a été confiée à Marc Frilet.

La Société Nautique de Porquerolles qu’il préside manifeste en effet une volonté forte de faire de Porquerolles - qui se situe en zone Natura 2000 - un port modèle. Ce travail est mené en lien avec plusieurs associations. Porquerolles se distingue en effet par sa spécificité insulaire et son cœur de Parc qui entraînent à la fois des spécificités et des atouts. Ces derniers pourraient permettre de faire de Porquerolles un exemple.

Or, pour Jean Ridolfi, les avancées écologiques se résument trop souvent à des intentions, les actes tardant à suivre. Le fait d’être subordonnés au tourisme impose malheureusement aux ports des obligations de rentabilité limitées à leur seul périmètre et sans autre considération d’externalités. Ce problème économique lié à la comptabilité publique pèse lourdement. Les infrastructures de Porquerolles ne sont en effet selon pas adaptées à cet accueil massif de touristes concentré sur une courte période.

Idées inspirantes

Jean Ridolfi propose plusieurs actions concrètes et de court-terme pour accélérer la transition écologique des ports :

1. Une participation renforcée des associations et acteurs de la société civile au processus de planification et de fonctionnement du port dans un cadre renouvelé.
2. L’adoption de mesures coercitives permettant de lutter contre la location de nuitées de bateaux à quai

3. La révision de la répartition des places au port afin d'équilibrer les passages et les annuels. Cela implique une étude sérieuse des besoins et des impacts sur la faune aquatique, les nuisances sonores, la pollution, etc. Le tout doit être mieux ciblé et mieux organisé en vue des objectifs de développement durable et de réduction de l'empreinte carbone. Une étude est en ce sens en cours pour programmer dans les 5 à 10 années à venir l'évolution du port de Porquerolles. Pour Jean Ridolfi, cette programmation doit pouvoir se faire de manière plus collaborative et travers d'analyses plus poussées sur un ensemble de sujets.

A plus long terme, il suggère également de :

1. Revoir les conditions d'affectation des places à l'année et leur renouvellement, avec un calcul des charges tenant compte de la typologie des bateaux.
2. Inciter les pouvoirs publics à aménager d'autres zones touristiques afin de détendre les sites aujourd'hui saturés.

CONCLUSION

En conclusion, Georges Seimandi, a tenu à remercier Green Cross France et Territoires pour sa contribution à l'organisation de ce séminaire ainsi que l'ensemble des partenaires qui ont accordé leur confiance à V2E, dont certains depuis 4 ans : la Région, le Département, la Chambre de Commerce et d'Industrie, RTE, ENEDIS, ELENGY, EDF, etc.

Le « changement d'époque » souligné par plusieurs élus constitue selon lui un axe fort de ce colloque et nous rappelle qu'il est désormais temps de mettre la nature au centre pour continuer à profiter des services écosystémiques qu'elle nous rend.

Les alertes sur la trajectoire environnementale « effrayante » que nous empruntons actuellement sont également un avertissement répété qu'il nous faut entendre urgemment. Or, comme il l'a été précisé, la mer apporte 50% des solutions envisageables.

Plusieurs bonnes nouvelles ont ainsi animées les discussions de ce colloque notamment pour ce qui est des divers leviers d'action existants pour réduire la pollution associée au transport maritime qui représente à lui seul 3% des émissions de CO2 mondiales.

Enfin, la mise en place d'échanges constructifs entre associations, institutions, collectivités territoriales et entreprises a également été placée au cœur des attentes exprimées de nombreux interlocuteurs. C'est tout le sens cette rencontre initiée par V2E.

Cette volonté d'aider au partage, à l'action et à l'échange de bonnes pratiques qui fait partie intégrante l'ADN de l'association se retrouve également dans les deux journées d'éco-régates qui viennent prolonger ce colloque.

Et de terminer par St Exupéry qui disait : « *Dans la vie il n'y a pas de solutions, il y a des forces en marche : il faut les créer, et les solutions suivent* ».

