

CAHIER D'ACTEUR N°7 - NOVEMBRE 2020



La Fédération nationale des Associations de Plaisanciers de l'Atlantique et de la Méditerranée rassemble des unions ou des associations de plaisanciers navigateurs et pêcheurs, usagers et amoureux de leurs bassins de navigation. Rassemblant à ce jour près de 6 000 plaisanciers dans cinquante associations, la FNPAM est déterminée à développer les bonnes pratiques de navigation et de pêche et le respect de l'environnement marin dans un espace maritime partagé. La FNPAM est représentée dans le Morbihan par l'UPPM Union des Plaisanciers des Ports du Morbihan www.union-plaisanciers-morbihan.fr

FNPAM

Digue du Lazaret 17000 La Rochelle
fnpatlantique@gmail.com
www.fnpatlantique.com

CAHIER D'ACTEUR

Eoliennes et navigation de plaisance

LA PLAISANCE, UN ACTEUR MAJEUR DANS CETTE ZONE

Le Nautisme est de loin la première activité économique de la zone. Acteur majeur du tourisme côtier, il a fait revivre de nombreux ports ou côtes abandonnés suite au déclin de la pêche, du commerce maritime, des chantiers de construction, des activités de la marine nationale, ... Couplées aux autres loisirs nautiques, ces activités récréatives sont récentes, diverses et évolutives. Elles sont mal représentées auprès des pouvoirs publics en comparaison des occupants historiques de la mer que sont la pêche professionnelle, la conchyliculture ou les lobbies puissants des EMR.

Pourtant la mer-loisir dans ces zones atlantiques profite à des millions d'usagers. Cela représente 330 000 navires et 220 ports de plaisance ! Beaucoup de communes ont besoin de leur port de plaisance pour promouvoir leur attractivité touristique. Elles les ont intégrés dans une démarche toujours respectueuse de l'environnement.



PLAISANCE ET ENVIRONNEMENT

Le plaisancier est protecteur et utilisateur de son environnement marin car il y navigue et profite des mouillages naturels. Par exemple, nous agissons depuis la création de notre fédération pour améliorer le traitement des résidus de dragage des ports, les eaux noires, le nettoyage des carènes, les installations à terre, la déconstruction des navires en fin de vie, ...

Tous ces sujets ont beaucoup progressé depuis quelques années en particulier grâce à l'action de la **Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP)** qui rassemble 95% de la filière nautisme et plaisance c'est-à-dire : industries nautiques, ports de plaisance, écoles de voile, fédérations sportives de voile et usagers plaisanciers. La CNP représente 3 millions de pratiquants réguliers et 50 000 salariés. La FNPAM est une adhérente active de la CNP.

<https://www.confederationnautisme.fr/>

PARTAGE DE LA MER

La mer est fréquentée par de nombreux usagers, pêcheurs professionnels ou amateurs, navires de commerce ou de guerre, plaisanciers-navigateurs ou pratiquants de loisirs nautiques, ... Il y a toujours eu des « conflits » d'usage entre ces différents acteurs mais ceux-ci sont le plus souvent réglés au travers d'instances de consultation réunies localement.

Le monde de la mer a toujours mis en avant la liberté de navigation et prône une mer partagée. La CNP veut ainsi contribuer activement à la valorisation des espaces marins dans la liberté des pratiques et usages nautiques en devenant un acteur reconnu du développement durable.

Les zones maritimes exclusivement réservées à certains ont généralement généré d'importants désaccords de la part des autres usagers surtout si le projet implique une dégradation environnementale mal contrôlée.

La FNPAM recherche donc toujours ce partage de la mer même si certaines règles sont nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité de navigation.



LA PLAISANCE IMMATRICULEE

La plaisance que nous représentons navigue sur des « navires » très divers. On a souvent l'image du voilier, du semi-rigide ou du pêche-promenade, ... Ce monde du navigateur-plaisancier pratique la navigation loin ou proche des côtes en allant de port en port, en y associant la pêche, la plongée, la baignade...

Ces bateaux sont basés dans des ports d'« attache », des zones de mouillages, des ports à sec, ou simplement à partir de cales de mise à l'eau. Dans la majorité des cas, ils sont immatriculés. Le Morbihan est par



exemple le premier département français en terme d'immatriculations. La région maritime (Finistère Sud, Morbihan, Loire-Atlantique et Vendée) représente plus du tiers de la France métropolitaine. La zone est considérée comme « le berceau » ou aussi « le paradis de la voile » et reçoit de nombreux navigateurs étrangers.

Le « grand public » connaît plutôt de la plaisance son aspect sportif depuis les exploits de Tabarly jusqu'aux marins du Vendée Globe ou des ultimes. Tous ces grands du monde de la voile naviguent dans le bassin prévu pour les éoliennes, à partir de Lorient, La Trinité sur Mer, La Forêt-Fouesnant, ... Les fédérations sportives qui les représentent doivent se faire entendre. Les écoles de voile (Glénans, UCPA, ...) sont aussi des acteurs historiques importants.

