

The logo consists of the letters 'LAB' in a bold, sans-serif font. The 'L' is yellow, the 'A' is green, and the 'B' is blue. Below the letters is a blue silhouette of a city skyline.

LAB

Made in Marseille



# Vers une plaisance (vraiment) plus écoresponsable au service de la biodiversité

*Compte rendu du Lab #4  
10 décembre 2024*





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



L'Association **Les Voiles de l'Énergie et de l'Environnement** a été fondée en 2017 pour créer un espace de dialogue et d'action entre les acteurs oeuvrant en faveur de la mer, de l'environnement et de l'énergie à travers les valeurs de la voile, c'est la mission que nous nous sommes donnée en créant l'association V2E. « Notre action contribue à ce que la plaisance s'adapte aux défis écologiques et sociaux contemporains. »



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

- imbert@gcft.fr



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

- lucile.pillot@gcft.fr



**Georges Seimandi** a fondé V2E - Les Voiles de l'Énergie et de l'Environnement, il y a maintenant 5 ans. Face aux enjeux rencontrés dans la plaisance (matériaux de construction, organisation des évènements, gestion des déchets, de l'eau...), V2E communique, sensibilise et crée des partenariats, des évènements et des plaidoyers dont les Labs Voile Made in Marseille, co-organisés avec Green Cross France et Territoires.

- georges.seimandi@wanadoo.fr

## Table des matières

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
<b>Le contrat de baie et les enjeux à l'échelle métropolitaine. Le rôle du Parc des Calanques .....</b>	<b>5</b>
<b>Le littoral.....</b>	<b>7</b>
<b>Les bateaux de plaisance.....</b>	<b>10</b>
<b>Les ports de plaisance .....</b>	<b>13</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>15</b>

# INTRODUCTION

Les associations Green Cross France et Territoires (GCFT) et Les Voiles de l'Energie et de l'Environnement (V2E), ont organisé une 4<sup>ème</sup> édition des Labs Voile Made in Marseille, un évènement consacré à **la transformation de la plaisance vers une activité (vraiment) plus écoresponsable et respectueuse de la biodiversité**, autour des questions suivantes : *Comment concilier performances sportives et environnementales ? Comment organiser la gestion de l'eau et de l'énergie à bord et dans les ports (consommation, sobriété, prélèvement et rejets en mer, gestion des déchets flottants) ? Comment réduire les impacts des bateaux sur la biodiversité ? (labels et certification, protection des herbiers et aires marines protégées)*. L'objectif de ces Labs est, pour tous les acteurs de la plaisance – marins, gestionnaires de ports, écologistes, et sportifs – de se réunir, partager des connaissances et des expériences, et s'engager concrètement pour une pratique de la plaisance véritablement respectueuse des écosystèmes marins et littoraux.

*La trajectoire actuelle concernant l'environnement est très préoccupante, et il y a des sujets qui peuvent être perçus plus urgents que la plaisance, mais aujourd'hui les transitions doivent concerner tous les secteurs d'activité. La plaisance est une activité emblématique de notre région, nous protégeons mieux ce que nous aimons, et il y a tout de même 13 millions de plaisanciers, 1,1 million de bateaux en France et environ 500 ports de plaisance. Sur la plaisance, il y a de bonnes nouvelles : des innovations technologiques, le broissage des coques des navires, la motorisation électrique, les démarches ports propres, les zones de mouillage équipées... Les innovations technologiques seules ne suffiront pas, si les comportements et modèles n'évoluent pas. V2E porte deux actions phares : la sensibilisation de toute la filière, via la Fresque de la Plaisance sur le modèle de la Fresque du climat, menée avec le Parc National des Calanques, L'atelier Bleu et Neede, et les Eco-régates (classement des bateaux en tenant compte de leur performance environnementale en plus de leur performance sportive).*

