



*le Grenelle  
de la Mer*

# Groupe Plaisance et sports nautiques

## Groupe n° 18

**Rapport final**



*le Grenelle  
de la Mer*

Pilote : **Gérard d'ABOVILLE – Président du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques**

Chef (s)de Projet : **Ernest CORNACCHIA – Chef de la Mission de la Navigation de Plaisance et des Loisirs Nautiques**



## **Sommaire**

### **Synthèse des principales mesures**

### **Annexes**

- I Liste des membres du groupe de travail**
- II Calendrier des réunions plénières,**
- III Comptes-rendus des réunions du Groupe de travail des 5, 19 janvier et 3 février 2010,**
- IV Un tableau récapitulatif des engagements**





## Synthèse et principales mesures

Le groupe de travail concernant les engagements du Grenelle de la mer relatifs aux activités et infrastructures de plaisance et aux sports nautiques, présidé par M. Gérard d'ABOVILLE, président du conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, est en charge de 3 engagements répartis en 13 mesures. Ce groupe de travail, constitué d'une vingtaine de membres répartis en quatre collèges plus des experts, s'est réuni quatre fois à compter du 5 janvier 2010. Les organisations syndicales contactées n'ont pas mandaté de membres.

Chaque réunion avait pour objectif l'examen d'un engagement, la dernière réunion du 17 février étant consacrée à la synthèse des travaux.

Les thèmes suivants ont été abordés :

1. encourager une pratique responsable de la navigation de plaisance et des sports nautiques,
2. inscrire les ports de plaisance dans une démarche environnementale et notamment paysagère,
3. développer, adapter, structurer les filières de formation aux métiers liés à la mer.

Lors de la première réunion d'ouverture, il a été rappelé que le Livre bleu : stratégie nationale pour la mer et les océans, définit la politique maritime de la France et qu'en cela il constitue de fait l'assise du Grenelle de la mer. Il y est notamment mentionné que la Plaisance et les Loisirs nautiques constituent une part importante de l'activité économique et touristique directement liée à la mer, qu'il s'agisse de construction de navires et d'équipements, de création ou de gestion de ports, de services ou de location.

### **Synthèse par engagements des sujets majeurs ayant donné lieu à débat :**

Engagement 57 : Encourager une pratique responsable de la navigation de plaisance et des sports nautiques

Cet engagement a donné lieu aux orientations suivantes :

- ✓ définition des sports nautiques soutenables,
- ✓ définition du type d'encouragement conduisant à la mise en place de mesures concrètes,
- ✓ recherche de modalités visant à protéger les écosystèmes,
- ✓ programme d'amélioration du parc des bateaux (renouvellement),
- ✓ pratique écologique de la navigation,
- ✓ construction, propulsion et équipement des bateaux (écolabel)
- ✓ étudier un éventuel changement de statut des VNM (étude sur l'impact socio-environnemental généré par les VNM).





Engagement 58 : Inscrire les ports de plaisance dans une démarche environnementale et notamment paysagère

Les axes de réflexion ont été les suivants :

- ✓ solutions HQE pour tout projet d'infrastructures,
- ✓ favoriser les modes d'énergie alternative (propulsion électrique)
- ✓ valoriser l'approche environnementale et paysagère des ports de plaisance,
- ✓ responsabiliser les plaisanciers aux éco-gestes,
- ✓ prise en compte des aires marines protégées,
- ✓ gouvernance des mouillages forains,

Engagement 115 « f » : développer, adapter, structurer les filières de formation aux métiers de la mer

Les constats suivants sont faits :

- ✓ La formation continue est bien implantée dans la filière nautique (construction ou ports) notamment par l'utilisation des dispositifs mis en place dans le cadre du droit individuel à la formation.
- ✓ Besoin d'une spécification aux domaines suivants : développement durable et sécurité.





