



L'association d'intérêt général les Voiles de l'Énergie et de l'Environnement (V2E), fondée en 2017, contribue à mieux comprendre les enjeux environnementaux et sociétaux associés à la pratique de la plaisance.

Elle mobilise les acteurs de l'énergie, de l'environnement et de la mer pour faire de Marseille et de la région Sud un pôle d'excellence environnementale dans la plaisance et la régates. Les épreuves de voiles des JO 2024 donnent un relief particulier à cette action.

V2E organise débats, animations, éco-régates® et rapports d'étude pour éclairer ces sujets.

Contact :

Georges Seimandi
contact@v2e.eu

Auteur :

Émilien Pierron
emilien.pierron@centrale-marseille.fr

Le point de vue de V2E sur l'avenir de la plaisance.

EN BREF. D'après le Secrétariat d'État chargé de la Mer, le nombre de plaisanciers atteint aujourd'hui en France 13 millions de personnes, naviguant sur plus d'un million de navires, amarrés dans 473 ports. Notre pays est le second constructeur de bateaux de plaisance au niveau mondial.

La plaisance et les infrastructures qui y sont associées doivent donc être intégrées aux réflexions engagées sur l'aménagement des façades maritimes.

Le travail que nous menons depuis 7 ans vise à mieux appréhender et réduire les impacts indésirables de la plaisance sur l'Homme et l'Environnement. Nous avons notamment mis en évidence la discordance fréquente entre les aspirations des pratiquants, en quête d'espaces naturels préservés, et les impacts réels de leurs activités. La mer, vécue comme un espace de liberté dont la beauté émerveille, l'immensité apaise, la force impressionne et l'harmonie rassure, n'est cependant pas infinie et ses écosystèmes sont fragiles. Le développement du nautisme pose la question d'une pratique plus soutenable de ses multiples usages.

Cette discordance naît d'une méconnaissance des enjeux, trop souvent étudiés en silo. Il ralentit le développement de solutions et de pratiques vertueuses déjà disponibles.

Dans la suite du cahier, nous proposons un ensemble d'actions à mettre en place, basées sur nos publications disponibles en ligne (www.v2e.eu). Elles sont structurées en 5 principes directeurs : réduction des émissions de gaz à effet de serre, gestion raisonnée des déchets, respect du milieu aquatique, responsabilité sociale et conduite du changement.



Précisons qu'une approche pour identifier les enjeux et les leviers d'action pour une plaisance plus durable est une **approche systémique**. Naviguer ne se limite pas à hisser les voiles et prendre le large.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans la plaisance

Le bilan carbone de la régata organisée par V2E en 2019 a permis de constater que 42% des émissions de GES de cet événement étaient induites par les **déplacements** des participants **pour se rendre au port**.

En parallèle, la tendance observée par l'Union des Villes Portuaires d'Occitanie (UVPO) vers des navigations plus courtes et plus fréquentes va accroître le nombre de kilomètres parcourus à terre par les pratiquants qui doivent se rendre au port.

Adapter la plaisance aux objectifs climatiques, c'est donc :

- connecter les ports à des modes de transports faiblement émetteurs de GES et simplifier leur usage (vélo, train, transports en commun) ;
- encourager la constitution d'équipages locaux ;
- réaliser des bilans carbone dans les clubs nautiques et les ports.

La **consommation de carburant** des navires de plaisance est également un sujet majeur. Pour exemple (sur la base des données diffusées par le magazine Voile & Moteur et l'ADEME), une navigation de 4h à bord d'un bateau équipé d'un hors-bord de 150 cv émet, pour la seule consommation de carburant, 167 kg eq.CO₂, soit l'équivalent de 30 jours d'émission pour respecter l'objectif individuel des Accords de Paris (limite de 2 tonnes eq.CO₂ / personne / an).

Adapter la plaisance aux objectifs climatiques, c'est donc aussi :

- favoriser les navires à propulsion vélique ;
- favoriser l'usage de motorisations à faibles émissions de GES (électrique ou hydrogène) ;
- équiper les ports des stations adaptées à ces nouvelles motorisations ;
- réduire la vitesse des navires de plaisance en mer ;
- réduire la consommation énergétique des infrastructures portuaires (remédier aux bateaux surconsommant, investir dans des véhicules électriques).

