

*Initiative BLUEMED
Start-up Action
BlueBoatsMed*

RAPPORT DE PROSPECTIVE : CROISIÈRE, YACHTING ET PLAISANCE EN MÉDITERRANÉE

Rapport rédigé par : Raffaele Mancini et
Lina Tode, Plan Bleu

Décembre 2020

Ce projet a bénéficié d'un financement par le biais du Programme de recherche et d'innovation Horizon 2020 de l'Union européenne, sous le numéro de subvention. 727453.



Il a été soutenu par l'Agence de la transition écologique française (ADEME)
et a été piloté par le Plan Bleu en soutien au programme de prospective MED 2050.



Sommaire

4 Identification des tendances

4 Tendances - Secteur de croisière

5 Tendances - Plaisance et yachting

5 Tendances - Yachting (bateaux >24 m)

5 Tendances - Plaisance (bateaux < 24 m)

6 Ruptures récentes dans les tendances – en lien avec la crise mondiale du COVID-19

7 Interprétation des tendances

8 Identification des défis

14 Annex I – Infographie BlueBoatsMed

15 Annex II – Matrice de résultats BlueBoatsMed



INTRODUCTION

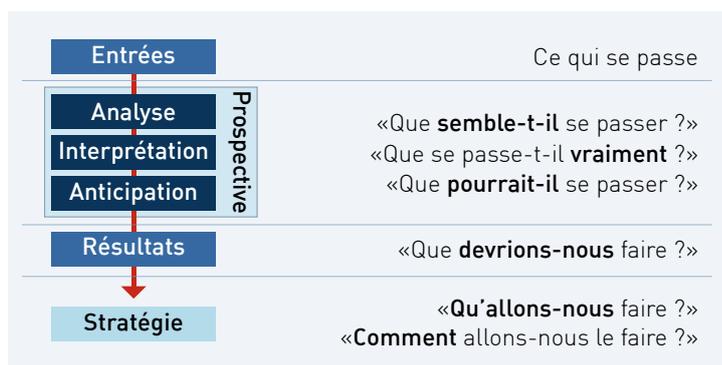
Ce rapport se base sur les résultats du projet BlueBoatsMed, une « Start-up Action » de l'initiative BLUEMED. Le projet rassemble des parties prenantes méditerranéennes fortes d'une expertise complémentaire dans les secteurs de croisière et de plaisance dans le but de: I) analyser les perspectives d'un développement approfondi et durable des deux secteurs, II) trouver un accord concernant les principaux défis environnementaux et sociétaux en lien avec le développement attendu de ces deux secteurs, III) identifier les innovations prometteuses capables de répondre à de tels défis, et les conditions nécessaires à leur utilisation et leur généralisation et; IV) aider à définir des directives pour une transition Méditerranéenne vers des secteurs de croisière et de plaisance durable.

Au total, ce sont 25 experts qui ont parcouru ces quatre points à l'occasion de quatre rencontres de brainstorming (webinaire en avril 2019, rencontre en face à face à Gênes en Italie en juin 2019, rencontre en face à face à Marseille en France, en novembre 2019, webinaire en octobre 2020). Les résultats de ces discussions sont restitués dans ce rapport de prospective.

PORTÉE DU RAPPORT

L'hypothèse qui sous-tend tout exercice de prospective est que le futur est toujours en cours de création et qu'il peut être façonné plutôt que subi, en gardant à l'esprit que la réflexion créative ne remplace pas les méthodes de planification. En se basant sur les résultats du projet BlueBoatsMed, ce rapport permet de : I) envisager l'évolution des secteurs de la navigation de croisière et de plaisance ; II) présenter des solutions aux problèmes socio-économiques et écologiques que ces secteurs génèrent ainsi que leur possible mise en œuvre. À cette fin, le rapport s'inspirera, de manière parfois très libre, du cadre de travail de prospective développé par Joseph Voros en 2001¹, présenté ci-après (Joseph Voros, A Generic Foresight Process Framework, 2001).

Le cadre d'analyse prospective de Voros est composé de phases distinctes et bien définies. Les phases d'*Entrées* et d'*Analyse* se concentrent sur la compréhension de l'environnement interne et externe d'un contexte spécifique, auquel il sera fait référence dans ce rapport sous le terme «tendances». La phase d'*Interprétation* nous aide à tirer des enseignements des tendances passées pour le futur. La phase d'*Anticipation* définit ce qui pourrait arriver dans le futur et les défis identifiés par les participants de BlueBoatsMed. Les *Résultats* du travail de prospective peuvent être tangibles et intangibles ; les résultats tangibles incluent un ensemble d'options d'action et sont ébauchés dans ce rapport au travers d'innovations prometteuses pour réaliser la transition écologique et énergétique de la croisière et la plaisance. La dernière étape, la *Stratégie*, fait référence au processus décisionnel et à la mise en œuvre des actions. Cette dernière étape a été la moins traitée au sein de BlueBoatsMed mais le projet fournit matière à penser pour continuer à avancer sur ce sujet.



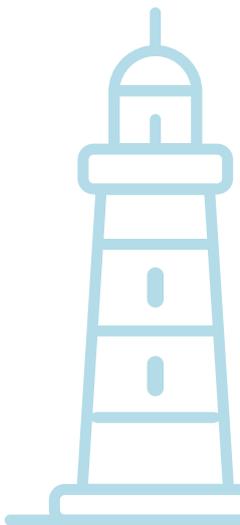
TENDANCES, DÉFIS, INNOVATIONS ET CONTRIBUTIONS POUR LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES VOIES DE TRANSITION

IDENTIFICATION DES TENDANCES

L'identification et l'analyse des tendances relèvent de l'échange des perspectives et connaissances des experts et/ou organisations participant aux rencontres virtuelles ou en face à face lors des différentes rencontres du projet BlueBoatsMed. Les résultats de ces échanges ont été résumés dans la matrice des résultats (cf. Annexe II). Les **tendances** des secteurs de croisière et de plaisance en Méditerranée identifiées sont les suivantes :

TENDANCES – Secteur de croisière

- ~ Augmentation des dimensions des navires ainsi que du nombre de passagers et de leurs mouvements : 8,6 millions en 2000 vs. 28 millions en 2018 et augmentation actuelle et à venir des dimensions des navires, 5 ports avec plus de 3 000 personnes par escale en moyenne, 8 ports avec plus d'un million de passagers par an (Source : MedCruise, 2019).
- ~ Augmentation des voyages des passagers entre mai et octobre (70 % du mouvement de passagers et 80 % des escales à lieu à ces dates), octobre étant le mois connaissant la plus forte affluence (Source : MedCruise, 2019).
- ~ Augmentation des croisières hors-saison dans certains ports.
- ~ Concentration croissante de l'activité de croisière en Méditerranée occidentale (75 %) (Source : MedCruise, 2019).
- ~ Vulnérabilité croissante face aux problématiques géopolitiques, sécuritaires et sanitaires. Les navires de croisière présentent l'avantage de pouvoir être facilement relocalisés partout dans le monde, ce qui constitue une stratégie d'atténuation face à certains de ces chocs.
- ~ Mécontentement croissant des populations habitant les destinations de croisière en raison de la distribution déséquilibrée des revenus du secteur vis-à-vis des investissements et des impacts négatifs dus à la pollution de l'air notamment.
- ~ Tendances antérieures du marché de la croisière stimulées par l'offre : chaque fois qu'un nouveau navire de croisière entre sur le marché, il est complet. Le développement quantitatif du marché est relativement facile à prévoir à moyen terme grâce aux longues périodes d'investissement (~ 20 ans), aux longues périodes de construction consignées dans les livres de commande internationaux, et à la nature même du secteur qui est motivé par l'offre. Ce développement s'accompagne toutefois d'une certaine inertie dont il faut tenir compte lors des projets de transitions.



TENDANCES - Plaisance et yachting

Tendances - Yachting (bateaux >24 m)

- ~ Augmentation du nombre de méga-yachts (>34 mètres) : 5 373 en 2018 dans le monde (à peine plus de 2000 en 1999, 4 463 en 2012) (Sources: Lorenzo Pollicardo).
- ~ 70 % des méga-yachts dans le monde naviguent toute l'année en Méditerranée, et le phénomène de transfert saisonnier des méga-yachts entre la Méditerranée et les Caraïbes a diminué.
- ~ Impact économique croissant des méga-yachts sur les ports (par exemple : les dépenses annuelles liées au carburant, à l'assurance, aux frais de mouillage, à la maintenance, à l'équipage, etc. représente près de 10 % de la valeur des yachts).
- ~ Les livres de commande de super-yachts sont complets pour les 2 à 3 prochaines années (année de référence 2020).
- ~ Les marinas, notamment des pays occidentaux de l'UE et de la Méditerranée atteignent généralement la pleine occupation de leur capacité. La Grèce et la Turquie s'apprêtent à suivre la même tendance.
- ~ Les propriétaires de yacht sont bien plus internationaux que les propriétaires de bateaux de plaisance, et grand nombre d'entre eux sont originaires de la Russie, de la péninsule arabique, de l'Asie et dépendent des transports aériens pour rejoindre leurs yachts.
- ~ Accroissement significatif des sous-secteurs de l'industrie du rééquipement et de la réparation.