# le Grenelle de la Mer

## Rapport

### Mesures proposées

#### 1. Engagement 57 « a »

##### Proposition N° 1

Mettre en place des mesures d'aides (subventions) à l'élaboration d'un cahier des charges permettant de définir un prototype de bateau « propre » d'accompagnement et de surveillance des clubs nautiques. Cette mesure pourrait faire l'objet d'un appel à projets incluant les spécificités et les contraintes d'utilisation de ces bateaux.

Coûts et bénéfices attendus : permettre aux clubs nautiques de disposer d'une référence de bateau « propre » à propulsion électrique ou hybride pour réduire les pollutions des navires fréquentant usuellement les plans d'eau.

Modalités potentielles de financement : mesure non évaluée, à transmettre au COMOP Finances.

Observations : définir un cahier des charges et évaluation du besoin par la FFV.

##### Proposition N° 2

Compléter et modifier le contenu des programmes de formation aux diplômes JEPS des activités nautiques en y intégrant les éco gestes spécifiques à l'activité.

Coûts et bénéfices attendus : améliorer par le biais des formateurs l'information des plaisanciers et des pratiquants des loisirs nautiques aux gestes éco responsables.

Modalités potentielles de financement : le Secrétariat d'État chargé des sports le prévoit dans ses programmes.

##### Proposition N° 3

Soutenir les associations et bases sportives tendant à une amélioration de la qualité des services (performance et rentabilité) par le conseil inter-fédéral des sports nautiques (CISN). Appuyer la démarche qualité environnementale tendant vers une certification adaptée aux bases nautiques (AFNOR ou autre).

Coûts et bénéfices attendus : Améliorer la qualité des sites, des structures et de l'enseignement. Offre commerciale plus qualitative, favorable à un développement touristique maîtrisé

Modalités potentielles de financement : SE chargé des sports avec fédérations sportives

Observations : Pilotage par le CISN



## 2. Engagement 57 « b »

### Proposition N° 4

Mettre en place une étude pour mesurer l'impact global de la plongée sous-marine sur les écosystèmes ;

Coûts et bénéfices attendus : mesurer l'impact réel de la plongée sous-marine sur les écosystèmes afin de réglementer éventuellement la pratique.

Modalités potentielles de financement : étude à mener conjointement par l'IFREMER et les fédérations concernées.

Observations : à rapprocher de la directive « stratégie marine » de 2008 en cours de transposition avec diagnostic de la situation actuelle et objectifs à atteindre du bon état de l'écosystème et du milieu marin (BEE).

### Proposition N° 5

Mettre en oeuvre des protocoles entre les clubs de plongée, l'Agence des Aires Marines Protégées et les Agences de l'Eau afin de recueillir et de diffuser les informations sur le milieu marin et la qualité des eaux littorales.

Observations : protocole déjà signé entre AAMP et FFESSM.

## 3. Engagement 57 « c »

### Proposition N° 6

Étudier l'impact socio-environnemental généré par les VNM permettant de s'orienter vers une réglementation spécifique adaptée.

Coûts et bénéfices attendus : il s'agit d'analyser l'impact réel des VNM sur l'environnement pour en limiter éventuellement l'usage.

### Proposition N° 7

Étudier le principe de repousser la zone d'évolution des VNM au delà de la limite actuelle fixée à 300m de la côte et des zones de mouillage des bateaux sans repousser la limite de l'éloignement maxi (2 milles).

Coûts et bénéfices attendus : réduire l'impact environnemental de cette activité tout en maintenant la sécurité.

Observations : modification de l'arrêté relatif à la pratique encadrée des Véhicules Nautiques à Moteurs ; instruction en cours (DAM).

### Proposition N° 8

Étudier la modification de la norme sonore des engins (VNM) de compétition.

Coûts et bénéfices attendus : réduction des nuisances sonores.

Observations : modification de la Division 243 (janvier 2011 - DAM).



## 4. Engagement 57 « d »

### Proposition N° 9

A) Conforter et structurer les actions développées par les professionnels de la plaisance et destinées à améliorer la qualité en matière d'entretien et de maintenance du navire notamment par la promotion de la marque NF Nautisme

B) Elaborer un contenu type de formation qui pourrait être dispensé par tranche de 2 heures ou 3 heures et n'excédant pas, une fois mises bout à bout, la journée de formation.

