

LE NAUTISME DE DEMAIN



Yves Lyon-Caen, Président de la Fédération des Industries Nautiques

Guillaume Sellier, Directeur Interrégional de la Mer, Nord Atlantique – Manche Ouest

Décembre 2021

SOMMAIRE

EDITO	Page 3
I. ACCOMPAGNER LA FILIERE NAUTISME ET PLAISANCE DANS SA TRANSITION ECOLOGIQUE	Page 4
II. INNOVATION	Page 24
III. FORMATION, EMPLOI, QUALIFICATIONS	Page 28
IV. SIMPLIFIER L'ACTIVITE DES PROFESSIONNELS DU NAUTISME	Page 32
V. MODERNISER L'OFFRE TOURISTIQUE NAUTIQUE	Page 35
VI. RENFORCER LA SECURITE DE LA PRATIQUE	Page 37
VII. LES OUTRE-MER : UNE DESTINEE NAUTIQUE A CONSOLIDER	Page 40

EDITO

Avec 150 000 emplois directs et indirects, plus de 5000 entreprises, un leadership international affirmé, un taux d'export excédant 75% de sa production, l'excellence de ses structures sportives, la vitalité de son innovation, le nautisme français est un atout pour l'économie bleue de notre pays.

L'ensemble des plans d'eau français, hexagonaux comme ultra marins, en pleine mer comme aux abords de nos littoraux, sur nos lacs, nos rivières accueillent, partout où l'eau le permet, près de 15 millions de pratiquants annuels. L'économie des nombreux territoires, qui disposent de cet atout, en bénéficie. La plaisance comme l'ensemble des activités de loisirs nautiques est, pour le plus grand nombre de nos concitoyens, en même temps qu'un plaisir, le lieu de rencontre et de découverte du milieu naturel.

Cette France nautique concilie donc à la fois enjeux économiques, environnementaux, touristiques, sociaux, culturels, et d'aménagement. Ce rapport ne permettra pas (évidemment) de les aborder tous.

Nous avons fait le choix, pour répondre à la commande de la Ministre de la Mer de rassembler nos réflexions autour de 7 grands thèmes : la transition écologique de la filière, l'innovation, la formation, l'emploi et les qualifications, la simplification de la vie des professionnels du nautisme, la modernisation de l'offre touristique nautique, le renforcement de la sécurité de la pratique et enfin, les outre-mer.

En quelques semaines, près de 130 auditions ont été menées. Nous tenions à remercier l'ensemble des participants, mais aussi nous excuser pour celles et ceux que nous n'avons pu entendre, faute de temps.

Ce travail, collaboratif donc, s'inscrit dans le temps, à un double titre.

Comme convenu avec la Ministre, il permet d'abord de jeter les fondements de propositions avec effet immédiat et d'autres qui entraîneront des décisions à moyen terme et placent l'évolution de la filière dans une vision stratégique à 2030. S'il s'adresse en premier lieu à l'Etat, il sera ensuite également poursuivi et enrichi à travers les instances privées, au premier plan desquelles, figure la Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP) qui regroupe toutes les familles représentatives du nautisme.

Qu'il n'y ait aucune ambiguïté.

Les attentes en matière de simplification, de modernisation, d'accompagnement, etc. sont fortes mais elles ne concernent pas exclusivement la puissance publique. Les acteurs de la filière nautique souhaitent et entendent faire preuve de responsabilité. Tout au long des entretiens qui ont permis de composer ce rapport, nous avons perçu qu'elle était une valeur profondément et unanimement partagée. Mais la communauté nautique ressent aussi le besoin de renouveler un dialogue avec l'ensemble des acteurs publics en commençant par l'Etat, afin d'être mieux accompagnée, entendue et écoutée. Elle souhaite, collectivement, la simplification de certaines normes, prévenir les crises plutôt que d'en subir les conséquences ou voir les travaux engagés depuis longtemps, aboutir enfin.

Nous espérons modestement que ce travail trouvera son utilité dans ce concert et participera concrètement et rapidement aux transitions organisant l'avenir du nautisme et de la plaisance.

Yves Lyon-Caen et Guillaume Sellier



I. ACCOMPAGNER LA FILIERE NAUTISME ET PLAISANCE DANS SA TRANSITION ECOLOGIQUE

La transition écologique traverse, à l'instar d'une lame de fond, les perspectives de développement des industries et services nautiques. Par essence multiforme, cette transition touche aussi bien à la vie des entreprises qu'à la pratique nautique, en se donnant pour objectif de réduire, partout où cela est possible, l'empreinte humaine sur le milieu naturel.

D'abord, et il faut le rappeler, le secteur nautique, à travers sa fédération professionnelle, est le seul à avoir créé deux éco organismes, dont l'APER qui gère une filière unique au monde de déconstruction des navires¹ de plaisance. Depuis le CIMER de 2017 (conseil interministériel de la mer, instance présidée par le Premier ministre), cette filière repose sur un pacte avec l'Etat. C'est cette alliance qu'il convient d'interroger actuellement pour offrir à cette jeune filière, les conditions de son essor et lui permettre, de surcroît, d'explorer des nouvelles perspectives au service du développement durable.

Au cours des différentes auditions, la mission a noté que ces questions de transition écologique se sont imposées aujourd'hui comme fil conducteur et leitmotiv. Chaque secteur est concerné, que l'on évoque la décarbonation des modes de propulsion, les infrastructures ou l'apprentissage/la sensibilisation... Ce dernier sujet revêt un caractère particulier. Il est au carrefour des relations public-privé. Il appelle des démarches de simplification, d'impulsion collective au bénéfice d'une nouvelle génération qui souhaite, plus que jamais, allier plaisir d'être sur l'eau et respect du milieu.

A. LE CYCLE DE VIE DU PRODUIT

1. Donner une nouvelle impulsion au traitement des navires de plaisance hors d'usage

a. Réaffirmer le soutien public à la filière de déconstruction

Dans la perspective de la transition écologique de la filière, l'un des enjeux principaux réside dans la fin de vie des navires de plaisance. C'est un sujet sur lequel la prise de conscience et l'engagement des entreprises du secteur sont anciens et font figure d'exception au niveau européen.

Ainsi, dès 2009, la Fédération des Industries Nautiques a créé l'APER (Association pour une Plaisance Eco Responsable) pour apporter une solution éco-responsable aux propriétaires de navires en fin de vie souhaitant s'en débarrasser. Il n'existait alors aucune obligation légale ou réglementaire.



Celle-ci est née en 2015 dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui a créé une responsabilité élargie des producteurs pour les navires de plaisance. Afin de la mettre en œuvre, l'APER s'est transformée afin de devenir l'éco-organisme en charge de la filière REP. C'est chose depuis mars 2019, date à laquelle l'Etat a agréé l'APER.

¹ Le terme navire est systématiquement utilisé dans ce rapport plutôt que « bateau de plaisance » car il s'agit de la qualification juridique appropriée, retenue par les affaires maritimes.

En moins de deux ans et demi d'activité opérationnelle, la filière REP a permis la déconstruction de 3500 navires, dans l'un des 26 centres de déconstruction agréés par l'APER (25 en métropole et 1 en Martinique).



Ce réseau de centres couvre une grande partie des territoires du littoral français et une partie des eaux intérieures. L'éco-organisme poursuit le déploiement de ce réseau afin d'aboutir à terme à une couverture totale du territoire métropolitain et ultramarin, qui sera atteinte avec une quarantaine de centres.

S'agissant du financement de la filière, celui-ci repose sur un mode original puisqu'il est basé d'une part sur les écocontributions payées par les metteurs sur le marché sur chaque bateau neuf vendu en France (producteurs et importateurs de navires et de plaisance), et d'autre part sur la fiscalité acquittée par les plaisanciers. Une quote-part du Droit Annuel de Francisation et de Navigation (DAFN) est en effet affectée par l'Etat à la filière REP (article 224 du code des douanes). Il s'agit d'un soutien pour assurer le financement de la déconstruction de l'important stock historique des navires de plaisance. Les écocontributions, qui ont augmenté significativement (+87% entre les barèmes 2019 et 2022 – voir **annexe 1**), représentent la première source de financement de la filière. S'agissant du DAFN, la quote-part est actuellement fixée par la loi à 3%, ramenée à 2%, en cas de non-réalisation des objectifs déterminés par le cahier des charges de la filière.

L'APER poursuit par ailleurs ses efforts pour amplifier la montée en puissance de la filière et le nombre de navires pris en charge. Tout d'abord, des opérations spéciales sont déployées notamment avec la Fédération Française de Voile et ses clubs. Elles ont permis de collecter et déconstruire 367 navires en 2020 et plus de 700 en 2021. Elles vont se poursuivre et s'amplifier les prochaines années. L'APER développe aussi son accompagnement directement auprès des collectivités territoriales afin de les aider à se débarrasser des épaves abandonnées sur leurs territoires (cf 3. ci-dessous). Un accord cadre de 5 ans a également été signé entre l'APER et l'Office français de la biodiversité (OFB) pour coordonner les moyens en vue de la collecte et du traitement des navires abandonnés sur les aires marines protégées (Natura 2000).

Afin d'inciter les propriétaires de navires en fin de vie à s'en débarrasser, une communication importante a été menée auprès de ceux-ci, notamment à travers une campagne média et des kits de communication, qui ont été adressés aux professionnels, aux collectivités et aux ports de plaisance.

Malgré ces efforts et un premier bilan positif, les demandes de déconstruction sont aujourd'hui très inférieures aux estimations qui avaient été réalisées par l'ADEME dans le cadre de la préfiguration de la filière qui s'élevaient à 20 à 25 000 déconstructions en cinq ans. Aujourd'hui, parmi les navires traités par l'APER, la moitié seulement provient de propriétaires plaisanciers. Cela s'explique par plusieurs facteurs mais notamment par la surestimation initiale des navires dont leurs propriétaires sont prêts à se débarrasser et l'existence de freins administratifs retardant l'activité (cf 2. ci-dessous), pour lesquels la mission formule des propositions.

Dans ce contexte, un nouvel élément est aussi sur le point d'impacter fortement l'activité de la filière. Il s'agit de l'obligation pour les éco-organismes, instaurée par la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (dite loi AGECE), de prendre en charge les coûts

de collecte des déchets relevant de leur filière à compter de 2023. Si cette nouvelle obligation, qui n'était pas prévue dans le cahier des charges de la filière, va sans doute permettre de déconstruire plus de navires, elle modifie considérablement ses conditions d'équilibre économique (**annexe 2**). En effet, les navires sont des biens de grande taille pour lesquels le coût de transport est très élevé et même bien souvent supérieur au coût de sa déconstruction. A titre d'exemple, le coût moyen de transport d'un monocoque de 6 mètres s'élève entre 450 et 600 euros alors que sa déconstruction coûte 400 euros. Pour un multicoque de 12 mètres, c'est entre 3000 et 4500 euros pour le transport et 2000 euros pour la déconstruction...

Aussi, alors que l'agrément de l'éco-organisme arrivera à échéance fin 2023, il est nécessaire d'éclairer en amont et le plus complètement possible les enjeux, notamment financiers, de cette nouvelle étape pour la filière REP.

Dans ce but, l'éco-organisme envisage la mise en œuvre d'une expérimentation de gratuité du coût du transport dès 2022 dans certains territoires afin de se préparer à la prise en charge globale prévue pour 2023. La mission salue cette initiative.

L'ampleur des besoins de financement dès 2023, en lien avec cette nouvelle obligation non prévue initialement (**annexe 2**) montrent la nécessité d'un nouveau « pacte » budgétaire entre l'Etat et la filière REP afin de préserver l'équilibre financier du dispositif.

La mission préconise donc que le soutien financier de l'Etat soit porté dès 2023, à une quote-part de 5% du DAFN, soit environ 2,4 millions d'euros.

Cette taxe dont s'acquittent les plaisanciers génère environ 45 millions d'euros de recettes (celles-ci augmentent légèrement chaque année mécaniquement depuis la suppression de l'abattement vétusté). Les ressources du Conservatoire du littoral, qui bénéficie d'une affectation dans la limite d'un plafond fixé à 38,5 millions d'euros, ne seraient donc pas impactées par cette augmentation de la quote-part affectée à la filière REP. L'Etat renforcerait aussi par ce biais la vocation de cette taxe sur la plaisance à financer la transition écologique de celle-ci.

Afin de conserver un équilibre entre les sources de financement de la filière, publiques et privées, une nouvelle augmentation du barème des écocontributions mobilisées auprès des metteurs sur le marché devrait être envisagée en contrepartie, si la quote-part du DAFN était bien renforcée.

La mission rappelle enfin à cette occasion qu'il s'agit d'une filière unique au monde et que les metteurs sur le marché des autres pays ne sont pas soumis à de telles obligations. **C'est d'ailleurs un sujet qui pourrait être utilement porté au niveau européen par le gouvernement français.**

Afin d'amplifier et accélérer le traitement des navires de plaisance en fin de vie, il est par ailleurs nécessaire de lever certains freins administratifs. Le principal d'entre eux concerne l'agrément des centres de déconstruction dont la complexité ralentit la couverture territoriale.

b. Accélérer l'agrément des centres afin de doubler la couverture territoriale des centres de déconstruction en 2022

En effet, parallèlement à la naissance de la responsabilité élargie des producteurs de navires de plaisance, le ministère de la transition écologique et solidaire a instauré par le décret n°2018-458 du 6 juin 2018 modifiant la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), une nouvelle catégorie d'ICPE dédiée aux déchets issus de navires de plaisance ou de sport (ICPE 2712-3).

Ainsi, les centres spécialisés dans la gestion et le traitement des déchets qui souhaitent être habilités par l'éco-organisme en charge de la filière REP à déconstruire des navires, doivent au préalable obtenir le classement ICPE mentionné ci-dessus, même s'ils ont déjà une activité de déconstruction et traitement de véhicules et sont donc d'ores et déjà classés ICPE 2712-1 (Véhicules Hors d'Usage) ou ICPE 2712-2 (autres véhicules).

Cette nouvelle exigence est complexe pour les centres de déconstruction. Les délais d'instruction des DREAL étant très longs (entre 6 et 18 mois), l'entrée en activité d'un nombre important d'entre eux, qui répondent pourtant au cahier des charges technique de la filière, est retardée considérablement par cette contrainte administrative (**annexe 3**).

Pour ces sites, la déconstruction des navires de plaisance représente en outre une activité complémentaire, marginale en termes de chiffre d'affaires (moins de 0,2%) ce qui décourage certains à se positionner sur cette filière.

De ce fait, la couverture territoriale en centres de déconstruction habilités à traiter des navires n'est pas optimale à ce jour et le volume de navires pris en charge par la filière REP en pâtit. Le nombre de centres agréés et leur répartition sur le territoire représente en outre un enjeu important en termes de coût aujourd'hui pour le propriétaire et demain **pour l'éco-organisme qui doit payer les coûts de transport**. Plus le centre est éloigné, plus ceux-ci sont élevés.

Aussi, il est proposé de permettre aux entreprises bénéficiant déjà d'une ICPE 2712-1 (VHU) ou 2712-2 (Autres véhicules) et candidates à l'ICPE 2712-3 (Navires) de faire une simple déclaration à leur DREAL sans être contraintes de passer par le montage d'un dossier de demande d'autorisation.



Les risques liés la déconstruction des navires de plaisance sont les mêmes que pour les VHU et les autres véhicules. Ce sont les risques liés aux opérations de dépollution de la partie moteur et réservoir de carburant : risque de pollution des sols et des eaux par hydrocarbures et risque d'incendie et de pollution atmosphérique.

C'est d'autant plus justifié que ces risques sont déjà pris en compte et instruits dans le cadre des demandes d'autorisation au titre des rubriques 2712-1 et 2712-2. Imposer une demande d'enregistrement pour la déconstruction de navires de plaisance pour des sites disposant déjà des autorisations au titre des rubriques précitées n'apporte aucune plus-value, engendre des surcoûts pour les demandeurs hors de proportion au regard du caractère accessoire de cette activité et créé une surcharge pour les services de l'Etat chargés d'instruire ces demandes, tout en ralentissant la couverture territoriale des sites de déconstruction pour les navires de plaisance.

Enfin, un nombre significatif de navires étant dépourvus de motorisation et de réservoir de carburant (petits dériveurs et catamaran de sport, annexes et barques...), une rubrique spécifique pourrait aussi être ajoutée sous le régime de la déclaration pour des sites dont l'activité serait limitée au traitement des navires de plaisance non motorisés.

Il est donc proposé de modifier la rubrique 2712-3 selon 3 catégories :

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Régime administratif
2712-3	Dans le cas des déchets issus des bateaux de plaisance ou de sport tels que définis à l'article R. 543-297 du code de l'environnement :	
	a) pour l'entreposage, la surface de l'installation étant supérieur à 150m ²	Enregistrement
	b) pour le démontage ou le découpage des bateaux de plaisance non motorisés	Déclaration
	c) pour la dépollution, le démontage ou le découpage des bateaux de plaisance motorisés	Enregistrement ou déclaration (1)

(1) Dans le cas des sites bénéficiant déjà d'une ICPE 2712-1 ou 2712-3 la rubrique 2712-3 c) peut être obtenue sur simple déclaration

Cette mesure n'engendrerait aucun coût supplémentaire pour l'administration et soulagerait les services des DREAL, tout en permettant de rendre opérationnels immédiatement 15 centres de déconstruction supplémentaires (**annexe 4**), et d'augmenter ainsi significativement le nombre de navires en fin de vie traités.

Enfin, le dernier enjeu lié à la fin de vie des navires concerne les épaves et navires abandonnés.

c. Engager une politique volontariste d'enlèvement des épaves et des navires abandonnés

De trop nombreux navires hors d'usage jonchent aujourd'hui les ports de plaisance, le littoral français, en métropole comme en outre-mer, mais aussi les rivages des cours d'eau et rivières. Abandonnés à la suite d'un accident, d'une tempête ou tout simplement en raison de leur ancienneté et de leur absence de valeur marchande, ils sont une pollution visuelle mais aussi bien souvent une dégradation pour le milieu dans lequel il se trouve.