Tendances - Plaisance (bateaux <24 m)

- ~ Un marché plutôt stagnant (seul le segment des grands catamarans continue de se développer de manière stable).
- ~ Les propriétaires sont principalement des locaux avec une moyenne d'âge croissante.
- ~ Augmentation de l'utilisation des systèmes de propulsion hybrides et électriques.
- ~ Modifications dans l'utilisation des marinas et des bateaux de plaisance stimulées par les plateformes d'économie de partage (par exemple : Airbnb, hébergement touristique flottant) et de location (par exemple : Click'nBoat).
- ~ Augmentation du nombre de services connexes proposés aux navigants.
- ~ Les marinas orientent de plus en plus leurs modèles commerciaux vers des labels de services intégrés et de durabilité.¹
- ~ Concentration des marinas et des ports à proximité des Aires Marines Protégées (AMP), ce qui accroît la pression exercée sur des écosystèmes fragiles.²
- ~ La plupart des bateaux de plaisance sortent naviguer seulement 10 fois par an environ.
- ~ Accroissement significatif des sous-secteurs de l'industrie du rééquipement et de la réparation.

1. **Par exemple** : les marinas françaises et la certification « Ports Propres » qui a pour objectif de certifier toutes les marinas méditerranéennes françaises d'ici quatre à cinq ans. Une seconde certification « Port Propre Actif en Biodiversité » existe également et implique des exigences supplémentaires relatives à la biodiversité.

2. Pour plus d'informations sur le sujet de la navigation de plaisance et AMP, se référer à un récent rapport publié par un partenaire BlueBoatsMed: González D., A., Campanales, S., Grimalt, M. (2020). Managing the environmental sustainability of nautical tourism in Mediterranean MPAs. Capboating Project. Edité par éco-union.

RUPTURES RÉCENTES DANS LES TENDANCES – en lien avec la crise mondiale du COVID-19

Depuis le début de l'année 2020, la crise mondiale liée à la COVID-19 a également affecté les secteurs de croisière et de plaisance et du yachting dans le monde entier et en Méditerranée. Les éléments suivants ont été identifiés :

Secteur de croisière

~ Le tourisme est le secteur le plus affecté par la crise liée à la COVID-19 avec une baisse estimée entre 60 et 80 % (source : OCDE). Les pays les plus touchés sont ceux des rivages de la mer Méditerranée, qui comptabilisent près de 1/3 de leur revenu grâce au tourisme international (Source : UfM).

~ La pandémie a obligé la plupart des compagnies à suspendre leurs activités. Les actions en bourse des plus importantes compagnies de croisière ont chuté de 80 % (Source : CNN).

~ Depuis le début de la pandémie, la majeure partie des navires de croisière restent la plupart du temps à quai. Les niveaux de pollution générés à quai restent largement méconnus (navires hébergeant potentiellement l'équipage à bord et sa génération de déchets et d'eaux usées, moteurs potentiellement toujours en fonction, etc.). En revanche, la pollution en

mer issue de la navigation de croisière a presque complètement été éliminée (comme les déchets marins, les plastiques, les eaux grises, les eaux noires, les eaux de fonds de cale et de ballast, SOX, NOX, CO2, collision avec des cétacés).

~ À partir de mi-mars, lorsque la pandémie a été déclarée, jusqu'à fin septembre 2020, la perte du secteur au niveau mondial a été estimée à environ 50 milliards USD d'activité économique, 334 000 emplois et 15 milliards USD de salaires. En Europe, la perte totale a été estimée à 215 800 emplois directs et indirects et 7 milliards d'euros de salaires (Source : Cruise Lines International Association).

~ Les compagnies de croisière ont mis en œuvre des stratégies d'adaptation au travers de nouveaux protocoles sanitaires et de sécurité et des mesures obligatoires à bord pour prévenir le risque de contagion.

Plaisance et yachting

~ Résilience générale du secteur. Même si des données désagrégées ne sont pas disponibles pour la région Méditerranée, l'impact de l'urgence sanitaire a été moindre qu'escompté (Source : European Boating Industry).

~ En 2020, des segments spécifiques du marché du secteur ont connu une croissance significative, tel que le leasing, l'occasion, l'affrètement nautique et le rééquipement de yacht et super yacht.

~ Les sociétés de courtage de taille moyenne qui dépendent de la vente et de l'affrètement ont été les plus touchées. Les ventes ont diminué suite à l'annulation de nombreux salons nautiques.

~ Des mesures fiscales et financières ont été mise au point pour soutenir les entreprises européennes du secteur en difficulté.

~ Le secteur continue d'avoir des impacts environnementaux considérables (par exemple : la destruction de Posidonie, la nuisance sonore, la turbidité de l'eau, le relâchement d'hydrocarbures et d'huiles de graissage, les eaux usées et les eaux grises, les peintures antisalissures, etc.).

~ Lors des périodes de confinement, la plaisance et le yachting ont été interrompus, avec des restrictions totales ou partielles de ces activités en fonction des pays. Par conséquent, les principaux impacts susmentionnés ont également été réduits de manière considérable.

INTERPRÉTATION DES TENDANCES

Cette section tente d'esquisser une brève conclusion des tendances antérieures, afin de clairement saisir la situation à partir de laquelle nous menons une réflexion de prospective.

Croisière

- ~ Croissance forte et continue des dimensions et du nombre des navires de croisière et du nombre de passagers.
 - ~ Les nouveaux navires de croisière sur le marché ne remplacent généralement pas les anciens mais s'ajoutent à la flotte existante.
 - ~ Saturation de certains ports d'escale.
 - ~ Une grande partie du marché dépend du trafic aérien et semble reposer sur une fréquence de vol plus fluctuante à court et moyen terme.
 - ~ L'acceptation sociale de la croisière par la population locale est en baisse dans de nombreux endroits.
 - ~ Le retour sur investissement pour les ports d'escale de croisière n'est pas clair en raison de fortes externalités sociales et environnementales.
 - ~ En dépit de la régulation environnementale croissante et des possibilités technologiques, la pollution, y compris les émissions de gaz à effets de serre (GES), ne diminue pas en raison de la forte croissance du marché.
- La tendance générale du secteur présente une croissance et une dégradation environnementale connexe, en notant cependant, que les externalités telles que les problématiques sociales, environnementales et économiques (distributionnelles) deviennent de plus en plus évidentes pour un nombre croissant de parties prenantes.**

Yachting

- ~ Croissance constante du nombre de yachts et de leurs dimensions.
 - ~ De nombreuses marinas atteignent leur pleine capacité pendant la haute saison et ne peuvent pas héberger plus de yachts.
 - ~ Une grande partie du marché dépend du trafic aérien et semble reposer sur une fréquence de vol plus fluctuante à court et moyen terme.
 - ~ En dépit de la régulation environnementale croissante et des possibilités technologiques, la pollution/dégradation environnementale ne diminue pas en raison de la forte croissance du marché.
- La tendance générale est une croissance du secteur et une augmentation de la dégradation environnementale connexe, et la capacité des marinas du nord constitue une limite.**

Plaisance

- ~ Marché stagnant.
 - ~ Bateaux avec une longue durée de vie, toutefois nombreux bateaux en fin de vie.
 - ~ La moyenne d'âge des propriétaires augmente et les jeunes générations entretiennent un rapport différent avec la possession d'un bateau (recherche de services intégrés, location de bateaux souvent plus attractive que l'achat, copropriété).
 - ~ La dégradation environnementale liée à la navigation de plaisance semble stagner aux niveaux actuels, sans diminuer.
- La tendance générale est stagnante (à l'exception de certaines niches) atteignant un point pouvant être propice à un changement structurel.**

IDENTIFICATION DES DÉFIS

Compte tenu de ce qui vient d'être énoncé, et des données complémentaires apportées par les partenaires de BlueBoatsMed, il est possible de donner un aperçu des éléments préliminaires pour alimenter des scénarios capables de répondre à la question suivante : **que pourrait-il se passer pendant les prochaines années ?**

Secteur des croisières

Offre et demande

~ De nouveaux navires de croisière vont entrer sur le marché mondial pour augmenter la capacité en lits, et il est probable qu'ils soient complets (les nouveaux navires sont généralement toujours complets).

