

1 Lancer un appel à projets de soutien à la transition écologique et énergétique des ports de plaisance

— **Description : Accompagner les ports de plaisance dans la transition écologique de la filière**

Les ports de plaisance sont de plus en plus nombreux à s'inscrire dans la démarche de certification européenne Ports Propres et son volet complémentaire Ports Propres actifs en Biodiversité. Afin de s'inscrire dans un plan d'action ambitieux, il semble nécessaire, compte tenu des forts enjeux en matière de transition écologique et solidaire et des besoins induits d'accompagnement en ingénierie de relancer un appel à projet spécifique pour encourager l'émergence de solutions concrètes en matière d'infrastructures énergétiques, de gestion des déchets, de pollutions accidentelles, de gestions des eaux usées (grises, noires...) et de maîtrise de l'eau potable (récupération eaux de pluie, utilisation eau de mer).

Il est aussi question de rénovation thermique, d'éco-matériaux, de motorisation des bateaux de servitude, d'adaptation de nos infrastructures à la montée des eaux (conséquence du réchauffement climatique) et de projets/infrastructures en faveur de la biodiversité.

— **Modalités administratives & juridiques :**

Prendre exemples sur les appels à projet "ports exemplaires" (diffusés de 2009 à 2011) qui ont permis de soutenir financièrement les études préalables des collectivités territoriales souhaitant expertiser leurs projets de rénovation portuaire dans une démarche de développement durable. Le cahier des charges pourrait s'en inspirer avec la concertation des acteurs de la filière.

Des appels à projet pourront également être proposés par l'Office Français de la Biodiversité, PNR, PNM, Natura 2000... afin de mener des projets portuaires en faveur de la biodiversité.

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics : 2 millions € (infrastructures/ingénierie)**

— **Calendrier :**

Cahier des charges : Automne / Hiver 2022-2023

2 Lancer un programme de réhabilitation des centres nautiques et en priorité les structures d'hébergements & de classes de mer

— Description :

Les réflexions relatives à la conception et à l'aménagement d'un centre nautiques sont essentielles au regard de la **vétusté de certaines bases et des enjeux de transition énergétique** impulsés par les différentes politiques nationales (ADEME, ANS, plan de relance de l'Etat...). Les leviers de développement des activités nautiques sont très liés aux espaces disponibles et aux opportunités fonctionnelles qu'offre un centre nautique. Ainsi, le développement des structures passe aussi par des centres nautiques de qualité, adaptés à leurs activités et projets. Un projet de construction/réhabilitation de base nautique représente aussi un enjeu majeur de développement pour les acteurs publics, principaux propriétaires des centres nautiques. Il doit respecter certains principes :

- S'inscrire dans les politiques locales et dans le territoire : le centre nautique est un lieu de rencontres et de convivialité pour tous.
- Être fonctionnel : si l'aspect architectural est important pour son inscription dans le paysage, le centre de classe de mer doit avant tout être au service des activités et répondre aux attentes des utilisateurs et des encadrants (respect de la circulation sec/humide, visibilité sur le plan d'eau, facilité d'accès au plan d'eau...).
- Être modulable/évolutif : il doit pouvoir évoluer dans les années à venir pour accompagner le développement des activités (Hybrider les publics accueillis afin d'optimiser les modèles économiques, création de nouveaux vestiaires, agrandissement des zones de stockage...).
- Tenir compte des enjeux environnementaux : dans la conception (matériaux...) mais aussi dans le fonctionnement (utilisation de panneaux solaires, récupération des eaux de pluie, gestion des eaux usées, détecteur de présence...).

— Modalités administratives & juridiques :

Au regard de l'élément naturel dans lequel leurs pratiques se déroulent, les centres nautiques doivent être exemplaires en matière de construction écologique et de développement durable. Ils constituent également des équipements structurants qui peuvent marquer durablement le littoral ou l'espace et doivent à ce titre pleinement s'intégrer à leur environnement.

La réhabilitation des centres nautiques avec hébergement est soumise à de fortes contraintes liées aux activités proposées par ces structures qui cumulent les réglementations concernant : l'accueil du public (ERP), la restauration, les locaux de sommeil, l'accueil de mineurs (sécurité du site...)... et plus récemment les contraintes liées à l'application de la loi sur l'école et l'inclusion : normes PMR avec obligation de pouvoirs accueillir tout type de handicap (pas seulement un accès PMR).

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics :**

100 Centres avec en moyenne 70 lits par centre, et on est sur une moyenne de 5 m² (comprenant cuisine, restauration, sanitaires et communs) par lit.

Ainsi on arrive à 35 000 m² à rénover ou à restructurer avec un prix moyen de 1 500 € HT du m²

Soit un budget annuel à mobiliser, avec un étalement des travaux sur 3 ans, de 17 500 000 € HT (52 500 000 € HT au total sur les 3 ans).

NB : Cette moyenne de prix au m² rénové est obtenue en considérant que pour un tiers des centres une mise au norme seule était à prévoir pour un coût de 1 000€ le m² et que pour l'autre tiers on avait l'opportunité de faire monter en gamme ces équipements pour un coût moyen de 2 500 € le m².

— **Calendrier :**

Restructuration à réaliser en 3 exercices : 2023 / 2024 / 2025

3 *Accompagner la mise en place d'une stratégie nationale de mouillages par façade maritime*

— Description :

Le mouillage est une pratique normale et traditionnelle de l'activité de plaisance. Réaliser un mouillage dans les règles de l'art a un impact qui devrait être très limité sur l'environnement marin. La multiplication des ancrages liée à une augmentation de la pratique nautique, et des comportements pas toujours vertueux renforcent toutefois la pression sur l'écosystème.

