

FEUILLE DE ROUTE CLIMAT ET ENVIRONNEMENT DES SAUVETEURS EN MER

RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE DES SAUVETEURS EN MER

OCTOBRE 2025



© Charles Marion



© Nicolas Brugvin

SOMMAIRE

1. NOS RAISONS D'AGIR	PAGE 4
2. NOTRE EMPREINTE CARBONE	PAGE 6
3. CADRE D'IMPLÉMENTATION ET COORDINATION DE LA FEUILLE DE ROUTE	PAGE 14
4. NOS LEVIERS DE TRANSFORMATION - ORGANISATION DE LA SNSM	PAGE 15
5. REMERCIEMENTS ET À-PROPOS	PAGE 16

ANNEXES

UNE APPROCHE COLLABORATIVE DE LA RÉDUCTION DE L'EMPREINTE DES OPÉRATIONS NAUTIQUES	PAGE 18
NOTRE EMPREINTE EN DÉTAIL	PAGE 20
NOS SOLUTIONS DÉTAILLÉES	PAGE 21
24 PROJETS PRIORITAIRES	PAGE 41
MESURER NOTRE PERFORMANCE	PAGE 48
CARTOGRAPHIE DES FLUX D'ÉMISSIONS SNSM	PAGE 50
MODÈLE DE MATURITÉ À CINQ NIVEAUX	PAGE 51

CONSTRUCTION D'UNE FEUILLE DE ROUTE EN PARTENARIAT

La SNSM a conclu un partenariat avec Climate Action Accelerator, qui l'accompagne pour l'aider à réaliser son calcul d'empreinte carbone et imaginer, en collaboration, les solutions constitutives d'une trajectoire de décarbonation à l'horizon 2035.

LA SNSM - LES SAUVETEURS EN MER



La SNSM - Les Sauveteurs en Mer est une association loi 1901, fondée en 1967 et reconnue d'utilité publique le 30 avril 1970. Le sauvetage en mer a été déclaré Grande cause nationale en 2017. La mission sociale de la SNSM comporte trois volets distincts : le sauvetage en mer, la formation, le suivi et le placement des équipes de surveillance et de sécurisation des plages et la prévention.

Le dispositif de sauvetage en mer de la SNSM comprend 205 stations de sauvetage en métropole et outre-mer, animées par plus de 6 000 sauveteurs embarqués bénévoles et dotées de moyens nautiques.

Par ailleurs, environ 1 500 jeunes nageurs sauveteurs sont formés chaque année dans 32 centres de formation et d'intervention (CFI). Bénévoles de la SNSM, ils sont placés sous la responsabilité des municipalités pour la surveillance des plages pendant la saison estivale et assurent bénévolement, en cours d'année, des missions de sécurité civile à la demande d'organisateurs de manifestations publiques.

La SNSM a son siège à Paris. Elle dispose d'un Pôle national de formation (PNF) à Saint-Nazaire, d'un Pôle de soutien de la flotte (PSF) à Saint-Malo et d'un atelier de réparation navale à Palavas-les-Flots. Au total, environ 10 000 bénévoles, sauveteurs embarqués, nageurs sauveteurs et administratifs composent la SNSM, dont le support des activités est assuré par 135 salariés.

Globalement, les sauveteurs de la SNSM secourent ou soignent près de 30 000 personnes chaque année, en mer, depuis les plages ou à terre.

CLIMATE ACTION ACCELERATOR



Climate Action Accelerator

Climate Action Accelerator est une initiative à but non lucratif lancée en décembre 2020, qui vise à mobiliser une masse critique d'organisations d'intérêt général, afin d'accélérer la réduction des émissions carbonées.

Elle accompagne les organisations dans la transformation de leurs pratiques, avec pour objectif de faire basculer des secteurs entiers vers des modèles sobres en carbone, résilients et durables.

Climate Action Accelerator agit comme un catalyseur de changement, en levant les freins à l'action, en respectant les missions sociales des organisations qu'elle accompagne et en codéveloppant des solutions sur mesure, reproductibles et accessibles. Elle favorise l'innovation et le partage des connaissances au sein de communautés ouvertes d'action et de pratique, pour tenter de construire un avenir collectif soutenable et limiter le réchauffement climatique en dessous de 2°C.

1. NOS RAISONS D'AGIR

Le dérèglement climatique ne fait plus débat parmi la communauté scientifique, de même que l'ampleur de la pollution plastique affectant les écosystèmes marins.

Au travers de ses activités, comme la construction et l'exploitation de ses navires, ou de son fonctionnement courant, la SNSM contribue, à son niveau, aux émissions de gaz à effet de serre responsables de l'augmentation globale des températures et à la dégradation locale de l'environnement. Forte de ces constats, la SNSM s'engage à réduire ses impacts.

Les Sauveteurs en Mer, qui résident majoritairement sur les côtes, estiment pouvoir également jouer un rôle dans la préservation durable des écosystèmes marins et littoraux.

L'augmentation des températures moyennes, principalement liée aux activités humaines (industrie, transports, production d'énergie), bouleverse les écosystèmes marins. D'après le 6^e rapport du GIEC, selon les scénarios d'émissions de gaz à effet de serre (GES), l'élévation du niveau de la mer à l'horizon 2100 pourrait aggraver l'érosion côtière et menacer les infrastructures littorales.

Tempêtes plus violentes, houles accrues, érosion côtière, acidification des océans et élévation du niveau de la mer sont attendues, affectant directement la sécurité en mer et fragilisant la biodiversité et les écosystèmes marins.

À partir des mêmes constats, d'autres organisations de sauvetage, notamment en Europe, ont engagé des démarches qui méritent d'être partagées. La SNSM est en effet convaincue qu'une mobilisation collective et l'émergence d'une communauté de pratiques permettront de faire face efficacement à ces défis sans précédent.

La réduction de l'empreinte carbone de la SNSM devra se faire sans jamais compromettre sa capacité opérationnelle, la sécurité ou réfréner l'indispensable engagement des bénévoles, qui assurent la sécurité des usagers de la mer sur les côtes françaises, en métropole et outre-mer.

Cette exigence impliquera une adaptation des moyens utilisés, une optimisation de la flotte de sauvetage, des propulsions moins émissives, ainsi qu'une évolution des pratiques des sauveteurs et des services de support, agissant dans un environnement sous contraintes.

En effet, la SNSM devra faire face aux conséquences concrètes du dérèglement climatique. Face à des tempêtes plus intenses, des phénomènes météorologiques plus imprévisibles, subissant la montée des eaux et l'érosion côtière, les Sauveteurs en Mer devront adapter leur organisation, de la conception des navires aux interventions en mer, en passant par la formation ou les infrastructures.



© Damien Langlet

1. NOS RAISONS D'AGIR

Nous avons conclu une convention de partenariat avec Climate Action Accelerator (Accélérateur), une association spécialisée dans la réduction des empreintes carbone des organisations, pour nous accompagner dans notre démarche.

Depuis la fin de l'année 2023, la SNSM et l'Accélérateur ont travaillé ensemble sur deux démarches parallèles :

- ◆ Le calcul de l'empreinte carbone de la SNSM selon la méthode ADEME / BEGES¹ pour l'année 2022, effectué par Climate Action Accelerator grâce aux informations collectées auprès des différents services centraux de la SNSM.
- ◆ La détermination d'actions prioritaires et de scénarios possibles de décarbonation sur dix ans, intégrant les spécificités de la SNSM, notamment en matière d'investissement et de renouvellement des équipements.

QU'AVONS-NOUS FAIT JUSQU'À PRÉSENT ?

Des bénévoles participent à des actions ouvertes au public de découverte de l'environnement marin sur leur portion de littoral. D'autres effectuent des prélèvements en mer pour le compte de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer).

Ces dernières années, des initiatives ont été lancées :

- ◆ En partenariat avec TotalEnergies et Ysblue (distributeur de gazole marine), la SNSM teste, depuis 2023, des biocarburants issus de déchets agroalimentaires sur la vedette de la station de sauvetage de Douarnenez. Ces tests se poursuivent également à la station SNSM du Havre.
- ◆ La direction de la communication a réduit l'usage du papier pour la diffusion des magazines trimestriels destinés aux donateurs et aux bénévoles.
- ◆ La direction technique, en partenariat avec EDF Renouvelables, travaille à améliorer la performance énergétique de plusieurs bâtiments abritant des centres de formation et d'intervention (CFI).



© Adrien Montmeau

¹ ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, communément appelée Agence de la transition écologique. BEGES : Bilan des émissions de gaz à effet de serre. 5

2. NOTRE EMPREINTE CARBONE

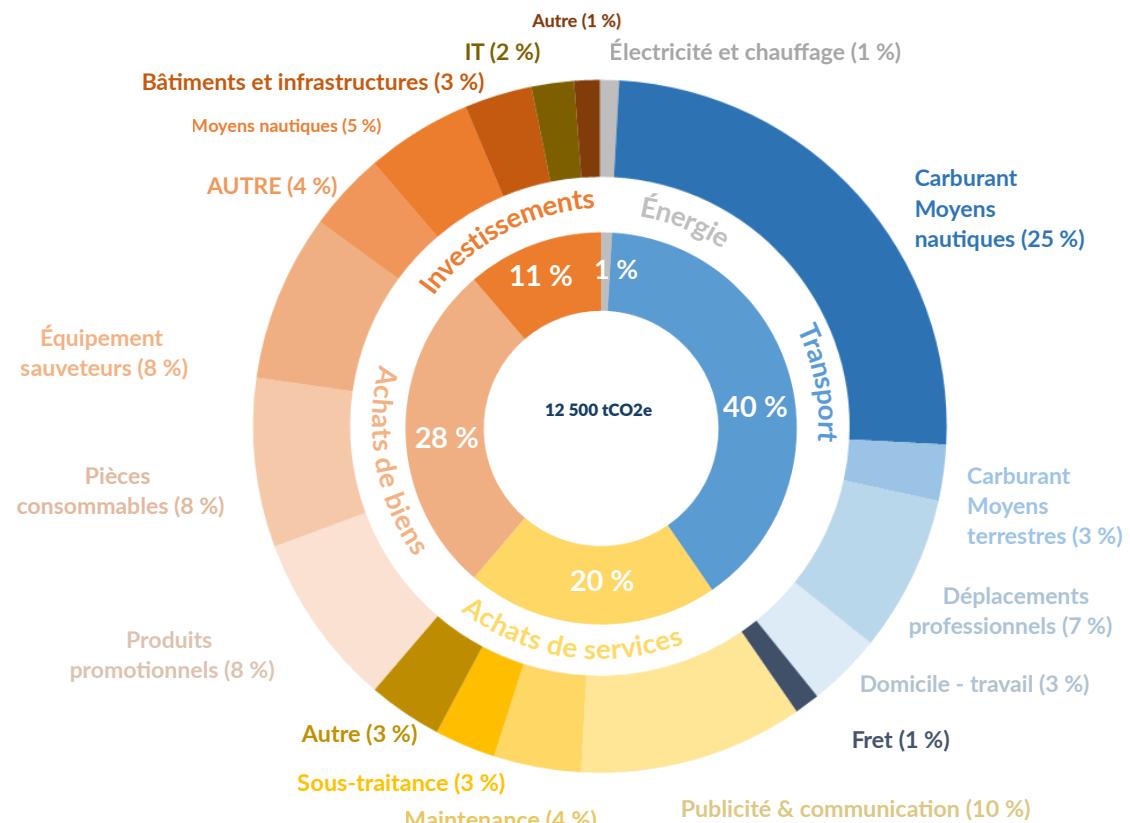
Le calcul de notre empreinte carbone² pour l'année 2022 a montré que les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la SNSM s'élèvent à environ 12 500 tonnes d'équivalent CO₂. Ce calcul inclut l'ensemble des flux d'achats, des infrastructures, des immobilisations et des différentes sources d'énergie.

Cette première empreinte servira d'année de référence pour définir les objectifs, les moyens et les actions à mettre en œuvre dans le cadre de notre stratégie de réduction des émissions de GES.

Les émissions proviennent principalement de trois postes :

(Voir annexe - Cartographie des flux d'émissions)

- ◆ **L'énergie et le transport** (40 % - 5 000 tCO₂e) : il s'agit des carburants liés aux moyens nautiques (25 %) et les déplacements incluant les trajets professionnels et les trajets domicile-travail. Le fret correspond au transport des équipements opérationnels et des produits promotionnels vers les structures locales bénévoles et les établissements situés en région.
- ◆ **Les achats de biens et les investissements³** (39 % - 4 875 tCO₂e) : les investissements (11 %) incluent principalement les moyens nautiques, leur construction, des achats informatiques, des véhicules et des autres équipements, tandis que les achats de biens (28 %) comprennent les produits promotionnels, les pièces et consommables pour l'entretien des navires, ainsi que l'équipement des sauveteurs et le matériel de secourisme.
- ◆ **Les achats de services** (20 % - 2 625 tCO₂e) : il s'agit principalement des achats en publicité et communication, de la maintenance des appareillages et des navires, de la sous-traitance, des affranchissements, du stockage, des télécommunications et des assurances.