~ À l'avenir, une explosion de la demande pourrait survenir par le biais des clients asiatiques (classe moyenne montante).

~ La Méditerranée représentera encore une large part du marché mondial.

Technologie

~ Les navires de croisière moderne pourraient utiliser de manière croissante des moteurs hybrides diesel-électrique comme source d'énergie pour la propulsion et les systèmes du navire.

~ Le gaz naturel liquéfié (GNL) pourrait devenir la principale alternative des nouveaux bateaux malgré les difficultés liées à son utilisation (par exemple : le placement des réservoirs, les problèmes de sécurité liés à sa gestion, l'approvisionnement et la conservation, etc.) et ses conséquences sur la pollution atmosphérique par des gaz à effet de serre (le méthane représente environ 95 % du GNL utilisé par la propulsion maritime).

~ L'alimentation des quais en électricité permettrait d'approvisionner les navires dans les ports.

Régulation

~ Certains ports d'escale qui souffrent particulièrement des externalités négatives liées aux croisières pourraient définitivement arrêter leur activité de croisière.

~ La pression qui pèse sur le secteur de croisière pourrait amener l'industrie à (I) une réduction de la pollution réelle et importante, si le cadre réglementaire est bien conçu, ou (II) de fortes activités de « greenwashing » si le cadre réglementaire est ambigu.

~ Les normes relatives au carburant, à l'échelle de la Méditerranée, pourraient réduire la teneur en soufre/azote des hydrocarbures (la Méditerranée deviendra une zone de contrôle des émissions de soufre et d'azote), réduisant ainsi la pollution de l'air.

Interactions avec les populations locales

~ La croisière pourrait devenir socialement inacceptable par la majorité des populations locales des ports d'escale et des alentours, ce qui susciterait des tensions entre les compagnies de croisière, les croisiéristes, les populations locales et les gouvernements locaux.

~ Forte pression sociale sur l'industrie de la croisière de la part de la clientèle, en cas de manque de cadre réglementaire adéquat, qui pourrait mener à un intense « greenwashing » du secteur.



Plaisance et yachting

~ En dépit de la pandémie, le secteur confirmera probablement les tendances des dernières années en termes de vente, tandis que le secteur de la construction de bateaux pourrait faire face à une période de stagnation.

~ Des modifications dans la composition du marché pourraient probablement survenir.

~ Des mesures de soutien financier et fiscal planifiées, ainsi que des modifications dans la demande d'une nouvelle génération de plaisanciers, pourraient permettre d'accélérer l'amélioration des marinas en termes de services diversifiés, plus intégrés et respectueux de l'environnement.

~ La tendance stable en faveur des solutions durables va probablement perdurer (par exemple: coques hydrodynamiques pour réduire la consommation de carburant, propulsion hybride, matériaux recyclables et peintures écologiques pour les intérieurs, panneaux solaires pour remplacer les générateurs, réservoirs pour eaux noires et grises, réduire l'impact de l'ancrage et du mouillage, etc.).

~ Les marinas, notamment des pays occidentaux de la Méditerranée atteignent généralement la pleine occupation de leur capacité. La Grèce et la Turquie s'apprêtent à suivre la même tendance. Les propriétaires de bateaux pourraient davantage explorer les marinas des pays au sud de la Méditerranée (Maroc, Algérie, Tunisie) comme marinas de « résidence » qu'ils pourraient facilement rejoindre par les airs.

Cela peut être une option, notamment pour les propriétaires de yachts internationaux venus de la Russie, de la péninsule arabe et de l'Asie, et qui ont l'habitude de prendre un vol jusqu'en Méditerranée pour rejoindre leurs bateaux.

~ Il est probable qu'un renouveau des types de bateaux de plaisance ancrés dans les marinas de Méditerranée occidentale survienne ainsi que dans la manière dont leurs propriétaires les utilisent, en raison de trois vecteurs de changement : (I) le vieillissement des propriétaires des bateaux de plaisance va induire une transformation générationnelle; (II) une grande partie de la flotte des bateaux de plaisance arrivent en fin de vie ce qui pourrait entraîner un renouvellement des bateaux résidents dans les marinas de Méditerranée occidentale (pas nécessairement remplacés par de nouveaux bateaux mais aussi par des bateaux auparavant entreposés sur la terre ferme) ; (III) une grande partie de la flotte des bateaux de plaisance arrivent en fin de vie ce qui pourrait générer des problèmes liés à leur élimination et recyclage. L'absence d'options faciles, déjà disponibles et économiquement intéressantes pour les propriétaires de bateaux pour gérer leur élimination et recyclage pourrait conduire à un grand nombre d'abandon et d'épaves marins et terrestres.

~ Dans le secteur de la plaisance, une génération d'utilisateurs post « baby-boomers » désirera probablement être co-propriétaire ou choisira de louer, et optera pour des bateaux plus récents et faciles d'utilisation.

Les principaux défis liés au futur développement des secteurs croisières, de la plaisance et du yachting, identifiés par les participants des BlueBoatsMed, sont en lien avec la réduction des externalités négatives, c'est-à-dire d'éviter les coûts imposés par ces secteurs à des tierces parties, y compris les écosystèmes.

À moins qu'une action décisive soit engagée, les conséquences suivantes pourraient accentuer et s'accumuler, pour se traduire en défis à relever.

~ La biodiversité et les écosystèmes, notamment les plus vulnérables comme les herbiers de Posidonie, pourraient subir des dommages irréversibles provoqués par (I) la présence de navires de croisière, de bateaux de plaisance et le yachting, (II) leurs pratiques, et/ou (III) leurs impacts cumulatifs.

~ Les systèmes socio-économiques locaux peuvent expérimenter une pression accrue en raison de la dégradation des conditions de vie des populations locales autour des ports d'escale (empiètement, dégradation visuelle du paysage, modification de l'utilisation des terres, détérioration de l'identification culturelle avec les environnements portuaires, etc.) et une

distribution inégale des bénéfices économiques générés par ces secteurs (ceux qui en sont au bénéfice ne sont pas ceux qui supportent les coûts/dégradations).

~ La qualité de l'air pourrait se dégrader davantage, détériorant ainsi la santé publique, en raison des émissions des navires de croisière dans les ports d'escales et à proximité, dans un contexte de secteur de croisière en pleine croissance.

~ Le manque de gestion des bateaux en fin de vie pourrait provoquer une pollution marine et tellurique, et entraîner une inefficacité des ressources.

QUE DEVRIONS-NOUS FAIRE ?

Quelles options stratégiques sont disponibles pour avancer vers des secteurs de croisières et de la plaisance durables ?

La matrice de résultats de BlueBoatsMed (jointe en Annexe II) expose les grandes lignes d'un certain nombre d'innovations prometteuses pour traiter les défis susmentionnés. Chacune de ces innovations peut contribuer à la réduction progressive des externalités négatives provoquées par le secteur de croisière, de la plaisance et du yachting, mais elles doivent être envisagées dans le cadre d'une stratégie intégrée pour une industrie durable. Une telle stratégie se base sur des innovations et des mesures relatives à la réglementation et son application, la technologie, la communication et la sensibilisation.

Une stratégie de ce type ne peut réussir, que si le « point d'atterrissage » (c'est-à-dire un ensemble d'objectifs concrets établis selon un calendrier clair et un énoncé de vision) est bien défini et partagé par toutes les parties prenantes. **Par conséquent, il est nécessaire d'engager un processus inclusif pour définir une stratégie commune, une vision et un plan d'action afin de trouver comment transformer le secteur de croisière, de la plaisance et du yachting en Méditerranée, en une activité durable.**

Le fonctionnement de BlueBoatsMed, basé sur des rencontres, ne cherchait pas à définir une vision, ni une stratégie ou un plan d'action pour un développement durable des secteurs ciblés, mais il a permis d'identifier des éléments clés pouvant être inscrits dans ou transformés en plan d'action. En complément de la matrice de résultats (Annexe II), les éléments ci-dessous ont été identifiés par les participants de BlueBoatsMed :

Secteur de croisière

- ~ Mettre en œuvre des ensembles de politiques incitatives pour encourager les compagnies de croisière à réduire leurs émissions, à prendre des mesures d'efficacité, et s'orienter vers l'alimentation à quai, des scrubbers à boucle fermée, des catalyseurs d'oxyde d'azote, des filtres à particules de suie, l'arrêt de l'utilisation du fioul lourd, etc.³
- ~ Concevoir des mécanismes clairs et effectifs pour surveiller la mise en place des plafonds mondiaux d'émissions d'oxyde de soufre et d'Organisation Maritime Internationale qui sont de 0,5 % pour les carburants marins, et de plafonds plus stricts encore (0,1 %) quant à la désignation potentielle de la Méditerranée comme zone de contrôle des émissions (ECA).
- ~ Appliquer et renforcer les normes d'émissions et appliquer les pénalités adéquates aux navires de croisière qui continuent d'utiliser des fiouls lourds hautement polluants et qui rejettent leurs déchets liquides et solides en mer.
- ~ Établir des plans de recouvrement et de résilience afin de protéger les emplois du secteur et les liquidités SME au travers de mesures d'urgence (par exemple : SURE, dans le cadre de la Facilité pour la reprise et la résilience).

