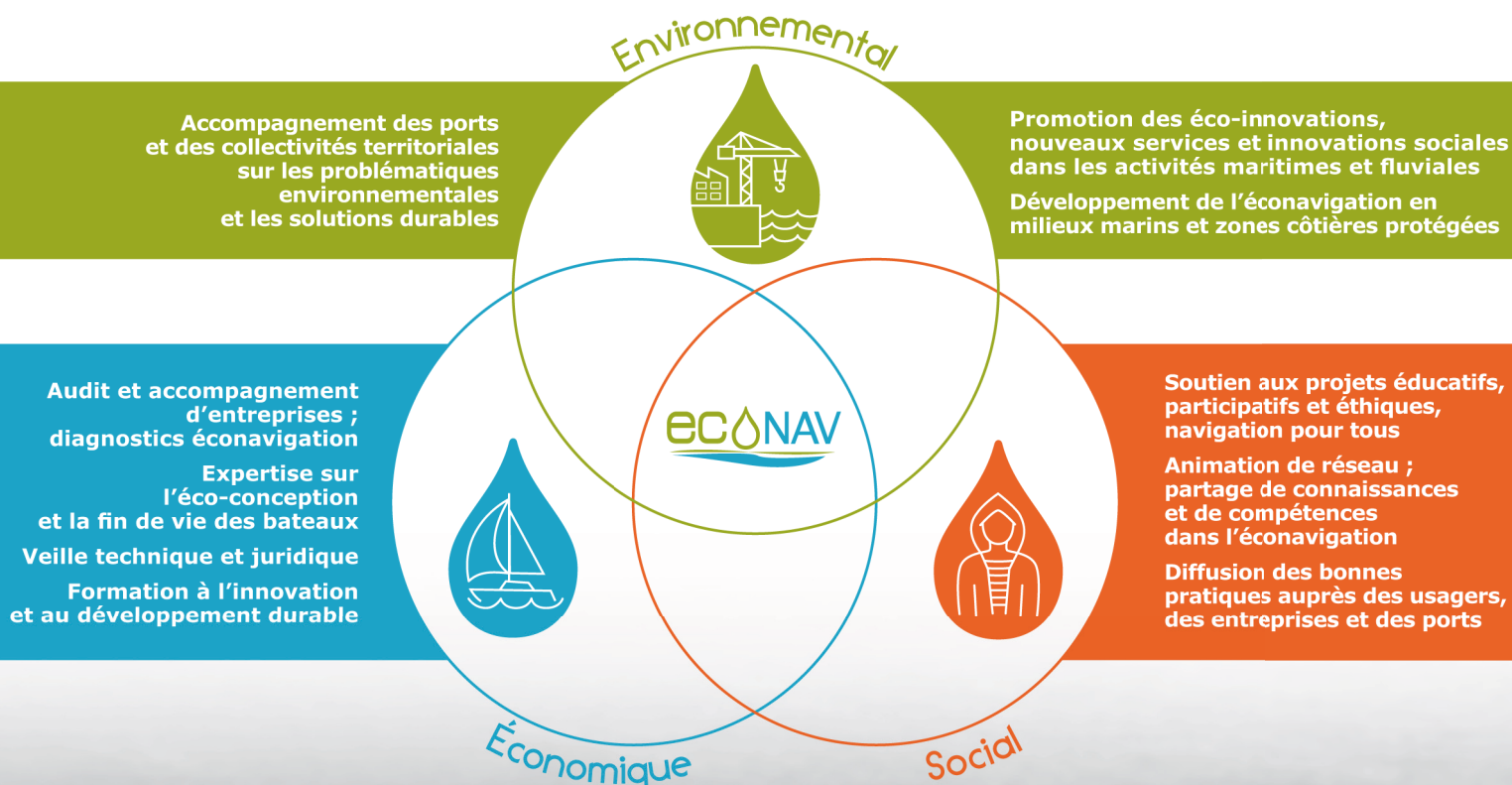


# Rapport d'activité

Septembre 2015 - Août 2016



©EcoNav

29 Boulevard du Général de Gaulle  
29100 Douarnenez  
Tél : 02 98 75 31 86  
contact@econav.org

[www.econav.org](http://www.econav.org)

Ils nous font confiance :



## EDITO

EcoNav est un réseau de professionnels qui, au fil des années, s'est constitué et consolidé autour d'un noyau dur de structures impliquées dans le développement durable de leurs activités maritimes et fluviales.

Reconnu pour ses travaux sur l'éco-conception, la fin de vie des navires, la sensibilisation et la formation à l'éconavigation, EcoNav a œuvré pour le développement des bonnes pratiques dans les activités maritimes et ce grâce à ses partenaires.

Rien ne pourra lui être reproché - et vous le verrez ce bilan d'activité n'a pas à rougir des autres années - mais aujourd'hui pour des raisons qui nous sont extérieures il nous faut changer de cap.

Au-delà de nouvelles missions qui nous sont difficiles à développer, il faut être honnête l'argent se fait rare et le dernier exercice comptable nous montre que 2016 a particulièrement été difficile.

Les subventions sont en baisse, les changements de politiques ne sont pas propices au développement durable et malgré la recherche dynamique de financements et de partenaires privés, EcoNav n'a pas réussi à boucler son budget.

Il nous faut dès à présent et afin de sauvegarder l'association, son objectif, ses valeurs, sa mission, réorganiser EcoNav.

Elu comme président par intérim par le Conseil d'administration, j'ai proposé d'œuvrer vers une dématérialisation d'EcoNav avec l'aide d'un réseau de bénévoles, l'idée étant

## SOMMAIRE

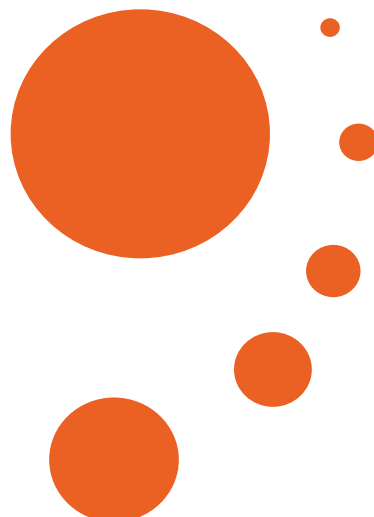
|                                         |             |
|-----------------------------------------|-------------|
| <b>Le réseau EcoNav</b>                 | <b>p.4</b>  |
| <b>Fédérer &amp; représenter</b>        | <b>p.8</b>  |
| <b>Promouvoir &amp; sensibiliser</b>    | <b>p.12</b> |
| <b>La semaine de l'éconavigation</b>    | <b>p.18</b> |
| <b>Déchets &amp; nautisme</b>           | <b>p.22</b> |
| <b>Fin de vie des navires</b>           | <b>p.26</b> |
| <b>Econaviguer dans une aire marine</b> | <b>p.36</b> |
| <b>Retombées médias</b>                 | <b>p.44</b> |
| <b>Financements</b>                     | <b>p.46</b> |

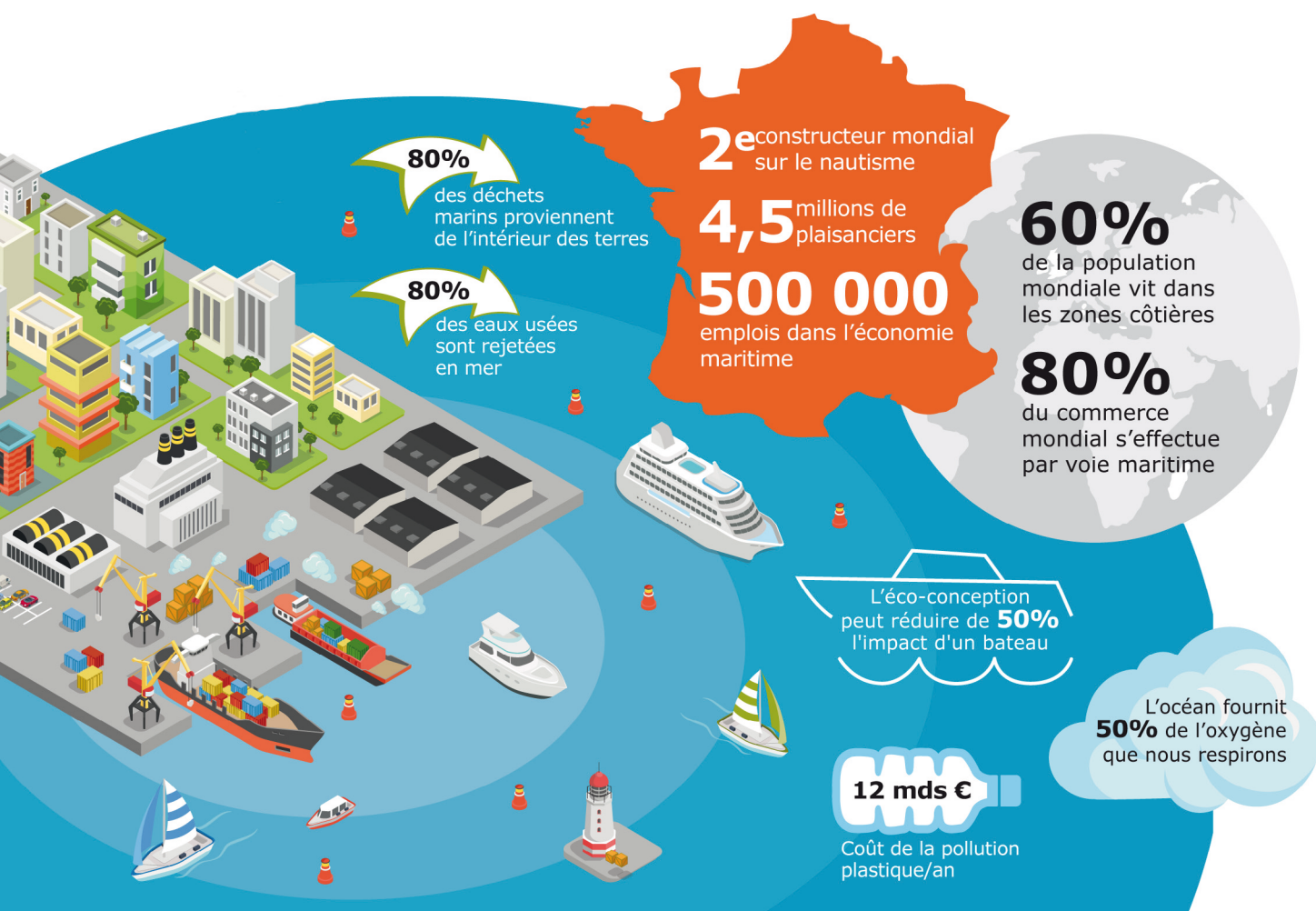
de développer une plateforme web pour aider les professionnels et conseillers les plaisanciers sur l'éconavigation. Ce projet vous le trouverez également dans ces pages.

Il nous faudra être attractif, dynamique et constant dans notre production. Bien sûre, cette dématérialisation ne veut pas dire que nous cesserons de nous voir, un réseau comme EcoNav a besoin d'échanger, de se rencontrer, de discuter...

L'éconavigation aura besoin de vous dans les mois à venir, je ne manquerai pas de vous solliciter.

Yannick Wileveau  
président





## Les partenaires financiers



PROJET  
SOUTENU  
PAR



# Le réseau EcoNav

**Le réseau EcoNav a été imaginé en 2007 sous l'impulsion d'acteurs engagés et fondé en 2009 par l'Agence des aires marines protégées et la Fondation Nicolas Hulot. Aujourd'hui, EcoNav fédère des entreprises, des organismes de recherche et de formation, des collectivités, des associations et des particuliers impliqués dans le développement durable des activités maritimes et fluviales.**

EcoNav met son expertise au service des acteurs de l'éconavigation, s'engage à promouvoir les innovations techniques et sociales et les bonnes pratiques, conseille les parties prenantes et pilote des actions pour faire de l'éconavigation le fondement de la navigation de demain.

## La gouvernance

L'organisation de l'association est fondée sur les statuts et se compose de deux instances ayant chacune un rôle bien défini : l'assemblée générale et le conseil d'administration.

Une équipe de deux salariés aide à la gestion quotidienne de l'association et à la mise en œuvre de projets fédérateurs et d'études.

## L'Assemblée générale

L'Assemblée générale (AG) se réunit une fois par an. Le 6 décembre 2015 l'AG a rassemblé les adhérents EcoNav au « Nautic Café » du salon nautique de Paris.

Celle-ci a validé plusieurs actions dont la mise en place de la première semaine de l'éconavigation.

Il s'en est suivi un point presse et un pot de l'amitié sur l'espace VIP de Ouest-France.

Le 5 décembre 2016 s'est tenu l'AG qui a validé ce présent Bilan d'activité.

## Le Conseil d'administration

Les membres du CA

William Paesen, MAVD, Président ; Sophie Boyer, SEIO Environnement, Secrétaire ; Claude Martinuzzi, Philonautique - Multimono, Trésorier.

Benoit Calvet, Agir ou subir ? ; Jacques Dussol, RIEM ; Jean Pierre Lailic, UAB ; Gwenaél Le Maguer, Université de Bretagne-Sud ; Hakim Rahmoun, Olbia Chantier Naval ; Yannick Wileveau, Naviwatt ; Jean-Charles Hainglaise, P plus C.

Par le rassemblement des acteurs œuvrant à la réduction des impacts environnementaux et à la diminution de l'utilisation des énergies fossiles dans le domaine des activités maritimes terrestres, fluviales et marines, l'association a pour objet le développement de l'éconavigation et d'activités connexes.

Pour y parvenir, elle interviendra notamment dans :

- la promotion, la formation et la sensibilisation
- la recherche & développement en collaboration avec les Pôles Mer
- les normes et réglementations
- des opérations avec les collectivités territoriales et les pouvoirs publics
- la défense des activités concernant l'éconavigation
- la défense de ses membres
- la mise en réseaux des structures européennes compétentes du secteur

## Rappel des statuts

en se concentrant sur les thématiques générales suivantes :

- Construction des bateaux : choix des matériaux, produits et équipements, alternatives aux énergies fossiles
- Usages en mer et à terre : sobriété énergétique, gestion des déchets et co-utilisation de matériels, équipements et territoires maritimes
- Les services et infrastructures portuaires ainsi que la déconstruction : valorisation par le recyclage et la réutilisation des produits et services aux publics concernés.



## Les chiffres clef

2ETP

2 salariés permanents en CDI

25 membres adhérents

Produits d'exploitations : 91 833 €

Charges d'exploitations : 137 049 €

Masse salariale : 74 557 €

Subvention exploitation : 975 833 €

Cotisations : 1 240 €

Mécénat : 10 004 €

Prestations : 34 755 €

Carte d'identité EcoNav

AG Constitutive : 10 décembre 2009

Déclaration en préfecture : 18 janvier 2010

Date de publication au journal officiel : 30 janvier 2010

Siège social : 29 Blvd du Général de Gaulle,

29 100 Douarnenez

Tél. 02 98 75 31 86

email : [contact@econav.org](mailto:contact@econav.org)

N° SIRET : 522 510 643 00011

Code APE : 9449z

Les comptes sont clôturés au 31 août chaque année.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2012, EcoNav est employeur et applique la convention collective de l'animation.

Membres fondateurs : Agence des aires marines protégées ; Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme ; De Navigatio (dissolution en 2012)

Le Conseil d'administration (CA) s'est réuni à trois reprises. Il se compose de dix personnes représentant la filière maritime.

- 28 septembre 2015 à Vannes
- 1 février 2016 à Pornic
- 12 juin 2016 au Cap Ferret

### L'équipe

Pour mener à bien les décisions prises par le Conseil d'administration une équipe agit sur le terrain.

#### William Paesen, président

Directeur de l'association MAVD, William Paesen a été élu à la présidence en 2013 et a souhaité renouveler son mandat en 2014 et 2015. Il ne se représente pas en 2016. Sa présidence a été marquée par une envie de

consolider le réseau dans ses relations humaines afin de créer des synergies et ce dans un contexte de plus en plus difficile quant aux valeurs et aux financements associatifs.

**M. Yannick Wilveau** a été élu président par intérim en novembre 2016 et s'est présenté à la présidence lors de l'AG 2016.

#### Yveline Berréhuc, directrice

Yveline Berréhuc a pour mission d'assurer le bon fonctionnement de l'association et de son projet d'actions pour le Conseil d'administration auquel elle soumet ses propositions.

En plus de la coordination du réseau national et de son animation, Yveline co-pilote le programme «Econaviguer dans une aire marine protégée» et a activement oeuvré à la mise en place de la première semaine de l'éconavigation.

Elle est en charge la communication du réseau (rédaction de contenu, mise en page, diffusion, nouveau site internet), pour cela elle a suivi des formations

sur l'animation de réseau et le web-marketing.

#### Benjamin Simon, chargé de mission

Benjamin Simon mène les études de terrain, compile les bases de données, fournit les synthèses et rapports aux structures demandeuses. Son action en 2016 a principalement été axée autour de la fin de vie des navires : expertise, études, argumentations, etc. en lien avec l'étude de faisabilité d'une REP et une feuille de route régionale. Il a également mené une enquête sur les déchets issus de l'activité nautisme dans les ports.

Ses missions annexes concernent le conseil aux plaisanciers et aux professionnels et la mise à jour de la connaissance technique (cahier technique). Il aide également la directrice dans des actions de sensibilisation et de communication.

En 2016 Benjamin Simon a suivi une formation pour la réalisation de vidéos qu'il développe aujourd'hui au sein d'EcoNav.

## Les partenaires

Depuis sa création EcoNav est soutenu par de multiples partenaires institutionnels qui aident au développement des actions soit dans leur globalité soit sur des thématiques précises (Fin de vie des bateaux).

L'Agence des aires marines protégées, le Conseil régional de Bretagne et l'Ademe Bretagne soutiennent ainsi EcoNav depuis sa création.

La collaboration de partenaires privés vient renforcer la mise en œuvre des actions.

EcoNav répond également à des appels à projet et approche aussi des partenaires potentiels pour leur proposer une action de valorisation de l'éconavigation.

En 2015-2016 EcoNav a été soutenu par :

- Agence des aires marines protégées
- Conseil régional de Bretagne
- Ademe Bretagne
- Conseil Départemental du Finistère
- Conseil Départemental des Côtes d'Armor (2015 seulement)
- Fondation de France dans le cadre du projet « Gérons ensemble notre environnement » avec l'AMP Natura2000 des Glénan
- Fondation Crédit Agricole Finistère – Filière Mer

L'Agence des aires marines protégées et EcoNav ont établi un partenariat pour faciliter le transfert des initiatives positives en matière d'éconavigation à travers le programme « Econaviguer dans une aire marine protégée ».



L'Agence de l'eau Loire-Bretagne encourage les initiatives allant dans le sens d'une meilleure protection de l'eau. Elle soutient EcoNav dans le cadre du développement des formations professionnelles à l'éconavigation.