PRESENTATION DES INTERVENANTS



Anne-Laure BEAUJOIN

Conseillère municipale à la ville de Saint-Cyr-sur-Mer, déléguée aux activités nautiques

Après une expérience dans la mode et les produits de luxe, Anne-Laure Beaujoin est désormais Conseillère municipale à la ville de Saint-Cyr-sur-Mer, élue déléguée aux activités nautiques. Elle est également membre du Syndicat des Communes du Littoral Varois, conseillère communautaire d'Agglomération Sud Sainte-Baume, membre de la Commission du conseil portuaire des Lecques et aujourd'hui consultante formatrice.

s'est passionnée pour le dialogue multi-acteurs, la co-construction sur des sujets d'intérêt général et particulièrement liés à l'écologie et au bien vivre ensemble.

Elle intervient sur la prévention des déchets abandonnés et déchets marins, en qualité de Déléguée Générale de l'association GESTES PROPRES (ex-Vacances Propres), avec l'ensemble des parties prenantes. Sa mission : faire évoluer les comportements via la sensibilisation du grand public. A ce titre, elle met à disposition des collectivités territoriale des programmes et des outils de communication et d'éducation dédiés.



Frédéric BERINGUIER

Directeur Général ENEDIS Bouches-du-Rhône

Directeur Territorial des Bouches-du-Rhône depuis le mois d'avril 2016, Frédéric BERINGUIER débute sa carrière en 1989 dans la distribution d'électricité et de gaz, où il exerce des responsabilités managériales dans les domaines technique et clientèle. En 1998, il rejoint Gaz de France où il crée notamment l'Agence Commerciale Grands Comptes de Midi-Pyrénées, à Toulouse. Après un passage à Paris, au projet TURPE 3, il rejoint ERDF Méditerranée comme responsable clients et ensuite comme Directeur Entreprises et Territoires. Frédéric BERINGUIER est diplômé d'Arts et Métiers Paris Tech et auditeur de la 22^{ème} promotion des Hautes Etudes Stratégiques de la Méditerranée.



Hervé DELISLE

Secrétaire de l'Association Cassidienne des Bateaux de tradition

En 1992, Hervé Delisle sort diplômé de l'IDRAC Paris et s'engage dans une carrière professionnelle dans l'alimentation en PACA. Très engagé pour la préservation des océans, il a notamment été Responsable de l'antenne SURFRIDER FOUNDATION sur Département 13 et 83 et a mené plusieurs actions de nettoyage annuel des plages et de sensibilisation des écoles sur le sur l'écosystème marin méditerranéen et sa protection par un livret didactique à destination des collégiens.

En 2010, il intègre l'Association Cassidienne des Bateaux de tradition en tant que secrétaire, et dont il est désormais le président depuis 2020.



Carole CARPENTIER

Déléguée Générale de Gestes Propres

Après une formation initiale en communication, puis en RH, une expérience dans un grand groupe industriel puis dans une ONG, Carole Carpentier



Benoit DUEE

Responsable Département Développement et Commercialisation d'Elengy

Diplômé de l'Ecole Nationale de la Statistique et de l'Administration Economique (ENSAE), Benoit Duee a occupé plusieurs fonctions au sein du Groupe ENGIE qui lui ont

permis d’acquérir une expertise de plus de 18 ans sur les marchés de l’énergie et du gaz naturel en particulier. Après un début de carrière à la Direction de la Recherche puis à la Direction de la Stratégie, il rejoint en 2013 la Direction des Opérations GNL (Gaz Naturel Liquéfié) pour s’occuper d’un portefeuille de contrats d’achat et de vente de GNL, où il aura notamment l’occasion de mener des négociations à fort enjeu avec des fournisseurs historiques d’ENGIE.

En 2017, il rejoint les infrastructures gazières comme Directeur Commercial de FOSMAX LNG, filiale d’ELENGY propriétaire du terminal méthanier de Fos Cavaou, puis comme responsable du Département Développement et Commercialisation d’ELENGY depuis début 2021.



Jean-Hubert FELIX

Directeur des affaires publiques, RTE Méditerranée

Jean-Hubert FELIX est titulaire d’une Maîtrise de Lettres Modernes (1991), d’une Maîtrise de Communication/Marketing (1993), et d’un DESS Gestion de Projets (IAE de Lille - 1994).