## **Georges Seimandi, Président de l'association V2E**

*La situation est particulièrement difficile, notamment pour les petites associations comme Green Cross, pourtant nous sommes présents et motivés pour affirmer la nécessité de la sensibilisation, de l'éducation à l'environnement par le plaisir et la découverte. Le défi de l'UNOC qui se tiendra à Nice, en juin 2025, va être un moment essentiel pour agir notamment sur les aires marines protégées et la résilience du littoral. La plaisance comme la régates sont des activités qui ouvrent les yeux sur l'océan, sur l'environnement et qui sont en pleine mutation. Par exemple, la dernière édition du Vent des Globes donne des signaux encourageants, des zones de navigation interdites ont été mises en place pour préserver les grands pélagiques, des comportements de vigilance ont été respectés par les navigateurs, un travail a été fait sur l'éco-village et sur la réutilisation des équipements avec des mécanismes de mutualisation. La plaisance peut jouer un rôle de lien entre l'environnement littoral et les humains qui y vivent, c'est pourquoi il est important de réfléchir à comment la rendre plus écoresponsable et au service de la biodiversité.*

## **Nicolas Imbert, Directeur Exécutif de Green Cross France et Territoires**

## Le contrat de baie et les enjeux à l'échelle métropolitaine. Le rôle du Parc des Calanques



*Didier Réault est vice-président de la Métropole Aix Marseille Provence, délégué à la Mer, au Littoral, au Cycle de l'eau, à la GEMAPI. Il est également vice-président du département des Bouches-du-Rhône délégué aux Solutions fondées sur la nature et aux Risques majeurs, et Président du Parc national des Calanques.*

Les différents mandats endossés par Didier Réault répondent à une logique cohérente, centrée sur le **bassin versant**. Cette échelle représente l'outil le plus adapté pour gérer les milieux aquatiques et les cours d'eau, qui influencent directement les milieux récepteurs, comme l'étang de Berre et la Méditerranée. La gestion ne porte pas uniquement sur le littoral, le trait de côte, mais sur les interactions entre la terre et la mer. Adopter une approche par bassin versant reste ainsi essentiel en matière de gestion du littoral et des milieux aquatiques. Le Parc National des Calanques a joué un rôle déclencheur dans la structuration de politiques ambitieuses visant l'ensemble du territoire. Malgré des défis économiques et sociaux liés aux enjeux de protection environnementale, de nombreux acteurs et habitants montrent un engagement croissant. La sensibilisation, l'argumentation et la conviction restent des leviers cruciaux pour élargir l'implication de la population.

### Gestion économique et organisationnelle

La Métropole dispose de deux délégations principales dotées de budgets annexes : la GEMAPI et les Ports. La GEMAPI est financée par une taxe foncière, qui soutient la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations. Quant aux ports, ils sont financés par leurs usagers, ce qui permet une programmation pluriannuelle stable et une vision cohérente pour les politiques publiques.

Auparavant, chaque port fonctionnait avec son propre règlement de police portuaire. Désormais, la Métropole a instauré un règlement unique pour renforcer la cohérence des pratiques. Par exemple, tous les ports appliquent un tarif de base uniforme pour les emplacements, avec des dégrèvements spécifiques selon la localisation (par exemple, l'étang de Berre ou le Frioul).

### Développement économique et dynamisation des activités portuaires

Un port doit rester un espace de transit, où les bateaux arrivent et partent, plutôt que de servir de lieu de stockage. C'est pourquoi des efforts sont menés pour repérer les plaisanciers qui conservent leur bateau sans naviguer, afin de les inciter à vendre leur embarcation. Des solutions innovantes visent également à favoriser le développement économique : la création de places pour des professionnels ou encore le développement de pratiques telles que le partage et la location de bateaux. Ces initiatives contribuent à rendre l'utilisation des places portuaires plus durables, tout en libérant des espaces pour un plus grand nombre d'usagers.

## **Préservation des fonds marins et de la biodiversité**

La question de la Posidonie et de la protection des fonds marins est cruciale. Les zones de mouillage pour équipements légers (ZMEL) suscitent parfois des réticences, mais elles se révèlent efficaces pour préserver les habitats marins. En effet, ces pratiques facilitent l’ancrage sans perturber les fonds marins, préservant ainsi l’équilibre écologique. Des résultats concrets démontrent l’efficacité des mesures de protection : le retour des mérus, la présence accrue d’espèces marines et la réintroduction d’espèces terrestres comme le loup dans le Parc des Calanques illustrent la résilience de l’écosystème méditerranéen grâce aux efforts collectifs de préservation. Ces espèces jouent un rôle régulateur face aux espèces invasives, comme le sanglier, sans présenter de danger pour l’homme.