Première région maritime de France, la Bretagne mène une politique « Mer » qu'elle concrétise à travers son soutien à des organisations impliquées qui agissent pour la protection de la mer et du littoral.



L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable et soutient les initiatives allant dans ce sens.

Le Conseil départemental du Finistère a construit une politique dédiée à la filière nautique formulée dans le Livre Bleu du nautisme. L'éco-conception et la fin de vie des bateaux y sont des axes prioritaires à développer.



Le Conseil départemental des Côtes d'Armor s'est intéressé à la problématique de la fin de vie des bateaux de plaisance et soutient EcoNav dans son action de filière bretonne sur son territoire.

La ville de Douarnenez s'est investie auprès du réseau EcoNav dès sa création. La municipalité met ainsi à disposition des locaux pour l'équipe salariée.



Convaincue que chacun peut participer à la gestion de son environnement, la Fondation de France apporte son appui à travers l'appel à projet «Gérons ensemble notre environnement» à des opérations de concertation entre les acteurs.

La Filière mer du Crédit Agricole finistère à travers la Fondation Crédit Agricole a soutenu la mise en œuvre de la première semaine de l'éconavigation pour son action finistérienne.



## EcoNav projet 2017-2020

Plusieurs idées au sein du Conseil d'administration EcoNav ont circulé cette année quant à la suite à donner au réseau EcoNav. Un projet semble prendre forme autour de la production et de la diffusion de l'information.

En effet, depuis quelques années, EcoNav a fait le constat suivant :

- Adhérents en quête d'informations techniques (antifouling, motorisation), de recherche de sponsoring/financements/partenaires, de retour d'expérience.
- Connaissance / expertise EcoNav recherché sur certaines thématiques par les professionnels et collectivités
- Vision globale de l'éconavigation appréciée (port/bateau/pratique)
- Lettre d'information reconnue et journées de conférences appréciées

L'information et sa diffusion (site web, réseaux sociaux, lettre d'information, journées thématiques, etc.) sont donc les points forts du réseau EcoNav.

Fort de ce constat et dans l'objectif global de continuer à développer l'éconavigation, le Conseil d'administration souhaite orienter le projet EcoNav 2017-2020 vers la dématérialisation de la connaissance acquise par EcoNav vers un outil web performant et la création d'informations autour d'une plateforme faisant inter-agir les acteurs de l'éconavigation via les médias sociaux.

Cet objectif s'appuie sur l'objet historique d'EcoNav présent dans les statuts :

- Fédérer : rassembler « des acteurs œuvrant à la réduction des impacts environnementaux et à la diminution de l'utilisation des énergies fossiles dans le domaine des activités maritimes terrestres, fluviales et marines »
- Soutenir, « la défense des activités concernant l'éconavigation », « la défense de ses membres »
- Promouvoir : « la promotion, la formation et la sensibilisation »

### Cible

Ce web média spécialisé dans l'éconavigation aurait pour contributeur :

- Les usagers « grands publics » : cible nouvelle pour EcoNav qu'il faudra apprendre à connaître.
  - Sous-objectif : application de l'éconavigation : dans la navigation, l'équipement, l'entretien, la restauration ...
    - fiches « bonnes pratiques »
    - mise en avant de projets inspirants
    - contacts vers des entreprises
    - retour d'expériences
    - ...
- Les usagers « professionnels » : cible historique du réseau
  - sous-objectif : fédérer, soutenir les acteurs, attirer du business ...
    - veille technique/juridique régulière
    - visibilité d'entreprises sur le site
    - Faire passer des messages
    - ...

### Création de contenu

Fond : actualités, dossiers de fond, enquêtes, études, initiatives exemplaires, portraits, guides « bonnes pratiques », événements, conférences, produits, projets expérimentaux, actions de sensibilisation, etc.

Forme : article, vidéos, infographie, etc.

Ton : professionnel ? Neutre ? Peut être ironique ?

### Rédaction

Interaction de plusieurs contributeurs :

- Partenaire / collaborateur : créer des partenariats avec des associations ou structures pour alimenter régulièrement le site
- Nomination de « membres référents » par thématique : actif dans les projets historiques du réseau

Travail avec un Community manager pour animer les réseaux sociaux

# Fédérer et représenter

**EcoNav fédère de multiples acteurs de l'éconavigation. L'idée du réseau EcoNav était de rassembler au sein d'une structure les acteurs (professionnels et usagers) de la mer désireux de faire du développement durable leur priorité. En rassemblant ces acteurs EcoNav souhaite faire remonter les expériences inspirantes vers les collectivités et autres professionnels et ainsi développer les bonnes pratiques.**

Depuis sa création, le réseau EcoNav fédère un grand nombre d'acteurs maritimes et fluviaux œuvrant pour le développement durable. De même il les représente à de nombreuses occasions.

## Fédérer

EcoNav a fédéré depuis sa création en 2009, plus de 700 acteurs répartis sur tout le territoire français. C'est un bilan très positif !

Rassemblant plus de 100 adhérents en 2009 et 2010, lors des années « Grenelles », EcoNav a bénéficié d'un véritable engouement juridique, politique, et économique (il existait alors de nombreux appels à projets qui ont aidé à la mise en place d'actions fédératrices et exemplaires).

Cette dynamique s'est petit à petit estompée. Dans un contexte économique plutôt difficile aujourd'hui les entreprises ont recentré leurs activités laissant le développement de l'éconavigation, la prise de risque et l'innovation à la marge. Principalement un réseau de professionnels, EcoNav est conscient des difficultés rencontrées par les

acteurs de terrain et de ses adhérents quand aux aspects humains, financiers et techniques.

Aujourd'hui le réseau EcoNav fédère un quarantaine d'acteurs, en majorité des petites entreprises.

## Connaitre ses adhérents

En novembre 2015 un questionnaire a été envoyé aux adhérents dans le but de mieux connaître leurs attentes quant au réseau EcoNav. En effet, EcoNav souhaitait engager de nouvelles actions qui répondent aux problématiques actuelles et aux attentes des acteurs de terrain. Une vingtaine de réponses ont été reçues et ont pu être analysées. (Cf : infographie ci-contre).

### Une information en centre des préoccupations

Il ressort de ce questionnaire que les activités maritimes sont en mutation tant dans les innovations technologiques que les pratiques et les acteurs de l'éconavigation semblent avoir des difficultés à se positionner sur des activités parfois de niche. Les problèmes rencontrés sont liés aux moyens (humain, financier, technique)

et à une méconnaissance de plusieurs facteurs que sont les impacts environnementaux réels (antifouling, eaux usées, etc.), les réglementations à appliquer et enfin les solutions durables existantes.

Pourtant le réseau EcoNav est perçu pas ses adhérents comme une boîte à outils où l'on vient chercher essentiellement de l'information.

Les membres adhèrent au réseau pour accéder à cette information mise à disposition sur un « espace adhérent » du site internet. Ils recherchent également une forme de conseil et d'accompagnement à la mise en œuvre de projets et d'actions.

Certains adhèrent également pour valoriser leur action ou leur projet (communication interne, crédibilité du nom EcoNav comme partenaire « label EcoNav »...).

## Du dynamisme à l'attentisme

D'une manière générale les adhérents sont « passifs ». Ils ne participent pas aux actions, ne communiquent pas vers le réseau et ne proposent pas d'actions.

Cette « consommation passive » de l'information « EcoNav » a pour effet de



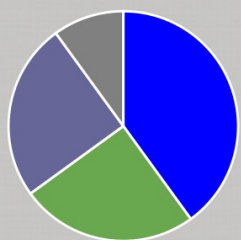
# EcoNav, un réseau d'information



Résultat du questionnaire diffusé auprès des adhérents du réseau EcoNav - Novembre 2015

## VOUS

Qui sont les répondants à l'enquête ?



40% des répondants sont des TPE ; 25% des centres de Recherche et 20% des associations.

1. Bretagne
2. Méditerranée
3. Côte Atlantique

Vos préoccupations sont liées aux :

**pratiques, éco-conception et sensibilisation**

**FAIRE NAITRE DES RENCONTRES**

Vos problèmes sur le terrain sont :

Les moyens **humain, financiers, techniques**

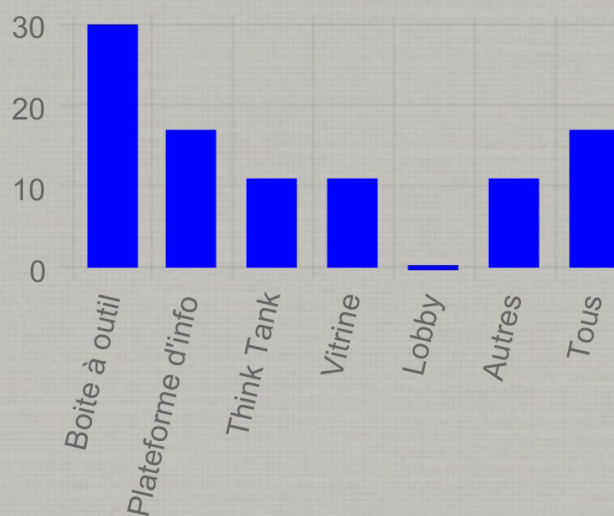
**La méconnaissance** des impact, de la réglementation, des solutions

Vos attentes

**Information  
Réseautage  
Pilotage d'actions  
Accompagnement**

## LE RÉSEAU ECONAV

Ce qu'EcoNav doit être pour vous :

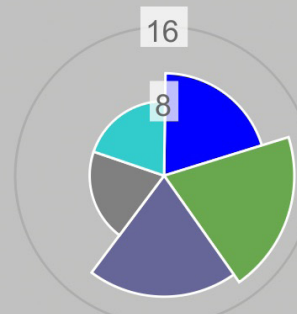


Quelle thématique pour demain ?

**Eco-conception**, matériaux, R&D, Fin de vie labels ; **pratiques**, nouveaux services, carénage, réglementations ; **information**, formation.

Quelles priorités pour EcoNav ?

25% Communiquer ; 24% Conseiller ; 23 % Piloter des projets.



réduire l'influence du réseau : le travail de veille ne venant plus des membres il s'est reporté sur l'équipe active (salariés), réduisant ainsi la capacité du réseau à être dynamique, réactif et productif quant à l'expérimentation et l'innovation de projets.

## Représenter

En créant le réseau EcoNav ses fondateurs souhaitaient rassembler au sein d'une structure les acteurs œuvrant pour l'éconavigation afin de leur donner de la visibilité et de pouvoir

les représenter dans des instances nationales et régionales.

Dès sa création EcoNav est ainsi devenu partie prenante dans des réseaux et structures nationales et régionales afin d'y représenter ses adhérents et de passer les messages de terrain.

Cette représentation est généralement assumée par l'équipe de bénévole et d'adhérents.

Depuis deux ans cette action est principalement tenue par l'équipe salariée qui se voit confiée la tâche d'être présent à de plus en plus d'instances.



## Une antenne en méditerranée

En Méditerranée, SEIO Environnement est devenu antenne EcoNav. Séio Environnement a pour ambition d'accompagner les collectivités et professionnels dans le développement d'infrastructures et de comportement plus respectueux du milieu naturel marin et des paysages méditerranéens.

En tant qu'élue au Conseil d'Administration, Sophie Boyer créatrice de SEIO Environnement relaie les actions du réseau des professionnels du nautisme impliqués dans l'association en Méditerranée, et soutient ses équipes dans

la programmation stratégique de son projet d'activités.

## Lobbying

EcoNav travaille activement pour une plaisance plus responsable et ce vers différents publics (usagers, politiques, professionnels).

Ainsi en 2015, EcoNav a conseillé un parlementaire dans sa proposition de loi pour la mise en place d'une Responsabilité Elargie du Producteur sur la thématique des bateaux en fin de vie. EcoNav travaille également avec des collectivités sur la thématique des bateaux hors d'usage (BPHU).

## Défendre les intérêts de ses adhérents

EcoNav apporte ses connaissances de l'éconavigation et de l'innovation (ie : alternatives aux antifouling) au sein de groupes de réflexion et de structures cherchant à sensibiliser ses usagers.

EcoNav apporte également des idées et fait émerger des projets - Gouvernance participatives au Glénan dans le cadre du programmes « Econaviguer dans une aire marine protégée ».

## Apporter une expertise

Aujourd'hui EcoNav est connu pour ses travaux sur la fin de vie des bateaux de plaisance. Cette expertise a mené le réseau à intégrer plusieurs groupes de travail sur le sujet et à intervenir lors de conférences afin d'apporter des réponses aux questions posés par les acteurs.

Le 2 juin 2016 EcoNav présentait la problématique de la valorisation du polyester issues des BPHU dans le cadre d'un voyage d'étude projet Voilier du Futur pour TOTAL.

## EcoNav, partie prenante :

- Groupes de travail du Grenelle de la Mer (2009-2011).
- Jury à l'appel à projet national « Ports Exemplaires » (2009-2011).
- Membre du CORICAN, depuis 2011.
- Partenaire de l'Agence des aires marines protégées et co-pilote du programme « Econaviguer dans une aire marines protégée », depuis 2012.
- Membre du Pôle Mer Bretagne Atlantique, depuis 2009.
- Membre du réseau Melglaz, depuis 2013.
- Membre du COPIL REP NSPHU navires hors d'usage, depuis 2015.



**Test d'adhésif, alternative aux antifouling avec Voile Horizons dans le cadre du projet «Econaviguer dans une aire marine protégée» porté par Nautisme en Finistère**



# Promouvoir et sensibiliser

**Promouvoir les acteurs de l'éconavigation c'est tout d'abord les connaître pour ensuite les faire connaître. Pour cela plusieurs outils (collecte et diffusion) sont mis en place par EcoNav. Au delà de l'information utile pour comprendre, connaître et agir, la formation est parfois nécessaire quand il s'agit de technologies, d'innovations et de compréhension d'un monde maritime en mouvement.**

Pour mener à bien son action de «promotion et sensibilisation», EcoNav fait de l'information une priorité. En effet, EcoNav est connu pour la qualité de l'information collectée et diffusée via plusieurs médias selon la cible. Sa lettre d'information est appréciée et ses cahiers techniques des références quand on parle d'éconavigation.

## Promouvoir EcoNav

Fin 2015, EcoNav a travaillé avec l'agence Sea to Sea sur une stratégie de communication et la conception de nouveaux outils de communication afin de mieux faire connaître le réseau EcoNav.

Une nouvelle plaquette ainsi que deux kakémonos ont été réalisés.



De manière générale un vrai travail de promotion et de présence d'EcoNav sur les réseaux sociaux et le web a été effectué fin 2015 avec l'agence de communication Sea to Sea.

## Collecte de l'information

L'information collectée provient des adhérents du réseau EcoNav. Elle est liée à leurs actions, leurs projets, leurs actualités.

Les adhérents font suivre à l'équipe leur communiqué de presse ou des informations qui les concerne directement.

L'information provient également du travail de veille effectué par les salariés. Pour cela l'équipe EcoNav

reçoit plusieurs lettres d'information de différents réseaux, participe à des conférences, effectue une veille sur les réseaux et le web.

Ce travail demande un investissement constant qui permet aux membres du réseau de rester informé des dernières innovations, règlementations ou de projets en cours inspirant.

Ce travail alimente aussi des réflexions au sein de groupe de travail dont EcoNav fait partie.

## Diffusion de l'information

Cette information est ensuite diffusée via de multiples canaux : lettre d'information EcoNav, site web, réseaux sociaux, cahiers techniques...

**Utilisation des kakémonos lors des conférence de presse.**

**Lettre d'information EcoNav**





**Benjamin Simon, chargé de mission EcoNav filme la pose d'adhésif sur la coque d'un bateau**



## La lettre d'information

Editée 10 fois par an, la lettre EcoNav est une vraie base de données de l'évolution de l'éconavigation de ces sept dernières années.

EcoNav y diffuse les nouvelles de ses adhérents mais aussi les actions en cours dans le domaine de l'éconavigation : innovations techniques et sociales, réglementations, appels à projets...

Un dossier détaillé sur une thématique particulière clôturait la lettre. En 2016 EcoNav a publié des articles sur les sujets suivants :

- Fin de vie des bateaux en Trégor Goëlo ;
- L'innovation sociale au service de l'éconavigation ;
- Les low-tech ;
- Le bio-composite ;
- La semaine de l'éconavigation ;
- etc.

Plusieurs infographies ont été réalisées cette année.

La lettre est diffusée à près de 1000 adresses email abonnées.

## Le web

Une refonte du site internet a été réalisée en début d'année 2016 pour une mise en ligne en mars à l'annonce du lancement de la première semaine de l'éconavigation.

Plus clair et plus illustré, le site est aussi plus attractif avec des thématiques plus visibles.

L'espace adhérent est toujours présent et regroupe des informations accessibles via un code d'accès (archives lettre d'information, cahier techniques, bilan d'études).

EcoNav possède également des comptes facebook, twitter, youtube et

viadeo sur lesquels sont diffusées des informations appelant à l'interaction pour certains.

## Les vidéos

Afin de mieux diffuser les « bonnes pratiques » en matière d'éconavigation, EcoNav a réalisé cette année 3 vidéos sur les low-tech, les bateaux en fin de vie et les alternatives aux antifouling. Elles sont disponibles sur notre site.

## Les cahiers techniques

Les cahiers techniques répertorient et analysent les différentes solutions durables liées aux bateaux, aux ports et aux pratiques.

Rédigés en 2010 et 2011 les cahiers techniques « Bateaux & Equipements » et « Ports & Abris » ont été mis à jour en 2015 et 2016. Ils apportent des réponses au manque de connaissance des solutions durables.

### «Bateaux & équipements»

La plupart des chapitres ont pu être enrichis d'exemples et d'initiatives exemplaires, notamment grâce au retour d'expérience de certains projets, aux évolutions et innovations techniques qui ont vu le jour et à la veille technique réalisée.

Pas de grands changements quant aux matériaux de construction avec cependant un complément d'informations apporté sur le bio-composite grâce au projet Gwalaz (construction d'un catamaran à partir de matériaux bio-sourcés par Kaïros et Tricat) et au programme Vague Bleue Eco-conception (programme d'accompagnement des chantiers navals de construction dans une démarche d'éco-conception mené par EcoNav et la Chambre Régionale de Métiers et de l'Artisanat de Bretagne).

Le retour de la propulsion à voile annoncé en 2010 se confirme avec des projets qui semblent prendre forme notamment grâce à plusieurs Appels à Manifestation d'Intérêt lancés depuis 2010 par l'ADEME (Navire du futur et Initiatives PME).

Entre gréements traditionnels, voiles rigides ou kites, les voiles se transforment pour développer le transport de marchandise et le rendre moins impactant (TOWT, Oracle, Beyond the sea).