Plaisance et yachting

- ~ Promouvoir les changements structurels, en particulier la transformation digitale du secteur et de ses infrastructures.
- ~ Intensifier la recherche et le développement pour encourager les moyens de propulsion propres, y compris les systèmes d'ancrage et de mouillage innovants.
- ~ Organiser des campagnes éducatives et de sensibilisation pour les navigateurs plaisanciers et les capitaines de yachts.
- ~ Soutenir les zones d'interdictions et le tourisme non motorisé dans les AMP et/ou les zones écologiquement sensibles ainsi que des zones de mouillage écologiques dans les habitats côtiers vulnérables.
- ~ Renforcer l'application des cadres législatifs environnementaux.

3. Voir VISION NABU et les exigences pour des croisières durables et compatibles avec le climat d'ici 2050.

QU'ALLONS-NOUS FAIRE ? COMMENT ?

Quelles recommandations concrètes devraient être proposées aux décideurs et aux principales parties prenantes (Stratégie) ?

Les résultats des quatre séminaires BlueBoatsMed (Annexe II) peuvent servir d'outils aux décideurs pour orienter le secteur de croisière, de la plaisance et du yachting vers un avenir plus souhaitable et ainsi s'éloigner des prévisions caractérisées par de fortes externalités négatives. Toutefois, le seul soutien porté aux innovations prometteuses ne suffira pas à amener une réelle durabilité au secteur. **Il paraît décisif d'utiliser les innovations identifiées dans le cadre d'une stratégie globale sur le long-terme nécessitant l'engagement de plusieurs parties prenantes.** Les étapes à franchir dans la réalisation de cette stratégie peuvent être listées comme suit :

1. Une **analyse de la situation actuelle**, une première évaluation, peut être réalisée afin de servir de base à une stratégie durable des secteurs de croisière, de la plaisance et du yachting. Au travers de ses analyses de « tendances », BlueBoatsMed fournit des informations utiles en la matière.
2. Définir un « **point d'atterrissage** », une **vision partagée par toutes les parties prenantes avec en ensemble d'objectifs concrets et un calendrier clair**. Cette étape est essentielle car elle définit avec précision le sens de « durabilité » dans le contexte du secteur de croisière, de la plaisance et du yachting (en d'autres termes, si nous ne définissons pas notre destination, nous ne pourrons jamais l'atteindre). Elle décrira un scénario, par exemple à l'horizon 2050, qui est souhaitable, ou tout au moins acceptable, pour toutes les parties prenantes. À ce stade, les stratégies et engagements existants pris par les pays du pourtour méditerranéen directement - ou indirectement - liés aux industries ciblées, doivent être pris en considération, par exemple, le Pacte vert pour l'Europe de l'Union européenne et ses objectifs de neutralité carbone et zéro pollution pour 2050 (voir l'encadré ci-dessous), qui exigera logiquement des croisières zéro-émissions d'ici 2050.
3. Une fois ce « point d'atterrissage » défini, l'analyse peut être réalisée **pour étudier l'écart entre la situation actuelle non-durable et le « point d'atterrissage » durable**.
4. Puis, un **plan d'action** peut être ébauché pour dresser un ensemble de mesures, d'innovations et d'actions cohérentes à mettre en œuvre à court (2020-2025), moyen (2030) et long-terme (2050), et **combler l'écart** analysé à l'étape précédente. Les innovations identifiées dans le cadre de BlueBoatsMed peuvent jouer un rôle et fournir des éléments concrets à inclure au plan d'action.
5. En parallèle du plan d'action, un cadre de **surveillance et d'évaluation** cohérent doit être établi, avec des ressources dédiées, pour **s'assurer que les actions menées conduisent réellement aux résultats escomptés**, et doit recommander les ajustements à apporter au plan d'action.



Les participants à BlueBoatsMed ont identifié les actions suivantes comme nécessaires à l'aboutissement des cinq étapes précédemment mentionnées.

Secteur de croisière

~ Conception de voies de transition cohérentes vers la croisière zéro-émission. Ces voies prendront en compte certaines technologies, tels que les absorbeurs-neutraliseurs ou le GNL tout en pensant à réduire au maximum les effets néfastes de ces solutions techniques prévues sur un moyen terme avant le plein développement des solutions 100% durables. Accompagnement de l'investissement dans de telles technologies qui présentent un risque élevé de mener à des actifs bloqués car elles sont incompatibles avec un objectif zéro-émissions sur le long-terme.

~ Ouverture d'un dialogue permanent avec les investisseurs publics et privés pour généraliser les principes et objectifs de durabilité dans leurs stratégies d'investissement en lien avec le secteur de croisière ; COMMENT ? Par le soutien des initiatives en cours en lien avec l'adoption et la mise en œuvre des principes financiers durables en Méditerranée.

~ Fonctionnement des compagnies de croisière soumis à des indicateurs de durabilité, ce qui implique une distribution équitable des coûts et bénéfiques entre les parties prenantes ; COMMENT ? En actualisant la législation du secteur relative à certaines problématiques spécifiques (par exemple :

la gestion des déchets, l'interdiction de traverser des AMP ou de mouiller à proximité, etc.) et en concevant des cadres méthodologiques de surveillance spécifique au secteur, avec des indicateurs propres aux secteurs géographiques concernés.

~ Transfert et la normalisation des pratiques, outils et méthodologies durables déjà testés ; COMMENT ? Par l'élaboration de directives de capitalisation, en collaboration avec les principaux acteurs du secteur qui doivent les approuver.

~ Conception d'évènements de capitalisation pour donner de la visibilité aux résultats produits dans le cadre des études de cas et les rendre transférables, en encourageant des actions pilotes qui permettent la mise en œuvre des recommandations de la communauté méditerranéenne retenues (par exemple : PHARO4MPAs) en matière de pratiques peu polluantes et économes en ressources ; COMMENT ? Par le biais de l'inclusion, qui est une thématique prioritaire dans les principaux programmes de financement (Interreg Med, IEV CTF - programme de coopération transfrontalière dans le cadre de l'Instrument Européen de Voisinage, etc.).

Plaisance et yachting

~ Construction de petits ferries électriques pour relier les îles et îlots méditerranéens en transportant (moins) de passagers et (moins) de véhicules, et équilibrer une navigation électrique avec des solutions véliques, notamment dans les AMP et les zones écologiquement durables. COMMENT ? Par la conception et la mise en œuvre d'outils de planification nationaux (PEM - Planification de l'espace maritime/GIZC - Gestion intégrée des zones côtières).

~ Conception de stratégies régionales pour préserver les habitats les plus vulnérables. COMMENT ? Par l'installation de zones de mouillage écologiques basées sur des modèles économiques viables (frais de mouillage, restriction de la durée de mouillage, taxe de pollution de l'eau) pour protéger les herbiers de Posidonie.

~ Par la limitation des bateaux à moteur (navigation, ancrage, mouillage) dans les AMP ou les zones écologiquement sensibles. COMMENT ? Par l'emploi d'un ensemble de politiques publiques (dispositions administratives, prix d'entrée élevé, amendes importantes, etc.) pour limiter de manière drastique

le nombre de bateaux à moteur dans de telles zones vulnérables.

~ Engagement du secteur dans la réalisation d'actions de suivi pour évaluer quels aspects spécifiques de la durabilité doivent être traités en urgence. COMMENT ? Par des mécanismes plus stricts pour se conformer aux obligations existantes (législation nationale ou régionale, tel que le protocole de la Convention de Barcelone).

~ Réponse appropriée à l'ensemble des défis environnementaux auxquels les écosystèmes marins et la biodiversité sont confrontés, en plus des multiples pressions et activités qu'ils subissent. COMMENT ? Par le biais d'un programme environnemental national global qui confronte les impacts cumulés des divers secteurs.

~ Transfert et normalisation d'approches, de méthodes, d'outils et de pratiques testés avec succès. COMMENT ? Par l'élaboration de directives, en collaboration avec les principaux acteurs du secteur qui doivent les approuver.

Tout ce qui précède doit être inscrit dans un cadre de travail basé sur une approche écosystémique globale et construit sur des outils de préservation (capacité de charge) et de planification (PEM/GIZC).

Encadré : Obligation d'alignement les stratégies pour le secteur de croisière, de la plaisance et du yachting sur les politiques existantes - Focus sur le Pacte vert de l'Union européenne.