## **Partage et location de bateaux : une réflexion en cours**

Depuis plusieurs années, des discussions ont été engagées pour faciliter le partage ou la location de bateaux. La problématique repose notamment sur le domaine public maritime, propriété de l’État, qui ne prévoit pas de mécanismes de copropriété. Une solution en cours d’étude consisterait à créer une garantie d’usage sur ce domaine, autorisant des échanges entre propriétaires pour l’utilisation de places portuaires. Un exemple emblématique est l’affaire de l’Épuiette, médiatisée récemment. Installée sur le domaine public maritime depuis plusieurs années, son statut juridique reste complexe. En 2021, la Métropole a reconduit sa concession, mais a précisé qu’elle serait remise en concurrence en 2024. Un appel à projets a ainsi été lancé pour permettre aux opérateurs de proposer des activités économiques sur ce site, favorisant l’accès et la diversité des usages.

## **Circulation maritime pendant les Jeux Olympiques**

Pour les Jeux Olympiques, l’accent a été mis sur des épreuves proches du rivage, avec une coopération étroite entre les préfetures, le Comité des JO et la Fédération internationale de voile. Des solutions comme l’installation de grands écrans et la création d’une tribune sur la corniche auraient permis de renforcer la visibilité des épreuves pour le public. La mobilisation de l’ensemble des acteurs a été cruciale pour assurer la meilleure expérience possible pour les spectateurs et les participants.

La dynamique actuelle repose ainsi sur une combinaison d’approches stratégiques, de gestion intégrée et de coopération entre acteurs, pour protéger les milieux aquatiques, favoriser les activités économiques et préserver la biodiversité méditerranéenne.



*Gilles Lecaillon est un biologiste marin et expert en restauration écologique marine, reconnu pour ses 20 ans d'expérience et ses innovations en capture et culture post-larvaire (PCC). Fondateur et président d'Ecocean, il développe des technologies durables pour les écosystèmes marins, telles que Biohut© et BioRestore©. Auteur de guides et atlas sur les post-larves de poissons, il collabore avec des institutions de recherche et participe à des conférences internationales. Ses travaux, validés scientifiquement et soutenus par des organisations telles que l'UNESCO et l'ONU, ont reçu des distinctions, notamment le label de la Fondation Solar Impulse pour des solutions environnementales rentables.*

Les ports et marinas sont situés sur de petits fonds côtiers qui jouent un rôle important pour la biodiversité. Pour ECOCEAN, la restauration des zones portuaires n'est pas l'objectif, mais plusieurs projets de recherche menés en collaboration avec diverses universités ont montré que ces zones peuvent présenter un réel intérêt écologique. ECOCEAN a donc choisi de se concentrer sur les ports et les très jeunes individus parce que la majorité des espèces marines choisissent naturellement ces zones comme habitat au début de leur cycle de vie. Les larves, en provenance du large, s'installent sur les petits fonds côtiers, y compris sur des structures artificielles. Cela a conduit au développement de solutions innovantes visant à créer des zones de protection et d'alimentation pour ces jeunes espèces.

Parmi ces solutions, les **Biohut** ont été installées au sein des infrastructures portuaires. Conçus avec des coquilles d'huîtres, ces dispositifs génèrent un « bruit biologique » qui attire naturellement les espèces marines. Les jeunes individus, instinctivement attirés par ces zones de nurserie artificielle, y trouvent un refuge et une source de nourriture. Ces dispositifs sont faciles à installer et à retirer, et ils peuvent être utilisés sur différents supports, ce qui leur confère une grande flexibilité.