**Bateaux en fin de vie  
«Etude EcoNav sur les  
ports structurants en Côtes  
d'Armor, 2015»**

Le chapitre sur les peintures antifouling a été enrichi grâce au développement des alternatives aux peintures : adhésifs ; ultrasons ; stations de lavage à flot ; brosses à main spéciale ; parefouling (bâches) et au travail de synthèse des conférences réalisées par EcoNav sur le sujet en 2015.

Enfin le chapitre sur la fin de vie des bateaux de plaisance a également été profondément modifié. En effet, les informations sur le gisement et les problématiques rencontrées par

## Actions de sensibilisation

- Cap EcoNav, une campagne de sensibilisation à l'éconavigation
- Cycle de formations à l'éconavigation
- Présence sur des événements nautiques et maritimes
- Exposition itinérante « Bateaux écolos » pour le jeune public
- Diffusion d'informations
- Organisation de conférences et de journées thématiques
- Semaine de l'éconavigation

## La méditerranée s'ouvre à l'éconavigation

### Escale à Sètes : l'éconavigation au programme des conférences

En valorisant le patrimoine matériel et immatériel maritime, Escale à Sète (du 22 au 28 mars) – événement festif sur la mer - s'inscrit, depuis sa création, dans une démarche de développement durable pour tous et par tous.

En coordination avec le Port de Sète, Escale à Sète a mis en place, au fil des éditions, un dispositif éco-responsable, «Escale Bleue», visant à respecter l'environnement à travers des actions concrètes : Charte de bonnes pratiques signée par les participants, opération «Port Propre» en partenariat avec les plaisanciers, collecte des déchets liquides et solides des navires accueillants les festivaliers, nettoyage quotidien du plan d'eau,...

Dans le cadre d'«Escale Bleue», une présentation du réseau EcoNav sur ses programmes et moyens d'actions a ainsi pu être faite par Sophie Boyer, directrice SEIO Environnement et antenne Méditerranéenne EcoNav.

### Les Nauticales : «Le bateau se met au vert ?»

Dans le cadre du salon Les Nauticales à La Ciotat, une conférence «Le bateau se met au vert ?» s'est tenue le 4 avril présentée par Seio Environnement. Antifouling, eaux noires, hydrocarbures et autres matières ou procédés utilisés lors de la fabrication ou de l'usage du bateau contribuent à la dégradation du milieu naturel marin.

les professionnels ont clairement été identifiés par EcoNav qui est aujourd'hui en mesure d'apporter des informations qualitatives et quantitatives sur le sujet.

### «Port & Abris»

Les conseils en matière d'infrastructures portuaires responsables évoluent peu mais le changement de pratiques et la baisse du nombre de plaisanciers voient l'apparition de places de port libres dans certains territoires. Ce changement remet en cause les politiques d'agrandissement des ports devenues aujourd'hui inadaptées.

A cela s'ajoute des avancées technologiques en matière de matériaux de construction, de systèmes de dépollution, de nouveaux ports à sec, etc que ce soit dans les ports de plaisance ou les ports de pêche notamment.

Ce cahier technique met aussi en avant la limite économique des ports de plaisance. Si les innovations technologiques et techniques quant aux infrastructures ou services durables existent et se développent, reste que le coût est élevé pour des ports en majorité gérés par des collectivités.



**Action de sensibilisation à l'éconavigation sur le Record SNSM à Saint Nazaire sur la journée du 17 juin - en collaboration avec Multimono et l'Eco Nautic Challenge**



Ces cahiers techniques sont disponibles aux adhérents du réseau EcoNav sur l'espace « Adhérent » et sur demande.

on ne sensibilise pas un usager de la même manière qu'un professionnel ou qu'un élu. Si l'objectif est sensiblement le même la méthode est différente.

## Sensibiliser à l'éconavigation

Afin de sensibiliser et ainsi répondre à la problématique de la méconnaissance des impacts environnementaux liés aux pratiques, EcoNav mène plusieurs actions aux cibles différentes. En effet

## Conférences grand public

EcoNav intervient lors de conférences lors d'événements maritimes. En 2016, des actions de sensibilisation aux enjeux et aux solutions en méditerranée ont été menées sur les grandes fêtes maritimes (Escalaes à Sète, Les Nauticales) par à SEIO Environnement (cf. encadré).

## Festival Breizh Transition

Acteur du développement durable et de la transition énergétique dans le secteur maritime et fluvial, EcoNav était présent sur le Festival Breizh Transition les 18, 19 et 20 septembre au Parc des Expo de Quimper (29) au côté de l'Eco Nautic Challenge.

Pour ce premier salon parrainé par Roland Jourdain sur l'habitat, les transports, l'agriculture, les énergies renouvelables, ... l'éconavigation a trouvé sa place pour y animer un atelier pour le jeune public avec l'exposition « Bateaux Ecolos » sur la journée du vendredi.

Sur trois jours, près de 6 000 personnes sont venues au salon à la rencontre de 65 exposants.

## EcoNav moteur de la sensibilisation

EcoNav est moteur dans les actions de sensibilisation. Le réseau a ainsi mis en place plusieurs actions visant à sensibiliser les usagers de la mer comme en 2016 la première semaine de l'éconavigation (cf. détails p.18).

EcoNav met aussi ses outils à disposition lors d'actions de sensibilisation de ses adhérents.

## EcoNav et les enfants

EcoNav est sollicité pour parler d'éconavigation au jeune public. Grâce à son exposition « Bateaux écolos », EcoNav est présent sur plusieurs événements.

EcoNav était ainsi présent sur le Festival Breizh Transition à Quimper. La journée du vendredi 18 septembre était consacrée aux scolaires (cf. encadré p.14).

EcoNav était également présent au Record SNSM à Saint Nazaire auprès de l'Eco Nautic Challenge pour accueillir les scolaires (400 enfants) venus sur le site sur la journée du vendredi.

Enfin, EcoNav était présent le lundi 18 juillet aux fêtes maritimes de Brest sur le stand de la Filière Mer du Crédit Agricole Finistère.

## EcoNav partenaire d'actions de sensibilisation

Dans le secteur du nautisme, EcoNav oeuvre auprès de ses adhérents pour sensibiliser un large panel de plaisanciers.

EcoNav était partenaire de « Port de plaisance, Centre Bretagne » porté par l'association MAVD dans le but de faire découvrir les richesses de la mer et l'impact « des habitants des terres » sur la mer.

Une action commune a été menée lors du salon Breizh Nature les 16 et 17 janvier à Quimper.

EcoNav était également partenaire du Nevezadenn Itinérance porté par BioVague et Eco2-concept.

Ce rallye nautique innovant a permis de sensibiliser des plaisanciers directement dans le cadre de leur navigation. Dans un esprit de rencontres et d'échanges cet événement proposait de naviguer d'un port vers une île en associant l'éconavigation, les sciences participatives, le terroir et l'innovation lors de trois week-ends en Bretagne.

Enfin EcoNav soutenait l'association LiberBed dans son programme «Océanoptisme», un voyage à la voile le long des côtes bretonnes.

Cette équipe spécialisée dans l'éducation populaire a mis en place des actions de sensibilisation à l'éconavigation le long de ses escales estivales.



## Soutien de projets exemplaires

EcoNav soutient de nombreux projets exemplaires.

### Eco Transat

Eco Transat a pour projet d'eco-construire huit voiliers en huit matériaux différents (fibres de lin, de chanvre, de coco, de basalte, de jute et de bambou) pour un Tour de l'Europe en 2017 et une Transatlantique France - Brésil en 2018.

[www.ecotransat.com](http://www.ecotransat.com)

### Eco Sailing Project

Parti en septembre 2014, Eco Sailing Project est revenu à son port d'attache (Arzon, 56) en juin 2016 après un tour du monde zéro émission, avec une motorisation entièrement électrique. EcoNav a suivi l'aventure en relayant les informations tout au long du périple et en mettant en avant ce genre d'expérience positive.

[www.ecosailingproject.com](http://www.ecosailingproject.com)

### Sailing For Change

Sailing For Change préparait un premier tour du monde zéro déchet, avec un voilier propre et autonome en énergie grâce aux énergies renouvelables. L'équipe se lance dans une expédition de deux ans pour repenser notre manière de consommer et d'apporter des solutions concrètes pour passer d'une économie linéaire à une économie circulaire. Ils sont partis début novembre.

[www.sailingforchange.com](http://www.sailingforchange.com)

### Listao

Le projet Listao, coordonné par l'association Voile au Travail (VaT), a pour objet de valoriser et promouvoir l'activité professionnelle maritime artisanale semi-hauturière à hauturière par la mise en service et l'exploitation d'un catamaran polyvalent professionnel à la voile.

## Organisation d'un voyage d'étude "bio-composite" pour Eco Transat

EcoNav a été sollicité par les membres du projet Eco Transat ([www.ecotransat.com](http://www.ecotransat.com)) pour organiser un voyage d'étude en Bretagne sur les bio-composites : mise en relation, rencontre d'acteurs, positionnement des différentes structures...

Eco Transat est un projet de construction de six bateaux en 6 matériaux différents afin de promouvoir les solutions alternatives à la construction en fibre de verre et résine polyester. Ce projet est porté par l'association Déferlante basée dans le Languedoc Roussillon.

Adhérent du réseau EcoNav Eco Transat est ainsi venu en Bretagne du 13 au 17 juin pour rencontrer plusieurs acteurs qu'EcoNav avait sollicité : Fonds Explore, Kaïros et Gold of Bengal le mardi 14 et le Pôle mer Bretagne-Atlantique et l'Université de Bretagne-Sud le mercredi 15 juin ; par ailleurs ils ont également rencontré un juriste.

Des partenariats pourront ainsi être mis en place sur les matériaux principalement mais également sur les technologies à bord.



Le prototype Listao sera un catamaran à déplacement, conçu pour générer une résistance à l'avancement réduite, favorable à la mise en œuvre d'un gréement raisonnable et d'une motorisation modérée.

<http://voileautravail.jimdo.com/>

## Former

EcoNav continue de former les professionnels à l'éconavigation.

Cinq modules de formations ont été créés avec l'Université de Bretagne-Sud (UBS) avec l'aide de l'Agence de l'eau Loire-Bretagne.

Ces formations sur le nautisme, les ports, la sensibilisation, l'éconavigation dans l'entreprise et sur un territoire ont été proposées à plusieurs occasions à l'Université de Bretagne-Sud courant 2015 et 2016.

Nous avons également dès l'automne 2016 présenté des formations courtes sur une journée.

**Formation à l'éconavigation auprès d'agents de CPIE de la côte Atlantique.**

## Intervention dans les formations

EcoNav est intervenu :

- Certificat de qualification professionnelle Opérateur des Matériaux Composites du Nautisme ; GRETA
- CAP Agent de maintenance et de services dans les industries nautiques ; GRETA
- CAP de charpentier de marine ; Ateliers de l'Enfer
- Certificat de qualification professionnelle «ouvrier voilier», délivré par la Fédération des Industries Nautiques ; Ateliers de l'Enfer
- Certificat de qualification professionnelle «ouvrier sellier», délivré par la Fédération des Industries Nautiques ; Ateliers de l'Enfer
- Licence pro Nautisme et métiers de la Plaisance ; Université de Bretagne-Sud
- Gestionnaires d'aires marines protégées

## Formation sur demande

EcoNav a été contacté par le regroupement des CPIE de la côte Atlantique pour former les agents au

nautisme durable et infrastructures portuaires moins impactantes.

En effet, les agents de terrain sont aujourd'hui de plus en plus confrontés aux activités nautiques en mutation et sont donc amenés à travailler avec les gestionnaires de ports.

Accompagné par SEIO Environnement – antenne méditerranéenne d'EcoNav – EcoNav s'est rendu au Cap Ferret pendant deux jours pour transmettre des informations sur les solutions durables, les réglementations existantes et échanger sur les pratiques du nautisme en général et plus spécifiquement (carénage, nouveaux services). Nous avons également abordé la problématique des bateaux en fin de vie qui semble devenir sur le littoral une préoccupation majeure.

Pour terminer la formation, EcoNav a présenté plusieurs initiatives d'actions de sensibilisation comme celles suivies dans le cadre du programme «Econaviguer dans une aire marine protégée».

Dans le cadre du programme «Econaviguer dans une aire marine protégée» EcoNav est également amené à intervenir lors de Group de Travail sur des thématiques spécifiques.





## Création d'une affiche imprimée à 500 exemplaires





Aucun de ces partenariats n'a abouti. L'événement a cependant officiellement été inscrit dans le cadre de la semaine du développement durable.

Nous avons également approché plusieurs fondations pour soutenir le projet.

La Fondation Crédit Agricole via la Filière Mer a répondu positivement à notre demande et souhaité devenir partenaire de ce premier événement. En collaboration avec Sea to Sea ils ont également créé un événement sur Concarneau.

## Les actions

Projections, démonstrations, conférences, présentations et portes-ouvertes ont été proposées dans huit villes et ports de Bretagne pendant les six jours de la semaine de l'éconavigation.

### Le lundi 30 mai 2016

#### A Douarnenez

**Le port-musée de Douarnenez et Econav accueilleraient Gold of Bengal**

L'association Gold of Bengal est venue parler de low-tech et biomatériaux dans le cadre d'une projection-débat de « Nomade des Mers » – Expédition Gold of Bengal, récompensé à plusieurs titres.

#### A Guidel

**Démonstration : CarenEcolo aire de carénage mobile**

Econav organisait en partenariat avec l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB), la présentation d'une aire de carénage mobile.

## Déchets et économie circulaire dans les activités maritimes

Le mardi 31 mai 2016 à 10h, Maison de la mer, Lorient  
Salon Soleil d'Orient – 1<sup>er</sup> étage – quai de Rohan

### De 14h à 16h sur la Caravane « Escales Ø Plastique » à la cité de la voile Eric Tabarly :

- Animations gratuites et ouvertes à tous sur le quai de la cité de la voile Eric Tabarly sur le thème de la préservation des océans et de la lutte contre les pollutions ;
- Exposition sur les voiliers du patrimoine navigant breton ;
- Visite et animation du thonier la Reine des Flots ;
- Happenings, coin chill out et découverte d'œuvres artistiques sur le thème de la mer et de sa sauvegarde durant tout l'après-midi ;
- Rencontre et échanges avec l'équipe Surfrider Bretagne.

### Etat des lieux global de la pollution des océans par les déchets aquatiques

Cela fait plus de 20 ans que Surfrider lutte contre la prolifération des déchets aquatiques en attirant l'attention du grand public, des industriels et des institutions face à l'ampleur de cette pollution pour travailler à réduire les près de 6,5 milliards de kilos de déchets plastiques qui sont déversés dans les océans tous les ans.

*Cristina Barreau, Chef de projet programme « Déchets aquatiques » Surfrider Foundation Europe*

### Collecte des caisses polystyrène vers un circuit de recyclage sur le pôle halieutique

Le port de pêche de Lorient s'est équipé en 2013 de compacteurs de caisses banches en polystyrène qui servent au conditionnement du poisson afin de pouvoir les recycler.

*Catherine Legallie, direction du port de pêche Keroman*

### Création d'une filière de bacs à poissons éco-innovants - projet SeaBac

Le projet SeaBac a pour objectif de développer une solution techniquement et économiquement viable de bacs à poissons éco-innovants en biopolymères qui, en fin de vie, seront plus faciles à recycler.

Lauréat de l'appel à manifestation d'intention de la région Bretagne sur l'économie circulaire 2014.

*Pr. Yves Grohens, chercheur à l'IRDL - Université Bretagne Sud et Raynald Godet, ingénieur bioplastiques - société ICCI SeaBird*

### Traitement et valorisation des bateaux en fin de vie

Etat des lieux de la problématique des bateaux en fin de vie et actions mises en place par les acteurs pour le traitement et la valorisation des coques.

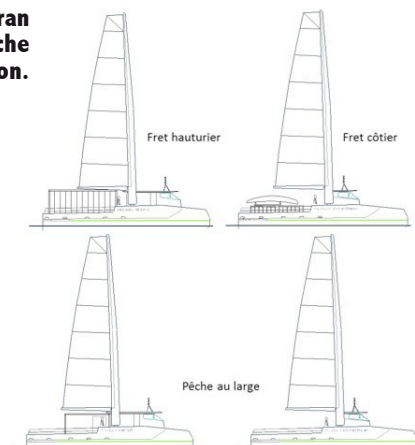
*Benjamin Simon, chargé de mission Econav*

### Projet Plages propres

Le projet « Plages propres » mené en lien avec la Coopération Maritime, est une opération associant les professionnels de la pêche qui ramènent les déchets trouvés en mer et le public sur les plages.

*Nicolas Teisseire, directeur Blue Fish France*

### Listao, un catamaran à voile pour la pêche au thon.



Inventée par Gaétan Fouquet, CarenEcolo propose aux collectivités et ports une solution technique intéressante pour répondre à la question de mobilité des plaisanciers. Cette démonstration a permis de répondre aux interrogations des gestionnaires de ports de l'APPB sur la facilité d'utilisation, le traitement des eaux usées, le coût, la maintenance...

exemplaires et d'engager une réflexion sur les transpositions possibles entre les différents secteurs maritimes. Surfrider Foundation inscrivait cet événement dans leur campagne «Caravane zéro plastique». (cf. encadré p.19)

## Le mercredi 1 juin 2016

### Le mardi 31 mai 2016

#### A Lorient

#### Déchet et économie circulaire dans les activités maritimes

EcoNav et Surfrider Foundation ont organisé une conférence sur la thématique des déchets dans les activités maritimes afin de mettre en avant les professionnels de la pêche, ports, exploitants, ONG, centres de recherche qui proposent des solutions à la gestion des déchets qu'ils génèrent lors de leur activité.

Ces solutions, par l'organisation de collectes et de le recyclage, la sensibilisation ou la création de nouveaux matériaux biodégradables, ont permis de découvrir des initiatives

#### A Lézardrieux

#### Restitution de l'étude "Bateaux en fin de vie en Trégor-Goëlo"

EcoNav restituait publiquement les résultats de son enquête menée sur les bateaux en fin de vie sur les 250 km de côtes du Trégo-Goëlo (22) en 2015.

114 bateaux hors d'usage et 79 bateaux non navigants ont ainsi été répertoriés. 33 % de ces bateaux se trouvent dans des chantiers navals et 28 % sur le domaine public maritime.

Reste une grande inconnue : le nombre de bateaux en fin de vie sur le domaine privé (jardin, garage, etc.), à l'abri des regards et qu'il est difficile d'évaluer.

Cette restitution s'est faite devant des élus, des agents du port, des plaisanciers et des professionnels du déchet tous acteurs du territoire.

A cette occasion EcoNav s'est entretenu avec le maire de Lézardrieux et son élu chargé du nautisme.

## Le jeudi 2 juin 2016

#### A Concarneau

#### Listao : présentation d'un catamaran à voile pour la pêche au thon

L'association Voile au Travail présentait son projet Listao – promouvoir la voile professionnelle par notamment la construction d'un catamaran polyvalent dédié à la pêche au thon.