Il débute sa carrière professionnelle en 1995 chez Bouygues Télécom, au sein des équipes de déploiement du réseau. Il occupe différentes fonctions, au siège, dans l’agence de Lille puis au sein de la Direction Régionale Méditerranée où il est « Responsable Couverture & Patrimoine ».

Entré chez RTE en décembre 2014 en qualité de Directeur des Affaires Publiques au sein de la Délégation Méditerranée, Jean-Hubert FELIX est responsable des interfaces entre l’entreprise et les différents acteurs locaux du monde de l’énergie : élus, représentants et membres des services de l’Etat, représentants des collectivités, acteurs économiques, monde associatif... Il intervient également en appui des équipes opérationnelles de RTE, pour entretenir, avec l’externe, un climat constructif autour des projets de l’entreprise



Céline DUBREUIL

Directrice des Programmes, Plan Bleu

Dr Céline Dubreuil est titulaire d’un doctorat en océanographie et d’une maîtrise en politiques et décisions environnementales. Elle travaille depuis près de 20 ans dans le domaine du développement durable.

Après 8 années au Conseil mondial de l’eau consacrées à la politique internationale de l’eau, elle a rejoint le Plan Bleu en tant que chargée de programme eau et changement climatique pour élaborer et mettre en œuvre la stratégie pluriannuelle de l’eau (2013-2015). Depuis 2016, ses activités se sont réorientées vers les questions marines, en se concentrant sur la

François FREY



Président-fondateur, Esprit de VELOX

François Frey est né sur la côte nord de la Bretagne et a grandi sur le Bassin d’Arcachon.

Ingénieur Arts et Métiers et Officier de Marine, sa vie professionnelle et son trajet personnel sont jalonnés de connexions à l’Océan, entre contribution à l’émergence d’une recherche et d’une innovation responsables, engagement pour la transition de la filière des industriels de la mer et pratique de la régates au niveau international.

Il est notamment l’un des corédacteurs de la feuille de route Greenship pour le CORIMER et contribue, aux côtés de la Plateforme Océan et Climat, aux travaux du Comité France Océan, auprès du MTE et du SGMER.

François Frey pilote depuis son lancement le programme Esprit de Velox, qui fait partie des 3 premières contributions françaises labellisées par la Décennie des Nations Unies pour les sciences océaniques au service du développement durable.

www.espritdevelox.org

Marc FRILET



Président de session "Port de plaisance" –Administrateur v2e

-Secrétaire général du Centre d’Excellence des Nations Unies (CEE-ONU) chargé de la conception et du

développement des cadres institutionnels et juridiques respectant les ODD’s pour les projets d’infrastructures.

-Avocat conseil ; Associé chef de service international au cabinet Francis Lefebvre (Paris) puis Associé gérant du cabinet Frilet société d’avocats. (Paris).

Passionné de voile de nature et de patrimoine depuis son plus jeune âge. Il a gagné une des premières SNIM en 1969. il a récemment reconstruit la réplique du célèbre voilier marseillais Alcyon datant de 1871 et travaille à la restauration écologique du Fort du Petit Langoustier (Porquerolles).

Il s’est orienté vers le conseil dans la réalisation de projets dans le monde de la voile de l’aventure notamment dans la réalisation et la gestion de nombreux ports et l’accompagnement des projets de grand sportifs, marins et aventuriers. Sa principale activité est désormais tournée vers le conseil pour les projets structurants d’infrastructures publiques et minières en France et surtout à l’international.

Dans le cadre de ses activités pour les Nations Unies il rédige régulièrement des standards bonnes pratiques et contrats types adoptés par les Etats Membres. Il met actuellement une dernière main en tant que chef de projet à la rédaction du projet de loi modèle des Nations Unies pour la réalisation d’infrastructures de service public avec le concours du secteur privé (Concessions-PPP-DSP).

Nicole HUISSOUD



Skipper

Nicole Huissoud devient marin professionnel après une formation de navigation et aux métiers de la mer. Elle a notamment obtenu le

Certificat de Formation de Base à la Sécurité CFBS CEFCM.