Depuis leur déploiement, plus de 100 espèces de poissons ont été repérées en Méditerranée grâce à ces structures. Cette année, la présence de mérus a été particulièrement notable, avec une augmentation des petites espèces s'installant dans les zones portuaires. Le suivi régulier de ces structures montre leur efficacité, qui se confirme également dans les milieux tropicaux. L'objectif est de rendre ces zones artificielles plus complexes afin de restaurer leurs fonctions naturelles de refuge.

La fabrication de ces dispositifs est assurée en France. La majorité des gestionnaires de ports s'engagent dans ces projets par passion, et non par obligation. Beaucoup d'entre eux sont profondément attachés au milieu marin et préoccupés par la qualité des eaux, intégrant cette démarche dans une logique de sensibilisation et de préservation.

Des actions importantes sont menées pour reconnecter les citoyens aux zones portuaires. Des animations et des programmes éducatifs, notamment avec les écoles, permettent de renforcer ce lien. Le port devient ainsi un lieu d'échange et de sensibilisation où la biodiversité joue un rôle central. Cette dynamique a également permis une amélioration notable de la qualité de l'eau dans les ports français.

Le maire de la ville de Marseillan illustre cette approche. Équipée depuis une dizaine d'années, la ville est engagée dans une démarche globale d'amélioration de la qualité de l'eau, avec des actions telles que la mise en place de pompes à eaux noires et grises. Même si ces efforts sont moins médiatisés, la biodiversité met en lumière l'impact positif de ces initiatives. De plus, l'Agence de l'eau soutient les ports qui prennent des engagements dans cette démarche.

Ainsi, la combinaison d’actions écologiques, sociales et économiques témoigne de la volonté croissante de protéger et de valoriser ces espaces portuaires, tout en les reconnectant à leurs utilisateurs et aux citoyens.

**Visionnez les vidéos présentées :**

[https://www.dropbox.com/scl/fi/08bs84b92emfwygx62hcx/Pres\\_PlaisanceEcoRespLab4.pdf?rlkey=nb1i97wzломwufthrbwj80nn&dl=0](https://www.dropbox.com/scl/fi/08bs84b92emfwygx62hcx/Pres_PlaisanceEcoRespLab4.pdf?rlkey=nb1i97wzломwufthrbwj80nn&dl=0)



**Mathilde Valeix** est coordinatrice pédagogique et formatrice pour l’Atelier Bleu, elle accompagne différents professionnels dans la prise en compte et l’application des enjeux de développement durable dans leurs métiers. Principalement liées au milieu marin, les formations qu’elle conçoit et anime permettent d’ouvrir le champ des possibles et d’engager les publics dans des pratiques plus vertueuses. Ambassadrice Ecogestes, elle pratique en face à face public les concepts de communication engageante qu’elle enseigne en formation.

L’Atelier Bleu anime la campagne nationale Éco-Geste, une initiative de grande envergure visant la sensibilisation autour des pratiques dans les zones de mouillage et les ports de plaisance. Dans la région PACA, la couverture est très étendue avec environ une trentaine d’ambassadeurs répartis sur l’ensemble du territoire. Plusieurs partenaires financiers et techniques soutiennent la campagne :



**Objectifs et méthodologie**

La formation des ambassadeurs est au cœur de cette démarche. L’objectif ne se limite pas à la simple sensibilisation, mais vise à engager activement les plaisanciers vers des pratiques plus respectueuses de l’environnement. Les ambassadeurs bénéficient d’une formation spécifique sur la communication engageante, essentielle au succès de la campagne.

Lors des échanges avec les plaisanciers, ces entretiens permettent de collecter des données précieuses sur leurs comportements et pratiques. Cela contribue à mieux comprendre ces habitudes et leurs évolutions sur le long terme.

Une forte présence est assurée sur le terrain par l'intermédiaire des ports, des affiches et des offices de tourisme. Les thèmes abordés dans le cadre de cette sensibilisation incluent : l'ancrage en Méditerranée, les eaux grises et noires, les hydrocarbures, la gestion des déchets, la pêche, le carénage, la gestion de l'eau...

Des vidéos courtes et informatives, disponibles sur YouTube, permettent de toucher un large public avec des contenus accessibles et bien conçus. Chaque entretien avec un plaisancier suit un protocole bien défini. À l'issue de ces échanges, un guide pratique récapitulatif est remis, reprenant les informations essentielles. Ce bilan permet de démarrer une démarche d'engagement personnel.