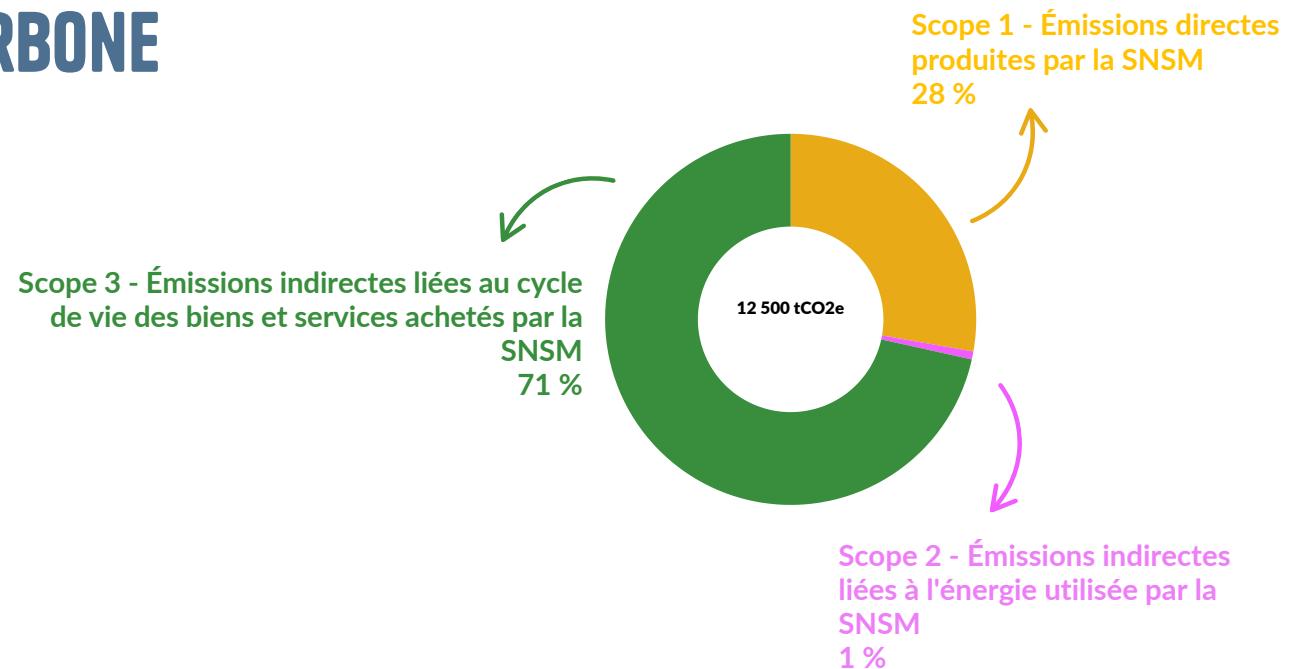


² Les mesures d'empreinte réalisées avec le concours de Climate Action Accelerator suivent la norme internationale ISO 14065 ainsi que la méthode pour la réalisation des bilans d'émission de gaz à effet de serre (BEGES) établie par l'Agence de la transition écologique (ADEME), en accord avec les dispositions réglementaires de l'État Français.

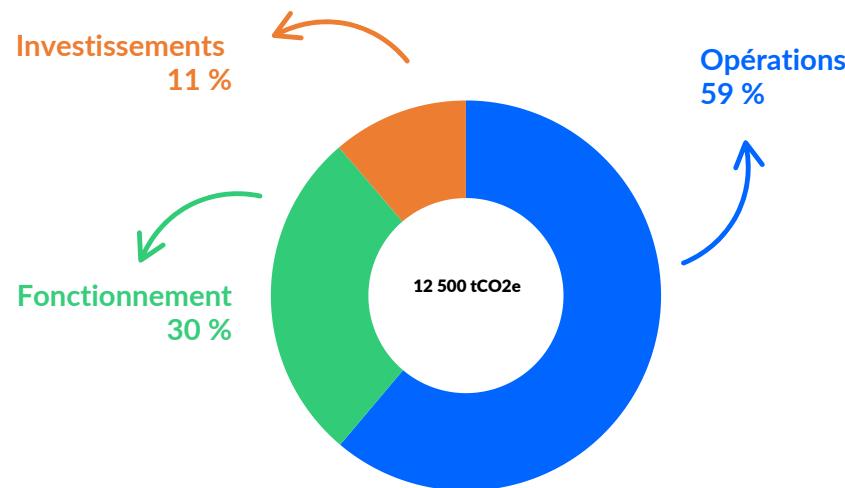
2. NOTRE EMPREINTE CARBONE

Empreinte carbone par scopes :

Présentée par scopes, l'empreinte montre que les émissions directes (scopes 1 et 2) de la SNSM représentent 29 % de son empreinte. Elles sont essentiellement liées à l'énergie, dont principalement le carburant des moyens nautiques. En parallèle, les émissions indirectes de la SNSM (scope 3), principalement dues aux achats, représentent 71 % de l'empreinte.



Empreinte carbone par blocs thématiques :



Les opérations comptent pour 59 % des émissions, incluant tout ce qui concerne les sorties à la mer : carburant, maintenance, équipements embarqués et individuels, formations et préparations aux interventions, opérations de sécurité civile (DPS), prévention, secourisme et sensibilisation.

Le fonctionnement contribue à 30 % des émissions, intégrant l'environnement et les pratiques de travail dans les structures locales bénévoles et établissements du siège : déplacements, communication, événements, collecte de fonds.

Les investissements sont à l'origine de 11 % des émissions : moyens nautiques et terrestres, constructions d'infrastructures, achats informatiques.

2. NOTRE EMPREINTE CARBONE

STRATÉGIE DE RÉDUCTION DE L'EMPREINTE CARBONE

Les solutions envisagées traduisent le scénario possible d'une réduction des émissions d'environ 60 % entre 2025 et 2035, incluant une limitation de notre impact sur l'environnement littoral.

Il est important de noter que cette hypothèse de réduction dépend de nombreux facteurs dont l'évolution n'est pas maîtrisée directement par la SNSM, mais peut être éventuellement influencée par celle-ci. Il en va ainsi, par exemple, de la disponibilité des biocarburants livrés dans nos stations de sauvetage, ou du rythme de décarbonation des produits achetés à nos fournisseurs de matériels et d'équipements. Il en va ainsi également des évolutions technologiques concernant les futurs modes de propulsion décarbonés, compatibles avec ses navires de sauvetage. La SNSM s'engage, néanmoins, à faire ses meilleurs efforts pour tenter d'imposer à ses fournisseurs, en collaboration avec les autres sociétés de sauvetage européennes, une évolution de leurs pratiques.

NOS PRINCIPALES CIBLES

Activités de sauvetage en mer :

Nous intégrerons les enjeux climatique et environnemental dans la planification et la mise en œuvre de nos activités de sauvetage en mer, combinant la préservation de nos capacités de sauvegarde de la vie humaine en mer et la nécessaire adaptation de notre dispositif opérationnel aux conséquences du changement climatique, avec un engagement de réduction de notre empreinte écologique.

Réduction des émissions carbone :

Nous mettrons en œuvre un plan d'action visant à réduire nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2035, de 50 % par rapport à 2022 et d'environ 60 % par rapport à 2025, sans recourir à l'achat de crédits carbone.

Parc automobile :

Nous souhaitons pouvoir réduire la consommation de carburant de notre parc automobile de plus de 50 %* d'ici à 2035, en optant pour les véhicules les moins émissifs, en optimisant les déplacements et en favorisant le covoiturage.

Carburants nautiques :

Nous souhaitons pouvoir réduire l'impact CO2e des sorties en mer de plus de 55 %* d'ici à 2035, en équipant tous les nouveaux navires de motorisation polycarburant, en privilégiant les biocarburants, dès lors qu'ils seront disponibles en quantité requise, tout en optimisant la vitesse des navires et les sorties en mer.

Renouvellement et maintenance de la flotte :

Nous nous efforcerons d'optimiser progressivement la flotte de sauvetage en adaptant la durée de vie, le nombre et le type de moyens nautiques au juste besoin opérationnel, ainsi qu'en introduisant progressivement l'usage de produits de maintenance plus respectueux de l'environnement.

* Tous les pourcentages de réduction sont calculés par rapport à l'année 2022, année de référence.

2. NOTRE EMPREINTE CARBONE

Achats responsables :

Nous souhaitons pouvoir réduire de plus de 50 %* d'ici à 2035 l'impact carbone de nos achats (navires, maintenance, équipements, communication...), à travers la rationalisation de nos besoins, l'établissement de critères d'achats environnementaux et en privilégiant les fournisseurs qui s'engagent en faveur de la transition écologique.

Énergie des bâtiments :

Bien que l'énergie ne concerne que 1 % de notre empreinte, nous souhaitons pouvoir réduire notre consommation d'environ 40 %* d'ici à 2035, en améliorant l'isolation des bâtiments dont nous sommes propriétaires, en régulant mieux la température et en produisant localement de l'énergie renouvelable depuis nos infrastructures, lorsque c'est pertinent et, notamment, en outre-mer.

Siège, stations et formations écoresponsables :

Dès 2026, nous souhaitons bannir le plastique à usage unique dès que cela sera possible et mettre progressivement en place des pratiques de bureau, de formation et d'événements éco-responsables dans tout notre fonctionnement.

Mobilisation :

Nous souhaitons engager l'ensemble de l'organisation dans la mise en œuvre de la feuille de route, en formant nos bénévoles et nos salariés, en leur fournissant les outils nécessaires pour agir, et en rendant visibles les enjeux de la SNSM concernant son empreinte carbone et la préservation de son environnement.

Partage d'expérience et capitalisation :

Nous capitalisons notre expérience et collaborons avec nos homologues européens et partenaires vers un engagement environnemental ambitieux, en partageant chaque année nos outils, nos avancées et nos défis, au sein d'une même communauté de pratique.



© AM2L Photographie

* Tous les pourcentages de réduction sont calculés par rapport à l'année 2022, année de référence.

2. NOTRE EMPREINTE CARBONE

LE SCÉNARIO PRIVILÉGIÉ DE DÉCARBONATION

Les graphiques de synthèse ci-après présentent le scénario recherché de réduction de notre empreinte carbone qui pourrait résulter des actions que nous entreprenons dans le cadre de notre démarche environnementale.

Ce scénario principal est tributaire de nos propres efforts, mais également de nombreux facteurs externes dont nous n'avons pas la maîtrise, comme la disponibilité des biocarburants, la réduction de l'empreinte carbone de nos fournisseurs de matériels et d'équipements, ou les avancées technologiques en matière de propulsion décarbonée de nos navires.

L'estimation qui résulte de notre approche sera revue périodiquement pour prendre en compte les inévitables changements technologiques, économiques et sociétaux qui ne manqueront pas d'apparaître dans la décennie à venir, qui pourraient modifier dans un sens ou dans l'autre, l'efficacité de nos actions pour réduire notre empreinte.

LES « EFFETS STRUCTURELS »

Des effets structurels estimés sont intégrés dans le scénario présenté pour tenir compte des mesures de réduction que la société, dans son ensemble, prendra progressivement, indépendamment des actions entreprises par la SNSM. La prise en compte des effets structurels est essentielle, car différents facteurs, tels que les avancées technologiques, l'amélioration des infrastructures et l'évolution de la législation devraient influencer la composition du « mix énergétique » utilisé pour la production d'électricité, pour fabriquer les matériels et les équipements, dans le sens d'un recours à des sources moins intensives en carbone. Par ailleurs, des progrès technologiques devraient avoir un impact positif sur les émissions provenant des différents moyens de transport routiers, maritimes et aériens. Enfin, les industries opèrent une transition en adoptant des processus de production à moindres émissions.

On comprendra que ces effets ne puissent être qu'estimés, mais nous avons, malgré tout, pris en compte une hypothèse d'impact favorable des effets structurels de 16 % sur nos émissions de 2035 par rapport à 2022.