Des outils juridiques existent pour permettre aux autorités compétentes de les traiter (prévus par le code des transports pour les épaves et navires abandonnés sur le domaine public maritime et par le code civil pour ceux hors domaine public maritime). Ils ont déjà été utilisés à plusieurs reprises à l'occasion d'opérations de retrait et déconstruction d'épaves menées en lien avec l'APER.

En effet, ces épaves, à compter de leur arrivée dans un centre de déconstruction agréé par l'éco-organisme, ont vocation à être prises en charge gratuitement par la filière REP plaisance, qui s'assure ensuite de leur dépollution et leur déconstruction, dans un site dédié, dans le respect de l'environnement et de réglementation.

Liste des principales opérations de traitement d'épaves d'ores et déjà menées par l'APER en lien avec des collectivités et services de l'Etat

- ✦ **Préfecture maritime de Méditerranée**
5 épaves traitées en 2020, dont le « Centaura », vedette de 21m.
5 épaves en cours de traitement
Prise en charge du transport par l'APER depuis le port de Toulon
- ✦ **Région Occitanie / DDTM 34**
22 épaves retirées du Lez en juillet 2020 et prises en charge par l'APER
Une quinzaine d'autres épaves doivent être traitées début 2022
- ✦ **Région Bretagne**
12 épaves prises en charge par l'APER en 2021
- ✦ **Département du Calvados**
7 épaves prises en charge par l'APER en 2020, 1 en 2021
- ✦ **Département du Morbihan**
8 épaves prises en charge par l'APER en 2020
- ✦ **Mairie d'Arradon**
11 épaves prises en charge par l'APER en juillet 2021
- ✦ **Mairie du Grau du Roi**
7 épaves prises en charge par l'APER en juin 2021
- ✦ **Mairie de Mandelieu**
2 épaves prises en charge par l'APER en 2020, 3 en 2021.
- ✦ **Mairie de l'île-aux-Moines**
Recensement d'une quarantaine d'épaves – collecte et traitement APER prévus T1 2022
- ✦ **DDTM 56 et DREAL**
Une cinquantaine d'épaves prises en charge par l'APER (oct/nov 2021)
- ✦ **DDTM 35**
14 épaves prises en charges par l'APER (opération programmée en décembre 2021)
- ✦ **Brest Métropole**
23 épaves prises en charge par l'APER en 2021 (12 déjà traitées, 11 prévues fin 2021)
- ✦ **Voies Navigables de France**
Une vingtaine d'épaves prises en charge depuis le début des activités
- ✦ **Parc Naturel Marin d'Iroise – OFB**
28 épaves prises en charge par l'APER depuis fin 2020
- ✦ **Conservatoire du littoral de Martinique**
10 épaves prises en charge par l'APER entre mai et août 2021
- ✦ **Collectivité territoriale de Martinique**
3 épaves prises en charge par l'APER en février et avril 2021
- ✦ **Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique (CACEM)**
Recensement et lancement d'un appel d'offre pour enlèvement de 18 épaves – Collecte et traitement prévus au premier trimestre 2022 avec prise en charge par l'APER.
- ✦ **Parc Naturel Marin de la Martinique**
Recensement d'environ 80 épaves - retrait et traitement prévu jusqu'à septembre 2023
- ✦ **Grand Port Maritime de Bordeaux**
13 épaves en cours de prise en charge par l'APER (novembre 2021)

La mission salue ce premier bilan qui révèle que les solutions, juridiques et opérationnelles existent bien pour traiter les navires hors d'usage.

Pour autant, la mission a identifié deux freins majeurs au traitement des épaves et navires abandonnés : la longueur des procédures administratives conduisant à la déchéance des droits du propriétaire et l'absence de dotation budgétaire pour procéder aux enlèvements des épaves.

En effet, si les services de l'Etat, dans leur très grande majorité, connaissent les dispositions du code général des transports permettant le traitement des épaves et navires abandonnés, ils regrettent la lourdeur des procédures permettant la déchéance des droits du propriétaire. Les collectivités, elles, ne sont pas toujours bien informées des outils à leur disposition.



Par ailleurs, le traitement des épaves et navires abandonnés est également freiné par le coût de leur éventuel déséchouage et de leur transfert jusqu'au centre de déconstruction qui peut être très élevé. En effet, en l'absence de propriétaire ou si celui-ci refuse de s'exécuter ce qui est bien souvent le cas, c'est à l'autorité qui a engagé la procédure de s'en acquitter qu'il s'agisse de l'autorité portuaire ou de l'autorité préfectorale.

Aussi, la mission propose plusieurs mesures afin de débarrasser progressivement nos ports, nos littoraux et nos rivages, des épaves et navires abandonnés qui les encombrant.

✦ **Établir une cartographie régulièrement mise à jour des épaves et navires à l'abandon**

Le Secrétariat général de la mer a entamé un travail de recensement des épaves. Celui-ci doit être finalisé et mis à jour avec une estimation du coût d'enlèvement pour chacune d'entre elles.

✦ **Définir un plan de financement pour leur prise en charge**

Une fois la cartographie établie, il conviendra de dégager les moyens adéquats afin d'être à la hauteur de la problématique.

✦ **Améliorer l'arsenal législatif et réglementaire existant, afin de faciliter l'action des autorités compétentes**

Le traitement des épaves et navires abandonnés est encadré pour le domaine public maritime par les articles L5141-1 à L5142-8 du code des transports, pour le domaine fluvial par l'article L1127-3 du CG3P, pour le domaine privé (navires abandonnés chez des professionnels) par la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés.

Par ailleurs, en cas d'impossibilité d'identification du bateau (absence de marques) et de son abandon ancien avéré (état de ruine, coque trouée ou détruite), il est possible considérer celui-ci comme un déchet. Celui-ci peut alors être retiré par l'autorité compétente sans procédure particulière. Cette dernière voie, expérimentée en Occitanie, permet un traitement rapide des épaves et mériterait d'être plus largement utilisée. [La mission l'encourage fortement.](#)

Afin de renforcer encore les moyens d'actions des autorités concernées, la mission suggère aussi les modifications législatives et réglementaires suivantes :

- ✦ d'inscrire de façon explicite dans la loi, la sauvegarde du milieu naturel environnant, comme motif pour engager la déchéance des droits du propriétaire ;
- ✦ de mieux préciser la notion d' « abandon prolongé » figurant à l'article L 5141-3 du code des transports : la mission suggère qu'un texte réglementaire précise que l'abandon prolongé est présumé, lorsqu'un navire n'a pas de signes distinctifs, et qu'à l'issue d'une période de 3 mois, son propriétaire ne s'est pas manifesté après avis public de recherche dans la presse ;
- ✦ de limiter les délais de recherche du propriétaire à trois mois après avis rendu public afin de prononcer la déchéance des droits du propriétaire ;
- ✦ d'élargir la liste des autorités compétentes pour engager et prendre en charge le cas échéant les procédures de déchéance de propriété en dehors du domaine portuaire.

La mission a également étudié la piste d'un renforcement du rôle des assureurs dans le financement des opérations de traitement des épaves. Celle-ci ne s'est pas révélée probante. En effet, les compagnies d'assurances prennent fréquemment en charge le coût des opérations de retraitement ou de renflouement des navires assurés mais les épaves et navires abandonnés dont il est question ici ne le sont que très rarement. Une clause d'enlèvement obligatoire pour tous les navires est difficilement envisageable car elle entraînerait une hausse importante des primes qui serait supportée par les propriétaires de navires récents ou bien entretenus, qui sont généralement les seuls à avoir aujourd'hui une assurance.

Enfin, afin de contrôler la dépense publique engagée par la création d'épaves volontaires, une action de mobilisation des gestionnaires des mouillages et des collectivités publiques pour surveiller leurs zones est recommandée.

En outre-mer, la résolution du traitement des épaves se heurte à plusieurs difficultés et mérite d'être mieux accompagnée.

En raison des épisodes cycloniques fréquents le sujet des épaves est particulièrement prégnant au sein de certains territoires ultra marins.

En préambule, la mission précise qu'actuellement la compétence de l'APER ne peut aujourd'hui s'appliquer sur les collectivités d'outre-mer de la Nouvelle Calédonie, Wallis et Futuna ainsi que de la Polynésie, compte-tenu de la réglementation locale en matière de traitement et de gestion des déchets notamment.

Au-delà, la mission observe que deux facteurs déterminent l'avancement du traitement des épaves en outre-mer.

D'une part, la capacité d'animer la volonté publique locale. Celle-ci est multiforme (collectivités territoriales, établissements publics, acteurs de l'environnement, professionnels du déchet...). La mission estime important de replacer l'Etat au cœur de l'enjeu, dont la première démarche est d'opérer, avant tout, un recensement des épaves et navires abandonnés.

D'autre part, l'appréciation et la mobilisation des contraintes financières pour les opérations de mise à sec et d'acheminement, qui peuvent s'avérer onéreuses. Le recensement des épaves et navires abandonnés doit permettre d'appréhender les budgets à mobiliser. Enfin, la mission relève que la négociation que mène l'APER avec les centres de traitement des déchets est rendue plus difficile compte tenu de la taille des territoires. Parfois il n'existe qu'un seul opérateur, lui conférant une position dominante.

Dans ce contexte, la Martinique fait figure de modèle. La politique volontariste locale a permis au Conservatoire du littoral d'une part de procéder à l'enlèvement de 24 épaves depuis 2019 et à la Direction de la Mer de réaliser un recensement précis du nombre de navires concernés (155 en tout). Des crédits ont été mobilisés dans le cadre du plan de relance (370 000 euros) et par l'OFB (355 000 euros via le parc naturel marin).

A l'inverse des autres territoires de la zone, cette situation a permis de structurer la filière de déconstruction en Martinique puisqu'un centre de traitement y est agréé par l'APER et que la déconstruction des navires, une fois enlevés et arrivés à ce centre, est prise en charge par la filière REP. En Guadeloupe, où l'APER pourrait théoriquement exercer la gestion de la fin de vie des navires aux termes de son cahier des charges, il n'y pas eu de recensement et il n'y a pas de centre de déconstruction agréé à ce jour. Deux centres sont candidats à l'appel d'offres actuellement mené par l'APER et pourraient permettre, s'ils remplissaient les conditions tarifaires et de sécurité exigées, de faire progresser la situation localement.

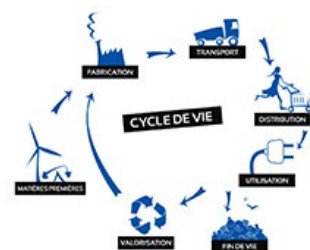
Enfin, s'agissant de Saint-Martin, quatre ans après le passage de l'ouragan IRMA, 140 épaves sont toujours en attente de prise en charge dont 122 dans le lagon. Après l'annulation d'un premier marché, la collectivité a lancé courant 2021 un nouvel appel d'offres. La candidature d'un centre de traitement est actuellement à l'étude pour 2022.

S'agissant des autres territoires hors Antilles, un centre est agréé en Guyane et des candidatures sont à l'étude à la Réunion. Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon sont aussi dans le champ d'agrément de l'APER mais la filière n'y est pas encore déployée.

Au-delà de ces enjeux prioritaires liés à la fin de vie des navires, se pose aussi la problématique de l'évaluation précise de l'impact des navires de plaisance sur le milieu naturel que ce soit dans leur phase de production mais aussi celle de leur usage, particulièrement long pour ce type de produits, et pour laquelle il n'existe pas de données consolidées aujourd'hui. Elles sont pourtant un préalable indispensable à l'identification des principaux axes d'amélioration.

2. Impulser une démarche collective d'analyse du cycle de vie sous l'égide de l'ADEME

Une Analyse de Cycle de Vie (ACV) est une méthode d'évaluation normalisée qui permet de mesurer les impacts environnementaux d'un produit ou service (dit système) tout au long de son cycle de vie. En s'appuyant sur une base de données, elle recense et quantifie, pour chacune des phases de la vie du système, les flux physiques de matière et d'énergie associés. Ces flux, entrant et sortant, sont ensuite traduits en impacts environnementaux.



Il existe de nombreux outils généralistes pour mener des analyses de cycle de vie des produits. On peut citer notamment Simapro, Gabi, Ecodesign studio, ou encore BilanProduit l'outil simplifié et gratuit de l'ADEME. Certains outils ont été développés ou sont en cours de

développement pour des produits plus spécifiques, par exemple Ecocalculator un logiciel développé par la fédération européenne du composite ou encore le projet MarineShift 360 pour le secteur maritime. Ce sont d'excellentes initiatives qui reposent toutefois sur des bases de données généralistes (Simapro notamment).

Ces outils, même simplifiés, sont compliqués et nécessitent un investissement humain et financier important dans l'entreprise qui souhaite les utiliser, d'autant moins s'il s'agit d'une TPE ou d'une PME.

S'agissant des navires de plaisance plus particulièrement, il s'agit d'un ensemble de biens qui n'est pas homogène. Ce sont des produits complexes et divers en termes de taille, de matériaux, d'usage, d'équipements, ... ce qui rend d'autant plus difficile l'analyse de leur impact environnemental.

Si quelques entreprises de la filière ont mené individuellement des ACV, aucune démarche collective n'a pu encore voir le jour. Deux raisons principales expliquent cela. Cela tient d'une part au fait qu'il n'existe pas de méthode commune pour conduire ce type d'analyse sur des navires de plaisance, ce qui a pour conséquence que deux ACV de produits pourtant similaires aboutissent à des résultats substantiellement différents. Les entreprises sont donc réticentes à partager les résultats...

D'autre part, l'absence de financement pour un exercice collectif a également freiné sa réalisation.

Aujourd'hui, la filière ne dispose donc pas de données objectives suffisantes et partagées sur son empreinte environnementale.

Pourtant, appréhender de façon plus précise les impacts d'un bateau de plaisance tout au long de sa vie permettrait d'identifier plus spécifiquement les axes de progrès accessibles et efficaces à court terme et les travaux de R&D pertinents à mener à moyen terme.

Aussi, afin d'impulser cette dynamique, plusieurs actions pourraient être menées sous l'égide de l'ADEME :

- ✦ En premier lieu, l'élaboration d'une méthode commune sur la manière de procéder à des ACV sur les navires de plaisance ;

Une démarche de ce type a d'ores été menée par l'ADEME pour et avec le secteur du bâtiment et pourrait être utilement reproduite pour le secteur nautique.

- ✦ A partir de cette méthode commune, financer et accompagner une démarche collective d'analyse de cycle de vie sur un panel de navires représentatifs ;

A plus long terme, l'objectif serait de nourrir et consolider une base de données « open source » propre au secteur de la plaisance (à l'instar du secteur du bâtiment) et couvrant l'ensemble des composants d'un bateau, à l'échelle française voire européenne.

B. LA DECARBONATION – HORIZON 2050

Comme tous les autres secteurs industriels français, l'industrie nautique poursuit un objectif de décarbonation de ses activités. C'est le second volet de la transition écologique de la filière.

Dans cette perspective, il faut toutefois avoir à l'esprit un certain nombre de préalables. D'abord le fait que les constructeurs français sont des concepteurs-assembleurs ; dans l'amélioration de la performance environnementale de leurs produits, ils dépendent pour une part importante de leurs fournisseurs (secteur de la chimie pour les coques notamment ou des motoristes pour la propulsion).

Par ailleurs, il faut rappeler que le marché de la plaisance est mondial et que l'Amérique du Nord représente 55% de son activité, notamment pour les navires à moteur. Les constructeurs qui développent des produits mondiaux sont obligés de tenir compte de l'appétence que conservent les Américains pour des moteurs traditionnels. Le dernier salon nautique qui s'est tenu à Fort Lauderdale à l'automne 2021 est symptomatique de ce point de vue : le groupe américain Brunswick y a présenté un moteur hors-bord de 600 CV...

En France et plus largement en Europe, les attentes des clients évoluent en partie vers une navigation plus douce, moins bruyante, une maîtrise de la consommation et non vers la puissance maximale. Comme dans d'autres secteurs, la tendance est également au développement de la copropriété, de l'usage partagé et de la location. Ces évolutions impactent directement la consommation de carburant et donc les émissions, et poussent les industriels à s'organiser, à s'adapter pour y répondre.

Il faut aussi tenir compte du fait que les navires de plaisance sont des biens dont la durée de vie est particulièrement longue. Aussi, si l'on considère l'ensemble du cycle de vie d'un bateau, la part de l'impact environnemental liée à l'usage du bateau est plus importante que celle liée à sa production.²



La décarbonation de la filière nautique repose ainsi en grande partie sur les progrès en matière de propulsion.

² BOATCYCLE - Management, recycling and recovery of wastes of recreational boat scrapping / LIFE08 ENV/E/000158 http://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=search.dspPage&n_proj_id=3455#PD

Enfin, le dernier élément à prendre en considération est celui du poids relatif de l'industrie nautique dans la pollution marine. En effet, si les émissions sont réelles et qu'il faut absolument les réduire, il n'en demeure pas moins que la plaisance est à l'origine de seulement 0,4 % du total des émissions de CO₂ du secteur européen des transports et de 0,1% des émissions de l'ensemble des secteurs économiques de l'UE³.

Cela étant dit, ces éléments de perspective n'exonèrent pas les producteurs de navires de plaisance. Ils ont d'ailleurs engagé des efforts ces dernières années, que la mission appelle à poursuivre.

1. Poursuivre les efforts engagés par les entreprises pour réduire leur impact

La filière industrielle est composée, rappelons-le, d'une très grande majorité de petits chantiers qui ne produisent que quelques unités par an et d'une poignée de grands chantiers. A leur échelle, ils s'attachent en effet depuis plusieurs années à réduire les émissions liées à la production des navires. Cela passe par divers procédés comme l'utilisation de résines à faible teneur en styrène, le développement de techniques de fabrication innovantes et beaucoup moins émettrices (infusion et injection), ou encore l'usage de produits de substitution en base aqueuse, etc.