### **Résultats obtenus**

Tous les types de navires sont concernés : Voiliers, bateaux à moteur, petite plaisance, avec une majorité de propriétaires et de plaisanciers réguliers. La campagne, qui existe depuis plus de 15 ans, est désormais bien connue des plaisanciers. Grâce à ces efforts, on observe une diminution progressive du nombre de bateaux ancrés dans le sable. 1575 navires ont déjà adopté au moins un geste responsable, avec une grande diversité parmi les plaisanciers. Une pratique particulièrement ancrée est celle d'observer la faune marine sans la déranger, ni la toucher ou la nourrir.

### **Nouveaux axes d'expérimentation**

L'approche a récemment évolué avec des actions ciblées auprès des socio-professionnels, comme les loueurs de bateaux. Cette démarche a révélé une forte appétence de leur part pour s'engager dans ces pratiques.

Enfin, concernant les yachts, leur mouillage est souvent concentré dans des zones spécifiques, auxquelles l'Atelier Bleu n'a pas directement accès. Des formations ont cependant été organisées avec le Parc National des Calanques et dans des ports afin de sensibiliser les skippers à leurs responsabilités environnementales.

## Les bateaux de plaisance



**Christine Bressy** est enseignant-chercheur à l'Université de Toulon depuis 1998 et directrice du Laboratoire MAPIEM (Matériaux Polymères Environnement Marin) depuis Juillet 2023. Experte en chimie des matériaux, elle mène, depuis 28 ans, des travaux de recherche sur les stratégies antifouling pour la protection des structures immergées en milieu marin. Elle enseigne à l'Ecole d'Ingénieur SeaTech dans le parcours Matériaux, Durabilité, Environnement. Ses activités de recherche reposent sur le développement et la caractérisation de nouvelles matrices polymères, la formulation de peintures antifouling et l'évaluation des performances antifouling des revêtements appliqués in situ. Elle a

plus de 28 ans d'expérience en matière de projets/programmes dans le domaine du développement de revêtements. Elle a supervisé 14 doctorants, coordonné ou participé à plus de 20 projets (dont 3 projets ECOPAINT PACA, BIOPAINTROP, AF-Electrocoatings labellisés par le pôle Mer Méditerranée), portant sur des stratégies de protection des surfaces contre le biofouling marin plus respectueuses de l'environnement.

Le laboratoire MAPIEM travaille sur le développement de revêtements anti-fouling destinés à protéger les structures immergées en milieu marin, telles que les carènes de bateaux. Les recherches portent notamment sur la durabilité des matériaux composites, métalliques et plastiques utilisés dans ces environnements. L'objectif est d'observer comment ces matériaux se dégradent avec le temps dans le milieu marin, comment ils vieillissent, et d'étudier les phénomènes de bio-film et de biofouling, en se concentrant sur les mécanismes d'adhésion des organismes marins aux surfaces. L'équipe développe également des capteurs innovants pour surveiller et analyser les rejets dans l'environnement marin. **L'objectif est de concevoir des stratégies anti-fouling plus respectueuses de l'environnement.**

### Stratégies anti-fouling

Actuellement, les peintures contiennent presque toutes des biocides, ce qui présente un risque environnemental. Le laboratoire travaille donc à la conception de peintures aussi efficaces mais avec une réduction significative des biocides, voire sans biocide. Au-delà de la peinture, d'autres solutions sont envisagées, comme l'utilisation de films adhésifs, l'exposition à la lumière UV ou l'usage d'ultrasons pour prévenir l'adhésion des organismes marins.

Deux types de stratégies sont explorés :

- Stratégies actives par érosion : des revêtements qui se détériorent progressivement dans le temps, libérant des molécules pour limiter la formation de biofouling.
- Stratégies par contact : des surfaces conçues de manière à dissuader les organismes marins de s'y fixer.