Au niveau européen, toutes activités économiques concernées, le **Pacte vert de l'Union européenne** et ses stratégies thématiques et plans d'actions connexes établissent des objectifs clairs : zéro émission de gaz à effet de serre et zéro pollution d'ici 2050. Ces objectifs concernent le système socio-économique global et doivent logiquement être aussi appliqués à la croisière, la plaisance et au yachting dans les eaux euro-méditerranéennes. La **Stratégie de l'Union européenne en faveur de la biodiversité** qui soutient le Pacte vert fixe l'objectif de protéger 30 % des mers européennes par le biais d'Aires marine protégées (AMP) d'ici 2030, dont un tiers sous désignation en zone de protection forte. Cette protection « stricte » pourrait par exemple se traduire en zones interdites (ce qui implique par conséquent de dérouter ou même éliminer la possibilité de faire escale dans certains ports). Le Pacte vert est également très explicite quant au fait que la transition écologique de l'Europe ne peut être pleinement effective que si le voisinage immédiat de l'Union européenne engage également des actions efficaces - dans ce cas, le voisinage des pays méditerranéens non Européens au Sud - et l'Union européenne a alloué des financements à ce voisinage à cette fin.

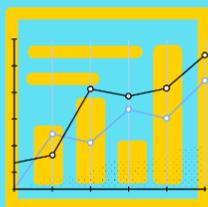
ANNEX I - Infographie BlueBoatsMed

DÉVELOPPEMENT DES SECTEURS DE CROISIÈRE ET DE PLAISANCE EN MÉDITERRANÉE

BlueBoatsMed

BlueBoatsMed est une « StartUp Action » soutenue par l'Action de Coordination et de soutien de BlueMED afin de stimuler le développement d'idées innovantes qui mèneront à une croissance bleue durable en Méditerranée. Plus d'infos sur : <http://www.bluedmed-initiative.eu/the-startup-actions/>

BlueBoatsMed s'engage pour :



1. TENDANCES

Analyse et évaluation des opportunités pour une expansion durable des secteurs de la croisière et de plaisance en Méditerranée, sur la base des connaissances apportées par les partenaires et la recherche en cours.

2. ENJEUX

Sélection de quatre principaux défis environnementaux et sociétaux en lien avec une telle expansion (ex. : les rapides changements, déjà subis et attendus ces prochaines années, inhérents aux défis imposés par les secteurs de croisière et de plaisance).



3. INNOVATIONS PROMETTEUSES ET CONDITIONS DE RÉPLICATION

Pour chaque défi retenu, présentation d'au moins trois innovations prometteuses au travers d'études de cas; discussion autour de leur potentiel et de leur état d'avancement pour une utilisation approfondie de ces innovations, et identification des principaux instruments (ou ensemble de politiques) nécessaires à l'accompagnement de ces transitions au court, moyen et long-terme.

4. ORIENTATIONS

Contribution pour définir et élaborer les orientations des secteurs de croisière et de plaisance durables, y compris le yachting, en Méditerranée.



PREMIÈRE RENCONTRE : EN LIGNE

La première rencontre se concentre sur « l'identification des tendances majeures, des défis clés et des innovations prometteuses des secteurs de la navigation de croisière et de plaisance ».

SECONDE RENCONTRE : GÈNES, ITALIE

La seconde rencontre traite du défi lié à l'amélioration potentielle ainsi qu'à tous les projets pilotes lorsqu'ils s'y prêtent, du potentiel des mesures pour réduire les impacts de manière significative, du calendrier et des conditions et leviers pour la dissémination.

TROISIÈME RENCONTRE : MARSEILLE, FRANCE

la discussion a tourné autour des conditions et leviers nécessaires pour accompagner la transition vers la durabilité du secteur à travers le développement continu des lignes directrices.

STARTUP ACTION SOUTENUE PAR L'ACTION DE COORDINATION ET DE SOUTIEN BLUEMED

<http://www.bluedmed-initiative.eu/>

blueMed

Soutien de l'ACTION DE COORDINATION ET DE SOUTIEN BLUEMED (GA 727453) financé par la Direction Générale - Recherche et innovation de la Commission européenne

ANNEX II – Matrice de résultats BlueBoatsMed

IDENTIFICATION DES TENDANCES, 4 DEFIS ET INNOVATIONS CONNEXES

TENDANCES

NAVIRES DE CROISIÈRE

~ N° de passagers, n° de mouvements de passagers (8,6 millions en 2000 vs. 28 millions en 2018) et les dimensions des navires augmentent et devraient continuer d'augmenter, 5 ports avec plus de 3000 pax/escale en moyenne, 8 ports avec plus d'un million de passagers/an.

~ Augmentation des croisières hors-saison dans certains ports.

~ Saison haute = de mai à octobre (70 % des mouvements de passagers et 80 % des escales), octobre étant le mois connaissant la plus forte affluence.

~ Les croisières se concentrent principalement et de manière croissante à l'ouest de la Méditerranée (75 %).

~ Croisières ~ 5 % du marché total du tourisme (Jugement d'expert : A. Cappato).

~ Le secteur est vulnérable face aux chocs : géopolitiques, sécuritaires, sanitaires. Cependant, ces navires de croisière présentent l'avantage de pouvoir être facilement relocalisés partout dans le monde, ce qui constitue une stratégie d'atténuation face à certains de ces chocs.

~ Les investissements publics engagés dans les ports n'impliquent pas toujours un retour sur investissement local. L'impact économique d'un passager qui embarque/débarque est différent de celui d'un passager en transit. Les effets de distribution des revenus générés par les navires de croisière et les impacts négatifs qu'ils provoquent ne semblent pas équitables.

~ Les tendances antérieures du marché de la croisière sont stimulées par l'offre : Chaque fois qu'un nouveau navire de croisière entre sur le marché, il est complet. Les projections de ce marché sont relativement faciles à prévoir à moyen terme grâce aux longues périodes d'investissement (~ 20 ans) et les longues périodes de construction enregistrées dans les livres de commande internationaux des navires de croisières, ainsi que la nature même du secteur qui est stimulé par l'offre. Cela s'accompagne toutefois d'une certaine inertie dont il faut tenir compte lors des projets de transitions.

~ À l'avenir, une explosion de la demande pourrait survenir par le biais des clients asiatiques (classe moyenne montante).

PLAISANCE ET YACHTING

SUPER-YACHTS/MÉGA-YACHTS

~ Nombre de méga-yachts (>34 m de long) en augmentation : 5373 en 2018 dans le monde (à peine plus de 2000 en 1999, 4463 en 2012) dont 70 % naviguent toute l'année en Méditerranée, et le phénomène de transfert saisonnier des méga-yachts entre la Méditerranée et les Caraïbes a diminué. Les yachts restent en Méditerranée.

~ Coût d'un méga yacht ~ 1 million d'euros par mètre. Les méga-yachts ont un impact économique considérable sur les ports = environ 10 % de la valeur du yacht par an d'assurance, de carburant, de frais de mouillage, de maintenance, d'équipage, etc.

~ Les méga-yachts ont de plus en plus d'installations propices à une bonne gestion des problèmes environnementaux.

~ Les livres de commande de super-yachts sont complets pour les 2 à 3 prochaines années (année de référence 2020).



TENDANCES

PLAISANCE ET YACHTING

BATEAUX DE PLAISANCE < 24 M

- ~ Les propriétaires sont principalement des locaux.
- ~ La moyenne d'âge des propriétaires des bateaux de plaisance augmente et le secteur connaîtra une rupture entre les différentes générations de propriétaires de bateaux.
- ~ Des changements dans l'utilisation des bateaux de plaisance se produisent: (I) émergence de modèles commerciaux de type « Air BnB » pour les bateaux (glissement de l'acquisition vers l'expérience), (II) les bateaux ne sortent naviguer qu'une dizaine de fois par an et restent à la marina la majeure partie du temps, en étant parfois utilisés comme maison de vacances (phénomène semblable à celui des camping-cars il y a quelques décennies). Les marinas deviennent des parkings à bateaux plutôt que des sources de développement territorial, (III) augmentation des sorties de voile organisées sur le week-end.
- ~ Augmentation du nombre de services connexes proposés aux navigants.
- ~ L'industrie du rééquipement et de la réparation constituent des sous-secteurs majeurs et prennent de plus en plus d'importance : L'Italie est le premier pays au classement mondial, suivi par les États-Unis, la France, l'Espagne et la Grèce.
- ~ Développement des moteurs de hors-bord.
- ~ Augmentation de la propulsion hybride et électrique.
- ~ Grands catamarans = segment du marché qui connaît une croissance stable.

~ La construction navale italienne et française dominent le marché. Toutefois, il est difficile pour de nombreuses marques d'identifier les niches qui continuent de prospérer sur un marché de la plaisance qui a plutôt tendance à stagner.