Leurs défis restent importants et ils le sont d'autant plus que la pression de la société civile et des pouvoirs publics, européens comme nationaux, pour faire progresser la performance environnementale et diminuer l'impact des produits, quels qu'ils soient, sont de plus en plus fortes (loi climat, Green Deal européen, économie circulaire, etc.).

S'agissant de la phase d'usage, l'amélioration de la performance énergétique qui a d'abord pour objectif de réduire la consommation de carburant et par conséquent le bilan carbone passe principalement par l'innovation dont on verra plus tard quels sont les freins et comment la stimuler davantage.

De nombreuses évolutions technologiques ces dernières années ont ainsi contribué à réduire significativement les émissions liées à l'usage du bateau : le design des hélices, la gestion électronique de l'alimentation en carburant notamment mais aussi le passage du deux temps au quatre temps pour les moteurs hors-bord essence.

A titre d'illustration, en seulement 10 ans, un moteur typique hors-bord à essence de 200CV a vu sa taille (cylindrée) réduite de 17%, diminuant d'autant sa consommation en carburant et ses émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, en 2011, pour fournir une puissance de propulsion de 200 CV le moteur Yamaha F200C comportait une cylindrée de 3352cm³ là où il en compte 2785cm³ depuis 2020.

Un autre exemple d'innovation permettant un gain d'énergie considérable, celle de Volvo Penta. En 2004, cette société a mis sur le marché une nouvelle embase de propulsion (le système de propulsion d'un bateau est composé d'un moteur mais aussi d'une transmission -embase- qui établit la liaison depuis le moteur jusqu'à l'hélice), appelée IPS et destinée aux navires à moteur de 12 mètres et plus, permettant de réduire les pertes d'énergie de 30% et la consommation de carburant d'autant.

³ Page 27, https://ec.europa.eu/growth/document/download/cb8bfec9-ea25-4d9c-ab7b-72dbf2f95fab_en

Au-delà du système de propulsion, d'autres innovations importantes ont permis de réduire la consommation de carburant. A l'image de l'aérodynamisme des voitures, le rendement des coques des navires représente l'un des principaux vecteurs d'innovation des constructeurs de navires de plaisance. Trois exemples ci-dessous illustrent bien les avancées du secteur.

En 2003, Bénéteau a lancé une nouvelle génération de coque (AIRstep) destinée aux navires à moteur. En créant un coussin d'air entre le fond de la coque et l'eau, la puissance de propulsion nécessaire au bateau est réduite de 15 à 20% et la consommation de carburant significativement revue à la baisse. Cette technologie inspirée du biomimétisme a été déployée sur des milliers de navires depuis lors.

Le foil est également une innovation majeure de ces dernières années qui permet une réduction de la consommation de carburant substantielle et un bénéfice conséquent sur le plan des émissions de gaz à effet de serre.



Pour mettre à la disposition des plaisanciers un maximum d'espace dans un minimum de place, la filière nautique française a misé sur le développement du multicoque. Avec près de 70% des parts de ce marché à l'échelle mondiale, les constructeurs français ont saisi l'opportunité de développer des concepts plus vertueux de navires en exploitant 2 voire 3 coques dont la proue et la largeur plus fines favorisent une consommation

optimisée de carburant. Le marché de la location de navires de plaisance pour la croisière a ainsi fortement bénéficié du développement de ce type de navires plus vertueux sur le plan énergétique et de ce fait plus respectueux encore de l'environnement.

Les efforts pour réduire les émissions de CO₂, notamment liées aux moteurs thermiques, doivent se poursuivre. Les marges de progrès sont encore importantes et elles le sont d'autant plus que les modes de propulsion alternatifs restent encore marginaux.

2. Encourager le développement du moteur électrique en prenant compte des évolutions du reste de l'écosystème

S'agissant de la propulsion électrique notamment, elle représente aujourd'hui une part infime de la motorisation des navires du marché français, sachant qu'environ 80% des navires de plaisance sur celui-ci sont des navires à moteur contre 20% de navires à voile (cette proportion est plutôt de 90/10 dans les autres pays).

La technologie arrive pourtant à maturité et l'évolution vers le moteur électrique peut être encouragée, notamment pour certains types d'usages pour lesquels elle est particulièrement adaptée (par exemple pour les annexes et navires de servitude portuaire).

Cela pourrait passer par des dispositifs incitatifs comme un bonus écologique similaire à celui qui existe dans l'automobile. Toutefois, une telle mesure semble aujourd'hui prématurée. En effet, les infrastructures d'accueil des navires de plaisance ou d'autres engins motorisés, que ce soit dans le domaine fluvial, maritime ou en eaux intérieures, ne sont pas encore suffisamment équipées pour fournir et distribuer de l'électricité sur l'ensemble du littoral. Cette évolution induit d'importants besoins de financement auxquels il faut répondre afin de permettre l'adaptation.

3. Mieux accompagner la transition écologique des ports de plaisance

Sur le littoral, près de 473 installations portuaires sont destinées à l'accueil des navires de plaisance. En eaux intérieures, il est dénombré 556 installations portuaires ou haltes nautiques⁴. Les ports de plaisance évoluent aujourd'hui vers une stratégie de service de qualité et d'intégration tant environnementale que territoriale. Cette évolution est néanmoins disparate et nécessite d'être mieux soutenue par la puissance publique.

a. Amplifier la démarche Ports Propres et généraliser le management environnemental

Concept né dans les années 1990, la certification européenne « Ports propres » est depuis 2011 un gage d'excellence en matière de gestion environnementale des ports de plaisance. Elle traduit une volonté forte de la part des gestionnaires de port de plaisance de prendre des engagements concrets pour lutter en faveur de la préservation des milieux aquatiques et du développement durable des activités littorales et marines. Elle permet notamment aux gestionnaires de ports de plaisance de maîtriser les pollutions chroniques, accidentelles et les déchets toxiques issus de l'activité du port, en accord avec les réglementations en vigueur. Un volet est aussi dédié aux économies d'eau et d'énergie. Cette démarche permet enfin aux gestionnaires d'accéder au management environnemental dans les meilleures conditions.

A ce jour, d'après les propos recueillis lors des auditions, seuls 92 ports sont certifiés en France. **Il est donc nécessaire d'amplifier cette démarche et d'accompagner les ports dans une réflexion plus poussée autour de technologies innovantes** pour des solutions de production d'énergies renouvelables et autonomes qu'il s'agisse d'énergies solaires, hydroliennes, hydrauliques... associées aux environnements portuaires. **Dans ce contexte, le CEREMA, un établissement public dont la vocation est d'apporter des connaissances, des savoirs scientifiques et techniques et des solutions innovantes au cœur des projets territoriaux, pourrait utilement être mis à contribution.**

b. Lancer un nouvel appel à projets ports de plaisance exemplaires pour accompagner l'ingénierie, sous l'égide de l'Etat

Rappelons que de 2009 à 2011, 3 appels à projets « ports exemplaires » ont permis de soutenir financièrement les études préalables des collectivités territoriales souhaitant expertiser leurs projets de rénovation portuaire dans une démarche de développement durable. 30 projets ont été primés dans le cadre des 3 éditions de cet appel à projets.

En 2016, les ports de plaisance ont également été inclus dans l'appel à projets « industrie et agriculture éco-efficientes » du Programme des investissements d'avenir (PIA). Cette nouvelle offre de financement public, gérée par l'ADEME, avait pour objectif de cofinancer des projets, innovants et à fort potentiel pour la croissance bleue et verte.



Crédit Frédéric Henry Auteurs de Vues

Les ports de plaisance, en revanche, sont absents de « la stratégie nationale des ports » présentée en janvier 2021 et du plan de relance qui prévoit pourtant un soutien aux ports maritimes. Seuls quelques-uns ont pu bénéficier de l'appui de la Banque publique des territoires au titre du développement du tourisme.

⁴ <https://www.mer.gouv.fr/le-secteur-de-la-plaisance-et-des-loisirs-nautiques>

Il semble donc nécessaire, compte tenu des forts enjeux en matière de transition écologique et solidaire et des besoins induits d'accompagnement en ingénierie de **relancer un appel à projets spécifique pour encourager l'émergence de solutions opérationnelles** en matière d'infrastructures **énergétiques (bornes de recharge, production d'énergie, connexion au réseau, ...)**, de gestion des déchets **(notamment aires de carénage fixes ou mobiles)**, de **traitement des eaux (douce, grises, noires ...)**, que pourrait faciliter le développement du numérique, dans le cadre du plan de relance notamment.

C. LA REDUCTION DE L'IMPACT DES PRATIQUES SUR LE MILIEU NATUREL

Le dernier volet de la transition écologique du nautisme et de la plaisance concerne la réduction de l'impact généré par la pratique.

1. Développer une véritable stratégie d'implantation de mouillages non impactants

Le mouillage est une pratique normale et traditionnelle de l'activité de plaisance. Réaliser un mouillage dans les règles de l'art est d'un impact faible sur l'environnement marin. **La multiplication des ancrages et des comportements pas toujours vertueux renforce toutefois la pression sur l'écosystème.** Si plusieurs initiatives de sensibilisation des plaisanciers existent (Econaviguer dans une AMP, campagne Ecogestes, Mooc Nautisme Durable...), elles ne sont pas coordonnées et leur efficacité globale est perfectible.

Le développement annoncé des Aires Marines Protégées sur toutes les côtes françaises est une réponse aux enjeux environnementaux. Mais les usagers et certaines collectivités craignent que les mesures de gestion à venir se traduisent par des interdictions de mouillages de navires de plaisance, ce qui serait contraire aux objectifs de développement durable.

Dans ce contexte, réfléchir à une solution qui concilierait l'impérieuse nécessité de réduire l'impact environnemental tout en permettant l'activité nautique, source de développement économique pour les territoires littoraux, est essentiel. **La mise en place d'une véritable stratégie de mouillages organisés pour la plaisance sur certaines façades maritimes semble donc incontournable.**



L'expérience conduite en Méditerranée pour les navires de plus de 24 mètres est source d'enseignements. Pour rappel, les règles de mouillages pour la protection des écosystèmes marins, en particulier des posidonies, sont entrées en vigueur à l'été 2021 pour les navires de plus de 24 mètres.

En termes de protection environnementale, le bilan semble positif : une étude réalisée par Andromède océanologie, avec le soutien de l'agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse indique que la superficie cumulée d'herbiers impactés sur la période estivale est ainsi passée de 400 hectares en 2020 à moins de 100 en 2021. En dehors des zones protégées, la superficie endommagée reste supérieure à 250 hectares. La réglementation est plutôt bien respectée : le mouillage des embarcations de plus de 24 mètres dans les posidonies est passé de 30 % en 2019 et 2020 à moins de 10 % en 2021.

Ces restrictions ont suscité de la part de certains acteurs régionaux de vives réactions, certains allant jusqu'à appeler à un moratoire. L'Etat, de son côté, qui avait reporté de près de deux ans l'entrée en vigueur de ces mesures, n'a pas mis à profit ce délai pour mettre en œuvre des actions d'accompagnement, tels que des mouillages organisés, et communiquer efficacement vers les acteurs internationaux de la grande plaisance.

En termes économiques, l'attractivité des côtes françaises étant fortement réduite, des effets négatifs à moyen et long terme, principalement dans les zones touristiques qui accueillent historiquement des yachts, se feront sentir. En effet, les yachts préféreront d'autres destinations méditerranéennes où les restrictions de mouillage, lorsqu'elles existent, sont à la fois plus pragmatiques et accompagnées de mesures d'organisation des mouillages et d'information efficaces.

Dans ce contexte, le 9 septembre 2021, à l'occasion du salon nautique de Cannes, la Ministre de la Mer a présenté une stratégie pour pérenniser la navigation des grands yachts en Méditerranée, articulée autour de 4 axes :

- ✦ Préservation de la qualité environnementale avec la mise en place de coffres de mouillages dans des sites préservés et emblématiques à l'horizon de la saison 2022 ;
- ✦ Maintien d'un très haut niveau de service aux yachts avec un guichet unique pour les démarches administratives ;
- ✦ Maintien des compétences et des savoir-faire au sein des entreprises en particulier dans le secteur du refit et de la maintenance ;
- ✦ Promotion de la destination « Yachting France » à destination des professionnels de la clientèle française et étrangère.

La définition des points d'immersion des coffres est aujourd'hui achevée par les services de l'Etat qui envisagent la mise en place de 80 coffres pour une enveloppe financière estimée entre 15 et 20 millions d'euros. S'engage à présent une course contre la montre sur les procédures administratives (études d'impact, approbation par les DREAL), la mobilisation des financements et sur la mise en place d'un outil de gestion adapté.

Les pouvoirs publics locaux disposent de peu de temps pour préparer la saison 2022 en déployant une offre de mouillages assortie d'un système de réservation numérique, permettant une communication positive qui préserve l'attractivité des côtes françaises.

Cette crise, qui aurait pu être évitée, offre le bénéfice d'enseignements qui peuvent utilement aider à bâtir, le moment venu, **une stratégie de mouillages pour l'ensemble des navires de plaisance en France**. Pour ce faire, trois temps paraissent incontournables : anticiper, planifier, organiser.

Anticiper :

- ✦ Instaurer une gouvernance entre l'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs en identifiant les responsabilités de chacun ;
- ✦ Préparer les usagers en assurant la concertation avec les autres usagers de l'espace maritime notamment au sein du conseil maritime de façade ;
- ✦ Produire les études de gestion nécessaires aux porteurs de projets pour en établir la viabilité économique ;
- ✦ Référencer et accompagner l'émergence de solutions d'ancrage innovantes.
- ✦ Déterminer un calendrier de mise en œuvre ;

Planifier :

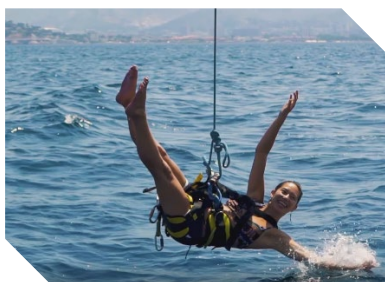
- ✦ Identifier les procédures administratives incontournables à engager (loi sur l'eau, dérogation espèces protégées...) ;
- ✦ Bâtir un plan de financement équilibré de l'opération distinguant les coûts d'installation des coûts de fonctionnement ;

Organiser :

- ✦ Réglementer le mouillage et organiser le pouvoir de police ;
- ✦ Observer les effets produits sur l'environnement et l'économie de la plaisance.

2. Réduire l'impact par l'éducation et la formation

a. Développer un livret nautique numérique, nouvel outil éducatif, évolutif et collaboratif



On recense environ 15 millions de pratiquants parmi les Français et près d'un tiers d'entre eux le sont de façon régulière. L'activité nautique est donc soutenue et attire de nouveaux pratiquants chaque année. Il est intéressant de constater que l'ensemble des personnes auditionnées observe une accélération de ce phénomène de « mise à l'eau » liée à la crise sanitaire. Ce constat est partagé chez nos voisins européens.

Depuis deux ans donc, les effets collatéraux du COVID ainsi que l'apparition de supports innovants de pratique, ont mis à l'eau ou sur l'eau un nombre plus important de néo pratiquants.

Certains de ces néophytes ignorent tout du milieu marin ou lacustre dans lequel ils évoluent. Des comportements peu respectueux ou certaines incivilités sont observées sur le plan d'eau. Ils créent des tensions entre les usagers et peuvent être à l'origine de dégâts sur le milieu naturel. Ces agissements ne sont pas sans rappeler ceux observés en milieu urbain. Il s'agit d'un phénomène sociétal auquel il convient d'apporter rapidement des réponses. La mission estime cependant important de distinguer les agissements de « mauvaise foi », ceux dont on ne peut croire qu'ils se réalisent sans avoir conscience de leur impact (rodéo urbain ou maritime par exemple) de ceux « de bonne foi » qui sont la résultante d'une méconnaissance et / ou d'une inconscience à nuire. Si la répression pour les premiers doit être forte (cf VI.), elle ne peut être la seule réponse.

Une réforme ou une extension du permis plaisance est-elle une réponse appropriée dans ce contexte ? Tous les interlocuteurs de la mission sont unanimes : « un permis plaisance ne fait pas un bon marin ». Ils estiment par ailleurs que l'apprentissage des gestes respectueux de la nature et de la sécurité doit s'acquérir le plus rapidement possible au contact d'une pratique encadrée par des sachants.

Les rapporteurs observent une forte mobilisation de tous les interlocuteurs sur ces enjeux (fédérations sportives, ports de plaisance, associations de plaisanciers, acteurs de la protection de l'environnement, élus du littoral) et le désir d'apporter une réponse novatrice à un sujet qui pourrait, s'il n'était pas traité, entraîner des dommages importants.

La réponse qui émerge de ces constats consiste à engager tous les acteurs qui sont au contact des nouveaux plaisanciers dans une démarche originale et de grande ampleur d'apprentissage, d'éducation et de prévention.

La mission appelle à la création d'un livret nautique numérique comme outil éducatif, évolutif et collaboratif. Référence commune et outil de suivi des apprentissages, il permettrait d'agir à trois niveaux :

- ✦ Un **volet Validation des Acquis de l'Expérience** qui permettrait de tenir compte des différentes pratiques sur tout plan d'eau ;
- ✦ Un **volet protection du milieu** qui viserait à diffuser des informations sur le milieu naturel (aquatique comme terrestre), la façon de le préserver, en tenant compte des spécificités territoriales ;
- ✦ En enfin, **un volet sécurité** à travers des messages de prévention et la transmission des gestes adaptés.

La mission estime que les contenus d'initiation et de formation à la connaissance et la protection du milieu marin devraient être élaborés avec l'OFB et le Conservatoire du littoral notamment. Il est intéressant de noter que nombre de responsables d'aires marines protégées comme de professionnels de la location pointent l'intérêt croissant des pratiquants de mieux « vivre » une expérience consciente des enjeux du territoire (environnementaux comme patrimoniaux). **Quant aux gestes de sécurité et la connaissance des risques de la navigation, la SNSM est l'interlocuteur idoine.** L'association pourrait y trouver aussi une forme nouvelle de rapprochement avec les néo pratiquants.

S'agissant de la validation des acquis, elle serait laissée à ceux qui les dispensent (centres de formation, loueurs...).