IMPORTANCE DE LA DIVERSITÉ DES SOLUTIONS

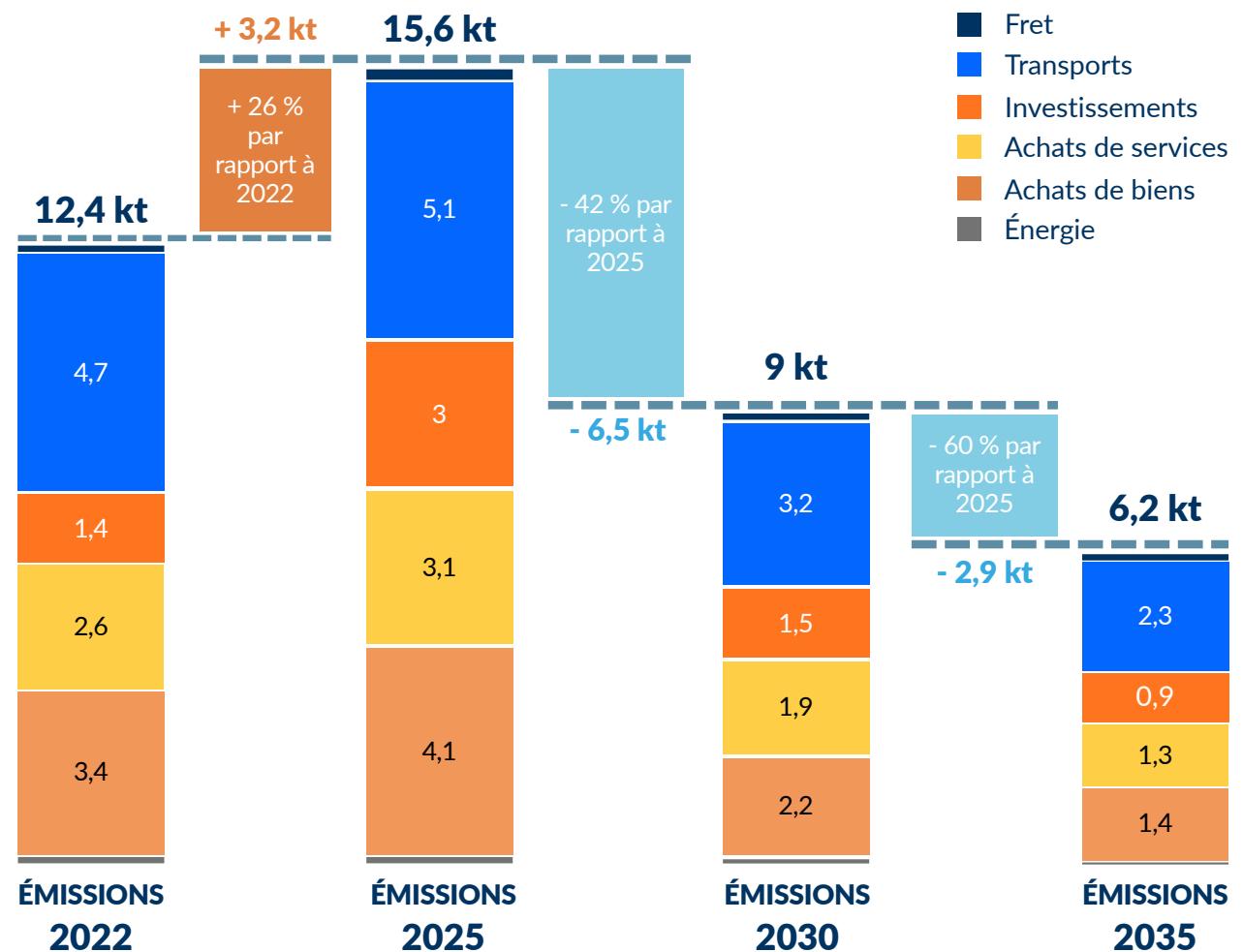
Les couleurs sur les graphiques représentent différentes solutions et actions spécifiques mises en place pour réduire les émissions de carbone. Une combinaison de solutions et d'actions variées et complémentaires sera nécessaire pour atteindre une réduction significative de l'empreinte carbone. Nous réexaminerons régulièrement les hypothèses, les données sous-jacentes et les scénarios de décarbonation, et continuerons à suivre nos émissions réelles de GES afin de nous assurer que les efforts consentis occasionnent bien les effets escomptés.

2. NOTRE EMPREINTE CARBONE

INCERTITUDES

Notre feuille de route climat et environnement couvre une période de plusieurs années. Elle est donc sujette à de nombreuses incertitudes. Des facteurs tels que la méthodologie utilisée pour le calcul des empreintes carbone (une science en évolution constante), les niveaux d'activité pouvant évoluer, l'impact des actions de décarbonation l'adaptation des fournisseurs, le rythme de déploiement des énergies renouvelables dans le mix énergétique des pays où sont fabriqués nos produits, le niveau d'inflation réel et d'autres variables connexes nécessiteront des ajustements périodiques sans nécessairement remettre en cause la priorisation des solutions et des actions principales.

Émissions de CO₂e projetées entre 2022 et 2035 :

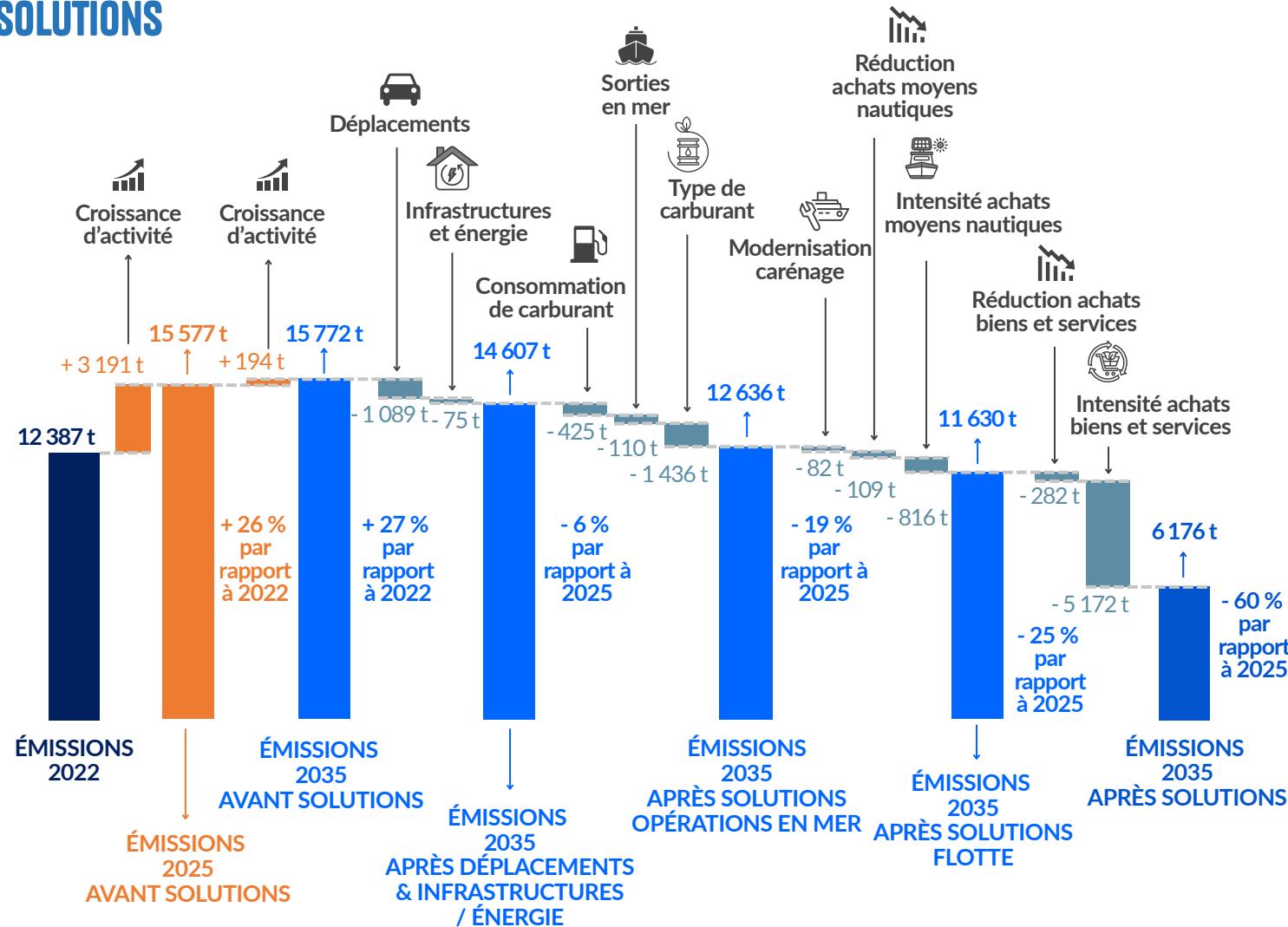


kt = kilotonne de CO₂.

* Les valeurs de CO₂e sont arrondies.

2. NOTRE EMPREINTE CARBONE

LE SCÉNARIO PRIVILÉGIÉ DE DÉCARBONATION ATTEINT GRÂCE AUX SOLUTIONS



kt = kilotonne de CO₂.

Les valeurs de CO₂e sont arrondies.

2. NOTRE EMPREINTE CARBONE

6 SOLUTIONS CLÉS

Notre stratégie 2035 vise à réduire les émissions de carbone d'environ 60 % comparé à 2025, année de début d'implémentation des solutions de la feuille de route. En partenariat avec Climate Action Accelerator, nous avons identifié les 6 solutions clés qui alimentent à plus de 90 % l'effort de réduction carbone au cours des prochaines années. Ceci en lien surtout avec les achats, les opérations en mer et la flotte de véhicules.

Bien que l'énergie ne concerne que 1 % de notre empreinte, nous souhaitons pouvoir réduire notre consommation d'environ 40 %* d'ici à 2035, en améliorant l'isolation des bâtiments dont nous sommes propriétaires, en régulant mieux la température et en produisant localement de l'énergie renouvelable depuis nos infrastructures, lorsque c'est pertinent et, notamment, en outre-mer.

COBÉNÉFICES

En plus de réduire notre impact carbone et environnemental, nos actions apportent des avantages clés à notre mission de sauvetage :

- ◆ **Réduction des coûts** : moins de stocks dormants ou d'achats non justifiés, des investissements en moyens nautiques optimisés par une meilleure maintenance et des modernisations carénages additionnelles.
- ◆ **Efficacité opérationnelle** : une meilleure gestion des ressources et des stocks optimise nos efforts et nous permet de nous consacrer pleinement à nos activités de sauvetage, tout en limitant la bureaucratie.
- ◆ **Image et partenariats** : travailler avec des acteurs engagés améliore notre réputation et notre attractivité pour les donateurs.
- ◆ **Engagement du personnel** : sensibiliser et impliquer nos équipes de bénévoles et de salariés favorise une culture de cohésion durable et positive au sein de la SNSM.

Solutions	Part dans l'effort de réduction carbone
Consommation de carburant	7 %
Mix biocarburants	22 %
Intensité carbone des achats de biens et de services, et des investissements	47 % : Biens : 20 % Services : 16,5 % Investissements : 10,5 %
Kilomètres véhicules	8 %
Adaptation du choix des véhicules	5 %
Kilomètres domicile-travail	4 %

3. CADRE D'IMPLÉMENTATION ET COORDINATION DE LA FEUILLE DE ROUTE

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ET LIGNES DIRECTRICES

La mise en œuvre de la feuille de route climat et environnement de la SNSM sera guidée par 4 grands principes d'implémentation :

- 1** Prioriser les actions qui ont le plus d'impact en matière de carbone et d'environnement, et celles qui génèrent des économies pour financer les coûts additionnels.
- 2** Identifier et utiliser chaque opportunité de renouvellement ou d'appel d'offres pour des contrats de biens et de services afin d'intégrer des critères environnementaux dans l'arbre de décision.
- 3** Cibler les fournisseurs représentant 80 % des émissions liées aux achats, pour les évaluer, leur demander de réduire l'empreinte de leur propre chaîne d'approvisionnement et favoriser ceux qui s'engagent.
- 4** Désigner un responsable pour chaque projet prioritaire. Les progrès seront communiqués lors d'une réunion régulière des chefs de projet.

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

Le pilotage des projets de la SNSM repose sur une organisation structurée, assurant efficacité et suivi rigoureux. Chaque projet est piloté par un chef de projet ou un ambassadeur, qui anime un groupe de travail. Un coordinateur est chargé de la feuille de route dans son ensemble, de la mesure régulière de l'empreinte carbone et de la mobilisation des bénévoles et des salariés.

Un cadre de monitoring permettra le suivi des indicateurs clés, l'évaluation des projets prioritaires et la mesure des indicateurs clés.



© Damien Langlet

4. NOS LEVIERS DE TRANSFORMATION - ORGANISATION DE LA SNSM

Le Conseil d'administration veillera à mobiliser les ressources nécessaires pour accompagner notre démarche environnementale. Un comité de pilotage, incluant le président de la SNSM, un membre du Conseil d'administration et le directeur général assurera un suivi régulier des avancées et veillera à la bonne exécution des solutions adoptées.

L'ampleur, la durée et la portée globale de ce projet qui concerne l'ensemble des activités de la SNSM, tant opérationnelles que de support, nécessiteront un engagement fort des bénévoles et des salariés. Dans les structures locales bénévoles, la nomination d'ambassadeurs facilitera la diffusion de la démarche, la remontée des initiatives locales et l'identification des difficultés rencontrées. L'implication des bénévoles et des salariés pourra être renforcée par des actions de formation, générales ou spécifiques. La réussite de cette mobilisation dépendra aussi de notre capacité à communiquer efficacement en interne, à travers la diffusion d'un guide de bonnes pratiques et de valorisation des actions.

S'associer à d'autres organisations de sauvetage en Europe, confrontées aux mêmes défis, pourrait renforcer notre capacité à réduire significativement notre empreinte carbone (voir ci-après). Au-delà de l'Europe, les avancées issues de cette collaboration pourront bénéficier à l'International maritime rescue federation (IMRF) et aux autres organisations de sauvetage.

TRAVAILLER AVEC NOS HOMOLOGUES EUROPÉENS

En 2024, nous avons lancé une initiative visant à renforcer la coopération avec les organisations de sauvetage européennes sur les enjeux environnementaux. Il s'agit de partager nos points de vue, questionnements, expériences et bonnes pratiques, tout en consolidant un réseau de confiance autour de notre mission commune : sauver des vies en mer.