~ Les marinas orientent de plus en plus leurs modèles commerciaux vers des labels de services intégrés et de durabilité, par exemple: les marinas françaises et la certification « Ports Propres » qui a pour objectif de pouvoir certifier toutes les marinas méditerranéennes françaises d'ici quatre à cinq ans.

~ L'interdiction de mouiller sur les herbiers de Posidonie a été légiféré (vérifier que cela s'applique à tous les pays méditerranéens).

~ Les marinas, notamment des pays occidentaux de l'UE et de la Méditerranée atteignent généralement la pleine occupation de leur capacité. La Grèce et la Turquie s'apprentent à suivre la même tendance. En lien avec ce phénomène, les propriétaires de bateaux pourraient davantage explorer les marinas des pays au sud de la Méditerranée (Maroc, Algérie, Tunisie) comme marinas de « résidence » qu'ils pourraient facilement rejoindre par les airs. Cela peut être une option, notamment pour les propriétaires de super-yachts venus de Russie, de la péninsule arabe et de l'Asie, et qui ont l'habitude de prendre un vol jusqu'en Méditerranée pour rejoindre leurs bateaux..

SECTEUR ÉMERGENT : MAISONS DE VACANCES FLOTTANTES (EX : DANS LE PORT DE GRISSAN EN FRANCE)

- ~ Les impacts ne sont pas encore bien compris/étudiés.

DÉFIS

(applicables à la croisière et la plaisance)

- ~ Sauvegarder les écosystèmes et la biodiversité.
- ~ Garantir que la plaisance et la croisière n'impactent pas de manière défavorable les systèmes socio-économiques locaux et que les bénéfices sont partagés de façon équitable.
- ~ Garantir une qualité de l'air acceptable et limiter la pollution de l'air.
- ~ Encourager une économie circulaire autour des bateaux et des équipements connexes (les bateaux étant abandonnés à terre ou coulés en mer).

INNOVATIONS

(applicables à la croisière et la plaisance)

- ~ Mettre en place des procédures d'autorisation pour naviguer dans des zones extrêmement sensibles et des zones tampons liées, y compris le contrôle de la capacité de charge (nombre limité de permis, visiteurs, mouillages, etc.)
- ~ Solutions de mobilité locale dans les villes de destinations des croisières.
- ~ Mettre à profit la science et l'engagement citoyens pour surveiller la *Posidonia oceanica* et d'autres habitats/espèces marines vulnérables et accroître la sensibilisation sur les impacts de l'ancrage.
- ~ Réglementer les types d'ancrage (mouillage aux bouées, sur sol sableux) et encourager l'utilisation d'ancres écologiques innovantes (voir start-up marseillaise).
- ~ Promouvoir les « bateaux intelligents »: gestion du bateau respectueuse de l'environnement et connectée à la technologie et à des applications (voir application de mouillage aux Baléares).
- ~ Limitations de vitesse (réduction des nuisances sonores, des émissions, des collisions et des coûts de carburant).
- ~ ECA (« Zone de contrôle des émissions »)/SECA (« Zone de contrôle des émissions de soufre »).
- ~ Alimentation à quai pour les navires de croisière et de plaisance/yachts.
- ~ Navires de croisière alimentés en gaz naturel liquéfié (LNG).
- ~ Smart marinas (solution de gestion centralisée - le numérique sert à proposer des services perfectionnés et diversifiés).

1. INNOVATIONS POUR RÉPONDRE AU DÉFI DE « SAUVEGARDER LES ÉCOSYSTÈMES ET LA BIODIVERSITÉ »

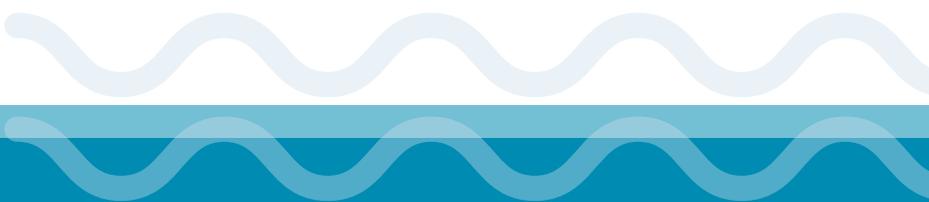
	INNOVATION 1 : ANCRAGE FLOTTANT	INNOVATION 2 : ANCRAGE ÉCOLOGIQUE	INNOVATION 3 : MOTEUR ÉLECTRIQUE X FERRIES
Principal objectif / bénéfice environnemental / sociétal:	Protection des fonds marins	Protéger les herbiers de Posidonie	Réduction des émissions et des bruits
Projet pilote			
-Lieu:	AMP de Portofino et de la région de Kuriat (à mettre en œuvre)	AMP des Calanques, Marseille	AMP de Portofino
-Contact de l'institution en charge de la mise en œuvre:	Consortium de gestion	Entreprise privée	Consortium de gestion
Potential for dissemination			
-Prêt:	Prêt	Brevet existant	En cours de préparation
-Ubiquité:	Sites facilement transférables (Calanques)	Oui, potentiel élevé	Plutôt onéreux
Potentiel pour réduire considérablement l'impact (élevé, moyen, limité, extrêmement limité):	Élevé	Élevé	Élevé
Terme (court, moyen, long):	Dès maintenant	Disponible	Long
Conditions clés et leviers pour la dissémination			
-Conditions clés:	Existence de ce système dans le plan de gestion, Information de l'utilisateur (voir Innovation 9), Application, Adaptation technique locale, Cadre réglementaire		Ressources financières pour les infrastructures et l'équipement des navires (similaire aux e-services terrestres). Obligation lorsque l'offre de service de ferry relève de contrats publics Obligations d'utilisation de moteur électriques pour des voyages/ destinations spécifiques et des habitats/zones sensibles
-Parties prenantes à l'initiative:	Autorité de haut niveau, Autorité locale Garde-côtes, Propriétaires des bateaux, ONG locales (x communication), AMP		Consortium de gestion, Autorités locales, Autorités portuaires
-Nature de l'instrument d'accompagnement ⁴ :	Sensibilisation publique, Communication, Démonstration		Instruments économiques, Communication, Visites de projet pilote
Potentiel pour inspirer les orientations:	Oui	Oui	Non

4. Juridique, économique, informatif, institutionnel et financier

	INNOVATION 4 : ENGAGEMENT DES COMPAGNIES DE CROISIÈRE DANS LA SURVEILLANCE DE L'EAU	INNOVATION 5 : GARANTIR LA VIABILITÉ FINANCIÈRE DES AMP (CONFIANCE)	INNOVATION 6 : RÉDUCTION DES PERTURBATIONS ET BRUITS SOUS- MARINS
Principal objectif / bénéfice environnemental / sociétal:	Recherche de BEE	Durabilité des AMP	Protection de la biodiversité marine
Projet pilote			
-Lieu:	Partout en Méditerranée	Toutes les AMP	AMP de Portofino
-Contact de l'institution en charge de la mise en œuvre:	Compagnie de croisière	Autorité locale	Consortium de gestion
Potentiel de dissémination			
-Prêt:	En cours de préparation mais déjà existant pour les ferries	Difficile	Prêt
-Ubiquité:	Faciles à mettre en œuvre partout	Oui	Autres AMP de Ligurie
Potentiel pour réduire considérablement l'impact (élevé, moyen, limité, extrêmement limité):	limité	Élevé	Élevé
Terme (court, moyen, long):	Court/moyen	Moyen/long	Moyen/long
Conditions clés et leviers pour la dissémination			
-Conditions clés:	Équipement financé par la compagnie, Former l'équipage ou héberger un observateur, Label/reconnaissance = → greenwashing	Cadre réglementaire (taxes)	Voir Innovation 3, Contrôle de la vitesse, Connaissance des habitats marins, Amélioration de la connaissance de la cartographie sonore et études d'impact devant être disponibles
-Parties prenantes à l'initiative:	Compagnie de croisière, Acteurs de la recherche/science, Touristes de croisière	Législateurs	Financement de la Commission européenne, Recherche
-Nature de l'instrument d'accompagnement⁴:	Lobbyisme/économique (retour sur investissements), Science citoyenne pour la sensibilisation	Schéma fiscal (À discuter avec MedPAN)	Cadre réglementaire (protocole de conduite)
Potentiel pour inspirer les orientations:	Non	Non	Oui