Des réponses différentes et complémentaires peuvent être données à cet enjeu. D'abord par la sensibilisation et le rappel des bonnes pratiques. De nombreuses initiatives existent (Econaviguer, campagne Ecogestes, Mooc Nautisme Durable...), mais elles manquent de coordination et leur efficacité globale est perfectible. Le livret nautique numérique a pour but d'y remédier (*cf mesure n°5*).

Le développement annoncé des Aires Marines Protégées sur toutes les côtes françaises est aussi une réponse à cet enjeu environnemental. Mais les usagers et certaines collectivités craignent que les mesures de gestion à venir se traduisent par des interdictions de mouillages de navires de plaisance.

Dans ce contexte, réfléchir à une solution qui concilierait l'impérieuse nécessité de réduire l'impact environnemental tout en permettant de maintenir l'activité nautique, source de développement économique pour les territoires littoraux, est essentiel. La mise en place d'une véritable stratégie de mouillages organisés sur certaines façades maritimes semble donc incontournable (*cf rapport sur le nautisme de demain de décembre 2021 par Yves Lyon-Caen et Guillaume Sellier pour plus de détails*).

— Modalités administratives & juridiques :

Groupe de Travail au sein du comité nautisme et plaisance

Les Phares & Balises et les autorités portuaires, en coordinations avec les élus et organismes de contrôle, pourraient être les acteurs opérationnels, en particuliers dans le cas des AMP.

— Estimation financière pour les pouvoirs publics :

Le coût de la mise en place d'une bouée d'amarrage pour un navire de moins de 15 mètres est évalué à 10 000 euros environ.

— Calendrier : Dès 2022

4 Pérenniser le modèle économique de la filière de déconstruction des navires en fin de vie en affectant 5% de la TAEMUP (ex-DAFN) à son développement dès 2023

— Description :

La loi anti-gaspillage et économie circulaire (dite loi AGEC) a instauré, sans aucune étude d'impact préalable, la prise en charge des coûts de collecte et de transport à compter de 2023 pour toutes les filières à Responsabilité Élargie des Producteurs (REP).

Cette nouvelle obligation, qui n'était pas prévue dans le cahier des charges de la filière REP des bateaux de plaisance née en 2019 modifie considérablement ses conditions d'équilibre économique. En effet, les bateaux sont des biens de grande taille pour lesquels le coût de transport est très élevé et même bien souvent supérieur au coût de sa déconstruction. A titre d'exemple, le coût moyen de transport d'un monocoque de 6 mètres s'élève entre 450 et 600 euros alors que sa déconstruction coûte 400 euros. Pour un multicoque de 12 mètres, c'est entre 3 000 et 4 500 euros pour le transport et 2000 euros pour la déconstruction...

L'ampleur des besoins de financement dès 2023 en lien avec cette nouvelle obligation rend nécessaire un nouveau "pacte" budgétaire entre l'Etat et la filière REP afin de préserver l'équilibre financier du dispositif. Il est préconisé de porter le soutien financier de l'Etat à une quote-part de 5%, contre 2% aujourd'hui, de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (ex DAFN).

— Modalités administratives & juridiques :

Modifier l'article L541-10-25-1 du code de l'environnement

— Estimation financière pour les pouvoirs publics :

Environ 2,4 millions d'euros.

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

— Calendrier : La prochaine loi budgétaire ou le PLF pour 2023

5 Cofinancer la création d'un Livret Nautique Numérique intégrant notamment un module " Développement Durable "

— Description :

On constate une activité nautique soutenue qui attire de nouveaux pratiquants. Le phénomène accélère depuis la crise sanitaire. Si cette tendance est intéressante pour la filière et nos littoraux, force est de constater que certains de ces néophytes ne connaissent pas le milieu et peuvent faire preuve de comportements dangereux et peu respectueux...

Il nous faut y apporter des réponses rapides et appropriées. L'ensemble des acteurs de la CNP sont unanimes ; "Un permis plaisance ne fait pas un bon marin". Pour autant, leur mobilisation est forte autour de cet enjeu ainsi que le désir d'y apporter une réponse novatrice, originale et d'ampleur en termes d'apprentissage, d'éducation et de prévention.

Sous le parrainage du ministère de la mer, ce livret nautique numérique, outil collaboratif dynamique et évolutif de formation traitera de la protection du milieu, de la validation des acquis et de la sécurité.

L'objectif est à la fois de s'appuyer sur les initiatives terrain existantes, les professionnels tout en associant l'OFB, le Conservatoire du littoral, la SNSM et les centres de formation.

Le livret sera individuel et basé sur le volontariat des candidats.

La CNP recommande qu'il s'installe progressivement comme la référence des expériences, des acquis et des connaissances de navigation et du milieu.

— Modalités administratives & juridiques :

Ingénierie et développement par la CNP

— Estimation financière pour les pouvoirs publics :

L'architecture digitale et la protection des données personnelles devra sans doute faire l'objet d'un appel à projet technique cofinancé par l'Etat.

La partie contenu et mode opératoire seront sous financements privés.

— Calendrier : 1^{ère} proposition fin 2022

6 Développer la labellisation nautisme durable par les labels **6-A “pêche éco-responsable” et 6-B “bateau bleu”**

— Description :

6-A : Si depuis 2012, les professionnels de la pêche disposent d'un processus d'écolabellisation “Pêche Durable”, la CNP milite pour la mise en place, pour les espèces en difficultés définies par l'Europe, d'un véritable label “Pêche éco-responsable” pour les pêcheurs de loisirs :

Pour ces espèces, pour lesquelles le prélèvement de la pêche de loisir s'avérerait significatif, établir des quotas mensuels pour la pêche de loisir.

Généraliser l'interdiction de toute forme de pêche en mer des espèces marines pendant les période de reproduction.

Revoir la répartition Pêche Pro / Pêche de loisir pour le thon rouge, compte tenu de la reconstitution des stocks de l'espèce.