Le futur bateau mesure entre 15 et 17m de long et naviguera 80 % du temps à la voile, y compris pendant la pêche. Le moteur servira seulement aux manœuvres portuaires. L'objectif de ce projet est de valoriser cette petite pêche et de la rendre plus durable.

Plusieurs personnes dont la presse avaient fait le déplacement pour assister à la présentation au Pôle nautique de Concarneau.

#### A Concarneau

#### Porte Ouverte : Le Pasco

Le Pasco a ouvert ses portes au public les jeudi 2 et vendredi 3 juin. Une manière pour le port à sec de Concarneau de montrer qu'il est un acteur investi de son territoire.



**Présentation par EcoNav de la problématique des bateaux en fin de vie lors de la conférence sur les déchets et l'économie circulaire à Lorient.**

## Conférence sur les éco-innovations maritimes et le développement du territoire de Concarneau

**Le vendredi 3 juin 2016**

### A Concarneau L'éco-innovation à l'honneur d'un territoire

Organisée par l'agence conseil en communication Sea to sea, en partenariat avec Filière Mer, branche maritime du Crédit Agricole du Finistère et avec le soutien de Concarneau Cornouaille Agglomération, la conférence « Eco-innovations maritimes et développement durable du territoire » avait pour objectif de favoriser les synergies entre les acteurs maritimes et portuaires du pays de Concarneau.

En effet, les acteurs de l'économie bleue du territoire innovent et proposent des solutions pour réduire l'impact sur l'environnement et permettre un développement soutenable des activités maritimes.

Le bureau d'étude KAÏROS, la société de production, distribution et conversion d'énergie Barillec marine, l'armement CFTO Compagnie française du thon océanique, la conserverie artisanale Jean Burel, la station de biologie marine de Concarneau, la CCI-Quimper-Cornouaille gestionnaire du port

de pêche et des outils de carénage du port de Concarneau, ainsi que Filière Mer ont ainsi présenté leurs innovations dans des domaines variés : biocomposites, économies d'énergie, valorisation de la pêche, carénage propre ou lutte contre la pollution.

Réglementation, financement, R&D, ressources humaines... les intervenants ont aussi échangé sur les problématiques et les solutions mises en œuvre pour le développement de ces innovations.

Des visites techniques étaient prévues l'après-midi sur la ville.



## Une semaine chargée

Près de 300 personnes ont participé aux animations mises en place grâce à la mobilisation d'une quarantaine de partenaires qui se sont impliqués dans l'événement. De beaux projets ont été mis en avant et de nombreux articles sont parus dans la presse. Les conférences ont donné lieu à des échanges enrichissants et de nombreuses personnes ont eu l'occasion de se rencontrer et discuter. Cependant l'objectif de créer une nouvelle dynamique de réseau n'a pas vu le jour. Les événements ont été initiés et mis en place par l'équipe salariée du réseau EcoNav et non par les membres et sympathisants comme cela était prévu.

### Visite de la cale sèche de Concarneau dans le cadre de la semaine de l'éconavigation



## Le Marche-avec sort en mer pour l'éconavigation

L'association des amis du Marche-avec, réplique d'un cotre sardinier de Concarneau en partenariat avec le Pasco, a fait gagner une balade en mer à une dizaine de personnes. Parce que protéger la mer c'est déjà commencer par l'aimer un jeu Concours était proposé par Ouest France pour faire gagner ces sorties.

# Déchets et nautisme

**La plaisance est par définition directement liée au milieu marin, un milieu clé dans l'équilibre des écosystèmes et donc de notre bien-être. Mais c'est également un milieu sensible. Le protéger est donc essentiel et le monde maritime dont fait partie la plaisance a le devoir de le protéger contre le droit d'en profiter. La gestion des déchets dans les activités maritimes est donc primordiale. C'est pourquoi EcoNav a souhaité dès 2016 se pencher sur le sujet.**

C'est un fait connu, les déchets qu'on retrouve en mer sont issus à 80% des activités terrestres. Les 20% restants sont des pollutions faites en mer. Cependant quelle est la part de l'activité plaisance ? EcoNav souhaitait mieux connaître les pollutions occasionnées dans ce secteur que ce soit par à terre (carénage, entretien du bateau sur les aires portuaires) et en mer (rejets de déchets, dégazages, etc.).

## Les déchets issus de l'activité nautisme

Les déchets que l'on retrouve dans un port de plaisance sont issus de quatre sources principales :

- l'activité des plaisanciers
- l'activité des ports
- l'activité des commerces
- l'activité environnante (ville, tourisme)

Ces déchets sont une véritable plaie pour les écosystèmes marins. Les macro-déchets sont souvent confondus avec de la nourriture par les plus gros animaux tandis que les micro-déchets se fragmentent et intègrent la chaîne alimentaire en relargant au passage des éléments chimiques parfois nocifs (ex : perturbateurs endocriniens).

Cette étude cible les déchets issus de l'activité plaisance générés par les usagers, à la fois à terre en se penchant sur les pollutions occasionnées par le carénage et l'entretien du bateau sur les aires portuaires, qu'en mer en identifiant les pratiques quant aux rejets de déchets, dégazages, etc.

Lors de nos échanges avec plaisanciers et professionnels, de nombreuses questions nous ont été posées par les acteurs de terrain et les plaisanciers concernant les impacts des différents déchets générés, les solutions techniques existantes, les

réglementations, etc. Il est apparu que peu d'études avaient été menées sur les déchets générés par la plaisance que ce soit à terre ou en mer durant la pratique.

De plus, les travaux réalisés par EcoNav sur la fin de vie des bateaux ont montré que des solutions peuvent émerger quand le problème est posé.

EcoNav s'est donc proposée d'étudier le sujet.

## Une enquête dans trois ports bretons

EcoNav a travaillé avec trois ports bretons volontaires afin dresser un état des lieux de l'adéquation entre la problématique réelle des déchets vu par les plaisanciers et la performance des ports dans le domaine, pour soulever les éventuelles problématiques

## Quelques chiffres sur les déchets en mer :

- Les sacs plastiques tuent un million d'oiseaux marins et environ 100 000 mammifères marins par an (©Association Voiles de Neptune)
- Chaque seconde 100 tonnes de déchets terminent dans les océans (©Futura Environnement)
- 99% des oiseaux marins auront avalé du plastique d'ici 2050 (©Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation)



## Comportement des plaisanciers quant au tri

existantes, que ce soit pour les gestionnaires ou les plaisanciers, pour finalement y répondre.

Notre choix était de viser trois ports aux spécificités de navigation différentes et sur trois départements bretons. Les ports de Guidel (56), Douarnenez (29) et St Brieuc (22) se sont portés volontaires.

### Méthodologie

Dans un premier temps nous avons réalisé un questionnaire dont l'objectif était de connaître le comportement des plaisanciers quant aux différents types de déchets produits lors de la phase d'usage de leur bateau et de sa maintenance.

Les ports nous ont aidés à transmettre ce questionnaire aux plaisanciers soit via email – le questionnaire était alors en ligne – (Douarnenez et Le Légué) soit directement par des questionnaires sous format papier déposé en capitainerie (Guidel).

Les taux de réponse ont été bons grâce à la participation active des maitres de port ainsi que des plaisanciers.

### Typologie des plaisanciers

La typologie des plaisanciers interrogée est conforme à la typologie des plaisanciers en générale. Ce sont

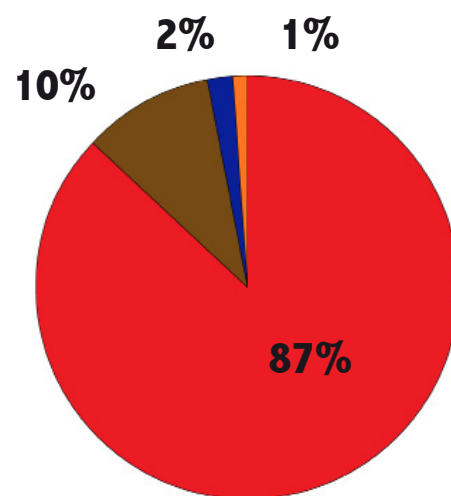
majoritairement des personnes âgées entre 60 et 74 ans, pratiquant la croisière côtière sur des voiliers de 6 à 10 mètres.

## Des rejets en mer oui ... mais peu

72% des plaisanciers interrogés disent jeter avant tout par-dessus bord :

1. des déchets biodégradables (soit pour 70% des 123 personnes prétendant jeter leurs déchets par-dessus bord)
2. les eaux de lavage (49%)
3. les eaux grises (41 %)
4. Les eaux noires (35%)
5. Les papiers (9%)
6. Le verre (6.5%)
7. Les métaux ferreux (5.7%)

On peut estimer que la plupart des déchets générés en mer très impactants comme le plastique, les cordages, les batteries ou les huiles sont gardés pour être jetés à terre. Les plaisanciers jettent par-dessus bord... Mais ils jettent avant tout des déchets biodégradables. Cependant une partie des rejets reste impactante et doit faire l'objet de sensibilisation. L'information doit se faire également sur la notion d'impact afin de faire comprendre que plusieurs kilos de déchets verts localisés sont parfois plus impactants qu'un morceau de ferraille. Il faut également faire comprendre



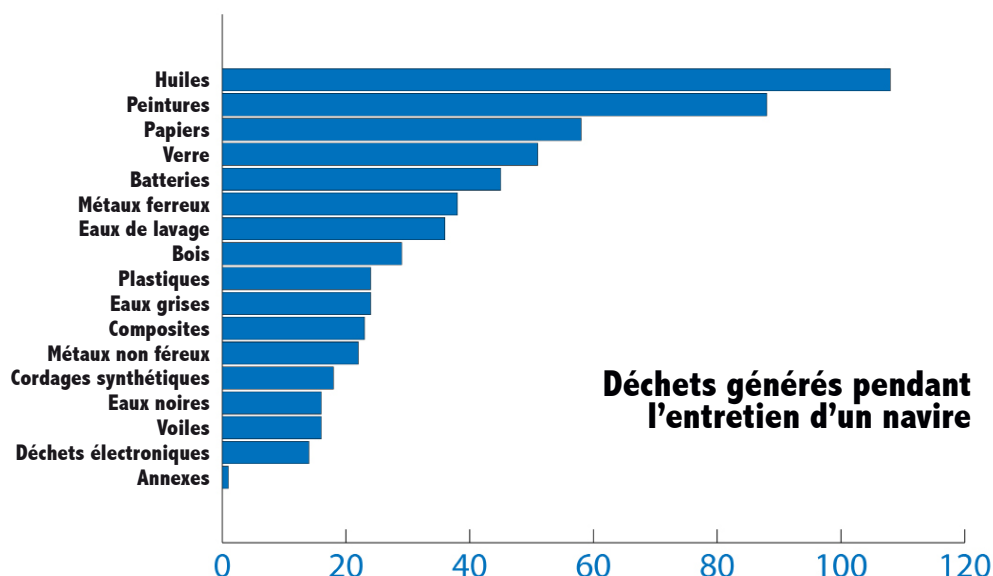
qu'un déchet ne pollue pas seulement par ses rejets chimiques mais qu'il peut polluer visuellement (avec les impacts économiques indirects liés au tourisme par exemple), et finalement que la structure du déchet peut être impactante elle-même en blessant ou tuant la faune marine.

## Un tri effectué mais peut mieux faire

De manière générale on note que les plaisanciers ayant répondu aux questionnaires sont soucieux de la gestion de leurs déchets et sont même demandeurs de nouvelles solutions pour gérer les déchets à bord.

Une grande majorité de plaisanciers disent trier leurs déchets tout le temps. Face à l'optimisme que cela peut susciter, il est bon de nuancer, en effet il est possible que les gens ayant répondu au questionnaire soient des personnes intéressées par la question et théoriquement plus sensibilisés à la question environnementale. Les nombreuses campagnes de sensibilisation à terre ont certainement contribué à l'acceptation du tri des déchets et à la compréhension de son intérêt.

| PORT       | REONDANTS | TAUX DE REPONSE |
|------------|-----------|-----------------|
| Douarnenez | 81/400    | 20.25%          |
| St Brieuc  | 63/250    | 25.2%           |
| Guidel     | 23/200    | 11.5%           |
| Total      | 167/850   | 19.64%          |



## Déchets et entretien

On retrouve ici une forte utilisation des huiles ce qui semble logique au vu du nombre de moteurs entretenus que ce soit sur les unités moteurs ou voiliers. Les peintures occupent la seconde place notamment en termes de quantité utilisée. Les papiers prennent la 3<sup>e</sup> place également en termes de quantité.

On retrouve également les eaux de lavage en tête de classement. Les trois ports audités sont (ou seront prochainement) équipés d'une aire de récupération des eaux usées. On imagine alors que pour les navires carénant/nettoyant coques et ponts sur les aires et dans le cadre d'un entretien suivi des cales et aires de carénage la problématique est gérée.

### Les déchets problématiques

#### Les eaux usées

Les eaux noires sont générées en grande quantité et seulement 10% des 156 plaisanciers audités disent ne pas

trouver d'exutoire pour les eaux noires. Certains ports sont équipés de pompes et récupérateurs permettant de siphonner les cuves lorsque le bateau en est équipé mais aussi d'aller aspirer les fonds du bateau par exemple. Nous pensons que les eaux noires ne posent pas de problèmes si :

- elles sont générées en faible quantité lors d'une pratique essentiellement journalière
- elles sont rejetées au large durant la pratique

Concernant les eaux grises, elles sont générées et rejetées en quantité importante. Leur caractérisation quand on parle d'impact varie énormément suivant les produits qu'elle contient. Le bon sens pousse donc à ne pas rejeter dans le milieu lorsqu'un doute persiste ou que les polluants sont clairement identifiés. Il sera préférable de garder l'eau lorsque cela est possible pour la rejeter dans le réseau d'assainissement classique. Dans les autres cas lors d'un lavage du pont par exemple (où le ruissellement est inévitable) est d'utiliser des produits moins impactant.

Dans les trois ports, le nombre de réponses reste assez faible (9% déclarent trouver un exutoire pour les eaux grises). L'interprétation possible est que :

- Malgré la présence d'aire de carénage dans deux des trois ports, les eaux grises ne sont pas jetées dans les évacuations des aires de carénage mais directement dans le milieu car ils sont utilisés principalement à flot (ex: lavage du pont).
- Le plaisancier aimerait des bacs (à l'image de l'huile) où déverser ses eaux usées.
- Le terme « benne » est trompeur dans le questionnaire pour les eaux usées puisqu'on parle davantage de pompes.

### Voiles usagées

Les voiles usagées sembleraient manquer de place mais les volumes restent cependant faibles et le dépôt en déchetterie est une solution. Une coopération avec des entreprises de recyclage de voiles pourrait être intéressante avec la disposition d'une benne de récupération que l'entreprise se chargerait de collecter.

### Pyrotechnie

Sans surprise la pyrotechnie pose problème. Les extincteurs également semblent être une problématique que ce soit pour les plaisanciers ou pour les gestionnaires de port. 72.2% des répondants avouent ne pas savoir que faire de leurs fusées. Certains ports comme ceux de la SELLOR ont déjà organisé des collectes, collectes qui pourraient être réorganisées avec le

**Le port de plaisance de Guidel est équipé d'une pompe pour la récupération des eaux usées.**

soutien du nouvel éco-organisme dédié à la pyrotechnie, l'APER PYRO.

D'autres déchets dont on parle moins posent parfois problème ; extincteurs, gilets de sauvetage, bouées... Ainsi 36.5% des plaisanciers ne savent pas quoi faire avec leurs extincteurs. La majorité du temps les extincteurs n'ont pas servi et sont donc toujours pleins et c'est ce qui pose problème car la mousse est bien plus impactante que le métal qui compose la bombonne.

## L'événementiel

Pour l'un des port accueillant régulièrement des événements nautiques, on note que le tri n'est globalement pas fait. Le port teste des bacs d'appoint à la sortie des pontons permettant de trier verre, déchets ménagers et déchets recyclables autres.

## Un intérêt pour le sujet

Cette étude s'est concentrée sur la génération des déchets liés à l'activité de plaisance des usagers que ce soit à terre (entretien du bateau au port) ou en mer. Les retours ont été rapides et nombreux ce qui prouve que les plaisanciers s'intéressent à la question et semblent davantage sensibilisés. Les pratiques changent et le respect pour le milieu devient petit à petit une évidence. La gestion responsable de ses déchets n'est pas non plus une question de génération, l'âge n'est pas lié à la compréhension des impacts sur notre environnement même si les plaisanciers les plus âgés n'ont pas bénéficié d'autant de sensibilisation que les nouvelles générations.

La plupart des plaisanciers semblent intéressés par de nouveaux systèmes simples pour stocker les déchets



à bord. Peu importe la taille et l'agencement du bateau, des systèmes simples peuvent être embarqués pour gérer des déchets sur des navigations courtes à moyennes. Les points du cahier des charges de tels systèmes seraient l'herméticité pour ne pas dégager d'odeurs, ne pas se déverser en cas de chute et d'un gabarit peu encombrant.

Autre constat, les ports de plaisance sont généralement bien équipés pour la gestion des déchets. La marge de progression se fera surtout dans les comportements des plaisanciers grâce à de la sensibilisation et de l'écoute. Mais parfois, malgré de la bonne volonté de la part des plaisanciers, les réceptacles à déchets ne sont pas toujours là ! Que faire de quelques litres d'eau souillée ? Où la déposer quand aucune pompe n'existe ?

Cette étude a mis en lumière plusieurs points :

- L'implication des ports de plaisance dans la réduction de l'impact, mais également la marge de manœuvre existante.
- De même pour les plaisanciers qui semblent respecter le tri et le rejet en mer.
- Des problématiques déjà connues mais auxquelles les réponses manquent (ex : équipements de sécurité).

- Des problématiques peu étudiées (les rejets de nettoyage dans les ports, les devers de trop plein d'essence, les macro-déchets)

## Sensibiliser pour passer à l'action

Bien que la taille de cette étude soit restreinte, les résultats nous poussent à l'optimisme par l'implication des gestionnaires de port mais aussi des plaisanciers.

Les opérations de sensibilisation semblent nécessaires pour faire comprendre et non sanctionner sans réfléchir mais aussi pour proposer des actions.

Le port a un rôle pro-actif à mener en proposant des outils à ses usagers et en les informant sur les outils en place.

Les impacts doivent être compris, sur du long terme mais aussi parfois sur du court terme.

Le plaisancier agit pour une meilleure gestion de ses déchets (réduction, tri) et le port l'accompagne. Travailler ensemble pour la réduction des déchets mais aussi leur valorisation à travers de nouvelles filières de recyclage accessibles aux plaisanciers semble être une piste à explorer.