Une première rencontre a réuni sept sociétés de sauvetage d'Europe du Nord :

- ◆ Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)
- ◆ Royal national lifeboat institution (RNLI)
- ◆ International maritime rescue federation (IMRF)
- ◆ Finnish lifeboat institution (FLI)
- ◆ Swedish sea rescue society (SSRS)
- ◆ Royal netherlands sea rescue institution (KNRM)
- ◆ Redningsselskapet - Norwegian society for sea rescue (RS)

Les participants ont fait part de leurs analyses quant à l'intégration de solutions plus respectueuses de l'environnement, à la réduction de l'impact climatique des opérations et au maintien de l'efficacité opérationnelle. Les discussions ont mis en évidence l'intérêt de peser collectivement auprès des fournisseurs, afin de les pousser à proposer des équipements et matériels de sauvetage moins carbonés. Mieux coopérer dans le cadre de la conception des nouveaux équipements et l'évolution des normes sera déterminant pour garantir la protection de l'environnement, tout en préservant l'efficacité des interventions de sauvetage en mer et la sécurité des sauveteurs.

5. REMERCIEMENTS ET À-PROPOS

LES SAUVETEURS EN MER

Nous tenons à remercier tous les acteurs impliqués dans cette démarche. En premier lieu, les bénévoles de toutes les façades maritimes et d'outre-mer, ainsi que les salariés qui ont contribué aux différents groupes thématiques. Un grand merci, également, aux membres du comité de pilotage et aux différentes directions des services de soutien pour les informations et explications fournies. Leur contribution a été précieuse pour identifier des solutions adaptées et en évaluer la faisabilité.

CLIMATE ACTION ACCELERATOR

Nous souhaitons remercier toute l'équipe de Climate Action Accelerator engagée dans cette démarche. Leur expertise a été essentielle pour identifier des solutions concrètes et adaptées. Grâce à une collaboration étroite, des échanges constructifs avec les bénévoles et les salariés et des analyses approfondies, nous avons pu évaluer la faisabilité de ces solutions et définir une feuille de route qui, pour être ambitieuse, nous semble néanmoins réaliste. Ensemble, nous avons fait un premier pas vers la réduction de notre empreinte carbone et de notre impact environnemental.

SOUS LA DIRECTION ET LA COORDINATION DE :

Marc SAUVAGNAC | Bruno JOCHUM | Pierre BICHARD | Cédric MARTIN | Jean COLRAT | Paolo SÉVÈGNES | Hichem DEMORTIER | Gemma GALLIN | Pauline DUPUY | Margot THOURY | Margot VAN EJKERN



© Pierre Mouty

ANNEXES

UNE APPROCHE COLLABORATIVE DE LA RÉDUCTION DE L'EMPREINTE DES OPÉRATIONS NAUTIQUES	PAGE 18
NOTRE EMPREINTE EN DÉTAIL	PAGE 20
NOS SOLUTIONS DÉTAILLÉES	PAGE 21
24 PROJETS PRIORITAIRES	PAGE 41
MESURER NOTRE PERFORMANCE	PAGE 48
CARTOGRAPHIE DES FLUX D'ÉMISSIONS SNSM	PAGE 50
MODÈLE DE MATURITÉ À CINQ NIVEAUX	PAGE 51



ANNEXE

UNE APPROCHE COLLABORATIVE DE LA RÉDUCTION DE L'EMPREINTE DES OPÉRATIONS NAUTIQUES

La SNSM est composée de 10 000 bénévoles, répartis dans près de 250 structures locales en métropole et outre-mer et de 135 salariés travaillant au siège social parisien, au Pôle national de formation (PNF) à Saint-Nazaire, au Pôle de soutien de la flotte (PSF) à Saint-Malo, dans un atelier de réparation navale à Palavas-les-Flots, ou en région à proximité des structures locales, pour le soutien technique ou la formation. Engager une organisation aussi décentralisée et dont la mission est assurée par des bénévoles dans une telle démarche de décarbonation nécessite la mise en place d'un processus collaboratif.

Notre feuille de route a été élaborée en partenariat avec Climate Action Accelerator, association spécialisée dans la réduction des empreintes carbone et environnementales des organisations, et qui partage son expérience et son savoir-faire. Nous avons ainsi pu définir une trajectoire claire pour atteindre nos objectifs climatiques et environnementaux à l'horizon 2035. Ce travail collectif a permis d'établir un cadre stratégique pour mesurer et réduire nos émissions de gaz à effet de serre, ainsi que nos impacts sur les écosystèmes marins. Tout au long du processus, nous avons veillé à ce que chaque solution reste compatible avec notre mission de sauvetage en mer, en écartant toute mesure pouvant compromettre l'efficacité de nos interventions ou la sécurité des sauveteurs.

En février 2024, nous avons proposé à tous les bénévoles et salariés de participer à un webinaire de lancement. Les réponses à un formulaire envoyé à tous nous ont permis de mieux mesurer la relation de chacun aux questions environnementales, sa volonté de s'engager dans une démarche de réduction de l'impact carbone, puis d'aborder des questions plus spécifiques traitant des opérations de la SNSM, de la formation des sauveteurs, des investissements, des pratiques, des déplacements, de la communication sur l'environnement, etc. Nous avons reçu 240 questionnaires complétés, résultat très satisfaisant pour ce type d'enquête, et une centaine de personnes ont manifesté de l'intérêt pour s'engager dans la démarche.

La diversité des profils intéressés – bénévoles missionnés (présidents de stations, directeurs de CFI, patrons, trésoriers...) ou non, opérationnels ou personnel de soutien, salariés de tous les départements et à différents niveaux hiérarchiques – a permis de former dix groupes de réflexion par thèmes (sorties en mer, formation au sauvetage en mer et littoral, constructions navales, équipements individuels et collectifs, moyens matériels, communication, événementiel, vente de produits dérivés, collecte de fonds, etc.), coordonnés par des binômes bénévole / salarié référents.

Des ateliers transversaux réunissant les dix groupes de travail ont permis de mettre en évidence trois axes structurants : les opérations en mer, les investissements et le fonctionnement. Ces groupes ont proposé des solutions, déclinées en 16 scénarios, pour former une feuille de route ambitieuse, adaptée aux spécificités de la SNSM et réalisable sur les dix prochaines années.

ANNEXE

UNE APPROCHE COLLABORATIVE DE LA RÉDUCTION DE L'EMPREINTE DES OPÉRATIONS NAUTIQUES

Les référents ont participé à une réunion organisée au mois d'avril 2024 par l'équipe projet SNSM et Climate Action Accelerator, afin d'évoquer les enjeux du projet et l'organisation des réunions des groupes de réflexion. Chaque binôme a ensuite revu avec l'équipe projet SNSM la liste des solutions proposées dans sa thématique.

Les membres de chaque groupe se sont réunis en distanciel entre mai et juin 2024, pour travailler sur les propositions formulées dans le questionnaire. Ils ont été incités à proposer d'autres pistes dans leurs domaines thématiques respectifs, reprenant, pour chaque solution, les actions concrètes à mener, leur faisabilité et leurs conditions de succès.

Lors de l'Assemblée générale de la SNSM, le 1^{er} juin 2024, la démarche a été présentée pour approbation par les membres, suivie d'un échange entre le responsable du projet à la SNSM, une bénévole référente et les membres électeurs présents.

Le 8 juillet 2024, les référents de tous les groupes se sont retrouvés pour une réunion transversale en distanciel. Elle a permis de leur présenter une première ébauche de notre empreinte carbone, réalisée en parallèle avec l'aide précieuse des équipes de Climate Action Accelerator, ainsi que l'ensemble des solutions travaillées en groupes de travail thématiques. Nous avons partagé une première analyse d'impact et de faisabilité des solutions, pour en discuter la priorisation, évoquer la quantification des émissions, ainsi que les questions clés et les étapes nécessaires à l'élaboration de la feuille de route.

Les référents, bénévoles et salariés, se sont retrouvés les 5 et 6 novembre 2024 au siège de la SNSM pour étudier les 20 solutions abordées lors de la réunion transversale de juillet. L'équipe projet de la SNSM et de Climate Action Accelerator avait préalablement travaillé à documenter et à chiffrer les scénarios et les solutions, afin d'en expliquer l'utilisation nécessaire à élaboration de la trajectoire de décarbonation. Les participants au séminaire ont alors validé les scénarios et la quantification des solutions, afin que Climate Action Accelerator puisse modéliser la trajectoire de décarbonation, identifier la faisabilité des scénarios proposés et leurs conditions de succès. Les échanges ont été particulièrement fructueux.

Au cours de ce long processus, l'équipe chargée du projet a travaillé sous le contrôle du comité de pilotage, qui comprend, pour la SNSM, le directeur général et une élue bénévole du Conseil d'administration et du « Comité de direction » (bureau) de l'association. Le Conseil d'administration de la SNSM a été informé de l'évolution du projet à des moments importants de la démarche, en septembre 2024 et en janvier 2025, pour introduire la feuille de route.

Enfin, le Conseil d'administration de la SNSM du 15 mai 2025 et l'Assemblée générale du 7 juin 2025 ont approuvé la feuille de route.

La mise en œuvre de la feuille de route nécessitera l'engagement de tous et la coordination des efforts entre bénévoles des structures locales et salariés des services centraux.

ANNEXE

NOTRE EMPREINTE EN DÉTAIL

ÉNERGIE, DÉPLACEMENTS ET TRANSPORT

L'énergie, les déplacements et le transport représentent 40 % des émissions totales (5 000 tCO₂e) : les carburants comptent pour 27 %, principalement liés aux moyens nautiques (3 100 tCO₂e), tandis que les déplacements constituent 10 % des émissions (1 300 tCO₂e), incluant les trajets professionnels et domicile-travail. L'électricité et le chauffage représentent moins de 1 % des émissions (110 tCO₂e), avec l'électricité comme principale source d'énergie. Enfin, le fret contribue à 1,2 % (147 tCO₂e), majoritairement lié au transport de produits promotionnels et de matériel.

ACHATS DE SERVICES

Les achats de services constituent 21 % des émissions totales (2 600 tCO₂e) : la publicité et la communication représentent 10 % des émissions (1 160 tCO₂e), dominées par les agences de communication. La maintenance représente 4 % (500 tCO₂e), principalement pour l'entretien des bateaux et des équipements informatiques. La sous-traitance contribue à 2,1 % (270 tCO₂e), avec une majorité liée aux audits et aux développements informatiques. L'affranchissement et le stockage des produits promotionnels totalisent 2 % (225 tCO₂e). Enfin, divers services, tels que les télécommunications et assurances, comptent pour 3 % (430 tCO₂e).

ACHATS DE BIENS

Les achats de biens représentent 27 % des émissions totales (3 400 tCO₂e). Les produits promotionnels représentent 8 % des émissions (1 000 tCO₂e). Les pièces et consommables, eux, comptent pour 8 % (980 tCO₂e), incluant équipements pour navires et fournitures diverses. L'équipement des sauveteurs représente 8 % (975 tCO₂e), couvrant tenues et matériel de sécurité. Le matériel de secourisme compte pour 1,5 % (160 tCO₂e), majoritairement composé d'équipements. Enfin, 2 % (290 tCO₂e) proviennent d'autres produits, tels que les fleurs pour les dispersions de cendres, le ravitaillement et la documentation.

INVESTISSEMENTS

Les investissements, amortis sur leur durée de vie, représentent 11 % des émissions totales (1 400 tCO₂e) : les moyens nautiques représentent 5 % des émissions (614 tCO₂e) et leur construction compte pour 3 % (390 tCO₂e). L'informatique contribue à 2 % (245 tCO₂e), suivi à 0,5 % des véhicules (59 tCO₂e). Le matériel de sécurité, les immobilisations incorporelles et le matériel pédagogique et l'outillage comptent pour 0,7 % (123 tCO₂e).

ANNEXE

NOS SOLUTIONS DÉTAILLÉES

Nous avons identifié 16 solutions adaptées à nos spécificités pour réduire notre empreinte carbone et environnementale.

Ces solutions sont associées à des actions spécifiques, retenues pour leur potentiel de réduction de nos émissions, préservant les impératifs de nos missions de sauvetage et tenant compte de la nature des efforts nécessaires à leur déploiement.

Elles couvrent l'ensemble des domaines stratégiques de la SNSM : opérations en mer, achats de biens et services, déchets marins et pollution marine, déplacements, infrastructures, pratiques de bureau et opérations événementielles, digital, sensibilisation, communication et collecte de fonds.



© Jean Planchon

OPÉRATIONS EN MER

Les moteurs des embarcations fonctionnent aux énergies fossiles et libèrent de vastes quantités de CO₂ dans l'atmosphère lors des sorties en mer. Les carburants nautiques traditionnels pèsent ainsi pour 25 % dans notre empreinte carbone, tandis que de nouvelles technologies et carburants permettraient de réduire fortement les émissions. Nous devons donc poursuivre nos efforts pour réduire nos consommations et faire le choix de carburants moins émissifs, dans l'attente de pouvoir disposer d'innovations techniques qui pourront remplacer nos moteurs thermiques.