La mise en place de modules numériques interactifs permettrait non seulement de partager et de diffuser l'information rapidement et au plus grand nombre, mais aussi de faire évoluer les contenus au fil du temps. Le livret « individuel » permettrait aux plaisanciers – pratiquants de recenser ses expériences de navigation, d'enregistrer ses acquis, ses découvertes, voire de les partager grâce aux réseaux sociaux...

Sa mise en œuvre effective doit évidemment reposer sur le volontariat des candidats, mais celui-ci pourrait être fortement encouragé. Certains suggèrent, par exemple, qu'il soit constitué en unité de valeur qui compterait, à l'avenir, pour l'obtention du permis plaisance. D'autres, que son obtention soit exigée par les assureurs des loueurs de navires de plaisance pour couvrir une navigation sans skipper.

A ce stade, **le rapport propose au ministère de la mer de parrainer cette démarche, d'en cofinancer l'ingénierie et d'en confier le développement à la Confédération du nautisme et de la plaisance (CNP)**, compte tenu de son double rôle en tant que représentante de la communauté nautique nationale d'une part et d'interface institutionnelle à travers le comité du nautisme et de la plaisance (installé à l'issue du CIMER de 2017) d'autre part.

Compte tenu de l'adhésion observée par l'ensemble des acteurs interrogés, le rapport estime qu'une première version du livret numérique pourrait être présenté en décembre 2022.

b. Développer le temps maritime périscolaire

L'éducation nationale a mené ces dernières années un travail important pour intégrer la dimension maritime dans les programmes d'enseignement du secondaire. La mission tient à saluer cette démarche qui a permis à 6,5 millions et demi d'enfants de bénéficier de cette approche et à 45 000 enseignants d'être formés à l'enseignement de la mer.

Le moment est donc venu de passer de la transmission de la connaissance à la découverte du milieu marin, des activités économiques maritimes et à l'initiation aux activités nautiques, en développant le temps maritime périscolaire.

Aujourd'hui, sur 12,9 millions d'enfants scolarisés en premier et second degré (chiffre INSEE), 600 000 avaient participé à une activité nautique en milieu scolaire, dont 1/3 en classe de mer (estimation 2020 issue des travaux du comité du nautisme et de la plaisance). Les bienfaits de la pratique sportive et notamment nautique ne sont plus à démontrer que ce soit en matière de santé, d'apprentissage de valeurs humaines, ou de prise de conscience environnementale.



Le Ministre de l'Education nationale a confié une mission prometteuse à Tristan Lecoq, Inspecteur Général de l'Education Nationale, au début de 2019 dont les travaux ont malheureusement été interrompus par la crise sanitaire. Ce rapport est l'occasion de poursuivre certaines orientations qui avaient été engagées par la mission de M. Lecoq.

Ainsi, la mission estime important de mener une triple démarche touchant à la simplification et à la modernisation des réglementations ; à la mobilisation des acteurs publics et privés ; et à la qualité des infrastructures.

Simplifier et moderniser la réglementation existante

Organiser l'accueil de jeunes pour effectuer des activités sur un plan d'eau repose sur un trop grand nombre de textes issus de réglementations aux origines ministérielles diverses (jeunesse, sport, éducation nationale, tourisme ...). Ces contraintes freinent, voire découragent les initiatives des acteurs de terrain, privés comme publics. Cette situation répond mal, de surcroît, aux nouvelles approches « décroisées » proposées par les acteurs (stage multi-nautisme ou mixte vélo et voile ou découverte du yoga et du kite surf, etc.). Elle appelle à une simplification des diplômes requis (voir III.1.). Dans le cadre de stages de découverte, qui ne requièrent pas un haut degré de technicité, l'ensemble des acteurs (fédérations sportives comme associations) pointent l'incongruité d'un système trop complexe et inadapté à la pratique. Dans le contexte de la pratique lacustre, ils regrettent les difficultés d'obtention d'autorisations délivrées par les acteurs (préfectures, VNF, etc ...).

Bref, trop souvent, les structures sont dans l'obligation de composer avec des réglementations complexes et pas toujours cohérentes. Il faut inverser l'approche. **La mission recommande de mettre en place un groupe de travail interministériel qui référence de façon exhaustive les situations en lien avec les principaux acteurs, dont les travaux pourraient être partagés au sein du comité du nautisme et de la plaisance, co-présidé par le SG MER et la CNP, en vue d'arrêter un programme de simplification.**

Favoriser le développement des activités nautiques scolaires grâce à une nouvelle impulsion publique qui doit mobiliser au plus près du terrain

Il est assez facile de constater l'adéquation entre développement du nautisme et soutien public. Lorsqu'une collectivité (mairie, intercommunalité, département, Région) porte un projet de territoire nautique, lorsqu'une communauté d'acteurs s'organise et se regroupe, cela facilite les décisions d'accompagnement. Des actions de promotion, des financements en découlent, permettant à un plus grand nombre d'enfants de bénéficier des valeurs intrinsèques à la pratique nautique : partage, dépassement de soi, conscience du milieu, etc. Il convient de se rappeler que le projet d'éducation populaire a été au cœur de la création des Glénans puis de l'UCPA.

Les communes et les départements sont un maillon essentiel dans ce contexte, les équipes pédagogiques et directeurs d'établissement un pivot. Ces deux groupes d'acteurs doivent pouvoir trouver un appui et un conseil sur le déploiement de ces activités auprès des Directions Administratives des Services de l'Education Nationale (DASEN) sous la responsabilité de l'inspecteur d'académie. Cela permettra de fluidifier les procédures d'autorisation de sorties ou de renforcer la dimension d'éducation au développement durable dans le cadre de l'organisation des activités nautiques scolaires.

L'action de l'Etat doit ainsi viser à faciliter la mobilisation de ces acteurs au plus près du terrain. Si (évidemment) l'Etat ne peut tout résoudre, son impulsion a valeur d'exemple.

Le maritime, et en son sein le nautisme, doivent aussi gagner en reconnaissance au sein des grands réseaux d'élus (AMF, ADF, ANEL...) car c'est essentiellement au niveau des communes pour l'enseignement primaire et des départements pour l'enseignement secondaire que sont définis les choix et les moyens touchant les activités périscolaires.

Etablir une cartographie des centres nautiques à réhabiliter

La mission n'a pu, par manque de temps, d'approfondir cette question. Néanmoins, il semble important de signaler, au regard des échanges avec les principaux acteurs associatifs et sportifs, le sujet de la réhabilitation des centres nautiques et des perspectives de financement. Les infrastructures participant pleinement à la dynamique de développement, **le rapport estime utile qu'une étude soit diligentée sur le sujet afin de connaître les besoins pour les dix prochaines années.**

II. INNOVATION

Marin avant tout mais aussi skipper d'exception, officier de la marine, architecte naval et... inventeur génial ! Eric Tabarly a marqué de son empreinte plusieurs générations de navigateurs et symbolise toujours l'esprit d'innovation de la filière nautique. Celle-ci fait figure d'exception, au sens littéral du terme. De taille modeste avec 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires, l'excellence française se hisse pourtant parmi les meilleurs mondiaux et exporte plus de 75% de sa production. Ce savoir-faire se nourrit d'un esprit d'innovation qui reste dynamique et résonne comme une marque de fabrique. Peut-on faire mieux ? Assurément. Certes, les acteurs privés se sont organisés



autour de leur fédération professionnelle (concours national d'innovation du salon nautique de Paris, constitution d'un groupe de travail inter filière sur les composites...), mais l'innovation nautique a du mal à exister dans la relation collaborative public-privé. Elle appelle donc de nouveaux stimuli pour mieux se structurer et poursuivre ses objectifs premiers : accompagner la transition écologique de la filière et conforter son statut de leadership.

L'ENJEU DU RECYCLAGE DES COMPOSITES : ACCOMPAGNER LES EFFORTS ENGAGÉS POUR TROUVER DES MOYENS DE VALORISER DAVANTAGE ET DES DEBOUCHES DE RECYCLAGE

A.

Le matériau qui compose la coque et le pont de la plupart des navires de plaisance est identifié comme l'un des principaux défis de l'industrie nautique en termes de transition écologique. Il repose sur la capacité d'innovation de la filière mais surtout de ses fournisseurs.

En effet, l'industrie nautique, même si elle ne représente que 4% du marché français des composites - loin derrière l'automobile, le BTP, les énergies renouvelables, les biens de consommation et l'aéronautique - a largement recours au composite. Ce matériau dispose de propriétés mécaniques incomparables en termes de résistance, durabilité et légèreté et une grande majorité des navires de plaisance construits depuis les années 70 ont ainsi des coques et ponts en composite, alliant principalement fibre de verre et résine polyester.

Or l'enjeu réside dans la fin de vie de celui-ci. Aujourd'hui, le composite représente 67,5% des déchets issus de la déconstruction des navires de plaisance. Alors que les autres déchets (métaux, bois, etc.) sont recyclés, 2/3 des déchets issus du composite font l'objet d'une valorisation énergétique sous forme de Combustibles Solides de Récupération (CSR) et 1/3 est incinéré ou enfoui.

Les CSR sont obtenus en broyant des matériaux non recyclables et non dangereux, pour obtenir un mélange à fort pouvoir calorifique (PCI). Ils sont principalement utilisés comme combustibles par les cimenteries ou en réseau de chaleur urbain.

Si des solutions techniques se développent pour séparer la matrice des renforts ou incorporer du composite broyé en charge dans la fabrication de nouveaux produits, il n'existe pas à ce jour de filière de recyclage, techniquement et économiquement viable, permettant de capter et valoriser ces flux de déchets. Certaines solutions semblent exploitables pour les composites

à forte valeur ajoutée (fibres carbone) mais difficilement applicables pour des matériaux dont le prix d'achat est plus faible (fibres de verre).

Deux voies s'offrent pour relever le défi du composite : trouver des matériaux alternatifs pour la coque et le pont des navires aux propriétés comparables et progresser sur sa valorisation et son recyclage.

S'agissant des alternatives, des initiatives existent (navires en fibre de lin par exemple) mais aucune n'offre à ce jour une solution viable. C'est toutefois un enjeu sur le long terme, pour lequel l'industrie nautique dépend aussi des progrès de l'industrie chimique fournissant le matériau pour les coques.

Le sort des composites est un sujet plus important à court terme. Il s'agit aujourd'hui de trouver des solutions pour améliorer le traitement actuel des navires mis sur le marché depuis les années soixante et qui arrivent progressivement en fin de vie.

La première d'entre elle réside dans la filière des CSR. Les CSR sont une alternative à l'utilisation d'énergies fossiles (une tonne de CSR équivaut à 0,5 tonne de pétrole) et permettent de réduire le stockage des déchets en centres d'enfouissement, dont les quotas doivent baisser de moitié d'ici 2025.

L'Etat a pour ambition de développer cette filière en la faisant passer de 400Kt/an à 2,5Mt/an d'ici 2025. Les cimenteries prévoient d'en consommer 1Mt/an, les autres tonnages devant être répartis entre les chaufferies industrielles et les réseaux de chaleur.

Si le CSR souffre encore d'un manque de compétitivité face au gaz, la montée en puissance voulue par l'Etat représente une opportunité pour la filière de déconstruction qui pourrait ainsi améliorer rapidement la valorisation des déchets composite en attendant que des solutions industrielles de recyclage matière voient le jour.

C'est en effet in fine l'objectif à atteindre. Mais la filière nautique, en tant que petite filière industrielle composée en très grande majorité de TPE et PME et ne représentant que 4% du marché français du composite, ne peut pas relever seule ce défi.

C'est pourquoi, à travers la Fédération des Industries Nautiques, elle a créé en 2019 avec Polyvia, la fédération professionnelle de la plasturgie, un groupe de travail inter filières sur le recyclage des composites. Ce groupe réunit les fédérations industrielles de l'automobile, de l'aéronautique, de l'industrie nautique, des énergies renouvelables (éolien), du transport routier et de la plasturgie. L'objectif est de réfléchir ensemble au recyclage des composites, avec un intérêt particulier pour l'alliance fibre de verre / résine polyester.



Partant du principe qu'il était nécessaire d'identifier et massifier les volumes avant de voir émerger une filière de transformation des déchets composites en matière première recyclée, la rédaction d'un guide du recyclage des composites a été lancée début 2021, avec l'appui du centre technique de la plasturgie (IPC) et le soutien de l'ADEME. Il a pour objectif d'identifier et

mesurer les flux de composite (mise en marché, gisements et déchets), les opportunités de recyclage (solutions techniques, équilibre économique) et d'établir un annuaire des acteurs de la filière « fin de vie ».

Ce guide, dont la parution est prévue en février 2022, doit permettre aux acteurs français d'identifier les pistes et solutions de recyclage les plus adaptées, afin de les soutenir et leur permettre de faire émerger des solutions opérationnelles en termes de débouchés pour les déchets composites.

Dans ce contexte, la mission propose que l'Etat, à travers l'ADEME, continue d'accompagner les efforts engagés pour trouver des moyens de mieux valoriser et recycler le composite.

Cela pourrait passer par un **accompagnement financier des projets de recyclage identifiés par le guide et le soutien aux projets R&D visant l'utilisation de composites recyclés.**

Des initiatives poursuivant cet objectif existent (incorporation de broyats de composites comme charge dans la fabrication de nouveaux produits notamment associés à des thermoplastiques, utilisation de fibres courtes issues d'une séparation matrice / renforts, fabrication de pièces à partir de panneaux de composite issus de produits en fin de vie...) et nécessitent d'être accompagnées.

B. STIMULER L'INNOVATION

Leader mondial de la voile, de la glisse, des multicoques, 3ème constructeur mondial de navires à moteur... l'industrie nautique française occupe une place de 1er ordre au niveau mondial, et c'est notamment grâce au savoir-faire de ses entreprises et à leur souci permanent d'innovation.

Si l'innovation est foisonnante, elle est principalement une innovation de continuité et non de rupture. D'abord car les entreprises de la filière sont avant tout de petites voire très petites entreprises qui n'ont pas accès à la recherche. Seuls quelques constructeurs de petites unités ou équipementiers ont développé des programmes de recherche bien souvent en lien avec des universités.

Mais aussi parce que - nous l'avons déjà dit -, les constructeurs sont des concepteurs assembleurs, qui dépendent en grande partie des innovations de leurs fournisseurs (les motoristes pour les moteurs, l'industrie chimique pour les coques, les équipementiers, etc.). Cela étant dit, il n'en demeure pas moins qu'il existe une véritable problématique quant au financement des innovations des projets de la filière.

Si les guichets sont multiples (Programme des Investissements d'Avenir, Corimer, pôles mer, BPI...) les entreprises de la filière nautique n'y trouvent pas leur place. Une des raisons tient au fait que les « tickets d'entrée » sont bien trop élevés pour que les entreprises de la filière nautique, dans leur immense majorité des TPE et PME, puissent y prétendre. Avec des aides pour des projets à hauteur de 2 à 4 millions d'euros pour les PIA, c'est bien au-dessus de leurs besoins.

La création d'une cellule d'orientation des petits projets a été actée au sein du conseil stratégique de filière des industriels de la mer. Elle pourrait apporter une partie de la réponse à cet enjeu mais c'est aujourd'hui trop tôt pour le dire (l'avenant au contrat stratégique de filière sera signé le 8 décembre 2021 au Nautic de Paris).

Par ailleurs, il faut savoir qu'à l'inverse, pour d'autres aides, le curseur est trop bas. Ainsi, le dispositif tremplin de l'ADEME qui permet d'accompagner les entreprises dans leurs démarches d'éco-conception est réservé aux petites et moyennes entreprises, ce qui exclut les quelques groupes de la filière nautique qui souhaitent y avoir recours pour mener des Analyses de Cycle de Vie.

La mission souligne l'importance que revêt la stimulation de l'innovation, notamment par son financement, en termes d'amélioration de la performance environnementale des produits, comme le montre bien le chapitre sur la décarbonation. Le concours national d'innovation organisé par la Fédération des Industries Nautiques chaque année est aussi révélateur de ce point de vue.

Elle recommande de poursuivre deux projets simultanément :

- ✦ **mettre en place un programme de financement dédié aux enjeux clés de la filière avec le soutien de la DGE et du ministère de la Mer, organisé autour d'appels d'offre gérés par la BPI, et ses agences régionales ;**
- ✦ **encourager parallèlement la création d'une plateforme dématérialisée financée par des acteurs privés qui accueillerait des start-ups, afin de stimuler le développement d'innovations et de permettre aux industriels d'y puiser des solutions.**

Les thèmes prioritaires identifiés par les acteurs pour ces deux initiatives sont : la propulsion avec l'enjeu des piles à hydrogène avec l'ADEME, le traitement des eaux grises et noires, le traitement du bruit (hélices), les matériaux.

III. FORMATION, EMPLOI, QUALIFICATIONS

Les acteurs de la filière ne parviennent plus à recruter les collaborateurs dont ils ont besoin. Ce constat vaut autant pour les entreprises que pour le monde de la pratique sportive ou celui des loisirs nautiques. C'est l'un des freins majeurs au développement de la filière malgré les différentes initiatives engagées pour répondre au besoin. Ici aussi les professionnels font preuve de dynamisme et d'inventivité. Leur fédération professionnelle, malgré la pandémie, a mis sur pied une nouvelle convention collective « de l'industrie et des services nautiques » et obtenu l'adhésion de toutes les organisations syndicales au terme de deux années de travail. Ce nouveau texte (qui attend désormais son extension par le ministère du travail) est un nouvel outil au service de l'attractivité, de l'emploi et de la résilience de la filière nautique. Mais c'est loin d'être suffisant. Le secteur nautique a impérativement besoin de réformes dans ce domaine. Il appelle à décroisonner, simplifier, moderniser les réglementations publiques pour qu'il puisse agir plus efficacement en matière d'emploi et assurer son avenir.

