



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**PRÉFET
MARITIME
DE L'ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Stratégie de façade maritime
Nord Atlantique – Manche Ouest
mise à jour**

ANNEXE

**à la synthèse de la participation du public par voie
électronique menée du 5 mai au 5 août 2025,
au titre de l'article L. 123-19-1 du Code de l'environnement**

DÉTAIL DES CONTRIBUTIONS VERSÉES

Novembre 2025

L'article L.123-19-1 du Code de l'environnement dispose : « *Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, **les observations et propositions déposées par voie électronique** ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision.* »

Conformément à cet article, la présente annexe compile l'ensemble des observations et propositions déposées dans le cadre de la participation du public par voie électronique (PPVE) menée du 5 mai au 5 août 2025 sur le projet de stratégie de façade maritime Nord Atlantique – Manche Ouest (SFM NAMO).

Elle est constituée :

1. **des commentaires déposés sur l'onglet de la plateforme dédiée, sous forme de tableau.** Le tableau précise « OUI » dans la dernière colonne lorsque le commentaire est accompagné d'un document versé en pièce-jointe ;
2. **des documents de contribution versés sous forme de pièce-jointe sur la plateforme, aussi appelés « contributions écrites »** dans la synthèse de la PPVE.

Afin de respecter la réglementation en matière de protection des données personnelles, l'ensemble des contributions a été anonymisé, de sorte qu'il ne puisse être procédé à l'identification des personnes ayant contribué à la PPVE.

Ainsi, il est indiqué « [xxxxx] » dans le tableau lorsqu'une signature, une adresse ou tout autre élément d'identification ou de contact a été masqué.

Les contributions écrites compilées en seconde partie de l'annexe ont également été anonymisées en masquant les noms et éléments de contact et en précisant, le cas échéant, le statut de leur auteur (représentant d'association, de structure professionnelle, etc.).

**1. Commentaires déposés par le public sur la
plateforme de la PPVE sur le projet de SFM
NAMO (tableau)**

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-05-06 17:32:58	L' océan et nos horizons ne doivent plus être détruits pour ces éoliennes monstrueuses! Les mensonges de l' État et des promoteurs sont inadmissibles ! La production de ces machines est lamentable et vérifiable au quotidien. La destruction des écosystèmes, le massacre des oiseaux, la dévaluation des biens immobiliers, l' industrialisation maritime qui rend la navigation dangereuse pour des navires transportant des matières dangereuses, les coûts pharaoniques, la destruction des fonds marins, les nuisances sonores sous marine incroyables, les nuisances lumineuses, la pollution marine par les huiles, graisses et matières composites. Les premiers parcs sont déjà un mensonge criminel car pratiquement jamais ils n'alimentent le nombre attendu des 700 000 foyers. Une escroquerie à grande échelle qui en plus explose nos factures énergétiques tout en détruisant la stabilité stratégique du réseau électrique.	
2025-05-11 09:13:15	Pour sur le principe. Intéressé à recevoir des simulations de l'impact visuel de la cote : Santec, Roscoff, Ile de Batz, Carantec. Merci	
2025-05-11 11:01:29	Implanter un parc éolien à proximité d'une aire maritime protégée (zone baie de Morlaix en particulier), de lieux connus de reproduction de faunes protégées est une aberration écologique et environnementale. Si ce projet devait être maintenu en Baie de Morlaix, il conviendrait de le placer plus au large. J'entends que cela perturberait certaines voies de navigation. Néanmoins, les navires peuvent se dérouter avec des conséquences moindres que la disparition de faune et de flore protégées.	
2025-05-11 11:01:50	BONJOUR AUJOURD HUI JE SUIS UN HABITANT DE SANTEC J HABITE FACE A L ILE DE BATZ ET VOUS VOULEZ ME GACHER LE PAYSAGE TOUT CELA POUR FAIRE DE L ARGENT J ACCEPTE PAS VOS PROPOSITION ECOLOGIQUE QUI VONT COUTER BEAUCOUP D ARGENT VOS EOLIENNE A PARIS SERONT TRES BIEN A COTE DE LA TOUR EIFFEL UN TAS DE FERRAILLE [xxxxx]	
2025-05-11 11:30:29	Rien à signaler	
2025-05-11 11:34:22	Bonjour, Totalement opposé à ce que notre littoral soit complètement défiguré, avec ses quelques éoliennes qui ne permettront même pas l'autonomie énergétique de notre région.	
2025-05-11 11:55:36	L'éolien en mer doit ne pas etrd trop haut etre le plus éloigné des côtes possible pour n'être pas visible depuis la côte. Cela défigure de superbes littoraux. Notamment les littoraux bretons. Ile de Batz, Roscoff, baie de Morlaix et son chateau du taureau en mer. La conformité avec l'objectif 3 de la strategie nationale mer et littoral vision 2024/2030 doit etre respectée.	
2025-05-11 13:36:02	État des lieux à amender :industrialisation de la mer ,impact sur le milieu physique, préjudices à la biodiversité et aux activités humaines principalement la pêche artisanale, désastre pour le paysage.Manche ouest fait partie de l'un des rares zones du littoral français encore préservée de toute pollution hormis agricole qui est déjà énorme. Objectifs à préciser : Manche ouest Finistère nord-Baie de Morlaix : implantation des éoliennes à minima 50 km des côtes . Moins entraînera la pollution visuelle de jour comme de nuit d'un des sites les plus protégés et remarquables de Bretagne Carte des vocations: 1/je ne partage pas les orientations proposées car beaucoup trop proche des côtes.Je propose donc 50km des côtes à minima pour les raisons évoquées ci dessus. 2/la technologie de l'éolien flottant n'a toujours pas fait ses preuves. 3/proximité immédiate des zones natura 2000	
2025-05-11	Non à ce projet qui n'apporte rien en matière environnementale, détruit les fonds (ancragés) les petits métiers de la pêche et les paysages	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
15:31:07	détruit les fonds aussi par les lignes de transport de l'énergie, les cotes et les plages avec les stations de redressement ., massacre de la faune aviaire .. introduit des sociétés d'exploitation douteuses,	
2025-05-11 16:08:44	Nous n'en voulons pas	
2025-05-11 16:12:07	Ce sont les plus beaux paysages bretons qui sont menacés par l'implantation des ces éoliennes. Iriez vous implémenter des éoliennes sur la place saint Pierre de Rome, ou sur les champs Elysées, ou devant le Louvre, ou le Château de Versailles??? La Baie de Saint Brieux est complètement gâchée, parce que les éoliennes se voient à 50 kilomètres de là. Ce sont des sites remarquables (l'Ile de Batz, la Baie de Morlaix), tant d'espaces naturels qui font de la France le plus beau pays du monde, qui vont être massacrés. Sans compter l'impact sur la biodiversité et la pêche.	
2025-05-11 16:32:17	Je ne souhaite pas qu'il y ait des éoliennes dans la baie de Morlaix. C'est une baie protégée et cela abîmerait en plus du paysage, qui est d'une beauté rare et qui nous permet encore de nous émerveiller, la faune et la flore Marine deuxième sources d'émerveillement de cette baie. La loi qui protège le littoral de toute construction est claire : pas de construction à moins de 10 m de la mer. pourquoi autoriserait-elle la construction de ce qui détruirait ce qui a longtemps été protégé ?	
2025-05-11 16:50:01	L'implantation de ce parc d'éoliennes est une catastrophe écologique et environnementale qui détruit des paysages magnifiques et met en danger de nombreuses espèces d'oiseaux qui vivent dans ces espaces. D'autre part ce saccage irréversible n'a pas d'utilité démontrée, la production d'électricité sera très faible et les coûts de ces installations et de leurs maintenance seront exorbitants.	
2025-05-11 16:58:44	Ce projet est une hérésie. Vous allez détruire un site exceptionnel d'une richesse incroyable pour la faune et la flore, et jusqu'à alors préservé. La baie de Morlaix est reconnue mondialement pour la richesse de ses fonds marins. Et étant scientifique, je sais de quoi je parle. Ce n'est d'ailleurs pas anodin qu'une station de recherche soit implantée à Roscoff . C'est lamentable et nous nous battons contre ce projet	
2025-05-11 16:59:14	Scandale absolu. Defiguration totale du paysage exceptionnel de la Baie de Morlaix et de l'Ile de Batz. Quelle honte !	
2025-05-11 17:28:29	Bonjour, Je souhaiterais comprendre pourquoi la zone BNO est la seule zone prévue si proche des côtes. La technologie flottante et la zone prévue actuellement en 2050 sont beaucoup plus adaptées et ne dénaturent pas le paysage côtier. D'autres projets notamment en Vendée ont été stoppés. La beauté du littoral ne doit pas être délaissée pour des intérêts financiers. Utiliser la technologie flottante à plus de 40 km des côtes limiterait de façon significative l'impact visuel et dégradant de l'éolien offshore. La zone BNO doit absolument être reculée au large.	
2025-05-11 18:50:09	Non aux éoliennes , nous n'en voulons pas .	
2025-05-11 21:04:51	La France exporte 25 % de sa production électrique. La demande électrique nationale est stable et n'évolue plus. Binic a déjà été victime d'un projet similaire non probant et dont il est quasi impossible de vérifier les statistiques de production. Ce sont les citoyens de notre état (en très fort déficit) qui payent ces développements d'ENR : subventions, prix d'achat de l'électricité,... Au profit de sociétés privées qui n'en demandent pas tant. Aucun de ces investissements EnR actuels ne réduit l'empreinte carbone de notre production électrique dans notre pays puisqu'elle est déjà quasi inexistante, mais cela artificialise de manière très importante des surfaces immenses au détriment de la faune, la flore et des générations futures. Les emplois qui en découlent sont très faibles en comparaison de ceux développés par l'Industrie.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	La vision de la façade 2050 doit être correctement gérée par des services de l'état qui devraient se professionnaliser. Pour toutes ces raisons, nous devons empêcher le développement de ce champs de production éolien qui va ruiner notre littoral si magnifique et nuire aux pêcheurs de notre région, le tout pour de mauvaises raisons. Spécialiste de ces projets d'infrastructures, il est évident selon ma compréhension qu'il ne répond à aucun enjeu stratégique autre que le fait de stimuler des investisseurs privés. Cette manière de dilapider en parallèle nos finances publiques, tout en détruisant les paysages, la faune et la flore est tout simplement honteux. Les conditions de cette consultation, visiblement cachée aux citoyens, sont ubuesques. C'est révoltant.	
2025-05-13 16:32:59	Ce projet est honte : - catastrophe écologique (en plus, il y a une réserve naturelle proche...) - destructions du paysage naturel, des fonds marins, de la biodiversité marine - atteinte visuelle indécente - objectif obscur... il faudrait réduire la consommation d'électricité, pas l'augmenter et projeter des horreurs pareilles - je propose l'abandon du projet (des projets de cet acabit)	
2025-05-11 21:20:58	Bonjour je pense profondément que c'est une grave erreur pour l'environnement qu'est le nôtre en Baie de Morlaix, comme sur l'ensemble du Finistère. Après les marées noires comment oser nous imposer un tel projet. Pour les humains , les animaux, les fonds marins . Laisser nous un peu de liberté. Ça suffit ! L'érosion, les tempêtes, il y a urgence pour le climat , ok . Il y a peut-être moyen de réfléchir autrement que d'investir par des entreprises privées à notre avenir. Laissons nous un choix plus éclairé sur ces projets . Le modèle allemand n'est pas un exemple ! Merci et pensons aux générations futures. Il y a moyen de faire différent.	
2025-05-11 21:41:52	Bonjour, c'est un projet honteux d'un point de vue écologique, les éoliennes coûtent chères et ne produisent pas suffisamment ! D'autre part le retraitement est pratiquement inexistant ! Je préfère un projet de réacteurs nucléaires, qui eux produiront de l'énergie en permanence ! Nous sommes là France, et nous contrôlons le nucléaire ! Et enfin les paysages naturels de la Bretagne ne doivent pas être ensachés d'éoliennes marine ni terrestre ! Je suis complètement contre ce projet !!!	
2025-05-11 23:51:21	Non. Le parc proposé en baie de Morlaix me semblait beaucoup trop proche du Rail d'Ouessant.	
2025-05-12 05:22:00	Superficie d'implantation disproportionnée. Revenir à un plus grand nombre de sites avec des tailles plus raisonnables.	
2025-05-12 06:43:38	Je partage l'objectif de développement des énergies alternatives, mais l'éolien collectif (éoliennes géantes) en particulier offshore me semble très nocif pour les écosystèmes (aviaire particulièrement), les budgets engagés devraient s'investir dans des centrales solaires en tout premier lieu, et ensuite dans le financement de l'adaptation du bâti existant (logements)	
2025-05-12 07:27:48	D'origine bretonne et normande, je suis en vacances régulièrement dans ces régions et me réjouis d'y voir de l'activité s'y développer. Ces projets éoliens offshore sont une chance pour la France, d'obtenir de l'électricité bas carbone et peut chère. J'ai pu visiter celui de Saint Briec l'été passé, ça a été une réelle découverte et un réel plaisir.	
2025-05-12 07:50:19	NON à toute implantation d'éolienne sur les côtes bretonnes, dont les 110 sur la côte nord !!!!!, c'est du délire !.... Défiguration du paysage sur terre comme sur mer, plus aucune vision vers le large dûe à cette barrière gigantesque !	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Extrêmement polluante en amont des implantations, exploration des zones, allées-venues des bateaux, et au moment des installations, du matériel, des forages etc, etc Ainsi que lors de l'exploitation, pollution pour cause de maintenance, de nuisances visuelle (de jour comme de nuit) et sonore pour les fonds marins, riches en écosystèmes végétal et animal. Pour un résultat au final très coûteux et très peu productif qui n'apporte rien aux populations concernées.	
2025-05-12 10:07:28	,-	
2025-05-12 10:11:09	J attend le questionnaire ? Cette consultation est un gag ! Difficile d'accès , et totalement illisible ! Quoiqu'il en soit , je suis fermement opposé à ces parcs éoliens en mer , comme sur terre d'ailleurs... Qui défigurent les paysages , Pour une soit disant écologie , qui rapporte bien peu , par rapport aux investissements . Qui n'engraisse de toute façon que les compagnies privées qui les installent . Quand au rendement ridicule que ces machines donnent , il n'y a pas de quoi pavoiser Et je ne parle pas de tous les inconvénients liés à leur implantation !!! Vous comprendrez donc que j'y sois fermement opposé !!!!	
2025-05-12 10:16:19	Corriger l'erreur sur le volume des extractions autorisées actuellement: "3,45 millions de tonnes par an à partir de 2031" [note : et jusqu'à 2037]. Expliciter la réévaluation des besoins entre 2025 et 2031. Le chiffre que vous présentez n'a pas changé depuis 2018. Il est bien supérieur à la production 2018/2023, qui est un indicateur de la consommation (modulo les ajustements explicités dans l'annexe 9 de 2018). Annuler/modifier votre conclusion sur l'intérêt de délivrer un PER en 2025.	OUI
2025-05-12 11:45:13	J'estime que l'énergie éolienne est préférable au nucléaire. À coût égal de production le cahier des charges des donneurs d'ordre devraient inclure : - la nécessité de ne pas impacter le volume des espèces halieutiques pêchées pour garantir la continuité de notre alimentation locale de qualité ; - la garantie d'absence de nuisances sonores et lumineuses sur la zone éolienne et toutes les zones côtières de passage (routier / aérien,...) utilisées pour la construction et maintenance des éoliennes. - la garantie de la persistance au même niveau de protections des zones nature animales et paysagères.	
2025-05-12 12:31:35	Vu l'état de la planète je suis pour toutes les énergies renouvelables	
2025-05-12 13:07:20	Je suis simplement contre cet impact visuel, la vue sur la baie de St Brieuc me fend le cœur et j'espère que nos magnifiques côtes ne seront plus sacrifiées	
2025-05-12 13:47:56	Ces "moulins à vent" sont une aberration. Certains pays ont commencé à démonter des éoliennes car non rentables et polluantes. Le mouvement ne fait que commencer. Donc arrêtons ce scandale, de plus que comme l'ont indiqués les anciens présidents d'EDF, cela engendrera des coupures de réseaux comme celle du Portugal et de l'Espagne du fait de l'incompatibilité entre ces énergies intermittentes et notre réseau Hydraulique et nucléaire. Pour un coût 5 à 7 fois inférieur nous pouvons renouveler notre parc énergétique bas carbone.	
2025-05-13 19:58:15	Absolument contre les éoliennes en mer : il est impossible de prétendre restaurer la nature en implantant (ou en faisant flotter) des tonnes d'acier et de béton dans un des derniers espaces sauvages sur terre. Il s'agit uniquement de projets industriels très subventionnés, et de nombreux effets induits, dont l'huile pour l'entretien, ne sont pas pris en compte.	
2025-05-12	Ce projet répond à des intérêts mercantiles qui vont défigurer irrémédiablement le littoral au détriment de la faune aquatique, des oiseaux	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
14:14:40	marins, au détriment des pêcheurs et de l'intérêt hautement touristique de cette région. Aucun des arguments exposés pour justifier ce projet n'est convaincant. La France est le pays d'Europe qui a l'énergie la mieux décarbonnée(moins de 1% pour le gaz et le fioul). Nous sommes exportateurs d'électricité: RTE doit payer les pays voisins pour se débarrasser de sa production excédentaire. Il n' y a pas de modification à faire à ce projet. L'éolien off shore est une hérésie.	
2025-05-12 15:56:24	En raison de la visibilité des éoliennes de la côte, nous ne sommes pas favorables à ce projet! localisation: baie de Morlaix - Carantec - Primel-Trégastel - Locquirec.	
2025-05-12 16:18:22	Je suis contre le projet d'installation d'un parc éolien dans la baie de Morlaix qui viendrait grandement porter atteinte à la diversité des paysages côtiers de cette zone.	
2025-05-13 08:20:08	Malheureusement, il est difficile à chacun d'avoir une vision exhaustive de l'ensemble de la façade maritime du Nord Atlantique et de la Manche Ouest, tant la zone est immense. Par conséquent je n'évoquerai que la façade Manche Ouest. Cette dernière m'apparaît jusqu'alors encore bien préservée mais menacée par les multiples projets de parcs éoliens en mer. Beaucoup diront: "mais quelles solutions pour l'indépendance énergétique alors?". Et bien autre chose: de l'énergie solaire, des batteries, des économies d'énergie, mais pourquoi l'objectif d'autonomie énergétique devrait elle passer nécessairement par les dégradations, pollutions visuelles de nos façades maritimes? Pourquoi avons-nous besoin de se flageller à ce point? de se tirer une balle dans le pied. Encore une lubie de plus. Dans 20 ans, une autre technologie balayera les éoliennes. Quid de leur démentèlement? Il n'y aura plus personne. SVP protéger ce patrimoine encore vierge de la nuisance de l'homme.	
2025-05-13 16:32:34	Ce projet est honte : - catastrophe écologique (en plus, il y a une réserve naturelle proche...) - destructions du paysage naturel, des fonds marins, de la biodiversité marine - atteinte visuelle indécente - objectif obscur... il faudrait réduire la consommation d'électricité, pas l'augmenter et projeter des horreurs pareilles - je propose l'abandon du projet (des projets de cet acabit)	
2025-05-13 21:14:10	Je ne veux pas d'éoliennes en manche face à la baie de Morlaix et Roscoff . C'est totalement inutile . Mettez une centrale nucléaire le rendement sera meilleur.	
2025-05-13 23:33:25	Lourde incidence sur la faune et la flore. Quid des zones marines protégées ? Réduction des zones de pêche. Destruction des paysages marins ,lourd impact visuel. Gestion des matériaux utilisés au moment de leur démontage après usure? Après avoir voulu imposer le nucléaire, tentative d'implantation de l'éolien marin dans un des plus beaux paysages de France. Total rejet.	
2025-05-14 06:14:41	Non Pas d'éolienne en mer la w France en regorge à terre cf les hauts de France Des solutions sous marine existent. Cf Naval groupe	
2025-05-14 06:39:45	Il y a déjà beaucoup d'éoliennes terrestres. Pourquoi dénaturer la baie de Morlaix un des plus beaux lieux de France. Noublions pas que la préservation de la beauté de nos paysages est source de tourisme	
2025-05-14 06:41:06	Absolument honteux de défigurer des paysages magnifiques pour peu de résultats énergétiques par des gigantesques éoliennes c'est stupide, absurde et très cher pour le contribuable.	
2025-05-14	Il me paraît difficile d'imposer à l'exceptionnelle côte nord-finistérienne plus encore que ce qu'on impose aux autres : des éoliennes plus hautes,	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
07:04:17	plus nombreuses, plus proches de la côte, en pleine zone de pêche et d'activités nautiques en général, d'importance économique cruciale et dont personne ne peut croire quelles ne seront pas sévèrement limitées, pour ne pas dire interdites pour une raison ou une autre. On peut concevoir la difficulté de déplacer la zone vers l'est pour cause d'espèces d'oiseaux protégées, mais le Léonard, habitant, travaillant, pêchant chez lui sur la côte, devrait peut-être lui aussi être considéré comme une espèce protégée, non ? Si on peut aussi considérer que les zones 3a et 4 de la "carte des vocations" ont une importance stratégique du fait du transport maritime intense qui s'y déroule et empêche de ce fait d'éloigner l'installation prévue, il apparaît clairement que la zone 3b, beaucoup plus loin des côtes, présenterait moins d'inconvénients pour les habitants, pour le transport maritime plus faible et pour la pêche. Tout cela naturellement une fois démontrée la pertinence énergétique de ce type d'installations, qu'il ne m'appartient pas de juger faute de compétences en la matière.	
2025-05-14 07:59:01	Bonjour, Il n'y a aucun doute sur le besoin de développer rapidement, et donc à court terme, nos capacités de production d'électricité bas-carbone afin, d'une part, de réduire la part des énergies fossiles que nous consommons (60% actuellement) et, d'autre part, réduire notre déficit commercial (nous importons pétrole et gaz alors que l'électricité est produite localement). Nous bénéficions par ailleurs en France d'un tissu industriel développé et organisé (fabrication d'éoliennes, de sous-station électriques etc.) afin d'assurer des retombées économiques et sociales majeures sur l'ensemble du territoire national (cf. les différentes notes de l'Observatoire des Energies de la Mer). Le développement de l'éolien offshore est donc tout simplement indispensable : - c'est un moyen de production massive d'électricité bas-carbone - il ne faut que 10 ans maximum (pour des pays aux processus de développement et de permitting longs et compliqués, comme en France) entre l'attribution d'un tel parc et sa mise en service - la compétitivité de cette technologie n'est plus à démontrer Je m'interroge cependant sur 2 sujets : - Pourquoi autant privilégier en France l'éolien flottant alors que cette technologie reste, encore aujourd'hui et dans un cadre budgétaire contraint, chère alors que l'éolien posé est extrêmement compétitif et a déjà largement fait ses preuves techniquement (faisabilité etc.) ? L'éolien flottant est probablement indispensable mais l'équilibre "posé/flottant" est probablement à revoir pour s'assurer que des projets aussi importants se fassent bien dans les budgets attendus. - Plus spécifiquement à cette façade NAMO et pour le parc "Bretagne Nord Ouest" : pourquoi envisager une implantation aussi proche des côtes, à 16 km de l'île de Batz ? Le gouvernement annonçait pourtant, par exemple le 2 mai 2024 à Saint-Nazaire, que ces prochains parcs seront plus éloignés des côtes, jusqu'à 60 km. Nous sommes là aussi proche que les premiers parcs éoliens des AO1, 2 et 3.	
2025-05-14 10:19:47	Nous n'en voulons pas.	
2025-05-14 10:20:58	Non aux éoliennes, on n'en veut pas,	
2025-05-14 12:58:33	Bonjour, La façade Manche Atlantique est l'un des endroits les plus favorables à l'éolien. Il suscite beaucoup de réticences par manque d'information. Ainsi je pense qu'il faut bien expliquer les enjeux : - Sécurité énergétique : la France importe plus de 77% de combustibles pour ces centrales électriques (Uranium et gaz essentiellement) c'est un très mauvais élève en Europe. Nous sommes dépendant d'une situation géopolitique dangereuse (importations via la Russie par exemple) - Sécurité des activités maritimes : Vu le premier point l'installation de parcs éolien devrait être une priorité, ensuite les pays qui ne sont pas retard l'on expérimenté. Exemple la Belgique et les Pays Bas qui ont peu de côte/France ouest on déjà mis respect. 2,2 et 3,9 GW en éolien off-shore, l'Allemagne 9,2 GW. Le RU lui en est à près de 12GW et prévoit 50GW en 2030. Il faut se servir des études d'impact de ces pays - Le parc de St Brieuc : les pêcheurs de coquille St Jacques ont cru que cela affecterait négativement la ressource or depuis l'installation du parc , les récoltes de coquilles n'ont jamais été aussi importantes.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	- Il faut mettre en balance à chaque fois l'enjeu énergétique : si on ne produit pas d'électricité éolienne par quoi le remplacer sans nuire et plutôt en améliorant la sécurité stratégique. Cet exercice n'est jamais fait dans les enquêtes publiques. - L'enjeu climatique : sans l'éolien qui développe plus de puissance /ha que le solaire PV et est mieux réparti sur les périodes de besoin, les autres pays l'on bien compris. En outre l'éolien est le moins émetteur à GES (cf. GIEC) que les autres moyens de production. Ainsi de par la puissance fournie et le faible taux de GES l'éolien est indispensable pour affronter les défis climatique et énergétique. - Rappelons aussi que les centrales d' EnR sont recyclables à plus de 90% ne génèrent pas de pollutions d'hydrocarbures ou radioactives. Elles sont plus souples d'emplois et de maintenance que les grosses centrales thermiques de 1000 MW et plus. Donc prenons exemple sur ce qu'on fait nos voisins et prenons en compte les très forts enjeux auxquels l'éolien permet de répondre.	