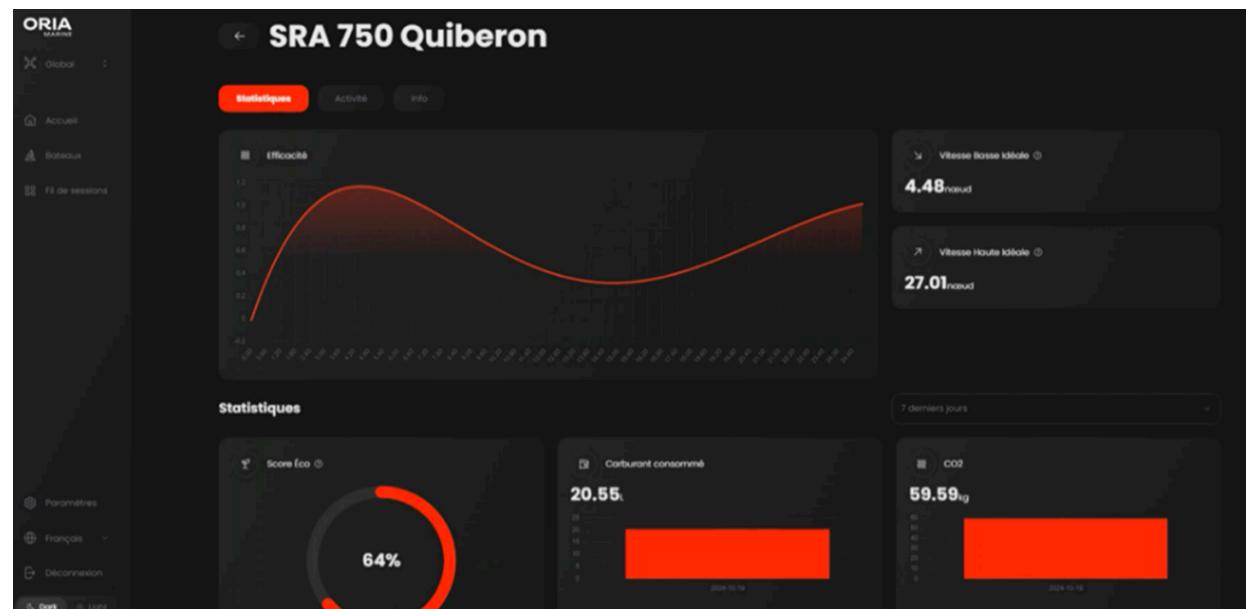
Chiffres de la SNSM :
25 % de notre empreinte carbone
Une empreinte de 3 100 tCO₂e en 2022
Une cible de 1 400 tCO₂e en 2035

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
CONSOMMATION DE CARBURANT		
1. Adapter la vitesse / le régime moteur dans les situations non urgentes, pour limiter la consommation de carburant	Adapter le régime moteur / vitesse en fonction du type de sortie en mer (MAS, SAR, etc.) et du moyen nautique utilisé.	Avec cette solution, nous visons une diminution de la consommation de carburant de 12 % d'ici à 2035.
	Adapter les sorties non essentielles aux conditions de vent et de marées et utiliser le pilote automatique pour optimiser les trajectoires des navires.	D'ici à fin 2026, nous souhaitons que les formations incluent un module d'écoconduite (en mer et routière).
	Promouvoir l'écoconduite en adoptant des directives en ce sens pour limiter la consommation de carburant et prévoir un module d'e-learning sur l'écoconduite en mer.	

INFO BOX FOCUS INFLUENCE DU RÉGIME MOTEUR

Le régime moteur a un impact direct sur la consommation de carburant et donc sur les émissions de CO₂. Mais, contrairement aux véhicules terrestres, la performance d'un moteur nautique n'est pas linéaire et dépend de plusieurs facteurs, comme la vitesse, le vent, les courants. Grâce à des capteurs installés actuellement sur certains de nos semi-rigides, les études mettent en évidence deux régimes moteur plus performants : l'un à bas régime et l'autre à plus haute vitesse lorsque le bateau déjauge et décolle partiellement, diminuant ainsi la résistance dans l'eau. C'est pourquoi il est essentiel que les patrons à la mer et les barreurs puissent maîtriser leur consommation en temps réel, en adaptant leur régime moteur à la situation d'urgence, qu'il s'agisse de se rendre au plus vite sur le lieu d'un sinistre pour sauver des vies humaines en mer, ou d'une opération d'assistance ou de service, pour laquelle il sera possible de choisir une vitesse optimale, moins émissive. Adapter le régime moteur selon le type de mission, les conditions météo et la charge du navire est donc essentiel. Enfin, un bon entretien du bateau, notamment par traitement antifouling⁴, permet d'éviter les baisses de performance et les surconsommations inutiles. Agir sur le régime moteur est, aujourd'hui, l'un des moyens les plus simples et les plus efficaces de réduire la consommation et de limiter les émissions de CO₂.

Les capteurs sur ce SRA 750 montrent deux pics de performance moteur : l'un à environ 4,5 nœuds et un autre à plus de 27 nœuds. 15 nœuds est la vitesse la moins performante, car le bateau n'a pas encore déjaugé : en raison d'une résistance hydrodynamique importante, le moteur est plus sollicité et la consommation de carburant augmente.



⁴ Peinture destinée à empêcher les organismes aquatiques de se fixer sur la coque des navires.

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
SORTIES EN MER		
2. Optimiser le nombre de sorties en mer, hors intervention de sauvetage	Profiter de toutes les sorties de service et d'entraînement pour optimiser les temps de formation ; mutualiser avec d'autres structures locales bénévoles ; adapter le nombre des participants et la taille des groupes.	Le guide environnemental des sorties en mer sera diffusé auprès des bénévoles dans toutes les formations.
	Réduire le temps de sortie en mer pour les formations en exploitant au mieux ce qui peut se faire sur navire à quai ou à terre.	D'ici à fin 2035, nous visons une diminution de 3 % des heures de sorties strictement consacrées aux entraînements, sans réduction du nombre des personnes formées.
	Utiliser les sorties de service comme autant d'opportunités de formation permettant de mettre en pratique les bons gestes appris.	
	Réduire les déplacements des participants en prévoyant, lorsque c'est possible, des formations en ligne et sur simulateur, pour éviter les trajets routiers.	
TYPES DE CARBURANT		
3. Réduire l'intensité carbone du carburant utilisé et assurer un suivi régulier	Utiliser les biocarburants dans le mélange de carburants après une phase de tests initiaux.	Les développements de nouveaux navires prévoiront des moteurs compatibles aux polycarburants et pourront fonctionner à terme avec du HVO (huile végétale hydrotraitée). Nous souhaitons que les navires non compatibles au HVO intègrent au moins un mix de 30 % de biocarburant.
	Prévoir un fonctionnement des moteurs au biocarburant dans le cahier des charges des nouveaux navires.	D'ici à 2030, nous souhaitons que 70 % des structures locales bénévoles puissent avoir accès à des sources de biocarburant. Cette solution dépend de la disponibilité et de la distribution des biocarburants.

INFO BOX FOCUS BIOCARBURANTS

Le transport maritime, fortement dépendant des énergies fossiles, doit se tourner vers des solutions bas carbone pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Les biocarburants représentent un levier clé car ils s'intègrent facilement dans les infrastructures existantes. Toutefois, il est essentiel d'écarter les biocarburants de première génération, issus de cultures comme l'huile de palme, qui nuisent à la biodiversité et entrent en concurrence avec la production alimentaire. Les biocarburants de deuxième génération (appelés HVO), produits à partir de déchets et de résidus, sont à privilégier pour leur potentiel de réduction des émissions pouvant atteindre 80 %, sans impact sur les terres agricoles. Les générations suivantes, encore en développement, offrent des perspectives prometteuses. Les avantages du HVO sont nombreux. Il est compatible avec les moteurs diesel standards, ce qui signifie qu'il peut être utilisé sans modification de ces derniers. Il présente, également, une meilleure stabilité de stockage par rapport au biocarburant FAME⁵. Enfin, en matière de performance, le HVO offre de meilleurs résultats s'agissant de la combustion et permet de réduire les émissions de particules de NOx⁶ et autres polluants. Si leur adoption est soutenue par les instances internationales, leur disponibilité et leur coût restent des défis majeurs. Pour les intégrer de façon responsable, il est indispensable de choisir des sources certifiées, d'assurer la traçabilité et de mesurer leur impact sur l'ensemble du cycle de vie. Cela suppose donc de pouvoir sélectionner des fournisseurs qui travaillent à l'augmentation de la production de biocarburants. Il faudra, également, s'assurer de la compatibilité des moteurs, et nous devrons prévoir ces adaptations dans le plan d'investissement de notre flotte de sauvetage. Dans cette transition, les biocarburants de deuxième génération – combinés à la réduction de l'utilisation du carburant - constituent aujourd'hui une solution critique pour décarboner progressivement le maritime.

⁵ FAME (anglais) ou EMAG (français) : biodiesel, ester méthylique d'acide gras, qui peut être produit à partir de diverses sources telles que le colza, les plantes et l'huile de cuisson usagée.

⁶ NOx : émissions d'oxydes d'azote émises par la combustion des carburants fossiles.

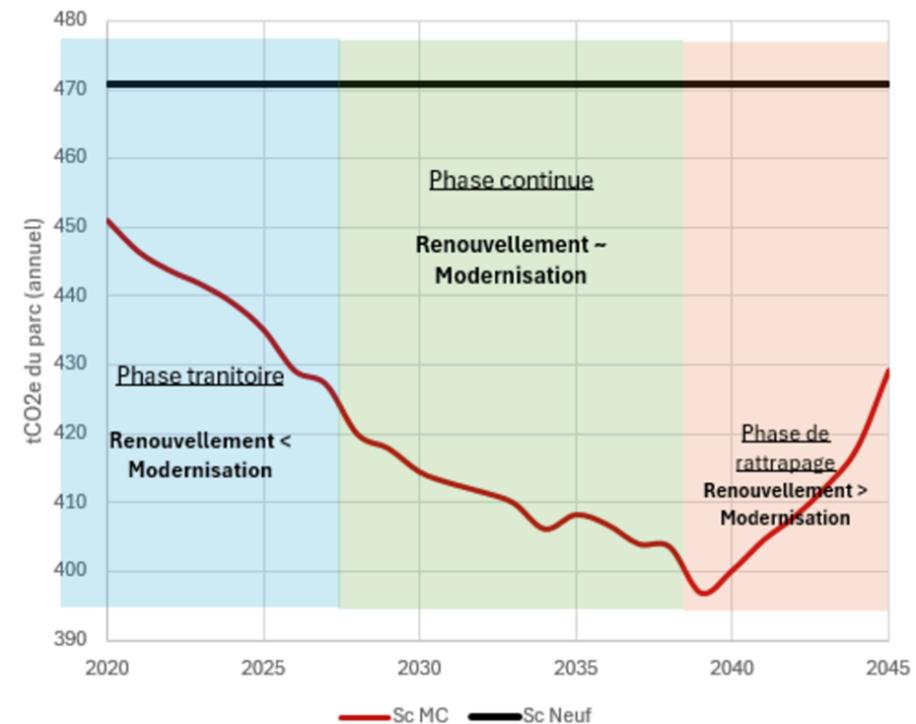
OPÉRATIONS EN MER

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
MAINTENANCE, RENOUVELLEMENT ET MODERNISATION DE LA FLOTTE		
4. Réduire l'impact des maintenances et augmenter la durée de vie des navires	<p>Étudier la possibilité d'effectuer un cycle additionnel de modernisation carénage afin de repousser l'achat de navires neufs.</p>	<p>Nous souhaitons progressivement augmenter le nombre de navires qui bénéficieront d'une modernisation carénage additionnelle permettant d'étendre leur durée de mise en service. D'ici à 2035, nous visons ainsi une réduction de 10 % de l'impact carbone des moyens nautiques et de leur maintenance.</p>
	<p>Intégrer une durée de vie plus longue dans le cahier des charges de conception des navires.</p> <p>Sensibiliser les structures locales bénévoles à la bonne maintenance des moyens nautiques.</p>	<p>D'ici fin 2026 pour les établissements de la SNSM concernés (Pôle de soutien de la flotte à Saint-Malo, atelier de Palavas-les-Flots, Pôle national de formation à Saint-Nazaire) et progressivement pour les structures locales bénévoles, la SNSM appliquera les recommandations de bonnes pratiques en matière de maintenance des navires.</p>
	<p>Poursuivre la réutilisation et la réparation plutôt que l'achat de nouveaux équipements et de navires, tout en réévaluant le besoin de renouvellement.</p>	<p>D'ici à 2027, les établissements concernés (PSF, atelier de Palavas-les-Flots et PNF) auront évalué et identifié des flux de recyclage viables, de destruction et d'élimination finale de toutes les catégories de déchets générés lors de leurs activités.</p>
	<p>Étudier les filières de recyclage et de déconstruction des anciens navires et des équipements embarqués.</p>	

INFO BOX FOCUS LES CYCLES DE GRAND CARÉNAGE

La modernisation carénage (MC) consiste à réaliser un entretien lourd et complet du navire, permettant de prolonger sa durée de vie, d'améliorer ses performances et de repousser le besoin d'acheter de nouveaux navires dont le cycle de vie est plus émissif. Ajouter un cycle de MC supplémentaire (par exemple, 15 ans après la dernière MC pour les canots tous temps ou 12 ans pour les vedettes) évite la production et la mise en service d'un nouveau moyen nautique en renouvelant et en modernisant ses équipements, ce qui réduit fortement l'empreinte carbone liée à la construction et au transport de ces navires. Cela nécessite d'augmenter la fréquence des arrêts techniques pour des maintenances régulières et rigoureuses, afin d'allonger la durée de vie des navires en condition opérationnelle. De plus, un navire mieux entretenu consomme moins : un bon carénage limite la formation de biofouling, maintient un rendement optimal du moteur et réduit la résistance dans l'eau. Enfin, cette démarche s'inscrit dans une logique d'économie circulaire, en privilégiant la réparation, la réutilisation et le recyclage plutôt que le renouvellement systématique. C'est un levier concret pour réduire les émissions de CO₂, avec un effet bénéfique sur les coûts, une modernisation carénage étant environ 5 fois moins onéreuse que l'achat d'un navire neuf.