# Fin de vie des navires

## EcoFdv

**EcoNav s'est penché sur la thématique des bateaux en fin de vie depuis sa création en 2009 et possède aujourd'hui une véritable expertise sur le sujet. Les problématiques sur le terrain ont clairement été identifiées et des leviers d'actions ont été proposés à la filière et aux collectivités. Aujourd'hui EcoNav a intégré plusieurs groupes de réflexion sur le sujet pour lever certains freins (réglementaire, économique) pour la mise en place d'une véritable filière de gestion des bateaux en fin de vie viable et durable.**

L'étape de la fin de vie d'un bateau – abandon, seconde vie, gestion du déchet et traitement des matériaux – est impactant sur l'environnement selon la manière dont elle est gérée.

L'étude menée en 2013 par le réseau EcoNav et le Syndicat Intercommunautaire Ouest Cornouaille Aménagement (SIOCA) en Ouest Cornouaille (29) avait pour la première fois apporté des chiffres et mis en avant ce qui se passait réellement sur le terrain quant à la gestion des BHU (Bateaux Hors d'usage).

Si la situation n'est pas catastrophique elle est cependant préoccupante pour les professionnels et surtout s'accroît d'années en années. EcoNav a mené plusieurs études en Bretagne auprès des ports, des chantiers de maintenance, des territoires mais aussi au-delà de la Bretagne. EcoNav s'est aussi proposé de mettre en place une opération de collecte de bateaux en fin de vie en 2014 pour connaître précisément les freins au développement d'une filière (voir les bilans d'activité 2014 et 2015).

Aujourd'hui EcoNav est un véritable expert du sujet.

### Les travaux effectués par EcoNav

- « Mise en place d'une filière de gestion des navires de moins de 24 mètres arrivant en fin de vie en Bretagne (toutes marines confondues) », EcoNav, 2012
- « Etude pilote bateaux de plaisance hors d'usage (BPHU) de territoire : Ouest Cornouaille » (EcoNav/SIOCA), EcoNav, 2013
- « Quelle place des chantiers navals morbihannais dans la filière de déconstruction BPHU ? » (Commande du Conseil Départemental Morbihan), EcoNav, 2014
- « Méthodologie d'une expérimentation d'une collecte mutualisée de BPHU », EcoNav, 2014
- Quelle problématique BPHU dans les ports structurants des Côtes d'Armor ? (Commande du Conseil Départemental Cotes d'Armor), 2015
- « Quelle place des chantiers navals bretons dans la filière de déconstruction BPHU ? » (Commande de la Chambre Régionale de Métiers et de l'Artisanat), EcoNav, 2015
- « Quelle problématique BPHU dans les ports de la Côte d'Opale ? » (Commande du Réseau plaisance Côte d'Opale), EcoNav, 2015
- « Quelle problématique BHU en Trégor-Goëlo » (Commande du Conseil Départemental Cotes d'Armor), EcoNav, 2016

Ainsi que trois journées thématiques

- « Déconstruction des navires », Morlaix, 19 mai 2009
- « Quelles seconde vie pour les navires ? », Lorient, 2011
- « Quelle politique pour la gestion des navires en fin de vie de moins de 24 mètres, exemple d'Ouest Cornouaille », Douarnenez, 2013



## Expertise EcoNav au niveau national

Après un travail de terrain de plus de six ans, EcoNav était en capacité en 2015 d'apporter des données objectives aux attachés parlementaires de M. Ronan Dantec, Sénateur de Loire-Atlantique, membre du groupe écologiste (EELV) du Sénat, afin de défendre et soutenir un amendement clef - dans le cadre du projet de loi sur la transition énergétique - d'une proposition de contribution au recyclage des bateaux en fin de vie. Echanges téléphoniques, remise de chiffres et d'informations sur la situation actuelle, de données économiques tirées de nos rapports, de réalités de terrains, de notre expérience ont convaincu et empêché le texte de couler face aux contre-arguments.

L'article 89 de la loi voté le 17 août 2015 relatif à la transition énergétique pour la croissance verte initie la mise en place d'une responsabilité élargie du producteur (REP) pour les navires de plaisance ou de sport.

Par ailleurs, l'article 224 du code des douanes est venu renforcer ce dispositif en le complétant d'une quote-part du produit brut du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) affectée à la gestion de la fin de vie de ces bateaux.

Les modalités de la mise en œuvre de cette REP devaient donc être définies dans l'année. Pour cela une étude sur le gisement et son impact a été confiée à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Fin 2015, le Ministère de l'écologie et l'ADEME ont convoqué une vingtaine de structures - dont EcoNav - pour travailler sur le cahier des charges d'une telle étude et ainsi poser les bases d'un éco-organisme.

## Etude d'impact par l'ADEME

Dans la perspective de l'élaboration du décret d'application de cette disposition législative, la direction générale de la prévention des risques (DGPR) a sollicité l'expertise de l'ADEME pour que soit lancée une étude afin de disposer d'une connaissance plus approfondie sur l'état de situation des navires de plaisance et de sport en fin de vie.

### Le cahier des charges de l'étude

Une première réunion s'est tenue en novembre 2015. Son objectif était de définir les axes de réflexion du cahier des charges pour un éco-organisme. EcoNav était invité à la réunion de lancement et a été associé aux travaux.

*Structures présentes :* Fédération des Industries Nautiques (FIN), l'Association Pour une Plaisance Eco-responsable (APER), le Ministère (les services Mer et Plaisance...), la Fédération des entreprises du recyclage (FEDEREC), l'ADEME, les Finances publiques.

Les échanges ont porté sur les attentes de cette étude quant à l'état de lieux, prospective et les propositions d'actions.

A noter qu'EcoNav a été reconnu comme partenaire potentiel à l'étude et soutien au prestataire sélectionné. Aussi l'ADEME a souhaité qu'EcoNav ne réponde pas à l'appel d'offre.

Le Dossier de Consultation des Entreprises de marche public (DCE) est paru début février.

### Lancement de l'étude

L'« Etude préalable à la mise en place de la filière de collecte et de traitement des navires de plaisance ou de sport hors d'usage sous la responsabilité des producteurs » a donc été lancée.

Membre du COPIL EcoNav s'est rendu aux différentes réunions qui se sont tenues à Paris. La réunion de lancement qui s'est tenue en février 2016 a permis aux membres du Comité de pilotage de rencontrer les prestataires sélectionnés (trois cabinets de consultants : Cabinet Deloitte, Nautique Conseil et Horizon Expert).

### Bateaux hors d'usage abandonnés sur le port.



EcoNav a soulevé plusieurs questions notamment quant à la méthodologie pour recenser les unités chez les particuliers.

Par la suite EcoNav, avec l'accord de ses partenaires, a remis aux Bureaux d'étude-prestataires les résultats de ses études régionales afin d'alimenter la réflexion nationale.

EcoNav a également échangé régulièrement avec les consultants en charge de l'étude pendant les six mois d'enquête.

A la suite de cette réunion, plusieurs tentatives ont été menées pour annuler ou repousser l'application de la loi. En effet, la filière nautique craint que le surcoût à la vente des bateaux ne dissuade des acheteurs potentiels.

Finalement, les parlementaires ont décidé de repousser d'un an le lancement de la filière REP bateau de plaisance.

Sa mise en œuvre est donc prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2018, et non plus en 2017.

### Rapport intermédiaire

Un rapport intermédiaire a été rendu en mai 2016. Il montrait un écart très grand entre les deux estimations (terrain et calculatoire). Les flux historiques et futurs restaient faibles en termes de tonnage comparativement à d'autres secteurs industriels.

EcoNav a insisté sur la partie valorisation du matériau qui doit être intégrée dans toute REP et qui pose particulièrement problème dans la question BPHU.

Notons que l'APER (Association Pour une Plaisance responsable) a lancé une contre-étude d'impact pour quantifier les stocks et flux de bateaux concernés

## Echanges avec Team2

TEAM<sup>2</sup> (Technologies de l'Environnement Appliquées aux Matières et aux Matériaux) est un pôle de compétitivité spécialisé sur les technologies de recyclage, de valorisation des déchets et la recyclabilité des matières et matériaux. Sa vocation première est d'aider les entreprises à réaliser leurs projets innovants et faire émerger de nouveaux projets.

Les travaux réalisés par EcoNav sur la Côte d'Opale en 2015 sur les bateaux en fin de vie ont fortement intéressé le pôle de compétitivité qui a souhaité se rapprocher d'EcoNav pour réfléchir à la mise en place d'une filière de bateaux en fin de vie.

En accord avec le Pole Métropolitain de la Côte d'Opale plusieurs échanges ont porté sur :

- Le territoire Côte d'Opale
- Les aides au financement du dispositif de valorisation de la matière
- Les projections possibles du volume d'activité et la rentabilité
- Les emplois sociaux dans la filière = questionnement d'association en Côte d'opale attention à la réglementation / pénibilité des tâches

## Bilan étude nationale

- Une estimation du gisement national de BPHU très différent suivant la méthode de calcul (+300% entre chaque méthode) :

- La méthode de terrain - basée sur les études EcoNav et un complément effectué durant l'étude nationale - sous estime le gisement ;
- la méthode dite calculatoire - basée sur les données des affaires maritimes, des douanes - surestime le gisement ;

On passe de 35 000 à 145 000 unités.

- Des tonnages relativement faibles comparativement à d'autres filières industrielles ;

- La collecte est le point clé dans le dimensionnement de la filière ;

- Des voies de valorisation à développer AB VAL Composites (sous basement de clôtures)

- Une réglementation notamment ICPE (2712.2) inadaptée.

A noter que toutes les hypothèses émises par EcoNav au cours de ses études sont vérifiées (typologie, pratiques, freins, etc.)

sur trois territoires représentatifs : Le Crouesty (56), Hyères (83) et Dunkerque (59). Cette étude est venue compléter l'enquête nationale.

### Rapport final

Le rapport final a été rendu à la fin de l'été 2016 après sa mise en consultation publique. Ce rapport présente des estimations affinées et propose les modalités de la REP qui seront discutées par le Ministère.

### Estimation du gisement national

Cette étude a fait deux estimations du gisement national de BPHU, l'une dite calculatoire, basée sur les données des affaires maritimes, des douanes et l'autre dite de terrain basée sur les études EcoNav et un complément effectué durant l'étude nationale.

Elle en fait de même pour les flux annuel à venir. Concernant les données administratives, la base de données IMPALA recense 1 033 000 unités immatriculées mais seulement 757 000 sont supposés en usage.

Concernant le flux historique (soit le nombre de BPHU accumulé jusqu'ici), l'écart entre les deux estimations est très important (+ 350%)

### Quel coût de déconstruction ?

L'étude a cherché à savoir précisément quels seraient les besoins en financement d'une telle filière pour déconstruire le flux historique mais celui à venir également. Pour cela elle s'est basée sur différents modèles de bateaux (de la planche à voile jusqu'au voilier de 11 mètres en passant par un pêche promenade) auxquels ont été attribués des coûts de transport, de déconstruction et de traitement du déchet. Ces devis ont permis, en fonction des données de l'administration maritime, de simuler

un coût global de la déconstruction pour ces navires en fin de vie. En fonction des estimations du tonnage de NSPHU on estime le coût de déconstruction entre 2 630 000 € et 6 775 000 € pour la période 2018-2032.

La conclusion principale est que le paramètre qui conditionne le financement de la filière reste la collecte. Nous l'avons expérimenté lors de notre opération de collecte en 2014, la sortie d'eau et l'acheminement d'un navire vers un centre de déconstruction représente le coût le plus fort et parfois le plus variable.

### Conclusion des travaux d'EcoNav sur la REP

Cette étude et la mise en place de la REP a fait partie des objectifs d'EcoNav ces dernières années.

L'étude de la problématique a permis de mettre en valeur un gisement existant mais souvent peu visible et donc de

sensibiliser petit à petit les territoires à la problématique. Ces trois dernières années beaucoup de territoires se sont tournés vers EcoNav afin de mener des études ou d'obtenir des conseils sur la problématique depuis les DOM-TOM jusqu'au Nord-Pas-De-Calais en passant par la région PACA et bien évidemment la Bretagne. Ces données accumulées ont également permis de défendre le projet de loi porté par le sénateur Ronan Dantec qui fut malmené de tous bords lors de sa proposition aux parlementaires.

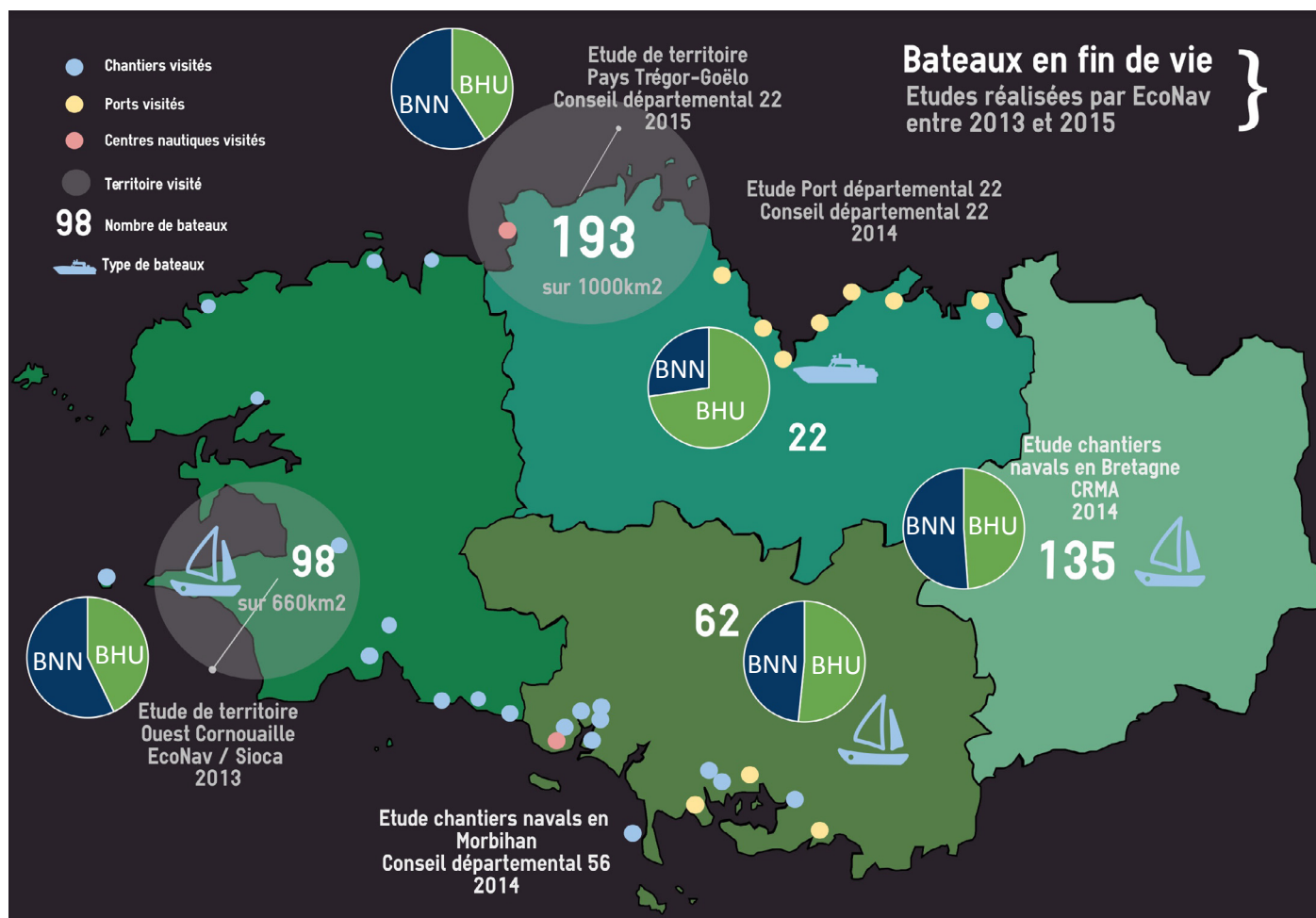
EcoNav se réjouit donc de la livraison de ce rapport, de l'utilisation et donc de l'utilité des données créées depuis 2013. Mais créer une filière n'est pas suffisant, la valorisation du matériau dans le respect de l'environnement est une finalité essentielle qui semble aujourd'hui peu abordée. Nous espérons que le futur éco-organisme assumera ses responsabilités notamment sur ce dernier point permettant à la plaisance d'être davantage éco-responsable !

## Expertise nationale pour la délégation à la mer et au littoral

Le 19 avril 2016, Catherine Chabaud – nommée déléguée à la mer et au littoral par Ségolène Royale en mars 2016 - intervenait lors d'une conférence organisée par le FEDEREC sur le recyclage des bateaux. Intervenant en binôme avec le président de la Fédération des Industries Nautiques lors de cette conférence, Catherine Chabaud a souhaité un débriefing sur le sujet.

EcoNav a ainsi pu lui faire une note de synthèse et échanger avec elle sur la thématique : problématiques, chiffres, leviers d'action, REP en cours.

## Bilan des études menées par EcoNav entre 2013 et 2016



## Expertise régionale

### Dans la stratégie bretonne

Le 8 juillet 2015 se tenait une réunion rassemblant une trentaine d'acteurs bretons impliqués dans la thématique de la fin de vie des navires. Organisée par la Chambre régionale de Métiers et de l'Artisanat, la Région Bretagne et l'Ademe cette journée devait dégager des pistes de réflexion pour une stratégie régionale.

### Feuille de route régionale

Les mouvements au niveau national ont engendré une stagnation des réflexions. Cependant le 19 avril 2016, la région Bretagne a organisé un comité de pilotage afin de coordonner les actions des acteurs bretons travaillant sur le sujet BPHU.

Un travail sur une feuille de route s'en est suivi impliquant EcoNav qui a fait des propositions telles que la création de groupes de travail sur la valorisation

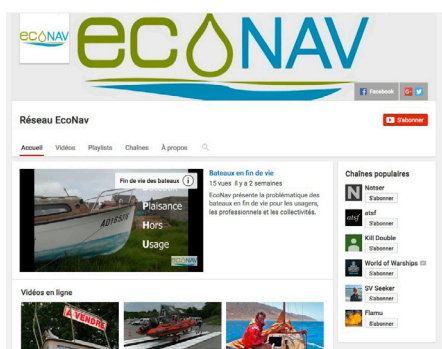
du CVR, le réemploi d'unités à intérêt patrimonial.

Ces propositions seront discutées à partir de Septembre 2016.

### Accompagner les collectivités

EcoNav a également accompagné les collectivités et organismes qui travaillent sur le sujet : sensibilisation, montage de projet, mise en pratique d'actions pilotes.





### Informer sur la problématique BPHU

EcoNav a réalisé une vidéo sur la problématique des BPHU. Celle-ci a pour objectif de faire l'état des lieux de la problématique, des freins et des solutions, de l'avancée de la réglementation. C'est une vidéo de sensibilisation à destination des plaisanciers et des professionnels du monde maritime.