A. DECLOISONNER EN DEVELOPPANT LES EQUIVALENCES ENTRE LES FILIERES ET LA POLYVALENCE DANS LES METIERS



Malgré leur proximité, les métiers de skipper et celui de moniteur de voile ne peuvent aujourd'hui s'exercer qu'à l'issue de deux parcours distincts : celui de la marine marchande pour le métier de skipper pour le convoyage des navires (diplôme de Capitaine 200 voile) ; celui du ministère des Sports pour le métier de moniteur (BEJEPS/DEJEPS Voile).

L'étanchéité entre ces deux parcours et l'exclusivité des prérogatives qu'elle consacre constitue une contrainte au développement du secteur dénoncée de longue date, unanimement, mais en vain, par les acteurs du nautisme. Elle continue d'entraver le développement de l'emploi maritime malgré les tentatives de la filière pour en obtenir la réforme. Celle-ci avait déjà fait l'objet de travaux ministériels très avancés il y a plusieurs années mais ceux-ci n'avaient pu aboutir. Le sujet a par ailleurs été maintes fois abordé au sein du comité nautisme et plaisance depuis 2017.

Chacun des diplômes continue donc d'enfermer le professionnel dans un cadre étroit de compétences, ce qui nuit fortement à l'attractivité du métier. Le titulaire d'un BJEPS Voile Croisière par exemple, quoique habilité à enseigner jusqu'à 200 miles d'un abri et à encadrer une flotte de navires habitables, n'a pas le droit de transporter de passagers à titre commercial sur ce même type de navires s'il n'est pas titulaire du Capitaine 200 voile, ni même de le convoyer sans personne d'autre que lui à bord. À l'inverse, un skipper professionnel titulaire du Capitaine 200 voile, qui transporte des passagers sur des navires de plaisance à usage commercial (NUC), ne serait pas habilité à enseigner les rudiments de la voile à ces mêmes passagers s'il n'est pas détenteur d'un diplôme Jeunesse et Sport (alors même que le module voile du capitaine 200 est du même ordre que celui du BEPJS Voile).

L'acquisition, par le titulaire d'un diplôme Marine Marchande, d'un diplôme Jeunesse et Sport (et inversement), n'est même plus facilitée par un système de passerelles, depuis que la reconnaissance des compétences par équivalence a été supprimée par la réforme du BJEPS. Tout professionnel de la navigation doit donc aujourd'hui, s'il veut exercer les deux professions, accomplir successivement deux parcours de formation complets, longs, en partie redondants et coûteux.

En outre, les sociétés de charter auditionnées et particulièrement celles opérant aux Antilles, ont insisté sur la nécessité de compléter aujourd'hui les formations de navigant par des formations d'accueil de touristes et de sensibilisation à l'environnement marin, ces deux aptitudes étant aujourd'hui essentielles à leurs yeux pour rester attractives.

La mission insiste sur l'absolue nécessité de faire cesser cette entrave au développement de l'emploi maritime et propose de favoriser celui-ci par les mesures suivantes.

✦ **Elargir les prérogatives respectives de chaque type diplôme :**

- ✧ Assurer aux titulaires du BPJEPS le droit de convoier des navires de plaisance et, dans certaines conditions, de transporter des passagers, au bout de quelques mois de pratique sous réserve de la réussite de quelques modules comme le CFBS (Certificat de Formation de Base à la Sécurité) et le CRO (Certificat Restreint d'Opérateur) ;
- ✧ Permettre aux titulaires du Capitaine 200 voile d'enseigner les fondamentaux de la navigation.

✦ **Rétablir des passerelles entre les diplômes Jeunesse et sport et le Capitaine 200.** En s'appuyant sur le travail réalisé par les acteurs du nautisme (CNP - Confédération du Nautisme de de la Plaisance), il conviendra d'identifier les compétences équivalentes pour alléger autant que possible les parcours de formation des professionnels. À partir de ce travail, pourront être définis :

- ✧ un module sécurité pour l'obtention du Capitaine 200 par les titulaires d'un BEJEPS/DEJEPS ainsi que pour les Sportifs de Haut Niveau (SHN) ;
- ✧ un module pédagogique pour l'obtention du BEJEPS par les titulaires du Capitaine 200.

✦ **Mettre en place un système de délivrance automatique du capitaine 200 voile restreint pour certains navigants** - skippers de course au large notamment - dont l'expérience et les compétences en termes de navigation ne font aucun doute, afin de leur permettre d'exercer une activité professionnelle de plaisance sans avoir besoin de suivre l'un des parcours de formation.

✦ **Adapter les formations aux enjeux environnementaux et aux nouveaux publics pour renforcer la polyvalence des skippers et moniteurs**

- ✧ Enrichir les formations Jeunesse et Sport et celles de la Marine marchande (en particulier le Capitaine 200) d'un module de connaissance de l'environnement marin ;
- ✧ Enrichir ces formations d'un module de connaissance de la filière pour favoriser les reconversions vers les autres métiers de l'industrie et des services nautiques ;
- ✧ Proposer des parcours Jeunesse et sport qui permettent en une formation d'encadrer plusieurs sports nautiques, en particulier au niveau de l'initiation ;
- ✧ Compléter le référentiel de Capitaine 200 des compétences d'hôtellerie et d'accueil des touristes, en s'appuyant sur des formations existantes.

A plus long terme, la mission recommande que soit envisagée la reconnaissance du Yacht master et des diplômes équivalents pour l'exercice des fonctions de commandement des navires de plaisance en France afin, en particulier, de donner la possibilité aux marins français qui acquièrent ces formations d'avoir une carrière en France et une carrière internationale.

B. AMELIORER LA FORMATION AUX METIERS INDUSTRIELS

La filière industrielle est confrontée depuis plusieurs années maintenant à un déficit de main d'œuvre opérationnelle, alors que les opportunités d'emplois sont nombreuses, en particulier chez les constructeurs de navires de plaisance dans les principaux bassins concernés (Bretagne, Pays de la Loire, Sud-PACA, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine.)

Alors que les entreprises de la filière (5000 entreprises, 42 000 emplois) connaissent un regain d'activité important depuis l'été 2020, cette problématique de recrutement s'est encore aggravée. Près de 1500 emplois à durée indéterminée sont aujourd'hui proposés par les chantiers français qui n'arrivent pas les pourvoir, perturbant ainsi la production et handicapant la reprise.

Plusieurs facteurs expliquent ces difficultés. Elles tiennent d'abord à la nature des métiers des industries et services nautiques, qui sont des métiers d'ouvriers ou d'ouvriers qualifiés, dits manuels et s'exerçant dans un environnement le plus souvent industriel, souffrant d'un déficit de visibilité et de notoriété. Ces métiers, pour lesquels il n'existe pas ou peu de formation initiale professionnelle, ne font en effet pas partie des orientations naturellement valorisées par l'Education nationale et la perception qu'en ont les parents n'est pas toujours positive.

Ils sont aussi concurrencés par d'autres filières dont la notoriété est plus grande, comme le bâtiment, l'automobile, voire l'industrie navale ou aéronautique. La notoriété de la filière nautique n'est pas en rapport avec l'image de la plaisance ; peu de jeunes imaginent la diversité d'emplois dont recèle cette filière.

Un autre frein au recrutement est lié à la localisation des entreprises de la filière nautique, qui se situent généralement au sein de territoires littoraux. Ceux-ci sont parfois enclavés, éloignés des grands centres urbains, et leur bassin d'emploi est soit surexploité soit faible. Les moyens de transport collectifs y sont souvent insuffisants. Ainsi, se loger sur le littoral est coûteux – surtout si l'on n'est pas natif – et se loger loin de son entreprise implique un coût de transport important.

Enfin, une dernière difficulté réside dans la structuration même de la filière, composée principalement de TPE et PME, au sein desquelles la gestion des ressources humaines n'est pas une priorité absolue. La capacité d'anticipation en matière de d'emploi et de recrutement est faible.

De nombreuses initiatives ont déjà été engagées par la filière. Il s'agit notamment de la politique de formation basée sur des Certificats de qualification professionnelle (CQP) qui sont aujourd'hui 10 (matériaux composites, menuiserie, mécanique, agent de maintenance, voilerie, sellerie, peintre, personnel de bord, permis navires, etc.) et permettent de former plus de 300 personnes par an. On peut aussi citer des actions comme des campagnes de promotion des métiers notamment lors de salons nautiques ou spécialisés, un partenariat avec l'Education nationale visant à la rénovation du CAP et du Bac Pro Maintenance nautique (signé en 2021) ; le développement du



réseau des Campus des métiers du nautisme (qui sont passés de 3 à 13 entre 2020 et 2021). Les entreprises, enfin, mènent également des actions en leur sein (centre de formation interne, web série).

Toutefois, ces actions restent à ce jour insuffisantes pour relever les défis en matière de recrutement et d'attractivité des métiers de la filière. **Les rapporteurs estiment que les trois axes ci-dessous pourraient être en mesure d'améliorer cette situation.**

1. Moderniser la politique de formation portée par la branche

Dans le cadre des dispositions nouvelles prévues par la loi Avenir professionnel, la branche des Industries et des Services nautiques doit adapter son offre de formation professionnelle pour la rendre plus largement accessible notamment via l'apprentissage (développement de titres professionnels). En parallèle, afin de répondre au besoin de réactivité des entreprises, cette offre de formation doit répondre aux critères les plus modernes (segmentation des CQP en blocs de compétences, enregistrement au RNCP). Enfin, pour répondre au mieux aux spécificités régionales de l'emploi, la branche va poursuivre le développement de partenariats adaptés avec les Régions et les Campus.

2. Acculturer davantage les jeunes au fait maritime à travers le déploiement du BImer sur l'ensemble du territoire

Le Brevet d'Initiation à la Mer (BImer) est un diplôme d'initiation à la culture maritime et aux métiers de la mer, créé en 2020 par l'Education Nationale, destiné à tous les élèves volontaires de la classe de troisième aux classes préparatoires. C'est une excellente initiative qui apporte aux jeunes Français une connaissance du monde maritime qui leur permettra de mieux l'appréhender et peut-être d'imaginer un parcours professionnel dans ce domaine.

Mis en œuvre à titre expérimental dans le Finistère, il est en cours de déploiement dans d'autres régions. Il est indispensable de concourir à la mise en œuvre rapide de ce brevet et de veiller à ce que l'industrie du nautisme soit bien identifiée parmi les secteurs maritimes.

3. Engager un dialogue avec l'Education Nationale pour étudier la création d'une filière de formation initiale professionnelle de construction nautique

Les métiers de la construction nautique associent plusieurs compétences opérationnelles (matériaux composites, menuiserie, plomberie, électricité, accastillage, etc.) qui ne sont aujourd'hui pas abordées dans une formation dédiée. Cela a deux conséquences principales : les personnes hésitent à postuler car elles ne sentent pas en possession des compétences attendues par les entreprises, et celles-ci doivent engager des formations complémentaires préalablement à l'embauche.

La création d'une filière de formation initiale professionnelle, appuyée sur l'apprentissage, notamment dans les académies où les tensions sur l'emploi sont fortes, pourrait être en mesure d'apporter une solution pérenne aux difficultés de recrutement actuelles.

La mission s'est attachée à ouvrir un certain nombre de propositions de réformes de l'existant.

Il lui semblerait par ailleurs utile de poursuivre ce travail par une réflexion stratégique sur les métiers de demain pour compléter cette approche.

IV. SIMPLIFIER L'ACTIVITE DES PROFESSIONNELS DU NAUTISME

La simplification de la vie des professionnels est un sujet vaste et dépasse, bien entendu, le contenu de ce chapitre. La vie des entreprises est souvent jalonnée de multiples contraintes, mais il semblait utile à la mission de mettre en exergue deux sujets particulièrement prégnants, celui du statut du navire, qui à sa manière, fait figure de léviathan administratif, et celui des AOT (autorisations d'occupations temporaires), véritables sésames administratifs qui cristallisent souvent les craintes des professionnels.

S'agissant du premier, la mission appelle sans tarder l'Etat à conduire une réforme visant à l'unicité du statut. Quant au second, elle préconise de poursuivre la collaboration Etat-confédération du nautisme et de la plaisance pour stabiliser et sécuriser davantage l'implantation de l'activité économique.

SIMPLIFIER L'ACTIVITE DES ENTREPRISES QUI EXPLOITENT OU LOUENT DES NAVIRES DE PLAISANCE EN HOMOGENEISANT LE CADRE REGLEMENTAIRE : VERS UN STATUT ADMINISTRATIF UNIQUE DE NAVIRE DE PLAISANCE

A.

La conception et l'exploitation d'un navire de plaisance répondent à un certain nombre d'exigences de sécurité (manœuvrabilité, flottabilité, stabilité, électricité, nombre de personnes à bord, etc.), édictées par des normes sanctionnées par le « marquage CE » nécessaire pour mettre un navire sur le marché européen depuis 1998.

Ce cadre, en France, est fixé par la partie réglementaire du code des transports issu de la transposition de la directive 2013/53/UE du 20 novembre 2013 relative aux navires de plaisance et aux véhicules à moteur.

Tous les navires de plaisance (de 2,5 à 24 mètres) répondent donc aux mêmes exigences de sécurité quel que soit leur usage ; qu'ils soient destinés à être utilisés par un propriétaire à titre privé, loués par une entreprise à des clients, avec ou sans skipper, ou encore destinés à réaliser des prestations de service près des côtes (livraison, promenade, etc.).

Dans tous ces cas, ce sont exactement les mêmes produits, répondant aux mêmes exigences de sécurité fixées par le marquage CE.

La réglementation française a créé pour tous ces usages des titres de navigation correspondant à des statuts administratifs différents. Trois principaux statuts coexistent - navire à usage personnel (NUP, avec carte de circulation), navire à usage commercial (NUC avec permis d'armement) et le dernier né, navire d'activités côtières (NAC) -, et avec les différentes configurations de statut des équipages et des skippers, on recense 23 configurations réglementaires différentes pour l'usage professionnel d'un navire de plaisance (**annexe 5**).

C'est une véritable difficulté pour les entreprises qui exercent ces activités et un frein à leur développement en raison de l'insécurité juridique et des coûts et des délais de mise en conformité administrative qui en résultent.

Il est donc proposé d'unifier ces différents statuts administratifs pour qu'il n'y ait plus qu'un seul statut, celui de « navire de plaisance ». La mission propose également que la carte de circulation du navire de plaisance soit le seul titre de navigation d'un navire de plaisance, quel que soit son usage, privé ou commercial. Il conviendra de préciser cette exclusion par circulaire.

La coexistence de différents statuts aujourd'hui ne permet pas de passer facilement d'un usage à un autre pour un même navire. Or, en pratique, un bateau en location peut être exploité dans une même saison sans skipper (bareboat), avec skipper, puis revenir en location dite nue. De la même façon, un bateau à usage privé peut servir occasionnellement à faire du service côtier (par exemple un hôtel qui veut faire un transport de client vers une île voisine) voire de la livraison (vendeurs de glace).

Dans le cadre que propose la mission la simplicité et la flexibilité des changements d'usage seraient totales et favoriseraient ainsi le développement économique de ces activités.

Le régime unique du navire de plaisance préserverait un niveau de sécurité équivalent à l'existant, à travers le marquage CE.

En effet, le marquage CE d'un bateau de plaisance garantit qu'il est conçu et construit pour différents types d'utilisation, commerciales ou non, détermine le nombre de personnes à bord et les limites d'utilisation. C'est également ce qui se pratique dans les autres pavillons européens.

L'homogénéisation des statuts administratifs (NUC, NUP, NAC) permettrait d'unifier les règles applicables au matériel de sécurité embarqué qui sont actuellement définies par deux textes réglementaires différents (divisions 240 et 241). La différence entre ces deux textes porte principalement sur la dotation médicale (trousse de pharmacie et petit matériel de soins) pour laquelle la réglementation doit dépendre de la distance de navigation aux côtes et non pas de l'usage des navires. Cette évolution rendrait en outre plus simple les mises à jour de la dotation médicale en fonction de l'évolution des techniques et des matériels.

Les qualifications de l'équipage dépendent elles du type d'exploitation choisi par l'entreprise (services, charter) et des conditions d'exploitation (distance des côtes). L'unification des statuts administratifs n'impacterait donc pas la sécurité garantie par les qualifications de l'équipage et simplifierait considérablement la tâche des entreprises qui doivent aujourd'hui s'assurer de la conformité de la qualification de l'équipage au statut du navire.

Afin d'accompagner cette réforme, il conviendra d'adopter certaines dispositions et notamment :

- ✦ Prévoir, au moment de l'immatriculation du navire, la possibilité de mentionner une utilisation commerciale sur le titre de navigation du navire, afin que celui-ci puisse être exploité sans difficulté dans les autres pays.
- ✦ Pour les navires non marqués CE (conçus avant 1998) qui postuleraient à une exploitation commerciale après la suppression des statuts, définir des exigences afin de s'assurer de leur bon état de navigation.
- ✦ Améliorer le niveau de sécurité par rapport à l'existant en prévoyant les dispositions suivantes :
 - ✧ La mise en place d'un contrôle aléatoire du bon état de navigation des navires utilisés dans un cadre commercial par les services de contrôle.

- ✧ Ce contrôle prendrait appui sur l'engagement du propriétaire et de l'exploitant de maintenir en bon état de navigation le bateau. Cet engagement prendrait la forme d'une déclaration périodique.
- ✧ Pour les navires de plaisance de moins de 12 mètres, l'intervention d'un organisme notifié afin de vérifier la conformité au marquage CE n'est pas obligatoire, excepté pour le contrôle de la stabilité de ceux qui convoitent les catégories de conception A et B – les plus élevées-. Il est donc nécessaire de prévoir que cela devienne systématique dès lors que ceux-ci feraient l'objet d'une exploitation commerciale.

B. SECURISER L'IMPLANTATION DES PROFESSIONNELS SUR LE DOMAINE PUBLIC

Les chantiers et locaux des professionnels du nautisme (concessionnaires, entreprise de réparation et maintenance, magasins d'accastillage, loueurs) sont bien souvent situés sur un domaine portuaire.