Nicole réalise de nombreuses expéditions dans le monde et s’est engagé très tôt dans la préservation marine, de la biodiversité et du traitement des déchets. Elle a notamment été responsable de l’opération DELPHIS de 1996 à 2000 pour sensibiliser le public à la conservation et la préservation des animaux marins de la Méditerranée.

Christophe MADROLLE



Président de Commission Biodiversité, mer et littoral, Parcs Naturels Régionaux, Risques, Conseil Régional Sud

Christophe Madrolle est titulaire d’une maîtrise de psychologie clinique et diplômé en éducation spécialisée, il intègre Sciences Po Aix-en-

Provence. Il a exercé pendant 10 ans en tant qu'éducateur spécialisé dans les quartiers nord de Marseille.

Il est par ailleurs expert en relations internationales et sur les questions environnementales en Méditerranée. En 1990, il participe à la fondation de Génération Écologie puis rejoint les Verts. Élu conseiller municipal de Marseille en 2001, il préside le groupe Verts au conseil municipal jusqu'en 2007. Assistant parlementaire de l'eurodéputé Jean-Luc Benhamias, il est conseiller politique du groupe centriste au Parlement européen de 2004 à 2014. De 2008 à 2014, il est vice-président de la métropole Marseille-Provence-Métropole. En 2012, il rejoint François Bayrou et participe à la création du MoDem dont il est secrétaire général adjoint de 2012 à 2014. En 2014, il est réélu aux élections municipales à Marseille et quitte le MoDem pour créer le Front démocrate qui, en 2015, s'allie aux Écologistes pour créer l'Union des démocrates et des écologistes (UDE). Il est secrétaire général de l'UDE depuis 2015.

Depuis 2015, il est chargé des questions méditerranéennes au ministère de la Transition écologique et solidaire.



Claire MERLIN

Directrice de la stratégie et du pilotage Grand Port Maritime de Marseille

Juriste de formation, Claire

Merlin a commencé sa carrière au sein de Voies navigables de France, avant de rejoindre le grand port maritime de Marseille en 2006 pour y créer la direction des affaires juridiques. En qualité de directrice des affaires juridiques, elle a participé à la mise en place de la réforme portuaire entre 2008 et 2011, et au pilotage des projets de développement du port, dont les terminaux à conteneurs Fos 2XL, les Terrasses du Port et plus récemment le J1. Claire Merlin est depuis juin 2021 directrice de la stratégie, du pilotage et des affaires juridiques du port, et est à ce titre responsable, entre autres missions, de la politique d'aménagement spatial et de la gestion des transitions (écologiques, énergétiques..) et de la politique RSE du port.

Claire Merlin est également professeur associé des universités à la faculté de droit et de science politique d'Aix-en-Provence.



Bernard MOURET

Président de session "Port de commerce" – Elu, CCI Nice Côte d'Azur – Elu, Union pour l'Entreprise des Alpes Maritimes (UPE 06)

Après une formation d'ingénieur (Supélec), Bernard Mouret a intégré EDF en 1986 où il a tenu divers postes managériaux dans le domaine de la distribution d'électricité en France (Enedis aujourd'hui)

Ces 10 dernières années il a exercé comme Directeur régional en Ile de France Ouest et en Côte d'Azur. Il a conduit de 2017-20 le projet de dimension européenne « Nice Smart Valley » (flexibilité des énergies et stockage d'électricité). Actuellement élu à la CCI 06, à L'Union Patronale 06 et à la ville de Cagnes sur Mer.

Il est un passionné de sport de montagne et de mer.



Pierre NOUGUE

Co-fondateur et PDG, ECOSYS Group

Diplômé de l'École de Management de

Normandie, Pierre Nougé est

un entrepreneur très engagé sur tous les sujets d'innovation et de transformation à impacts positifs.