Ce contenu serait utilisé de façon volontaire par les structures en contact avec les pratiquants du nautisme afin de former ces derniers aux bons gestes en matière de sécurité, environnement, premiers secours....

Coûts et bénéfices attendus : A) Meilleure formation des professionnels et amélioration de la qualité de service visant à limiter les incidents techniques.

B) Meilleure formation des pratiquants.

Réduction des interventions des CROSS et de la SNSM

Modalités potentielles de financement : A) Filière nautique (Fédérations professionnelles et sportives)

Observations :B) Pilotage par le CSNPSN

### Proposition N° 10

Augmenter le nombre de questions « environnementales » et introduire des questions sur l'usage, l'entretien et la maintenance dans le QCM du permis bateau.

Coûts et bénéfices attendus : améliorer la formation du plaisancier.

Modalités potentielles de financement : à la charge du programme SAM (DAM) – chiffrage en cours.

Observations : modification du QCM pour la fin de l'année 2010 (DAM).

## 5. Engagement 57 « e »

### Proposition N° 11

Établir une classification environnementale des moteurs de navire de plaisance et rendre obligatoire sa mention dans les catalogues et son affichage sur les points de vente.

Coûts et bénéfices attendus : meilleure information du consommateur notamment sur les matériels respectueux de l'environnement.

### Proposition N° 12

Proposer que des labels existants soient la base d'une demande de normalisation auprès d'organismes indépendants tels que l'AFNOR et le CEN.

Coûts et bénéfices attendus : meilleure information du consommateur notamment sur les matériels respectueux de l'environnement.





Modalités potentielles de financement : rechercher les possibilités de financement par l'État

### **Proposition N° 13**

Réviser l'assiette du DAFN en prenant en compte les navires fortement motorisés et non soumis actuellement au DAFN.

Coûts et bénéfices attendus : inciter fiscalement à réduire la puissance des moteurs.

Observations : pour des questions pratiques, il a été choisi de conserver dans l'immédiat un système proche de l'existant tout en « verdissant » le DAFN.

### **Proposition N° 14**

Augmenter la contribution dans le DAFN de la part relative au moteur en réduisant celle relative à la longueur de la coque sans recettes supplémentaires.

Coûts et bénéfices attendus : inciter fiscalement à réduire la puissance des moteurs.

Modalités potentielles de financement : à recette égale.

### **Proposition N° 15**

Asseoir le calcul du DAFN sur la puissance réelle au lieu de la puissance administrative des moteurs et mettre en place un système de télé-déclaration.

Coûts et bénéfices attendus : simplification des procédures administratives et possibilité de prendre en compte de nouveaux paramètres.

Observations : mise en place de nouvelles procédures dans un délai de 3 ans.

## **6. Engagement 58 « a »**

### **Proposition N° 16**

Encourager le niveau HQE pour tous les projets de construction d'infrastructures des ports de plaisance (hors locaux techniques ou de stockage).

Coûts et bénéfices attendus : améliorer la qualité environnementale des ports de plaisance (bâtiments).

Modalités potentielles de financement : à charge des collectivités locales ou des gestionnaires.

### **Proposition N° 17**

Favoriser, lors du renouvellement des parcs, les modes d'énergie alternatifs (propulsion électrique ou hybride) pour les bateaux de servitude des ports de plaisance par la mise en place d'aides.

Coûts et bénéfices attendus : réduire l'impact environnemental de l'activité de ces navires.

Modalités potentielles de financement : subvention ADEME

Observations : à titre d'exemple : compenser le surcoût des moteurs à énergie alternative – envisager simultanément des procédures de destruction.

### **Proposition N° 18/19**

Mettre en place des mesures d'accompagnement tendant à favoriser les études concernant les



investissements économes d'énergie dans les ports de plaisance (installations d'éoliennes à axe vertical en utilisant pour support les pieux d'ancrage, mise en place de lampes « led ».....)