Enfin, les analyses de cycle de vie (ACV) qui s'intéressent à la **construction nautique** mettent en évidence l'importance de l'impact carbone de cette filière. Les calculs que nous avons menés avec L'École Centrale Méditerranée estiment que la construction d'un

voilier en fibre de verre et résine polyester de 30 pieds émet environ 4 tonnes eq.CO₂. L'écurie 11th Hour Racing a par ailleurs calculé de son côté que la construction d'un Imoca (classe de voiliers monocoques de 60 pieds) engendre l'émission de 553 tonnes eq.CO₂.

Bien qu'il n'existe aucune enquête nationale fiable sur le taux d'utilisation des bateaux de plaisance, on peut estimer que leur construction constitue un facteur majeur d'émission avant même leur mise à l'eau.

Aussi, nous proposons plusieurs leviers pour rendre l'impact carbone de la construction nautique plus soutenable :

- démocratiser l'utilisation de matériaux biosourcés comme les fibres de lin, de chanvre ou de basalte, dans les processus de fabrication composites ;
- stimuler la construction de bateaux en strip-planking avec du bois local ;
- soutenir le développement des flottes de bateaux en usage partagé afin d'augmenter leur taux d'utilisation ;
- simplifier les procédures d'expropriation des navires existants abandonnés ;
- réduire le nombre de voiliers construits en imposant des règles aux Classes de régata.

Acteurs identifiés : Windelo, Le Paradis des Bulles, We Explore, Ethics Yachting, APER, Classe Mini, La Vague.

Gestion raisonnée des déchets dans la plaisance

Lors de leur construction et de leur entretien, les bateaux de plaisance engendrent des **déchets polluants** : résines, résidus de ponçage, électronique, peintures, hydrocarbures... Bien que des efforts aient été faits par les chantiers navals et les ports ;

- la mise en place de points de recyclage à proximité des pontons et des zones de stockage à sec doit être poursuivie afin d'éviter le déclassement de déchets recyclables en déchets dangereux et de rendre les filières de recyclage viables économiquement ;
- l'aménagement de drains pour les eaux de carénage et d'infrastructures pour leur nettoyage (par décantation ou autre) doit se poursuivre ;
- les alternatives à l'antifouling avec biocide doivent être accompagnées (nettoyage mécanique à flot, bache sous-marine, revêtements sans biocide...). Pour certains, ils demandent la mise à disposition d'espace qui doit être prise en compte dans les aménagements portuaires.

Les **objets** utilisés pour la pratique de la plaisance doivent être **moins vite jetés** :

- la vente de matériels nautiques d'occasion se développe et doit être accélérée ;
- la location du matériel de sécurité (radeau de survie par exemple) doit être développée via le réseau de distributeurs existant ;
- l'upcycling des voiles en divers objets (sacs, ombrières...) permet de donner une seconde vie à ces tissus solides et d'éviter leur incinération prématurée ;
- l'avitaillement des bateaux doit privilégier les produits éco-responsables et

réutilisables (la création d'un label est une piste).

On note que la **gestion des zones de collecte des déchets** est compliquée pour de nombreux ports et chantiers navals. Dans certains cas, les volumes collectés à l'année ne permettent pas de convaincre l'entreprise chargée de la valorisation des déchets de mettre en place le circuit de collecte. Souvent, les usagers mélangent les déchets dans un même bac de collecte. Il en résulte un déclassement des déchets recyclables (carton, verre, plastique) en Déchets Industriels Banals (DIB) ou pire en déchets dangereux. Économiquement, cela se traduit par une forte inflation du coût de gestion des déchets pour la collectivité ou le professionnel.

Le secteur de la grande plaisance n'est pas épargné puisque selon un rapport d'Émilien Pierron publié en 2021, seuls 2% des déchets, hors déchets dangereux, étaient collectés de façon à pouvoir être valorisés dans un chantier naval du secteur en 2020.