Son parcours d'entrepreneur a commencé par la création de CRM Company Group, cotée sur le marché Alternext depuis 2006, qu'il quitte fin 2008. Cofondateur de Reporters d'Espoirs et vice-président de Citizen Entrepreneurs en France en 2006, il est membre de la Global Entrepreneurship Week. En 2009, désireux de renforcer ses engagements dans le développement durable, il devient producteur associé du documentaire "Nous resterons sur Terre" - produit par Olivier Bourgeois, qui réunit l'environnementaliste James Lovelock, le philosophe Edgar Morin et les Prix Nobel de la Paix Mikhaïl Gorbatchev et Wangari Maathai.

Depuis 2010, il est CEO d'ECOSYS Group, spécialisé dans le data management à impacts positifs et président du Cleantech Open France, réseau de plus de 500 startups cleantech.



Didier REAULT

Vice-Président, Solutions Fondées sur la Nature, Président, Parc National des Calanques

Engagé depuis près de vingt ans sur des projets environnementaux, Didier Réault privilégie aujourd'hui les solutions fondées sur la nature dans la mise en oeuvre des politiques publiques dont il a la charge à la Métropole Aix Marseille Provence, au Département des Bouches-du-Rhône et au Parc national des Calanques.

Sur l'ensemble du territoire de la Provence, il travaille à la préservation de la mer et du littoral et au confortement des trames vertes et bleues.



Jean RIDOLFI

Président, Société Nautique de Porquerolles

En 1932, La Société Nautique de L'île de Porquerolles fut créée par des patrons pêcheurs. Président de cette association depuis janvier 2001, Jean Ridolfi accompagné de Christine Ridolfi, assistent à une multiplicité de réunions car l'île de Porquerolles est l'exemple type du millefeuille administratif, Autorité Portuaire, Mairie, Métropole, Parc National de Port Cros...

Ils ont notamment assisté à plusieurs années de réunions "Natura 2000", puis la charte du PNPC, aujourd'hui les Zones de Mouillages Equipement Léger...

Jean Ridolfi possède une histoire familiale profondément lié à l'île de Porquerolles. En 1848, ses ancêtres sont arrivés d'Italie pour pêcher à la rame autour de l'île et se sont finalement installés à Porquerolles.



Lili SEBESI

Marin, Société Nautique de Marseille

Lili Sebesi, née à Marseille, est une marin française qui participe notamment à l'épreuve de voile des

Jeux olympiques en 2021. Elle a été étudiante à l'École polytechnique universitaire de Marseille.



Georges SEIMANDI

Président, Voiles de l'Énergie et de l'Environnement

Georges SEIMANDI a créé l'Association Les Voiles de l'Énergie et de l'Environnement fin 2017.

V2E vise à créer un nouvel espace de dialogue rassemblant le monde de l'énergie et de l'environnement, et est fondé sur les valeurs de la voile afin que la France, grand pays maritime, contribue à promouvoir les objectifs de développement durable en s'appuyant sur la culture environnementale de la voile locale, les acteurs concernés du monde de l'énergie et la volonté marseillaise de devenir un pôle d'excellence en la matière.



Jamel TAYARI

Chef de projet à la Direction Territoires et Action Régionale, EDF

Jamel Tayari, après une formation d'ingénieur électricien, rejoint EDF à la Direction Territoires et Action Régionale.

En poste en qualité de chef de projet des systèmes énergétiques, Jamel est chargé de la gestion de contrat de travaux, exploitation et maintenance, et a mené des études et la conception de système énergétique portuaire et de ligne de bus électrique.



Véronique TOURREL CLEMENT

Déléguée générale de l'Union des ports de plaisance PACA – Monaco

<https://upaca.com/upaca/equipe/>

Véronique est ingénieure de l'environnement et spécialisée sur les enjeux des ports de plaisance et du nautisme. Elle est déléguée de l'UPACA

depuis 2003, mais aussi experte de ports de plaisance pour l’AFNOR (Agence Française de Normalisation) et le CEN (Comité Européen de Normalisation), ainsi que vice-Présidente de la commission « Nautisme et Plaisance » de l’Assemblée Maritime pour la Croissance Régionale et l’Environnement (AMCRE) de la Région Sud.