2025-05-15 11:57:45	J'ai l'honneur de vous écrire pour vous faire part de mon avis et de mon inquiétude concernant le projet de parc éolien Bretagne Nord-Ouest envisagé pour 2035. Un parc de 110 éoliennes est prévu au large de l'île de Batz (Finistère), sur une zone gigantesque d'environ 300 km². Chaque éolienne aurait une hauteur de 287 mètres, comparable à celle de la Tour Eiffel. Les modélisations mathématiques montrent à quel point la vue des magnifiques paysages bretons serait affectée, comme elle l'a été par ailleurs en baie de Saint-Brieuc, avec des éoliennes visibles même depuis Saint-Malo, pourtant située à 50 kilomètres de là. Jamais un projet n'aura été aussi visuellement impactant, touchant quotidiennement plus de 300 000 résidents en période estivale. Cette côte est l'une des plus belles de France, avec des joyaux tels l'île de Batz, la baie de Morlaix et tous les sites naturels remarquables de la côte de granit rose. Ces espaces naturels, comme d'autres, font de la France un des plus beaux pays du monde et, de la même manière que l'on n'envisagerait pas d'implanter un parc éolien à côté du château de Versailles, aucun esprit sérieux ne peut imaginer un tel gâchis sur cette côte. L'impact sur la biodiversité marine ne sera pas non plus anodin. Les différentes espèces de cétacés seront dérangées par les bruits de battage des pieux, la plupart se reporteront jusqu'à 20 kilomètres, leur comportement social sera altéré, ainsi que leur cycle alimentaire et reproductif. Les oiseaux migrateurs, outre les collisions, se détourneront de leurs routes naturelles. De nombreux herbiers marins seront détruits et les espèces filtrantes (moules, bivalves) finiront par disparaître. Les coquilles Saint-Jacques verront leur cycle de reproduction totalement bouleversé. Enfin, l'impact économique sera important, avec un risque de baisse de fréquentation touristique et l'exclusion des pêcheurs de certaines zones traditionnelles de pêche. Il convient de revenir à la raison. Les Bretons et les amoureux de la Bretagne ne pourront accepter de voir une large partie du littoral sacrifiée sur l'autel d'un projet démesuré. Notre ligne d'horizon est sacrée. Elle symbolise l'espérance qui tient au cœur de l'Homme depuis la nuit des temps. La transformer en zone industrielle serait honteux. Enfin, on peut regretter que ce projet soit mené avec grande discrétion de la part de l'Etat, ce qui contrevient à tous les principes démocratiques. Je demande donc l'arrêt de ce projet inepte. Merci de prendre en compte mon avis.	
2025-05-15 12:36:42	État des lieux à amender :industrialisation de la mer ,impact sur le milieu physique, préjudices à la biodiversité et aux activités humaines principalement la pêche artisanale, désastre pour le paysage.Manche ouest fait partie de l'un des rares zones du littoral français encore préservée de toute pollution hormis agricole qui est déjà énorme. Objectifs à préciser : Manche ouest Finistère nord-Baie de Morlaix : implantation des éoliennes à minima 50 km des côtes . Moins entraînera la pollution visuelle de jour comme de nuit d'un des sites les plus protégés et remarquables de Bretagne Carte des vocations: 1/je ne partage pas les orientations proposées car beaucoup trop proche des côtes.Je propose donc 50km des côtes à minima pour les raisons évoquées ci dessus. 2/la technologie de l'éolien flottant n'a toujours pas fait ses preuves. 3/proximité immédiate des zones natura 2000	
2025-05-15 12:42:13	L'implantation de ce parc d'éoliennes est une catastrophe écologique et environnementale qui détruit des paysages magnifiques et met en danger de nombreuses espèces d'oiseaux qui vivent dans ces espaces. D'autre part ce saccage irréversible n'a pas d'utilité démontrée, la production d'électricité sera très faible et les coûts de ces installations et de	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	leurs maintenance seront exorbitants.	
2025-05-15 14:13:02	Ce projet de parc éolien en baie de Morlaix si près de nos côtes et d'une telle ampleur constitue une menace existentielle pour les habitants et la biodiversité (les deux sont liés). A l'exemple du parc de la baie de Saint-Brieuc, en deux fois plus grand et plus haut, c'est une gabegie financière et un désastre écologique annoncé. Nous sommes nombreux de cet avis et j'espère que nous serons entendus.	
2025-05-15 14:47:07	Éloignement projet, non visible depuis la Côte à l'œil nu	
2025-05-15 16:16:02	NEMA : baie de morlaix Hauteur des éoliennes [287m], nombre (110) et proximité des côtes (16km de l'île de bâtz ; 18 km de Roscoff) : destruction du paysage côtier de la zone : moins d'éolienne, moins haute et nettement plus au large m (recul de plusieurs km) Pénalisation activité de pêche Pénalisation activité touristique Préciser le Type d'éolienne : flottante ? Incidence des amarres : longévité, risque sur faune Incidence sur faune et flore : bruit, risque amarres sur cétacé ; espèces protégées en particuliers	
2025-05-16 03:55:38	Bonjour Je suis tout à fait contre le développement des énergies dites renouvelables mais qii dont intermittentes et non pilotables Celles-ci sont coûteuses pour le contribuable et les consommateurs, ont un un fort impact sur l'environnement, la stabilité du réseau électrique. Cessons cette gabegie idéologique	
2025-05-16 19:20:19	Mon avis se préoccupe d'abord de l'investissement que représente l'implantation de 110 éoliennes et du retour sur investissment. En fait, combien coûtera cette implantation ? Au bout de combien de temps sera-t-elle rentable puis vraiment rémunératrice en termes d'électricité ? Notre époque est faite de changements de cap et d'innovation, si le temps des éoliennes vient à passer et que, par voie de conséquence, les entreprises créant et gérant ces éoliennes viennent à disparaître, qui assurera leur démantèlement dont on sait qu'il est laborieux et coûteux ?	
2025-05-17 05:55:31	Bonjour je pense profondément que c'est une grave erreur pour l'environnement qu'est le nôtre en Baie de Morlaix, comme sur l'ensemble du Finistère. Après les marées noires comment oser nous imposer un tel projet. Pour les humains , les animaux, les fonds marins . Laisser nous un peu de liberté. Ça suffit ! L'érosion, les tempêtes, il y a urgence pour le climat , ok . Il y a peut-être moyen de réfléchir autrement que d'investir par des entreprises privées à notre avenir. Laissons nous un choix plus éclairé sur ces projets . Le modèle allemand n'est pas un exemple ! Merci et pensons aux générations futures. Il y a moyen de faire différent. Pour avoir une ligne d'horizon sans nuisance industrielle. Venez rencontrer la population concernée et n'agissait pas en force parce que vous avez été élu. C'est ça qui ne fonctionne pas et entraîne des changements d'orientation politique d'une population.	
2025-05-17 16:06:15	Pour suivi des avis	
2025-05-17 20:03:51	Excellent projet qui va permettre de rendre la Bretagne nord moins dépendante en terme énergétique en se servant de ses atouts, son vent .	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-05-18 07:29:47	Je souhaite l'annulation de ce projet de construction -trop coûteux -destruction des espaces naturels -impact sur les paysages	
2025-05-18 12:31:46	Je trouve que ce projet est mené d'une manière tout simplement inadmissible. Tout est fait pour dissimuler les informations au public ; même ce lien est difficile à trouver. Les décisions sont prises par des gens qui ne verront pas les paysages de leur enfance transformés en zone industrielle. Les éoliennes sont beaucoup trop proches du rivage et installées au mépris des riverains et des acteurs économiques locaux, notamment les pêcheurs. La seule manière d'obtenir un consensus serait de les placer suffisamment loin, comme cela a été fait en Norvège, et d'éviter les zones de pêche. Mais j' imagine qu'il est plus simple de promettre des compensations financières aux mairies des communes impactées (plus en difficulté depuis la fin de la taxe d'habitation) que de faire un projet supportable pour les habitants.	
2025-05-19 05:28:25	Implanter des éoliennes pourquoi pas mais elles ne doivent pas être visibles depuis les côtés pour ne pas dénaturer l'aspect visuel...et elles risquent de fortement perturber la faune locale.... Il me semble également que dans le projet actuel le cairn de barbenéz n'est pas loin!!!	
2025-05-19 15:14:26	Je pense que l'ensemble de ce projet sur la façade Nord Atlantique - Manche Ouest à l'horizon 2035 et son expansion à l'horizon 2050 est une pure et intolérable défiguration d'un des plus majestueux littoral français. L'idée de vouloir implanter 110 éoliennes flottantes de 287 mètres à environ 20 kms des côtes du nord Finistère est une véritable honte et un déni total de l'importance de la ligne d'horizon et du cadre naturel exceptionnel et intouché de cette zone auprès des locaux et touristes, un non-sens avec des "compensations" qui ne seront jamais à la hauteur des préjudices à l'égard des activités de pêche, de nautisme, de tourisme, de l'environnement, du patrimoine: île de Sieck, île de Batz, baie de Carantec, île Callot, Baie de Morlaix, Château du Taureau datant du 16ème siècle et restauré par Vauban!!! etc. Avec pour arrière plan un champ d'éoliennes ??? Mon avis et ma réponse, c'est non.	
2025-05-19 16:03:25	Bonjour, La stratégie n'est n'est pas une. Celle du but à atteindre (obtenir de l'électricité) et plus dommageable à long terme sur l'environnement à grande échelle (pollution visuelle, pollution des routes maritimes, impact sur la faune et la flore, impact sur le tourisme côtier, et la liste est certainement plus longue encore). La pire des choses est l'évidence d'une économie bretonne qui va, à court terme, s'effondrer. Comment les politiques et scientifiques ne voient-ils pas cela? C'est "criminel" ce qui est prévu. Sauf que c'est un crime légal par manque de vision juridique qui aurait dû prévoir de telles "idées"	
2025-05-19 16:24:14	Sur le projet d'éolienne en mer : outre la nécessité de créer des énergies alternatives au sol notamment au niveau des citoyens (PAC, mesures en cours à continuer, habitat passif etc...) et des entreprises (recensement des surfaces à équiper en photovoltaïque, installation de PAC sous les parking, etc.....), il me semble judicieux de ne pas sacrifier le seul lieu naturel encore existant : la mer. Ces éoliennes détruiront non seulement le paysage mais tous les écosystèmes sous l'eau. Les poissons de roches vont venir installer au pied de ces éolienne une nouvelle faune et déstabiliser tout l'écosystèmes des baies de Lannion et de Morlaix (côte de granit rose) où un nouveau projet est en cours de concertation. Ce projet est proche des 7 îles qui est une réserve naturelle d'oiseaux dont le fou de Bassan. L'ensemble des côtes à cet endroit devrait être un parc naturel outre le classement en natura 2000. L'éoline en mer est une aberration écologique aussi mal pensée que l'agrovoltaïsme qui artificialise les terres. Quand arrêterons de marcher sur la tête ?	
2025-05-19 17:03:05	Je suis totalement opposée à ce projet qui impacterait beaucoup trop les écosystèmes. La protection de la nature devrait être une priorité bien au delà de ces soi disantes énergies renouvelables dont les matériaux et la mise en route sont extrêmement polluants sur de nombreux plans.	
2025-05-19 17:25:18	Ces projets à court, moyen et long terme sont dépendants des politiques souhaitées par le pouvoir en place et utilisés comme arguments électoraux, ce qui rend ces projections et leurs conclusions très aléatoires C'est une planification sur 50 ans ratifiée par référendum par les français et totalement imperméable au changement de majorité politique qui permettra une transition énergétique acceptée Toutes décisions non comprises nourrissent le vote extrême L'argument de l'emploi en est une belle illustration les emplois créés par l'éolien sont un transfert des	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	emplois pétroliers et les marins bretons le savent Les autres pays de l'UE construisent les parcs éoliens à 41 kms des cotes et ce projet est prévu à 16 kms et les promeneurs bretons le savent L'énergie produite sera revendue et enrichira certains mais pas les bretons qui le savent Le Finistère abrite le port militaire de Brest avec la cible et le risque que représentent le site de sous-marins nucléaires de l'île long et les finistériens l'acceptent mais ce projet sera une pollution visuelle pour des décennies et sa vision rappellera aux bretons et aux visiteurs l'errance de la politique énergétique française	
2025-05-19 17:40:34	L' éoliennes ne donne que 25% d'énergie en général, c'est moche et sa tue les animaux, donc je suis absolument contre les éoliennes et surtout en Mer	
2025-05-19 19:14:00	Je suis contre ce projet qui risque de nuire gravement à la faune (nombreuses réserves ornithologiques à proximité (île Rouzic : fous de bassan et macareux), les requins taupe et la possible zone de reproduction vers Trégastel en cours d'étude, etc...). L'impact visuel sur les monuments historiques de toute la baie (château du Taureau à Carantec, cairn de Barnenez, Meneham, différents menhirs de la côte Nord ...) est bien trop important au regard de la taille et du nombre d'éoliennes prévues pour ce parc. Elles seront visibles partout sur la côte Nord. À la lumière du parc éolien construit vers Batz sur mer qui lui, ne devait normalement pas avoir un impact visuel aussi important. Est-ce que les éoliennes seront adaptées à une mer où il y a des tempêtes importantes à répétition ? Quel impact sur la faune (reproduction, orientation, migration...) sur 2, 5, 10 ans ?	
2025-05-19 19:41:39	Je vis en Bretagne Nord et suis oppoée au projet d'éoliennes en mer au large du Finistere Nord et cote d'armor. Cela nuit aux pêcheurs, dénature les paysages, tout cela pour de l'électricité intermittente dont nous n'avons pas besoin.	
2025-05-19 20:34:06	Je suis fondamentalement opposé à ce projet qui une aberration énergétique, va coûter des sommes démesurées et vas être à l'origine de graves pollutions visuelles. Sans oublier l'impact environnemental très négatif sur les fonds marins, les oiseaux, la pêche, etc. A qui profite ce funeste projet ?	
2025-05-19 22:05:35	zone Roscoff -Locquirec: risque pour la pêche côtière, l'les activités de voile, les liaisons avec le Royaume-Uni et l'Irlande, défiguration d'une zone Natura 2000, d'un paysage classé patrimoine historique (Roscoff, Cairn de Barnenez entre autres), d'un des sentiers côtiers les plus fréquentés de France GR 34, risque pour la réserve des 7 lles.... Ces réflexions sont valables pour l'ensemble de ce méga-projet mené à marche forcée par l'Etat, en toute discrétion délibérée, sous peine de jeter définitivement l'opprobre sur les élus et la classe politique! Au minimum, il faut les éloigner à 40/50km du littoral, et les faire moins hautes, et moins nombreuses!	
2025-05-20 05:40:59	C'est une hérésie. Depuis Locquirec on voit très bien un phare (triagoz) qui fait 29m de haut, on parle là de 110 éléments qui feront dix fois sa taille. Vous aller tuer un paradis Breton alors que l'on produit déjà trop d'électricité. Comment allez vous recycler ces éoliennes en fin de vie ? Quelle étude d'impact a été faite pour les poissons et autres. Ne pouvons nous pas travailler le solaire et le développer sur des toitures d'entreprises, parking etc Vous allez tuer notre région.	
2025-05-20 08:35:54	L'éolien en mer est une bonne chose pour assurer le mix énergétique et la planification envisagée me semble correct. Il faut cependant apporter une attention particulière au maintien des paysages (notamment visuel) et assurer une veille écologique de pointe, précise et pertinente, avec par exemple des outils comme l'ADN environnemental pour la biodiversité !	
2025-05-20 08:41:24	Simplement pas d'éoliennes en mer pour la manche ! Non non non et non! Le Finistère Nord se développe actuellement en terme de tourisme notamment par sa nature ses ports et surtout ses vues mer à couper le souffle ! ... Un tel projet d'implantation nuirait à cette dynamique naissante et plus que bienvenue ... Par ailleurs entre les Zones natura 2000 et les circuits de migrations d'espèces sauvages (en air comme en mer, orques Dauphins etc ...) et l'importance de la présence des goélands au large des côtes sur les îlots sauvages notamment etc... la présence éolienne est impensable ! Les goélands étant particulièrement sensibles aux infrastructures visibles et aux infrasons je peux assurer que ça aura des répercussions très	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	défavorables que de les voir s'éloigner de leur habitat naturel, car ils le feront soyez en sûr ! Enfin le peuple ici s'y opposera avec férocité et ne décollera pas !	
2025-05-20 09:23:13	Je ne souhaite pas ce projet	
2025-05-20 09:28:16	Bonjour, je suis contre ce projet qui ne servira pratiquement à rien et dénaturera nos belles cotes à tout jamais. Il détruira également les fonds marins. La Bretagne possède les plus belles côtes et de loin. Nous avons besoin de la pêche.	
2025-05-20 10:08:30	Appréciation globale Mon appréciation globale est nettement défavorable. Le document consulté donne une impression de naïveté désarmante, masquée par une sémantique volontairement lourde et administrativement technique, qui semble chercher à imposer un « fait accompli » sans le dire explicitement. Permettez-moi de développer ce point de vue, que je partage avec nombre de mes concitoyens, même si certains y verront une forme de prosélytisme que je ne revendique aucunement. Ce regard est celui d'un habitant retraité, qui contemple ses dernières années face à un horizon jusqu'ici libre et apaisé, que l'on s'apprête à obstruer par une technologie plus avilissante que réellement porteuse d'avenir. Le projet, entériné hors de France, entend porter toujours plus haut (jusqu'à 287 mètres) une prétendue alternative énergétique, qui, à mes yeux, évoque davantage les promesses incertaines des vaccins à ARN messenger : des solutions dites innovantes, dont les effets à long terme restent difficilement réversibles. À l'image des "dormants" dans la construction, les cadres imposés par cette stratégie pourraient bien être les fondations d'une perte durable de souveraineté nationale. Sur la vision à horizon 2050 1.L'Union européenne reste une entité composée de personnes non élues directement par les citoyens français, représentant des intérêts politiques ou militants qui peuvent aller bien au-delà du mandat fonctionnel confié par les États membres. Ce déficit démocratique questionne la légitimité de décisions ayant un impact profond et durable sur nos territoires.(cf. discours de M Philippe SEGUIN en conclusion préliminaire). 2.L'éloignement du projet des acteurs locaux, combiné à une centralisation des décisions au niveau européen, aboutit à une délégation de responsabilité qui rend secondaire, voire insignifiante, la voix des habitants concernés. Cette mécanique institutionnelle donne l'impression d'un processus fermé, où les consultations publiques sont symboliques, sans véritable prise en compte des retours exprimés. 3.Les études sur les alternatives énergétiques n'ont jamais véritablement convaincu. Elles peinent à démontrer leur rentabilité à long terme, et leurs limites techniques sont régulièrement révélées par des défaillances plus fréquentes que celles observées dans le secteur nucléaire français. 4.La vente d'Alstom et des turbines ARABELLE aux États-Unis (notamment entre 2012 et 2013) constitue un précédent grave. Loin de représenter une stratégie gagnante pour la France, cette perte d'indépendance industrielle a appauvri nos entreprises, nos familles et nos territoires. Pire encore : sous couvert d'une ouverture à la concurrence, nous avons vu naître des structures qui nous revendent aujourd'hui notre propre énergie plus chère, aggravant la précarité énergétique. 5.Sur le plan géostratégique, le déploiement massif d'éoliennes, toujours plus hautes et nombreuses, affaiblit potentiellement notre sécurité. La France dispose d'une façade maritime de plus de 5500 km, bien plus étendue que ses 2913 km de frontières terrestres. Ce front maritime, qui pourrait être un atout, devient un point de vulnérabilité. Dans un contexte de tensions internationales croissantes, il faut s'interroger sérieusement sur les risques d'intrusion, de sabotage, ou d'utilisation stratégique de ces infrastructures sensibles. En conclusion préliminaire de ces cinq premiers points (non-exhaustifs par nature), et avant que de vous proposer, éventuellement, les volets carte des vocations, objectifs stratégiques à compléter ou amender, il me parait pertinent de rappeler les propos de M Philippe SEGUIN aux membres du parlement (encore) français au travers de ses phrases de son discours de plus de deux heures le 5 mai 1992 à l'Assemblée nationale « .../... Voilà trente-cinq ans que toute une oligarchie d'experts, de juges, de fonctionnaires, de gouvernants prend, au nom des peuples, sans en avoir reçu mandat des décisions dont une formidable conspiration du silence dissimule les enjeux et minimise les conséquences. Que l'on	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	m'entende bien : je ne viens ici donner de leçon à personne ; mais que l'on veuille bien, en retour, respecter ma propre démarche ! Je me serais d'ailleurs bien passé d'être là. Il eût mieux valu, à l'évidence, que des voix plus fortes que la mienne engagent le combat » et « La souveraineté, cela ne se divise pas ni ne se partage et, bien sûr, cela ne se limite pas. Rappelons-nous d'ailleurs, pour avoir un exemple plus récent de ce que vous appelez de vos vœux, ce que put signifier pendant « le printemps de Prague » la doctrine de la souveraineté limitée, tant il est vrai que la « souveraineté divisée », « la souveraineté partagée », « la souveraineté limitée » sont autant d'expressions pour signifier qu'il n'y a plus du tout de souveraineté ! Et, de fait, quand on accepte de prendre des décisions à la majorité sur des questions cruciales, et dès lors que ces décisions s'imposent à tous sans pouvoir jamais être remises en cause ultérieurement à l'échelon national, on passe clairement de la concertation à l'intégration, Aussi, quand on nous dit que les accords de Maastricht organisent une union d'Etats fondée sur la coopération intergouvernementale, on travestit délibérément la réalité, Tout au contraire, ces accords visent à rendre inapplicable le droit de veto et à créer des mécanismes qui échappent totalement aux Etats, ... ». https://www.senat.fr/connaitre-le-senat/evenements-et-manifestations-culturelles/les-revisions-de-la-constitution/discours-prononce-par-m-philippe-seguin-le-5-mai1992-a-lassemblee-nationale.html	
2025-05-20 13:24:47	oui	
2025-05-20 13:34:57	Non à l'implantation d'éoliennes en baie de Morlaix.	
2025-05-21 08:48:57	Il est absolument choquant et scandaleux de pouvoir imaginer abîmer à ce point le patrimoine maritime et écologique de notre pays, et particulièrement de la Bretagne nord, connue et appréciée pour ses côtes sauvages et la préservation de son littoral, de ses fonds marins et de son parc maritime. L'éolien n'est même pas suffisamment rentable pour justifier une telle atteinte au patrimoine écologique breton. Il y a disproportion manifeste entre le but recherché par une telle politique et l'atteinte sans nom à la faune et la flore maritime, et à la beauté de l'endroit. En tant qu'habitant de la Baie de Morlaix, j'y suis farouchement opposée.	
2025-05-21 11:18:35	Non a la dégradation visuelle et écologique du site exceptionnel de la Baie de Morlaix et proche d'une route maritime extrêmement chargée!	OUI
2025-05-21 13:33:50	Pas d accord du tout pour ce projet dans la manche	
2025-05-21 19:06:52	Les éoliennes sont-elles vraiment rentables? De plus ,pour une zone balnéaire avec un patrimoine historique,cela gâchera le paysage. Des enjeux de pêches ,de tourisme ,de protection de la faune,la flore ...sont à respecter. Rien ne permet d'affirmer que ces éoliennes seront un plus pour la région	
2025-05-22 08:12:59	Avis favorable	
2025-05-22 10:55:52	la construction d'un parc eolien visible de lannion au pays des abers defigurera massivement le territoire	
2025-05-22 11:52:24		