D'après ces observations, nous conseillons :

- d'améliorer la coordination entre les gestionnaires d'infrastructures portuaires, les chantiers navals, les collectivités et les entreprises en charge de la fin de vie des déchets afin d'augmenter le taux de recyclage ;
- de fluidifier la collecte des déchets en adaptant les infrastructures portuaires en fonction des catégories du registre des ordures de la convention MARPOL et en anticipant les volumes déchargés.

Acteurs identifiés : Cap'tain chercheur, Les Toiles du Large, Ateliers Laissez Passer, MB92 La Ciotat.

Respect du milieu aquatique et plaisance

Les nuisances qu'engendre la plaisance et les infrastructures associées sur l'eau sont multiples. Tout d'abord, la **consommation d'eau potable** pour le carénage des navires, leur nettoyage et le rinçage du matériel est insuffisamment mesurée aujourd'hui. Le World Sailing estime à 45 L le volume d'eau potable utilisé par jour pour le nettoyage des dériveurs légers en régate. Dans les Pyrénées-Orientales, l'eau au ponton est rationnée depuis plus d'un an. Nous estimons qu'il est nécessaire :

- d'équiper les ports de compteurs connectés et commandables à distance pour améliorer le suivi de la consommation et simplifier le rationnement ;
- d'encourager les solutions de nettoyage à sec qui se développent ;
- de mettre à disposition sur les pontons et les terre-pleins des accès à de l'eau non potable (eau de mer, eau recyclée) pour le carénage et le nettoyage des bateaux.

Les **rejets de polluants en mer** par les plaisanciers constituent également une nuisance pour la mer. Ces rejets sont de plusieurs types. Des **hydrocarbures** peuvent être rejetés lors de l'avitaillement, durant le vidage des eaux de cale ou suite à un accident. Bien que les quantités concernées soient faibles dans les deux premiers cas, elles sont courantes. Pour les éviter, il conviendrait :

- de former les agents portuaires à la dangerosité des hydrocarbures et de les former au déploiement du matériel MARPOL ;
- de déployer des appareils de collecte continue des hydrocarbures dans les ports.

Les **eaux noires** sont également un sujet de préoccupation. Bien que les bateaux neufs soient équipés de cuves pour leur stockage depuis 2008, le déversement des eaux souillées est encore courant et nécessite la mise en place d'actions complémentaires :

- développement et maintenance en bon état de marche des stations de pompage des eaux noires à terre et à flot ;
- conditionner l'accès aux mouillages de type ZMEL et aux mouillages dans les zones protégées, à l'utilisation de cuves à eaux noires.

La présence de **déchets solides** (plastique, canettes, mégots...) dans les ports et les eaux côtières est également problématique (Ekkopol collecte en moyenne 5 m³ de déchets flottants par an et par collecteur DPOL®). Ces déchets viennent pour la plupart des activités terrestres. C'est pourquoi, nous considérons que :

- l'identification des sources de déchets à proximité des plans d'eau permettrait de mieux gérer ces derniers et d'éviter qu'ils finissent à l'eau. Exemple : les distributeurs de sacs à crottes en plastique à proscrire en bord de mer ;
- la mise en place d'appareils de collecte des déchets flottants dans les ports permettrait d'identifier les sources de déchets à proximité et de réduire leur impact.

Enfin, l'extension des **zones de protection renforcée**, dans lesquelles la navigation est régulée ou interdite, semble être indispensable pour garantir la préservation d'écosystèmes fragiles et importants. Dans ces zones, la mise en place de bouées de mouillage et de mesures relatives aux nuisances sonores se révèle bénéfique d'après le Parc National des Calanques.

Acteurs identifiés : Guibboat, Ekkopol, Blue Marine Cleaning, Parc National des Calanques,

Responsabilité sociale de la plaisance

La plaisance est un secteur dont l'activité est située à l'interface entre la terre et la mer. Sa position géographique, privilégiée, la met en concurrence avec un certain nombre d'activités dont le développement nous paraît important. Les **transports de marchandise** et de **passagers à la voile**, qui permettent de décarboner ce secteur, nécessitent par exemple l'aménagement d'infrastructures portuaires pouvant générer des conflits d'usage avec les plaisanciers. La **pêche** et **l'éolien en mer** sont d'autres exemples. Dans ce cadre,

- favorisons le développement des activités industrielles d'avenir en limitant l'expansion « en surface » de la plaisance dans les ports ;
- soutenons le développement du transport de passager écoresponsable (voile, hydrogène, électrique) en lui attribuant préférentiellement les DSP ;
- ajoutons des critères RSE dans l'attribution des concessions d'espace public pour les acteurs (entreprises, associations) du nautisme.