Dans le cadre de ces activités, elle accompagne et travaille au développement de la certification de ports propres et protecteurs de la biodiversité. Elle a notamment été l’auteur de la certification européenne AFNOR « Ports Propres » ou CWA Clean Harbour Guidelines, co- auteur de la Norme ISO 13 687 « Qualité d’accueil dans les ports de plaisance » et co - auteur Norme Afnor « Ports Propres actifs en biodiversité ».

Véronique est aussi Chevalier de l’Ordre du Mérite Maritime



Jean-Rémy VILLAGEOIS
Directeur Général, Grand Port Maritime de la Martinique

Né à Fort-de-France en 1968, Jean-Rémy Villageois ne

doutait pas un instant ne pas faire carrière dans son île. Après des études au Lycée de Bellevue, une fois le bac C en poche, il se dirige vers des études scientifiques ayant un rapport étroit avec la mer. Une attirance qui ne le pousse pas à apprendre à commander navires et transocéans, mais à comprendre comment ils fonctionnent sur l'eau, et surtout comment les concevoir. Ce sera le génie maritime.

Il sillonnera par la suite le monde, puis intégrera le Grand Port Maritime de la Martinique en 2013 en tant que Directeur Général.



Philippe ZICHERT
Membre élu CCIAMP et Président de Via Marseille Fos

Philippe ZICHERT est actuellement Directeur de CERESINE, une PMI marseillaise de la chimie qui produit des cires naturelles et artificielles destinées au secteur de la cosmétique. Depuis novembre 2016, il est membre élu de la chambre de commerce et d’industrie Marseille Provence (CCIAMP) et président de la commission des finances. Il est également membre élu de la chambre régionale de commerce et d’industrie Provence-Alpes-Côte d’Azur.

Depuis mars 2019, est Président de « Via Marseille Fos », l’association de promotion de la place portuaire (fondée par la CCIAMP, le Grand Port Maritime de Marseille et l’Union Maritime et Fluviale). Il est membre du bureau et trésorier de France Chimie Méditerranée, Administrateur depuis 2015. Enfin, il enseigne depuis 2001 en tant que professeur agrégé de finance au Baccalauréat en sciences appliquées (B.Sc.A.) - Sciences comptables et financières

Photos de l’événement

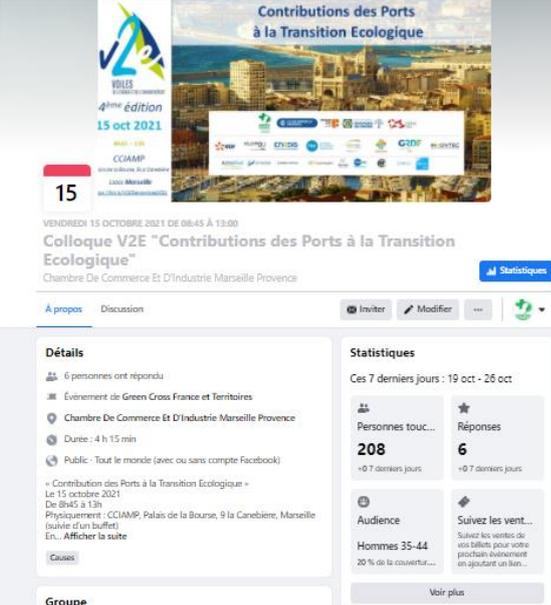


Audience et manifestations d’intérêts

Les inscriptions sont été opérées via Eventbrite, et la manifestation était également annoncée sur Facebook, LinkedIn et Twitter.

156 participants se sont inscrits sur **Eventbrite**. 70 personnes se sont rendues sur place et une 30aine se sont connectées en ligne.

L’événement a également été actif sur **Facebook** et **LinkedIn**.