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-05-22 12:19:44	Bonjour. Il y beaucoup d'éléments dans ce dossier et en particulier sur les impacts. Néanmoins, il n'y a pas de données sur les impacts visuels. On aurait pu inclure des données générales sur la visibilité des ouvrages par zone en fonction de la distance, de la "visibilité météo", d'une combinaison des deux, en journée, en nuit.	
2025-05-23 08:15:00	Oui si la préservation de l'environnement est le principe de base.... Priorité absolue Réserve des 7 îles	
2025-05-23 18:27:07	Je ne souhaite pas que l'on dénature nos côtes surtout dans un Espace protégé pour les oiseaux marins Le parc éoliens de la baie de MORLAIX est une hérésie je suis totalement contre C'est une zone protégée et je me permet de soulever qu'à ce jour aucune étude n'a été menée sur les perturbations de la faune liée aux vibrations générées par les pales de ces monstres qui détruisent notre paysage	
2025-05-23 23:49:40	Ces zones sont des endroits encore préservés !!! Personne ne doit détruire ces espaces naturels et encore moins pour le profit de l'entreprise privée !!!	
2025-05-24 21:03:01	Je suis opposé à l'installation d'éolienne sur la zone de Lil de Batz et baie de Morlaix. Je ne vois pas de prise en compte des espèces marines, de la faune, des oiseaux marins, ou des activités artisanales de pêche. L'ensemble des communes du Finistère Nord et des Côtes d'Armor est conçue, or il n'y a que quatre mairies de réunions Pub. Pourquoi ?	
2025-05-25 07:29:52	Bien que les projets éoliens représentent l'énergie « d'avenir » dénaturer le paysage et y intégrer encore des activités humaines ne me semblent pas judicieux. Il existe peut-être d'autres moyens de créer de l'énergie « propre » avec les ressources que possèdent déjà la Bretagne sans en détruire d'autres ? (Ex: biomasse)	
2025-05-28 09:27:18	Professionnel du tourisme par une activité de parashooting à [xxxx] depuis 5 ans, je suis très inquiet sur l'impact de ce projet sur notre activité et du risque avéré de perte de valeur du patrimoine immobilier. En effet, au regard des expériences des communes littorales concernées par des champs d'éoliennes offshore en France, nous sommes en droit de nous inquiéter de l'avenir de la filière touristique dans le Léon. La visibilité des éoliennes de la côte dans cette version de projet semble être bien trop importante de jour comme de nuit. La distance minimale en tout point de la côte doit être étudiée pour ne pas être inférieure à 20 milles nautiques ou simplement repenser le projet pour le déplacer dans une zone à plus faible impact patrimoniale et touristique. Aussi notre côte est reconnue pour son côté sauvage et naturel avec de nombreuses roches et îlots, classé Natura 2000, la présence de ce parc éolien serait très impactante, sans compter l'impact sur la faune et la flore dont les colonies de fous de basses mers très présentes dans le secteur ainsi que les mammifères marins (dauphins, marsouins)... L'expérience de nos clients (à la recherche de cette côte sauvage) démontre le risque de destruction de l'activité touristique (Roscoff, Santec, Cleder, Plouescat). En espérant vivement que ce projet sera déplacé dans une zone à plus faible impact économique et environnemental. Cordialement [xxxxx]	
2025-05-28 12:51:25	Quelle sera la production de ces éoliennes ? Quel impact sur la biodiversité ? Existe-t-il des alternatives à la destruction de ce paysage marin si beau et préservé jusqu'à présent ? Le jeu en vaut-il la chandelle ? Ne faudrait-il pas privilégier la pose de panneaux solaires sur les maisons individuelles ? Cette électricité sera-t-elle vendue à l'Irlande ?	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-05-29 05:37:58	D'accord avec les orientations proposées. À l'heure où le réchauffement climatique est déjà de +1,5°, tout projet éolien ou solaire ambitieux est indispensable même si cela pose quelques désagréments, et celui-ci en particulier me semble cohérent.	
2025-05-29 06:25:29	Avis très favorable. Les implantations d'éoliennes dans les zones prévues dans le document synthétique sont indispensables pour l'avenir énergétique de la France. Elles sont compatibles avec les usages usages en mer. Conformément au scénario M0 du document RTE 2021 l'objectif à atteindre pour les éoliennes en mer serait au total de 62 GW.	
2025-05-29 08:21:25	Je suis hostile à ce projet qui va défigurer le merveilleux site . De plus la France est exportatrice d'électricité.	
2025-05-29 08:46:21	Bonjour Le projet d'implantation pose d'énormes problèmes pour le trafic maritime et la pêche côtière qui me paraissent avoir été sous estimés par l'étude en cours. En ce qui concerne l'impact environnemental et plus particulièrement sa visibilité depuis la côte le choix qui a été fait est d'ignorer totalement les avis et la perception des riverains.... cette absence de démocratie participative ne peut qu'entraîner un rejet par la population et la contestation du projet qui ne peut que défigurer le paysage littoral. Pour ces raisons ce projet me paraît devoir être abandonné ou tout au moins revu.	
2025-05-29 10:22:47	Il faut absolument rendre les territoires de plus en plus autonomes en énergie et supprimer les énergies fossiles, même pour les déplacements. L'éolien marin est une solution peu impactante qui doit être adoptée par tous grâce à une concertation volontaire et constructive.	
2025-05-29 15:28:44	La limitation de la zone à l'ouest n'est pas argumentée. Pourquoi l'impact paysager serait il plus important qu'au niveau de l'île de batz/plougasnou et pourquoi cette zone serait peu propice à la valorisation énergétique ? En l'état, cela ne veut rien dire. Reconsidérer cette zone. D'une façon plus générale, je souhaite que le projet avance même si l'impact visuel est certain à la distance en cours d'évaluation.	
2025-05-29 15:30:15	mépris des habitants et de la faune et la flore, non au périmètre ile de batz baie de morlaix, il y a d'autres manières de faire.	
2025-05-31 17:03:55	bonjour, ce projet est aberrant. c'est un projet polique réalisé au detriment des populations pour satisfaire quelques politiques qui se donnent bonne conscience écologique. Ils subventionnent avec notre argent des projets industriels qui sont : -inutiles en termes de production électrique -dangereux pour les écosystèmes -destructeur des paysages la mer est sans doute le seul et dernier paysage que l'homme n'avait pas réussi à détruire et bien cela va être fait.	
2025-06-01 10:18:51	Non en l'état aux éoliennes de la baie de Morlaix et plus à l'est et l'ouest . La distance d'implantation par rapport à la côte aboutit à une dévastation du site . Le résultat aboutit à Défigurer la nature : une absurdité au nom de la transition « écologique » . Tomber de Caribé en Sila ou marcher sur la tête . Les nuisances du parc sur la pêche côtière en moyenne mer sont aussi escamotées dans l'étude jointe .	
2025-06-01 20:33:00	Je suis opposé à l'installation d'éoliennes maritimes au large de la baie de Morlaix et de Roscoff. Ce projet menace à la fois l'activité économique (pêche, lignes de transport maritime France - Angleterre), touristique (beauté du site, voile loisir, parcours de courses à la voile de renommée	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	mondiale), et les espèces animales (oiseaux, poisons, crustacés) ainsi que la faune marine.	
2025-06-04 17:58:34	Nocif pour la pêche Nocif pour les fonds Nocif pour le paysage Nocif pour la biodiversité Nocif pour le tourisme Nocif pour les oreilles Seul utilité le fric Alors c est BON pour toi	
2025-06-05 14:44:19	La Baie de Morlaix Défigurée, son Identité et son Attractivité Touristique Irrémédiablement Altérées. Ce projet colossal de parc éolien flottant de 2 GW en Baie de Morlaix ne représente pas seulement une menace écologique ou économique ; il constitue une agression sans précédent contre un patrimoine paysager et culturel d'exception. L'installation de 110 éoliennes géantes, culminant à plus de 300 mètres de hauteur, défigurerait irrémédiablement l'identité visuelle de cette baie emblématique de la Bretagne Nord. L'installation d'un champ d'éoliennes aussi vaste et visible aurait des conséquences désastreuses sur cette attractivité : Détérioration de l'image de marque : La perception d'une « destination nature » ou « préservée » serait irrémédiablement altérée, repoussant une partie de la clientèle touristique. Impact sur l'immobilier : La valeur des biens immobiliers côtiers, en partie liée à la qualité de la vue sur mer, pourrait chuter significativement. Conséquences sur l'emploi : Une baisse de la fréquentation touristique entraînerait inévitablement des pertes d'emplois dans l'hôtellerie, la restauration, les loisirs nautiques et les commerces locaux. La promesse d'énergies « vertes » ne peut justifier la destruction d'un capital paysager irremplaçable et la mise en péril d'une économie locale solide. Le patrimoine n'est pas qu'un vestige du passé ; il est le fondement de notre identité présente et la ressource de notre avenir économique et social. Un Choix de Société Fondamental Face à ce projet, la question n'est plus seulement de savoir si l'éolien en mer est une source d'énergie viable, mais à quel prix nous sommes prêts à défigurer notre territoire. Accepter ce projet, c'est renoncer à un morceau de l'âme de la Bretagne, c'est valider une vision où l'industrialisation prime sur la beauté, l'héritage et la qualité de vie. La Baie de Morlaix mérite d'être protégée. Son paysage est un bien commun, un héritage que nous devons préserver intact pour les générations futures. L'atteinte à ce patrimoine ne serait pas une simple modification, mais une altération irrémédiable qui marquerait à jamais notre horizon. Ne sacrifions pas la splendeur de notre littoral pour un projet dont les bénéfices réels sont discutables et les coûts, y compris paysagers, incalculables. Perturbation des Habitats Marins et Destruction Directe La Baie de Morlaix est reconnue pour sa richesse halieutique et sa biodiversité exceptionnelle. Elle constitue un passage migratoire crucial et un lieu de vie pour de nombreuses espèces de poissons (bars, lieus, etc.), de crustacés, de mollusques et de mammifères marins tels que les phoques gris et les grands dauphins. Oiseaux Marins : La baie est également un site important pour des colonies d'oiseaux marins nicheurs et migrants. Le risque de collision avec les pales géantes est avéré, notamment pour des espèces protégées. De plus, la présence de ces infrastructures peut modifier leurs routes migratoires et leurs zones de nourrissage, entraînant un stress et une dégradation de leur état de conservation. Faune Pélagique et Benthique : Les champs électromagnétiques émis par les câbles sous-marins peuvent perturber l'orientation et le comportement de certaines espèces, notamment celles qui utilisent le champ magnétique terrestre pour leurs migrations. Les vibrations et le bruit sous-marin générés par la construction puis l'opération des éoliennes peuvent également avoir un impact négatif sur la communication, la reproduction et l'alimentation des espèces marines, les poussant à désertir ces zones.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Le Démentèlement : Une Bombe Écologique à Retardement Si la construction représente une menace immédiate, la question du démantèlement est une bombe écologique à retardement. Avec une durée de vie moyenne de 20 à 30 ans, ces éoliennes finiront par être obsolètes. Le démantèlement en milieu marin est une opération complexe et coûteuse, dont le coût réel par éolienne (pouvant atteindre 600 000 € ou plus) est souvent sous-estimé et pas toujours entièrement couvert par les garanties financières. La problématique des fondations en béton pour l’ancrage des éoliennes, parfois impossibles à retirer intégralement, pose la question de l’abandon de structures massives en pleine mer, transformant le site en une décharge sous-marine permanente. La promesse d’une énergie « propre » ne peut ignorer cette empreinte environnementale durable. Une Logique d’Industrialisation de la Mer L’installation d’un parc de cette envergure participe à une industrialisation progressive de nos espaces marins. Cela modifie non seulement le paysage, mais aussi la relation que l’homme entretient avec la mer. La Baie de Morlaix, par son caractère semi-fermé et sa richesse écologique, est particulièrement vulnérable à une telle agression. Les impacts cumulés de projets de grande ampleur risquent de dégrader irrémédiablement la qualité des eaux, la santé des écosystèmes et, par ricochet, les activités humaines qui en dépendent, comme la pêche et le tourisme. Contradiction Économique et Sociale : Un Projet Imposé qui Méprise les Activités Locales et l’Avis des Habitants Le projet d’implantation d’un parc éolien flottant de 2 GW en Baie de Morlaix est présenté comme une avancée énergétique, mais il se révèle être une flagrante contradiction économique et sociale. Loin d’être un consensus, c’est un projet imposé qui ignore superbement les réalités du terrain, méprise les activités locales essentielles et tourne le dos à l’avis des habitants, créant ainsi un fossé profond entre les décideurs et la population. La Pêche Artisanale en Première Ligne : Une Menace Existentielle La Baie de Morlaix et la Manche Ouest sont des zones de pêche historiques et vitales pour des centaines de marins. La pêche artisanale côtière, la conchyliculture et la récolte d’algues y représentent un pilier économique et culturel. L’installation de 110 éoliennes géantes, avec leurs ancres et leurs câbles de raccordement, entraînerait des conséquences dévastatrices : Sécurité maritime : La navigation dans un champ d’éoliennes présente de nouveaux risques, notamment par mauvais temps, pour des bateaux de pêche qui doivent manœuvrer avec précision. Accès aux zones de pêche restreint ou interdit : Les immenses périmètres de sécurité autour des éoliennes et les zones de pose de câbles réduiront drastiquement les terrains de pêche. Pour des navires côtiers qui opèrent sur des zones limitées, cette perte d’espace est synonyme de perte de revenus, voire de cessation d’activité pour de nombreuses entreprises familiales. Impact sur la ressource : Les perturbations acoustiques et vibratoires durant la construction et l’exploitation peuvent éloigner les poissons et les espèces marines, affectant directement la ressource halieutique. La pêche est une activité de subsistance pour de nombreux foyers, et sa fragilisation menacerait un savoir-faire transmis de génération en génération. Le Tourisme : Une Attractivité Compromise, des Emplois Menacés Comme détaillé précédemment, la beauté des paysages de la Baie de Morlaix est le moteur de son attractivité touristique. Ce secteur génère des milliers d’emplois, des campings aux hôtels, des restaurants aux activités nautiques, en passant par les commerces de proximité. Désinvestissement Local : Face à cette perspective, les investisseurs pourraient être réticents à développer de nouvelles activités touristiques dans une zone perçue comme « industrialisée ». Défiguration Paysagère : La présence visible et massive de ces éoliennes de plus de 300 mètres transformerait radicalement l’image idyllique de la Baie. Une pollution visuelle de cette ampleur est un repoussoir direct pour les visiteurs qui viennent chercher un cadre naturel préservé. Baisse de la Fréquentation : La dégradation du paysage et de l’expérience visuelle entraînerait inévitablement une diminution du nombre de touristes. Une baisse de fréquentation se traduit directement par des pertes de chiffres d’affaires pour toutes les entreprises liées au tourisme, menaçant la viabilité de nombreux emplois saisonniers et permanents. Le Déni Démocratique : La Voix des Habitants Ignorée	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Le sentiment le plus prégnant parmi les habitants de la Baie de Morlaix est celui d'une imposition de projet, sans réelle prise en compte de leurs préoccupations. Malgré les concertations, souvent jugées insuffisantes ou de façade, et les mobilisations citoyennes croissantes (telle que celle du collectif Nemo), l'impression demeure que la décision est déjà prise en haut lieu. Manque de Transparence et de Dialogue : Les informations sont parfois fragmentées ou techniques, rendant difficile une compréhension complète des enjeux pour le grand public. Le dialogue semble plus s'inscrire dans une logique de communication que de réelle co-construction. Consultation Bafouée : Lorsque des avis défavorables sont massivement exprimés, que ce soit via des pétitions, des manifestations ou des enquêtes publiques, ils semblent avoir peu d'impact sur le cours du projet. Cela engendre un sentiment de désespoir et de colère, nuisant gravement à la confiance dans les institutions. Conséquences Sociales : Au-delà des impacts économiques, l'imposition de ce projet génère des tensions sociales, de l'anxiété et un sentiment de déracinement pour des communautés profondément attachées à leur territoire et à leur mode de vie. En somme, ce projet d'éoliennes en Baie de Morlaix n'est pas seulement un choix énergétique ; c'est un choix de société qui met en péril l'équilibre économique et social d'un territoire, en ignorant délibérément les savoir-faire ancestraux, l'attractivité touristique et, plus grave encore, la volonté exprimée par ses habitants. La transition énergétique ne peut être juste si elle se fait au prix du mépris des populations et de la destruction des fondements de leur prospérité.	
2025-06-06 19:11:58	mon avis sur ce projet ! C EST NON ! dégradation du paysage, de la faune, perturbation du trafic maritime ... Manque de consultation de la population ! Enveloppes attribuées par l'état aux communes littorales pour « acheter » leur silence ! Opacité sur les dossiers NON NON NON !	
2025-06-06 19:36:06	Non je ne suis pas d'accord avec ce projet ! Il entrave trop les conditions de vie des citoyens ! L'écosystème sera plus endommagé qu'autre chose. Je pense que ce n'est pas une bonne solution et que d'autres alternatives sont possibles.	
2025-06-07 10:01:10	Dénaturation des paysages marins en baie de Morlaix. Les éoliennes sont trop près des côtes. Elles seront visibles de toutes parts. Elles vont engendrer des difficultés pour les pêcheurs et menacer leur activité. Nous n'avons pas été informés de ce projet en amont. Il n'y a eu aucune communication vis à vis de la population locale. J'ai une maison à Sibiril et c'est par les réseaux sociaux que j'ai eu vent de ce projet si je peux me permettre... Nous avons des paysages qui ne sont pas bétonnés , très peu modifiés par l'homme contrairement à d'autres régions françaises , il faut conserver cette identité et cette préservation de nos côtes. Je suis contre ce projet dans sa totalité.	
2025-06-08 09:34:54	(Suite de ma REPONSE N°1) Ce texte et le précédent sont basés sur une compilation d'extraits de communications publiques ou d'entretiens avec des animateurs de projets aux compétences reconnues pour leurs démonstrations étayées et, par la suite, validées par des autorités et ou compétences d'états. Sur la carte des vocations : orientations proposées pour chaque zone Je ne partage pas les orientations actuelles telles qu'elles figurent sur la carte des vocations, pour plusieurs raisons : 1.Méconnaissance manifeste du tissu littoral La façade Nord Atlantique - Manche Ouest est riche d'une biodiversité, d'une activité halieutique, conchylicole et touristique exceptionnelle. Classer certaines zones comme compatibles avec une implantation industrielle d'éoliennes en mer, sans considération suffisante pour les corridors migratoires, les zones de frayère ou les paysages côtiers, traduit une vision technocratique, déconnectée des réalités humaines et naturelles locales. 2.Pression cumulative sur les espaces maritimes Entre les zones Natura 2000, les aires marines protégées, les zones d'exercice militaires, les couloirs de navigation, les champs d'éoliennes	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	projetés, et désormais l'éventualité de raccordements massifs au réseau terrestre, on atteint une saturation du domaine maritime. Or, l'océan n'est pas un tableau vierge : il est vivant, habité, traversé, sensible. Cette superposition de fonctions est porteuse de conflits d'usage irréconciliables. 3.Effet de verrouillage territorial L'affectation précoce de vastes zones maritimes à la production éolienne entraîne un effet de verrouillage de l'aménagement maritime. Cela empêche l'émergence future de projets alternatifs mieux intégrés et ralentit considérablement la réversibilité des choix effectués aujourd'hui. C'est l'exact opposé d'une planification souple, adaptative, et respectueuse du temps long des écosystèmes. Sur les objectifs stratégiques à compléter ou amender 1.L'absence d'un objectif de sobriété énergétique La stratégie semble supposer que la demande en électricité continuera de croître inexorablement, et qu'il faut y répondre par toujours plus de production. Or, aucune stratégie énergétique sérieuse ne peut faire l'impasse sur la sobriété et l'efficacité, qui sont les deux leviers les plus rapides, économiques et écologiques pour réduire l'empreinte énergétique de la France. 2.La nécessité d'un critère de souveraineté industrielle Nulle part n'est posé l'objectif de garantir que les technologies (pales, générateurs, câbles, convertisseurs, etc.) soient produites, assemblées et maintenues en France ou en Europe, avec un contrôle capitaliste maîtrisé. C'est une lacune grave au regard des précédents industriels (comme Alstom) et de la dépendance croissante aux matériaux critiques contrôlés par des puissances étrangères. 3.L'omission d'un objectif de résilience locale Rien ne semble prévu pour articuler la production d'électricité offshore avec les besoins des bassins de vie côtiers. Tout semble conçu pour un acheminement massif vers les pôles urbains et industriels. Or, une stratégie soutenable devrait viser à ancrer les retombées locales, tant en emplois qu'en services, dans les territoires directement impactés. 4.L'absence d'un audit environnemental indépendant et public Un objectif fondamental manquant est celui d'évaluer l'impact écologique réel et comparé des projets. Il faudrait que chaque phase du projet (études, construction, exploitation, démantèlement) soit assortie d'un audit indépendant, rendu public, et que les résultats puissent remettre en cause la poursuite ou l'extension du programme. Sur les spécificités de la façade Nord Atlantique – Manche Ouest : éléments à compléter ou corriger La façade maritime concernée par la stratégie éolienne couvre un ensemble de territoires d'une richesse exceptionnelle, à la fois écologique, économique et culturelle. La présentation actuelle de l'« état des lieux » dans les documents de stratégie est incomplète, parfois simplificatrice, et mérite d'être profondément amendée. 1. Une mosaïque d'écosystèmes vulnérables La façade Nord Atlantique – Manche Ouest est bordée par une diversité de milieux naturels côtiers et marins sensibles : •dunes littorales, estrans rocheux, falaises vivantes, zones humides rétro-littorales (comme les marais bretons vendéens), •habitats critiques pour les oiseaux migrateurs, mammifères marins, poissons pélagiques et benthiques, •écosystèmes fragiles, en interaction directe avec la dynamique des courants, des marées et de la température des eaux. Or, ces milieux sont déjà fragilisés par le changement climatique, les pollutions diffuses et l'artificialisation côtière. L'introduction d'infrastructures lourdes en mer pourrait aggraver les pressions sur ces équilibres délicats, notamment via : •les vibrations sous-marines et les fréquences acoustiques, •les risques de collision pour les oiseaux, •les perturbations sédimentaires et courantométriques . 2. Des activités humaines profondément enracinées dans la mer Cette façade n'est pas « vide » : elle est habitée, travaillée, sillonnée chaque jour. Elle accueille : •une pêche artisanale multi spécifique, fortement ancrée dans les ports de Vendée, de Loire-Atlantique, du Morbihan ou du Finistère,	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	•une conchyliculture de renommée nationale (huîtres, moules) fortement dépendante de la qualité des eaux et de la stabilité des sites, •un tourisme balnéaire et nautique majeur (voile, plongée, observation de la faune marine, sports de glisse), dont la valeur repose aussi sur la qualité paysagère et symbolique de l'horizon. Toutes ces activités sont structurellement dépendantes d'un espace maritime ouvert, lisible, accessible, non industrialisé. La coexistence pacifique de ces usages avec les parcs éoliens géants n'est ni acquise ni prouvée : elle exige au minimum des études d'impact très précises, localisées et réversibles. 3. Un patrimoine culturel et visuel unique De nombreuses communes littorales de cette façade (de l'île d'Yeu à Paimpol, en passant par les Sables-d'Olonne, Noirmoutier, Quiberon ou Douarnenez) tirent leur attractivité d'un patrimoine maritime ancestral et d'une relation viscérale à la mer, qui est autant une ressource qu'un horizon symbolique. L'implantation d'éoliennes industrielles de près de 300 mètres de haut à quelques dizaines de kilomètres des côtes, dans des zones visibles depuis les plages ou les sentiers littoraux, constitue une atteinte irrémédiable à cette relation. Elle provoque une rupture d'échelle visuelle et une dissonance technologique majeure, susceptible d'altérer durablement l'identité du littoral. En guise de seconde conclusion de cette REPONSE N°2, veuillez considérer ce texte comme une synthèse des réactions d'habitants sollicités dans des réunions publiques d'informations qui ont été organisées par le « Collectif NÉMO (Non aux Éoliennes en Manche Ouest) » https://www.facebook.com/groups/1202414801336364/. L'effort que ce collectif a déployé pour partager ses informations collectées semble démontrer par les faits, qu'à priori, il existerait une dichotomie concernant la définition de ce qu'est une « information du public » n'infantilisant pas des citoyens. Si le but recherché est d'éloigner une masse critique de citoyens en capacité de raisonner, alors la définition d'acte antidémocratique se poserait.	
2025-06-09 15:14:36	Le déploiement des parcs éolienssemble trop rapide et disproportionné par rapport à nos besoins. L'impact visuel et touristique sera trop important par rapport aux bénéfices. Le parc de de Morlaix est beaucoup trop proche et les machines trop hautes. Le déploiement des enr doit se faire de manière intelligente et coordonnée, il faut aussi écouter la population, la mer appartient à tous Je suis opposée au développement de parcs en mer dans ces conditions, il faut éloigner les machines et limiter grandement l'impact visuel afin que le tourisme perdure	
2025-06-10 12:51:03	Je suis Contre le projet d'éoliennesqui défigurer nos belles cotes et participera à la pollution de la faune et de la flore	
2025-06-10 17:41:06	Encore une fois, l'Etat, pour des raisons purement économiques, fait le choix du grand projet industriel coûteux à la fois pour l'environnement (saccage de la faune et de la flore de la Manche) et la population (saccage des paysages). Après le remembrement, qui a massacré nos terres et nous a marqués dans notre chair, ce sont nos paysages marins qui vont faire les frais de cette énième mascarade écologique. Comme d'habitude, malgré les "concertations" et les "débat" de façade, tout semble déjà décidé à l'avance ! Rien de nouveau sous le soleil... Plus de cinquante ans que l'Etat insiste pour élever ses grands édifices stratégiques (autoroutes, centrales, barrages, sites d'enfouissement des déchets, etc.), au mépris de la nature et de l'avis des populations. Défendre les énergies renouvelables ? Oui, trois fois oui !!! Mais à condition : 1° de décréter l'arrêt pur et simple de l'énergie nucléaire 2° d'engager une politique forte de baisse de la consommation énergétique des industriels (au rebours de tous les crédits dédiés aux nouvelles technologies, data centers et autres IA terriblement énergivores) et des particuliers 3° de développer des infrastructures low tech, mesurées et locales, permettant aux populations de gagner en autonomie (et pas d'être à jamais asservies aux intérêts des industriels qui tirent les ficelles et font varier leurs prix à loisir). Ce projet de parc éolien est non seulement une aberration, mais également un scandale démocratique ! On arrête tout et on réfléchit ENSEMBLE !!!	
2025-06-11 06:21:52	Le projet d'éolien flottant constitue une atteinte au paysage côtier. Étant donné les investissements déjà engagés dans l'énergie nucléaire, ces projets ne me paraissent pas essentiels pour garantir notre souveraineté énergétique. De plus, du fait de leur caractère intermittent, l'éolien nécessite des infrastructures d'appoint, comme la centrale à gaz	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	de Landivisiau.Enfin, la démesure et la proximité de ces installations, aussi bien en mer qu'à terre, les rendent difficilement acceptables pour les riverains et usagers du littoral.	
2025-06-11 16:38:43	Non aux développements des éoliennes sans concertation citoyenne !! Non au massacre du paysage pour des raisons financières.....	
2025-06-11 16:42:02	Projets à abandonner	
2025-06-11 19:15:10	1/ Pouvez vous me donner les éléments de la PPE en cours votée à l'Assemblée Nationale qui prévoit d'implanter des éoliennes en Manche et la liste des réacteurs nucléaires dont le fermeture est prévue ? 2/ La centrale à gaz de Landivisiau bénéficie d'une subvention de 50 millions par an pendant 20 ans. Est il prévu le même type d'aide pour l'éolien en mer ? 3/ Quand pouvons nous rencontrer quelqu'un qui nous présente le projet dans une réunion de la CNDP et non pas via internet ? Merci. [xxxxx}	