6-B : La Fédération des Industries Nautiques (FIN) a lancé le label Bateau Bleu il y a plusieurs années pour valoriser les bateaux équipés de certains équipements vertueux (système anti-débordement pour l'avitaillement, cuve à eaux noires pour les bateaux habitables et critères de motorisation). Après avoir labellisé de nombreux bateaux, la démarche a ensuite été déployée à Port-Cros, auprès de loueurs, en partenariat avec le parc naturel marin de Port-Cros à partir de 2014.

Aujourd'hui, il est proposé d'expérimenter un dispositif Bateau Bleu modernisé, à destination des professionnels de la location. Cette nouvelle version ira à la fois plus loin dans les critères d'équipement du bateau (instauration d'une démarche de progressivité) et intégrera un volet d'engagement à des “écogestes” à la fois du professionnel dans l'entretien du bateau et des clients dans leur usage. L'équipement n'est rien sans un comportement vertueux associé.

En application d'un partenariat public-privé entre la FIN, l'OFB et la DIRM Med, le dispositif sera expérimenté prochainement dans deux aires marines protégées de la Méditerranée. L'objectif, à terme, serait de l'étendre à d'autres zones.

— Modalités administratives & juridiques :

6-A : Ministère de la Pêche et AFMAR

6-B : Convention

— Estimation financière pour les pouvoirs publics : NS

— Calendrier : Expérimentation en 2022 et généralisation en 2023 pour les 2 Labels

7 *Prévenir les conflits d'usage par un dialogue rénové entre les acteurs sur l'eau et les autorités de protection, pour la définition de règles d'usages partagés*

— **Description :**

Créer les conditions de la concertation entre les usagers de l'espace maritime afin d'éviter et de prévenir, autant que faire se peut, les conflits d'intérêts.

Aire marine protégée, Parc marin, Réserve naturelle, Zone de protection renforcée, Natura 2000 en mer, Schéma de mise en valeur de la mer, zone inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, etc., il existe nombre d'instances et d'organisations de préservation de l'environnement maritime de compétences internationale, nationale, régionale, départementale ou locale. Chacune de ces organisations définissant à juste titre des règlements et conditions d'usage de l'espace maritime dont ils ont la charge de préservation. Conséquence, sur l'eau, rares sont les usagers qui savent dans quel espace ils se trouvent exactement et donc ce qu'il est possible d'y faire et ce qui y est interdit. Dès lors, une certaine confusion se généralise de nature à générer des conflits d'usage.

La propension de l'État français à légiférer trop rapidement et sans concertation ou communication préalables suffisantes est génératrice de conflits. Distorsions fiscales et réglementaires entre états européens, statut social du marin, interdiction de mouillage dans la posidonie sont des exemples de crises qui auraient pu être évitées si les acteurs de terrain avaient été consultés et entendus.

L'orthodoxie dont peuvent parfois faire preuve les Affaires maritimes et le manque de concertation en amont avec les acteurs de la plaisance sont générateurs d'incompréhension, de règlements inadaptés et donc de conflits.

Dans ce contexte, un comité des intervenants à l'espace maritime pourrait être instauré sous l'autorité du SG Mer. Ses membres seraient issus du Comité France maritime, de la CNP, des autorités et administrations concernées, des organisations en charge de la gestion des aires marines protégées et d'experts.

Ce comité aurait pour rôle de recenser les conflits d'usages, d'y proposer des solutions par la concertation et de jeter les bases d'un règlement de bonnes conduites commun à toutes les zones protégées.

— **Modalités administratives & juridiques :** Groupe de travail au sein du SG Mer

— **Calendrier :** Dès 2022

8 *Doubler le nombre de classes de mer en 5 ans en créant un nouveau cadre administratif au sein du ministère de l'E.N. et un fond " classes de mer " de 10 à 15M€ par an cogéré avec les collectivités*

— **Description :**

1 – Adopter un nouveau cadre administratif par la mise en place d'une plateforme de dématérialisation commune à l'ensemble des services institutionnels (académies, DRAJES). Sur le modèle de la plateforme TAM utilisé au sein des DDCS, cet outil permettrait de fournir les informations facilement et de manière uniforme quel que soit la DASEN ; éviterait que les déclarants aient à fournir en plusieurs exemplaires des documents aux services instructeurs ; Permettrait de valider également les personnes qui n'ont pas de carte professionnelle avec une activité professionnelle saisonnière ; et permettrait de réduire le délai d'instruction du dossier.

2 – Affecter les revenus générés annuellement par le permis bateau estimés entre 10 et 15 millions d'euros à un fond " classes de mer " cogéré avec les collectivités territoriales.

— **Modalités administratives & juridiques :**

- Création d'un service au sein du ministère de l'Education Nationale, ou affecter à un service déjà existant, la compétence de l'ensemble des problématiques liées aux classes de mer. Ce service sera l'interface entre les services administratifs et les structures accueillant des classes de mer
- Encourager les projets pédagogiques d'établissements à participer à des classes de mer par un texte réglementaire dédié, et des outils pédagogiques construits avec les partenaires fédéraux
- Choisir la forme juridique de la structure qui gèrera l'utilisation des fonds destinés à financer les classes de mer

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics : NA**

— **Calendrier :**

- 2022 – 2023 : réunions d'harmonisation entre les différents services instructeurs (services de l'Education Nationale et services du Ministère délégué aux Sports)Deuxième semestre 2023 : Phase expérimentale d'utilisation d'une plateforme uniqueFin 2023 : Bilan de la phase expérimentale et fiabilisation de la plateforme numérique
- Deuxième semestre 2022 : Réunions de concertation pour faire le choix de la structure de gestion des fonds et des différents représentants.2023 : Concertation des différents partenaires du projet pour établir les règles d'attribution, les bénéficiaires potentiels, les cycles de financement, les organes représentatifs et les règles de décision.2024 : Mise en activité de la structure administrative de gestion des fonds de classes de mer