Dans la plupart des cas, cet espace relève du domaine public maritime (DPM). Ce domaine appartient historiquement à l'Etat qui en a le plus souvent transféré la propriété ou délégué la gestion à une personne publique, généralement une collectivité territoriale. Le DPM a un statut spécial et répond à des règles spécifiques. Son occupation est ainsi nécessairement à titre précaire et révocable.

Il s'agit là d'une première difficulté lorsque l'on exerce une activité économique.

La situation s'est encore complexifiée pour les professionnels avec la réforme par l'ordonnance du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques du mode d'attribution des autorisations d'occupation temporaire du DPM.

Ce texte a effet instauré une procédure de sélection pour l'occupation d'une parcelle sur le DPM, dès lors que celle-ci vise à être utilisée pour exercer une activité économique, sans donner aucune indication sur le déroulement pratique de celle-ci.

L'ordonnance a soulevé de nombreuses interrogations chez les professionnels de la filière nautique, gestionnaires de port comme acteurs économiques exerçant leur activité sur le domaine maritime.

C'est pourquoi un guide a été élaboré, de façon collaborative avec les services de l'Etat, dans le cadre du comité du nautisme et de la plaisance, afin d'accompagner les gestionnaires de ports dans leurs démarches et d'aider les professionnels du nautisme à mieux les comprendre. Le Secrétaire général de la Mer a transmis ce document aux administrations et associations d'élus fin juin 2021.

Des retours reçus des acteurs de terrain, les éléments du guide leur sont particulièrement utiles. Ils ont vocation à alimenter et enrichir celui-ci.

Une fois le document stabilisé grâce aux retours d'expériences, il serait souhaitable qu'il fasse l'objet d'une communication officielle sous forme de circulaire interministérielle.

V. MODERNISER L'OFFRE TOURISTIQUE NAUTIQUE

La France des bords de l'eau concerne plus de 1200 communes ; les communes littorales accueillent 6 millions de résidents et les quelques 20 000 kilomètres de côtes françaises recouvrent une rare richesse paysagère et écologique, sans oublier évidemment l'extraordinaire biodiversité ultra marine.

Le nautisme est un atout touristique et un levier marketing territorial efficace pour valoriser une destination. Certains territoires l'ont compris, d'autres moins.

Sur le plan économique, les études sur les retombées économiques menées dans les différentes régions littorales métropolitaines ces dernières années fixent à 100 000, le nombre d'emplois indirects de la filière nautique.

Enfin, la crise sanitaire a mis en exergue la demande toujours plus forte de nos concitoyens de pouvoir s'évader sur l'eau. Au-delà du bien-être et de la santé, l'activité nautique permet de transmettre un certain nombre de valeurs (dépassement, solidarité, sensibilisation au milieu naturel...) au service de l'intérêt général.

Il apparaît primordial d'accompagner la filière touristique nautique dans ses développements. Le 20 novembre dernier, le Premier ministre a présenté un plan « de reconquête et de transformation » du tourisme. Ce plan « Destination France », qui doit engager près de deux milliards d'euros de crédits publics entre 2022 et 2024, nécessite bien évidemment des précisions à venir. Ainsi, si l'on se réfère plus spécifiquement à la mesure 16 ; celle-ci prévoit de créer un fonds doté de 44 millions d'euros pour soutenir les investissements dans les structures touristiques durables. La montagne, mais aussi le déploiement du vélotourisme ou la conversion de certains modes de transports (petits trains routiers) sont spécifiquement cités à l'instar des ports de plaisance ou les bases nautiques. Si la démarche ne peut qu'être saluée, il serait utile désormais que le gouvernement en précise les contours aux acteurs du secteur nautique.

En attendant, la mission recommande, au niveau macro, de mieux valoriser les activités nautiques dans l'offre de loisirs aquatiques. Pour cela, elle préconise d'organiser une action de communication et de mieux accompagner le développement d'infrastructures de qualité.

Le nautisme est un levier marketing efficace lorsqu'il s'agit de faire émerger un produit ou une destination touristique.

Les activités nautiques doivent être mieux considérées dans l'offre de loisirs. Schématiquement, on peut distinguer une double approche, celle des passionnés de sports nautiques et le « grand public ». Pour les premiers, la pratique d'une activité nautique peut être la motivation principale du séjour. Quant aux autres (nettement plus nombreux), la découverte d'une pratique « sur site » doit trouver davantage sa place dans la palette des autres activités de loisirs.



A. DEPLOYER UNE GRANDE CAMPAGNE DE COMMUNICATION DE PROMOTION TOURISTIQUE NAUTIQUE

Le nautisme doit bénéficier d'une grande campagne de communication de promotion touristique.

15 millions de personnes s'adonnent à une activité sur l'eau chaque année et ce faisant, « apprennent » les valeurs intrinsèques aux pratiques aquatiques, appréhendent la réalité du milieu naturel et participent à l'économie locale et touristique. Les études menées par les Régions, en lien avec la FIN, montrent que les retombées économiques du nautisme sont de 150 000 emplois (directs et indirects) pour 15 milliards d'Euros de chiffre d'affaires.

Ce capital social, culturel et économique participe pleinement à l'attractivité de nos territoires et soutient le tourisme, affinitaire ou non.

En 2021, Atout France a engagé 2 millions d'euros pour la promotion des massifs français et a su mobiliser ses partenaires (France Montagnes, acteurs territoriaux et privés) pour amplifier la résonance des actions entreprises, à hauteur de 3,3 millions d'euros⁵.

A l'instar de ce qui est réalisé pour la Montagne, le rapport estime que la filière nautique devrait pouvoir bénéficier d'un tel accompagnement public-privé.

Au-delà, l'intégration de la filière nautique a été amorcée au sein du comité de filière tourisme, en raison de la crise sanitaire. Cet élan doit être poursuivi afin de mieux accompagner les acteurs touristiques qui participent au dynamisme du secteur nautique.

B. LANCER UN APPEL A PROJETS POUR LA DIGITALISATION DE L'OFFRE TOURISTIQUE NAUTIQUE

Le tourisme nautique de demain sera digital. Les nouveaux modes de consommation, l'émergence de la nouvelle génération connectée engagent les acteurs des services nautiques à développer leur dimension numérique. D'ores et déjà, des entreprises françaises proposent et exportent des solutions innovantes pour digitaliser l'offre nautique et permettre ainsi de rendre plus accessible l'activité, de référencer les places de ports disponibles, de connecter des bouées... Ces solutions sont aussi souvent associées à des applications digitales, faisant de ces plateformes des outils d'accompagnement touristique, accessibles par tous les pratiquants, nationaux comme internationaux.

Afin d'encourager et, surtout, accélérer le développement et l'utilisation d'outils digitaux pour mieux répondre aux nouvelles attentes des plaisanciers [un appel à projets avec financement pourrait être lancé](#).

⁵ <http://www.atout-france.fr/actualites/atout-france-et-france-montagnes-partent-en-campagne>

VI. RENFORCER LA SECURITE DE LA PRATIQUE

Selon le ministère de la Mer, ce sont près de 15 millions de Français qui pratiquent aujourd'hui régulièrement ou occasionnellement le nautisme. A chaque saison nautique, ce sont de nouveaux supports qui apparaissent et de nouveaux pratiquants avec eux.

La crise sanitaire a encore renforcé cet engouement pour les loisirs nautiques, perçus comme des espaces de liberté, qu'ils soient pratiqués en mer ou dans les eaux intérieures. Les restrictions de voyage ont contribué à une fréquentation record du littoral français.

Avec cette tendance à la hausse, ce sont aussi malheureusement les incivilités qui se développent, mais aussi des pratiques dangereuses pour les pratiquants eux-mêmes, les autres usagers et le milieu marin.

La SNSM, auditionnée, a fait part d'une augmentation significative de ses interventions lors de l'été 2021 liées à des « nouveaux engins » et à de nouveaux pratiquants alors que celles liées à la plaisance dite traditionnelle sont restées stables. La majeure partie de ces interventions auraient pu être évitées si les plaisanciers concernés avaient observé les règles minimales de sécurité avant de prendre la mer.

Parallèlement, les médias se sont aussi largement fait le relais de l'explosion des rodéos nautiques dans certaines zones du littoral. Ils sont souvent le fait d'une minorité mais entachent plus largement l'image de la plaisance. La mission préconise d'être particulièrement sévère à l'encontre des auteurs d'infractions graves aux règles de navigation maritime et à la sécurité en mer.

Les comportements des plaisanciers et leur usage du produit sont également bien souvent en cause quand il s'agit d'accidents. Des drames auraient pu être évités en appliquant des gestes simples de précaution, comme le port du coupe-circuit.

Certains pointent l'inadaptation du permis plaisance dans l'inexpérience et les « mauvaises pratiques » de certains plaisanciers. S'il est vrai que certains éléments du permis plaisance mériteraient d'être adaptés aux nouveaux usages, une grande réforme n'apparaît pas nécessaire aux rapporteurs. Il leur paraît plus important qu'il y ait une prise de conscience sur le fait que détenir le permis plaisance ne signifie pas que l'on soit un marin expérimenté, prêt à naviguer en toutes circonstances.

En revanche, en matière de plaisance comme pour la sécurité routière, il est important de créer un « continuum éducatif », un parcours nautique tout au long de la vie.

Dans ce contexte, la mission préconise d'engager des moyens importants en matière de prévention et de sensibilisation, pour les jeunes, et de valoriser les expériences, tout en renforçant le volet répressif pour mieux sanctionner les comportements dangereux. Pour ce faire, la mission formule les propositions suivantes.

A. DEVELOPPER UN LIVRET NAUTIQUE NUMERIQUE, NOUVEL OUTIL PEDAGOGIQUE, EVOLUTIF ET COLLABORATIF

Le livret nautique, tel qu'envisagé par la mission (cf. I.C.2.a) vise à la fois à sensibiliser les pratiquants sur le respect du milieu dans lequel ils évoluent mais aussi aux gestes de sécurité.

B. RENFORCER LES CONTROLES EN MER ET LES SANCTIONS EN CAS D'INFRACTION

Certains comportements sont intolérables et nuisent à l'image de la plaisance ; ils ne peuvent pas être laissés impunis et justifient une répression plus effective et plus rapide que celle que permet le cadre juridique actuel. Les autorités doivent être dotées des moyens juridiques suffisants pour agir. Cela passe notamment par :

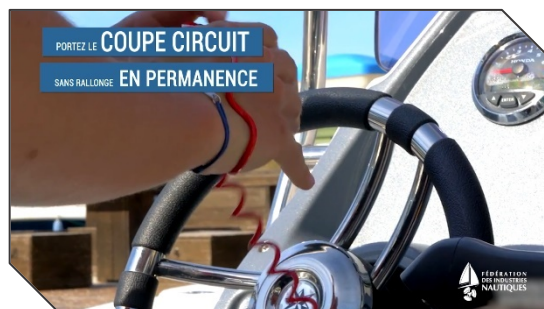
- ✦ La possibilité donnée aux agents de police judiciaire et de police municipale de procéder à des constatations d'infractions maritimes dans la bande des 300 mètres ;
- ✦ La saisie du navire en cas d'infraction grave mettant en danger la vie d'autrui comme cela était prévu par le code disciplinaire et pénal de la marine marchande avant sa réforme ;
- ✦ Le paiement des amendes par timbre et procédure automatisée ou le renvoi devant le délégué du Procureur de la République.

C. RENDRE OBLIGATOIRE LE PORT DU COUPE-CIRCUIT A BORD DES NAVIRES A MOTEUR ET PREVOIR UNE VASTE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION A L'OUVERTURE DE LA SAISON 2022

Même s'ils restent rares, les accidents liés aux hélices de navires de plaisance sont particulièrement choquants et dramatiques. A la suite de deux accidents mortels en 2019, la proposition de généraliser l'équipement des hélices par des cages avait été soutenue par plusieurs parlementaires. Cette mesure ne paraît pas pertinente aux rapporteurs ni aux structures interrogées sur ce sujet. Si elles peuvent être utiles dans certains cas et sur certains supports, ces cages ont un impact direct sur la manœuvrabilité des navires qu'il ne faut pas sous-estimer et qui peut perturber certaines interventions urgentes.

A l'inverse, il est évident que le port du coupe-circuit, qui permet un arrêt immédiat du moteur, est une pratique extrêmement efficace pour réduire le risque de façon significative. **Il est donc proposé de le rendre obligatoire, comme cela est le cas aux Etats-Unis depuis le 1^{er} avril 2021.**

Cette préconisation est d'ailleurs partagée par une expertise menée par l'inspection générale des affaires maritimes et l'inspection générale de l'éducation, du sport et de la recherche⁶, sur les mesures de prévention des accidents occasionnés par les hélices des navires. A noter que cette expertise ne recommande pas non plus l'équipement des hélices par des cages.



Il conviendra d'accompagner l'entrée en vigueur de cette obligation d'une vaste campagne de communication en amont de la saison nautique 2022.

⁶ <http://www.igam.developpement-durable.gouv.fr/expertise-sur-les-mesures-de-prevention-des-a199.html>

D. PROTÉGER LE PLAISANCIER DES RISQUES QUE REPRÉSENTE L'ACHAT D'UN BATEAU D'OCCASION

Le marché des produits d'occasion est marqué par un certain nombre de risques inhérents en termes de sincérité et de sécurité. Le monde du nautisme est d'autant plus concerné qu'un bateau peut avoir au cours de sa vie un nombre important de propriétaires, que la vente d'occasion y est une pratique très commune, et que ce phénomène ne cesse de croître. De fait, de nombreux navires vétustes, datant parfois des années 1960 et de la démocratisation de la plaisance sont aujourd'hui vendus sur le marché de l'occasion, principalement entre particuliers, aux dépens d'acheteurs incapables d'évaluer l'état réel du navire. Ces acheteurs sont autant de plaisanciers qui prennent des risques en naviguant, sans le savoir, sur une embarcation potentiellement dangereuse qui aurait davantage vocation à rejoindre la filière de déconstruction qu'à prendre la mer. Ces ventes peu scrupuleuses pourraient malheureusement se multiplier, sous l'effet du vieillissement de la flotte des navires de plaisance et l'arrivée sur le marché de néo-plaisanciers. Il est donc nécessaire de concevoir rapidement un moyen d'enrayer ce phénomène.

Le constat est simple : la connaissance dont un particulier dispose sur l'état du navire qu'il entend acquérir est trop souvent limitée du fait de la complexité du produit, de l'inexpérience de l'acheteur, et plus généralement du caractère lacunaire ou asymétrique de l'information sur le marché de l'occasion. Certes, les expertises préachats existent, mais elles sont exhaustives car liées à une évaluation de la valeur du navire, coûteuses, et ne sont réalisées par conséquent que sur des unités de taille et de valeur importantes. Pour sécuriser la vente, il convient donc de permettre à l'acheteur de se renseigner, à moindre frais, sur l'état du bateau dont il envisage l'acquisition.

C'est le but d'un projet porté, depuis plusieurs mois, par différents acteurs de la filière (fédération, assureurs, experts) et qui consiste à mettre en place un outil de "diagnostic prévente". Celui-ci consisterait en la vérification, par un contrôleur tiers aux compétences certifiées, et aux frais du vendeur, de la conformité du navire aux exigences essentielles de sécurité. Le recours à cet outil ne serait pas obligatoire, mais une forte mobilisation des acteurs de la filière permettrait de valoriser le caractère gagnant-gagnant de la démarche. Le vendeur d'un navire aurait en effet les moyens de garantir à l'acheteur que son navire est dans un bon état de navigabilité, accroissant ainsi sa capacité à conclure la vente à des conditions avantageuses. L'acheteur, sensibilisé aux risques du marché de l'occasion par une vaste campagne de communication, serait quant à lui incité à se détourner de toute vente de navire qui n'aurait pas fait au préalable l'objet d'un diagnostic. Les principaux sites d'annonces et de vente en ligne seraient invités à s'engager dans la démarche en valorisant les navires qui auraient fait l'objet d'un diagnostic.

La mise en place d'un tel outil participerait in fine à la réalisation de trois objectifs liés : sécuriser pour le particulier l'achat d'un bateau d'occasion, sécuriser la pratique du plaisancier et écarter de la navigation les navires vétustes et dangereux.

La mission se félicite de cette initiative qui pourrait permettre de clore le dossier d'un pseudo contrôle technique au bénéfice d'une initiative de la communauté plaisancière.

VII. LES OUTRE-MER : UNE DESTINEE NAUTIQUE A CONSOLIDER

Dresser une frontière artificielle entre les différentes attentes exprimées dans ce rapport que l'on soit « de métropole » ou « d'outre-mer » serait un non-sens. La filière nautique est une. Mais l'unicité n'est pas uniformité. Il n'est pas matériellement aujourd'hui possible aux rapporteurs de dresser un constat exhaustif de la France nautique ultra marine tant la richesse et la diversité culturelles des différents territoires est importante. Leurs spécificités doivent être mieux analysées et appréhendées.



Nous l'avons vu. Les crises sociales, climatiques, environnementales, comme l'éloignement ou la taille critique des territoires, leurs statuts administratifs... tout cela nous rappelle régulièrement le fragile équilibre des économies ultra marines. Les questions liées aux infrastructures, aux formations, aux recrutements, s'expriment avec une acuité particulière.

Pour être exhaustif, il conviendrait de mener une analyse approfondie, territoire par territoire, des fragilités et des atouts de développement car évidemment, la France nautique ultra marine n'en manque pas.

Pour s'en convaincre, il est par exemple utile de rappeler que la plaisance touristique polynésienne permet au territoire des retombées quasi équivalentes aux exportations du secteur de la pêche, ou près de trois fois supérieures aux exportations de vanille ou de monoï ; que le bassin caribéen est actuellement un des premiers bassins de navigation et de pratique nautique au monde ; que forte de 260 entreprises pour environ 1000 emplois, la Martinique est devenue en un peu plus d'une décennie une place incontournable de la filière nautique antillaise, notamment pour la location, l'entretien et la réparation de navires de plaisance.