2025-06-12 13:28:40	Ecoeurée par l'absence de VRAIE concertation avec les habitants de ces zones littorales qui seront les premiers impactés, j'émetts un avis totalement défavorable sur la procédure malhonnête suivie, sur le projet lui-même dont les effets sur l'écologie, le climat des lieux et la santé des habitants seront néfastes, et sur la réalité des besoins en électricité, alors que la France a dépensé énormément et continue de le faire dans l'énergie nucléaire... pour fournir de l'énergie aux pays voisins. Une fois encore, sur le fond comme sur la forme d'un tel programme, l'Etat et ceux qui la dirigent ne sont plus crédibles aux yeux des citoyens !	
2025-06-12 15:10:13	L'objectif qui serait d'après moi primordial de préciser et sur lequel il faut mettre l'accent sur la stratégie pour la façade maritime pour la façade Nord Atlantique et Manche Ouest est celui sur la pollution de la mer par les épandages et le lisier provenant des exploitations agricoles qui part dans les rivières en Bretagne polluant l'eau et les rivages. Il faudrait faire en sorte que les algues vertes qui résultent de cette pollution soient nettoyées en premier lieu sur les côtes bretonnes en faisant en sorte que les employés qui transportent ces déchets verts soient protégés (avec des combinaisons et masques adaptés aux émanations pouvant provenir de déchets toxiques). Pour la prévention en amont de ces algues vertes, il faut que des zones tampons soient créer afin que le lisier ne parte pas dans la mer mais reste au niveau des zones terrestres qui serait protégées par des talus afin que le lisier ne parte pas en mer. C'est une question d'écologie, de santé, de paysage, de tourisme et donc très importante à résoudre afin que le littoral breton soit préservé.	
2025-06-12 20:28:15	un véritable massacre environnemental au nom d'une pseudo-écologie verte, subventionnée à coup de milliards d'euros , pour le profit de quels grands groupes industriels encore? Des éoliennes toujours plus hautes, physiquement plus resserrées; proches des côtes, L'Allemagne en revient, l'Espagne aussi, mais ça ne fait rien, l'Etat fonce tête baissé, et le plus possible en catimini, ce qui n'incite pas du tout à croire à la vertu de tels projets	
2025-06-12 21:31:42	Je refuse que le paysage Breton soit défiguré à tout jamais par ces horribles machines.	
2025-06-15 18:50:28	Comment envisagez-vous le remplacement de ces éoliennes d'ici 2050, et surtout leur recyclage ? Des champs entiers comme en Allemagne ?	
2025-06-17 05:24:53	Projet totalement irréaliste et inutile, si ce n'est détruire l'environnement d'une des plus belles côtes de France !	
2025-06-17 12:06:09	Je suis radicalement opposée à un projet d'industrialisation de la mer. Si les éoliennes visaient à remplacer le nucléaire, la question se poserait, mais chercher à augmenter notre production électrique dans une logique du "toujours plus" est dangereux pour la nature et pour les humains qui en font partie. Les éoliennes en mer sont un projet couteux tant d'un point vue économique qu'écologique. Elles vont abimer nos littoraux, nuire	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	aux espèces vivantes déjà trop impactées par les activités humaines. Quand cesserons-nous d'abimer la terre et la mer pour répondre à des pseudos besoins humains ?	
2025-06-17 20:35:45	Il y a un scandaleux manque de consultation réelle des habitants. Quel sens cela a de continuer à produire plus d'électricité alors qu'il faudrait en produire moins? Pour une société plus écologique il faut commencer par la décroissance.	
2025-06-17 21:16:34	Un projet de stratégie de façade et a fortiori un projet comme l'AO10 doivent faire l'objet d'une étude d'impact et d'un bilan socio-économique préalable à la concertation. Aucun document de ce type n'est disponible sur le site de consultation. Il s'agit d'une faute économique, juridique et démocratique car il s'agit d'engager des milliards d'argent public. Par ailleurs aucun document ne justifie la nécessité de ce projet au sein du projet de document de la PPE3 comme l'ont souligné la quasi-totalité des groupes politiques à l'Assemblée nationale comme au Sénat lors des débats des 28 avril et 6 mai et depuis le 16 juin en lecture de la proposition de loi à l'Assemblée nationale. Cette concertation est injustifiée, inopportune et incohérente Ce projet et cette concertation doivent être suspendus tant que ces documents ne sont pas disponibles.	
2025-06-18 08:41:18	CONTRIBUTION DU COLLECTIF NEMO POUR LA MISE A L'ETUDE IMMEDIATE D'UN POSITIONNEMENT ALTERNATIF DE LA ZONE D'IMPLANTATION BNO-AO10 A 40 km DES COTES PIECE JOINTE - PARTIE 1 SUR 4 Cette contribution à la PPVE est faite au nom de collectif NEMO concernant le projet BNO de l'AO10, ainsi que des 7000 signataires de la pétition https://chnng.it/mt2Nj2hR4D qui s'opposent au projet en l'Etat. Elle est destinée à enregistrer le dépôt d'une proposition argumentée d'implantation reculée au nord-est à 40 km des côtes et non dans la zone retenue de 350 km ² proche des côtes, sans remettre en cause l'objectif de l'Etat d'installer 2GW d'éolien flottant dans le secteur Bretagne Nord-Ouest à l'horizon 2035 ; elle élimine la totalité des conflits d'usage constatés avec la population des quatre communautés de communes des 100km de littoral concernés (200,000 habitants) ainsi que des centaines de milliers de visiteurs annuels (réduction considérable de l'impact paysager), avec les pêcheurs côtiers puisque la zone est en ZEE, le trafic maritime du port de Bloscon (élimination de la déviation), l'industrie du tourisme, et les propriétaires en co-visibilité avec la mer (perte de valeur immobilière et de valeur de location). De plus, elle est plus économique pour l'Etat qui fait l'économie de compensations considérables qui devraient être versés dans l'option actuellement soutenue, cette économie permettant très largement d'absorber le faible incrément d'investissement public pour allonger le câble de raccordement. Enfin la proposition est neutre vis-à-vis de l'impact environnemental, qui demeure une préoccupation de l'ensemble de la population. Enfin, la proposition respecte l'engagement de la loi APER de considérer en priorité la ZEE pour l'implantation d'éolien en mer. Cette proposition a été remises officiellement en main propre à Mr le Préfet du Finistère Louis Le Franc ainsi qu'au représentant de l'action de l'Etat en mer, le commandant Jean Baptiste Gongora, lors de la réunion publique organisée par l'Etat dans le cadre de la concertation continue le 16 juin 2025 à l'Ile de Batz. La proposition est assortie d'une demande pressante de rouvrir un débat public soustrait à la connaissance de la population du fait du processus instauré par la loi ASAP, comme l'a reconnu la CNDP. Il s'agit d'organiser un « petit tour de rattrapage » pour évaluer cette option qui ne remet nullement en cause les choix techniques actuels, ceci doit être rappelé. Il est rappelé que l'autorité maritime dispose d'au moins huit ans pour adapter les mesures de sécurité du trafic maritime liées à la présence d'un champ éolien de 25000 hectares en Manche Ouest, où qu'il s'y situe. La proposition préserve la marge de 10 miles nautiques avec le sud du rail maritime principal (rail montant), et n'intersecte par ailleurs aucunement les routes maritimes secondaires de ferries ou encore des cargos caboteurs côtiers non dangereux de petit tonnage en provenance ou à destination de ports français (notamment régulé par l'arrêté No 2021-057-PREMAR ATL-05052021). Les évocations que le projet n'est pas ficelé sont trompeuses : le débat public sur la zone d'implantation, qui est la décision majeure, sera actée le 5 août sans recours possible sauf ultérieurement par voie de justice. Le collectif NEMO rappelle par ailleurs que le domaine public maritime est la propriété de tous les citoyens français, qui jouissent d'un droit égal à	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	son usage. Le collectif s'inscrit de ce fait en solidarité avec tous les citoyens français qui jouissent de l'usage de toutes les façades maritimes française à un titre ou un autre, en métropole et en outre-mer, et qui estiment que l'implantation d'installations industrielles sur ce domaine leur cause ou cause à l'environnement un préjudice inacceptable. Le collectif étend cette solidarité à tous les visiteurs internationaux , au titre de l'hospitalité et de la solidarité internationale des peuples dans la défense de l'environnement et du cadre de vie. Enfin, la remise du dossier a été assortie d'une demande de moratoire de 3 mois (jusqu'au 15 septembre 2025) sur la réalisation de forages destructifs de reconnaissance des fonds dans la zone actuellement retenue par l'Etat. NOTE IMPORTANTE : LA LIMITATION A UN SEUL FICHIER DE TAILLE INFÉRIEURE A 10 Mo DE LA PIÈCE JOINTE A UNE CONTRIBUTION NE PERMET PAS DE CHARGER L'ENSEMBLE DU DOSSIER – QUATRE CONTRIBUTIONS DE TEXTE IDENTIQUE SERONT DONC SOUMISES SEPARÉMENT AVEC LES PIÈCES JOINTES SUCCESSIVES RESPECTANT CES CONTRAINTES Pour le collectif NEMO [xxxxx]	
2025-06-18 08:42:04	CONTRIBUTION DU COLLECTIF NEMO POUR LA MISE A L'ÉTUDE IMMÉDIATE D'UN POSITIONNEMENT ALTERNATIF DE LA ZONE D'IMPLANTATION BNO-AO10 A 40 km DES CÔTES PIÈCE JOINTE - PARTIE 2 SUR 4 Cette contribution à la PPVE est faite au nom de collectif NEMO concernant le projet BNO de l'AO10, ainsi que des 7000 signataires de la pétition https://chnng.it/mt2Nj2hR4D qui s'opposent au projet en l'Etat. Elle est destinée à enregistrer le dépôt d'une proposition argumentée d'implantation reculée au nord-est à 40 km des côtes et non dans la zone retenue de 350 km² proche des côtes, sans remettre en cause l'objectif de l'Etat d'installer 2GW d'éolien flottant dans le secteur Bretagne Nord-Ouest à l'horizon 2035 ; elle élimine la totalité des conflits d'usage constatés avec la population des quatre communautés de communes des 100km de littoral concernés (200,000 habitants) ainsi que des centaines de milliers de visiteurs annuels (réduction considérable de l'impact paysager), avec les pêcheurs côtiers puisque la zone est en ZEE, le trafic maritime du port de Bloscon (élimination de la déviation), l'industrie du tourisme, et les propriétaires en co-visibilité avec la mer (perte de valeur immobilière et de valeur de location). De plus, elle est plus économique pour l'Etat qui fait l'économie de compensations considérables qui devraient être versés dans l'option actuellement soutenue, cette économie permettant très largement d'absorber le faible incrément d'investissement public pour allonger le câble de raccordement. Enfin la proposition est neutre vis-à-vis de l'impact environnemental, qui demeure une préoccupation de l'ensemble de la population. Enfin, la proposition respecte l'engagement de la loi APER de considérer en priorité la ZEE pour l'implantation d'éolien en mer. Cette proposition a été remise officiellement en main propre à Mr le Préfet du Finistère Louis Le Franc ainsi qu'au représentant de l'action de l'Etat en mer, le commandant Jean Baptiste Gongora, lors de la réunion publique organisée par l'Etat dans le cadre de la concertation continue le 16 juin 2025 à l'Île de Batz. La proposition est assortie d'une demande pressante de rouvrir un débat public soustrait à la connaissance de la population du fait du processus instauré par la loi ASAP, comme l'a reconnu la CNDP. Il s'agit d'organiser un « petit tour de rattrapage » pour évaluer cette option qui ne remet nullement en cause les choix techniques actuels, ceci doit être rappelé. Il est rappelé que l'autorité maritime dispose d'au moins huit ans pour adapter les mesures de sécurité du trafic maritime liées à la présence d'un champ éolien de 25000 hectares en Manche Ouest, où qu'il s'y situe. La proposition préserve la marge de 10 miles nautiques avec le sud du rail maritime principal (rail montant), et n'intersecte par ailleurs aucunement les routes maritimes secondaires de ferries ou encore des cargos caboteurs côtiers non dangereux de petit tonnage en provenance ou à destination de ports français (notamment régulé par l'arrêté No 2021-057-PREMAR ATL-05052021). Les évocations que le projet n'est pas ficelé sont trompeuses : le débat public sur la zone d'implantation, qui est la décision majeure, sera actée le 5 août sans recours possible sauf ultérieurement par voie de justice. Le collectif NEMO rappelle par ailleurs que le domaine public maritime est la propriété de tous les citoyens français, qui jouissent d'un droit égal à son usage. Le collectif s'inscrit de ce fait en solidarité avec tous les citoyens français qui jouissent de l'usage de toutes les façades maritimes française à un titre ou un autre, en métropole et en outre-mer, et qui estiment que l'implantation d'installations industrielles sur ce domaine leur	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	cause ou cause à l'environnement un préjudice inacceptable. Le collectif étend cette solidarité à tous les visiteurs internationaux , au titre de l'hospitalité et de la solidarité internationale des peuples dans la défense de l'environnement et du cadre de vie. Enfin, la remise du dossier a été assortie d'une demande de moratoire de 3 mois (jusqu'au 15 septembre 2025) sur la réalisation de forages destructifs de reconnaissance des fonds dans la zone actuellement retenue par l'Etat. NOTE IMPORTANTE : LA LIMITATION A UN SEUL FICHER DE TAILLE INFÉRIEURE A 10 Mo DE LA PIÈCE JOINTE A UNE CONTRIBUTION NE PERMET PAS DE CHARGER L'ENSEMBLE DU DOSSIER – QUATRE CONTRIBUTIONS DE TEXTE IDENTIQUE SERONT DONC SOUMISES SEPARÉMENT AVEC LES PIÈCES JOINTES SUCCESSIVES RESPECTANT CES CONTRAINTES Pour le collectif NEMO [xxxxx]	
2025-06-18 08:48:56	l'impact sur les oiseaux dans le passage , s'ils tombent dans l'eau on pourra pas savoir la mortalité occasionnée par les palmes.	
2025-06-18 08:50:36	CONTRIBUTION DU COLLECTIF NEMO POUR LA MISE A L'ÉTUDE IMMÉDIATE D'UN POSITIONNEMENT ALTERNATIF DE LA ZONE D'IMPLANTATION BNO-AO10 A 40 km DES CÔTES PIÈCE JOINTE - PARTIE 4 SUR 4 Cette contribution à la PPVE est faite au nom de collectif NEMO concernant le projet BNO de l'AO10, ainsi que des 7000 signataires de la pétition https://chnng.it/mt2Nj2hR4D qui s'opposent au projet en l'Etat. Elle est destinée à enregistrer le dépôt d'une proposition argumentée d'implantation reculée au nord-est à 40 km des côtes et non dans la zone retenue de 350 km² proche des côtes, sans remettre en cause l'objectif de l'Etat d'installer 2GW d'éolien flottant dans le secteur Bretagne Nord-Ouest à l'horizon 2035 ; elle élimine la totalité des conflits d'usage constatés avec la population des quatre communautés de communes des 100km de littoral concernés (200,000 habitants) ainsi que des centaines de milliers de visiteurs annuels (réduction considérable de l'impact paysager), avec les pêcheurs côtiers puisque la zone est en ZEE, le trafic maritime du port de Bloscon (élimination de la déviation), l'industrie du tourisme, et les propriétaires en co-visibilité avec la mer (perte de valeur immobilière et de valeur de location). De plus, elle est plus économique pour l'Etat qui fait l'économie de compensations considérables qui devraient être versés dans l'option actuellement soutenue, cette économie permettant très largement d'absorber le faible incrément d'investissement public pour allonger le câble de raccordement. Enfin la proposition est neutre vis-à-vis de l'impact environnemental, qui demeure une préoccupation de l'ensemble de la population. Enfin, la proposition respecte l'engagement de la loi APER de considérer en priorité la ZEE pour l'implantation d'éolien en mer. Cette proposition a été remise officiellement en main propre à Mr le Préfet du Finistère Louis Le Franc ainsi qu'au représentant de l'action de l'Etat en mer, le commandant Jean Baptiste Gongora, lors de la réunion publique organisée par l'Etat dans le cadre de la concertation continue le 16 juin 2025 à l'Île de Batz. La proposition est assortie d'une demande pressante de rouvrir un débat public soustrait à la connaissance de la population du fait du processus instauré par la loi ASAP, comme l'a reconnu la CNDP. Il s'agit d'organiser un « petit tour de rattrapage » pour évaluer cette option qui ne remet nullement en cause les choix techniques actuels, ceci doit être rappelé. Il est rappelé que l'autorité maritime dispose d'au moins huit ans pour adapter les mesures de sécurité du trafic maritime liées à la présence d'un champ éolien de 25000 hectares en Manche Ouest, où qu'il s'y situe. La proposition préserve la marge de 10 milles nautiques avec le sud du rail maritime principal (rail montant), et n'intersecte par ailleurs aucunement les routes maritimes secondaires de ferries ou encore des cargos caboteurs côtiers non dangereux de petit tonnage en provenance ou à destination de ports français (notamment régulé par l'arrêté No 2021-057-PREMAR ATL-05052021). Les évocations que le projet n'est pas ficelé sont trompeuses : le débat public sur la zone d'implantation, qui est la décision majeure, sera actée le 5 août sans recours possible sauf ultérieurement par voie de justice. Le collectif NEMO rappelle par ailleurs que le domaine public maritime est la propriété de tous les citoyens français, qui jouissent d'un droit égal à son usage. Le collectif s'inscrit de ce fait en solidarité avec tous les citoyens français qui jouissent de l'usage de toutes les façades maritimes française à un titre ou un autre, en métropole et en outre-mer, et qui estiment que l'implantation d'installations industrielles sur ce domaine leur	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	cause ou cause à l'environnement un préjudice inacceptable. Le collectif étend cette solidarité à tous les visiteurs internationaux , au titre de l'hospitalité et de la solidarité internationale des peuples dans la défense de l'environnement et du cadre de vie. Enfin, la remise du dossier a été assortie d'une demande de moratoire de 3 mois (jusqu'au 15 septembre 2025) sur la réalisation de forages destructifs de reconnaissance des fonds dans la zone actuellement retenue par l'Etat. NOTE IMPORTANTE : LA LIMITATION A UN SEUL FICHER DE TAILLE INFÉRIEURE A 10 Mo DE LA PIECE JOINTE A UNE CONTRIBUTION NE PERMET PAS DE CHARGER L'ENSEMBLE DU DOSSIER – QUATRE CONTRIBUTIONS DE TEXTE IDENTIQUE SERONT DONC SOUMISES SEPARÉMENT AVEC LES PIÈCES JOINTES SUCCESSIVES RESPECTANT CES CONTRAINTES Pour le collectif NEMO [xxxxx]	
2025-06-18 11:16:34	En tant que [xxxxx] de l'association association du Parc paysager de Lan Kerellec (Trébeurden), je vous remercie de noter que nous sommes profondément opposés au déploiement de ce projet d'éoliennes en mer flottantes en Bretagne Nord Ouest (au large de la baie de Lannion). Il s'agit d'une atteinte environnementale profonde à cette zone magnifique, ne serait ce que sur le plan des paysages. Après concertation avec les différents corps-constitués locaux, il nous semblera important d'exercer tous les recours possibles pour que ce projet ne voit pas le jour.	OUI
2025-06-18 11:43:17	La construction d'éolienne en parc, visible depuis la côte est de nature à détériorer le paysage unique et sans obstacles visibles depuis le rivage. Par ailleurs la densité d'oiseaux de mers, pour la plupart espèces protégées laisse anticiper de nombreuses morts accidentelles. Cette zone est très fréquentée par les grands prédateurs (dauphins, thons) L'industrie touristique qui fait vivre la baie de Lannion en sera visiblement fortement impactée, en gâchant un paysage unique. La distance inférieure à 20 milles marins (distance max entre phares) implique une forte visibilité depuis la côte et de la gêne pour le cabotage En ce qui concerne le paysage, il est déjà très difficile de construire des maisons compte tenu de la préservation des cônes de vues sous le contrôle des ABF. Enfin l'augmentation de la puissance des tempêtes hivernales (vents désormais souvent au delà de 200 km/h) est inquiétante pour la viabilité et le fonctionnement.. En ce qui concerne la vision, l'absence d'utilisation de la force marémotrice extrêmement puissante en atlantique nord et manche, démontre une vision partielle et partielle de la production d'énergie renouvelable. Enfin, ne pas relier Trébeurden et l'agglomération de Lannion crée de facto une opposition à un projet qui n'apportera que des désagréments sans aucun avantage à la population locale.	
2025-06-18 11:58:14	Je suis contre ce projet sous toutes ses formes.	
2025-06-19 09:57:19	Bonjour, Ce projet, comme les autres projets en développement, devra être coconstruit avec l'ensemble des parties prenantes, pour limiter les impacts et faciliter son acceptabilité. La Bretagne reste très dépendante énergétiquement, il serait préjudiciable de ne pas accueillir ces projets d'énergies renouvelables, vecteur de développement économique et de valeur ajoutée pour l'ensemble du territoire breton.	
2025-06-21 11:48:26	En préambule, je voulais signaler que ce projet ne fait aucun état de l'atteinte à notre patrimoine immatériel que constitue la cote Nord de la Bretagne. je ne vois aucune consultation de comité d'artiste peintre , photographe , poète, qui sont autant de citoyens qui vont être impactés par cette dégradation de notre paysage. Comment détruire ce qui ne nous appartient pas. Sur le projet , je m'interroge sur les études des matériaux utilisés qui vont devoir faire face à une corrosion importante liée au taux de salinité de la Manche qui entraîne une présence très importante de corrosion. Comment ces machines vont être adaptées à notre région et quels seront les impacts sur le coût de ses infrastructures ? Nous avons subi en 2025 des tempêtes avec des vents pouvant atteindre plus de 200KM qui ont causé des dégâts très importants sur terre. Comment les études de résistances ont-elles été menées pour supporter des vents supérieurs à 200KM ?	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Lors des tempêtes nous avons des phénomènes de houles très importantes , comment la houle est elle prise en compte dans votre étude ?	
2025-06-21 21:41:28	Le projet d’implantation d’un parc éolien en Bretagne entre 15 et 20 km des côtes est une aberration économique, écologique et environnementale. Les impacts visuels (hauteur 287m) seront terribles, les impacts écologiques tant au niveau de la vie sous marine, que pour les oiseaux seront désastreux, et le résultat économique ne profitera pas au territoire local, seules les conséquences néfastes en terme de pollution visuelle, de pollution à terme car les éoliennes ne sont pas recyclables et leur démantèlement seront à la charge des communes et donc des habitants... La France est aujourd’hui un des pays les plus décarboné au monde et c’est une hérésie d’engloutir des milliards d’euros pour enrichir des sociétés étrangères et « justifier » auprès des autres nations notre engagement dans les énergies renouvelables Parallèlement, les factures d’électricité vont continuer d’augmenter pour financer ce projet gigantesque inutile et pollueur (soit l’inverse de l’objectif de départ) et peser sur le pouvoir de consommation des français Je suis totalement contre ce projet d’éoliennes qui est non maîtrisable en production et extrêmement dispendieux	
2025-06-22 22:47:37	Les cartes des traces cumulées annuelles de navigation (voir carte MarineTraffic pour 2021 jointe) montrent que la circulation par le DST intérieur à double sens ne justifient pas de leur adjoindre une « bande d’arrêt d’urgence » de 10 milles comme pour les rails montant et descendant. Au pire la circulation peut emprunter la « bretelle de raccordement » rejoignant le rail montant avant le futur parc éolien. Si après réexamen approfondi la Premar ne retient que la bande de 10 nautiques par rapport à rail montant, alors plus rien ne s’oppose à pouvoir éloigner le parc à 20 nautiques de la côte. Tout le monde serait gagnant. Une sortie par le haut.	OUI
2025-06-23 07:22:19	Bonjour, Eoliennes dont la hauteur sera près de 80 mètres supplémentaires par rapport à celles de St Brieuc. Au vue de l'impact visuel majeur su site de St Brieuc il convient que le parc soit implanter à distance des côtes sauvages afin de préserver l'attrait touristique de la région. 16 km est trop peu. 285 mètres correspond à un immeuble de plus de 90 étages, et cela 111 fois à l'horizon. Je suis très étonné qu'un parc éolien d'une telle envergure soit si proche des côtes quand les équivalents, en terme de nombre d'éoliennes et leur taille, dans d'autres régions sont au minimum à 50 km des côtes. Quand bien même cela impacterait la circulation maritime, peut-être que les intérêts de millions de français (pêcheurs, habitants de la côte, acteurs du tourisme) peuvent être privilégiés à ceux d'une poignée d'ultra riches qui perdront quelques bénéfices en contournant cet obstacle ? cordialement, [xxxxx]	
2025-06-23 10:29:29	Le projet éolien en mer Bretagne Nord-Ouest, au large de Morlaix, est situé bien trop près des côtes. Cela risque d'avoir un impact paysager fort dans cette zone (baie de Morlaix, baie de Lannion, côte de granit rose), apportant des nuisances aux habitants et aux touristes. La proximité de la réserve naturelle des 7 îles interroge également (risque pour les oiseaux). Sans remettre en cause le principe de l'éolien, il me semble important d'envisager une implantation plus loin des côtes (minimum 30 km), comme cela est envisagé sur les gros parcs éoliens en méditerranée.	
2025-06-26 04:07:10	Il faut un moratoire en urgence pour évaluer les impacts de l'éolien terrestre et maritime	
2025-06-27 09:08:05	Je suis contre: L impact écologique négatif est trop important par rapport au bien fondé de l éolien. Il faut vraiment se poser les bonnes questions et arrêter avec ce lobbying du Green washing. Honteux, coûteux et particulièrement inefficace Sans même parler de la dégradation visuelle d’une telle installation	
2025-06-27 11:59:50	Pas d’éolienne, c’est une pollution visuelle extrêmement onéreuse et totalement inefficace. Nous avons le nucléaire totalement décarboné et qui suffit largement à nos besoin . Nous ne savons pas recycler les pales d’éoliennes.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Arrêtez de dépenser l'argent du contribuables pour répondre aux exigences de certains lobbys.	
2025-06-27 15:16:48	En tant que Perrosien, je suis fermement opposé à un nouveau parc éolien au Nord de nos côtes. Désastre écologique, nuisances visuelles, Impacts sur la faune, surtout à proximité de la plus grande réserve ornithologique d'Europe (archipel des 7 Iles). C'est pourquoi je demande l'abandon pur et simple d'un tel projet. En alternative je propose l'étude d'un parc à Énergie Houlomotrice. Merci.	
2025-06-29 09:05:40	La communication sur le projet n'est pas accessible pour les citoyens et pour les élus locaux : trop globale, trop complexe, trop tardive ... Une simple évaluation vous montrera qu'elle n'est pas parvenue à ses destinataires, ce qui ne peut que susciter des réactions de rejet. Les études environnementales et scientifiques (avis de l'académie des sciences) ne sont pas prises en compte. Le gigantisme du parc BNO et l'ampleur des travaux ne sont pas suffisamment justifiés	
2025-06-29 21:44:40	Non à cette activité dans la zone protégé la plus grande d'Europe. Cela aura des impacts sur la vue mais aussi la perturbation des oiseaux migrateurs sur les 7 îles	
2025-06-30 18:15:19	Demande du Réseau Energie Terre et Mer relayée par le Collectif NEMO "Non aux Eoliennes en Manche Ouest" pour une étude des impacts énergétiques, économiques, sociaux et environnementaux de la réalisation du projet BNO par rapport à sa non-réalisation ainsi que par rapport par rapport à d'autres projets qui pourraient contribuer à la décarbonation des usages encore carbonés de la chaleur et de la mobilité notamment en Bretagne Nord. Etude à conduire dans le cadre de l'évaluation des investissements publics définis par le Haut-commissariat à la Stratégie et au Plan. A cette fin, une grille d'évaluation multicritère est suggérée par le réseau Energie Terre et Mer, dont la demande et la méthodologie sont approuvés par le collectif NEMO "Non aux Eoliennes en Manche Ouest" Document remis en main propre lors de la réunion publique du 25 juillet 2025 à Lannion, à Mme la garante de la CNDP, à Mr le préfet des Côtes d'Armor, à Mme la sous-préfète de Lannion, à Mme la cheffe de projet BNO pour la DREAL Bretagne. La demande est assortie d'une note de synthèse du Haut-commissariat. Pour le collectif NEMO [xxxxx]	OUI
2025-07-05 06:31:30	Ce projet de parc éolien en baie de Morlaix si près de nos côtes et d'une telle ampleur constitue une menace existentielle pour les habitants et la biodiversité (les deux sont liés). A l'exemple du parc de la baie de Saint-Brieuc, en deux fois plus grand et plus haut, c'est une gabegie financière et un désastre écologique annoncé. Nous sommes nombreux de cet avis et j'espère que nous serons entendus.	
2025-07-06 11:25:38	Si elles sont indispensables, mettez les éoliennes plus loin, cela ne défigure pas le littoral, tue moins les oiseaux, et permet aux marins-pêcheurs de continuer à faire leur travail dans leur zone d'activité !! De plus, pas de façade maritime dégradée = pas de subventions à verser aux communes !! Et au lieu d'engraisser les lobbys de l'éolien, utilisez l'argent pour la recherche d'autres sources d'énergies comme l'hydrolien !! De même on pourrait peut-être prévoir d'en installer aussi vers la côte nord, vers le Touquet par exemple !!	