Les travaux ont été appliqués tant au secteur de la plaisance qu'aux secteurs de la marine marchande et militaire, avec des objectifs et des besoins différents. Pour la marine marchande et militaire, l'accent est mis sur des revêtements efficaces sur le long terme, permettant une réduction de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre grâce à une meilleure glisse dans l'eau.

Dans le cas de la plaisance, les stratégies visent également la protection environnementale tout en tenant compte des contraintes spécifiques des utilisateurs.

### Problèmes liés au nettoyage et aux débris

Lors du nettoyage des surfaces avec des robots ou des brosses, des débris et des composés chimiques sont souvent libérés, fragilisant les revêtements au fil du temps. Au laboratoire, des systèmes

expérimentaux ont été développés pour reproduire ces revêtements et évaluer l'efficacité des différentes stratégies mises en place.

### **Projet France – Québec Eco-Navigation**

L'une des expériences marquantes a été réalisée avec le Québec, autour du concept d'éco-navigation et du développement de revêtements sans biocide. Bien que ces revêtements soient plus coûteux, ils constituent une avancée écologique majeure. Un sondage mené par entretiens auprès de plaisanciers a mis en lumière une faible sensibilité à l'éco-navigation dans la région PACA comparée à d'autres régions comme la côte Atlantique ou le Québec. Cela révèle un besoin accru de dialogue avec les associations spécialisées dans l'entretien des bateaux, afin d'intégrer l'anti-fouling comme une dimension centrale de l'éco-navigation.

### **Sensibilisation et impact sur la santé humaine**

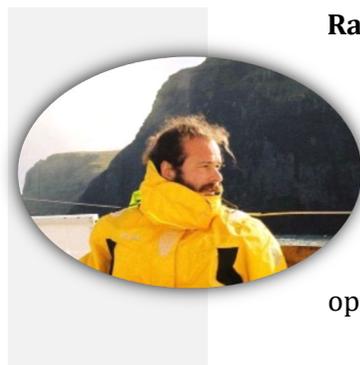
Un autre enjeu majeur est l'impact de ces pratiques sur la santé humaine, notamment pour ceux qui appliquent les peintures anti-fouling. Si les pictogrammes indiquent souvent que ces produits sont nocifs pour l'environnement mais pas directement pour l'homme, cela reste trompeur. Une campagne de sensibilisation est nécessaire pour aborder ce point. Créer des collaborations avec des associations comme V2E pourrait permettre de mieux comprendre et évaluer les impacts environnementaux et sanitaires des revêtements anti-fouling.

### **Intégration dans les labels et certifications**

Une autre piste est d'intégrer ces problématiques dans des labels tels que Ports Propres. Beaucoup de plaisanciers ignorent que ces peintures peuvent être toxiques non seulement pour l'environnement, mais aussi pour leur propre santé.

### **Perspectives**

Des alternatives anti-fouling existent, mais elles sont souvent plus coûteuses, demandent davantage de nettoyage et sont légèrement moins efficaces. Toutefois, il est essentiel de tenir compte de leurs bénéfices pour la biodiversité et d'encourager leur adoption.



**Raphaël Gillet** est architecte naval associé au sein du cabinet GPYD (Gildas Plessis Yacht Design & Associés). Fort de son expérience d'ingénieur matériaux et de charpentier de marine et convaincu qu'une voile responsable est possible pour demain, il œuvre à réduire l'impact de la conception des coques tout en allongeant leur durée de vie et leurs usages. Fer de lance de cette démonstration, la gamme de course offshore Greenscow (mini 6.50, CClass40, IMOCA) est reconnue pour ses conceptions optimisées tant du point de vue compétitif qu'environnemental.

Raphaël Gillet et le cabinet GYPD travaillent sur l'optimisation des matériaux utilisés dans la construction navale avec plusieurs objectifs en tête : allonger la durée de vie des bateaux, réduire leur impact environnemental et promouvoir la réutilisation des matériaux.

### **Nouveaux usages et co-propriété**

Les pratiques évoluent, notamment avec l'émergence de nouveaux usages comme le partage et la copropriété de bateaux. L'idée est de concevoir dès la phase de construction des bateaux capables de répondre à l'ensemble de leurs cycles de vie et usages. Plusieurs méthodes de construction peuvent être

explorées, certaines étant améliorables même sans nécessiter de changements dans les matériaux utilisés.