On note sur ce graphique l'impact direct de cette solution sur la valeur en CO₂ des investissements, calculé à partir de la durée de vie théorique des navires. On peut constater la quantité non négligeable de carbone évitée (ligne rouge : scénario de la feuille de route, par rapport à la ligne noire : scénario de renouvellement automatique), en choisissant de prolonger la vie de certains navires, plutôt que de les renouveler.



ACHATS DE BIENS ET DE SERVICES

Les activités de la SNSM, en particulier les opérations de sauvetage, requièrent l'achat et l'entretien de navires et d'équipements aux normes de sécurité. De plus, l'association achète des biens et des services pour son fonctionnement et pour la collecte de ressources privées. Les achats de biens, les investissements et les services représentaient ainsi près de 60 % de l'empreinte carbone de la SNSM en 2022.

Une approche plus respectueuse du climat et de l'environnement représente un réel défi pour la SNSM, compte tenu du nombre important de ses fournisseurs et de la diversité de ses produits et services. Une première analyse montre, néanmoins, que les 12 plus gros fournisseurs de pièces et de consommables et les 7 fournisseurs les plus importants d'équipements pour les sauveteurs représentent plus de 90 % du volume financier de ces achats. En conséquence, un effort ciblé peut produire des effets déterminants.

Chiffres de la SNSM :

59 % de notre empreinte carbone (incluant les immobilisations et le digital)

Une empreinte de 7 400 tCO2e en 2022

Une cible de 3 400 tCO2e en 2035

SOLUTIONS	ACTIONS
CONSOMMATION DE CARBURANT <i>ENSEMBLE DES CATÉGORIES : MOYENS NAUTIQUES, ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS ET COLLECTIFS, PRODUITS ET SERVICES DE COMMUNICATION</i>	
5. Rationaliser les achats par une meilleure analyse des besoins et une meilleure gestion des stocks	Réévaluer le volume d'achats d'équipements et de matériels par les structures locales bénévoles et adapter les commandes au juste besoin.
	Réévaluer les périodicités de renouvellement des équipements et des matériels, afin d'éviter les achats les moins justifiés et la possible péremption des équipements en stock.
	Améliorer la planification et mettre en place un programme d'achats pluriannuel, afin de grouper les commandes. Réduire les envois de matériel déjà en stock dans d'autres structures locales bénévoles.

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
CONSOMMATION DE CARBURANT SPÉCIFICITÉ MOYENS NAUTIQUES		
<i>Rationalisation de la demande de moyens nautiques</i>	Évaluer la pertinence du dispositif opérationnel, en matière de distribution et de complémentarité des moyens nautiques, en fonction du strict besoin opérationnel et de l'analyse des opérations réellement effectuées.	D'ici à 2035, nous visons une réduction de 20 % de l'impact carbone des investissements en moyens nautiques.
ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS ET COLLECTIFS		
<i>Acheter le juste nécessaire</i>	<p>Préserver et maintenir les équipements en bon état pour maximiser leur durée de vie et éviter les achats superflus. Réévaluer les dotations et s'assurer du retour des équipements au départ des bénévoles de l'association.</p> <p>Travailler avec les sociétés de sauvetage partenaires pour faire évoluer les réglementations nationales, européennes et OMI, et prolonger la durée de vie de certains équipements.</p>	D'ici à 2035, nous souhaitons réduire de 80 % les équipements excédentaires achetés en raison de prévisions imprécises et d'une mauvaise estimation des besoins.
PRODUITS ET SERVICES DE COMMUNICATION		
<i>Acheter le juste nécessaire</i>	<p>Réduire le nombre de magazines et d'e-mailings envoyés par courrier postal, ajuster le nombre de magazines et sensibiliser les donateurs, les bénévoles et les salariés à l'utilisation des versions digitales de nos parutions et de nos sollicitations.</p> <p>Réduire le grammage de papier dès que cela est envisageable.</p>	D'ici à fin 2035, nous visons une réduction de 80 % des quantités de papier et des services postaux.

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
INTENSITÉ CARBONE DES ACHATS - BIENS		
<i>ENSEMBLE DES CATÉGORIES MOYENS NAUTIQUES, ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS ET COLLECTIFS, PRODUITS ET SERVICES DE COMMUNICATION</i>		
6. Utiliser des alternatives à moindre impact sur le carbone et sur l'environnement	Identifier les alternatives à faible émission de carbone ou de déchets, en privilégiant l'utilisation de matériaux plus responsables et les cycles de vie (ACV) les moins carbonés.	
	Inclure des critères environnementaux et de faible émission de carbone dans les procédures d'appel d'offres et le choix des fournisseurs pour les moyens nautiques.	D'ici à fin 2035, nous visons une réduction de l'intensité carbone de nos achats de biens et de services d'environ 60 %.
	Optimiser les emballages et, le cas échéant, utiliser des matériaux d'emballage alternatifs pour les articles clés.	D'ici à 2027, nous souhaitons que nos appels d'offres, processus d'évaluation et de sélection des fournisseurs incluent des critères environnementaux et de réduction des émissions carbone.
	Utiliser toutes les opportunités lors du renouvellement des contrats de services et des biens pour inclure des critères environnementaux, notamment en relation avec le type d'énergie utilisée pour la production.	
SPÉCIFICITÉS PRODUITS ET SERVICES DE COMMUNICATION		
	Éliminer progressivement les produits 100 % en plastique.	À partir de fin 2026, nous visons à ce que les articles 100 % en plastique, les vêtements en synthétique et les articles à usage unique ne soient plus vendus.
	Opter pour du papier léger, à haute teneur en fibres recyclées et certifié FSC ou PEFC pour les publications du magazine Sauvetage et les documents de communication.	À partir de 2026, la dotation en bracelets en plastique pour les enfants, distribuée dans le cadre de nos actions de prévention sur les plages, devrait être réduite de 50 %.

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
INTENSITÉ CARBONE DES ACHATS - FOURNISSEURS ENSEMBLE DES CATÉGORIES MOYENS NAUTIQUES, ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS ET COLLECTIFS, PRODUITS ET SERVICES DE COMMUNICATION		
7. S'engager auprès des fournisseurs et favoriser ceux qui disposent d'une stratégie de décarbonation	<p>Exiger des fournisseurs qu'ils mesurent leurs émissions directes et indirectes de carbone.</p> <p>Obtenir de la transparence et des empreintes de la part des fournisseurs et demander l'impact carbone des articles clés.</p>	<p>D'ici à fin 2026, nous souhaitons que tous les fournisseurs soient informés des engagements et des objectifs de la SNSM.</p>
	<p>Favoriser les fournisseurs en fonction d'un score d'évaluation carbone et environnemental.</p>	<p>D'ici à 2027, nous souhaitons que les fournisseurs à fort impact aient mis en place des pratiques de production vertueuses, comme le recours aux énergies décarbonées, ou disposent d'un plan de réduction d'impact environnemental, vérifié de manière externe (par exemple, SBTi).</p>
	<p>Travailler avec un groupe stable de fournisseurs afin de construire des relations de long terme plus vertueuses et mettre en place des projets d'amélioration conjoints.</p>	
SPÉCIFICITÉS PRODUITS ET SERVICES DE COMMUNICATION		
	<p>Favoriser les fournisseurs ayant une stratégie informatique environnementale pour la collecte de dons et mettre à disposition des terminaux de paiement pour privilégier les dons par carte bancaire.</p>	
	<p>Opter pour un prestataire de services et des procédés d'impression respectueux de l'environnement, des encres biosourcées et des technologies d'impression économes en énergie.</p>	<p>Fin 2026, le papier acheté devrait être issu de filières de production responsable.</p>

INFO BOX FOCUS INTENSITÉ CARBONE DES ACHATS

Comme pour de nombreuses organisations, un nombre limité de fournisseurs et d'articles est responsable de la majorité de l'empreinte carbone, conformément au principe de Pareto, selon lequel une minorité des postes est responsable d'une majorité des émissions. Cela permet de concentrer l'action sur un nombre limité de fournisseurs, en ayant un maximum d'impact, soit par des actions de substitution (un autre produit ayant la même fonction), soit par des actions d'amélioration de l'impact de leur production (par exemple, le même produit, mais fabriqué dans une usine ou un pays à énergie moins carbonée).

Les chiffres ci-dessous montrent cette réalité. Ils sont basés sur des articles commandés en 2022 et ne tiennent pas compte des commandes pluriannuelles. C'est pourquoi un travail plus précis de ciblage devra être réalisé en lissant les achats sur plusieurs années et en tenant compte des grands renouvellements d'équipements planifiés et à venir.

Les 7 plus gros fournisseurs pour les équipements des sauveteurs représentent 90 % du volume des achats de cette catégorie en 2022

Pour les produits dérivés, seuls 17 fournisseurs représentent 80 % du volume

90 % du volume pour les pièces et les consommables des embarcations sont assurés par 12 fournisseurs

DÉCHETS ET POLLUTION MARINE

Les milieux marins sont des zones très sensibles aux pollutions issues de l'activité humaine et déversées en mer, ainsi qu'aux déchets plastiques, dont la dégradation est très lente. Il nous revient de devenir progressivement exemplaires en matière de gestion de nos déchets, qu'ils soient issus de la maintenance de nos navires, de nos activités évènementielles ou de nos activités de bureau.

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
RÉDUCTION ET GESTION DES DÉCHETS		
8. Réduire les émissions et la pollution liées aux déchets et au cycle de vie des matériaux	Éviter le matériel à usage unique.	D'ici à fin 2026, nous souhaitons que les plastiques à usage unique ne soient plus utilisés, et, d'ici à fin 2027, qu'aucune vaisselle à usage unique, quel qu'en soit le matériau, ne soit utilisée par les services du siège.
	Appliquer les principes des 5R (refuser, réduire, réutiliser, recycler, réparer) pour assurer une meilleure gestion des déchets.	D'ici à fin 2026, nous souhaitons que les structures locales bénévoles puissent atteindre un score de plus de 90 % sur la grille d'évaluation de leurs pratiques en matière de gestion des déchets.
	Envisager la sous-traitance des déchets dangereux à des opérateurs locaux ou régionaux.	
	Utiliser des filières de recyclage ou de seconde vie.	

DÉPLACEMENTS

Les déplacements professionnels de la SNSM, qui rassemble plus de 250 structures locales et établissements, en métropole et outre-mer, induisent des émissions de CO₂ importantes, qui représentent 14 % de son empreinte carbone.

Chiffres de la SNSM :

14 % de notre empreinte carbone
Une empreinte de 1 600 tCO₂e en 2022
Une cible de 1 100 tCO₂e en 2035

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS		
9. Réduire l'impact des déplacements professionnels	<p>Revoir le choix des lieux de réunions, de formations et d'événements, afin de réduire les déplacements, en particulier les déplacements en avion. Privilégier les formations localisées ou en ligne et partager les équipements pour limiter les trajets.</p> <p>Mettre en place une politique de déplacements et de remboursement des frais qui favorise les transports en commun et le covoiturage pour les déplacements des bénévoles et des salariés, dans le cadre de leurs missions ou de leurs formations.</p>	<p>D'ici à fin 2035, nous souhaitons avoir réduit de 50 % les kilomètres liés aux déplacements professionnels en voiture.</p> <p>D'ici à fin 2026, nous souhaitons avoir réduit de 75 % les kilomètres passagers des déplacements professionnels en avion.</p>
PARC AUTOMOBILE		
10. Réduire la consommation de carburant du parc automobile	<p>Adapter le choix des véhicules au juste besoin.</p> <p>Privilégier les moteurs les plus économies en intégrant des critères d'achat. Mettre en place une politique globale de gestion du parc de véhicules.</p> <p>Vendre les véhicules peu utilisés, mutualiser le parc automobile entre certaines structures locales bénévoles de la même zone géographique, lorsque cela est possible.</p>	<p>D'ici à fin 2026, la SNSM devrait mettre en place un système de livre de bord électronique afin de mieux évaluer l'usage réel des véhicules.</p> <p>D'ici à fin 2035, nous visons une réduction de 60 % des émissions liées à la consommation de carburant des véhicules.</p>

INFO BOX FOCUS GESTION PARC AUTOMOBILE

La flotte automobile représente un poste de consommation de carburant important, avec des impacts directs sur les émissions de CO₂ et les coûts d'exploitation. Réaliser un inventaire précis du parc permet d'analyser le taux d'utilisation de chaque véhicule, son âge, son kilométrage annuel et sa consommation réelle. Cette évaluation servira à identifier les véhicules excédentaires ou sous-utilisés. Vendre ces véhicules ou les mutualiser entre structures locales bénévoles voisines réduira la taille du parc, optimisera leur usage et évitera des immobilisations inutiles. Lorsque le renouvellement sera nécessaire, il est recommandé de privilégier les véhicules les moins émissifs pour les véhicules réalisant, chaque année, un nombre important de kilomètres, ou de choisir des modèles thermiques aux motorisations faiblement émettrices.