9 Généraliser le brevet d'initiation à la mer (BIMer)

— Description :

La filière industrielle maritime, nautique et sportive souffre depuis plusieurs années d'un déficit de main d'œuvre tous secteurs confondus, malgré son dynamisme. Ces difficultés constituent un frein majeur au développement de la filière malgré les différentes initiatives engagées pour répondre aux besoins. Parmi les éléments avancés pour expliquer ces difficultés, il faut noter un déficit d'image et de promotion. Ainsi, les métiers concernés souffriraient :

- d'un déficit de visibilité et de notoriété
- d'un manque de formation initiale professionnelle pour s'y préparer
- d'un manque de valorisation par l'Éducation nationale
- d'une perception peu positive des familles

Avec la parution de l'arrêté du 21 septembre 2020 relatif à la création du brevet d'initiation à la mer (BIMer), de nouvelles opportunités de découverte de la culture maritime et des métiers de la mer s'offrent à tous les élèves volontaires de la classe de troisième au lycée dans les voies générales, technologiques et professionnelles. Ce brevet a pour but de permettre aux élèves d'acquérir des notions transversales sur le milieu maritime tout en construisant leur projet d'orientation. L'ambition est également de valoriser, auprès de ces publics en phase d'orientation, la richesse des métiers de la mer qui peinent souvent à se faire connaître. La Fédération Française de Voile est aujourd'hui sollicitée par des rectorats d'académie afin d'accompagner le déploiement du BIMer et de leur permettre de s'appuyer sur son réseau de centres nautiques pour bénéficier de son expertise de la culture maritime. Le BIMer offre en outre un formidable terrain d'expérimentation par sa capacité à immerger les élèves dans l'environnement maritime grâce à ses liens avec les acteurs de l'économie maritime. Des expérimentations sont en cours en Hauts-de-France, Occitanie et Pays de la Loire.

Forte d'un réseau de 164 centres nautiques labellisés sur la façade maritime déclarant une activité vers les scolaires de collège et lycée, ce sont près de 45 000 élèves qui sont susceptibles de bénéficier du BIMer et donc de cette acculturation vers les métiers du secteur maritime (données 2021).

Afin de faciliter le déploiement de ce dispositif et de lui donner du sens en permettant d'aller au plus proche des métiers maritimes, les objectifs poursuivis sont les suivants :

- Renforcer les liens et la complémentarité entre les enseignants et les professionnels du nautisme, garantissant le niveau qualitatif recherché :
 - L'enseignant assure la dynamique de la classe et le lien entre les apports de connaissances et les objectifs poursuivis dans les programmes du socle de connaissances des collèges et lycées et définis par l'Éducation Nationale
 - Le professionnel du nautisme garantit l'expertise sur les contenus
 - Cette mise en réseau et l'accompagnement des acteurs sera le gage de réussite permettant de dépasser notamment les carcans règlementaires associés au CAEIMer (trop peu de sessions d'examen sont aujourd'hui organisées pour espérer un déploiement massif du dispositif)

■ **Inclure le BIMer dans les activités existantes du réseau FFVoile et s'ouvrir à l'accueil de nouvelles classes :**

- Il existe nombre de projets pédagogiques de collèges et lycées en lien avec le réseau des centres nautiques
- Il s'agit d'élargir le projet pédagogique entre un établissement scolaire et un centre nautique en y intégrant la formation au BIMer et de donner du sens aux apports théoriques tant sur la dispense des contenus en classe par les professionnels de la voile que dans la mise en pratique et dans l'immersion des métiers du secteur maritime
- Le réseau peut aussi accueillir de nouvelles classes et leurs enseignants intéressés par les contenus en lien avec le BIMer

■ **Développer des outils pédagogiques à destination des élèves et des enseignants :**

- Permettre un accès aux contenus facilité et ludique pour les élèves afin de favoriser l'attractivité et l'envie de s'acculturer aux différentes thématiques proposées dans le cadre du BIMer ; la solution pourra prendre l'aspect d'une application à l'instar de ce qui se fait pour le code de la route, mêlant illustrations, apports théoriques, ergonomie et outils d'évaluation
- Fournir des supports de cours aux enseignants afin de les accompagner dans la didactisation des contenus d'enseignement
- Sensibiliser/accompagner les professionnels du nautisme et les enseignants sur ces outils

— **Modalités administratives & juridiques :**

Modifier l'arrêté du CAEIMER pour permettre l'équivalence des professionnels de la voile sur l'épreuve liée à la maîtrise des contenus.

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics :**

Développement d'une application à destination des élèves pour couvrir les contenus : 12 k€

Conception des contenus de l'application et des supports de cours : 21k€

Conception du parcours de formation à distance pour les encadrants : 6 k€

Expérimentation du dispositif (sur la base de 2000 élèves/80 classes) :

- Intervention des professionnels du nautisme dans les établissements : 28 k€
- Séance d'une demi-journée découverte de la pratique nautique par élève dans un centre nautique (comprend le matériel nautique et l'encadrant) : 46 k€
- Journée par classe d'immersion aux métiers maritimes (comprend les visites et l'intervention d'un professionnel) : 19,6 k€

Conception d'outils de communication (fiches métiers, interviews, reportage photos, ...) : 10 k€

— **Calendrier :**

Les premières expérimentations se déroulent sur la période de mars à juin 2022 ; conception des outils, formations des acteurs

Juin : communication

Rentrée scolaire de septembre à décembre 2022 : formation des élèves dans les établissements volontaires : modules à distance, journées d'immersion métiers du nautisme, séances de voile.