2025-07-06 11:32:38	La solution qui pousse à ne penser qu'avec des gros (énormes) groupes industriels est juste une fausse idée. Il faut ne faut surtout pas laisser ces groupes entrer dans le débat car alors il est plus que certain que le débat sera biaisé. Il faut absolument revenir à une pensée locale avec de petites entreprises et/ou des particuliers cherchant à ne pas dépendre et être dans les tenailles des politiques de ces groupes.	
2025-07-06 12:25:45	Dans tous les cas, combien d'ectares de forêt amazonnienne est-il estimé nécessaire de razer pour fournir les matériaux des pales (bois de baze) et qu'est le mode et le coût estimé de leur RECYCLAGE? Par quel procédé seront recyclées les matières plastiques thermo-durcissables et les tissus de verre qui les enrobent.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Quel sera l'impact carbone du démantèlement total ?	
2025-07-08 08:49:38	Concernant la partie conchylicole, le document ne prend pas suffisamment en compte la capacité trophique du milieu. (explorer d'autres lieux oui, mais à condition de pouvoir y faire quelque chose..). Il doit également permettre un focus sur les activités de co-cultures ainsi que l'utilisation (ou réhabilitation) des claires permettant ainsi de valoriser une ressource existante plutôt que de chercher à en explorer d'autres. La qualité de l'eau est un enjeu majeur qui ne ressort pas assez de la présentation et doit pourtant donner aux collectivités des leviers afin de se responsabiliser. Enfin, vous émettez la volonté de simplifier les démarches administrativesLa partie traitement des déchets conchylicoles est également absente de cette présentation. Il faut pouvoir proposer des points de collecte spécifiques et mutualisés dans les zones ou à proximité. sans pour autant vous appuyer sur des éléments factuels. On ne peut que saluer cette volonté à condition qu'elle soit réellement en phase avec les pratiques ou le bon sens et les besoins des professionnels. Au final, la proposition peut s'entendre si elle prend en compte la diversification et la valorisation des territoires au service de pratiques professionnelles et leurs évolutions, non l'inverse.	
2025-07-08 14:48:03	Les associations Défense des Milieux Aquatiques et Eau & Rivières de Bretagne vous donne un avis sur l'enjeu de l'effondrement de la biodiversité des espèces amphihalines et portent de deux demandes. Notre avis vous a été remis par mail, car en pdf, bien que notre document soit d'une taille tout à fait raisonnable de 787 Ko, celui-ci n'a pas pu être transmis via la présente plateforme, malgré la capacité max indiquée en bas de cette page web.	OUI
2025-07-10 09:09:41	Je suis contre ce projet qui est dévastateur à tous niveaux. le déploiement à tout-va des énergies alternatives est un non-sens!	
2025-07-14 07:03:24	Bonjour, Concernant l'état et ses directives nous avons connus plus clairs et plus simple aux regards des décisions urgentes à prendre pour la protection de notre littoral. Encore une fois, on délègue aux préfets la responsabilité de décision, façon de contourner ses responsabilités ,et de ne pas faire voter des lois simples et protectrices de l'environnement et de la biodiversité pour le bien de tous. 3% de protection forte du littoral Breton est largement insuffisant il nous faudrait à minima 10%. La ressource de la mer et tout ce que nous voulons en soustraire demande à la protéger très très fortement et d'être beaucoup plus ambitieux à ce sujet. Encore une fois toutes les belles promesses sont noyées dans des dérogations, des avis ultérieurs, bref un sentiment où l'état cherche à noyer le poisson et à ne pas prendre ses responsabilités. Même si c'est très bien de vouloir faire un plan de protection, il faut absolument stopper tous projets, avant d'être parvenu à un projet simple ambitieux pour notre littoral et de le faire voter par voie référendaire ce qui serait absolument nécessaire pour que tous les habitants du littoral soient associés à leur environnement et aux enjeux futurs. [xxxxx]	
2025-07-11 09:34:44	S'agissant plus particulièrement du projet de parc éolien au large de la baie de Morlaix, il me semble qu'en l'état actuel du marché de l'électricité et compte tenu des incertitudes qui existent encore sur son évolution, il serait de bonne politique d'envisager un parc moins important, d'une puissance installée de 1GW par exemple. Une réduction de cette importance rendrait plus facile son insertion dans le périmètre identifié tout en répondant aux objections de certains opposants relatives à la proximité des côtes. J'ajouterai que si demain, l'évolution du marché se montrait plus favorable, il serait toujours possible d'entamer un second appel d'offre dont les conditions seraient nécessairement allégées et on peut penser que l'effet d'habitude viendrait à bout de l'effet paysage. Deuxième avis, qui concerne la procédure elle même : puisque ce projet est fortement dépendant de la publication du décret officialisant la PPE3 et que celle-ci a pris du retard par rapport aux prévisions, ne serait-il pas possible d'envisager également une prolongation de la phase de consultation préalable à la publication du cahier des charges? Ce temps ne serait pas inutile et permettrait certainement d'en gagner sur la phase ultérieure de négociation entre l'attributaire et les parties prenantes	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-07-11 15:10:57	Reculer la pêche au filet au-delà de la zone des trois milles, à l'instar des chalutiers et de ce qui est pratiqué dans d'autres régions du monde. La bande côtière habite les nourriceries de nombreuses espèces de poissons: sa libération entrainerait une augmentation des espèces pêchables.	
2025-07-11 16:53:26	Bonjour Peux être penser à interdire les filets au delà des 3 miles des côtes ,à minima interdire les filets aux plaisanciers notamment aux abords des estuaires . Tous les poissons migrateurs sont en danger critique . Cette mesures serait aussi bénéfique pour les professionnels car cette zone des 3 miles est une nurserie, à terme le nombre de poissons augmentera. Merci et bonne journée	
2025-07-13 11:16:02	avis favorable	
	Nous proposons simplement d'éloigner les filets au-delà de la bande des trois milles, à l'instar des chaluts, sans dérogation possible. Cette mesure réglementaire aurait l'avantage : • de favoriser le recrutement des espèces commerciales dont les nourriceries sont situées à la côte • de rendre plus effective l'interdiction de la pêche au saumon dans les eaux douces prise par arrêté préfectoral du 31 décembre 2024, dans un objectif de lutte contre l'effondrement de l'espèce • d'améliorer l'atteinte des OE des descripteurs n° 2 Oiseaux Marins et n°3 Poissons et Céphalopodes • de réduire les captures d'espèces protégées (mammifères, tortues et oiseaux marins). Une nouvelle allocation des zones de pêche qui éloigne les filets des côtes va d'abord augmenter l'abondance et la taille des poissons, favoriser ainsi la transition vers les pêches sélectives tout en épargnant les poissons migrateurs et en réduisant les captures d'espèces protégées. Cette stratégie gagnant-gagnant a été mise en place depuis des décennies sur les deux façades océaniques des USA et ailleurs (NouvelleZélande, Australie, Norvège, etc) où elle a été totalement validée.	
16/07/2025 5 10:53	Je suis fondamentalement POUR l'éolien, en règle générale, travaillant dans le secteur des énergies renouvelables. La vision est la bonne selon moi, il faut insister sur l'éolien offshore également. CEPENDANT la côte bretonne étant absolument splendide, et en particulier le Finistère Nord. Les éoliennes planifiées dans la baie de Morlaix sont trop proches de la côte, trop visibles et néfastes pour la pêche locale. Il est possible d'éviter ces inconvénients en repoussant ces éoliennes de plusieurs kilomètres de la côte (minimum 30km), ce qui est possible avec des éoliennes flottantes. Je comprends les coûts supplémentaires, mais cela permettrait une plus forte acceptabilité locale en prouvant que les habitants et habitantes de la côte et des îles affectées sont écoutés.	
2025-07-16 19:54:56	La gigantisme du projet n'a aucun sens écologique. Ce projet n'a qu'une orientation et les objectifs ne sont focalisés que sur les indicateurs à atteindre sur lesquels l'Europe, l'état et la région se sont engagés. Le financement et l'étude économique de ce projet, en considérant les coûts d'installation réels (sans subvention de l'Europe ou autres) du matériel dont une partie est non-recyclable, de l'installation, de la maintenance sur la durée de vis réelle et les rendements obtenues réels sans solutions de stockage, ne sont pas communiqués. Nous sommes dans une aberration écologique et économique de part le gigantisme de ce projet, la pollution des écosystèmes marins ou aériens, environnementaux, sans filière industrielle majoritairement française. Il n'y a pas de solution de stockage de l'énergie associé à ce projet pour limiter le nombre d'éolienne. D'autres solutions d'avenir existent comme l'orientation de la filière nucléaire. Soyons réalistes et conscients de nos réels besoins et des solutions à mettre en face.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-07-17 14:10:02	DEMANDE DE JUSTIFICATION TECHNIQUE DE L'ARBITRAGE AYANT CONDUIT AU PLACEMENT DE LA ZONE TECHNIQUE D'ACQUISITION DE CONNAISSANCE de 600 KM² POUR LE PROJET BNO DE L' AO10 Merci de consulter le document en pièce jointe. 17 juillet 2025 [xxxxx]	OUI
2025-07-19 09:03:09	Le projet de parc éolien en mer BMO ne me convient pas en l'état. C'est un projet imposé par les services de l'Etat de manière verticale et brutale, sans aucune concertation. C'est un projet qui pour l'instant n'a pas de base légale, laPPE n'ayant toujours pas été actée. C'est un projet effrayant par son gigantisme et ses impacts - non vérifiés - sur l'environnement et les activités humaines. Je demande à ce que ce projet soit revu en amont avec la participation des associations expertes de protection de la nature, des professionnels de la mer et des habitants du littoral concerné.	
2025-07-21 10:54:48	1er point, aucune réelle communication vers le public encore moins de concertation publique réelle. La lecture de votre bilan concertation continue en est l'aveu le plus criant, et aura privé la population d'information , les opposants éventuels d'une bonne partie des recours juridiques existants. Comment pouvez vous prétendre avoir l'aval de la population, des élus eux aussi informés tardivement alors qu'on parle en plus du parc le plus grand, le plus haut prévu pour la France à seulement 16 km au point le plus proche ? La spécificité du Finistère de par son enclavement est d'attirer malgré la distance et de vivre quand même du tourisme de par la beauté de ses côtes sauvages.. Une fois ce carnage réalisé, tout cela sera terminé. Vous parlez de prise en compte du capital patrimonial marin, sous marin et littoral ? alors que ce projet démesuré va défigurer les paysages, ruiner les écosystèmes, impacter des zones, espèces protégées, gêner la pêche côtière tout cela pour decarboner une électricité qui l'est déjà en France car essentiellement nucléaire. La vision pour la France à 2050 et le décuplement de l'éolien à des distances inférieures aux recommandations est juste cauchemardesque, au moins les autres pays comme le Royaume Uni ont eux, l'intelligence de faire des implantations plus éloignées à au moins 40 km des côtes quand on parle pas de plus.. Pour Nemo un projet plus éloigné à été proposé à l'Etat par l'association Nemo mais rétoqué sans même une étude sérieuse. Pour finir, le coût exorbitant des éoliennes (installation, démontage à la charge des collectivités sans recyclage possible), leur bilan réel écologique désastreux, ainsi que le coût prohibitif de l'électricité produite qu'Edf est contraint de racheter pour vendre à perte, le paiement aux exploitants qu'ils produisent ou pas, les coûts de raccordement aux réseaux et le nouveau doublement des factures à attendre, les subventions publiques rendent de tels projets totalement inacceptables en plus des autres effets déjà cités. La France ruine ses paysages terrestres et bientôt toutes ses côtes pour des investisseurs étrangers qui sont les seuls à profiter du crime. Je n'ai aucun doute que mon avis ne servira à rien, les 4 pauvres réunions d'information publiques ont été bien claires sur le fait que tout était déjà décidé et que vraisemblablement la ppe3 passera par décret. En regardant la mer dans quelques années et que tout ce que ça pourra m' inspirer sera dégoût et désespoir, je pourrais juste me rappeler comment tout cela aura été décidé et géré, malgré les recommandations de l'académie des sciences et autres instances. Juste lamentable et désespérant.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-07-19 14:45:44	L'industrialisation de la mer au nom des énergies dites renouvelables est un non sens écologique. Les éoliennes offshore sont une aberration sur tous les plans :1. Pollution marine avérée : fuites d'huiles, résines, métaux lourds, microplastiques (ex. Saint-Brieuc). 2. Utilisation de matériaux toxiques : PFAS, bisphénol A, SF₆ (gaz à effet de serre 23 000 fois plus puissant que le CO₂). 3. Extraction destructrice de terres rares : Néodyme issu de mines polluantes et non éthiques (Chine, Mongolie). 4. Non-recyclabilité des pales : déchets massifs enfouis ou brûlés (résines époxy, fibres de verre). 5. Atteintes à la faune : perturbations sonores pour mammifères marins, collisions pour oiseaux migrateurs. 6. Production intermittente : besoin constant de soutien (gaz, nucléaire), pas une énergie autonome. 7. Coûts de démantèlement non maîtrisés : lourdes charges futures pour les collectivités. 8. Dégradation du paysage et du littoral : impact visuel fort, rejet local, risque pour le tourisme. 9. Efficacité discutable : surproduction électrique en France non stockable, gaspillage. Je suis fermement opposée à la destruction de la vie au nom d'une idéologie quelle qu'elle soit ! Les énergies dites renouvelables doivent l'être à 100%!!!	
2025-07-19 16:20:41	pêche artisanale laissée pour compte, massacre paysager sur la plus belle portion du GR 34 avec impact indéniablement négatif sur le tourisme, risque sérieux sur la biodiversité de la faune et la flore, notamment les migrateurs, dégradation du cadre de vie . Non à ce "méga-projet XXL", l'océan n'a pas vocation à devenir la nouvelle zone industrielle de la France. Doute sur le sérieux des études préparatoires au vu des conclusions du CNPB sur les autres projets éoliens off-shore en cours. Idem sur les bénéfices locaux à attendre si on en croit les conclusions à-posteriori du Conseil Départemental de Vendée sur le projet 1 Yeu/Noirmoutier	
2025-07-19 16:38:04	projet dévastateur pour l'environnement qui ne devrait pas voir le jour peu de rentabilité sur le plan énergétique juste une manne financière pour les investisseurs dont des sociétés étrangères	
2025-07-19 16:42:30	le parc eolien flottant prévu au large de l'île peut-il être éloigné de la côte ? et la cohabitation éolien et pêche sera-t-elle possible?	
2025-07-19 16:42:40	projet pharaonique en nombre , trop hautes, trop près des côtes: massacre du cadre de vie, massacre paysager, massacre de la pêche côtière artisanale, massacre touristique, massacre de fonds marins particulièrement riches, massacre de la biodiversité... Coût des subventions exorbitant avec l'argent du contribuable, risque sérieux sur la souveraineté énergétique de la France avec des exploitants étrangers, problème des tarifs négatifs au détriment du consommateur français etc...	
2025-07-19 17:29:49	DEMANDE D'ETUDE PREALABLE DE SECURITE MARITIME POUR LE PROJET EOLIEN BNO – AO10 PREMIERE PARTIE Cette demande est formulée au nom du collectif NEMO et des plus de 8000 pétitionnaires qui le soutiennent dans l'opposition au projet présenté par les services de l'Etat pour l'implantation d'un projet éolien de 110 éoliennes pour une capacité installée de 2 GW au sein d'une zone de 350 km² désignée Bretagne Nord Ouest (BNO). Pièce jointe groupée contenant : copie de la lettre adressée à la CNDP le 19/07/2025, copie de la Note Technique du 11 juillet 2016 Securite Maritime planification éolien cir_41204, Bilan du Cross Corsen pour l'année 2024 MOTIVATION Le collectif NEMO continue de travailler sur une proposition alternative éloignée à 40 km des côtes, qui ne remet nullement en cause la technologie employée, avec une bathymétrie et des vents un peu plus favorables, une nature des fonds pour l'incrément raccordement semblable à celle du raccordement prévu, notamment sans fonds rocheux, un éloignement supérieur à la réserve des Sept Îles et un impact environnemental multicritère équivalent. Aucune contrainte militaire n'est présente, et aucune route maritime n'est déviée. Nous rappelons que cette proposition résout l'ensemble des conflits d'usage toujours non résolus créés par l'implantation retenue par l'Etat, qu'elle est financièrement bénéficiaire pour ce dernier en ce qu'elle évite le paiement de lourdes compensations de tous les préjudices causés	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	(800 millions d'euros sur 20 ans, l'incrément de coût d'éloignement étant évalué de façon argumentée à 150 millions d'euros), et qu'elle est susceptible d'emporter l'adhésion d'une majorité de la population. Jusqu'à présent nous n'avons reçu aucune contestation valable ni quantitativement fondée de la part des services de l'Etat vis à vis de cette proposition. Bien au contraire, nous continuons à accumuler de nombreux faits qui contredisent les arguments lapidaires qui sont opposés à l'éloignement très avantageux que nous proposons. L'une de ces objections concerne la sécurité maritime, sur la seule base de la note du 11 juillet 2016 (pièce jointe). Or cette note ne comprend aucune cartographie et indique une distance "souhaitable" de 10 miles par rapport aux DST (Dispositifs de Separation du Trafic), qui sont trois zone bien localisées (Ouessant, Casquets, Pas-de-Calais) correspondant à des enjeux de changement de cap, de croisement, de restrictions géographique ou de franchissement de caps. La marge de sécurité par rapport aux voies de navigation qui les relient n'est que de 2 miles au minimum, à apprécier selon la densité du trafic, et de 10 miles au maximum. Nous constatons qu'une étude de risque évoquant l'implantation de complexes éoliens en façade Manche Est - Mer du Nord a été réalisée dès 2020 par le CEREMA, mettant en évidence les zones potentiellement impactées (pièce jointe). Cette étude révèle anecdotiquement en page 22, illustration 22, une cartographie des risques de collision entre navires sur la façade Manche Ouest. La zone éloignée que nous proposons n'intersecte aucune route maritime existante et ne modifierait en aucun cas les risques de collision, contrairement à la zone proposée actuellement pour les routes empruntées notamment par la Brittany Ferries au départ de Roscoff, bien visibles sur le schéma ci-dessous. Par ailleurs elle démontre un risque de collision extrêmement faible au niveau du LEG 120 qui ne justifie en aucun cas la marge de sécurité de 10 miles invoquée par la préfecture maritime. Seul le LEG 121, section du rail montant de la jonction des DST Ouessant-Casquets, justifie la marge de 10 miles. Enfin, nous nous référons au bilan d'intervention du CROSS CORSEN sur l'année 2024 (pièce jointe) qui démontre que la zone alternative présente une densité d'avarie insignifiante (cartographie page 21) et confirme la très faible densité de trafic sur la voie à double sens (page 19), dont la branche montante accueille tout au plus 2 navires en moyenne par jour. Il est irréfutable que la marge de deux miles est seule justifiée pour cette voie secondaire. Le bilan précise enfin que les trois interventions de l'Abeille Bourbon sur l'année se sont situées soit au large d'Ouessant soit en baie de Saint Brieuc. Dans notre proposition alternative, les marges d'intervention par rapport aux voies à forte densité sont respectées (plus de 10 miles pour la voie montante des navires de fort tonnage), ainsi que la marge de 2 miles par rapport à la voie montante secondaire régulée par l'arrêté 2021/57 du 5 mai 2021 (très faible circulation réservée aux petits cargos caboteurs exempts de matières dangereuses). DEMANDE Nous exigeons à nouveau que l'Etat présente une étude préalable de sécurité maritime sur l'ensemble de la zone Manche Ouest. En l'état notre proposition alternative respecte scrupuleusement l'ensemble des réglementations et meilleures pratiques en vigueur en matière de sécurité maritime, sur la base de l'évaluation des risques réellement observés. Nous renvoyons à ce titre les services compétents aux conclusions et recommandations de l'étude du CEREMA (page 28).	
2025-07-19 17:34:56	DEMANDE D'ETUDE PREALABLE DE SECURITE MARITIME POUR LE PROJET EOLIEN BNO – AO10 SECONDE ET DERNIERE PARTIE Cette demande est formulée au nom du collectif NEMO et des plus de 8000 pétitionnaires qui le soutiennent dans l'opposition au projet présenté par les services de l'Etat pour l'implantation d'un projet éolien de 110 éoliennes pour une capacité installée de 2 GW au sein d'une zone de 350 km² désignée Bretagne Nord Ouest (BNO). Cette seconde et dernière partie est uniquement destinée à fournir une pièce jointe additionnelle afin d'accommoder la limite de taille de 10Mo Pièce Jointe : État des lieux du trafic maritime au large de la Normandie établie par le CEREMA en 2020	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-07-20 10:54:26	Pollution visuelle de jour comme de nuit Production intermittente Terres rares utilisées, ont un rayon ionique proche de ceux d'éléments radioactifs, une industrie particulièrement polluante,détérioration des fonds marins, massacre des paysages, biodiversité, patrimoine, pêche, économie locale, tourisme, nautisme. Multiplication par 2 des factures d' électricité. Projet néfaste pour la santé de tous les êtres vivants,pour faire propositions . Projet anti démocratique, le citoyen n'en a eu connaissance que trop tardivement.	
2025-07-22 13:04:37	J'ai participé à l'élaboration des avis CMF NAMO et CRML Bretagne et approuve leur contenu , résultat de nombreux échanges et contributions. A titre personnel j'insisterai sur une demande forte des plaisanciers...aussi citoyens : De nombreuses incohérences des réglementations et des politiques publiques ne sont plus acceptables. non justifiées sur un plan scientifique, incompréhensibles, donc inexplicables. Quelques exemples: Concernant la pêche et la préservation de la ressource halieutique: Pourquoi des différences de taille entre pêche de loisir et professionnelle (exemple bar...), pourquoi des périodes d'interdiction de pêche différentes (ex lieu jaune...), pourquoi ces différences incompréhensibles de réglementation pour la pêche de loisir du bar entre Sud et Nord Bretagne . Concernant la protection des herbiers de zostères: Les plaisanciers soutiennent l'installation de mouillages à moindre impact..Comment un Préfet peut-il autoriser l'installation de tables ostréicoles sur le même herbier, comment peut-on autoriser la pose de kilomètres de filets sur et à proximité immédiate de l'herbier (empêchant ainsi reproduction des seiches et très dommageable à l'écosystème, non sélectif...) Ces incohérences discréditent les décideurs politiques et administratifs...vis à vis de citoyens de plus en plus désabusés...	
2025-07-23 07:49:59	Deux remarques concernant l'utilisation du vent: Mettre l'éolien à au moins 60mn les côtes Ne pas mettre l'hydrolien dans un passage avec trafic. Ex: passage de la jument dans le Golfe du Morbihan. Et ne pas oublier que le solaire et l'éolien mettent les centrales atomiques dans des conditions de fonctionnement difficiles en leur demandant d'être l'appoint.	
2025-07-23 08:11:01	Le coût d'un bateau ne cesse d'augmenter, principalement en raison du coût des places de port ou dans les zones de mouillages. Ceci est du: - pour les ZMEL à l'augmentation du coût de renouvellement de l'AOT (même études que pour la création d'une ZMEL) ainsi que les coût d'entretien des mouillages. - dans les ports, des petits bateaux (qui ne sortent qu'à la journée) doivent payer très chère une place avec des services (échange de place) dont ils ne peuvent bénéficier. Les associations de plaisanciers sont de moins en moins écoutées, d'autant que les conseils de mouillages des ZMEL n'ont pas d'existence légale, ceux ci devraient devenir obligatoires pour enfin tenir compte des usagers. L'avis des associations devrait être pris en compte comme dans les conseils portuaires. La pêche de plaisance. Aucune étude sérieuse permet aujourd'hui de quantifier celle-ci, ce qui entraine une série de décisions qui ne sont pas cohérentes comme la différence de taille des prises ou les périodes de pêche entre professionnels et plaisanciers, le nombre de prises autorisées entre Bretagne nord et sud. Les champs éoliens. Il serait souhaitable que la réglementation de la circulation et de la pêche de plaisance définie pour le parc de Guérande s'applique sur tous les autres champs. En effet, peu d'infraction ont été relevées, preuve de son acceptation par les plaisanciers et donc de la bonne application de celle-ci.	
2025-07-24	Le CRC Bretagne Sud souhaite apporter sa contribution dans le cadre de la mise en consultation du projet stratégique de façade pour la façade maritime du Nord Atlantique et de la Manche Ouest.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
06:56:07	Cet exercice de planification revêt, en effet, une importance particulière dans un contexte de changement climatique et de diversification des usages de l'espace maritime. Le CRC Bretagne Sud, salue l'important travail réalisé par les services de l'Etat depuis 2019, date de l'adoption de la précédente version. Le CRC Bretagne Sud reconnaît que la cartographie des zones de productions conchylicoles actuelles est bien prise en compte dans les documents mis en consultation. Le CRC Bretagne Sud regrette néanmoins le manque de concertation avec les acteurs locaux comme le CRC, pour l'élaboration des documents qui constituent le DSF et notamment la cartographie des zones à forte protection (ZPF). Plus globalement, le CRC Bretagne Sud regrette que les éléments suivants n'apparaissent pas clairement dans le projet de DSF : - L'importance de l'interface Terre Mer sur la qualité des eaux littorales. Il n'existe en effet aucune référence aux documents de planifications terrestres et notamment au SDAGE Loire Bretagne et aux SAGEs. La qualité des eaux littorales est étroitement liée à la qualité des eaux « terrestres » qui trouvent leur exutoire sur l'interface Terre Mer, et qui peut être impactée par de nombreuses sources de pollutions avec des conséquences directes sur les cultures marines : contamination E. Coli, norovirus, phytoplanctons.... Avec l'évolution des événements climatiques cette interface Terre Mer pourrait avoir plus d'impacts à l'avenir : saturation des systèmes d'assainissement, inondation, crues... Elle doit donc apparaître plus clairement dans les documents stratégiques avec une coordination renforcée de la gouvernance des espaces aquatiques et marins, pour garantir la qualité des eaux littorales. - Les Zones de Protection Fortes. Les contraintes potentielles et futures qui pourraient être appliquées sur les ZPF avec des difficultés potentielles à venir, pour le renouvellement de concessions de cultures marines, ne sont pas clairement explicitées. Seul le zonage est défini à ce stade de la consultation. Or, des contraintes pourraient s'appliquer sur la présence d'activités économiques dans ces zones, alors même que les sources de dégradation de la biodiversité peuvent être exogènes aux zones définies, avec des apports de polluants par l'interface Terre Mer. La conchyliculture ne doit pas une nouvelle fois de plus subir la qualité de son environnement, alors qu'elle n'en est pas responsable. Le CRC Bretagne Sud demande donc que le zonage des ZPF, tienne compte des sources de pollutions potentielles issues du littoral et des bassins côtiers notamment, afin que les contraintes qui pourraient être appliquées soient mises en cohérences avec les effets environnementaux. Il souhaite aussi que les mesures spécifiques aux ZPF soient construites en concertation avec les acteurs locaux, et notamment les CRC. - L'évolution du trait de côte : Rien n'apparaît sur l'évolution du trait de côte et la nécessaire relocalisation, à envisager, des activités liées à la proximité de l'eau qui sera posée dans quelques années. Les entreprises conchylicoles sont en effet directement concernées. Elles ne doivent pas être oubliées dans les outils d'urbanisme notamment, qui seront proposés aux collectivités. Tout comme l'interface Terre Mer, la gouvernance doit être clarifiées et renforcées sur la gestion de ce dossier. - Zones propices aux culture marines : Les documents proposés ne présentent aucun élément sur les zones propices aux cultures marines : existantes et potentielles. Le DSF doit être prospectif et permettre un développement de la conchyliculture. Ainsi, il semble nécessaire de rechercher de la cohérence entre les ZPF et les Zones propices à la conchyliculture, et ce afin de pouvoir envisager une évolution des zones propices à termes, pour tenir compte des effets du changement climatique. Conclusion Pour toutes ces raisons, le CRC Bretagne Sud émet un avis défavorable au projet de DSF. Les documents mis en consultation, manque de précision et de clarté sur des sujets impactant pour les activités conchylicoles. [xxxxx]	