Par exemple, un véhicule électrique sera privilégié par rapport à un véhicule thermique lorsque le coût carbone de sa construction et de son utilisation sera inférieur à la construction et à l'utilisation d'un véhicule thermique sur une période de 4 ans. L'intégration systématique des notations Crit'Air (0, 1 ou 2) dans les décisions d'achat permettra de garantir la conformité aux normes environnementales actuelles et futures. Enfin, la rationalisation du parc devra s'accompagner d'un développement des solutions de mobilité douce : vélos, aides aux transports collectifs ou partagés et infrastructures adaptées. Ces alternatives réduiront le nombre de trajets en voiture et contribueront à la diminution des émissions de CO₂.

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL		
11. Réduire les kilomètres des véhicules thermiques personnels dans les déplacements domicile-travail	Encourager à covoiturer, utiliser les transports en commun ou utiliser le vélo.	D'ici à 2035, nous souhaitons réduire de 50 % les kilomètres effectués en voiture thermique individuelle lors des déplacements entre le domicile et la structure locale bénévole ou le bureau.

INFRASTRUCTURES

Souvent, la SNSM n'est pas propriétaire des bâtiments qu'elle utilise (stations, CFI). Quand c'est le cas, nous pourrons adopter des pratiques de construction durable de nos bâtiments et en améliorer l'efficacité énergétique. La SNSM peut, également, sensibiliser les propriétaires qui lui louent ses infrastructures afin qu'ils engagent des travaux d'isolation.

Chiffres de la SNSM :

4 % de notre empreinte carbone (incluant les constructions et l'énergie)
Une empreinte de 500 tCO2e en 2022
Une cible de 430 tCO2e en 2035

SOLUTIONS	ACTIONS
INFRASTRUCTURES ET ÉNERGIE	
12. Réduire l'impact environnemental des infrastructures et de l'énergie consommée	Prévenir la perte d'énergie en renforçant l'isolation des bâtiments dont nous sommes propriétaires, sensibiliser les propriétaires à ces questions et mieux suivre nos consommations d'énergie.
	Réduire le chauffage et le refroidissement de l'air et de l'eau dans les bureaux et les installations, en sensibilisant le personnel et en mettant en place des politiques de température de confort.
	Favoriser la construction durable de locaux, en mettant en œuvre des techniques de construction et des matériaux écologiques comportant une bonne efficience thermique.
	Aménager les espaces et les infrastructures afin d'améliorer la gestion environnementale des activités : stockage des produits polluants et dangereux, systèmes de récupération d'eau de pluie.

PRATIQUES RESPONSABLES

L'engagement de tous les membres du personnel, bénévoles et salariés, est essentiel pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions carbonées et de préservation des milieux.

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
PRATIQUES DE BUREAU ET ÉVÉNEMENTS RESPONSABLES		
13. Promouvoir les bonnes pratiques écoresponsables dans le fonctionnement de l'organisation	<p>Produire un guide de bonnes pratiques environnementales, pour toutes les activités de la SNSM (en mer, dans les bureaux, lors des événements et des formations, etc.).</p> <p>Sélectionner des fournisseurs alimentaires engagés dans la réduction de leur empreinte.</p>	<p>Éditer ce guide d'ici la fin 2026.</p> <p>D'ici à fin 2026, nos évènements et formations devraient pouvoir suivre un cahier des charges visant à réduire les émissions carbone et les impacts environnementaux.</p>

DIGITAL

Malgré le faible poids relatif de notre empreinte dans le domaine digital dans notre bilan 2022, sa réduction reste nécessaire en raison de l'augmentation constante de l'usage des outils informatiques et de la consommation énergétique y afférente. L'empreinte liée au numérique vient principalement du renouvellement des équipements, mais aussi de l'énergie nécessaire au stockage et au transfert des données, rendant nécessaire la prise en compte du mix énergétique des pays dans lesquels les données sont stockées.

Chiffres de la SNSM :

2 % de notre empreinte carbone
Une empreinte de 250 tCO2e en 2022
Une cible de 230 tCO2e en 2035

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
DIGITAL		
14. Promouvoir un usage responsable des services informatiques du siège	<p>Localiser le stockage des données dans des pays où l'électricité est à faible teneur en carbone.</p> <p>Utiliser des centres de données plus écologiques (PUE < 1,3, ISO 14001 et 50001, pas de climatisation, récupération de la chaleur, électricité à faible teneur en carbone).</p> <p>Supprimer les données sans utilité (exemple : nettoyer la base de contacts du CRM) et adapter la politique de conservation des données.</p> <p>Introduire des quotas pour le volume des boîtes aux lettres.</p>	<p>Sauf exception et d'ici à 2030, nous souhaitons que :</p> <ul style="list-style-type: none">• Le stockage en ligne disponible (SharePoint, etc.) soit réduit de 50 % par rapport à 2022.• Le volume disponible de stockage individuel de données en ligne pour les salariés soit réduit de 50 % pour OneDrive et les e-mails. <p>D'ici à 2027, 100 % des données stockées hors Microsoft devraient l'être dans des centres de données à énergie décarbonée.</p>

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
DIGITAL		
15. Rendre les équipements et services numériques du siège plus durables	Optimiser les moyens par rapport aux besoins, diminuer le coût des services numériques à travers un inventaire du matériel et des licences du siège et récupérer le matériel distribué non utilisé.	D'ici à fin 2026, nous souhaitons que 10 % du matériel digital acheté par le siège soit du reconditionné.
	Acheter en priorité du matériel reconditionné, de seconde main et facilement réparable.	D'ici à fin 2026, nous souhaitons que les équipements en fin de vie soient recyclés via une filière fiable.
	Choisir du matériel certifié par un label écologique lors d'achats neufs.	Et nous souhaitons que le volume des services digitaux ait diminué de 25 % en 2030, grâce à une meilleure gestion des licences utilisées.
	Rendre les équipements et les services numériques plus durables.	

COMMUNICATION ET SENSIBILISATION

Faire face à la crise climatique et environnementale nécessite une meilleure collaboration entre les acteurs qui pratiquent la mer, qu'il s'agisse d'associations nationales et locales, d'entreprises ou d'acteurs publics.

SOLUTIONS	ACTIONS	RÉSULTATS ATTENDUS
COMMUNICATION ET SENSIBILISATION		
16. Rendre visible la feuille de route environnementale de la SNSM	Sensibiliser un public large, au travers de supports de toute nature, relayés par les médias et réseaux sociaux.	D'ici à fin 2026 et lorsque ce sera pertinent, nos communications externes évoqueront la feuille de route environnementale de la SNSM et les mesures prises pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.
	Nouer des partenariats avec des entreprises privées engagées dans des actions responsables et réévaluer les partenariats actuels pour y intégrer la question environnementale.	
	Établir un réseau interne de référents (ambassadeurs) sur les questions environnementales, afin de faciliter la collaboration avec et entre les structures locales bénévoles.	

ANNEXE

24 PROJETS PRIORITAIRES

En 2025 et 2026, nous lancerons plusieurs projets ambitieux visant à réduire significativement notre empreinte environnementale et à favoriser des changements de pratiques dans des domaines clés, tels que la consommation de carburant, l'optimisation des achats, des ressources, et la gestion des déchets et de l'énergie. Nos projets prioritaires débuteront par une analyse de la situation.



© Emin Özmen / Magnum Photos

OPÉRATIONS SORTIES À LA MER

Formation et préparation aux interventions, DPS, prévention, secourisme et sensibilisation.

	PROJET	OBJECTIF	LIVRABLE
1	Contrôle de la consommation	Ajuster la vitesse optimale des navires	Système technologique de suivi de vitesse / régime moteur / consommation
2	Suivi de la consommation périodique	Effectuer un état des lieux pour une meilleure compréhension de la consommation	Suivi régulier et périodique de la consommation de carburant (fiches de suivi heures de sorties et milles parcourus)
3	Écoconduite	Sensibiliser et former les équipages aux bonnes pratiques de conduite	Modules de formation à l'écoconduite et mise en place progressive d'indicateurs à bord des navires
4	Guide d'entraînement en station	Optimiser les sessions de formation en station	1. Valider le guide d'entraînement 2. Établir un plan de communication quant à son déploiement
5	Utilisation de biocarburants	Rendre disponibles, compatibles et accessibles les biocarburants pour les structures locales	Inventaire des filières d'approvisionnement des structures locales
6	Motorisation des navires	Adapter les moteurs de la flotte (compatibilité HVO)	Critère de fonctionnement des moteurs à 100 % aux biocarburants (cahier des charges des nouveaux navires / modernisation carénage)
7	Prolongation de la durée de vie	Assurer des maintenances légères et un cycle de modernisation carénage si besoin	1. Capteurs GMAO (gestion de maintenance assistée par ordinateur) sur les navires 2. Plan et calendrier pour les maintenances légères et étude de faisabilité pour la mise en place d'un cycle additionnel de modernisation carénage pour les CTT, SR et vedettes

INVESTISSEMENTS

Cycle de vie des navires, équipements embarqués et individuels.

	PROJET	OBJECTIF	LIVRABLE
8	Optimiser le parc nautique	Optimiser le renouvellement des moyens nautiques	1. Taux d'utilisation de chaque moyen nautique / structure locale bénévole 2. Plan de renouvellement de la flotte
9	Suivi des achats et des stocks	Optimiser la gestion des achats (visibilité sur les achats commandés, utilisés, stockés)	1. Inventaire du volume d'achats en 2025 et du taux d'utilisation de chaque équipement/structure locale bénévole 2. Étude d'un système de gestion centralisée
10	Programme d'achats pluriannuel	Planifier les besoins et réduire les achats injustifiés	Inventaire régulier des stocks, évaluation des stocks d'équipements non utilisés
11	Utilisation de la plateforme d'échange	Mieux utiliser la plateforme d'échange de matériel	Relancer la plateforme d'échange (causes d'un dysfonctionnement et actions correctives)
12	Rationalisation de la dotation	Réduire le gaspillage de matériel dans chaque structure locale	Réévaluer la dotation du matériel et des équipements
13	Réduction de magazines et consommation de papier	Réduire l'empreinte et la quantité du papier pour le remplacer par du digital	1. Option de choix pour la réception du magazine lors d'un don 2. Alternatives de papier (critères environnementaux) 3. QR code (formulaire de don digital)

	PROJET	OBJECTIF	LIVRABLE
14	Critères environnementaux dans les achats	Choisir les fournisseurs les plus avancés dans la transition énergétique et la réduction des émissions	<ol style="list-style-type: none"> 1. Critères carbone et environnementaux dans le renouvellement de contrats et nouveaux cahiers des charges 2. Grille d'évaluation des fournisseurs (score climat et environnement) 3. Listes des achats et des fournisseurs représentant 80 % du volume financier sur plusieurs années 4. Analyser le potentiel d'achats groupés avec les autres organisations de sauvetage en mer européennes 5. Mise en place du suivi de l'impact carbone et environnemental des achats
15	Transition vers des produits alternatifs	Identifier les produits et les fournisseurs ayant un impact réduit	<ol style="list-style-type: none"> 1. Matériaux composant les principaux articles de chaque catégorie 2. Étude de marché sur les alternatives existantes 3. Plan de remplacement de certains produits (exemple : produits dérivés 100 % plastiques) 4. Opportunités de contrat cadre avec des fournisseurs ou fabricants vertueux

FONCTIONNEMENT

Environnement et pratiques de travail au siège / locaux (stations, véhicules...), déplacements, communication, événements et collectes de fonds.