10 *Faire évoluer les diplômes disciplinaires sur une prérogative élargie " Nautisme multi-supports " pour favoriser un encadrement multidisciplinaire des sports nautiques et permettre l'entrée dans l'activité, tout en conservant une dimension technique pour une expertise disciplinaire.*

— **Description :**

Le secteur du sport et ses métiers sont en pleine mutation et croissance. Afin de mieux appréhender et anticiper ces évolutions et les nouvelles compétences au cœur des enjeux du sport de demain, le COSMOS, la branche sport à travers son Observatoire des métiers, et l'AFDAS ont dévoilé en septembre 2021 leur Cartographie prospective.

Avec la diversification et la massification de la pratique sportive, la branche sport montre le maintien de la croissance d'emploi mais également la nécessité d'adapter les compétences professionnelles des acteurs. Cette étude réalise une projection dans les prochaines années et identifie certaines évolutions clés et métiers amenés à prendre une place de plus en plus centrale dans l'écosystème sportif.

Dans ces évolutions clés, nous pouvons noter :

- Une hybridation du sport : Les raisons qui motivent les individus à faire du sport tendent à se diversifier (santé, détente, contacts avec la nature, socialisation, amélioration de l'apparence et de la forme). Cette diversification nécessite de l'innovation pédagogique, et des modalités pédagogiques mélangeant des supports de pratiques différents et adaptés aux besoins et individus.
- Une personnalisation de l'offre : Les pratiquants sportifs tendent à avoir des exigences de plus en plus fortes et complexes à appréhender pour les structures traditionnelles : demande de personnalisation, souplesse dans les créneaux, découverte de plusieurs disciplines sportives, demande plus volatile... Spécialisation de certains éducateurs sur la pratique sportive adaptée aux personnes à capacités réduites. Coaching sportif.

Ces évolutions révèlent donc un besoin pour les professionnels de bénéficier de prérogatives d'exercice leur permettant de répondre à la fois à une logique de polyvalence sur tous les supports du nautisme pour permettre l'entrée dans l'activité et la diversification de l'offre et en même temps d'expertise forte afin d'accompagner les logiques d'individualisation et de performance.

Depuis l'abrogation des BPJEPS plurivalents (10 UC), et le retour aux diplômes disciplinaires (4 UC), cette polyvalence nautique s'est perdue. Dans un principe de simplification et afin de conserver l'entrée par la discipline et l'expertise qui reste nécessaire au professionnel pour permettre l'individualisation et la diversification de l'offre, la solution réside dans l'évolution de l'Unité de Compétence n°4 " encadrer en sécurité " à laquelle il faut intégrer les disciplines du nautisme (kayak, aviron, randonnée palmée, Stand up paddle, bateau à moteur-hors VNM...) et ainsi en élargir les prérogatives sur ces disciplines tout en les limitant aux activités de découverte et d'initiation.

Cet élargissement devra apparaître sur la carte professionnelle.

— **Modalités administratives & juridiques :**

Faire évoluer l'Unité Capitalisable 4 des diplômes BPJEPS / DEJEPS / DESJEPS pour élargir les prérogatives d'encadrement au nautisme sur les activités de découverte et d'initiation en plus des prérogatives du titulaire sur sa discipline propre.

Modification de l'annexe II.1 du code du sport.

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics : NA**

— **Calendrier :**

Profiter de la rénovation des filières de formation des diplômes du ministère chargé des Sports en cours pour y intégrer cet élargissement des prérogatives.

Échéance à décembre 2023.

11 *Simplifier l'activité des entreprises qui exploitent ou louent des bateaux de plaisance en homogénéisant le cadre réglementaire et tendre vers un statut unique du navire de plaisance.*

— **Description :**

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

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

La réglementation française a créé pour tous ces usages des statuts administratifs différents alors même que le bateau est strictement identique et peut être utilisé pour plusieurs usages différents dans une même journée. Trois principaux statuts coexistent - navire à usage personnel (NUP, avec carte de circulation), navire à usage commercial (NUC avec permis d'armement) et le dernier né, navire d'activités côtières (NAC), et avec les différentes configurations de statut des équipages et des skippers, on recense 23 situations réglementaires différentes pour l'usage professionnel d'un navire de plaisance.

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

Il est donc proposé d'unifier ces différents statuts administratifs pour qu'il n'y ait plus qu'un seul statut, celui de " navire de plaisance ". La carte de circulation du navire de plaisance deviendrait le seul titre de navigation d'un navire de plaisance, quel que soit son usage, privé ou commercial.

— **Modalités administratives & juridiques :**

Voie réglementaire et notamment le code des transports. *Cf rapport Lyon-Caen – Sellier pour plus de détails.*

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics : NA**

— **Calendrier : 2022**

12 Sécuriser les acteurs du nautisme installés sur le domaine public maritime portuaire en donnant une valeur de référence à certaines des dispositions du guide des AOT.

— Description :

De nombreux acteurs du nautisme sont installés sur le domaine portuaire. C'est le cas des chantiers et locaux des professionnels du nautisme (concessionnaires, entreprise de réparation et maintenance, magasins d'accastillage, loueurs), des installations des associations, clubs sportifs, et centres nautiques... Dans la plupart des cas, cet espace relève du domaine public maritime (DPM), qui appartient historiquement à l'Etat qui en a le plus souvent transféré la propriété ou délégué la gestion à une personne publique, généralement une collectivité territoriale.

Le DPM a un statut spécial et répond à des règles spécifiques. Son occupation est ainsi nécessairement à titre précaire et révocable. Il s'agit là d'une première difficulté lorsque l'on exerce une activité économique. La situation s'est encore complexifiée pour les professionnels avec la réforme par l'ordonnance du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques du mode d'attribution des autorisations d'occupation temporaire du DPM.

Ce texte a en effet instauré une procédure de sélection pour l'occupation d'une parcelle sur le DPM, dès lors que celle-ci vise à être utilisée pour exercer une activité économique, sans donner aucune indication sur le déroulement pratique de celle-ci. L'ordonnance a soulevé de nombreuses interrogations chez les professionnels de la filière nautique, gestionnaires de port comme acteurs économiques, sportifs et associatifs exerçant leur activité sur le domaine maritime.