2025-07-24 07:32:45	Concernant les mouillages, il est abhérant de refaire systématiquement des études sur les mêmes zones tous les 15 ans sachant que de nombreux services de l'état DDTM, OFB,PNR en font déjà beaucoup, mais comme c'est le plaisancier qui paye..... Il serait utile de concentrer les services de l'état liés à la mer avec un seul interlocuteur et non pas d'innombrables services par qui il faut passer mais qui servent surtout à protéger leur emploi de fonctionnaires. Au sujet de la pêche de loisir, on voit bien les anomalies , les tailles autorisées ne sont pas les mêmes selon Professionnels ou amateurs	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-07-24 08:12:52	retrouvez notre contribution ici (pdf) https://fne-bretagne.bzh/upload/contributionsSMFNAMO-FNEBZH-FNEPDL.pdf	OUI
2025-07-24 10:20:20	Je suis contre implantation d'éolien sur nos cotes, cela va défiguré nos cotes et Je pense que le tourisme va être fortement impacté. Suite au classement de la zone mégalithique à l'UNESCO il y a une incohérence évidente. DONC NON à l'éolien en mer!	
2025-07-25 11:47:16	NON au projet pharaonique, trop grand, trop haut, trop près des côtes: gâchis financier avec un coût des subventions exorbitants, risque sérieux sur la souveraineté énergétique de la France, gain énergétique intermittent obligatoirement soutenu par les énergies fossiles, bilan carbone à étudier sérieusement et objectivement, avec tous les dépenses CO2 avant, pendant et après, lâche abandon de la pêche côtière artisanale, (indemniser n'est pas du tout soutenir!), massacre des fonds marins particulièrement riches et de la biodiversité par destruction des habitats naturels, massacre touristique sur le GR le plus aimé de France paysager, massacre du patrimoine ainsi que du cadre de vie des locaux . Le tout en catimini, sans y associer les citoyens, voire même un passage en force!	
2025-07-27 09:31:25	Je dis NON à ce méga-projet d éoliennes XXL projetées pour le projet BNO en baie de Morlaix (dimensions gigantesques., 1,35 fois la tour Montparnasse) et beaucoup trop proches des côtes (à 15 km seulement en moyenne) !!! Cette industrial isation de l'océan, visible depuis la côte est un véritable saccage, qui va prive e tout un littoral d'horizon, de jour comme de nuit. Il est contraire à l'esprit et à certains principes explicites de la loi Littoral, notamment : - la protection des paysages marins visibles du littoral - la protection de la biodiversité, faune et flore - le respect du caractère des lieux et des zones proches du rivage ; - la cohérence avec les vocations touristiques, naturelles ou patrimoniales de nombreux sites classés aux Monuments historiques (notamment le Cairn de Barnenez, plus vieux monument d'Europe, ou l'Eglise de Coaz-Batz, la Chapelle Ste Anne et) Sans parler des subventions pharaoniques d'argent public sur lesquels il serait judicieux de mettre des garde-fous Sans parler du bilan carbone qui ne prend pas en compte les dépenses d'installation avant et pendant, puis celles après pour la maintenance Sans parler du problème de l'intermittence de cette énergie, qui du coup, a entraîné l'installation de la centrale à gaz de Landivisiau , paradoxaleavec l'énergie verte non? Au minimum, ce projet doit être sérieusement ré-examiné, tant sur la localisation que sur sa taille, quantité et hauteur, à plus de 50 km de la côte comme le font tous nos voisins, le mieux étant son abandon afin de cesser cette gabegie financière désastreuse tant pour l'environnement que pour les finances des citoyens,	
2025-07-27 09:36:58	La Bretagne a une consommation à la pointe inférieure à 5000 MW et la plus faible est inférieure à 2000 MW. Actuellement la Bretagne a plus de 2000 MW d'ENRi, la ligne irlandaise ajoutera 700 MW d'éoliennes. Les 2000 MW d'éoliennes au large du Finistère conduiront à avoir 5000 MW environ d'Enri. Or une étude d'EDF montre qu'un dépassement de 40% d'ENRi sur le Réseau entraine des risques de Blackout. C'est ce qui s'est passé en Espagne. Ce pays limite désormais la production d'Enri à 50%. Le risque de blackout en Bretagne pourrait être démesuré certains jours dans l'année. Les EnRi en France coûte 4 milliards par an, pour ne pas gagner 1h de CO2 et pour faire perdre de la production et donc des recettes à l'entreprise nationale EDF, au profit d'entreprises privées dont certaines sont étrangères. La France a un déficit jamais atteint, il faut arrêter de le creuser en construisant de nouvelles éoliennes totalement inutiles qui nuisent à l'environnement et à la biodiversité. Les EnRi sont un transfert de pollution vers les ci pays qui détiennent les terres rares. Elles conduisent à engendrer des maladies vers ces populations et à accroître le travail des enfants. Tout cet inhumanisme pour ne rien apporter au climat. Il faut développer le nucléaire surgénérateur	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-07-27 12:42:28	Je m'oppose fermement à ce projet industriel pharaonesque que vous voulez nous imposer de gré ou de force! Tant par la taille du projet en nombre ("méga-projet de 115 éoliennes"), que par la démesure de la hauteur ("éoliennes xxl=1,35 fois la tour Montparnasse) et beaucoup trop proches des côtes à seulement 13/15 km, quand nos voisins européens les installent à 40/50kms de la côte! Ce projet éolien industriel visible depuis la côte va priver définitivement tout un littoral d'horizon, de jour comme de nuit. Vous vous attaquez ainsi aux paysages marins visibles du littoral alors même que vous devriez les respecter et les protéger C'est complètement incohérent avec les vocations touristiques, naturelles ou patrimoniales de ce secteur (monuments classés en covisibilité sur l'Ile de Batz par exemple) Le bilan carbone est présenté favorablement pour l'activité, mais tient-il sérieusement compte des dégâts à l'implantation, pendant, et après? Et enfouir les pales peut-il être considéré comme écologique? Les montants des subventions d'argent public (donc le nôtre) sont colossales, et profitent principalement à des groupes étrangers alors qu'elles pourraient être bien mieux mises à profit dans la transition des transports, des logements etc, au bénéfice du citoyen français Et paradoxalement, ces énergies intermittentes nécessitent l'accompagnement impératif des énergies fossiles pour pallier leurs carences, et ça, vous n'en parlez jamais (centrale à gaz de Landivisiau). A ce jour, le problème du stockage est loin d'être résolu, et la production nucléaire en est régulièrement perturbée, ce qui est loin d'être anodin. Enfin, le coût final de l'énergie pour le consommateur ne cesse d'augmenter, alors qu'il devient urgent de travailler sur le pouvoir d'achat, la pauvreté ne cessant d'augmenter en France! C'est de votre rôle et de vos responsabilités Vous avez votre propre garde-fou au Ministère, le CNPN, qui ne cesse de tirer la sonnette d'alarme, que vous enjambez allégrement au nom de quelles compétences? Il est grand temps de prendre le temps de la réflexion posée pour définir enfin une PPE cohérente sur le long terme.	
2025-07-27 13:34:59	Au regard des différents éléments consultés, je ne suis pas du tout favorable à l'aboutissement de ce projet qui présente plus d'aspects et d'impacts négatifs tous domaines confondus que de vrais axes d'amélioration vis-à-vis d'un quelconque profit énergétique et/ou écologique.	
2025-07-28 20:44:38	Madame Monsieur, Le projet bno est une aberration écologique, financière et sociale ! Il serait bon de véritablement consulter les populations locales et non juste de les informer de décisions déjà prises. D'autres alternatives existent comme l'éloignement des zones côtières où la biodiversité est mise en danger par ce projet. À l'heure où l'argent public est de plus en plus rare, il faut l'investir correctement dans une vision globale. Bien à vous	
2025-07-28 13:21:05	Concernant le projet éolien BNO au large de la baie de Morlaix : Comme beaucoup, je suis alarmée par le gigantisme de ce « parc » (350 km² en zone d'étude), sa hauteur (1,3 fois la tour Montparnasse, multipliée par 111 éoliennes), sa densité, sa surface, son extrême proximité des côtes, le désastre paysager qui s'annonce. J'ai par ailleurs été choquée par l'absence de concertation, y compris « pour avis » avec la population tant elle fut brève, s'agissant d'une décision déjà prise et de manière unilatérale en 2024 par l'État et dont le communiqué de presse ne date que du 1er avril 2025. Au demeurant, dans ce communiqué il était question d'un débat public « La mer en débat », qui se serait tenu du 20 novembre 2023 au 26 avril 2024. Ce débat public a-t-il vraiment eu lieu ? Sincèrement, je ne le crois pas. Et comme beaucoup, je déplore, l'opacité d'un tel mégaprojet. En outre, d'après le Télégramme, le parc devrait alimenter un data center en Irlande, nécessaire au déploiement de l'IA, via un raccordement d'ampleur passant par La Martyre, puis partant de Cléder. Des travaux de sondage géophysique sont effectivement en cours, bien visibles depuis Kerlouan, au vu du navire (l'Athéna, semble-t-il) qui s'y trouve actuellement déployé. Quid des retombées économiques locales ? Quid des coûts d'expertise des sols marins (extrêmement élevés), du raccordement, de l'atterrissage, des stations de transformation, de la maintenance, etc. ? De quelle transition écologique s'agit-il, s'il n'est question que de changer de source d'énergie pour consommer toujours plus, sans jamais remettre en cause notre productivisme ? Ma pensée va aux rares pêcheurs, qui sont parvenus à Roscoff et ailleurs à maintenir leur activité durant ces dernières décennies, une pêche	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	côtière vertueuse dans la zone où justement doit s’implanter le « parc » ; je pense aux habitants de l’île de Batz qui seront en première ligne, côté grève blanche (à 16 km seulement) pour assister à ce désastre paysager, et qui seront privés d’horizon, de jour comme de nuit. Est-ce concevable ? Pour autant, il ne s’agit pas de nier la nécessité absolue de la transition écologique, de la décroissance de la consommation, et de la conversion des énergies fossiles. Les zones Natura 2000 sont en ce sens très protectrices, mais d’étendues tellement diverses, selon les secteurs concernés, que cela interroge et qu’il semble que le futur parc éolien ne puisse venir s’encastrent qu’au large de la baie de Morlaix. Or, ne pourrait-on pas poser la question d’un « recul » des côtes ? Je vois qu’en Allemagne sur la Mer du Nord et la Mer Baltique, les implantations se font à 40, voire à 70 km du littoral. Un tel recul serait de surcroît techniquement possible d’après les éléments dont je dispose. Il adoucirait les effets notoires du déversement inévitable de matériaux, fort peu écologiques au demeurant (terres rares, huile, acier, béton, bois de balsa, peintures anticorrosion sur les flotteurs, etc.), pour les fonds marins, les frayères où les poissons se reproduisent, pour la pêche côtière des moins de 12m, pour les réserves ornithologiques et les couloirs migratoires. Bien sûr au plan économique et patrimonial, le résultat en serait également très différent. Ce projet éolien tel qu’il est conçu est de ce fait contraire à l’esprit et aux principes de la loi Littoral concernant : la protection des paysages marins visibles du littoral ; le respect du caractère des lieux et des zones proches du rivage ; la cohérence avec les vocations touristiques, naturelles ou patrimoniales du site en question, où se trouvent entre autres le Cairn de Barnenez, plus vieux monument d’Europe, le Château du Taureau, la chapelle de Notre-Dame de Callot, etc. L’île de Batz et les îlots qui l’entourent sont un joyau, un « site inscrit » depuis le 30 avril 1974, possédant également une nécropole pour la période néolithique nommée Penn ar C’hleguer, située dans le Jardin Georges Delaselle. L’objectif étant la « Préservation de la fonctionnalité écologique des milieux naturels » (GEP, n° 28), on y dénombre, depuis 2022, 591 espèces et infra-espèces, des plantes et animaux protégés en très grand nombre. Les abords de l’île renferment plus de 650 espèces d’algues. Une étude d’impact a-t-elle été faite localement, spécifiquement ? La sécurité maritime serait-elle réellement altérée par un recul des côtes du parc éolien ? Que font les élus, qui n’ont pas informé, qui ne se prononcent pas ? Que vaut l’argent public qui sera distribué aux communes notamment pour compenser le préjudice paysager, économique et sociétal, quand le littoral relève justement du domaine public maritime, c’est-à-dire qu’il appartient à chacun d’entre nous, les usagers ? Nous demandons le réexamen du projet pour l’éloigner à plus de 50 km de la côte, et à défaut, son abandon. Non au projet tel qu’il est présenté actuellement !	
2025-07-28 13:58:04	Bonjour, Vous trouverez ci-joint (voir pj) la position du Réseau Energies Terre&Mer opposé à la concertation en cours sur le projet BNO tant qu’une étude d’impact socio-économique en coût complet, incluant les externalités positives et négatives n’a pas été mise à disposition du public pour démontrer l’intérêt d’un tel investissement public. Cette étude devrait être réalisée dans le cadre fixé par l’Etat en 2012 disponible sur le lien suivant L’évaluation socioéconomique des investissements publics (Tome 1) Haut-commissariat à la stratégie et au plan pj Objet : Réunion concertation publique sur le projet de parc éolien en Bretagne Nord-Ouest Avis et demande de Réseau Energies Terre Mer L’Etat a lancé le 31 mars une série de réunions de concertation sur l’opportunité de réaliser un parc éolien en Bretagne Nord-Ouest au nord de Roscoff à l’horizon 2035 se clôturant par une réunion publique à Lannion (22) le 25 juin 2025. Les dispositions de participation ne permettant pas de s’inscrire (COMPLET sur le site internet), le Réseau Energies Terre&Mer s’exprime à travers cet avis qui sera remis à la sous-préfète de Lannion à l’occasion de cette réunion et demande qu’il soit lu durant la réunion publique. Depuis le mois d’avril 2025, l’ensemble des partis politiques à l’Assemblée au Sénat ont constaté l’absence d’une étude d’impact pour justifier la pertinence des investissements proposés dans la Programmation pluriannuelle de l’Energie (PPE3) et notamment ceux de l’éolien en mer. Cela a conduit le ministre de l’Industrie et de l’Energie dès le 19 juin 2025 à proposer que cette étude soit conduite pour alimenter le débat parlementaire, et à indiquer le 24 juin 2025 en clôture du vote négatif de l’Assemblée nationale qu’il était nécessaire que la loi continue sa navette parlementaire, notamment au Sénat à partir du 1er juillet. En raison des constats suivants faits sur l’éolien en mer à l’occasion du débat à l’Assemblée nationale : • Absence d’évaluation économique, sociale et environnementale de l’intérêt public de financer de façon massive l’éolien en mer alors que l’électricité française est déjà décarbonée à 95% ;	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	• Absence de complémentarité avec les Energies permanentes et pilotables Bas carbone et risque pour la sûreté et la sécurité lié à une modulation excessive des réacteurs nucléaires; • Surcapacité de production électrique en France avec une exportation de 102 TWh en 2024 et baisse structurelle de la consommation électrique (efficacité énergétique, sobriété, prix élevés); • Surproduction en France et en Europe conduisant à des prix négatifs et une volatilité sur les prix de marché en fonction de la météo ; • Première cause des augmentations régulières du coût complet de l'électricité (investissements RTE, Enedis, subventions pour prix garantis) et par conséquent sur le coût de la vie des Français et la compétitivité des entreprises ; • Pas de contribution à la réduction du CO2 en France et besoins de centrales thermiques encore plus émissives quand il n'y a ni vent ni soleil l'hiver ; • Dégradation de la dépendance énergétique de la France (tout est importé sauf l'assemblage avant installation...) et dépendance à des matériaux stratégiques non disponibles en France ni souvent en Europe ; • Destabilisation de la fréquence (onduleur vs alternateur) et risques accrus sur la stabilité du réseau de transport et distribution d'électricité ; • Risque sur la sécurité de la navigation maritime ; • Atteinte directe et avérée aux Grands Sites de France : tous les parcs existants et projetés sont localisés devant un Grand Site de France.... ; • Technologie de l'éolien posé unanimement refusée durant le débat public « La Mer en débat » en termes d'acceptabilité et non maîtrisée en France (Importation, même de Chine pour les monopieux de Yeu-Noirmoutier...); • Technologie de l'éolien flottant non mature (sous-stations/câbles de raccordement) et non maîtrisée en France ; • Energie la plus chère en coût complet, à cause des raccordements et des flexibilité massives nécessaires (équivalent à 1 centrale nucléaire ou 30 parcs terrestres) ; • Energie très fluctuante qui impacte le plus le réseau en cas de vent fort ; • Interaction entre installations éoliennes voisines par modification du flux des vents La totalité de ces observations s'appliquant au projet de parc éolien de Bretagne Nord-Ouest au nord de ROSCOFF et en l'absence d'étude d'impact socio-économique préalable requise pour les investissements publics de l'Etat dans le dossier de concertation, Réseau Energies Terre&Mer demande que le processus de concertation soit suspendu tant que cette étude d'impact n'a pas été rendue publique. Cette étude d'impact doit mesurer les impacts énergétiques, économiques, sociaux et environnementaux de la réalisation du projet par rapport à la non-réalisation du projet et par rapport à d'autres projets qui pourraient contribuer à la décarbonation des usages encore carbonés de la chaleur et de la mobilité en Bretagne Nord. Elle pourra évaluer les externalités positives et négatives du projet en s'appuyant, entre autres, sur la grille multicritère d'évaluation des projets énergétiques publiée par RETM : les-vraies-energies-vertes-pour-les-differents-usages. Elle doit être réalisée suivant le cadre de référence pour les investissements publics défini par le Haut-commissariat à la Stratégie et au Plan L'évaluation socioéconomique des investissements publics (Tome 1) Haut-commissariat à la Stratégie et au Plan Lannion, le 25 juin 2025 Réseau Energies Terre&Mer www.retm.fr retm@retm.fr Bien cordialement, [xxxxx]	
2025-07-28 16:45:43	Malgré tout ce qu'on peut écrire, rien ne change et vous préservez coûte que coûte la pêche professionnelle. Seul le COVID et l'arrêt de cette activité nous a permis de revoir quelques migrateurs, nouvelle preuve (s'il en fallait encore) de l'impact fort des prélèvements anthropiques. Mon grand-père a connu des centaines de saumons remontant l'axe Loire, mon père plus que quelques dizaines et moi... j'aurai eu l'immense plaisir d'en observer une petite dizaine sur l'axe Creuse. Mes enfants ? Vous détenez l'avenir de ces espèces de poissons migrateurs dans la plume de votre stylo, soyez responsables et prêts à assumer... leur disparition définitive ou leur protection forte.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Coûte que coûte ? J'espère que les générations futures pourront vous remercier.	
2025-07-29 08:13:08	- La protection de la bande côtière et des estuaires, qui constituent des zones déterminantes pour la migration, la reproduction et le développement des jeunes poissons, complétée de l'interdiction de l'usage de certains engins de pêche non sélectifs et létaux (filets fixes, dérivants, etc.) devraient être mises en œuvre sans délai. - L'importance de favoriser des pratiques de pêche sélectives et durables, à la fois pour la préservation de la ressource et la viabilité des activités halieutiques côtières et continentales qui en dépendent. - La pleine intégration des espèces migratrices amphihalines dans les indicateurs de biodiversité marine, en lien avec les directives européennes. - La nécessaire amélioration des connaissances sur les captures accidentelles de ces espèces et l'accès aux données. - La grande fragilité des zones de transition entre eau douce et mer (estuaires, littoral), qui mériteraient des mesures adaptées de gestion, de protection et de réglementation, par exemple concernant la continuité écologique, les autorisations de filets sur l'estran, les pratiques de pêche en zones de migration ou encore la lutte contre le braconnage	
2025-07-29 10:13:21	Bonjour, Le projet d'éoliennes en mer porté par l'Etat est inacceptable dans sa version actuelle. - sur la forme, aucune des demandes d'éloignement largement exprimées à l'occasion du débat public, reconnues comme telles par la CNDP n'a été entendue. Et ce malgré une publication très tardive des cartes - sur le fond, le préfet maritime impose unilatéralement une distance de sécurité de 10MN au Sud d'un rail secondaire du DST. Cette doctrine unique en France conduit à une proximité à la côte inenvisageable au regard de la dimension des éoliennes. Il est choquant qu'une distance de 15 à 18 km soit présentée comme importante alors qu'il n'en est rien. Seul un éloignement et la prise en considération permettrait une acceptabilité d'un projet. La réduction de la capacité à 1,2 GW, telle que proposée par la décision ministérielle du 17 octobre 2024 permettrait aussi sans doute une meilleure acceptabilité. Dans le contexte démocratique actuel, il est temps de démontrer que les attentes et demandes de personnes concernées et compétentes sont entendues sur des sujets d'une telle importance.	
2025-07-29 13:41:08	Avis du Comité National de la Conchyliculture sur la Mise à jour des documents stratégique de façade. Participation à la consultation publique relative à la mise à jour des volets stratégiques des documents stratégiques de façade (DSF) Paris le 25/07/2025, Le Comité National de la Conchyliculture (CNC) souhaite faire part de ses observations dans le cadre de la consultation publique relative à la révision des DSF. Si certaines intentions affichées vont dans le bon sens, plusieurs éléments majeurs soulèvent de vives préoccupations. 1. Zones de protection forte Le CNC s'inquiète du manque de précisions concernant le maintien, l'encadrement ou l'évolution des activités conchyliques dans ou à proximité des futures zones de protection forte (ZPF). À ce jour, seuls les critères d'éligibilité sont détaillés, sans aucune information sur la manière dont les activités, déjà en place, seront prises en compte. Certaines ZPF, déjà identifiées, recoupent des zones de production conchylicole déjà existantes. En l'absence de garanties claires sur les conditions de compatibilité entre les objectifs de conservation et les usages conchyliques, la profession ne peut qu'exprimer son inquiétude. Le CNC rappelle que les ZPF devraient prioritairement être situées dans des secteurs peu impactés par l'activité humaine, afin d'éviter des conflits d'usages inutiles et de ne pas compromettre des activités économiques durables, tout en garantissant un gain pour la biodiversité locale. 2. Renforcer l'approche terre-mer dans les DSF Le CNC insiste sur la nécessité d'ancrer dans les DSF le principe de continuité entre les bassins versants et les milieux marins côtiers, selon une approche « de la source à la mer ». Les impacts des pollutions d'origine terrestre, notamment les flux de produits phytosanitaires et de polluants persistants (type PFAS), doivent faire l'objet d'une évaluation renforcée et d'un suivi scientifique soutenu. Cette approche doit être pleinement intégrée aux futurs programmes d'action, en cohérence avec les SDAGE et SAGE. Le CNC regrette qu'elle reste aujourd'hui trop marginale dans la planification stratégique, y compris dans d'autres documents de référence tels que ceux du Conseil National de la Biodiversité ou du Conseil National de l'Eau.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	3. Planification aquacole Le CNC rappelle l'importance d'identifier et d'ouvrir de nouveaux espaces conchylicoles, en réponse à la réduction croissante des zones littorales disponibles pour la production (conflits d'usages, contraintes environnementales, recul du trait de côte). Il est essentiel de clarifier la méthodologie de sélection des zones propices à l'installation ou à l'extension des activités conchylicoles, en intégrant les évolutions des pressions environnementales notamment les impacts du changement climatique. Par ailleurs, le CNC souligne l'importance de consolider la valeur juridique des documents de planification aquacole, afin d'assurer leur reconnaissance effective dans les arbitrages territoriaux. Enfin, les DSF doivent s'articuler explicitement avec les documents d'orientation déjà existants, tels que le Plan Aquaculture d'Avenir, afin de garantir une cohérence stratégique et opérationnelle au service du développement durable des filières. 4. Recul du trait de côte La conchyliculture est en première ligne face au recul du trait de côte, qui met en péril l'exploitation de nombreuses concessions situées en zone basse mais aussi les bâtiments conchylicoles nécessairement proches du trait de côte. Face à ce phénomène, la filière conchylicole peut aussi contribuer aux solutions, à travers par exemple des actions de restauration de récifs d'huîtres plates. Par ailleurs, le CNC appelle à la mise en place de dispositifs de financement adaptés et durables pour soutenir ces initiatives et demande un accompagnement spécifique à la relocalisation des activités les plus menacées, en lien avec les dynamiques territoriales. 5. Éolien offshore : intégrer la conchyliculture dans les projets de coactivité Le CNC salue les objectifs ambitieux portés par la France en matière de développement de l'éolien en mer d'ici 2030. Ces projets constituent une opportunité importante de coactivité pour plusieurs filières maritimes. Dans le cas de la conchyliculture, l'implantation d'élevage sur ces nouveaux espaces présente de nombreux atouts : stabilité des paramètres environnementaux (pH, température, salinité), éloignement des sources de pollution d'origine terrestre, mais aussi possibilités de diversification via des cultures associées comme les algues. Malgré ce potentiel, la conchyliculture reste absente des scénarios actuels de développement de l'éolien offshore. Le CNC demande que les projets soient conçus de manière à intégrer, dès l'origine, des activités aquacoles durables et compatibles, en s'appuyant sur les retours d'expérience de pays nord européens plus avancés sur ces sujets. Le CNC reconnaît certaines avancées dans le document, mais estime que les incertitudes qui subsistent, en particulier sur la compatibilité avec les activités existantes dans les zones de protection forte, ne permettent pas d'adhérer à cette proposition. Dans ces conditions, et dans l'attente de compléments et clarifications indispensables, le CNC émet un avis défavorable [xxxxx]	
2025-07-29 20:00:05	La réglementation des zones de protection forte n'est pas encore entièrement connue. Pour la définir, il convient d'associer les collectivités des territoires sur lesquels les zones sont identifiées, ainsi que les structures porteuses de SCoT. Quelques cartes contiennent des coquilles. Je ne parviens pas à charger de document, je vous transmettrai la délibération par mail.	