Toutes ces activités génèrent naturellement des emplois locaux. La région est ainsi la première en termes de chantiers de construction de bateaux neufs .

Cet essor de la plaisance est intimement lié au tourisme côtier. La côte atlantique a su profiter de l'essor de la plaisance et des loisirs nautiques pour améliorer son attractivité touristique et son activité économique. Mais, malgré une très forte urbanisation, nos rivages restent

« sauvages » comparés à certains panoramas méditerranéens. C'est donc un fragile équilibre qu'il faut garder entre l'accès de la mer au plus grand nombre et le respect de notre environnement maritime.

L'arrivée massive des EMR dans tous les bassins de navigation est à regarder aussi comme une implantation d'installation industrielle dans une zone actuellement naturellement préservée.

Les zones des Glénan et de Groix-Belle-île ont toujours été au cœur de l'action du Conservatoire du Littoral. Il faut savoir que les trois quarts du budget de cet organisme sont pourvus par une taxe payée par les navires de plaisance, le droit de francisation des navires de plaisance (DAFN). Cette taxe, cousine de la vignette automobile, semblerait bien mal employée si les éoliennes étaient visibles des sites que nous cherchons à protéger.

IMPLANTATION DU PARC EOLIEN

L'implantation du parc éolien est donc jugée selon ces principes. Il n'est pas du rôle de la FNPAM de statuer sur la nécessité de cette installation laissant ce choix aux terriens, peut-être pas mécontents de mettre en mer ce qu'ils ne veulent pas voir sous leurs fenêtres !

Les éoliennes ne doivent pas faire obstacle à la libre navigation. A ce jour, il n'existe pas de moyens de connaître les fréquentations des zones concernées par la plaisance contrairement aux pêcheurs ou navires pourvus d'AIS. Certes, la concentration de navires de plaisance diminue avec la distance des côtes en particulier au-delà de 12 milles. Par contre, des routes de circulation existent traditionnellement pour les plaisanciers, passant parallèlement aux côtes au large des Glénan et Belle-île ou allant ou revenant d'Espagne vers la Bretagne. Le monde de la course au large est connu pour quelques épreuves sur ces axes. La zone entre Groix et Belle-île est toujours très fréquentée et il n'est pas acceptable d'y positionner des éoliennes en plus des trois éoliennes pilotes déjà prévues.

Des notes techniques de la DAM, en particulier du 28 juillet 2017 et du 8 octobre 2018 traitent des principes généraux de sécurité dans les champs pour les usagers



de la plaisance. Les commissions nautiques locales déjà réunies en France pour les parcs en cours suivent, à peu près, les recommandations de ces notes, c'est-à-dire qu'elles recommandent que le passage soit autorisé pour les navires de moins de 24 m, en imposant de ne pas s'approcher à moins de 50 à 150 m des structures éoliennes (200 m pour la station de regroupement). La vitesse est limitée à 12 nœuds dans certains cas et les manifestations nautiques sont interdites. Toutefois, il est dit que « les activités de plaisance, de loisirs nautiques, (...) ne doivent pas entraver l'activité d'exploitation du champ d'éolien ». Cette rédaction laisse beaucoup d'incertitude sur la pérennité des autorisations actuelles car l'exploitation industrielle va primer.

Les statistiques d'appels aux CROSS montrent le très faible nombre d'accidents actuellement dans la zone proposée en particulier au-delà de la limite des 12 milles. Ces chiffres devraient servir de référence pour obliger les opérateurs des éoliennes à travailler à la sécurité de leurs installations pour les plaisanciers. Par exemple, il est certain que les technologies de navigation vont évoluer et qu'il faudra les favoriser. Un gros travail d'information et de prévention devra être fait. Qui l'animera et le financera ?

De plus, il est étonnant qu'aucune obligation de moyens de secours ne soit à charge des exploitants. Les éoliennes vont sûrement gêner le secours par hélicoptère et il faudra équiper les stations proches de navires rapides adaptés avec des équipages disponibles. Qui va les organiser et les financer ?

CONCLUSION

D'après nos études, seule une implantation située une dizaine de milles au sud d'une ligne Glénan-Pointe des Poulains est envisageable sous condition absolue de la sécurité due aux plaisanciers naviguant de jour comme de nuit.

Le dossier donne peu de précisions sur les risques de circulation à travers ces lignes d'éoliennes de nouvelle technologie. Aussi s'il fallait contourner les champs d'éoliennes, le détour sans doute de plus de 10 milles pourrait constituer un obstacle majeur à la pratique des activités nautiques dans cette zone.

De plus, la création de nouveaux risques pour la navigation doit obliger l'exploitant à en assurer la prévention et le coût.

La FNPAM restera vigilante sur ces sujets de libre circulation et de sécurité.