C'est pourquoi un guide a été élaboré, de façon collaborative par l'APPB, la FFPP et la FIN avec les services de l'Etat, dans le cadre du comité du nautisme et de la plaisance, afin d'accompagner les gestionnaires de ports dans leurs démarches et d'aider les acteurs du nautisme à mieux les comprendre. Le Secrétaire général de la Mer a transmis ce document aux administrations et associations d'élus fin juin 2021. Des retours reçus des acteurs de terrain, les éléments du guide leur sont particulièrement utiles. Ils ont vocation à alimenter et enrichir celui-ci. Une fois le document stabilisé grâce aux retours d'expériences, il serait souhaitable qu'il fasse l'objet d'une nouvelle communication officielle.

— Modalités administratives & juridiques : *Comité du nautisme et de la plaisance*

— Estimation financière pour les pouvoirs publics : NA

— Calendrier : 2023

13 Reconnaître une équivalence des diplômes du Ministère chargé des sports et de navigateurs de course au large d'exception avec ceux de la Marine Marchande avec une volonté partagée d'alléger et d'assouplir au mieux les parcours de formation.

— **Description :**

Les activités maritimes liées au métier de skipper et à celui de moniteur de voile, pourtant proches, restent encore aujourd'hui cloisonnées par deux parcours distincts, relevant de deux ministères, délivrant pour les uns des prérogatives de transport de passagers et pour les autres celles de l'enseignement. Cette situation nuit à l'attractivité métier, entrave le développement de l'emploi et des activités et ne permet pas de sécuriser l'exercice professionnel des acteurs concernés.

Tout professionnel de la navigation doit donc aujourd'hui, s'il veut exercer les deux professions, accomplir successivement deux parcours de formation complets, longs, en partie redondants et coûteux.

Afin de simplifier les trajectoires professionnelles et reconnaître les compétences développées respectivement dans chaque métier, il est nécessaire de reconnaître un système d'équivalence entre les diplômes du ministère chargé des Sports et ceux du ministère de la Mer, dans un principe de réciprocité. De la même façon il y a nécessité de traiter le cas des navigateurs de course au large dont l'expérience et les compétences en termes de navigation ne font aucun doute. Ce dispositif doit permettre à ces coureurs professionnels de pouvoir exercer dans des conditions légales l'embarquement professionnel, que ce soit en mission de relations publiques sponsoring, presse, ou autres activités de charter ou de convoyage rémunérées.

Pour cela, les deux ministères doivent apprendre de l'un et de l'autre, tirer parti du meilleur de chacun et trouver des dispositifs adaptés, pour in fine répondre aux besoins des professionnels. Les parcours de formation devront proposer des parcours allégés, courts et complémentaires aux compétences déjà acquises. Des dispositifs de positionnement devront permettre l'accès direct à la certification quand cela est possible.

Les mesures à prendre sont les suivantes :

- Créer un arrêté d'équivalence permettant à tout titulaire d'un diplôme du ministère chargé des Sport ayant une prérogative d'encadrement sur voilier en équipage d'obtenir le Brevet d'Aptitude de Conduite de Petits Navires à la Voile (BCPNV) afin de sécuriser son activité de balade nautique et de transports de passagers dans la bande côtière de 6 MN d'un abri (prérogative voile et moteur)
- Créer un arrêté permettant à certains titres de formation professionnelle délivrés par le ministère chargé des Sports d'obtenir par équivalence tout ou partie du Brevet de Capitaine 200 voile
- Proposer un dispositif d'équivalence pour les navigateurs de course au large dits " marins d'exception " vers le Brevet de Capitaine 200 voile
- Créer par arrêté un diplôme du ministère chargé des Sports permettant aux titulaires du Brevet de Capitaine 200 voile, d'obtenir, par un parcours de formation simplifié et adapté (reprenant les contenus et modalités de certification de l'Unité Capitalisable n°4 du BPJEPS " voile croisière jusqu'à 200MN d'un abri "), la prérogative à enseigner la voile sur voilier en équipage
- Positionner l'Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques, comme opérateur de formation privilégié afin de garantir une expertise partagée et interministérielle, dans la réalisation et l'animation des parcours de formation.

— **Modalités administratives & juridiques :**

Création d'un arrêté relatif aux modalités de délivrance par équivalence de titres de formation professionnelle maritime aux titulaires de certains titres de formation professionnelle délivrés par le ministre chargé des sports et navigateurs de course au large.

Création d'un arrêté relatif aux modalités de délivrance de titres de formation professionnelle délivrés par le ministre chargé des sports aux titulaires de certains titres de formation professionnelle maritime.

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics : NA**

— **Calendrier :**

Arrêté d'équivalence diplômes Sports vers BACPNV en cours de publication (échéance mars 2022)

Dispositif " marins d'exception " : échéance avril 2022

Pour les autres arrêtés, fixer l'échéance à fin 2022.

14 Favoriser les parcours professionnels des secteurs maritimes et nautiques et développer des nouvelles compétences portuaires, de loisirs, sportives et touristiques.

— **Description : Décloisonner les métiers, favoriser la convergence des régimes sociaux.**

La filière est structurellement confrontée à un déficit de main d'œuvre opérationnelle. Les quatre grandes familles professionnelles sont touchées : Ports, industrie et services, encadrants sportifs & marins.

La convergence des compétences (entre skippers, encadrants de la voile, métiers portuaires et industrie & services...) apparaît aujourd'hui adressable avec la généralisation des structures de formation modulaires.

La CNP préconise un socle de connaissance fondamentale " Nautisme ", véritable tronc commun inclusif des différentes formations, facilitant ensuite la mise en place de passerelles pour les parcours professionnels. Il appartiendra à la filière d'enrichir les formations aux nouveaux métiers du Nautisme.