Facebook	LinkedIn
<p>https://www.facebook.com/events/2233885406753044</p>  <p>Facebook https://www.facebook.com/events/2233885406753044</p> <p>Contributions des Ports à la Transition Ecologique</p> <p>4^{ème} édition 15 oct 2021</p> <p>156 personnes ont répondu</p> <p>VENREDI 15 OCTOBRE 2021 DE 08:45 À 13:00</p> <p>Colloque V2E "Contributions des Ports à la Transition Ecologique"</p> <p>Chambre De Commerce Et D'Industrie Marseille Provence</p> <p>Statistiques</p> <p>Personnes touchées: 208</p> <p>Réponses: 6</p> <p>Audience: Hommes 35-44, 25% de la couverture...</p>	<p>https://www.linkedin.com/events/colloquev2e-contributiondesport6848277546266693633/</p>  <p>LinkedIn https://www.linkedin.com/events/colloquev2e-contributiondesport6848277546266693633/</p> <p>Contributions des Ports à la Transition Ecologique</p> <p>Événement terminé</p> <p>Colloque V2E " Contribution des Ports à la Transition Ecologique"</p> <p>Événement de Green Cross France et Territoires</p> <p>9, La Canebière, Marseille, Provence-Alpes-Côte d'Azur, FR, 13001</p> <p>CCI Aix Marseille Provence</p> <p>ven., 15 oct. 2021, 08:45 - 13:00 (votre heure locale)</p> <p>Mickaël Bruneaux et 8 autres participants</p> <p>Personnes touchées: 70</p> <p>Réponses: 6</p>

Concernant Twitter, un fil de discussion a été ouvert et accessible depuis le compte @RegateV2E

https://twitter.com/RegateV2E/with_replies

V2E Régate a retweeté

Elengy @Elengy · 15 oct.

📺 Live
Benoît Duée, head of @Elengy's development and marketing department talks to us about #bioLNG as a fuel of the future.
#LNG #energytransition @RegateV2E

Afficher cette discussion

V2E Régate a retweeté

Elengy @Elengy · 15 oct.

📺 En direct Benoît Duée, responsable département développement et commercialisation d'@Elengy nous parle du #bioGNL comme carburant d'avenir.
#GNL #LNG @RegateV2E

V2E Régate a retweeté

Margot Coesnon @CMargoult · 15 oct.

"Avec nos cerveaux et nos outils, nous avons la richesse qu'ils nous faut désormais mettre en commun pour agir pour la transition des ports" -Pierre Nougué (Ecosys)
@RegateV2E @GCFT

V2E Régate a retweeté

Margot Coesnon @CMargoult · 15 oct.

"Nous avons un problème de communication. Les ports de plaisance agissent en faveur de l'environnement, mais il reste un problème de visibilité" "la communication positive est la clé d'une transition comportementale" Véronique Tourrel
@RegateV2E @GCFT

V2E Régate a retweeté

Christophe Madrolle @cmadrolle · 15 oct.

Merci à @RegateV2E et à @GreenCrossInt de son invitation pour parler de l'engagement de @MaRegionSud et de @RenaudMuselier pour une protection de la biodiversité marine et pour un dev.soutenable de l'économie bleue #ports #energie #mediterranee

V2E Régate @RegateV2E · 15 oct.

Marc FRILET anime la table ronde Ports de plaisance: de la construction des ports à leur gestion, et jusqu'au comportement des plaisanciers.

V2E Régate @RegateV2E · 15 oct.

@bernard_mouret introduit la séquence Ports de commerce : enjeu pour la 🇫🇷 de garder une place de puissance maritime mondiale. Travailler plus collectif et plus global. twitter.com/RegateV2E/stat...

V2E Régate @RegateV2E · 15 oct.

@bernard_mouret introduit la séquence Ports de commerce : enjeu pour la 🇫🇷 de garder une place de puissance maritime mondiale. Travailler plus collectif et plus global.

V2E Régate @RegateV2E · 15 oct.

@FrancoisFrey la trajectoire environnementale est effrayante si on n'agit pas et la mer représente 50% des solutions @EspritdeVELOX Ex. expérimenter la propulsion principale des navires à la voile.
@TOWindTransport twitter.com/Elengy/status/...



19 rue de Miromesnil, 75 008 Paris
contact@gcft.fr – <http://www.gcft.fr>



<https://www.facebook.com/GCFetT>

http://twitter.com/_gcft

http://linkd.in/_gcft