Cette vidéo est visible sur le site internet [econav.org](http://econav.org).

### Coeur Emeraude

L'association COEUR Emeraude en charge du projet de création d'un Parc naturel marin sur la Rance et la Côte d'Emeraude a décidé d'identifier les gisements de bateaux en fin de vie délaissés principalement sur les estrans, mais aussi les ports ou les chantiers navals. La volonté est d'évacuer les unités qui polluent visuellement ou directement le périmètre du futur parc et ce dans une concertation globale entre tous les acteurs du territoire concerné, clé dans la réussite d'un tel projet.

Pour mener ce projet, EcoNav accompagne l'association dans l'identification des BPHU et la mise en oeuvre de la collecte. (cf encadré)

### Montage d'un programme INTERREG en Finistère

Initié en mars 2015, le projet INTERREG est le fruit d'une réflexion entre Nautisme en Finistère et Cornwall

## Expertise régionale au profit des territoires

EcoNav est intervenu auprès des agents de l'association COEUR Emeraude afin de partager son expérience et sa méthodologie d'identification des unités en fin de vie afin que ces derniers puissent à leur tour quantifier la problématique.

EcoNav a également

L'association COEUR Emeraude souhaite entamer son recensement ainsi que les démarches pour identifier les propriétaires de BPHU et éventuellement procéder à des déchéances de propriétés. Elle souhaite également faire remonter auprès des parlementaires les lacunes juridiques qui existent notamment en droit privé.

La finalité des démarches entreprises par l'association Cœur Emeraude, reste la création d'une filière locale de gestion des BHU qui devra prévenir l'apparition de nouveaux cas sur les berges de la Rance ou l'estran des côtes du parc naturel.

Marine Network. Celle-ci a permis d'arriver à une proposition de plan d'action orientée autour de la fin de vie des bateaux.

Plusieurs réunions se sont tenues afin de structurer le projet et de rassembler les acteurs potentiellement intéressés. EcoNav a travaillé avec Nautisme en Finistère à la définition du projet dans un premier temps et à son organisation autour de la thématique des bateaux en fin de vie.

### Etude pour évaluer la problématique en Trégor-Goëlo (22)

Le Conseil Départemental des Côtes d'Armor a décidé en 2014 de se pencher sur la question BPHU dans les ports de plaisance structurants départementaux du territoire. Il s'agissait de connaître les difficultés rencontrées par ces structures, leurs opinions sur l'avenir d'une filière BPHU ou encore de la faisabilité de certaines actions pouvant être supportées par le département.

Le gisement d'unités problématiques rencontrées était alors modéré. Cela pouvait s'expliquer par une présence théoriquement plus faible dans les ports à cause de tarifs plus élevés que sur un mouillage ou dans un chantier. En effet le propriétaire d'un bateau délaissé n'est soit pas en grande capacité financière ou n'a pas envie d'investir pour l'entretien du bateau. La place de port qui représente un gros poste de dépenses est donc la première cible de réduction budgétaire et le BNN ou BHU se retrouve davantage dans un chantier naval ou sur le DPM.

(Cf : «Bilan d'activité EcoNav», 2014-2015) ou [www.econav.org](http://www.econav.org).

Cette vision purement portuaire ne permettait pas de tirer des conclusions à l'échelle du département.

En 2015 le Conseil Départemental désirait pousser l'analyse plus loin en menant un inventaire exhaustif des BHU et BNN sur un territoire maritime représentatif des Côtes d'Armor qui permettrait d'une part de quantifier et qualifier le gisement hors d'usage et non navigant et d'autre part de proposer des leviers adaptés à une gestion de ces unités.

EcoNav a donc réalisé cette étude sur le pays du Trégor-Goëlo, en effet le Trégor-Goëlo, à travers sa dynamique de Gestion Intégrée des Zones Côtières avait déjà pointé du doigt la problématique de la collecte et de traitement des déchets nautiques.

Les bateaux hors d'usage intègrent cette logique et c'est donc naturellement que les trois structures (Conseil Départemental, Pays du Trégor-Goëlo et EcoNav soutenu par la Région Bretagne et l'Ademe Bretagne) ont travaillé sur un inventaire des bateaux hors d'usage et non navigant sur le territoire.

## Le territoire

Le Pays du Trégor-Goëlo (intégrant la communauté de communes Paimpol-Goëlo pour l'étude) compte 250 km de linéaire côtier sur les 700 km du département soit 1/3 du linéaire départemental. Son littoral est très attractif (1/3 de la capacité d'accueil touristique) notamment avec la Côte de Granit Rose, les rias, baies et estuaires d'où l'implantation de ports importants tels que Perros-Guirec, Paimpol et Lézardrieux. Le littoral est donc un véritable parc nautique apprécié des plaisanciers et bordé de nombreuses zones de mouillages et petits ports abris.

Le Trégor-Goëlo est un territoire propice pour une étude comme celle qui a été menée en Ouest Cornouaille dans le Finistère (étude 2013).

## Les objectifs

Avec le Conseil départemental des Côtes d'Armor nous avons fixé trois objectifs :

- Inventorier les BHU et BNN sur tout le territoire du Trégor-Goëlo : ports secondaires et mouillages, Domaine Public Maritime, chantiers navals, centres nautiques, autres entreprises (hivernage, etc.) et chez les particuliers ;
- Mettre en avant les problématiques soulevées par les acteurs du Pays Trégor-Goëlo ;
- Proposer au Conseil Départemental des actions qui tiennent compte des nouvelles réglementations et des spécificités du gisement territorial.

Nous avons comptabilisé les bateaux de moins de 24 mètres toutes marines confondues (Plaisance, Pêche, Marine Marchande et Marine Nationale).

Nous faisons une différence entre bateaux hors d'usage (BHU) et bateaux non navigants (BNN) - terminologie créée par EcoNav -, le seuil étant le coût de réparation au regard de la valeur du bateau en question. De manière générale un bateau non navigant est un bateau hors d'usage en devenir.

Nous n'avons pas comptabilisé les annexes dans cette étude. En effet il est difficile, voire impossible de classer ce genre d'unités comme hors d'usage, non navigante ou en usage. Certaines annexes peuvent être en très mauvais état, voire même être coulées, et pourtant resservir à la prochaine saison.

### Bateau hors d'usage abandonné sur le Domaine Public Maritime, Plouguivel (22).





## Les résultats chiffrés

Lors de cette étude EcoNav a comptabilisé 193 bateaux qui ne naviguent plus en Trégor-Goëlo, dont au moins 114 à déconstruire à court terme.

**La localisation :** Lorsqu'on regroupe les données, le gisement BHU/BNN nous montre un gisement principalement situé dans les chantiers navals (33%), puis dans les ports (27%) et le DPM (26%) et enfin dans les centres nautiques (14%). Pour rappel les bateaux dans les propriétés privées (type jardin, hangar) n'ont pu être comptabilisés.

**La taille des unités :** Les petites unités entre 3 et 6 mètres tous types confondus représentent 65% du gisement avec une taille moyenne (BHU et BNN) à 5.9 mètres.

**Les matériaux :** Les moyennes nous donnent logiquement une majorité d'unités en fibres de verre (78%), le bois représente tout de même 12% du gisement.

**Le type de propulsion :** En moyenne les données s'équilibrent avec : 48% d'unités à moteur et 51% de voiliers.

**Les bateaux en fin de vie (BNN et BHU)** dans le Trégor-Goëlo sont principalement, à quasi égalité, des voiliers et des bateaux moteurs en composites (fibres de verre et résine polyester) inférieurs à 6 mètres se situant dans les chantiers navals de maintenance.

Seulement 7 unités sur les 193 comptabilisés ne sont pas des bateaux de plaisance. Ils sont issus de la pêche (ex : barge ostréicole).



**Bateaux abandonnés sur le  
Domaine Public Maritime.**

## Une problématique hors d'usage non flagrante mais bien réelle

L'étude menée sur les ports en 2014 avait révélé une problématique assez faible grâce notamment au rôle des gestionnaires de ports et de la police portuaire active dans les ports départementaux.

Cependant si plusieurs personnes ont au premier abord dit ne pas rencontrer de problèmes ou affirmer qu'il n'y avait pas de problématiques de BHU sur le territoire, elles ont pour la plupart toutes notifié une anecdote avec un bateau en fin de vie, abandonné...

Plusieurs articles sont parus dans la presse locale pour faire appel aux personnes qui pourraient être touchées par cette problématique sur le territoire. Nous avons eu que très peu de retour ce qui ne nous a pas permis d'évaluer le gisement chez le particulier.

## Une gestion empirique des unités en fin de vie

Tous les acteurs en lien avec le secteur du nautisme sont touchés par la problématique mais ce sont les chantiers navals qui en payent le plus lourd tribut. Plusieurs fois des gestionnaires de chantiers nous ont

avoué que certains bateaux hors d'usage se trouvaient sur leur foncier après qu'ils aient accepté de « rendre service » à un ami, une connaissance ou la commune. Certains propriétaires peu scrupuleux abandonnent même leur bateau au sein du chantier sans jamais revenir signer le contrat ou l'abandonnent tout simplement aux abords du chantier. Les mêmes procédés ont été vus dans les centres nautiques qui acceptent d'entreposer des unités pour « dépanner ». Ce dépannage peut par la suite s'étendre sur plusieurs années et se transformer en abandon. Les abandons sont également réguliers sur le domaine public maritime où l'on vient faire échouer son bateau par faute de solutions économiquement intéressantes.

A charge donc des collectivités de « se débrouiller » avec les bateaux abandonnés. Ces sont alors des personnes diverses au sein des mairies qui tentent de régler la situation au mieux, agents des services techniques, délégués au littoral... Certains connaissent les procédures d'autres beaucoup moins, ces derniers ne trouvant pas toujours l'information. Il serait utile de rappeler que la déconstruction des BPHU est alors financée par des fonds publics, et donc à la charge du contribuable.

## Des capacités de déconstruction présentes

Lors de cette étude plusieurs acteurs de la déconstruction en capacité d'intervenir sur le volet nautique ont été plusieurs fois cités. Toutefois il est bon de différencier les professionnels agréés, en règle avec les lois en vigueur, des entreprises qui ne travaillent pas toujours dans la légalité ni le respect de l'environnement.

## Les besoins des acteurs

Les leviers proposés sont issus de l'expérience et l'expertise du réseau EcoNav. Certains sont réalisables à court terme et demandent peu de moyens financiers. D'autres se planifient sur du moyen ou long terme et nécessitent de rechercher, en parallèle, des ressources financières. Dans les grandes lignes, les acteurs du territoire ont besoin :

- de sensibilisation sur les impacts des BPHU et de l'intérêt économique et environnemental de leur valorisation et traitement.
- d'information sur les procédures juridiques (procédures d'immatriculation et dés-immatriculation), les limites de leur droit, les profes-

sionnels capables de déconstruire dans les règles, le prix de la déconstruction et la justification de ce prix jugé très souvent comme élevé.

- de solutions concrètes et abordables pour déconstruire ; la collecte mutualisée est un exemple de réponse.

Au-delà de la déconstruction : l'après vie des déchets est un point essentiel dans la réduction de l'impact des bateaux usagés. Il existe plusieurs voies de traitement des déchets composites tel que l'incinération ou l'enfouissement. Ces méthodes ne sont en rien durables de part leur impact et le fait que les matériaux ne pourront jamais être réutilisés. La valorisation de la matière est cruciale, de sa valeur dépendra en partie une structuration de filière car elle attirera des acteurs économiques qui porteront intérêt à un matériau aujourd'hui sans noblesse.

Mais la structuration d'une filière opérationnelle de recherche, transport et traitement des unités nautiques en fin de vie est toute aussi importante et c'est à ce jour la première étape à suivre. Cette problématique est intersectorielle et nécessite la concertation d'acteurs différents pour rendre le plus efficace possible un mode de gestion

des bateaux en fin de vie sur le territoire. Les Conseils portuaires, élargis à tous les acteurs concernés, pourraient être le lieu de cette concertation autour de la problématique BPHU.

L'intérêt, le soutien et la volonté des acteurs politiques et techniques rencontrés sur le territoire, laisse espérer qu'une gestion efficace de ces navires hors d'usage verra le jour.

## Pour conclure

Le gisement peut paraître peu important par rapport au parc total de navires de moins de 24 mètres sur le territoire. Cependant c'est un gisement non négligeable de par ses impacts et les questions que cela soulève auprès des acteurs du territoire d'autant que le nombre de BPHU va augmenter fortement dans les prochaines décennies, si aucun projet viable et durable de traitement n'est mis en place.

Cette étude est venue compléter la réflexion nationale sur la thématique des bateaux en fin de vie et la nécessité de la mise en place d'une REP.

Elle a été restituée aux acteurs le mercredi 1<sup>er</sup> juin dans le cadre de la semaine de l'éconavigation à Lézardrieux.





# Situation des bateaux en fin de vie en Trégor-Goëlo

## Le territoire

6e étude  
EcoNav

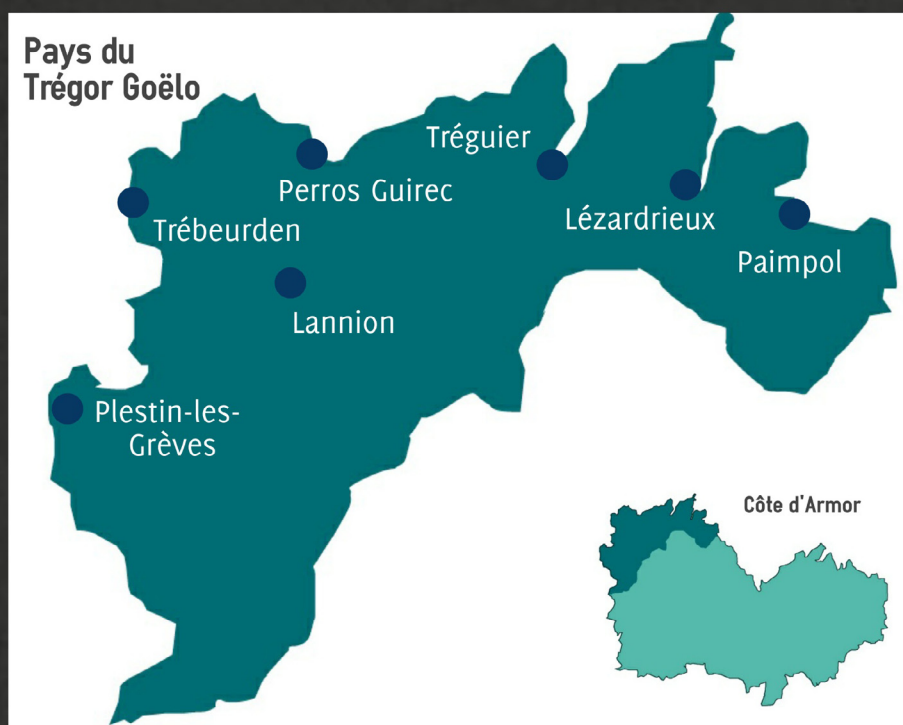
250 km linéaire  
de côtes

1034 km<sup>2</sup>

1/3 capacité  
d'accueil du  
département

Capacité d'accueil  
plaisance :  
7100 places

Nombreuses  
zones mouillages



## L'enquête en quelques chiffres

- 7 centres nautiques
- 26 ports
- 22 chantiers navals
- 33 communes littorales

## Données chiffrées :

Taille moyenne : 5.89 mètres

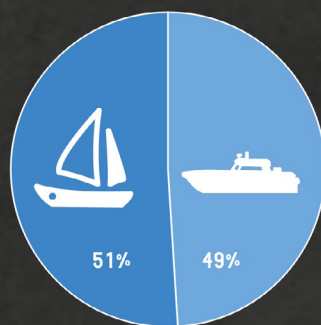
78% de bateaux en polyester

12% de bateaux en bois

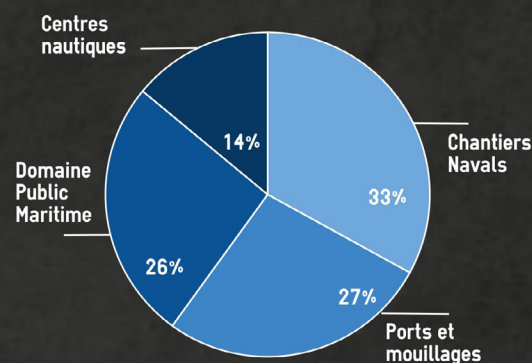


Gisement inconnu  
chez les  
particuliers

### Quelle propulsion ?



### Quelle localisation ?



193 bateaux problématiques identifiés sur  
le territoire = 466 sur les Côtes d'Armor

# Econaviguer dans une aire marine protégée

Réalisée en 2012 et 2013, une enquête auprès d'une trentaine d'aires marines protégées (AMP) a permis d'établir un état des lieux des problématiques environnementales liées à la navigation dans tous les types d'AMP telles qu'elles sont vécues au quotidien par les gestionnaires. Ce travail a fait émerger des besoins auxquels il semblait nécessaire de répondre à travers un programme commun. Lancé en 2014, ce programme «Econaviguer dans une aire marine protégée» a pour objectif d'encourager des AMP à travailler en réseau sur les problématiques environnementales liées aux différentes activités de navigation, en développant des projets pilotes et en partageant ensuite efficacement l'expérience acquise.

Lancé en 2014, le programme « Econaviguer dans une aire marine protégée » est piloté par l'Agence des aires marines protégées et EcoNav.

## La coordination nationale

La coordination nationale mobilise des représentants de l'Agence des aires marines protégées (AAMP) et du réseau EcoNav. Ses missions sont celles d'animer/piloter le programme, d'accompagner les actions pilotes, d'organiser le retour d'expérience et de diffuser de l'information vers le réseau des gestionnaires d'aires marines.

L'expertise d'EcoNav dans tous les domaines de l'éconavigation se conjugue à la compétence de l'Agence dans le domaine de la protection du milieu marin.

**Les aires marines protégées (AMP) sont des espaces délimités en mer qui répondent à des objectifs de protection de la nature à long terme.**

## Animer le programme

La coordination gère le pilotage opérationnel du programme. Il prend les grandes décisions stratégiques nécessaires à son développement, organise des réunions de concertation et d'information et identifie un retour d'expérience utile à tous.

Animer le programme c'est aussi savoir prendre du recul et pouvoir conseiller et accompagner les gestionnaires selon leur problématique.

## Lancement d'une dynamique de projets

Un appel à projet interne aux AMP partenaires du programme a été mis en place en septembre 2014 pour encourager la dynamique et aider financièrement certaines initiatives. Trois projets ont ainsi été lancés dont celui en Polynésie française, celui sur l'archipel des Glénan et celui sur Port-Cros (cf. projets retenus p. 38-39)



Le 26 juin 2015, l'AMP et EcoNav ont lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) ouvert à tout porteur de projets de statut public ou privé à l'exclusion des particuliers afin de pré-sélectionner des projets innovants en vue d'un partenariat technique et financier potentiel dans le cadre du programme « Econaviguer ».