	INNOVATION 7 : MOTEUR À CARBURANT POUR ALIMENTER LES BATTERIES (MANŒUVRE D'APPROCHE) DOIT ÊTRE DAVANTAGE ÉLABORÉ	INNOVATION 8 : SANCTION DIRECTE EN CAS DE MOUILLAGE SUR DES HERBIERS DE POSIDONIE ET APPLICATION MOBILE POUR ENREGISTRER LES MOUILLAGES	INNOVATION 9 : INFORMATION GÉNÉRALE SUR LE ZONAGE ET LES RESTRICTIONS
Principal objectif / bénéfice environnemental / sociétal:	Réduction des émissions	Préservation des herbiers de Posidonie	Sensibilisation des utilisateurs
Projet pilote			
-Lieu:	Pas encore mis en œuvre	Îles Baléares	
-Contact de l'institution en charge de la mise en œuvre:			
Potential for dissemination			
-Prêt:	En cours de préparation	Prêt	
-Ubiquité:		Modèle reproductible	
Potentiel pour réduire considérablement l'impact (élevé, moyen, limité, extrêmement limité):	Moyen	Élevé/moyen	
Terme (court, moyen, long):	Moyen/long	Moyen	
Conditions clés et leviers pour la dissémination			
-Conditions clés:		Homogénéiser les réglementations sur le mouillage dans des zones abritant des herbiers de Posidonie partout en Méditerranée	Information standardisée sur le: - Zonage - Restrictions - Utilisations - Comportement Interopérabilité avec les logiciels de navigation courants
-Parties prenantes à l'initiative:	Compagnies de croisière	Législateurs/décideurs politiques	Gestionnaires des AMP Ministères nationaux/agences ONG
-Nature de l'instrument d'accompagnement:		Cadre réglementaire	Communication, Sensibilisation
Potentiel pour inspirer les orientations:		Oui	Oui

	INNOVATION 10 : EMPREINTE ÉCOLOGIQUE DES CROISIÉRISTES	INNOVATION 11 : DONNÉES DES SYSTÈMES D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE (SIA)
Principal objectif / bénéfice environnemental / sociétal:	Prise de décision basée sur des preuves	Surveillance efficace des zones d'AMP interdites
Projet pilote		
-Lieu:		
-Contact de l'institution en charge de la mise en œuvre:		
Potential for dissemination		
-Prêt:		
-Ubiquité:		
Potentiel pour réduire considérablement l'impact (élevé, moyen, limité, extrêmement limité):		
Terme (court, moyen, long):		
Conditions clés et leviers pour la dissémination		
-Conditions clés:	Difficulté à convaincre les compagnies	
-Parties prenantes à l'initiative:		
-Nature de l'instrument d'accompagnement ⁴ :		
Potentiel pour inspirer les orientations:		



2. INNOVATIONS POUR RÉPONDRE AU DÉFI DE « GARANTIR UNE QUALITÉ DE L'AIR ACCEPTABLE ET LIMITER LA POLLUTION DE L'AIR »

	INNOVATION 1 : LIMITATIONS DE VITESSE	INNOVATION 2 : ALIMENTATION DES QUAIS EN ÉLECTRICITÉ	INNOVATION 3 : GÉNÉRALISER ET STANDARDISER LES APPAREILS DE MESURE DANS LES PORTS ET SUR LES RIVAGES POUR SURVEILLER LA POLLUTION DE L'AIR
Principal objectif / bénéfice environnemental / sociétal:	Diminution de la pollution aérienne, de la consommation en carburant, des collisions avec les cétacés	Réduction de la majeure partie de la pollution de l'air lorsque les navires sont branchés à quai	Approfondir les connaissances sur la qualité de l'air dans les ports
Projet pilote			
-Lieu:	Pas encore mis en œuvre. Question : la mise en place doit-elle être globale ou limitée à des zones spécifiques ?	Hambourg pour trois navires de croisière, Marseille pour les ferries transportant des passagers	
-Contact de l'institution en charge de la mise en œuvre:	n/a		
Potential for dissemination			
-Prêt:	Ok.	Les ports ont besoin d'infrastructures importantes	
-Ubiquité:	Toutes les eaux territoriales méditerranéennes et les eaux internationales (OMI)	Là où les ports peuvent accueillir de grandes infrastructures	
Potentiel pour réduire considérablement l'impact (élevé, moyen, limité, extrêmement limité):	Moyen	Extrêmement élevé, mais seulement décarbonisé si basé sur des énergies renouvelables	
Terme (court, moyen, long):	Moyen (calendrier de régulation = relativement long et les compagnies de croisière ont besoin de temps pour adapter les itinéraires)	Moyen à long	Moyen/long-terme
Conditions clés et leviers pour la dissémination			
-Conditions clés:	Limitations de vitesse doivent être législatives (approche volontariste vraisemblablement inefficace). Aspect négatif : les navires de croisière passent moins de temps dans leurs destinations/escales. Raccourcis → impact économique plus faible dans les destinations et concentration accrue de passagers dans les destinations. Les compagnies de croisière auront besoin d'adapter les itinéraires. Optimiser les itinéraires. Crédibilité (calendrier et procédures d'application clairs = nécessaire à l'acceptation par le marché) Mesure plus efficace si mise en œuvre dans toute la Méditerranée, ou au moins à des niveaux sous-régionaux (Méditerranée occidentale)	Impossible à mettre en place à court-terme puisque nécessite d'importantes quantités d'électricité, ce qui implique une augmentation de la capacité du réseau d'approvisionnement	Accord sur une surveillance harmonisée (que mesurer ? Où ? Quand ? etc.) et la capacité de construction des autorités pour effectuer cette surveillance. Peut aider à introduire un certificat de « faible pollution » pour les navires et les ports.
-Parties prenantes à l'initiative:	Régulation de la vitesse par l'OMI ou les autorités nationales, les pays font appliquer Régulation nationale également possible dans les eaux territoriales Les compagnies de croisière et les capitaines agissent directement pour réduire la vitesse.	Autorités portuaires à l'initiative, Fournisseurs d'électricité	Autorités nationales
-Nature de l'instrument d'accompagnement⁴:	La procédure d'application de la mesure est cruciale et comprend un mécanisme de sanction clair et rigoureux. Il serait bien d'accompagner la réglementation des ECA avec un ensemble de politiques en lien avec la pollution de l'air. Question : le transport maritime général doit-il être également régulé ?	Taxes sur l'électricité, Financement de l'alimentation en électricité à prendre en charge par les compagnies de croisière -et non les ports (onéreux).	
Potentiel pour inspirer les orientations:	Oui	Oui	

	INNOVATION 4 : LES PORTS APPLIQUENT UNE RÉDUCTION DES TARIFS POUR LES UTILISATEURS EMPLOYANT UNE BONNE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET DES TYPES DE CARBURANTS PROPRES.	INNOVATION 5 : GNL	INNOVATION 6 : RÉDUIRE LA CAPACITÉ EN PASSAGERS DES NAVIRES DE CROISIÈRE
Principal objectif / bénéfice environnemental / sociétal:		Réduire la pollution de l'air mais conserve les émissions de carbone (carburant fossile)	
Projet pilote			
-Lieu:	Göteborg		
-Contact de l'institution en charge de la mise en œuvre:			
Potential for dissemination			
-Prêt:			
-Ubiquité:			
Potentiel pour réduire considérablement l'impact (élevé, moyen, limité, extrêmement limité):			
Terme (court, moyen, long):			
Conditions clés et leviers pour la dissémination			
-Conditions clés:	Déjà le cas dans plusieurs ports, outil efficace	Non envisageable Peut diminuer la pollution de l'air mais serait aussi nocif pour le climat que les carburants fossiles en raison des émissions de méthane.	Difficultés à engager les compagnies de croisière vers ce type de proposition. Plus efficace de plaider pour l'application du concept de «capacité de charge» au niveau des destinations en vertu de la Convention de Barcelone
-Parties prenantes à l'initiative:	Autorités portuaires et compagnies de croisière		
-Nature de l'instrument d'accompagnement ⁴ :			
Potentiel pour inspirer les orientations:			

	INNOVATION 7 : DÉCENTRALISER LES TERMINAUX DE CROISIÈRE EN-DEHORS DES CENTRES VILLES (VENISE)	INNOVATION 8 : SYNCHRONISER LE SYSTÈME D'INFORMATION DES FEUX DE CIRCULATION AVEC L'ARRIVÉE PONCTUELLE DES CROISIÉRISTES EN PARTANCE POUR LES VISITES EN AUTOCAR (INTÉGRER DANS LA GESTION DE LA MOBILITÉ DE LA VILLE).	INNOVATION 9 : MOTEURS À HYDROGÈNE
Principal objectif / bénéfice environnemental / sociétal:		Réduire la congestion	
Projet pilote			
-Lieu:			
-Contact de l'institution en charge de la mise en œuvre:			
Potential for dissemination			
-Prêt:			
-Ubiquité:			
Potentiel pour réduire considérablement l'impact (élevé, moyen, limité, extrêmement limité):			
Terme (court, moyen, long):			Long-terme
Conditions clés et leviers pour la dissémination			
-Conditions clés:	Après discussion, il a été conclu que ce n'était pas la meilleure option. L'impact serait déplacé sur des sites encore non développés	Peut être efficace dans le cadre d'une stratégie de mobilité plus large	
-Parties prenantes à l'initiative:			
-Nature de l'instrument d'accompagnement ⁴ :			
Potentiel pour inspirer les orientations:			