La 2^{ème} difficulté, frein structurel sur lequel viennent butés les employeurs (notamment TPE et PME), réside dans le cadre de travail et notamment les régimes sociaux des métiers. Entre régime général et régimes spéciaux comme l'ENIM, les cloisonnements sont tels qu'ils ne permettent aucune plurivalence d'activité.

La CNP suggère une réflexion approfondie sur la convergence des régimes sociaux afin d'inscrire les parcours professionnels des secteurs maritimes & nautiques dans un véritable plan de carrière homogène.

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics :**

A l'image de ce qu'a été capable de construire la filière montagne, c'est la volonté politique qui est ici requise. Si quelques modules de formations sont à repenser, il n'y a pas d'impact financier direct pour les pouvoirs publics.

Pour autant, la question de l'accès au logement et des mobilités sur nos littoraux doit interpeller les pouvoirs publics & élus locaux et régionaux quant à l'aménagement du territoire. Mais ceci dépasse la simple filière nautique en France...

— **Modalités administratives & juridiques :**

Les ministères concernés sont le Ministère de la jeunesse et des sports, les Affaires Maritimes, la Marine Marchande et la Fédération des Industries Nautiques ainsi que les partenaires sociaux référents.

L'éducation Nationale a également un rôle important à jouer en valorisant et développant les formations initiales d'accès à notre filière, trop peu mise en valeur aujourd'hui.

— **Calendrier :**

Constitution d'une cellule de travail interministérielle : 3^{ème} trimestre 2022

Remise des propositions : Printemps 2023

Consultation des entités administratives & ministérielles : H2 2023

Calendrier législatif printemps 2024

15 Aider à rendre les métiers du secteur des sports nautiques plus attractifs en termes de contenus, de conditions de travail, de statuts et de rémunération afin de construire de véritables trajectoires professionnelles pour le secteur.

— **Description :**

Malgré une nouvelle convention collective et l'aboutissement récent du dossier des équivalences entre BEJEPS et Capitaine 200, les secteurs des pratiques sportives et loisirs nautiques ne parviennent plus à recruter les collaborateurs dont ils ont besoin. La filière a besoin de réformes pour décloisonner, simplifier, moderniser et enrichir les parcours afin de créer les conditions de véritables trajectoires professionnelles.

En 1^{er} lieu, il convient d'élargir les prérogatives respectives de chaque type de diplôme pour mieux répondre aux demandes de formation des plaisanciers.

En second lieu, la CNP recommande de profiter de la rénovation actuelle des diplômes au ministère de la jeunesse et des sports pour intégrer de nouveaux modules portant notamment sur les nouvelles pratiques et la préservation du milieu.

En 3^{ème} lieu, il nous paraît nécessaire de renforcer la représentativité des encadrants de la voile et des autres sports nautiques au sein des instances paritaires dont ils sont quasiment absents afin de rénover profondément la grille des rémunérations et les statuts.

Enfin, la CNP préconise la mise en place d'un système de délivrance automatique du capitaine 200 voile restreint pour certains naviguants (coureurs au large) et reconnaître à moyen terme le Yacht Master et ces équivalences pour l'exercice de fonctions de commandement des navires de plaisance en France.

— **Modalités administratives & juridiques :**

Sont concernés, le ministère de la jeunesse et des sports, les affaires maritimes, le ministère du travail ainsi que les fédérations sportives.

La CNP recommande la mise en place d'une cellule interministérielle sur le sujet dont les travaux pourraient s'appuyer sur la grande enquête métier lancée auprès de 7000 encadrants et professionnels par la FFVoile.

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics : NA**

— **Calendrier :**

Mise en place du groupe de travail interministériel : T3 2022

Remise des conclusions et propositions : T1 2023

Mise en œuvre : T3 2023

16 Promouvoir la transformation numérique et l'innovation des acteurs du nautisme afin de favoriser l'accès et le développement de la pratique : digitalisation des places de ports et/ou des mouillages, informations pratiques en ligne, partage, animation de communautés...

— **Description : Le tourisme nautique de demain sera digital.**

Toujours plus connectées, les nouvelles générations de pratiquants incitent les acteurs de la filière à développer leurs services numériques.

Connaitre les places de ports disponibles, réserver une offre de service, s'informer & se former, choisir, partager avec sa communauté... Ces nouvelles attentes, accessibles via des applications digitales, vont durablement structurer l'offre nautique de nos territoires.

L'accélération est forte et l'innovation des entreprises françaises est au rendez-vous.

Afin d'éviter une fracture numérique entre les attentes et l'offre, la CNP préconise d'une part de lancer un appel à projet pour accélérer le développement et l'utilisation d'outils digitaux pour mieux répondre à ces attentes.

La CNP recommande d'autre part la création d'une plateforme dématérialisée qui accueillerait les start-up de l'économie bleue, afin de stimuler l'innovation et permettre aux acteurs de la filière d'y puiser des solutions.

— **Modalités administratives & juridiques : Appels à projets, appels d'offres**

L'élaboration des cahiers des charges devra être co-construite par les acteurs de la filière (ports de plaisance, fédérations sportives, industrie et services et usagers). La CNP propose de piloter ce projet.

Les autorités de régulations seront associées pour garantir le bon respect des procédures administratives et la sécurité des dispositifs. (Permis, assurance, matériel de sécurité, encadrement...)

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics : Deux options**

1^{ère} option : Le ou les dispositifs sont entièrement financés par la filière et les territoires (ANEL, régions départements) comme partie prenante de l'offre touristique nautique régionale.

2^{ème} option : Outil(s) du rayonnement de l'offre touristique française, outil sécurisé sur un cloud français, un tel appel à projet intègre un des dispositifs de financement prévu dans le plan France 2030.