2025-07-30 06:51:47	Participation du public par voie électronique relative à la mise à jour des volets stratégiques des documents stratégiques de façade Contribution de la LPO France : stratégie de façade maritime NAMO Dans le cadre de la participation du public par voie électronique sur la mise à jour du volet stratégique du document stratégique de façade ("DSF") NAMO vous trouverez ci-après l'avis de la LPO France. 1.Remarques générales La LPO regrette le calendrier imposé, qui ne permet pas de tenir compte des enseignements du cycle précédent et complexifie inutilement la procédure de mise à jour des DSF. La LPO souhaite que les deux volets du DSF (stratégique et opérationnel) soient révisés selon un calendrier conjoint dès 2030. La LPO souhaite que les zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer et des zones de protection forte soient réévaluées lorsque les programmes de recherche MIGRATLANE pour l'arc Atlantique Nord-Est et MIGRALION pour le golfe du Lion auront rendu disponibles leurs résultats finaux. La loi APER (2023) a entériné la nécessité de privilégier l'implantation des projets d'énergies marines renouvelables (EMR) en zone	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	économique exclusive (ZEE), rompant ainsi avec les choix faits pour les appels d’offres antérieurs. Pourtant, des projets d’éolien en mer sont encore autorisés en 2025 dans des zones qui ne pourraient plus être considérées comme propices aujourd’hui. De plus, la publication de la cartographie en octobre 2024 montre que la planification se fait à marche forcée alors que les connaissances scientifiques sur le milieu marin (GT ECUME, ESCo...) et la migration des oiseaux et des chiroptères, encore lacunaires, sont en cours d’acquisition ou d’amélioration. La LPO réaffirme l’importance d’aligner la protection forte sur la protection stricte de l’Union Européenne, telle que définie dans la Stratégie Biodiversité 2030 de l’UE. La reconnaissance des statuts de ZPF doit être associée à une réglementation stricte : les activités incompatibles avec la protection forte ne doivent pas relever du cas par cas, et une liste des activités humaines incompatibles dans ces zones doit être publiée. Les enjeux propres à chaque ZPF doivent cependant faire l’objet d’un document de gestion propre définissant des objectifs de protection et un système d’évaluation efficace du dispositif et des moyens humains et financiers dédiés. 2.Sur l’évaluation environnementale stratégique (« EES ») L’EES indique que « les incidences cumulées de l’éolien en mer sur l’ensemble de la façade sur le milieu physique sont à détailler au cas par cas dans les études d’impact des parcs éoliens à venir ». Cependant, les incidences cumulées de l’éolien en mer sont à prendre en compte avec les incidences cumulées de l’ensemble des autres activités de la façade. Certaines zones sont déjà identifiées sous pression par l’EES, mais sans que celle-ci n’en tire les conclusions nécessaires : par exemple, un niveau de pression élevée est aujourd’hui identifié pour la zone de vocation 5b « Bretagne nord ». Or, cette zone accueille l’essentiel des zones prioritaires du développement de l’éolien en mer à horizon 10 ans : la pression va donc augmenter sur une zone déjà presque saturée dont la priorité affichée est donnée « aux pêches et aquacultures durables et aux énergies marines renouvelables et à leur raccordement ». Quelle est la place laissée aux enjeux environnementaux, pourtant très nombreux dans cette zone qui recouvre des réserves, des zones de protection fortes et de nombreuses zones Natura 2000 ? 3.Sur les objectifs environnementaux Le dossier indique que pour la façade NAMO, 36 % des objectifs environnementaux particuliers ont été évalués : 5 % ont été atteints et 31 % non atteints. Le reste des OE n’a pu être évalué. Ce constat est regrettable et pose la question de la capacité des DSF à permettre l’atteinte du BEE. •Objectif transversal OET01 : Développer les zones de protection forte En l’état du dossier, un seul objectif est prévu : « Développer les zones de protection forte » avec un seul indicateur « proportion de surface des eaux marines couvertes par des zones de protection forte » dont la cible est de 3% d’ici 2027. La LPO souhaite que la protection forte soit étendue à 10 % de l’espace de chaque façade maritime hexagonale dans le DSF, afin de ne pas concentrer les objectifs de surface sur les zones éloignées des côtes, telles que les canyons sous-marins, et de garantir une répartition plus équilibrée incluant également les zones côtières dans lesquelles les pressions sur la biodiversité marine et littorale sont nombreuses et diversifiées. À ce titre, la LPO insiste sur la nécessité de développer des ZPF au sein des zones Natura 2000 qui constituent un réseau bien établi d’aires protégées reconnues pour leur importance. Pour la façade NAMO, cet objectif pourrait être davantage mis en lien avec l’OSE particulier D06-OE02 et son indicateur 2 : « Proportion de surface de chaque habitat particulier situé dans des zones de protection forte », et plus généralement avec les objectifs liés au descripteur “Habitats benthiques” pour une meilleure lisibilité. •D01-OM Oiseaux marins oD01-OM-OE02 : Prévention des collisions avec les infrastructures en mer, notamment les parcs éoliens (application de la séquence éviter, réduire, compenser) La LPO considère que l’indicateur associé à l’objectif « D01-OM-OE02-ind1 : Taux de projets autorisés mettant en place des mesures permettant de suivre les effets de la collision sur les populations d’oiseaux fréquentant le parc éolien, et des mesures permettant de limiter cet effet si nécessaire. » n’est pas suffisamment précis ni ambitieux. Nous rappelons que les mesures qui existent actuellement pour réduire les mortalités de la faune volante face aux parcs éoliens en mer sont limitées : c’est donc en amont, au stade de planification, qu’il faut agir afin de respecter la séquence ERC, l’emplacement des projets étant la clé pour éviter la mortalité. D’autres mesures de réduction sont à proscrire en l’état actuel des connaissances scientifiques, comme l’effarouchement sonore qui augmente le dérangement et peut aggraver les collisions selon les experts scientifiques de France Energies Marines . À ce jour, le	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	bridage est l'une des seules mesures à préconiser pour limiter les impacts de la collision, en particulier pendant les pics migratoires. Par ailleurs, selon une étude mise en avant par le CNPN dans son avis du 19 mars 2025 , des radars placés sur une éolienne offshore au large de la Belgique ont indiqué des pics de migration intense de plus de 500 oiseaux par heure et par km, pendant 14h lors de l'automne 2019. Cette même étude conclut que si les éoliennes avaient été arrêtées pendant 14h de migration intense, un nombre estimé de plus de 700 collisions d'oiseaux auraient pu être évitées . La LPO propose de remplacer cet indicateur par : « Taux de projets autorisés mettant en place des dispositifs de bridage lors des pics migratoires sur la base des meilleures données environnementales disponibles » associé à une nouvelle cible : « 100% des projets autorisés mettent en place une stratégie de bridage adaptée au contexte écologique du projet ». oD01-OM-OE05 Maintenir ou restaurer les habitats fonctionnels des oiseaux marins dans les zones humides littorales Les deux indicateurs liés à cet objectif sont exprimés en « tendance à la hausse » du nombre et de la surface de sites fonctionnels restaurés sur la façade et en « maintien » de la surface d'habitat fonctionnel des oiseaux marins dans les zones humides des communes littorales. La LPO souhaite que la cible soit chiffrée précisément. Par exemple : doublement de la surface de sites restaurés par rapport à une année de référence ou cible exprimée en nombre d'hectares. Cette remarque sur le chiffrage des cibles vaut sur la majorité des OE présentés. Celles-ci doivent être chiffrées de manière à assurer l'atteinte ou le maintien du bon état écologique. oD01-OM-OE06 Limiter le dérangement physique, sonore, lumineux des oiseaux marins au niveau de leurs zones d'habitats fonctionnels L'indicateur 1 se lit comme suit : « 01-OM-OE06-ind1 : Proportion de colonies à enjeu fort ou majeur* selon le travail de classification de l'OFB de priorisation des enjeux pour lesquels les dérangements physiques, sonores et lumineux constituent un risque pour le maintien à terme - Cible : 0 % pour les colonies à enjeu fort ou majeur ». La LPO propose de rajouter une cible pour l'indicateur 1 : « Diminution pour les autres espèces d'oiseaux ». Notre connaissance des impacts des différentes activités anthropiques n'est à ce jour pas suffisante et il importe de réduire ces pressions partout où cela est possible, pour l'ensemble des taxons. oD01-OM-OE07 Éviter ou adapter le prélèvement sur le domaine public maritime des espèces identifiées au titre de l'Accord international sur la conservation des oiseaux d'eau migrateurs d'Afrique-Eurasie (AEWA) et menacées au niveau européen *La LPO insiste sur l'obligation issue de l'article 23 de l'annexe de l'arrêté du 24 février 2014 concernant le Cahier des charges fixant les clauses et conditions générales de la location par l'état du droit de chasse sur le domaine public maritime : « Pour la chasse aux limicoles et quel que soit le mode de chasse, les chasseurs déclarent, à chaque fin de saison de chasse, leurs prélèvements au locataire du lot. Celui-ci les transmet à la fédération départementale ou interdépartementale compétente ainsi qu'à l'Office national de la chasse et de la faune sauvage ». Cette obligation est aujourd'hui insuffisamment respectée. Il serait pertinent d'ajouter un indicateur et une cible qui puissent renforcer cette obligation et son suivi. •D01-PC-OE03 : Adapter les prélèvements en aval de la limite de salure des eaux (LSE) d'espèces amphihalines de manière à atteindre ou à maintenir le bon état du stock et réduire les captures accidentelles des espèces amphihalines Cet objectif prévoit le respect des dispositions des règlements européens et du plan de gestion national de l'Anguille (PGA). Cependant, le rapportage 2024 de ce plan de gestion fait le constat que les objectifs de réduction des mortalités par pêche de 60% de l'Anguille européenne ne peuvent pas être évalués à l'échelle nationale par manque de données sur la période de référence (2004-2008). De plus, l'évaluation du Descripteur 3 "Espèces commerciales en France métropolitaine" de la DCSMM conclut que l'évaluation du bon état écologique de l'Anguille européenne est impossible par rapport à un point de référence . De fait, en reprenant la cible du PGA, la stratégie de façade maritime propose une cible qu'il n'est pas possible d'évaluer. Ainsi, en l'absence de ces données, en considérant le statut « en danger critique d'extinction » de l'espèce et afin de répondre pleinement à l'objectif fixé dans le DSF d'atteindre le bon état du stock, il est nécessaire d'aller au-delà de ce que prévoit la réglementation : il est impératif de suivre les recommandations du CIEM depuis 2022 d'interdire la pêche à tous les stades. Cette interdiction devrait intervenir en complément des mesures pour réduire au maximum toutes les pressions d'origine anthropique considérées par ailleurs dans les PLAGEPOMI, notamment la mise aux normes des obstacles à la migration ciblés par le plan de gestion anguille.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	•D11 : L'introduction d'énergie, y compris de sources sonores sous-marines, s'effectue à des niveaux qui ne nuisent pas au milieu marin oD11-OE01 : Limiter les émissions sonores dans le milieu marin à des niveaux non impactant pour les mammifères marins Cet objectif stratégique est associé à un indicateur D11-OE01-ind2 et une cible qui se limitent à respecter la réglementation : « Taux de projets générant des émissions impulsives présentant un risque de dérangement et de mortalité des mammifères marins (suite à l'évaluation environnementale) et ayant mis en place des mesures de réduction de l'impact acoustique » avec une cible de « 100% ». La LPO souhaite rappeler que l'Ae a recommandé de proscrire les indicateurs dont la cible est le respect de la réglementation au profit d'indicateurs concernant l'intensité et l'effectivité du contrôle de ce respect. Or, cet indicateur revient à appliquer la séquence ERC. La LPO propose un indicateur qui vise à vérifier la bonne application de la séquence ERC en mer, là où la compensation ne permet pas aujourd'hui d'atteindre 0 perte nette de biodiversité . 4.Sur le choix des zones prioritaires EMR La LPO note que les objectifs énergétiques actuels concernant l'éolien en mer ne sont pas inscrits dans la loi, en l'absence de la PPE 3 qui devrait être prochainement adoptée par décret. Cela démontre une nouvelle fois un manque de cohérence dans les étapes de la planification énergétique, car les zones prioritaires sont délimitées avant que les objectifs prévisionnels ne soient fixés. Quatre zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer ont été identifiées par la décision du 17 octobre 2024 sur la façade NAMO : deux zones indicatives de poursuite de la concertation (Bretagne Nord-Ouest et Bretagne Nord-Est) à l'horizon 10 ans et deux zones à l'horizon 2050 (Bretagne Grand Large et Centre Atlantique Grand Large). La zone Bretagne Nord-Ouest est proche des côtes, en grande partie située dans la mer territoriale et à proximité de la réserve naturelle nationale des Sept-Iles gérée par la LPO. Elle risque d'impacter la zone fonctionnelle de la seule colonie nicheuse de fous de Bassan du territoire français. La population globale des oiseaux de mer a diminué de moitié au cours des cinq dernières décennies. C'est notamment le cas du Fou de Bassan (<i>Morus bassanus</i>), espèce inscrite sur la liste rouge de l'UICN des espèces menacées en France. Entre début juillet et mi-septembre 2022, cette population a été touchée très fortement par la grippe aviaire avec la perte d'environ 80 % des poussins de la saison 2022 et de près de 20 000 adultes, soit plus de la moitié de la population reproductrice de l'île. Un couple de Fou de Bassan ne produit qu'un poussin par an : la perte est donc inestimable et peut être fatale pour l'une des plus grandes colonies de Fou de Bassan d'Europe. Le développement d'un projet de parc éolien en mer à proximité de cette colonie déjà fragilisée présente donc des risques très importants, l'espèce étant particulièrement sensible à la collision. La zone Bretagne Nord-Est interroge également sur les effets cumulés avec les parcs anglo-normands prévus et la zone Roche-Douvres en façade Manche-Est Mer du Nord. Il est nécessaire de mettre en avant ces risques de cumul dans le DSF NAMO. La LPO salue néanmoins la volonté de dépasser l'antagonisme économie/environnement affichée dans la vision à 2050 pour la façade NAMO. Le milieu marin joue un rôle indispensable dans la lutte contre les changements climatiques : la biodiversité marine ne peut pas être un paramètre parmi d'autres dans la planification maritime française et sa protection devrait être une priorité absolue. Les observations précitées ont été formulées à plusieurs reprises durant le processus de mise à jour de la stratégie de façade maritime, mais sont restées sans réponses satisfaisantes. La LPO France émet donc un avis défavorable à la stratégie de façade Nord-Atlantique Manche Ouest, sous réserve de l'intégration de ces recommandations.	
2025-07-30 14:15:06	Sur l'état des lieux, le projet est trop près des côtes. Il n'y a pas d'études sur les générations de brouillards qui affecteront les terres. La consultation publique a été un simulacre sans aucun levier d'adaptation. Sur la vision, le projet global n'est pas cohérent. Il n'aura aucun effet sur la decarbonation car la production d'électricité est déjà decarbonnée en France et déjà contrainte aux limites technologiques par la production renouvelable non pilotable. Les éoliennes seront en fin de vie en 2060 en même temps que les plus anciennes centrales nucléaires. Le seul effet de ce projet sera d'augmenter le coût de la production d'électricité et la rendre ainsi moins attractive que les énergies fossiles.	
2025-07-30 14:45:58	Réponse à la consultation accessible à ce lien https://bloomassociation.org/wp-content/uploads/2025/07/BLOOM-Consultation-DSF.pdf (note : nous avons essayé de joindre un document (format PDF / JPEG / DOCX) à cette consultation mais nous n'y sommes pas parvenus pour cause d'erreur « error creating Blob, Status : 401 ». Notre réponse à la consultation est donc accessible à ce lien https://bloomassociation.org/wp-	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	content/uploads/2025/07/BLOOM-Consultation-DSF.pdf)	
2025-07-31 06:54:53	Il faut porter plus d'intérêt aux espèces de poissons, marins ou migrateurs rejoignant les cours d'eau. Le cas de l'Anguille est emblématique et inquiétant. Surabondante au 20ème siècle elle s'effondre aujourd'hui et nous continuons à l'exploiter. Adaptions les pratiques de pêche et les contrôles, préservons notre façade maritime sans arrêter son développement économique. Mais pensons surtout aux poissons et à toute la faune sur laquelle repose l'équilibre marin. Les poissons migrateurs concernent aussi l'intérieur des terres, un travail énorme est conduit sur les fleuves et rivières, leur bon état et les pratiques qui influent sur eux. Une rivière sans poissons sera considérée comme un simple canal d'évacuation des eaux, alors travaillons sur les poissons.	
2025-07-31 07:54:45	Ce projet éolien industriel BNO, gigantesque et à seulement 15 km de la côte, est une atteinte grave aux paysages et au tourisme. Il doit être annulé ou éloigné à 50 km. Les éoliennes projetées pour le projet BNO en baie de Morlaix sont de dimensions gigantesques. (1,35 fois la tour Montparnasse) et beaucoup trop proches des côtes à 15 km. Ce projet éolien industriel, très visible depuis la côte, est un saccage, qui encercle l'île de Batz, la prive d'horizon, de jour comme de nuit. Il est contraire à l'esprit et à certains principes explicites de la loi Littoral, notamment : • La protection des paysages marins visibles du littoral ; • Le respect du caractère des lieux et des zones proches du rivage ; • La cohérence avec les vocations touristiques, naturelles ou patrimoniales du site, notamment le Cairn de Barnenez, plus vieux monument d'Europe Je demande le réexamen du projet pour l'éloigner à plus de 50 km de la côte, et à défaut, son abandon.	
2025-07-31 15:43:25	Bonjour, Comme de nombreux habitants de [xxxxx] et des autres communes du littoral, nous avons découvert il y a peu de temps cet énorme projet d'Eoliennes en mer. La communication le concernant n'a pas fonctionné, et tout le monde pense que c'est en partie volontaire de la part des pouvoirs publics. L'impact sur notre territoire sera très important, et il est difficile de ne pas ressentir un déni de démocratie, alors que nous nous trouvons devant le fait accompli, avec juste la possibilité de donner un avis à posteriori sur un projet déjà largement bouclé. Il semble que les maires du littoral aient reçu une lettre d'information en 2024, alors que le projet a été initié en 2023, mais l'information n'a pas circulé ! A Saint-Jean, même les conseillers municipaux n'étaient pas informés. Interrogée à ce sujet, la Maire m'a répondu qu'elle recevait beaucoup de circulaires... Donc c'est passé inaperçu. Tout en étant conscient de la nécessité de prévoir à l'horizon 2035/2050 un mix énergétique décarboné, on peut s'interroger sur le nombre et la taille de ces Eoliennes à cet endroit et aussi près des côtes. Je passe sur tous les arguments concernant le paysage, les oiseaux, les fonds marins, la petite pêche, les micro-climats, les fuites d'huile, les incendies, la pollution... qui sont recevables individuellement ou groupés. Le collectif NEMO a entrepris une étude sur l'emplacement des Eoliennes qui montre qu'elles pourraient tout à fait être installées à 40 kms de la côte, en déplaçant le rail secondaire, ce qui serait un moindre mal. Le maire de l'île de Batz est intéressé par cette proposition et demande qu'on l'étudie. Il semble d'autre part que de nombreuses études soient encore en cours concernant l'impact du projet sur l'environnement. L'état avait décidé de trois enquêtes préalables concernant l'impact environnemental sur la faune et la flore: - Projet ESCO EMR : un projet multidisciplinaire piloté par l'IFREMER et le CNRS engageant 24 chercheurs pour réaliser un état de l'art, une Expertise Scientifique Collective relative aux impacts des éoliennes en mer sur la biodiversité et les écosystèmes marins. Ils doivent livrer leurs résultats fin 2025. - MigratLane : un gros projet de recherche qui vise à caractériser les flux et comportements migratoires et les zones maritimes d'importance pour les oiseaux et les chauves-souris sur l'arc Atlantique Nord-Est (de la Manche au Sud du Golfe de Gascogne). Piloté par l'État et l'OFB, ce projet à 9 millions d'euros doit se terminer en 2027. - Groupe de Travail ECUME : ce projet initié en 2018 et qui n'a pas fourni tous ses résultats doit permettre une analyse des Effets Cumulés des projets d'Énergies Marines Renouvelables sur l'environnement marin. Toutes les zones ont déjà été désignées et l'appel d'offres pour BNO sera	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	lancé en janvier 2026, sans même attendre le résultat des études scientifiques. 3. Des Agences scientifiques indépendantes ont émis de très fortes réserves sur les projets de l'éolien en mer dans la zone Nord Bretagne: Académie des Sciences: L'Académie des Sciences déconseille un développement précipité et massif de sources d'énergies non pilotables sur la base de prévisions de consommations surestimées. Les objectifs de productions doivent être ajustés aux besoins réels (avis de l'Académie des Sciences sur la version révisée de la PPE3, 8 avril 2025). Conseil National de Protection de la Nature: le CNPN émet les plus grandes réserves sur les projets éoliens en mer, précipités de l'État en proposant des distances aux côtes et des solutions techniques préservant la biodiversité en nord bretagne, territoire qui pourrait être considéré comme une zone de "protection prioritaire". Il convient d'étudier la pertinence écologique de ces zones d'étude prioritaire pour le développement de l'éolien en mer, qui n'a pas été étudié et pourtant demandées depuis 2021. (Auto-saisine du CNPN) Nous avons l'espoir que les voix des citoyens concernés soient enfin entendues. Cordialement, [xxxxx]	
	EDF a construit des liens historiques avec le monde de la mer notamment par ses ouvrages de production d'énergie nucléaire et thermique installés depuis des décennies sur les côtes de la Mer du Nord, de la Manche, de l'océan Atlantique et de la Méditerranée. La construction des parcs éoliens en mer et la décarbonation du secteur maritime. Depuis 2023, EDF soutient l'institut MEET2050 dédié à la Transition Énergétique et Environnementale du Maritime et se positionne comme un partenaire stratégique pour impulser des projets et accompagner la filière maritime dans sa décarbonation. A ce titre, EDF se réjouit de voir apparaître dans la stratégie des différentes façades des objectifs socio-économiques permettant de concrétiser l'ambition de décarbonation des ports et du transport maritime. Cet avis porte uniquement sur les sujets touchant à la décarbonation des activités maritimes et portuaires. Il a pour objet d'attirer l'attention sur des sous-jacents de cette décarbonation, intégrés de manière inégale par les documents stratégiques des différentes façades.	OUI
	Cf PJ	OUI
2025-08-02 00:07:53	La sécurité maritime est mise en danger par ce projet BNO : La marge de sécurité en heure d'intervention de remorqueurs Abeille est réduite de plusieurs heures (de l'ordre de 4 heures pour un rapprochement des "récifs" de 25 km) en cas de tempête et dérive de pétrolier ou porte containers. Ce qui augmente considérablement le risque de naufrage et de MARÉE NOIRE. Cette seule raison me paraît suffisante pour réexaminer ce projet et probablement pour l'abandonner.	
2025-08-01 18:19:20	Consultation publique relative au projet de stratégie de façade maritime Nord Atlantique – Manche Ouest Contribution du Syndicat des énergies renouvelables Propos préliminaire Le Syndicat des énergies renouvelables (SER), par cette participation, remercie le ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche pour les travaux menés avec l'appui du Comité maritime de façade Nord Atlantique - Manche Ouest (NAMO) en concertation avec l'ensemble des membres afin de prendre en compte l'intégralité des enjeux associés à l'aboutissement de la Stratégie de Façade Maritime de la façade NAMO. Un cap ambitieux et partagé pour la stratégie de la façade NAMO Le SER se réjouit de la reconnaissance, dans le Document Stratégique de Façade (DSF) NAMO, des principaux leviers permettant un déploiement cohérent, maîtrisé et ambitieux des EMR, en particulier de l'éolien en mer. Tout d'abord, le SER se félicite que la mise à jour du volet stratégique du DSF NAMO identifie, parmi ses trois priorités, la planification du développement de l'éolien en mer à l'horizon 2035 et 2050, en cohérence avec l'objectif national de neutralité carbone et la cible de 45 GW installés à cette échéance. Le SER se félicite également de l'intégration, dans la carte présentant la synthèse des enjeux socio-économiques de la façade, des zones correspondant aux parcs éoliens en mer existants ou à l'étude, ainsi que des sites d'essais EMR et de l'usine marémotrice. Cette représentation	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	témoigne d'une approche territorialisée et complète des enjeux de développement des EMR. Ensuite, la filière partage les orientations prises, notamment en ce qui concerne l'identification de zones favorables aux EMR dont l'éolien en mer, ainsi que des aires terrestres et marines dédiées aux infrastructures de raccordement, dans un objectif de mutualisation, de sobriété foncière et d'efficacité de planification. Le SER soutient également l'importance de donner de la visibilité à l'ensemble des acteurs industriels et territoriaux pour sécuriser les investissements, anticiper les évolutions réglementaires, adapter les infrastructures portuaires, structurer une flotte logistique adaptée et renforcer les compétences locales via des formations ciblées. Un développement à soutenir pour l'ensemble des filières EMR La filière salue l'adoption de l'objectif stratégique DE-OS-IV : "Développer les énergies marines renouvelables", qui traduit l'ambition de renforcer la place des EMR dans les politiques d'aménagement du littoral et de la mer. Si le document souligne à juste titre l'importance d'un développement accru de l'éolien en mer dans le nouveau cycle de planification 2025-2030, le SER appelle à étendre cette dynamique à l'ensemble des filières d'EMR, notamment à l'hydrolien et à l'énergie houlomotrice, dont le potentiel est significatif sur la façade NAMO. En particulier, la filière souligne avec intérêt la mention du potentiel hydrolien dans la zone « 5c : Parc naturel marin d'Iroise », et l'ambition affirmée d'y concilier préservation du capital naturel et développement d'activités économiques durables. À ce titre, le SER rappelle que les projets hydrolien sont pleinement compatibles avec les objectifs de conservation portés par les aires marines protégées et sont soumis, au même titre que les projets éoliens en mer, à une procédure d'autorisation environnementale exigeante qui garantit cette compatibilité. Le SER se félicite de la reconnaissance du stade de maturité atteint par la filière hydrolienne, permettant effectivement d'envisager son intégration dans le futur mix énergétique français. Le SER souhaite également souligner que, au-delà de l'hydrolien, d'autres filières d'énergies marines renouvelables, telles que le houlomoteur, voient aujourd'hui leur faisabilité technologique confirmée et leurs coûts progressivement maîtrisés grâce aux retours d'expérience accumulés avec des projets pilotes. Par ailleurs, le SER considère la définition actuelle du marémoteur comme incomplète : « Le marémoteur consiste à profiter du flux et du reflux de la marée pour alternativement remplir ou vider un bassin de retenue en actionnant des turbines incorporées dans le barrage, qui entraînent un générateur d'électricité. L'usine marémotrice de la Rance de 238 MW, mise en service en 1966, est la seule en fonctionnement en France ; le développement d'autres projets marémoteurs n'est pas envisagé à court terme, notamment au regard des enjeux environnementaux importants présentés par cette technologie. » Si elle décrit à juste titre le fonctionnement de l'usine de la Rance, elle ne reflète pas les évolutions technologiques récentes du secteur. La filière propose d'y ajouter la mention suivante : « Si le développement d'autres projets marémoteurs n'est pas envisagé à court terme, un suivi de l'innovation dans la filière et du nouveau marémoteur pourra être effectué » Le Syndicat des énergies renouvelables remercie le ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche pour sa prise en compte de la présente contribution dans la mise à jour du volet stratégique du projet de Stratégie de Façade Maritime.	