Onze dossiers ont été reçus. Un comité de sélection formé de la coordination nationale et de représentants des antennes AMP s'est réuni le 11 septembre 2015 pour analyser les dossiers.

Six projets ont été retenus (cf. projets retenus p. 38-39).

### Groupe de travail «Econaviguer»

Un groupe de travail constitué de l'ensemble des représentants de la coordination nationale, des gestionnaires d'aires marines protégées qui sont partie prenante du programme ainsi que les représentants des structures porteuses de projets lauréats de l'Appel à Manifestation d'Intérêt lancé en 2015.

Il se rassemble au minimum deux fois par an pour échanger sur les avancées des projets pilotes et informer les gestionnaires sur des thématiques précises (BPHU, balisages, etc.)

### Novembre 2015

Un groupe de travail (GT) s'est tenu le 9 novembre 2015 à Brest. L'objectif était de présenter les actions de la coordination nationale, de présenter les projets retenus à l'AMI ainsi que de faire un point d'étape des projets lancés en 2014.

Un temps d'information sur la problématique des BPHU a également été présenté (problématique, réglementation, solutions).

Nombre de personnes : 18

### Juillet 2016

Un autre groupe de travail s'est tenu le lundi 4 juillet à Brest. L'objectif était de faire un état des lieux rapide des programmes en cours présent à la réunion et d'aborder une réflexion autour d'un questionnaire « national » sur les pratiques d'antifouling et les perceptions à partir d'une réflexion menée dans le cadre des projets du Conservatoire du littoral de Chausey et de Nautisme en Finistère.

Il était également question de présenter les travaux de la coordination prévus en 2016 et notamment le voyage d'étude prévu à Port-Cros en septembre.

Nombre de personnes : 21

### Septembre 2016

Un groupe de travail s'est tenu les 27, 28 et 29 Septembre à Port-Cros. L'objectif de ce GT était de présenter l'expérience du Parc national de Port-Cros et de la Fédération des Industries Nautiques autour du programme «Vignette Bateau Bleu» et de réfléchir à un modèle de déploiement dans d'autres aires marines.

Six projets du programme «Econaviguer» ont également été présentés.

Enfin un focus particulier sur ½ journée était consacré à la gestion des flux touristique avec plusieurs expériences en cours dans la réserve naturelle nationale des Bouches de Bonifacio et l'AMP de Tavolara en Sardaigne.

Nombre de personnes : 30

### Organiser des actions fédératrices

Deux projets du programme portent sur la question des antifouling. A plusieurs occasions nous avons échangé avec les gestionnaires d'aires marines qui s'interrogent sur les impacts de ces peintures et de leurs alternatives et des pratiques des usagers liées.

L'idée d'un questionnaire national a été soulevé dont l'objectif serait de sonder les plaisanciers et leurs connaissances des alternatives aux peintures antifouling en début de projet puis d'avoir un indicateur sur l'évolution de leur connaissance.

Les résultats permettraient de recenser de nombreuses informations afin d'initier une réflexion avec les plaisanciers sur le sujet et d'engager des actions de sensibilisations cohérentes.

### Accompagner des projets

Tout au long de l'année, EcoNav accompagne les projets selon leur besoin.

Cet accompagnement peut être :

- technique : mise en relation avec des partenaires et prestataires potentiels ; solutions alternatives aux peintures antifouling ; critères d'équipements «écologiques» ;

### Groupe de Travail Econaviguer, présentation des lauréats





## Fiches réalisées en 2015 et 2016

- stratégique : positionnement des partenaires ; développement de l'action territoriale ; prise de recul nécessaire ; présence aux réunions clefs ;
- en communication : mise en relation avec la presse ; diffusion des actions ; aide à la création d'outils ; valorisation de l'action.

Selon les projets, leur état d'avancement mais aussi l'implication des acteurs et partenaires, ceux-ci demandent plus ou moins de temps de travail, d'investissement et d'implication à la coordination.

Des temps d'échanges réguliers sont mis en place afin de bien s'assurer que les objectifs n'ont pas changé et que l'organisation du retour d'expérience est bien mise en oeuvre.

## Retour d'expérience

La coordination nationale collabore avec plusieurs AMP expérimentées pour organiser la structuration et la diffusion de leur expérience respective autour de projets importants.

## Fiches retour d'expérience

Des fiches retour d'expérience sont réalisées et mises en ligne sur la page « Econavigation » de l'Agence des aires marines protégées.

Ces fiches recto-verso présentent les enjeux, résument le process ou le procédé de mise en œuvre, mais aussi

**Application par un plaisancier d'une peinture au cuivre dans le cadre du projet porté par Nautisme en Finistère.**

| Thèmes                 | Expériences                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mouillage éco-innovant | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les mouillages innovants au sein du PNMI.</li> <li>• L'ancre flottante : un outil pour protéger les fonds marins.</li> <li>• Mouillage écologique et gestion d'une zone de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) sur le site Natura 2000 posidonies du cap d'Agde.</li> </ul>                                             |
| Balisage et flux       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Balisage et gestion des flux touristique RNN des Bouches de Bonifacio.</li> <li>• Balisage écologique en Méditerranée (plusieurs expériences à valoriser dont les sites Natura 2000 côte bleue marine).</li> <li>• Balisage écologique d'un arrêté de protection de biotope dans des petits fonds (PNR Camargue).</li> </ul> |
| Bateau propre          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vignette « Bateau Bleu » au Parc national de Port-Cros.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Gouvernance            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude ethnologique pour les actions de sensibilisation et d'implication des acteurs aux Glénan.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                   |

partage des témoignages les difficultés rencontrées, le coût engendré.

## Films pédagogiques

Des films pédagogiques sont en cours de réalisation. C'est le cas par exemple pour l'expérimentation menée en Iroise par Nautisme en Finistère. Des prises de vue régulières des applications

des alternatives aux peintures antifouling dits classiques ainsi que des interviews des plaisanciers et entreprises partenaires ont été réalisées.

A noter qu'EcoNav s'est particulièrement investi sur le sujet dans les prises de vue tout au long de l'année 2016.

Le montage du film sera effectué par une entreprise de production indépendante.





## Diffusion d'information

La coordination est également en charge de la diffusion d'informations au sein du réseau d'AMP.

Elle s'attache également à mettre en avant le programme «Econaviguer» et donc d'informer un large public des actions mises en oeuvre dans les AMP.

### Informier sur le programme

Un espace web sur le site de l'Agence donne de la visibilité au programme et aux projets en cours ([www.aires-marines.fr/Concilier/Econavigation](http://www.aires-marines.fr/Concilier/Econavigation)).

Cette page «econavigation» permet de faire connaître les actions.

Elle est mise à jour deux fois par an.

En 2016 la lettre d'information de l'Agence *L'aire marine*, distribuée avec le journal *Le Marin* était consacrée à la navigation de plaisance en aires marines protégées et la protection du milieu marin. Le programme «Econaviguer» a ainsi été présenté et plusieurs projets pilotes cités.

### Information technique vers les gestionnaires

Une veille technique via la lettre d'information EcoNav est diffusée vers les gestionnaires d'aires marines.

Ils sont également informés des conférences EcoNav et des formations réalisées avec l'Université de Bretagne-Sud.

Plusieurs points d'informations se tiennent lors des GT national qui permettent d'aborder des points précis. Les thématiques suivantes ont été abordées depuis 2014 : navires du futur, fin de vie des navires, balisage, mouillages innovants ...

## Etat de connaissance sur les biocides

Sur la thématique des antifouling/substances biocides, la coordination nationale est en charge de rédiger une note présentant de manière synthétique et illustrée (type 4 pages réutilisables par les gestionnaires pour informer les plaisanciers) l'état de la connaissance sur l'effet des antifouling/substances biocides sur le milieu marin. Dans le cadre du projet porté par Nautisme en Finistère, le laboratoire Labocéa a produit une 1<sup>ère</sup> version, cette note a été adaptée et illustrée afin qu'elle serve de note d'information et d'outils de sensibilisation pour les gestionnaires.

### Organiser un échange sur la thématique du balisage

Lors du GT national se tenant à Port-Cros un temps d'échanges entre gestionnaires sur la thématique du balisage et flux touristique était organisé. Trois expériences en Corse, Méditerranée et Italie ont été présentées.

### Réaliser un document sur l'Etat de connaissance sur les biocides

Enfin la coordination a pour mission de rédiger une note présentant de manière synthétique et illustrée l'état de la connaissance sur l'effet des antifouling/substances biocides sur le milieu marin (dans le cadre du projet porté par NEF avec l'apport de l'UBS). (cf. encadré ci-dessus).

### GT national à Port-Cros, essai à bord d'un catamaran 100% électrique (Héliodive) par les gestionnaires.



## Les projets pilotes

La coordination apporte un appui technique pour le développement et la mise en œuvre des projets identifiés et prodigue conseils, appuis, mise en relation pour l'ensemble des AMP du programme.

### Projets lauréats en 2014

#### Gouvernance participative aux Glénan par la mairie de Fouesnant : l'apport de l'ethnosociologie pour la gestion d'un site Natura 2000

Jugé très novateur sur les aspects de concertation le projet de « Développement d'outils de sensibilisation et de gouvernance participative, pour une fréquentation nautique durable sur les sites Natura 2000 du bassin de navigation des Glénan » a débuté cet été 2015 sur l'archipel. L'apport qu'il pourra fournir aux autres aires marines protégées (AMP) en termes de méthodologie de concertation apparaît très intéressant, l'appui d'une ethno-sociologue au projet semble également très intéressant et doit permettre de produire des méthodes et de recommandations utiles aux autres AMP. (Cf : avancement du projet p. 42)

#### Expérimentation d'une vignette de reconnaissance « Bateau Bleu »

Le territoire du parc national de Port Cros est le siège d'une activité plaisancière très intense pendant la saison estivale. Avec une fréquentation estimée à 1,2 millions de visiteurs dont la moitié sont des plaisanciers, une attention particulière doit être portée à la préservation de la qualité

des eaux côtières et la sauvegarde de l'environnement marin. A travers le déploiement sur son territoire du label « Bateau bleu » de la Fédération des Industries Nautiques, le parc souhaite se doter d'un outil de reconnaissance des bateaux propres qui naviguent et mouillent en cœurs marins tout en accélérant l'équipement et la mise aux normes du parc de bateaux sur 3 critères techniques :

- Les cuves à eaux noires et systèmes de traitement,
- Les systèmes anti-débordement de carburant à l'avitaillement,
- La motorisation peu polluante.

Pour rendre cette démarche complète et cohérente, l'attribution du label repose en outre sur la mise en œuvre, par les professionnels du nautisme partenaires du PNPC, d'une démarche de sensibilisation des usagers aux bonnes pratiques liées à la plaisance.

### Projets lauréats en 2015

#### Econaviguer à Belle-Ile-en-Mer

Depuis 2009, le CPIE mène des actions de sensibilisation auprès des plaisanciers et des acteurs locaux pour promouvoir les principes de l'éconavigation et valoriser le patrimoine sous-marin remarquable présent sur le site Natura 2000 de Belle-Ile-en-Mer. Le CPIE et la communauté de communes de Belle-Ile-en-Mer souhaitent s'associer pour renforcer et démultiplier des actions de sensibilisation et d'information, afin de mieux communiquer sur l'aire marine protégée, en se dotant de nouveaux supports et outils et en impliquer dans des actions concrètes les acteurs locaux et les usagers.

#### Expérimentation d'alternatives aux antifouling dans le Parc naturel marin d'Iroise

L'utilisation des peintures antifouling sur les bateaux de plaisance a des impacts indéniables sur le milieu marin (relargage diffus dans l'eau, rejet des eaux de carénage...), sur la santé des plaisanciers lors de l'application (substances allergènes, cancérigène...) et pose des problèmes de déchets et recyclage de produits toxiques. Différentes techniques dites « alternatives » se sont développées ces dernières années n'utilisant pas de peinture à agent biocide.

Afin d'avoir des données objectives sur ces produits, Nautisme en Finistère a souhaité tester leurs impacts sur le milieu (relargage de substances et tests en éco-toxicologie) et leur efficacité sur le fouling durant deux saisons sur une vingtaine de bateaux dans le Parc naturel marin d'Iroise.

Ce travail permettra de guider et sensibiliser les usagers recherchant des solutions adaptées à leur navire et son usage. Ces tests en Iroise seront réalisés en lien avec des tests complémentaires réalisés sur l'archipel de Chausey.

#### Brosse Lulu pour le nettoyage de coque



### Sensibiliser les usagers de loisirs nautiques aux spécificités du Golfe du Morbihan

Le Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan vise à développer une sensibilisation plus pro-active auprès des usagers des loisirs nautiques en l'axant sur les consignes de sécurité, les bonnes pratiques pour la préservation de l'environnement marin et les réglementations spécifiques au territoire.

L'action cherche à mettre en œuvre une sensibilisation de « terrain » adaptée aux différents publics cibles (plaisanciers, grand public sur les navires à passagers, pratiquants sportifs encadrés en club de loisirs nautiques). Le projet s'attachera également :

- à évaluer les effets produits par cette sensibilisation, son efficacité,
- à rendre les partenaires du projet plus autonomes pour les clubs et navires à passagers et intégrer ainsi dans leurs actions/discours les spécificités du golfe en termes de bonnes pratiques et enjeux écologiques (notamment lié aux habitats et espèces Natura 2000 des sites du golfe du Morbihan).

### Promotion des bonnes pratiques du plaisancier dans l'archipel de Chausey

Le projet vise à développer sur le site pilote de l'archipel de Chausey des outils de promotion des bonnes pratiques concernant la plaisance au travers de l'analyse critique des outils de sensibilisation existants ainsi que le test de pratiques de navigation et d'entretien respectueuses de l'environnement, à ce titre des tests d'antifouling non biocides et solutions

alternatives seront réalisés en lien avec les plaisanciers et en partenariat avec le projet porté par Nautisme en Finistère en Iroise. Les projets rechercheront la complémentarité. Pour mener ces actions le Conservatoire du Littoral souhaite mettre les acteurs du site au premier plan dans la préservation du patrimoine naturel et les faire se rencontrer autour de cette thématique mais aussi de fournir aux usagers plaisanciers des outils de sensibilisation adaptés au site. L'une des actions fédératrice est la participation à la recherche-développement et à la promotion de techniques d'alternatives aux antifouling moins impactantes pour le milieu.

### Eco-naviguer sur des bateaux traditionnels dans le Parc naturel marin du Golfe du Lion

Après la mise en place d'un moteur électrique sur le Libre-penseur - bateau du patrimoine - par la Mission du Patrimoine Maritime, au sein de l'atelier des barques, géré par

la collectivité départementale des Pyrénées-Orientales, l'étape suivante est de tester différents équipements permettant de choisir la source d'énergie naturelle la plus appropriée (solaire, éolienne, hydro génératrice) au rechargement des batteries en navigation. Une autre embarcation plus petite pourrait également participer à cette expérimentation pour confronter les différentes configurations en fonction de la jauge du bateau.

Ce projet implique des étudiants afin de promouvoir une navigation éco-responsable en adéquation avec les objectifs de préservation du PNM du Golfe du Lion.

### L'accueil écologique dans le lagon de Moorea

Un projet concernant l'accueil écologique des navires de plaisance dans le lagon de Moorea (Polynésie française), est également suivi dans le cadre du programme. Ce projet est en attente de lancement effectif, son montage est en cours de finalisation.



**Kit de sensibilisation  
«Vignette Bateau Bleu»**



## **Avancement du projet :**

### **Développement d'une gouvernance participative, et d'outils adaptés sur les sites Natura 2000 du bassin de navigation des Glénan**

L'Archipel des Glénan est un espace marin protégé sensible, classé Natura 2000 mais aussi un bassin de navigation très fréquenté par de multiples acteurs qui interagissent sur cet espace fragile à la haute saison, (les jours de « pics » jusqu'à 3000 passagers de vedettes débarquent sur la petite île Saint Nicolas de 14 hectares et jusqu'à 700 bateaux fréquentent l'Archipel).

Pour mieux le préserver, la commune de Fouesnant, opérateur du site Natura 2000, a compris que ses usagers devaient être mieux impliqués dans sa gestion. Pour cela elle a lancé en 2015 une démarche participative afin de comprendre le site et ses usagers et les intégrer dans une démarche de co-gestion. Le projet a été retenu dans le cadre de deux appels à projets lancés en 2015 : « Econaviguer dans une AMP », par l'AAMP et EcoNav, et « Gérons ensemble notre environnement », par la Fondation de France.

Durant l'été 2015, les usagers du site - Centre de Plongée, Gîte, Restaurants, Propriétaires, Pêcheurs, Navires à passagers, Vieux gréements, Associations de plaisanciers et environnementales, Centre Nautique, Commune, Conservatoire du Littoral, Services de l'Etat, sécurité, Scientifiques etc - ont été interrogés dans une enquête de terrain menée par Stéphanie Brulé-Josso, Docteure en ethnologie (divers-cites.fr). Elle a passé plus de 25 jours sur l'archipel entre observations participatives, observations directes et entretiens (pouvant aller jusqu'à 3 heures !). Ce sont environ une centaine de personnes qui ont ainsi été écoutées, selon une méthodologie scientifique rigoureuse appartenant aux sciences sociales. Ce n'est pas souvent qu'il est ainsi donné du temps dans un projet pour faire remonter du terrain les envies et les idées des usagers et de confronter croyances et vérités !

L'analyse de ces données se termine. D'ores et déjà, ce travail d'enquête a permis de faire émerger une vision commune du site aujourd'hui et demain ; reste maintenant à la commune, avec l'aide de Géraldine Gaillère, chargée de mission Natura 2000 et l'ethnologue, de s'atteler à la restitution de ce travail vers les usagers et de leur faire partager ce diagnostic ... car s'ils se côtoient, ils ne se connaissent pas si bien et ignorent qu'ils partagent des visions et actions communes ! Ce travail doit également permettre de mettre en place des outils qui manquent aux usagers pour qu'ils puissent avoir les moyens d'adapter leurs pratiques à la bonne gestion du site. Ces outils seront tant de la sensibilisation, que de l'information sur les réglementations et l'état des ressources, que des formations et co-formations entre usagers, des moyens techniques d'aménagement des mouillages, plages, des îles, etc.

Autre point clef de ce projet-pilote : avancer sur les propositions d'actions soumises par les usagers eux-mêmes ! Car si des acteurs développent des pratiques parfois impactantes il faut aussi souligner qu'ils ont pour certains des pratiques qui permettent de préserver le site et ... des idées à partager ! Pour cela il s'agira dans les prochains mois d'organiser des restitutions par groupe d'acteurs avant un retour collégial. Une fois que les actions prioritaires seront dégagées, la mise en oeuvre n'en sera que plus légitime et donc facilitée.