Le coût de gestion de projet, d'interconnexion des offres et de sécurisation des paiements conduit à une 1^{ère} estimation autour de 500K€

— **Calendrier :**

Décision été 2022

Cahier des charges : Automne – Hiver 2022 – 2023

Réception des 1^{ers} modules : Saison 2023 avec montée en charge opérationnelle jusqu'à 2024 avec l'objectif d'être parfaitement prêt pour l'échéance Olympique.

17 *Mettre en place une plateforme dématérialisée d'offres nautiques innovantes & technologiques*

— **Description :**

L'innovation nautique est foisonnante, elle est principalement une innovation de continuité et non de rupture. D'abord car les entreprises de la filière sont avant tout de petites voire très petites entreprises qui n'ont pas accès pour la plupart à la recherche. S'agissant des constructeurs de bateaux, ils ont aussi la spécificité d'être des concepteurs assembleurs, qui dépendent en grande partie des innovations de leurs fournisseurs (les motoristes, l'industrie chimique pour les coques, les équipementiers, etc.).

Au-delà de la problématique du financement de l'innovation nautique qui est entière, il est proposé d'encourager la création d'une plateforme dématérialisée de recensement des innovations, qui accueillerait des start-ups.

Il s'agit ainsi à la fois de stimuler le développement d'innovations et de permettre aux industriels de retrouver sur un même support les différentes solutions.

— **Modalités administratives & juridiques : Appels d'offres privés**

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics : Financements privés**

— **Calendrier :**

Lancement en 2023

18 *Conduire un programme de recherche sur le «bateau intelligent»*

— **Description :**

Depuis plusieurs années, de nombreux équipements et services électroniques s'installent sur les bateaux de plaisance afin d'en faciliter l'usage, d'en renforcer le confort et la sécurité. Il s'agit par exemple d'aides à la navigation, à la maintenance, et même au « parking » mais aussi d'éléments de confort.

Il est toutefois possible d'aller bien plus loin en mettant à profit les nouvelles technologies de l'information (intelligence artificielle, automatisation, virtualisation, IoT, connectivité...), en vue de développer des navires plus intelligents et autonomes, connectés de manière sécurisée.

Pour cela, la CNP propose de lancer un programme de recherche sur le « bateau intelligent ».

Les axes de travail pourraient concerner : dispositif homme à la mer, dispositif anticollision, maintenance prédictive, assistance au pilotage (entrée port, mise à quai, prise en main à distance...), géolocalisation, carte marine intelligente, gestion de l'énergie et de la consommation à bord, une communication et intégration insuffisantes des capteurs entre eux.

A terme, il s'agit ainsi de favoriser de nouveaux produits et services qui augmentent la sécurité des navires et des personnes, rendent les bateaux plus attractifs, plus simples d'utilisation, performants mais aussi plus vertueux d'un point de vue écologique.

— **Modalités administratives & juridiques :**

Comité stratégique de filière des industriels de la mer

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics : NA**

— **Calendrier :**

2023 - 2025

19 *Impulser une démarche collective d'analyse du cycle de vie des bateaux de plaisance*

— **Description :**

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

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

Si quelques entreprises de la filière ont mené individuellement des ACV, aucune démarche collective n'a pu encore voir le jour, en l'absence d'une méthode commune d'une part et d'un financement associé d'autre part. Aujourd'hui, la filière ne dispose donc pas de données objectives suffisantes et partagées sur son empreinte environnementale.

Aussi, afin d'encourager cette dynamique, il est proposé d'impulser sous l'égide de l'ADEME une première démarche pour élaborer une méthode commune sur la manière de procéder à des ACV sur les bateaux de plaisance. A partir de cette méthode commune, il s'agirait ensuite de financer et accompagner une démarche collective d'analyse de cycle de vie sur un panel de bateaux représentatifs.

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

— **Modalités administratives & juridiques :**

L'ADEME établit une feuille de route en lien avec la FIN et sollicite certains constructeurs pour participer à un groupe de travail dédié.

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics :**

Une ACV coûte environ 10 000 euros pour un produit simple. Le bateau est un produit complexe. Pour disposer d'un panel représentatif de bateaux, il faudrait au moins en analyser une douzaine.

Une part de financement privé pourrait être prévue.

— **Calendrier :**

Phase 1 : élaboration d'une méthode commune - 2022

Phase 2 : financer et accompagner des ACV sur un panel de bateaux représentatifs - 2023

20 *Créer une filière de recyclage des composites*

— **Description :**

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

L'industrie nautique, même si elle ne représente que 4% du marché français des composites - loin derrière l'automobile, le BTP, les énergies renouvelables, les biens de consommation et l'aéronautique - a largement recours au composite, dont les propriétés mécaniques sont à ce jour incomparables.

Or l'enjeu réside dans la fin de vie de celui-ci. En effet, 2/3 des déchets issus du composite de la coque des bateaux déconstruits font l'objet d'une valorisation énergétique sous forme de Combustibles Solides de Récupération (CSR) et 1/3 est incinéré ou enfoui.

Il n'existe pas à ce jour de filière de recyclage, techniquement et économiquement viable, permettant de capter et valoriser ces flux de déchets notamment pour des matériaux dont le prix d'achat est plus faible (fibres de verre).

Dans ce contexte il est souhaitable que l'Etat encourage la création d'une filière rentable de recyclage des composites que ce soit à travers le développement de la filière des CSR ou le financement des projets de R&D et de recyclage des filières.

— **Modalités administratives & juridiques :** ADEME

— **Estimation financière pour les pouvoirs publics :** NA

— **Calendrier :**

Une guide, élaboré à l'initiative de la Fédération des Industries nautiques par les acteurs économiques, va paraître au mois de mars 2022. Il présentera l'état de l'art des solutions existantes et des projets en cours. Ceux-ci pourront ensuite être accompagnés par l'Ademe.