### **L'intérêt croissant pour les matériaux bio-sourcés**

Un intérêt de plus en plus marqué se dessine autour de l'utilisation de matériaux bio-sourcés dans la construction navale. Bien que leur intégration soit complexe, elle représente une évolution encourageante et nécessaire.

### **Valoriser les bonnes pratiques**

Pour accélérer cette transition, il serait judicieux de valoriser les entreprises et les acteurs de la chaîne de valeur qui s'engagent dans l'écoconception et adoptent de nouvelles pratiques. La normalisation de ces démarches pourrait faciliter leur diffusion et leur adoption par l'ensemble des acteurs du secteur.

### **Vers un outil d'analyse de cycle de vie**

Un projet ambitieux est en cours pour développer un outil d'analyse de cycle de vie dédié à la construction navale dans le domaine de la course au large. Cet outil simplifierait la compréhension et la mise en œuvre de l'écoconception au sein des entreprises, en proposant des pictogrammes et labels pédagogiques. L'objectif est double : former plus facilement les collaborateurs et encourager des comportements positifs en rendant l'information plus accessible et compréhensible.

### **Prendre en compte l'ensemble du cycle de vie**

La recherche ne se limite pas aux matériaux bio-sourcés. La course aux matériaux composites reste un sujet majeur, en particulier dans la course au large, car ils ont un impact significatif tout au long de leur cycle de vie. Cependant, la réflexion porte également sur la recyclabilité, la gestion de l'ensemble de la durée de vie des bateaux, et les pratiques de réutilisation des matériaux.

## Les ports de plaisance



*Delphine Salomé est consultante-spécialiste pour Marina Horizon Conseil. Avec plus de 20 ans d'expérience comme directrice de ports de plaisance, elle a développé et géré des équipements nautiques en accompagnant des équipes pluridisciplinaires vers l'amélioration du service rendu et la conduite du changement. A la direction d'établissement public, ou mixte, elle a piloté des projets structurants tout en menant des études stratégiques. Le dialogue social, les partenariats avec les acteurs locaux, l'animation de comités de pilotage sont les points forts de son leadership, avec toujours la volonté de progresser tout en respectant les valeurs et les objectifs de l'organisation. La valorisation des atouts du territoire maritime, son développement touristique et économique fondent les bases de son engagement professionnel.*

Partager et échanger pour une vision globale avec l'ensemble des acteurs du port est essentiel. D'après l'expérience, la gestion portuaire repose sur le long terme, ce qui rend la réactivité difficile. Néanmoins, les comportements et attentes évoluent, et il est nécessaire d'adapter les pratiques en conséquence.

Les ports font face à des coûts importants liés à l'entretien des infrastructures. Il est donc crucial de réfléchir collectivement à leur avenir sur le long terme, notamment avec les nouvelles exigences environnementales, les fins de concessions, et la nécessité pour les gestionnaires de s'engager dans des pratiques durables.

Les ports impliquent divers types d'infrastructures (écluses, ponts, quais, zones techniques, galeries marchandes, espaces publics) qu'il faut entretenir et adapter. Un autre défi est de rendre les ports accessibles à tous tout en les sécurisant, l'insécurité étant un phénomène croissant dans ces espaces.

### **Quelques axes stratégiques pour l'avenir des ports :**

#### **1. Réaliser une « toile de l'eau » et suivre l'empreinte eau**

L'objectif est de travailler sur un indicateur d'empreinte eau qui intègre les différents usages des ports, en tenant compte des clients, des habitats, des zones techniques, et des aménagements urbains. Cette démarche doit permettre de suivre l'évolution des pratiques dans le temps, de mieux comprendre les risques et de communiquer sur les progrès accomplis.

Les événements peuvent également être des occasions de sensibilisation, notamment en matière de gestion des déchets. L'approche doit être pédagogique : il faut considérer l'eau du territoire dans son ensemble comme un bien commun et réfléchir à son cycle global : sa provenance, son utilisation, sa gestion et son traitement.