Ce travail d'écoute, de restitution, de décision et de co-gestion doit permettre à terme d'entreprendre et d'ancrer les bonnes pratiques en matière de préservation des espèces protégées, de lutte contre la pollution des îles et de l'espace marin ou de protection des plantes marines via l'émergence d'une responsabilité partagée sur l'archipel des Glénan ... mais aussi à terme pourquoi pas dans d'autres aires marines protégées qui pourraient être intéressées par ce retour d'expérience.







# Retombées médias

EcoNav évalue chaque année quantitativement et qualitativement les retours presses dans les médias papiers, radiophonique, internet et TV. Un dossier de presse est réalisé.

C'est une année exceptionnelle quant aux retombées médias. Cela est dû principalement à notre partenariat avec l'agence de communication Sea to Sea qui a mis en oeuvre un plan d'action de valorisation des actions EcoNav et aux partenariats presse mis en place sur la Semaine de l'éconavigation.

## Partenariat Sea to sea

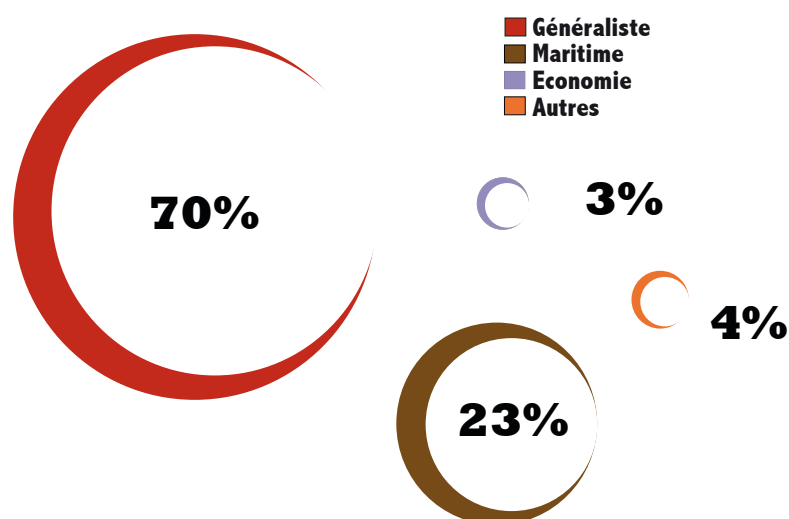
EcoNav s'est rapproché de l'agence de communication Sea to sea fin 2015 pour travailler sur son image et la valorisation de ses travaux.

Cela s'est concrétisé par la création d'outils de communications et par la mise en place d'un événement fédérateur (Semaine de l'éconavigation).

## 84 retombées tous types de média confondus

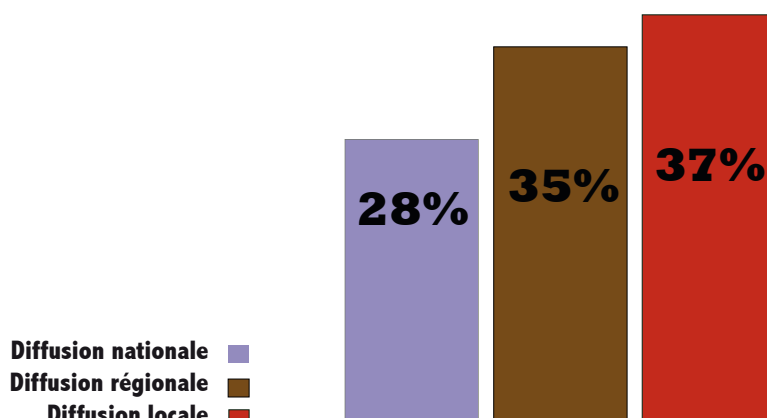
Entre septembre 2015 et août 2016, nous avons compté 84 parutions dans les médias contre 48 entre septembre

## Retombées par types de médias



2014 et août 2015. Ces retombées sont principalement des articles de presse écrite et web avec une parution télé et cinq émissions radio.

## Retombées par zone de diffusion







# Financements

**Conformément aux statuts d'EcoNav, les comptes de l'association sont clôturés au 31 août chaque année pour être soumis et validés à l'Assemblée Générale annuelle avec l'accord des membres du bureau. L'AG du 5 décembre 2016 a ainsi validé ses comptes.**

Les comptes d'EcoNav sont expertisés par le cabinet comptable HBS Conseils basé à Quimper et validés par le Commissaire aux comptes Ouest Conseils également basé à Quimper.

Les comptes sont soumis aux adhérents 15 jours avant l'Assemblée Générale et approuvés lors de celle-ci.

EcoNav présente pour l'exercice comptable un déficit de 42 749 €.

Le montant des recettes est de 91 833 € et des dépenses de 114 026 €. A ces

dépenses viennent s'ajouter des charges exceptionnelles de 23 024 €.

## Les dépenses

65% des dépenses sont consacrés aux salaires, soit à deux emplois en CDI (une directrice et un chargé de mission).

Les autres charges sont liées à l'externalisation de la communication et du travail effectué par l'Agence Se to Sea et à l'accompagnement d'Idées Plurielles, consultant pour le

programme Econaviguer dans une aire marine protégée.

Enfin le reste des charges est lié au fonctionnement de l'association (expertise comptable, commissariat aux comptes, achat de matériels, etc.)

## Charges exceptionnelles

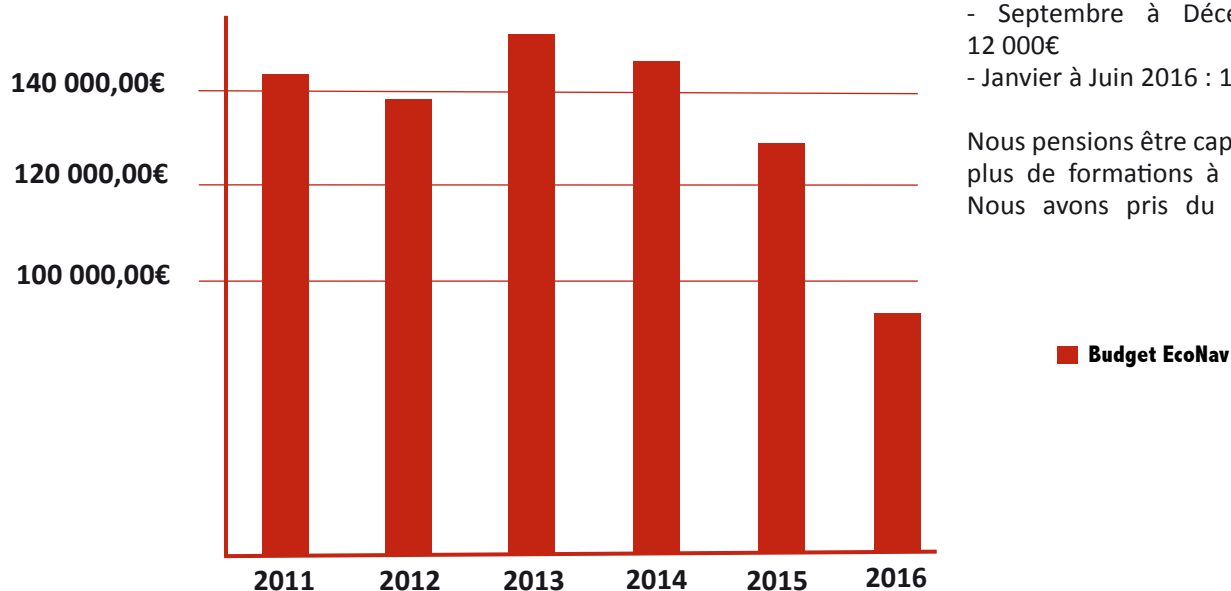
EcoNav a dû faire face à des charges exceptionnelles en 2016 !

Nous n'avons pas obtenu le remboursement des frais engagés quant à la communication externe (travail de Sea to Sea). Un remboursement qui était initialement prévu par l'Ademe Bretagne comme suit :

- Septembre à Décembre 2015 : 12 000€
- Janvier à Juin 2016 : 11 000€

Nous pensons être capable de diffuser plus de formations à l'éconavigation. Nous avons pris du retard dans la

**Evolution du budget EcoNav**



## Bilan actif

|                                       |                 |
|---------------------------------------|-----------------|
| Immobilisations Incorporelles         |                 |
| Immobilisation Corporelles            | 1 368 €         |
| Immobilisations Financières           |                 |
| <b>TOTAL I</b>                        | <b>1 368 €</b>  |
| Avances et acomptés versés            | 3 840 €         |
| Créances                              |                 |
| Créances usagers et comptes rattachés | 56 213 €        |
| Autres créances                       |                 |
| Valeurs mobilières de placement       | 61 €            |
| Instrument de trésorerie              |                 |
| Disponibilités                        | 20 372 €        |
| Charges constatées d'avances          | 3 000 €         |
| <b>TOTAL GENERAL</b>                  | <b>84 854 €</b> |

commercialisation de ces modules et la communication extérieur a été décevante.

## Les recettes

Les recettes de l'association EcoNav connaît une baisse constante depuis 2013 qui devient à ce jour préoccupante.

En effet l'association est ainsi passée de 155 000€ de recettes en 2013/2014 à 130 000€ en 2014/2015 puis à 92 000€ en 2015/2016.

11% des recettes provient du mécénat (Fondation de France et Fondation Crédit Agricole Finistère) dans le cadre d'appels à projets.

Les adhésions (1 240 €) correspondent à 1,5% des recettes et sont en baisse.

### Baisse des subventions

Le montant des subventions est de 75 833 € contre 90 752 € l'année précédente soit 83% des recettes.

Ce montant est ainsi réparti :

- Aide de l'Agence des aires marines protégées correspond à 20 000 € soit une baisse de 6 400 € en un an ;
- Aide de la région Bretagne : 23 333 € qui correspond à une répartition des 35 000 euros sur 18 mois - fin de convention au 31 décembre 2016 ;
- Aide de l'Ademe Bretagne de 24 000 € qui correspond à une aide de 72 000 € pour un chargé de mission sur 3 ans (2015-2017).
- Aide du Conseil départemental du Finistère de 5 000 €
- Aide à l'embauche de 3 500 € qui correspond au solde d'un contrat emploi aidé région qui s'est terminé en mars 2016.

## Bilan passif

|                                                |                 |
|------------------------------------------------|-----------------|
| Fonds propres                                  |                 |
| Fonds associatifs                              |                 |
| Réserve statutaires                            | 50 585 €        |
| Report à nouveau                               | 21 524 €        |
| Résultat de l'exercice                         | - 42 750 €      |
| <b>TOTAL I</b>                                 | <b>29 359 €</b> |
| Provisions pour risques                        | 3 000 €         |
| Provisions pour charges                        | 4 547 €         |
| Fonds dédiés sur subventions de fonctionnement | 20 467 €        |
| Fonds dédiés sur autres ressources             | 1 667 €         |
| <b>TOTAL III</b>                               | <b>29 680 €</b> |
| Dettes fournisseurs                            | 9 056 €         |
| Dettes fiscales et sociales                    | 13 531 €        |
| Autres dettes                                  |                 |
| Produits constatés d'avance                    |                 |
| <b>TOTAL IV</b>                                | <b>22 587 €</b> |
| <b>TOTAL GENERAL</b>                           | <b>81 626 €</b> |

Il faut noter :

La disparition du service « Mer » du Conseil départemental des Côtes d'Armor (soit un manque à gagner de 5 000 €).

Nous en avons été avertis tard dans l'année.

L'incapacité de trouver de nouveaux partenaires financiers «durables».

### Baisse des prestations

Les prestations et ventes de services que nous avons développées en 2014 sont en très forte baisses (passant de 32 000€ à 4 700€ en l'espace d'un exercice-comptable).



## Compte de résultat

### PRODUITS D'EXPLOITATION (1)

|                                                                     |                 |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Ventes de marchandises                                              |                 |
| Production vendue de Biens et Services                              | 4 755 €         |
| Production stockée                                                  |                 |
| Production immobilisée                                              |                 |
| Subventions d'exploitation                                          | 75 833 €        |
| Reprises sur amortissements et provisions,<br>transferts de charges |                 |
| Collectes                                                           |                 |
| Cotisations                                                         | 1 240 €         |
| Autres produits                                                     | 10 004 €        |
| <b>TOTAL I</b>                                                      | <b>91 833 €</b> |

### CHARGES D'EXPLOITATION (2)

|                                                              |                  |
|--------------------------------------------------------------|------------------|
| Achats de marchandises                                       |                  |
| Variation de stock (marchandises)                            |                  |
| Achats de matières premières et autres<br>approvisionnements |                  |
| Variation de stock (matières premières)                      |                  |
| Autres achats et charges externes                            | 32 254 €         |
| Impôts, taxes et versements assimilés                        | 978 €            |
| Salaires et traitements                                      | 53 026 €         |
| Charges sociales                                             | 21 532 €         |
| Dotations aux amortissements et aux provisions               |                  |
| Sur immobilisations : dotations aux amortissements           | 228 €            |
| Sur immobilisations : dotations aux provisions               |                  |
| Sur actif circulant : dotations aux provisions               | 3 000 €          |
| Pour risques et charges : dotations aux provisions           | 3 000 €          |
| Subventions accordées par l'association                      |                  |
| Autres charges (2)                                           | 8 €              |
| <b>TOTAL II</b>                                              | <b>114 026 €</b> |

|                                           |                    |
|-------------------------------------------|--------------------|
| <b>1 - RESULTAT D'EXPLOITATION (I-II)</b> | <b>- 22 1932 €</b> |
|-------------------------------------------|--------------------|

Le travail accompli pour développer les formations n'a pas abouti à la vente de ces formations. L'agrément formation n'a pas été obtenu mais surtout nous n'avons pas réussi avoir assez d'inscrits pour les mettre en place et les diffuser.

De même nous n'avons pas réussi à « monnayer » la connaissance EcoNav, cela est par exemple flagrant sur la thématique des bateaux en fin de vie. Nous avons participé dans l'intérêt général – et de nos partenaires bretons – à l'étude relative à la mise en place d'une Responsabilité élargie du producteur sans pouvoir bénéficier de financements nationaux.

### Perspectives 2017

Les perspectives quant aux financements 2017 ne nous permettent pas d'engager de nouvelles actions en 2017.

L'Agence des aires marines protégées devient l'Agence de la Biodiversité et n'a à ce jour aucune visibilité sur les possibilités de partenariat et de financements qu'elle pourra mettre en place.

Les Conseils Départementaux ne sont plus dans une logique de financements et d'aide aux actions locales sur la thématique de la mer et du littoral (Suppression CD22)

Les partenaires privés historiques tels que la Fondation de France nous ont fait savoir qu'après une aide de 4 ans liée à deux appels à projets successifs (région + national) nous ne pourrions être lauréat une troisième session.

Le Crédit Agricole, partenaire d'EcoNav

**PRODUITS FINANCIERS**

|                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|
| Produits financiers de participations                                 |     |
| Produits des autres valeurs mobilières et créances d'actif immobilier |     |
| Autres intérêts et produits assimilés                                 | 1 € |
| Reprises sur provisions et transferts de charges                      |     |
| Différences positives de change                                       |     |
| Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement         |     |

|                |            |
|----------------|------------|
| <b>TOTAL V</b> | <b>1 €</b> |
|----------------|------------|

**CHARGES FINANCIERES**

|                                                                |
|----------------------------------------------------------------|
| Dotations aux amortissements et aux provisions                 |
| Intérêts et charges assimilées                                 |
| Différences négatives de change                                |
| Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement |

|                 |
|-----------------|
| <b>TOTAL VI</b> |
|-----------------|

|                                     |            |
|-------------------------------------|------------|
| <b>2. RESULTAT FINANCIER (V-VI)</b> | <b>1 €</b> |
|-------------------------------------|------------|

|                                                            |                   |
|------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>3. RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS (I-II+III-IV+V-VI)</b> | <b>- 22 192 €</b> |
|------------------------------------------------------------|-------------------|

**PRODUITS EXCEPTIONNELS**

|                                                  |
|--------------------------------------------------|
| Produits exceptionnels sur opérations de gestion |
| Produits exceptionnels sur opérations en capital |
| Reprises sur provisions et transferts de charges |

|                  |
|------------------|
| <b>TOTAL VII</b> |
|------------------|

**CHARGES EXCEPTIONNELLES**

|                                                                |          |
|----------------------------------------------------------------|----------|
| Charges exceptionnelles sur opérations de gestion              | 23 024 € |
| Charges exceptionnelles sur opérations en capital              |          |
| Dotations exceptionnelles aux amortissements et aux provisions |          |

|                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| <b>TOTAL VIII</b> | <b>23 024 €</b> |
|-------------------|-----------------|

|                                            |                   |
|--------------------------------------------|-------------------|
| <b>4. RESULTAT EXCEPTIONNEL (VII-VIII)</b> | <b>- 23 024 €</b> |
|--------------------------------------------|-------------------|

|                               |
|-------------------------------|
| Impôts sur les bénéfices (IX) |
|-------------------------------|

|                                     |                 |
|-------------------------------------|-----------------|
| <b>TOTAL PRODUITS (I+III+V+VII)</b> | <b>91 833 €</b> |
|-------------------------------------|-----------------|

|                                             |                  |
|---------------------------------------------|------------------|
| <b>TOTAL DES CHARGES (II+IV+VI+VIII+IX)</b> | <b>137 050 €</b> |
|---------------------------------------------|------------------|

|                            |                   |
|----------------------------|-------------------|
| <b>SOLDE INTERMEDIAIRE</b> | <b>- 45 216 €</b> |
|----------------------------|-------------------|

|                                                                       |                 |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>+ Report des ressources non utilisées des exercices antérieurs</b> | <b>24 600 €</b> |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------|

|                                                          |                 |
|----------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>- Engagements à réaliser sur ressources affectées</b> | <b>22 133 €</b> |
|----------------------------------------------------------|-----------------|

|                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| <b>5. EXCEDENTS OU DEFICITS</b> | <b>- 42 750 €</b> |
|---------------------------------|-------------------|

en 2016 pour la semaine de l'éconavigation, nous a également fait savoir qu'ils souhaitaient diversifier les structures qu'ils accompagnaient.

**Trésorier**

La trésorerie actuelle nous oblige à mettre en place un Dailly auprès de notre banque afin de pouvoir payer les salaires en fin d'année.

Afin de pallier à la baisse des recettes nous avons dû puiser dans le fonds associatif à hauteur de 41 988 €.

**Contributions volontaires**

Le bénévolat représente cette année 400 heures et est estimé à 9 883.€  
De même la ville de Douarnenez a valorisé la mise à disposition des locaux à 1065,24€

**©EcoNav**  
**29 Boulevard du Général de Gaulle**  
**29100 Douarnenez**  
**Tél : 02 98 75 31 86**  
**contact@econav.org**

**www.econav.org**

© Tous droits réservés

Ils nous font confiance :