D'après la DDTM 44, l'âge moyen des acquéreurs de bateaux a doublé en 40 ans. Le plaisancier moyen a aujourd'hui plus de 60 ans. Seulement 7,5% des propriétaires de bateaux sont des femmes. Un gros travail doit donc être mené pour **diversifier les pratiquants**. Pour ce faire, il faudrait :

- réouvrir les pontons et les quais au public ;
- créer des partenariats entre établissements scolaires et organisateurs d'événements nautiques pour faire naviguer les jeunes, particulièrement durant les régates ;
- aménager des accès PMR pour leur permettre d'embarquer ;
- réouvrir les cales de mise à l'eau qui permettraient à des publics moins fortunés de naviguer ;
- accélérer la transition écologique de la plaisance, car c'est devenu un critère primordial pour les jeunes générations.

Faire venir de nouveaux publics dans les ports et en mer, c'est aussi un moyen de les **sensibiliser**.

Acteurs identifiés : Les Immerseaves, Nauticampus, Sailcoop, Vela, Sail de Mer, Atelier Bleu.

La conduite du changement de la plaisance

Le dernier axe de réflexion que nous souhaitons mettre en avant dans ce cahier d'acteur est celui de la conduite du changement. V2E participe au débat citoyen pour l'évolution des pratiques de plaisance depuis 2017. Le premier levier que nous avons utilisé pour accélérer le changement des acteurs du nautisme est l'**éco-régate**[®]. Nous avons inventé et expérimenté ce concept mettant en pratique de façon concrète les recommandations qui ont été formulées dans notre rapport « *Régate et développement durable* » en 2021. L'éco-régate permet à un public divers de pratiquer la navigation sportive éco-responsable tout en étant sensibilisé. **Notre innovation : l'éco-rating**[®]. Le classement de la compétition se fait sur la base d'un temps compensé qui prend en compte des critères de performances environnementales et sociales des voiliers et des équipages. Ce temps compensé corrige les performances sportives.

En d'autres termes, un équipage qui se rend sur place en avion, qui loge à l'autre bout de la ville et qui utilise 3 jeux de voiles sur un voilier en carbone sera pénalisé par rapport à un équipage plus responsable.

Le deuxième levier est celui de la sensibilisation. Sur le modèle de la Fresque du Climat, et en partenariats avec d'autres associations, nous avons créé la **Fresque de la Plaisance**[®].

Enfin, le troisième levier pour accélérer le changement de la plaisance, nous avons identifié les acteurs y contribuant et les fédérons.

Nous y contribuons en organisant des débats en partenariat avec Green Cross France et Territoires, avec l'éco-régate[®], la fresque de la plaisance[®], nos nombreux rapports, podcasts et articles.

CONCLUSION.

La façade maritime est un espace sur lequel se concentrent une multitude d'activités, dont la plaisance.

Nous proposons d'une part dans ce cahier, que le présent débat public fasse une place au sujet de la plaisance dans ses conclusions. D'autre part, nous proposons des actions structurées et concrètes pour que la stratégie d'aménagement de la façade maritime facilite la transition de ce secteur vers des pratiques plus responsables environnementalement et socialement.

Cinq axes de travail sont développés :

- émissions de GES ;
- gestion raisonnée des déchets ;
- respect du milieu aquatique ;
- responsabilité sociale ;
- conduite du changement.

L'approche systémique que nous avons essayé d'adopter permet d'identifier des actions qui répondent à des problématiques réelles, qui sont applicables à grande échelle et qui forment un ensemble cohérent. Pour être mises en place, elles nécessiteront cependant une bonne coordination entre des acteurs variés.

Le travail que nous présentons ici est une synthèse des propositions que nous formulons et mettons en place. Pour aller plus loin, collaborer ou nous soutenir, nous vous invitons à vous rendre sur notre site web (www.v2e.eu) ou à nous contacter.