Une collaboration avec les collectivités peut permettre la réutilisation de l'eau lorsque cela est possible. Parallèlement, la réflexion doit inclure les coûts de l'eau et de l'électricité, avec un suivi de la consommation pour une meilleure maîtrise. Les ports mettent de plus en plus en place des systèmes de refacturation de l'électricité, afin d'analyser la consommation et inciter à une utilisation raisonnée.

#### **2. Impliquer les acteurs via des contrats AOT et la sensibilisation**

Un autre levier est l'engagement des utilisateurs par le biais de contrats d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT). Ces contrats peuvent être l'occasion de challenger les acteurs sur leurs pratiques : gestion des déchets, approvisionnement responsable, actions anti-plastiques, et pratiques lors d'événements. Un bilan annuel serait réalisé pour suivre les progrès.

Par ailleurs, les plaisanciers peuvent être des acteurs clés dans cette dynamique. L'Atelier Bleu propose d'en faire des ambassadeurs pour diffuser ces valeurs et ces changements de comportement.

Sur la question du plastique, plusieurs actions ont déjà été entreprises, comme l'interdiction de l'utilisation de plastique autour de produits tels que café ou gâteaux. Toutefois, il reste un défi important : changer les comportements, un processus qui prend du temps.

### **3. Mutualiser les efforts pour une démarche RSE durable**

Créer un pilote dédié à la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) et au développement durable est une autre priorité. Cette initiative pourrait être mutualisée avec d'autres ports, collectivités ou équipements touristiques locaux comme les golfs ou les espaces verts.

Un référent RSE devrait être nommé pour représenter le port, travailler dans la durée, réaliser des bilans et partager les résultats avec l'ensemble des parties prenantes. Ce rôle pourrait renforcer la coopération avec les acteurs locaux pour mener ces projets dans la durée.

Pour faciliter le dialogue, un comité des usagers du port pourrait être mis en place. Ce comité rassemblerait un large éventail d'interlocuteurs : associations, délégataires, personnel du port, usagers, etc. L'objectif serait de renforcer le lien social, de mieux cerner les besoins de chacun et de favoriser une prise de conscience collective autour de la préservation des écosystèmes et des bonnes pratiques.

### **4. Intégrer l'innovation environnementale dans la gestion des ressources**

La récupération d'eau depuis les toitures, l'intégration des énergies renouvelables (comme l'installation de panneaux solaires) ou la réutilisation des eaux pluviales représentent des pistes essentielles. Pour réussir ces projets, il est nécessaire de collaborer avec des entités comme l'Agence de l'Eau (ADF) et les Agences Régionales de Santé (ARS) tout en ouvrant la discussion avec les pouvoirs publics et les associations locales.

# CONCLUSION

Sur le sujet de la transition de la plaisance, ce Lab a permis une approche globale du sujet. Nous avons abordé l'analyse du cycle de vie, l'écoconception, les stratégies antifouling, la gestion des ports... alors que souvent lorsque l'on parle d'éco-navigation, on se concentre sur la sensibilisation du seul plaisancier et sur l'évolution de son comportement. En effet, il ne peut pas y avoir de transition sans une approche globale sur toute la chaîne de valeur. C'est cette approche globale qui a présidé à la création de la Fresque de la Plaisance et qui constitue aussi le fil conducteur des éco-régates V2E.

Le plaisancier lui-même est vecteur d'une approche globale car il est plaisancier mais aussi électeur pour faire pression sur la mise en place de politiques publiques et consommateur qui par sa demande peut faire évoluer l'offre, par exemple en matière d'antifouling.

Enfin, ce Lab a montré la nécessité de faire des efforts à tous les niveaux, des usages jusqu'à la conception, pour maximiser le plaisir, le vivre-ensemble car c'est l'affaire de personne et de tous en même temps. N'oublions pas d'intégrer les nouvelles générations à ces réflexions et de redonner de la cohérence entre la prospective, la vision de long terme et les urgences à court termes.



**Retrouvez nous sur :**

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

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

**Publications :**

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