3. INNOVATIONS POUR RÉPONDRE AU DÉFI DE « GARANTIR QUE LA PLAISANCE ET LA CROISIÈRE N'IMPACTENT PAS DE MANIÈRE DÉFAVORABLE LES SYSTÈMES SOCIO-ÉCONOMIQUES LOCAUX ET QUE LES BÉNÉFICES SONT PARTAGÉS DE FAÇON ÉQUITABLE » ET « ENCOURAGER UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE AUTOUR DES BATEAUX ET DE L'ÉQUIPEMENT CONNEXE »

	INNOVATION 1 : INFORMATION SUR LE TRI DES DÉCHETS POUR LES NAVIRES DE CROISIÈRE (EN COMPLÉMENT DE LA DIRECTIVE RELATIVE AUX INSTALLATIONS DE RÉCEPTION PORTUAIRES)	INNOVATION 2 : APPLICATION POUR LOCALISER LES BATEAUX / QUOI FAIRE DES MATÉRIAUX	INNOVATION 3 : EPONGE QUI ABSORBE LES HYDROCARBURES
Principal objectif / bénéfice environnemental / sociétal:	Prévention et tri des déchets	Matériaux recyclables/ économie circulaire	
Projet pilote			
-Lieu:	Copenhague		Gênes
-Contact de l'institution en charge de la mise en œuvre:	ACR+/Port de Copenhague et Malmoe		Laboratoire à Gênes
Potentiel de dissémination			
-Prêt:	Quasiment prêt à être dupliqué	En cours de préparation	Transfert du laboratoire à l'industrie
-Ubiquité:		Potentiel, mais généralement Europe	
Potentiel pour réduire considérablement l'impact (élevé, moyen, limité, extrêmement limité):	Moyen (phase actuelle de mise en oeuvre) potentiellement haut (alignement avec les systèmes de gestion municipale des déchets)		Élevé
Terme (court, moyen, long):	Moyen/long terme	Moyen/long terme	
Conditions clés et leviers pour la dissémination			
-Conditions clés:	Différents modes de communication (audio, impressions, panneaux fixes) Obstacles : Déchets des navires touristiques; défi : petites marinas dépourvues d'infrastructures	Viabilité économique/ sensibilisation des usagers/ besoin de savoir qui est le propriétaire et entrer en contact	
-Parties prenantes à l'initiative:	Autorités portuaires; municipalités; autorités en charge de la gestion des déchets		
-Nature de l'instrument d'accompagnement ⁴ :	Campagne d'information à destination des touristes ; meilleures signalisation des poubelles/séparation des déchets sur les navires de croisière, information et formation des équipages (nature internationale des croisières) ; infrastructures de tri dans les ports/marinas à mettre en place ; cartographie des infrastructures de gestion des déchets dans chaque lieu/ville portuaire ; réduction des déchets à la source (approvisionnement des produits utilisés sur les navires de croisière)	Travailler avec les sociétés de construction pour seulement utiliser des matériaux recyclés sur les bateaux. Gestion complète du cycle de vie. Pertinent pour les bateaux immergés	
Potentiel pour inspirer les orientations:	Systèmes d'adaptation régionaux pour se conformer à la Directive relative aux installations de réception portuaires	En France : une loi a été édictée à ce sujet. Problème : la fibre de verre n'est pas recyclable. 2 start-up françaises travaillent sur le sujet. En France, seul le transport est payant, pas le traitement. APER s'occupe ensuite de gérer les déchets (ils sont rémunérés par le biais d'un tarif payé par les sociétés de construction de bateaux). En Espagne = 10 000 bateaux abandonnées. En moyenne : + 10 % chaque année	

	INNOVATION 4 : TAXE POUR LES PASSAGERS QUI RESTENT MOINS D'UNE JOURNÉE	INNOVATION 5 : LOCATION DE BATEAU/ APPLICATION COMMUNICANT LES CODES DE CONDUITE	INNOVATION 6 : NAVIGATION ÉLECTRIQUE
Principal objectif / bénéfice environnemental / sociétal:	Bénéfice pour l'économie locale	Sensibilisation	
Projet pilote			
-Lieu:	Venise		
-Contact de l'institution en charge de la mise en œuvre:			
Potentiel de dissémination			
-Prêt:		En cours de préparation	
-Ubiquité:	La mise en œuvre est plus simple dans les destinations avec une forte conscience des externalités sociales/économiques négatives de la croisière		
Potentiel pour réduire considérablement l'impact (élevé, moyen, limité, extrêmement limité):			
Terme (court, moyen, long):		Long terme	
Conditions clés et leviers pour la dissémination			
-Conditions clés:	Peut-être plus difficile à mettre en place dans les autres villes que Venise. Le problème est que le coût est simplement ajouté au prix du billet de croisière (les consommateurs ne savent pas qu'ils le paient). Annuler les réductions de taxes pour les compagnies de croisière		Problèmes d'infrastructures (comme pour les voitures)
-Parties prenantes à l'initiative:	Besoin d'évaluer l'impact environnemental puis d'appliquer une taxe scientifiquement justifiée. Évaluer la capacité de charge de chaque port. Lorsque le taux de pollution est élevé (ex : l'hiver à Barcelone), réduire le nombre de participants. Lorsqu'il existe une limite, un prix plus élevé peut être demandé (taxe ou gestion environnementale le plus élevée). Basculer du tourisme quantitatif au tourisme qualitatif. Taxes collectées par les autorités portuaires. Homogénéiser / réaffecter les taxes tout autour de la Méditerranée pour ne pas simplement déplacer le problème ailleurs.	Besoin de travailler en lien avec les applications	
-Nature de l'instrument d'accompagnement ⁴ :			
Potentiel pour inspirer les orientations:		Voir : Freedom boat club 40 000 membres aux États-Unis, 200 sites. Ou « Sail with » Le secteur passe de la propriété à l'utilisation.	Ex : E-boats, société travaillant dans le cadre d'une économie durable et circulaire.

INNOVATION 7 :
INCLUE UNE SENSIBILISATION ET
FORMATION ENVIRONNEMENTALE
OBLIGATOIRE LORS DES COURS POUR LE
PERMIS BATEAU ET LES CERTIFICATIONS
PROFESSIONNELLES DU MILIEU
MARITIME (GUIDES MARITIMES,
COMPAGNIES DE LOCATION, ETC.)

INNOVATION 8 :
RÉGULER LA LOCATION DES BATEAUX
<6 M POUR AU MOINS FOURNIR DES
INSTRUCTIONS RELATIVES À LA SÉCURITÉ
ET L'ENVIRONNEMENT.

Tableau des innovations 7 et 8 non rempli lors du projet BlueBoatsMed.

REMERCIEMENTS

Nous remercions tous les participants pour leurs contributions aux différentes étapes du projet BlueBoatsMed :

Fabio Badalamenti (CNR Italie), Amélie Bataille (CNRS/ Bluemed CSA), Jean-François Cadiou (IFREMER), Valentina Cappanera (Portofino MPA), Alberto Cappato (Porto Antico di Genova), Thomas Corona (Marseille Cruise Club), Carla Danelutti (IUCN Med), Anne-France Didier (Ministère Français de la Transition écologique et solidaire), Marjan Dumanic (RERA SD), Slim Gana (SPA/RAC), Alejandro Gonzalez (eco Union), Anna Goubert (Plan Bleu), Pierre Yves Hardy (WWF France), Graeme Jackson (The Travel Foundation), Elen Lemaitre-Curri (Plan Bleu), Francesco Lembo (ACR+), Andrea Lotesoriere (European Boating Industry), Raffaele Mancini (Plan Bleu), Emmanuel Maniscalco (Conference of Peripheral Maritime Regions), Sylvain Petit (PAP/RAC), Angel Puig (NauticAdvisor.com), Mauro Randone (WWF Med), Gabriel de Sandoval (Confédération Internationale des Ports de Plaisance Méditerranéens), Christoph Schröder (ETC-UMA), Pauline Simon (Plan Bleu), Lina Tode (Plan Bleu).

Traduction : Connected Language Services

Mise en page : Kelly Desjobert  DESIGN



RAPPORT DE PROSPECTIVE : CROISIÈRE, YACHTING ET PLAISANCE EN MÉDITERRANÉE

WWW.PLANBLEU.ORG WWW.BLUEMED-INITIATIVE.EU