Coûts et bénéfices attendus : réduire l'empreinte écologique des équipements portuaires.

Modalités potentielles de financement : ADEME,

## 7. Engagement 58 « b »

### Proposition N° 20

Actualiser le décret n°91-1110 du 22/10/1991 sur les ZMEL (prise en compte des aires marines protégées, gouvernance de ces mouillages).

Informez sur le « zéro-rejet » par les gestionnaires des zones de mouillage.

Coûts et bénéfices attendus : meilleure information du public.

Observations : modification du décret en cours. Avant fin 2010 (DGALN).

## 8. Engagement 58 « c »

### Proposition N° 21

Favoriser par le biais d'aides financières l'accès des petits ports de plaisance (moins de 500 places) à la norme « gestion environnementale portuaire » ou autre norme équivalente.

Soutenir au plan national les normes « développement durable ».

Coûts et bénéfices attendus : aider les petits ports à accéder à une meilleure gestion environnementale de leur site

Modalités potentielles de financement : Régions, départements, ADEME et Agences de l'Eau.

## 9. Engagement 58 « d » et 58 « g »

### Proposition N° 22

Renouveler l'appel à projets pour des ports exemplaires au delà du calendrier 2009/2011.

Coûts et bénéfices attendus : développer la capacité d'accueil des ports de plaisance intégrant des exigences environnementales.

Modalités potentielles de financement : pour mémoire, premier appel à projets estimé à 3 millions d'euros sur 3 ans.

### Proposition N° 23

Élargir la diffusion du rapport sur les cales de mise à l'eau établi par le CSNPSN vers les collectivités locales.

Coûts et bénéfices attendus : meilleure information des collectivités locales

Observations : mise en oeuvre par le CSNPSN avant la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2010.

### Proposition N° 24

Financer des recherches techniques sur les rampes de mise à l'eau réversibles (géotextile ou articulées).



Coûts et bénéfices attendus : permettre un large accès à la mer avec une infrastructure réversible (saisonniers).

Modalités potentielles de financement : CETMEF

### **Proposition N° 25**

Réaliser un guide à l'attention des collectivités locales mettant en lumière les opportunités et les bonnes pratiques des cales de mise à l'eau (entretien, protection de l'existant, mise à disposition de parkings et services associés)

Coûts et bénéfices attendus : sensibilisation des collectivités locales.

Modalités potentielles de financement : CODCAP.

### **Proposition N° 26**

Lancer sous l'égide du CSNPSN une étude dans les principaux ports de plaisance pour évaluer la quantité « d'épaves flottantes » et la façon de les traiter.

Modalités potentielles de financement : budget CSNPSN.

Observations : enquête Groupe de travail « Politique portuaire » du CSNPSN plus expertise FNE.

### **Proposition N° 27**

Modifier la réglementation en vue de faciliter par les gestionnaires des ports de plaisance le traitement rapide des bateaux à l'abandon (mise au sec d'autorité des bateaux qui occupent une place à flots sans naviguer pour autant).

Observations : expertise par la DAM.

## **10. Engagement 58 « f »**

### **Proposition N° 28**

Développer les synergies port à sec/ port à flots. Dynamiser les ports à sec. Favoriser les conventions entre gestionnaires afin d'utiliser les places disponibles dans les ports de pêche.

Coûts et bénéfices attendus : améliorer la gestion des anneaux en période de forte pression saisonnière.

## **11. Engagement 115 « f »**

### **Proposition N° 29**

Création d'un référentiel national commun de « guide de mer » à destination des professionnels et encadrants du nautisme et constituant une activité nouvelle complémentaire.

Coûts et bénéfices attendus : création de professionnels référents pouvant assister et/ou informer les plaisanciers à la pratique de la navigation.

Développer une pratique nautique plus responsable, donc plus sûre.

Observations : groupe de travail du CSNPSN à créer.