	PROJET	OBJECTIF	LIVRABLE
16	Plan de gestion des déchets	Réduire les déchets de maintenance (filières locales de traitement de déchets)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Principaux déchets lors des maintenances / structure 2. Grille d'évaluation des pratiques de gestion de déchets 3. Plan d'action et de développement des partenariats 4. Inciter à ne plus utiliser du plastique à usage unique
17	Prévenir le gaspillage alimentaire	Améliorer la planification et le contenu des commandes lors des événements	Suivi des quantités commandées pour réduire les déchets, redistribution des excédents, choix de paniers d'aliments à moindre potentiel d'émissions carbonées
18	Parc automobile	Optimiser la flotte de véhicules (besoin de renouvellement, distribution et pertinence du parc automobile)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inventaire de la flotte de véhicules (besoins réels) 2. Livre de bord des trajets des véhicules (suivi QR code) 3. Plan de remplacement des véhicules anciens, sauf si le maintien en service est préférable en considérant l'utilisation
19	Indépendance énergétique	Réduire la dépendance énergétique des structures en zone outre-mer ou non reliées à un réseau décarboné	Évaluation du potentiel de chaque station pour l'installation d'équipements de production d'énergie renouvelable, de leur coût d'équipement, tout en veillant à ce que les opportunités de financement mobilisées ne se fassent pas au détriment des moyens nautiques
20	Consommation énergétique	Réduire la consommation énergétique des locaux du siège et des structures locales bénévoles selon les possibilités (volontariat, titre d'occupation...)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Évaluer la performance thermique des bâtiments 2. Carte des besoins en isolation 3. Politique d'utilisation des appareils de confort thermique dans les locaux 4. Taux d'occupation hebdomadaire des bureaux

	PROJET	OBJECTIF	LIVRABLE
21	Équipements et services numériques	Optimiser l'usage du matériel et des services numériques	Inventaire du matériel et des licences utilisés
22	Promotion interne	Diffuser les bonnes pratiques par catégories	<ol style="list-style-type: none"> 1. Guide simple de bonnes pratiques pour les bureaux, les installations et les évènements 2. Réseau de référents environnementaux 3. Proposition d'ateliers de sensibilisation ouverts aux bénévoles et aux salariés
23	Collaborations et partenariats	Rappeler la mission première de la SNSM en intégrant le discours de protection de l'environnement	État des lieux (partenariats existants et potentiels)
24	Cadre de suivi	Piloter l'implémentation de la feuille de route	Tableau de cadre de suivi des indicateurs trajectoire, de suivi de projets et réunions trimestrielles du comité de pilotage

CALENDRIER DES PROJETS



- 24. Cadre de suivi** ● *Mise en place des indicateurs*
- CARBURANTS NAUTIQUES**
1. Contrôle de la consommation ● *Mise en place des capteurs*
 2. Suivi de la consommation périodique ● *Fiches de suivi*
 3. Écoconduite ● *Module de formation*
- CARBURANTS NAUTIQUES**
4. Guide d'entraînement en station ● *Plan de com et déploiement*
 5. Utilisation de biocarburants
- PARC NAUTIQUE**
6. Motorisation des navires ● *Critères et cahier des charges*
 7. Prolongation de la durée de vie ● *GMAO et calendrier cycle additionnel*
 8. Optimiser le parc nautique ● *Plan de renouvellement*
- RATIONALISATION DES ACHATS**
9. Suivi des achats et des stocks ● *Analyse commandes et système de gestion*
 10. Programme d'achats pluriannuel ● *Inventaire et évaluation des stocks dormant*
 11. Utilisation de la plateforme d'échange ● *Relancement de la plateforme*
- RATIONALISATION DES ACHATS**
12. Rationalisation de la dotation ● *Ré-évaluation*
 13. Réduction consommation de papier ● *Formulaire digital*
- ACHATS ET INTENSITÉ CO2**
14. Critères environnementaux ● *Grille d'évaluation, fournisseurs, critères, suivi dans les Achats*
- INTENSITÉ CO2 DES ACHATS**
15. Transition vers des produits alternatifs ● *Étude de marché, plan de remplacement, opportunités contrats*
- DÉCHETS**
16. Plan de gestion des déchets ● *Grille d'évaluation, plan de gestion, politique plastiques*
 17. Réduire le gaspillage alimentaire ● *Plan de gestion et réduction des déchets*
- VÉHICULES**
18. Parc automobile ● *Plan de remplacement*
- ÉNERGIE**
19. Indépendance énergétique
 20. Consommation énergétique ● *Carte des besoins*
- NUMÉRIQUE**
21. Equipements et services numériques ● *Inventaires*
- TRANSVERSAL**
22. Promotion interne ● *Guide des bonnes pratiques, référents, ateliers*
 23. Collaboration et partenariats ● *État des lieux*

ANNEXE

MESURER NOTRE PERFORMANCE

La coordination et le suivi de notre feuille de route reposent sur un cadre de suivi et d'évaluation en lien avec nos engagements, en trois volets :

- 1** **Les indicateurs de haut niveau**, qui permettent de suivre et de communiquer les grands résultats de la SNSM auprès de la direction et de l'ensemble des parties prenantes.
- 2** **Les indicateurs de progrès** dédiés à évaluer l'avancement des actions concrètes mises en œuvre dans des domaines comme l'approvisionnement, la gestion des déchets ou encore la flotte nautique.
- 3** **Un modèle de maturité**, sous la responsabilité du coordinateur chargé de la feuille de route, qui vise à mesurer l'intégration des exigences environnementales dans nos pratiques quotidiennes ([voir Annexe - Modèle de maturité à cinq niveaux](#)).

Ce cadre assure une gouvernance transparente et facilite la prise de décision, en fournissant des données fiables et des points de comparaison avec d'autres organisations. Il s'agit d'un outil de pilotage indispensable pour orienter nos efforts de décarbonation, encourager les bonnes pratiques et faire évoluer la SNSM vers un modèle plus durable.

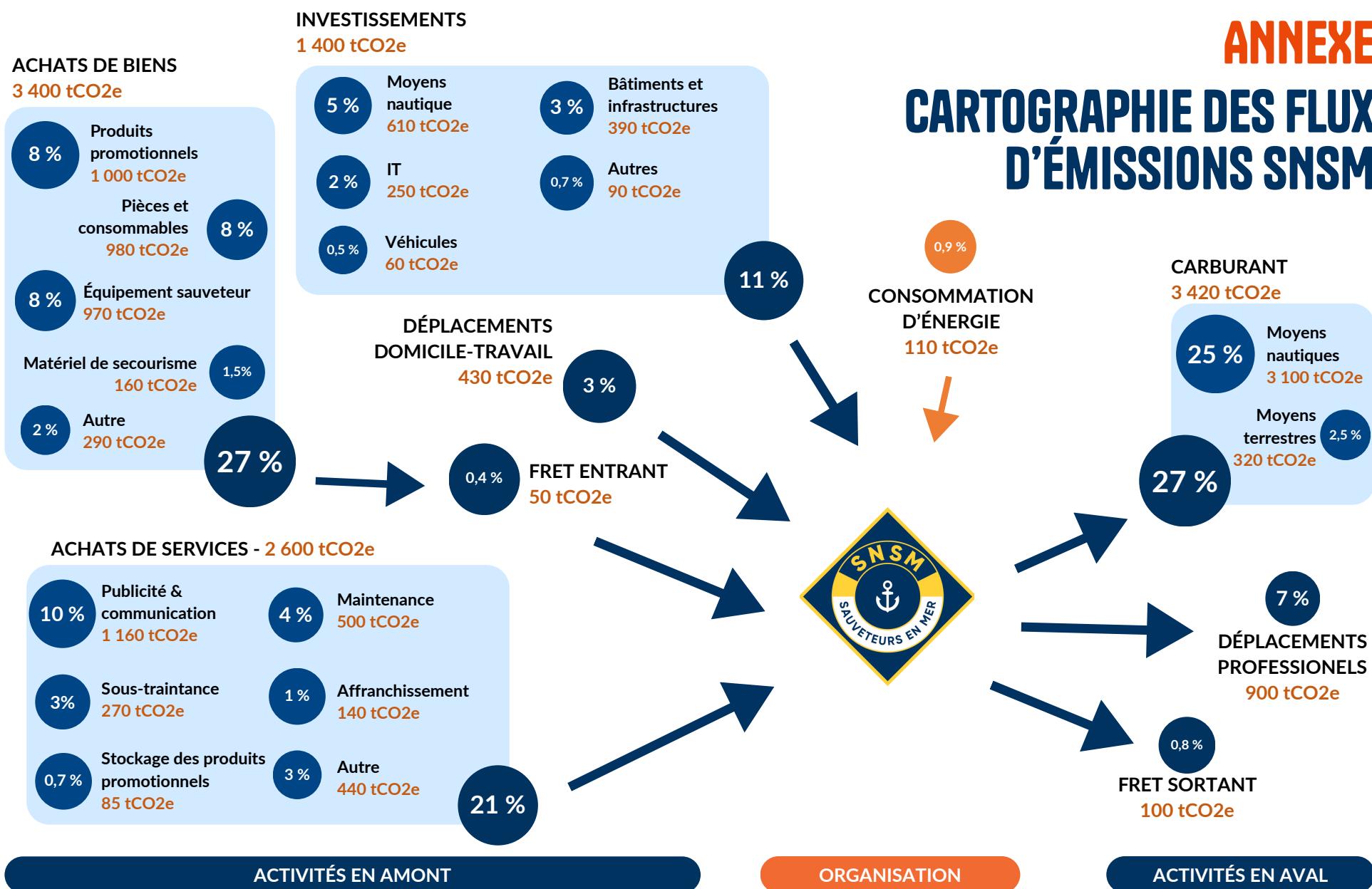


© Maxime Franusiak

Indicateur de haut niveau	Unité de mesure	Indicateur	2022	Cible 2030	Cible 2035
ÉMISSIONS DE CARBONE	tCO2e	Émissions totales	12 500 tCO2e	9 000 tCO2e	6 200 tCO2e
INTENSITÉ DU CARBONE	kgCO2e/€	Émissions totales divisées par le budget total en euros constants	0,294 kgCO2e/€	0,165 kgCO2e/€	0,107 kgCO2e/€
TRANSPORTS ET ÉNERGIE			2022	Cible 2030	Cible 2035
CARBURANT	Carburant L	L de carburant consommés (moyens nautiques / flotte véhicules)	Nautique 981 000 L Véhicules 114 000 L	Nautique 844 000 L Véhicules 92 000 L	Nautique 865 000 L Véhicules 56 000 L
INTENSITÉ DU CARBURANT	kgCO2e/L	Intensité carbone moyenne du carburant nautique	3,15 kgCO2e/L	2,32 kgCO2e/L	1,59 kgCO2e/L
APPROVISIONNEMENT			2022	Cible 2030	Cible 2035
ÉMISSIONS DES ACHATS	tCO2e	Émissions totales provenant des biens et des services achetés	7 400 tCO2e	5 576 tCO2e	3 642 tCO2e
INTENSITÉ DU CARBONE DES ACHATS	kgCO2e/euro	Émissions par euro dépensé pour les achats	0,212 kgCO2e/€	0,0985 kgCO2e/€	0,0734 kgCO2e/€
ACHETER PLUS VERT	% dépenses achats	% du volume financier des biens achetés à des fournisseurs respectant des critères environnementaux spécifiques	N/A	80 %	90 %
FLOTTE			2022	Cible 2030	Cible 2035
OPTIMISATION DE LA FLOTTE	% baisse	% de baisse de moyens/Intervention par rapport à 2022	Baseline 2022	- 10 %	- 20 %
PROLONGATION DE LA DURÉE DE VIE DES NAVIRES	% navires	% des navires arrivant en fin de vie théorique bénéficiant d'une modernisation carénage	Baseline à créer	75 %	75 %
ENVIRONNEMENT			2022	Cible 2030	Cible 2035
DÉCHETS	kg	kg de déchets - si possible par typologies	Baseline à créer		

ANNEXE

CARTOGRAPHIE DES FLUX D'ÉMISSIONS SNSM



ANNEXE

MODÈLE DE MATURITÉ À CINQ NIVEAUX

Le modèle de maturité à cinq niveaux de Climate Action Accelerator permet aux organisations de mesurer progressivement l'intégration de la décarbonation dans leurs pratiques quotidiennes. Il offre une vision structurée du chemin à parcourir : du simple suivi des émissions au déploiement de politiques avancées, jusqu'à la transformation en profondeur des comportements et de la culture internes. Adaptable à toutes les tailles et à tous les secteurs, ce modèle couvre l'ensemble des domaines opérationnels (par exemple, déplacements, achats, énergie, déchets). Il facilite aussi les comparaisons entre différentes entités, notamment pour partager expériences et bonnes pratiques.

À chaque niveau, l'organisation progresse sur deux dimensions : l'impact quantifiable (réduction effective d'émissions) et l'intégration de la dimension environnementale dans sa culture (sensibilisation, appropriation, responsabilisation). Même lorsque les résultats en matière de CO₂ ne sont pas immédiatement visibles, cette approche rend compte des efforts en cours, assure transparence et crédibilité, et favorise la mobilisation de ressources externes. À terme, le modèle de maturité soutient la montée en compétences et l'amélioration continue, tout en garantissant la motivation et la rigueur nécessaires pour réussir la transition vers un fonctionnement plus respectueux du climat.

NIVEAU 1 FONDATIONS	NIVEAU 2 PRATIQUE	NIVEAU 3 INTÉGRATION	NIVEAU 4 RENFORCEMENT	NIVEAU 5 LEADERSHIP
Collecter des données, cartographier les sources d'émissions, prioriser les domaines clés, identifier les leviers principaux, sensibiliser et mettre en œuvre des gains rapides .	Identifier des améliorations , mettre en œuvre des solutions ciblées et appliquer de nouveaux critères à petite échelle.	Généraliser l'utilisation des nouveaux critères dans la prise de décision, les faire respecter et aligner les politiques et procédures pour qu'ils deviennent la nouvelle norme .	Généraliser les pratiques environnementales à l'ensemble de l'organisation, soutenues par la formation .	Au plus haut niveau, adopter pleinement les meilleures pratiques et devenir un modèle pour les autres.