Certes, à l'inverse de la Réunion, la Polynésie ou la Caraïbe bénéficient d'un « terrain de navigation » extraordinaire. Pourtant « l'île intense » n'est pas aujourd'hui en reste de développement d'infrastructures nautiques. Au Nord, à l'ouest, au sud de l'île, les projets de développement sont portés par les différentes intercommunalités, sans toutefois, qu'un lien soit fait entre elles. Ce travail en silo, que l'on observe ailleurs que sur les rives de l'océan Indien, nuit à la stratégie d'ensemble et abîme le développement du territoire. Ainsi, les professionnels guadeloupéens peinent à faire entendre leur voix auprès du Grand Port Maritime de Pointe à Pitre par exemple depuis trop longtemps... Le retard pris dans le traitement des épaves post-Irma à Saint Martin n'est pas non plus acceptable.

Bien sûr, et c'est heureux, l'ensemble des acteurs s'organise et le rapport tient par exemple à souligner l'importance de rendez-vous menés au sein du Comité France maritime outre-mer. Ces rendez-vous permettent à la communauté maritime ultra marine de faire entendre sa voix. Mais il semble primordial d'aller plus loin car les attraits nautiques ultra marins doivent pouvoir être davantage portés et s'inscrire dans une dynamique plus soutenue.

La mission estime que la structuration spécifique de la filière nautique française ultra marine doit être poursuivie pour que s'affirme pleinement le positionnement stratégique des territoires. Cette nouvelle gouvernance à laquelle les services maritimes et économiques de l'Etat doivent participer pourrait être utilement (et rapidement) organisée au sein du comité du nautisme et de la plaisance. Elle permettrait de fixer un cadre de dialogue et de travail spécifique au nautisme ultra marin.

La mission y voit plusieurs vertus. D'abord celle de mieux connaître et appréhender l'identité nautique des différents territoires ultra marins. Ensuite, celle d'accompagner les projets stratégiques et d'élaborer des réponses avec l'ensemble des parties concernées, publiques comme privées. Enfin, de mieux élaborer des stratégies d'influence internationale. Nos territoires sont des bases avancées qui doivent permettre de mieux valoriser et exporter le savoir-faire français.

D'un point de vue structurel, **il ne s'agit pas créer un nouveau comité mais de renforcer le comité du nautisme et de la plaisance existant**, structure interministérielle par essence, en lui confiant une mission d'accompagnement de projets collectifs partagés, en lien avec tous les acteurs. Cette nouvelle alliance permettrait assurément de favoriser l'émergence de projets nautiques ultra marins et de mieux faire valoir la dynamique de leurs acteurs.

ANNEXES

ANNEXE 1

Evolution des écocontributions payées par les metteurs sur le marché depuis 2019

Le montant des écocontributions versées par les metteurs sur le marché a pratiquement doublé entre 2019 et 2022, avec une augmentation moyenne de +86%.

Sur la même période, la dotation DAFN n'a pas évolué. Elle est restée figée à 2% bien que la loi prévoit un plafond à 5% et que le CIMER 2017 avait acté une montée en puissance progressive jusqu'à 5% en 2022.

Barème d'éco-contribution 2019 - 2020 - 2021 - 2022

VOILIERS MONOCOQUES				
CATEGORIE	2019	2020 2021	2022	2022/2019
moins de 4 m	10 €	17 €	19 €	90%
4 à 4,99 m	20 €	34 €	37 €	85%
5 à 5,99 m	35 €	59 €	65 €	86%
6 à 6,99 m	55 €	93 €	102 €	85%
7 à 7,99 m	70 €	118 €	130 €	86%
8 à 8,99 m	120 €	203 €	223 €	86%
9 à 9,99 m	150 €	254 €	279 €	86%
10 à 10,99 m	215 €	363 €	400 €	86%
11 à 11,99 m	270 €	456 €	502 €	86%
12 à 12,99 m	340 €	575 €	632 €	86%
13 à 13,99 m	420 €	710 €	781 €	86%
14 à 15,99 m	550 €	930 €	1 023 €	86%
16 à 17,99 m	850 €	1 437 €	1 581 €	86%
18 à 20 m	2 700 €	4 565 €	5 021 €	86%
plus de 20 m	4 600 €	7 777 €	8 554 €	86%

VOILIERS MULTICOQUES				
CATEGORIE	2019	2020 2021	2022	2022/2019
moins de 4 m	10 €	17 €	19 €	90%
4 à 4,99 m	20 €	34 €	37 €	85%
5 à 5,99 m	30 €	51 €	56 €	87%
6 à 6,99 m	50 €	85 €	93 €	86%
7 à 7,99 m	90 €	152 €	167 €	86%
8 à 8,99 m	150 €	254 €	279 €	86%
9 à 9,99 m	220 €	372 €	409 €	86%
10 à 10,99 m	340 €	575 €	632 €	86%
11 à 11,99 m	450 €	761 €	837 €	86%
12 à 12,99 m	570 €	964 €	1 060 €	86%
13 à 13,99 m	730 €	1 234 €	1 358 €	86%
14 à 15,99 m	1 100 €	1 860 €	2 046 €	86%
16 à 17,99 m	1 800 €	3 043 €	3 347 €	86%
18 à 20 m	4 200 €	7 101 €	7 811 €	86%
plus de 20 m	6 500 €	10 989 €	12 088 €	86%

PNEUMATIQUES				
CATEGORIE	2019	2020 2021	2022	2022/2019
moins de 4 m	5 €	8 €	9 €	80%
4 à 4,99 m	10 €	17 €	19 €	90%
5 à 5,99 m	15 €	25 €	28 €	87%
6 à 6,99 m	20 €	34 €	37 €	85%
7 à 7,99 m	30 €	51 €	56 €	87%
8 à 8,99 m	40 €	68 €	74 €	85%
9 à 9,99 m	50 €	85 €	93 €	86%
10 à 10,99 m	80 €	135 €	149 €	86%
11 à 11,99 m	110 €	186 €	205 €	86%
12 à 12,99 m	140 €	237 €	260 €	86%
13 à 13,99 m	180 €	304 €	335 €	86%
14 à 15,99 m	210 €	355 €	391 €	86%
16 à 17,99 m	250 €	423 €	465 €	86%
18 à 20 m	280 €	473 €	521 €	86%
plus de 20 m	310 €	524 €	576 €	86%

BATEAUX A MOTEUR RIGIDES				
CATEGORIE	2019	2020 2021	2022	2022/2019
moins de 4 m	15 €	25 €	28 €	87%
4 à 4,99 m	20 €	34 €	37 €	85%
5 à 5,99 m	25 €	42 €	46 €	84%
6 à 6,99 m	35 €	59 €	65 €	86%
7 à 7,99 m	65 €	110 €	121 €	86%
8 à 8,99 m	110 €	186 €	205 €	86%
9 à 9,99 m	280 €	473 €	521 €	86%
10 à 10,99 m	400 €	676 €	744 €	86%
11 à 11,99 m	500 €	845 €	930 €	86%
12 à 12,99 m	650 €	1 099 €	1 209 €	86%
13 à 13,99 m	800 €	1 352 €	1 488 €	86%
14 à 15,99 m	1 200 €	2 029 €	2 232 €	86%
16 à 17,99 m	1 800 €	3 043 €	3 347 €	86%
18 à 20 m	2 600 €	4 396 €	4 835 €	86%
plus de 20 m	5 500 €	9 298 €	10 228 €	86%

SEMI-RIGIDES				
CATEGORIE	2019	2020 2021	2022	2022/2019
moins de 4 m	10 €	17 €	19 €	90%
4 à 4,99 m	15 €	25 €	28 €	87%
5 à 5,99 m	25 €	42 €	46 €	84%
6 à 6,99 m	35 €	59 €	65 €	86%
7 à 7,99 m	60 €	101 €	112 €	87%
8 à 8,99 m	85 €	144 €	158 €	86%
9 à 9,99 m	140 €	237 €	260 €	86%
10 à 10,99 m	290 €	490 €	539 €	86%
11 à 11,99 m	325 €	549 €	604 €	86%
12 à 12,99 m	390 €	659 €	725 €	86%
13 à 13,99 m	690 €	1 167 €	1 283 €	86%
14 à 15,99 m	1 100 €	1 860 €	2 046 €	86%
16 à 17,99 m	1 400 €	2 367 €	2 604 €	86%
18 à 20 m	1 700 €	2 874 €	3 161 €	86%
plus de 20 m	2 000 €	3 381 €	3 719 €	86%

VNM				
CATEGORIE	2019	2020 2021	2022	2022/2019
moins de 3 m	15 €	25 €	28 €	87%
à partir de 3 m	25 €	35 €	37 €	48%

ANNEXE 2

2023 : Impact de la prise en charge du transport

Prévisions de déconstructions 2023 : 3000 navires

Le niveau de ressources 2022 crée un déséquilibre massif en 2023 auquel il ne peut être remédié que par un relèvement significatif du DAFN et des écocontributions.

Charges 2023 (sur la base de 3 000 navires)		Ressources 2022	
Déconstructions	1 600 000 €	DAFN 2%	950 000 €
Transport	1 950 000 €	Eco- contributions	1 320 000 €
Autres charges	800 795 €		
Total charges	4 350 795 €	Total ressources	2 270 000 €

Résultat	-2 080 795 €
----------	--------------

ANNEXE 3

Liste des centres de déconstruction par type de régime ICPE

Centres actifs avec ICPE 2712-3			
Raison sociale	Zone géographique	ICPE	
DADDI - Gignac	PACA (13)	2712-3	
DEMONAVAL - Le Trait	Normandie (76)	2712-3	
LRB - Plouigneau	Bretagne (29)	2712-3a & b	
METALDOM - Fort de France	Martinique (972)	2712-3b	
PRAXY - EPUR - Gignac	PACA (13)	2712-3b	
PRAXY - EPUR - Montpellier	Occitanie (34)	2712-3a & b	
PRAXY - GARDET - Le Havre	Normandie (76)	2712-3a & b	
PRAXY - Guyot - Brest	Bretagne (29)	2712-3a & b	
PRAXY - Guyot - Morlaix	Bretagne (29)	2712-3a & b	
PRAXY - Guyot - Quimper	Bretagne (29)	2712-3a & b	
PRAXY - PENA - Mérignac	Nouvelle Aquitaine (33)	2712-3b	
PRAXY - SOFOVAR - Fréjus	PACA (83)	2712-3a & b	
ROMI - Lannion	Bretagne (35)	2712-3b	
ROMI - Montoir de Bretagne	Pays de la Loire (44)	2712-3 antériorité	
ROMI - St Malo	Bretagne (22)	2712-3 antériorité	
ROMI - St Nicolas de Redon	Pays de la Loire (44)	2712-3b	
TRIPAPYRUS - L'Aiguillon-sur-Vie	Pays de la Loire (85)	2712-3a & b	
TUBERT - Elne	Occitanie (66)	2712-3a & b	
Centres actifs disposant de 2712-2 avec régime de l'antériorité			
Raison sociale	Zone géographique	ICPE	
Groupe World Recycling - Azur Métaux - Toulon	PACA (83)	2712-2	
Groupe World Recycling - France Récupération Recyclage - La Crau	PACA (83)	2712-2	
LRB - Brest	Bretagne (29)	2712-2	
PRAXY - EPUR - Dijon	Bourgogne-Franche-Comté (71)	2712-2	
PRAXY - EPUR - Macon	Bourgogne-Franche-Comté (71)	2712-2	
Centres candidats avec ICPE 2712-3			
PRAXY - Guyot - Guingamp (Plomagoar)	Bretagne (22)	2712-3a & b	
PRAXY - Guyot - Kervignac	Bretagne (56)	2712-3a & b	
PRAXY - IPES (PENA) - Kourou	Guyane (973)	2712-3a & b	
Centres candidats 2022-2023 ayant déposé la DDAE 2712-3			
Raison sociale	Zone géographique	ICPE	Date de dépôt
BOATING OVERSEAS INCORPORATION - Bouillante	Guadeloupe (971)	DDAE 2712-3 déposé	16/07/2021
LRB - Guilers	Bretagne (29)	DDAE 2712-3 déposé	01/04/2021
LRB - Guipavas	Bretagne (29)	DDAE 2712-3 déposé	en 2020
PRAXY - BAUDELET - Dunkerque	Hauts de France (59)	DDAE 2712-3 déposé	01/10/2020
PRAXY - Excoffier - Saint Alban Laysse	Auvergne-Rhône-Alpes (73)	DDAE 2712-3 déposé	11/05/2021
ROCCA - Borgo	Corse (Nord)	DDAE 2712-3 déposé	28/12/2020
ROUVEREAU - La Rochelle	Nouvelle Aquitaine (17)	DDAE 2712-3 déposé	12/07/2021
Centres candidats 2022-2023 en possession de 2712-1			
Raison sociale	Zone géographique	ICPE	Date de dépôt
BIG BENNES - Soignolles en Brie	IDF (77)	2712-1b	attente résultat AO APER
DEPOLIA - Moret-Loing-et-Orvanne	IDF (77)	VHU	attente résultat AO APER
CAPY - Audenge	Nouvelle Aquitaine (33)	2712-1b	attente résultat AO APER
Passenaud - Flers	Normandie (61)	2712-1b	attente résultat AO APER
PRAXY - Excoffier - Chêne-en-Semine	Auvergne-Rhône-Alpes (74)	2712-1b	attente résultat AO APER
ROCCA - Sarrola-Carcopino	Corse (Sud)	2712-1b	attente résultat AO APER
SIRMET - Boulazac	Nouvelle Aquitaine (24)	2712-1b	attente résultat AO APER
VERDE - St Martin	Saint Martin (978)	2712-1b	attente résultat AO APER
Centres candidats 2022-2023 sans 2712			
Raison sociale	Zone géographique	ICPE	Date de dépôt
ALFA RECYCLING - Saint Bonne de Mure	Auvergne-Rhône-Alpes (69)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
Arc Environnement / Atlantique Environnement - Périgny	Nouvelle Aquitaine (17)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
CAPELLE - Alès	Occitanie (30)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
Caribbean Docks Service	Guadeloupe (971)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
Green Tropical Circle	La Réunion (974)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
Groupe World Recycling - Fréjus	PACA (83)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
Les Champs Jouault - Cuves	Normandie (50)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
LRB - Crozon	Bretagne (29)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
LRB - Caudan	Bretagne (56)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
Nasarre (Nautic Auto) - Meyzieu	Auvergne-Rhône-Alpes (69)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
NICOLLIN - Montpellier	Occitanie (34)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
NICOLLIN - Sète 1	Occitanie (34)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
NICOLLIN - Sète 2	Occitanie (34)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
PRAXY - AM Environnement - Biguglia	Corse (Nord)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
PRAXY - Saint Laurent - Carros	PACA (06)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER
RECYNOV - Leffinckoucke	Haut de France (59)	Pas d'ICPE 2712	attente résultat AO APER

ANNEXE 4

Carte de France des centres de déconstruction agréés et en attente de réponse



ANNEXE 5

Les différentes configurations réglementaires liées aux statuts des navires de plaisance

Type d'activité	Type de navire	Titre de navigation	Régime de sécurité des navires	Régime social de l'équipage	Aptitude médicale	Brevet de commandement
Navigation récréative exercée à titre personnel	Navire de plaisance	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT)	Navire de plaisance (décret 84-810 art 1 I-3.1)	Pas de régime social	Aucune	Permis de plaisance si navire à moteur
Apprentissage de la plaisance à voile ou à moteur	Navire de plaisance de formation	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT)	Navire de plaisance de formation (décret 84-810 art 1 I-3.2)	A préciser en fonction de la définition de la plaisance professionnelle à priori régime terrestre	Médecin agréé	Brevet sportif de formation (voile), autorisation d'enseigner (moteur) et permis
Navire support de plongée	Navire de plaisance de formation, pas de transport de passagers si moins de 12 passagers	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT)	Navire de plaisance de formation (décret 84-810 art 1 I-3.2)	A préciser en fonction de la définition de la plaisance professionnelle à priori régime terrestre		Brevet sportif de formation et permis
	Navire de charge si plus de 12 passagers 12 passagers max, navire à passagers si plus	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT) Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)	Navire de plaisance de formation (décret 84-810 art 1 I-3.2)	A préciser en fonction de la définition de la plaisance professionnelle à priori régime terrestre		Capitaine 200 ou BACPN si navigation diurne, P<170kW, 12 pax max
guide de pêche	Navire de plaisance de formation, pas de transport de passagers	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT)	Navire de plaisance de formation (décret 84-810 art 1 I-3.2)	Régime terrestre (L 5551-1 du CT) si activité terrestre > 50%		Brevet sportif de formation et permis
Navigation récréative exercée dans le cadre d'une location sans skipper	Navire de plaisance	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT)	Navire de plaisance (décret 84-810 art 1 I-3.1)	Pas de régime social	Aucune	Permis de plaisance si navire à moteur
Navigation récréative exercée dans le cadre d'une location avec skipper sous responsabilité du skipper si navire > 160 kW ou navigation > 6 milles du point de départ	Navire de plaisance à utilisation commerciale si moins de 12 passagers, 30 ou 120	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)	Navire de plaisance à utilisation commerciale (décret 84-810 du 30 août 1984 art 1 I-3.3) Division 241	ENIM (L 5551-1 du CT et note DAM DS de 2014 § 1-2.1))	Médecin des gens de mer	Capitaine 200
Navigation récréative exercée dans le cadre d'une location avec skipper sous responsabilité du skipper si navire < 160 kW et navigation comprise entre 2 et 6 milles du point de départ	Navire de services côtiers si moins de 12 mètres	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT)		Régime terrestre (L 5551-1 du CT) si activité terrestre > 50%	Médecin des gens de mer	BACPN
Navigation récréative exercée dans le cadre d'une location avec skipper sous responsabilité du skipper si navire < 160 kW et navigation < 2 milles du point de départ	Navire de services côtiers si moins de 12 mètres	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT)		Régime terrestre (L 5551-1 du CT) si activité terrestre > 50%	Médecin des gens de mer	BRACPN
Navigation récréative exercée dans le cadre d'une location avec skipper sous responsabilité du locataire si navire > 160 kW ou navigation > 6 milles du point de départ	Navire de plaisance	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT)	Navire de plaisance (décret 84-810 art 1 I-3.1)	Terrestre	Médecin des gens de mer	Capitaine 200

Navigation récréative exercée dans le cadre d'une location avec skipper sous responsabilité du skipper si navire < 160 kW et navigation comprise entre 2 et 6 milles du point de départ	Navire de services côtiers si moins de 12 mètres	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT)		Régime terrestre (L 5551-1 du CT) si activité terrestre > 50%	Médecin des gens de mer	BACP
Navigation récréative exercée dans le cadre d'une location avec skipper sous responsabilité du skipper si navire < 160 kW et navigation < 2 milles du point de départ	Navire de services côtiers si moins de 12 mètres	Carte de circulation (art L 5234-1 du CT)		Régime terrestre (L 5551-1 du CT) si activité terrestre > 50%	Médecin des gens de mer	BRACP
Location de navire de plaisance	Navire de charge si plus de 12, 30, 120 passagers	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)	Division 222	ENIM (L 5551-1 du CT et note DAMDS de 2014 § 1-2.1))	Médecin des gens de mer	Brevet marine marchande
Navigation de services hôteliers si navires < 160 kW	Navire de services côtiers si moins de 12 mètres	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)		Régime terrestre (L 5551-1 du CT) si activité terrestre > 50%	Médecin des gens de mer	BRAPN/BACP/BACP V en fonction de la navigation
	Navire de charge si plus de 12 mètres	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)	Division 222	ENIM (L 5551-1 du CT)	Médecin des gens de mer	
Navigation de prestation de services côtiers si navires < 160 kW	Navire de services côtiers si inférieur à 12 mètres	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)		Régime terrestre (L 5551-1 du CT) si activité terrestre > 50%	Médecin des gens de mer	BRAPN/BACP/BACP V en fonction de la navigation
	Navire de charge si plus de 12 mètres	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)	Division 222	ENIM (L 5551-1 du CT)	Médecin des gens de mer	Capitaine 200
Navigation à des fins de recherche scientifique si navire < 160 kW	Navire de services côtiers si moins de 12 mètres	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)		Régime terrestre (L 5551-1 du CT) si activité terrestre > 50%	Médecin des gens de mer	BRAPN/BACP/BACP V en fonction de la navigation
	Navire de charge si plus de 12 mètres	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)	Division 222	ENIM (L 5551-1 du CT)	Médecin des gens de mer	Capitaine 200
Navigation de travaux maritimes côtiers (interventions sur mouillages) si navires < 160 kW	Navire de services côtiers si moins de 12 mètres	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)		ENIM (L 5551-1 du CT)	Médecin des gens de mer	BRAPN/BACP/BACP V en fonction de la navigation
	Navire de charge si plus de 12 mètres	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)	Division 222	ENIM (L 5551-1 du CT)	Médecin des gens de mer	Capitaine 200
Navigation de services portuaires (hors lamanage...) si navire < 160 kW	Navire de services côtiers si inférieur à 12 mètres	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)		Régime terrestre (L 5551-1 du CT) si activité terrestre > 50%	Médecin des gens de mer	BRACP
	Navire de charge si plus de 12 mètres ou > 160 kW	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)	Division 222	ENIM (L 5551-1 du CT)	Médecin des gens de mer	Capitaine 200
Transport régulier de personnes	Navire de transports de passagers	Permis d'armement (art L 5232-1 du CT)	Division 222	ENIM (L 5551-1 du CT)	Médecin des gens de mer	Capitaine 200

ANNEXE 6

Liste des personnes auditionnées

LISTE DES AUDITIONS

NOM	PRENOM	STRUCTURE	FONCTION
Albahary	Olivier	Globesailor	Président fondateur
Allot	Emmanuel	FIN	Administrateur, en charge de la location maritime
Aubertin	Laurent	Pôle compétitivité EMC2	Directeur du développement
Barrière	Ophélie	Locaboat	Directrice générale
Blanchard	Gilles	Earthcase (société de conseil)	Directeur
Boilot	Fabien	Parc Marin d'Iroise	Directeur
Bost	Pierre	Fédération nationale des bateaux écoles	Président
Boudou	Philippe	Responsable Generali, Président du GT plaisance de la Fédération Française de l'Assurance	
Bourillet	Cédric	Directeur Général de la Prévention des Risques	
Bourillon	Christophe	Professional Yachting Association	secrétaire général
Bretagne	Eric	Nautic Training (centre de formation à distance)	Gérant
Caillet	Virgile	Union Cycle et Sport	Délégué Général
Calando	Laurent	Samboat	Directeur Général
Cardi	Pascal	NV Equipment	Président Directeur Général - Administrateur FIN
Carignant	Alfred	Les Canalous	Président Directeur Général - Administrateur de la FIN
Caudal	Thierry	SNSM Pornichet	Président
Cercio	Jean-Luc	DDTM du Var	Chef d'unité ULAM
Chapeleau	Jean-Paul	Président de l'APER, Directeur général du groupe Bénéteau	Administrateur FIN
Chardin	Nicolas	Parc National des Calanques	Directeur-adjoint
Codorniou	Didier	Conseil Régional de l'Occitanie	Vice- Président en charge de la Méditerranée
Constance	Stephan	Groupe Grand Large Yachting	Président-Directeur Général - Administrateur FIN
Contamine	Camille	Fédération Française des Ports de Plaisance	Déléguée générale
Conzales	Jacques	Groupement des Equipages Profesionnels du Yachting	Président
Coquil	Thierry		Directeur des Affaires maritimes
Cornu	Alex	Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques	Directeur
Cravic	Bruno	Fédération nationale des bateaux écoles	
Daune	Tom	Les Glénans	Délégué Général
de Canson	François	Région Sud	Vice-Président en charge du Développement économique, de l'attractivité, du tourisme et de la prévention des risques majeurs
de Metz	Jérôme	Groupe Beneteau	Président directeur général
de Oliveira	Emmanuel	SNSM	Président
Dejean de la Batie	Hubert	Conservatoire du littoral	Président du Conseil d'Administration

NOM	PRENOM	STRUCTURE	FONCTION
Delaporte	Nicolas	Voies Navigables de France	Responsable de la division tourisme
Dénéchau	Jean-Luc	Fédération Française de Voile	Président
Di Martino	Marilyn	Locasails	Directrice Générale
Dubos	Laure	UCPA	Directrice de la stratégie éducative et sportive
Duchesne	Thierry	Préfecture maritime de la Méditerranée	Adjoint au préfet maritime de la Méditerranée
Dufaut	Corinne	Nicols	Directrice adjointe
Dufresne	Matthieu	BPI Pays de la Loire	
Dufumier	Benoit	Voies Navigables de France	Directeur général adjoint
Dumaistre	Franck	ADEME région Pays de la Loire	Directeur
Duncombe	Marc	Parc National de Port Cros	Directeur
Dupré	Ywan	Comité régional olympique et sportif des Pays de la Loire	
Dupuis	Martine	Campus nautique des Sables d'Olonne	Directrice Opérationnelle
Fontaine	Jean-François	Ville de La Rochelle	Maire
Frugier	Michel	Ville d'Aix-les-Bains	Adjoint au Maire en charge du tourisme - Président de France Station Nautique
Gallo	Anne	Région Bretagne	Vice-présidente, Tourisme, nautisme, patrimoine
Gardies	Nicolas	Fontaine Pajot Dufour	Directeur général - Administrateur de la FIN
Garziano	Stéphane	Registre International Français	Chef de bureau
Gaschnig	Benoit	SNSM 44 centre de formation	Directeur
Gautier	Alain	navigateur	
Gibbeau	Richard	AGL	Directeur
Gorioux	Edouard	Click and Boat	Président
Goulard	François		ancien Président du Conseil départemental du Morbihan
Gouraud	Emmanuel	Mer Angels	Président
Heral	Philippe	Yacht Club de France	Président
Hugues	Claire	Conseil Régional des Pays de Loire	Vice-Présidente en charge des dossiers maritimes
Ibos	Jean-Claude	Groupe Wichard	Président Directeur Général - Administrateur de la FIN
Jacquet-Lagrange	Guillaume	Seazen	Président
Jourdain	Roland	Skipper	
Kerhoas	Jean	Nautisme en Bretagne	Président
Keromes	Roger	Consultant	
Kiffer	Jean	Fédération nationale des pêcheurs plaisanciers et sportifs de France	Président
Lacoume	Fabrice	Yamaha Marine	Directeur Europe
Latour	Pierre-Alexis	Ministère des sports	
Le Biannic	Nicolas		Directeur de la mer Martinique
Le Corquillé	Marina	Atout Port	Directrice du développement
Le Fur	Jean-Philippe	Métropole de Toulon	Directeur des ports
Leclerc	Anne-Sophie	Association Nationale des Elus du Littoral	Déléguée générale

NOM	PRENOM	STRUCTURE	FONCTION
Lecoq	Tristan	inspecteur général de l'éducation nationale	
Legaut	Guillaume	UCPA	Directeur Général
Leguelinel	Jérôme	Grune Sec	Dirigeant
Lelarge	Hervé	BPI France Bretagne	Directeur régional
Leméteyer	Chantal	Monaco Marine	Directrice Générale
Leroy	Arnaud	ADEME	Président
Leroy	Nicolas	Helvetia Assurances	Directeur Marchés Plaisance et Fluvial
Leveau-Vallier	Emeric	Capt'n Boat	Président fondateur
Levert	Eric	Directeur interrégional de la Mer de Méditerranée	
Lino	Christophe	SNOSAN - ENVSAN	Chargé de mission
Mallaroni	Michel	Port de Bonifacio	Directeur
Martin	Patrice	Fédération Ski nautique	Président
Mazella	Claude	Fédération varoise de pêche de loisir	Président
Mevelec	Eric		Directeur de la mer de la Réunion
Migaud	Dominique	DDTM 44	
Moquay	Bertrand	Port de la Rochelle	Directeur - Président de l'APPA
Morin	Brieuc	Sellor	Directeur - Secrétaire Général APPB
Moussart	Jean-Christophe	Team Sodebo	Directeur
Nardin	Guillaume	Direction Générale des Outre-mer	Adjoint du chef de bureau des politiques agricoles, rurales et maritimes
Nicolas	Xavier	Chef de la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques	
Olivry	Didier	Délégué régional du conservatoire du littoral	
Oller	Tony	Port de Saint-Tropez	Directeur
Pahun	Jimmy	Député du Morbihan	
Panonacle	Sophie	Députée de la Gironde	Présidente du CNML
Peltier	Michel	Directeur mer de l'Office Français de la Biodiversité	
Penhouët	Louis	UNAN	Président
Pitollat	Claire	Députée des Bouches du Rhône	
Poncin	Olivier	Catana	Président directeur général
Poupon	Patrick	Pôle mer Bretagne Atlantique	Directeur
Quernez	Mickael	Vice-Président de la Région Bretagne, Maire de Quimperlé, Président de l'APPB	
Quirouard Frileuse	Marc-Emmanuel	Union des Ports de Plaisance de PACA et Monaco	Président
Quitot	Jean-Philippe	DIRM Sud Atlantique	Directeur interrégional
Rapier	Douglas	Agent maritime	
Rapin	Jean-François	Association Nationale des Elus du Littoral	Président
Reculet	Céline	Fédération Française de Canoé-Kayak	DTN Adjointe
Robin	Denis	Secrétaire Général de la Mer	
Roche	Jean-Paul	Groupe Alliance Marine	Président Directeur Général
Rodet	Philippe	Nautisme en Bretagne	Directeur
Ruyant	Thomas	Skipper	

NOM	PRENOM	STRUCTURE	FONCTION
Ruyant	Thomas	Skipper course au large	
Seigner	Laurent	NAUTIHUB CCI	Responsable
Sieur	David	Riviera Yachting Network	Vice Président
Singellos	Nicolas	Direction des Affaires Maritimes	Chef du bureau de la formation et de l'emploi maritimes
Taburet	Matthieu	Nautix	Directeur - Administrateur de la FIN
Tachoiros	Stéphanie	Office Français de la Biodiversité	Chargée de mission "pêche et usages maritimes"
Tanguy	Rozenn	Association Française des Ports de Plaisance de Bretagne	Déléguée générale
Terrier	Isabelle	DDTM 83	Chef de service
Thau	Jean-François	Confédération du Nautisme et de la Plaisance	Secrétaire Général
Thomas	Hervé	DIRM MEMN	Directeur interrégional
Thomas	Jean-Paul	Fédération française de l'Assurance	Responsable
Tourrel	Véronique	Union des Ports de Plaisance de PACA et Monaco	Déléguée régionale
Urbaniak	Odile	Ministère des sports	
Vandenberghe	Christian	Fédération Française d'Avion	Président
Vaslin	Jean-Luc		Directeur de la mer Guadeloupe
Verrons	Fred	Corsica Yacht Service	Directeur
Vince	Agnes	Conservatoire du littoral	Directrice
Vincensini	Philippe	La Ciotat shipyards	Directeur Général
Voisin	Thierry	Comité européen pour le yachting professionnel	Président
Zoungrana	Jean	Fédération Française de Canoé-Kayak	Président

ANNEXE 7

Lettre de mission



MINISTÈRE DE LA MER

*Liberté
Égalité
Fraternité*

La ministre

Réf : MM/2021-07/25501

Paris, le **28 JUIL. 2021**

Monsieur Yves LYON-CAEN
Président de la Fédération des
industries nautiques
34, quai d'Austerlitz
75013 PARIS

Monsieur Guillaume SELLIER
Directeur interrégional de la mer
2 boulevard Allard
BP 78749
44187 Nantes Cedex 4

Monsieur le Président, Monsieur le Directeur,

Le développement du nautisme est pour moi une priorité, c'est un levier puissant pour la découverte de la mer et de ses opportunités. La plaisance est d'ailleurs un secteur plébiscité, avec 13 millions de plaisanciers occasionnels, un million de navires immatriculés, 10 000 immatriculations annuelles supplémentaires et de nouveaux usages et demandes de services qui génèrent un fort dynamisme territorial et industriel. Les industries nautiques françaises, fleurons de notre pays, sont également en tête du marché international. Elles représentent 5 500 entreprises et 45 000 emplois directs et contribuent à dynamiser le secteur sur tout notre territoire. Mais le potentiel de développement est plus important encore.

Dans le contexte de sortie de crise que vit notre pays, j'ai souhaité vous confier une mission pour identifier des leviers permettant une plus grande visibilité et une plus grande attractivité de la plaisance en France hexagonale et ultra-marine, tout en identifiant des perspectives complémentaires pour renforcer le positionnement de ce secteur à l'international. Vous saurez, également, inscrire vos propositions dans une démarche de développement durable.

Vous aurez une attention particulière aux thématiques suivantes, sur lesquelles j'attends des propositions concrètes pour éclairer ma feuille de route :

- La transition écologique de la filière, dans ses deux composantes : l'éco-conception et en particulier les matériaux composites ainsi que le cycle de vie des bateaux et l'optimisation de la filière de déconstruction des navires de plaisance. Cette filière est jeune, novatrice en Europe et représente un véritable enjeu écologique et économique. Les résultats restent cependant à consolider pour lui donner l'essor nécessaire et voir notamment comment pourront se mettre en place les dispositions votées dans le cadre de la loi sur l'économie circulaire sur ce sujet.

.../...

- L'accompagnement de l'innovation au sein de la filière des industriels de la mer dont vous faites partie. Les industries nautiques sont un creuset d'innovation, et tirent également parti du dynamisme d'autres industries nationales (aéronautique, automobile). Pour autant l'accès au financement reste encore difficile pour les entreprises du secteur souvent trop dispersées dans leur démarche pour accéder efficacement à ces leviers.
- La sécurisation de l'achat des bateaux d'occasion. Chaque année 60 à 65 000 bateaux d'occasion sont vendus en France. La majorité de ces mutations est effectuée entre particuliers, sans tiers de confiance. Vous m'indiquerez si des dispositions sont nécessaires pour assurer, dans certaines circonstances, à l'acquéreur l'achat d'un bien de qualité afin qu'il puisse naviguer en toute sécurité, sans complexifier les pratiques nautiques. Si tel est le cas, ces propositions seront étayées par une évaluation des avantages et inconvénients de telles mesures.
- La sensibilisation à destination des usagers pour favoriser des pratiques responsables. Cette dimension est incontournable et doit mobiliser l'ensemble des parties prenantes dans le champ du nautisme ainsi que plusieurs leviers potentiels dont la fiscalité.
- L'accès à la plaisance à travers le dispositif du permis bateau. Je souhaite faire évoluer le permis bateau afin qu'il reste accessible au plus grand nombre tout en permettant une plus grande progressivité dans la pratique de plaisance et la maîtrise des techniques de navigation dans un contexte de forte demande. Cette réflexion doit être partagée avec les professionnels et les plaisanciers. Vos propositions pourront éclairer la démarche engagée au sein de l'administration de la mer.
- La découverte de la plaisance et la facilitation de l'accès aux activités nautiques. Le nombre de plaisanciers propriétaires tend à diminuer en France, ce qui appelle à un renouvellement des pratiques et de nouveaux usages, avec un modèle plus diversifié, répondant aux nouvelles attentes, et facilitant l'investissement des nouveaux pratiquants. L'utilisateur devenant de plus en plus occasionnel et simple utilisateur d'un engin qu'il ne possède pas, vous proposerez des pistes visant à mieux identifier la chaîne de responsabilisation entre le pratiquant et celui qui lui met un navire à disposition sous diverses formes.
- L'accompagnement de l'équipement de la bande côtière pour répondre aux pratiques actuelles et futures, avec par exemple le développement des mouillages, alternative crédible au développement d'infrastructures portuaires lourdes.

Par ailleurs, vous participerez aux travaux que je viens de lancer pour valoriser et accueillir durablement le secteur de la grande plaisance en France.

Vous me présenterez vos travaux en décembre 2021, à l'occasion de salon nautique de Paris. Ils alimenteront un dialogue avec les usagers de la plaisance que j'entends engager d'ici la fin de l'année 2022 de façon à projeter une vision d'avenir pour ces activités essentielles de nos territoires maritimes.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.



Annick GIRARDIN