2025-08-01 18:23:13	Contribution de l'association Wind Ship en France Un document PDF mis en page et reprenant cette contribution est disponible auprès de [xxxxx]. En effet, nous n'avons pas pu déposer le document avec l'option dédiée sur cette page. Wind Ship est une association française créée en 2019 pour accélérer à son échelle et par ses actions la transition vers un transport maritime plus propre et décarboné grâce au développement et au déploiement de la propulsion des navires par le vent. Elle fédère aujourd'hui plus de 70 entreprises sur toute la chaîne de valeur du transport maritime vélique (armateurs, équipementiers, chantiers, ingénierie, financement...). Wind Ship œuvre à l'échelle locale, nationale et auprès de l'Union Européenne pour positionner les solutions véliques comme une voie majeure et déjà disponible afin de décarboner la navigation de travail. Wind Ship fait partie du réseau de l'International Windship Association, qui regroupe 180 membres et supporters, et représente le secteur vélique auprès de l'Organisation Maritime Internationale. Introduction La propulsion vélique se définit comme l'utilisation directe de l'énergie du vent pour propulser les navires. Cette solution vieille de 7 000 ans fait aujourd'hui l'objet d'un renouveau porté par l'impératif d'une transition écoénergétique du transport maritime, responsable de 3% des émissions	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	de gaz à effet de serre (GES) et de 90 % des échanges de marchandises dans le monde . La propulsion vélique se décline en une diversité de technologies de propulsion innovantes telles que des voiles, des ailes, des profils aspirés, des rotors ou des kites, adaptées aux différents besoins de la flotte actuelle. Ces technologies peuvent aussi bien être intégrées sur des navires existants, afin de réduire le besoin énergétique et les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) associées, qu'être intégrées dans le processus de conception du navire. Sur de nouvelles constructions, les performances peuvent alors être optimisées pour permettre une propulsion principale par le vent. Ces projets disruptifs amènent à réinterroger les modèles logistiques conventionnels, et à innover du point de vue des modèles économiques et sociaux pour inventer le transport maritime de demain. Les ambitions portées par la France pour la transition écoénergétique du maritime au sein de la Stratégie Nationale Mer et Littoral appellent à la mise en œuvre rapide d'actions pour limiter les impacts de plus en plus visibles du changement climatique. La révision du Document Stratégique de Façade (DSF) en cours constitue donc l'opportunité de définir les orientations les plus pertinentes dans l'atteinte de ces objectifs. Neutralité Carbone - La propulsion des navires par le vent représente aujourd'hui l'une des seules solutions de décarbonation immédiatement disponibles et capables de réduire significativement le besoin énergétique des navires et les émissions de GES associées. Le rôle de la propulsion des navires par le vent dans la capacité de l'industrie du shipping à atteindre les objectifs de décarbonation fixés à 2030 et 2050 est reconnue par l'European Maritime Safety Agency (EMSA) dans le dernier rapport EMTER (European Maritime Environmental Report) : « It is certain that wind assisted technologies can contribute to achieving the GHG reduction targets, making this technology vital in the shipping sector's low-carbon transition up to 2050 ». Economie - Le vent, en tant que source d'énergie directement utilisée à bord des navires, ne repose pas sur la disponibilité de carburants fossiles ou alternatifs, générant ainsi une forte résilience vis-à-vis d'une restriction d'accès à d'autres sources d'énergie pour propulser les navires. Le vélique représente donc un levier de compétitivité et de souveraineté énergétique majeur qui est mobilisable pour tous les segments de flotte. Biodiversité – Le vent est une source d'énergie directe « non combustible » pour la propulsion, utilisée depuis des millénaires pour déplacer les navires. Pour son usage, ce mode de propulsion n'émet aucun gaz à effet de serre et ne rejette aucun liquide polluant dans l'eau. Silencieux, il permet de réduire drastiquement l'usage de chaînes de propulsion motorisées dont le bruit sous-marin généré perturbe la faune sous-marine. En France, le secteur vélique rassemble 14 équipementiers, 3 usines, 8 armateurs conventionnels qui testent les technologies véliques et 16 néo-armateurs qui portent des projets véliques. 12 navires sont actuellement en exploitation, et 15 sont en construction ou en commande. Ensemble, les acteurs véliques français ambitionne d'équiper un tiers du marché mondial à horizon 2050. L'activité pourrait alors représenter 23 500 emplois, soit la moitié des emplois actuels dans le secteur de la construction navale civile . La production industrielle vélique et l'opération des navires reposent sur un écosystème industriel dense, en pleine croissance et générateur d'emplois. Si cette filière s'appuie largement sur de nouveaux acteurs, elle se base également sur des écosystèmes existants tel que la logistique, le naval, le nautisme, l'aéronautique ou l'informatique, elle est déjà très ancrée dans les territoires. Cette présence s'illustre sur l'ensemble des façades maritimes françaises : En Manche mer du Nord – →1 armateur (2 navires marchands en exploitation), 3 porteurs de projet, et 1 usine de production d'équipements ; En Méditerranée – →4 armateurs et compagnies maritimes (4 navires en opération, 1 en cours de construction), 4 bureaux d'études spécialisés, 1 équipementier et 2 porteurs de projet ; En Nord Atlantique Manche Ouest – →6 armateurs (6 navires marchands, 1 navire de transport de passagers, et 2 navires de pêche opérationnels), 4 équipementiers, 10 bureaux d'études spécialisés, 2 usines et 7 porteurs de projet ; Et en Sud Atlantique – →1 armateur (1 navire marchand en construction), 3 équipementiers, 2 bureaux d'études spécialisés et 1 porteur de projet. Valorisant les spécificités propres aux quatre façades, ces projets contribuent activement à l'atteinte des objectifs environnementaux et socio-économiques définis dans le document stratégique de façade en cours de révision. C'est pourquoi Wind Ship souhaite par cette contribution apporter des éléments chiffrés permettant de démontrer l'intérêt stratégique de la	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	propulsion des navires par le vent pour la stratégie maritime pour la façade NAMO. 1.La façade maritime Nord Atlantique Manche Ouest (NAMO) 1.1 Etat des lieux : La propulsion par le vent dans les activités recensés La façade NAMO profite d'une croissance importante dans le secteur vélique. En 2025, environ 150 entreprises travaillent directement sur les projets véliques sur l'ensemble de la façade NAMO, un recensement non-exhaustif représentant plus de 500 emplois. Une dynamique qui s'illustre concrètement : 5 projets véliques ont été financés sur la façade par le Fond d'intervention maritime (FIM) depuis 2022 (pour un total de 1,1M €), permettant l'émergence de projets emblématiques et variés en lien avec les objectifs de la Stratégie Nationale Maritime et Littorale. Parmi eux, le navire Grain de Sail II, voilier cargo de 50m pour 350 tonnes de capacité de transport entre Saint-Malo et New-York, et la nouvelle formation en ingénierie de la propulsion vélique proposée par l'Ecole Centrale de Nantes. Sur la façade NAMO, les Régions Bretagne et Pays de la Loire font figure de fer de lance de la propulsion vélique en France. La Feuille de route Propulsion par le vent adoptée par la Région Bretagne en 2023 confirme sa volonté de faire de la propulsion par le vent un des piliers de la transition des transports en Bretagne. Une volonté qui se traduit concrètement au travers de la structuration d'une filière vélique bretonne. En région Pays de la Loire, l'événement Wind for Goods de Nantes Saint Nazaire Développement et dédié à la propulsion des navires par le vent est organisé tous les deux ans depuis 2021 à Saint-Nazaire et rassemble l'ensemble de l'écosystème national et international (plus de 1 000 participants, 35 nationalités) pour construire le transport maritime de demain. En 2025, la propulsion des navires par le vent s'inscrit dans différentes activités clés du territoire : Construction navale & nautique La façade NAMO bénéficie d'acteurs de premiers rangs concernant la conception, la production et l'intégration de systèmes de propulsion par le vent des navires. Ce secteur d'activité connexe de la construction et maintenance des navires constitue une réelle opportunité socioéconomique et un levier majeur de décarbonation. →La solution de propulsion vélique SolidSail issue du programme de R&D des Chantiers de l'Atlantique. Cette voile rigide de 70 mètres de haut permettra d'équiper des paquebots de 200 à 250 mètres de long et ainsi de réduire fortement leurs émissions de gaz à effet de serre. L'usine SolidSail Mast Factory située à Lanester a commencé à produire les mâts qui équiperont les futurs navires dont la série Orient Express Silenseas de la société Accor. La start-up nantaise Neoline a d'ailleurs choisi SolidSail pour la propulsion principale du cargo roulier Neoliner, son navire pilote. →Les ailes de l'équipementier CWS (Computed Wing Sails) qui équiperont le premier porte conteneur à voile Windcoop. L'usine d'assemblage de Saint Nazaire est désormais opérationnelle et prévoit de livrer ses deux premiers systèmes d'ici la mise à l'eau du navire en 2027. →Les deux premiers voiliers cargos de TOWT et le Grain de Sail II ont été construits par le chantier naval Piriou (groupe basé à Concarneau). →L'équipementier WISAMO, entreprise du groupe Michelin, a signé un contrat pour intégrer un de leur système de voile gonflable à bord du futur Patrouilleur nouvelle génération des Affaires maritimes (PAMNG). Ce navire conçu par le bureau d'étude MAURIC sera construit par le chantier Socarenam. →Cormoran développe un système d'ailes solaires rigides pour propulser les navires tout en produisant de l'électricité grâce à des panneaux photovoltaïques intégrés. L'entreprise devrait équiper le premier navire d'exploration polaires de la compagnie maritime SELAR en 2026-2027. Formation maritime Le diagnostic CAPVENT réalisé par Wind Ship en 2024 (AMI CMA de France 2030), estime que le secteur vélique en 2024 représente plus de 1 100 emplois répartis essentiellement sur les régions côtières françaises. D'ici 2050, cela pourrait représenter 13 000 à 23 500 emplois dans l'industrie navale civile française (comparés aux 50 000 emplois actuels de cette dernière). En réponse aux besoins de personnels qualifiés et en nombre suffisant, les organismes de formation développent leur offre pour y intégrer la propulsion par le vent : →L'ENSM a lancé en mai 2025 une formation pratique de 40 h à destination des navigants, devant compléter le premier module de formation CrewWind développé en collaboration avec Wind Ship et D-Ice Engineering. L'école s'est engagée à intégrer la propulsion des navires par le vent à la formation initiale de ses élèves à la rentrée 2025 ; →L'Ecole Centrale de Nantes propose depuis cette année une formation continue à destination des ingénieurs ou architectes navals intitulée :	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	"piloter l'ingénierie de conception de navire à propulsion vélique" ; —Les Lycée maritimes de Nantes, Le Guilvinec, La Rochelle et Ciboure proposent une option voile aux élèves de bac professionnel « Conduite et gestion des entreprises maritimes » ; —L'Université de Nantes développe une formation pour soutenir l'égalité femmes-hommes dans le maritime qui intègre une partie sur la propulsion des navires par le vent. Pêche professionnelle Des essais prometteurs sont en cours dans le secteur de la pêche, démontrant l'adaptabilité et la polyvalence de ces technologies, comme en témoignent les projets novateurs de l'armement Cap Bourbon équipé du kite français de Beyond The Sea, ou le projet du palangrier Balueiro Segundo équipé par l'espagnol Bound4Blue ou encore des campagnes de pêche du projet breton Skravik. Ces initiatives soulignent la volonté d'intégrer la propulsion vélique à des segments de marché diversifiés, pas uniquement au transport de marchandises. Transport maritime et ports de commerce La Stratégie nationale bas-carbone définit une trajectoire de décarbonation complète du transport maritime [...] à horizon 2050, pour laquelle la propulsion par le vent peut constituer un levier majeur. Aujourd'hui, les premiers acteurs de la façade œuvrent à la réduction de l'impact environnemental du transport maritime en proposant des solutions innovantes : —Zéphyr & Borée, compagnie maritime lorientaise spécialisée dans l'armement de navires bas carbone, s'est engagée dans plusieurs projets permettant d'équiper de voiles des porte-conteneurs ou navires rouliers, de combiner plusieurs types de propulsion. —L'entreprise Grain de Sail, a annoncé la construction d'un 3ème navire, un an après la mise à l'eau du Grain de Sail II. Prévu pour 2027, ce porte conteneur de 110 mètres de long pourra transporter 200 conteneurs de 20 pieds. —Windcoop, la « compagnie maritime militante » a annoncé l'entrée en construction de son premier navire, un porte conteneur de 210 EVP qui transportera des marchandises entre la France et Madagascar. —La compagnie Îliens a lancé en 2021 une liaison régulière en catamaran entre Quiberon et Belle-Île-en-Mer. —La société coopérative Sailcoop a inauguré son catamaran de 19m de long « Isabelle » conçu par le cabinet d'architecture VPLP design en 2023. Il transporte jusqu'à 80 passagers entre Concarneau et les Glénan. Et Recherche publique —L'Ifremer a annoncé à l'occasion de la Conférence des Nations Unies pour l'Océan à Nice leur projet de navire de recherche océanographique. Le premier concept de navire présente les systèmes de propulsion par le vent développé par l'équipementier lorientais Cormoran. —La coopérative Skravik poursuit ses campagnes de recherche à bord du premier voilier de travail polyvalent homologué à la division 227 et travaille au refit d'un navire hauturier de 15m de long, « Morskoul ». 1.2 Vision de la façade maritime NAMO à horizon 2050 Le secteur vélique à horizon 2050 L'étude de faisabilité VENFFRAIS réalisé en 2023 par Wind Ship en collaboration avec l'IRT Jules Verne et l'Institut Meet2050 fait état du potentiel socioéconomique, énergétique et environnemental unique que représente la propulsion des navires par le vent en France à horizon 2050 : —Environ 1600 navires véliques seront en commande ou en cours d'équipement d'ici 2030 à l'échelle mondiale, dont plus de 400 en rétrofit. En 2050, cela représente 33 000 navires véliques équipés, dont 6 400 en retrofit sur tous les segments de flotte. —D'ici 2050, 23 500 emplois pourraient être créés, ce qui représente près de 50 % de l'emploi actuel dans le secteur de la construction navale civile . Cette croissance massive témoigne du potentiel de transformation et de revitalisation de l'industrie maritime. —Pour exemple en France, d'ici 2030, le chiffre d'affaires est estimé à 1,6 milliard d'euros. Les équipementiers, en particulier, joueront un rôle prépondérant, générant 1,3 milliard d'euros. Cela souligne l'importance des entreprises spécialisées dans la fabrication de composants et de systèmes pour les navires. D'ici 2050 : Le chiffre d'affaires atteindrait 7,7 milliards d'euros. —L'adoption des technologies utilisant cette source d'énergie pour propulser les navires pourrait générer des économies substantielles. Pour exemple, en France, on estime que le déploiement du vélique sur la flotte permettrait d'économiser jusqu'à 6 TWh d'ici 2030, soit l'équivalent d'investissements de l'ordre de 2,5 à 5 milliards d'euros, qui pourront être évités dans les infrastructures de production d'énergie conventionnelles, telles que les centrales nucléaires.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	En apportant des solutions concrètes, immédiates et efficaces aux enjeux de décarbonation, de sobriété et de souveraineté énergétique, la propulsion des navires par le vent s'inscrit complètement dans la vision portée par le document stratégique de la façade NAMO pour 2050 telle que présentée.	
2025-08-02 00:03:34	Une réflexion sur ce projet BNO : en parcourant le site officiel (https://www.eoliennesenmer.fr/facades-maritimes-en-france/facade-nord-atlantique-manche-ouest/bretagne-nord/ouest), on ne trouve aucune étude liée au trafic maritime. En cherchant un peu, on voit que ce type d'étude a bien été réalisée pour la zone Manche Est - Mer du Nord et Normandie (en 2020), cf. https://www.eoliennesenmer.fr/sites/eoliennesenmer/files/fichiers/2021/07/Etat_lieu_trafic_macrozone_Normandie_Vp3.pdf D'après le site https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-255.html, ce sont plus de 51'000 navires marchands par an qui empruntent le rail d'Ouessant (données anciennes : ça date de 2000 apparemment, aucune idée du niveau actuel, mais si c'est comme l'inflation, ça n'a pas dû baisser), donc autant de navires qui passent au large de la zone concernée par les implantations d'éoliennes de la Baie de Morlaix. En pratique, un rail n'est que théorique et on sait que les grands navires ont un fardage qui les fait beaucoup dériver par grands vents. Bref, on voit vite le risque d'avoir des accidents avec des bateaux qui se retrouveraient au milieu d'un champ d'éoliennes. Aucune étude - à ma connaissance - n'a été faite sur la capacité réelle pour les navires de secours (remorqueurs de haute mer) à intervenir depuis Brest pour éviter le pire. Par contre, on connaît trop bien le résultat. Une marée noire massive due à une implantation hasardeuse de sources d'électricité renouvelable. Le principe de précaution doit s'appliquer à ce projet dangereux pour la SÉCURITÉ MARITIME;	
2025-08-02 21:03:41	NON à ces projet s incohérents! En pic de consommation, la Bretagne a une consommation < à 5000 MW et en période la plus faible < à 2000 MW. Or, la Bretagne a plus de 2000 MW d'ENRi, auxquels sont s'ajouter les 700MW de la ligne irlandaise . Avec ces 2000 MW d'éoliennes au large du Finistère , on atteindra environ 5000 MW d'ENRi. Or une étude d'EDF montre qu'un dépassement de 40% d'ENRi sur le réseau entraine des risques de Blackout cf l'exemple récent de l' Espagne. Ce pays limite désormais la production d'ENRi à 50%. Autant dire que le risque de blackout en Bretagne pourrait être démesuré certains jours dans l'année. En outre, ces ENRi sont une vraie gabegie financière, en nous coûtant 4 milliards par an, pour ne pas gagner 1h de CO2 , et pour faire perdre de la production et donc des recettes à l'entreprise nationale EDF, au profit d'entreprises privées dont certaines sont étrangères! Il n'y a qu'une seule entreprise d'électricité en France, et c'est EDF, qui appartient à tous les Français. Toutes les autres ne sont que des profiteurs qui n'investissent qu'à cause des colossales subventions d'argent public (le nôtre donc) doublés de contrats juteux! La France a un déficit jamais atteint, il faut arrêter de le creuser en construisant de nouveaux parcs éoliens inutiles , qui en plus nuisent outrageusement à l'environnement et à la biodiversité. La destruction de l'habitat sauvage est irremplaçable, les études préalables d'impact notoirement insuffisantes, voire même orientées par les porteurs de projet, les mesures "compensatoires" ne sont qu'illusoires, car dénuées d'obligation de résultats. Comment l'Etat et les élus peuvent-ils participer à ce massacre totalement à l'opposé des beaux discours de façade? Enfin, ces ENRi nécessitent forcément le recours au nucléaire ou aux énergies fossiles pour compenser leur intermittence... Une véritable incohérence !!!	
2025-08-02 08:51:48	Planter un monstre industriel près de l'une des plus belles côtes de France entre Brignogan & Perros-Guirec le long du GR 34 sentier préféré des français est totalement incompréhensible! Tout a été fait dans cette pseudo consultation pour le public soit informé au dernier moment avec parcimonie. C'est un simulacre de démocratie qui tourne au ridicule et ne peut qu'engendrer de fortes frustrations.	
2025-08-02 09:20:43	L'éolien flottant semble être une direction incertaine vu les retours d'expérience des parcs du nord de l'Europe. Problèmes d'ancrage Maintenance beaucoup plus coûteuse que prévue Durée de vie réduite par rapport aux prévisions Une mission a-t-elle été confiée à un bureau d'étude neutre et compétent pour analyser ces retours d'expérience?	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-08-02 09:21:38	L'impact de ce projet BNO sur l'accroissement du déficit public au long des années a-t-il été chiffré ? Il serait temps de publier les calculs avec l'hypothèse annoncée d'une fourchette de prix garanti entre 150 et 200 euros le MégaWattHeure. De plus qui finance le démantèlement en fin de vie ? Quel est son montant prévisionnel ? Quel est le bilan financier sur la balance commerciale de la France vu les achats à l'étranger.	
2025-08-02 09:22:31	Les multiples répercussions des éoliennes flottantes sur l'environnement, la santé humaine n'ont apparemment pas été listées de façon exhaustive. Existe-t-il une telle étude ?	
2025-08-02 11:15:28	PROJETS HONTEUX ET COUTEUX dictés rappelons l' l'EUROPE, aux mains des lobbys énergéticiens (car l'Europe a hélas détruit les services publics des Etats) qui se gavent de notre argent et qui vont à l'encontre de la souveraineté énergétique de la France et de l'intérêt des citoyens . Ces éoliennes sont des installations monstrueuses, importées de Chine (bravo les trajets) ; ces éoliennes, si on fait un bilan de celles déjà existantes, sont un désastre pour l'avifaune oiseaux migrants notamment , et pour les chauves souris y compris, sans parler des autres effets sur le milieu marin ! Ces éoliennes ne durent que 20 ans: quid de la démolition et des coûts afférents? Il s'agit d'imposer aux citoyens ces éoliennes, ce au mépris de la démocratie (quid d'une véritable étude d'impact avec un bilan cout et avantages pour de telles installations!). Or , si on veut tant décarboner: que l'on arrête déjà cette ignoble politique européenne - du libre échange mondialisé (polluant avec des trajets qui explosent, destructeurs des emplois , qui vise à mettre en concurrence les systèmes sociaux des Etats pour tirer salaires et qualité vers le bas) couplée à une politique productiviste qui vise à concentrer et intensifier les cultures et les élevages cruels (sources énormes de pollutions) . ALORS AVANT DE CREER DES ENERGIES NOUVELLES COUTEUSES et destructrices de la biodiversité et des paysages : réindustrialisons la France , consommons, produisons local et remettons des voitures sur les trains de nuit et stoppons ce libre échange voulu par l'Europe.	
2025-08-02 12:27:35	Ces projets d'éoliennes sont inutiles, coûteux et nuisibles à l'environnement. Ils nous sont imposés par l'UE et sont totalement contraires aux intérêts de la France et à son indépendance énergétique. Ces éoliennes qui défigureraient nos magnifiques paysages côtiers sont des installations gigantesques importées de Chine avec par conséquent un lourd bilan carbone. Elles sont par ailleurs extrêmement nuisibles pour les oiseaux migrants notamment , et pour les chauves souris sans parler des autres effets sur le milieu marin avec les tonnes de béton qu'elles nécessitent ! D'autre part ces éoliennes n'ont qu'une durée de vie de 20 ans. Comment sera gérée leur démolition et combien cela coutera-t-il ? Aucune véritable étude des impacts écologiques sur la faune marine et sur l'environnement ni sur l'impact carbone n'a été sérieusement menée. On impose aux citoyens ces éoliennes au mépris de la démocratie. Le tourisme lui-même subira l'impact de ces éoliennes qui défigureront nos côtes. D'autres solutions existent pour diminuer notre consommation d'énergie et la décarboner ! A commencer par la limitation des importations qui ont un désastreux bilan carbone mais que l'UE nous impose avec ses traités de libre-échange. Commençons par consommer local et par éviter le gaspillage d'énergie. Reprenons notre souveraineté énergétique au lieu de nous laisser dicter nos règles par l'UE. Non à ces projets d'éoliennes catastrophiques pour nos côtes, et pour l'environnement en général.	
2025-08-02 19:57:33	Un Projet Pré-déterminé par l'Etat loin des aspirations profondes des habitants! Une zone de 350 km² déjà choisie, un pan de notre paysage destiné à être transformé et industrialisé par une armée métallique de 110 éoliennes géantes! Le temps qui presse, sans aucune écoute : cahier des charges début 2026, les lauréats fin 2026. Un calendrier qui défile sans que nos voix ne puissent influencer sur sa course, sans que nos inquiétudes ne puissent l'infléchir. La voix du public ignorée : Les représentants de l'État et de la CNDP l'ont signifié sans détour : nos interventions n'auront aucune influence concrète sur le projet. Une triste illustration du fossé entre les décideurs et la réalité vécue par les citoyens.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Une "Écologie "qui trahit nos attentes pour un coût exorbitant : ce projet éolien en mer n'est pas seulement une cicatrice sur nos paysages ; c'est aussi une lourde charge pour l'avenir de nos enfants et la prospérité de notre région. Cette "transition énergétique", telle qu'elle se dessine, s'apprête à faire payer un prix exorbitant aux citoyens et aux habitants bretons. Le poids financier insoutenable : ce chantier colossal (dont 3,7 milliards d'euros par l'Etat) représente un fardeau invisible pour chaque foyer. L'électricité sera rachetée à 87,23 €/MWh, alors qu'elle ne coûte que 17,24 €/MWh sur le marché. Nos factures s'alourdiront pour financer des bénéfices colossaux, leur "OR Bleu", sapant notre pouvoir d'achat. Est-ce là l'héritage économique que nous voulons pour nos descendants ? Le coût environnemental irréversible : Le démantèlement de ces colosses après 20 ou 30 ans ? Entre 600 000 € et 900 000€ par éolienne, une somme vertigineuse que les générations futures devront probablement assumer. Et que dire des perturbations pour nos pêcheurs, du voile sur notre tourisme, des impacts sous-marins qui altéreront l'équilibre de nos écosystèmes marins ? On nous présente une "écologie" qui semble ignorer la vie qu'elle prétend soutenir. Des études à sens unique, un avenir incertain : Les "expertises" avancées émanent principalement des promoteurs eux-mêmes. Cela jette un voile sur l'objectivité des évaluations et nous laisse face à des risques majeurs pour notre environnement et notre société, sans garantie de transparence. C'est un NON déteriné à ce projet, nous ne sommes pas de simples chiffres, ni des citoyens résignés. Nous sommes les protecteurs de cette Baie, les bâtisseurs de demain, les voix de nos enfants qui ne peuvent pas encore crier mais qui ont le droit à un avenir préservé. Cessez de jouer les apprentis sorciers avec ce qui reste de vivant!	
2025-08-02 13:38:13	j'ai déposé ce jour 2 avis sur le projet des éoliennes en mer or rien ne me permet de voir si mon avis a été déposé!! cette plateforme semble peu crédible est ce pour nous faire croire à une véritable consultation comme on en a l'habitude Or rien ne semble formaté pour véritablement savoir si notre avis figure , le nombre d'avis donnés. Je demande une réponse car aucun moyen de contacter par mail cette plateforme	
2025-08-02 14:55:07	La ppe3 est une hérésie totale, les éoliennes n'ont rien de vert, elles sont polluantes de leurs conceptions, transports à leur démentèlement sans recyclage trouvé. Elles sont coûteuses, et ne rapportent qu'aux exploitants et investisseurs étrangers, soutenues à coût de subventions publiques, augmentation des factures énergétiques des français, ruine d'edf et creusement de la dette pour quelque chose de nocif en finalité. Le dementelement pas à la charge de l'exploitant. Poussée par l'Europe la France, qui avait pourtant une électricité décarbonnée, s'est lancée dans un délire de développement éolien /solaire, malgré l'importance de la dette, planifie encore une accélération du développement de tout cela, acquise au lobbying éolien. Alors que pays doté de tellement beaux paysages variés, et côtes maritimes sublimes, le tout attirant le tourisme, la France s'emploie à ravager les paysages, lieux de vies des populations mais aussi de faune systématiquement victimes collatérales d'une decarbonisation non nécessaire. Donc Namo vient impacter la Bretagne dans sa partie la plus éloignée, encore sauvage et préservée, qui vit pour bonne partie du tourisme. Nos côtes, notre mer ne seront plus qu'un lieu industriel à vomir, l'usine éolienne la plus haute, grande et proche des côtes prévues, ravageant les oiseaux, la vie marine, la pêche côtière, autre source de revenu de la Région. Aucune recommandation d'éloignement des côtes n'est suivie, les autres pays ne ravagent pas tout en plaçant l'offre shore à 40 NM minimum. La préservations des paysages n'est pas respectée, aucun avertissement de l'académie des sciences écouté, les études d'impact sur la faune écrasées par les dérogation pour intérêt général alors que ce n'est que dans l'intérêt des investisseurs dans l'éolien, essentiellement fonds étrangers.. La consultation du public depuis 2023 est une plaisanterie car l'information n'a pas été diffusée de façon à priver population et opposition d'une bonne partie des recours. C'est un déni de démocratie, un scandale de destruction de la mer et ses paysages, un scandale financier total qui creuse la dette, augmenté le coût de l'électricité pour une illusion d'énergie verte.	
2025-08-	Projet développé sans concertation préalable des populations concernées (cela a été reconnu par le garant du débat public lors de la première	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
02 15:23:52	réunion publique à Sibiril en juin 2025). La population a été sciemment tenue à l'écart aussi longtemps que possible ce qui d'emblée jette un doute sur l'intérêt supposé du projet pour "le bien commun". De l'argent public à été engagé dans l'opacité la plus totale. Les études d'impact de l'aménagement industriel sont laissées à la charge du lauréat de l'appel d'offre ce qui le pose à la fois comme juge et partie. L'électricité produite de manière intermittente implique la mise en route de centrales à énergie fossile ou abîme dangereusement nos centrales nucléaires par un jeu de stop and go permanent alors même que du fait d'une surproduction nous devons exporter de l'électricité à prix négatif. La biodiversité est dangereusement menacée : faune, flore... la zone retenue se situe sur une voie empruntée par les oiseaux migrateurs. Les impacts sur le climat d'un champ éolien en mer aussi étendu ne sont pas documentés. L'activité humaine: pêche côtière sera perturbée au point que l'on prévoit de l'indemniser. Encore une fois de l'argent public sera utilisé pour dédommager de l'inactivité forcée alors que les gens demandent seulement à vivre de leur travail. La Brittany Ferry serait apparemment indemnisée pour se dérouter ce qui occasionerait des trajets plus longs, plus coûteux en énergie. En tant que riverains notre qualité de vie en pâtira (vue saccagée, nuits zébrées de rouge alors que notre commune a choisi de restreindre l'éclairage public pour préserver la faune et restreindre la consommation énergétique. Nous vivons dans le noir une partie de l'année on nous promet des nuits stroboscopiques). Nos maisons perdront de leur valeur. La représentante du ministère a osé dire, lors de la réunion de juin à Sibiril, que l'immobilier déjà concerné par la mise en route de zones industrielles éoliennes en mer avait bénéficié de plus-values, il s'agit à minima d'une fable si ce n'est d'une malhonnête éhontée. Les scientifiques et les professionnels de l'énergie alertent avec des arguments validés sur l'inutilité et la dangerosité de la concrétisation du projet sur les plans environnemental et économique. Les impacts humains quoique moins documentés existent. Le patrimoine visuel à savoir la vue sur des espaces naturels et sur des sites protégés (cairn de Barnenez dans la baie de Morlaix) est le patrimoine de tous. Nous en serons dépossédés au profit du profit financier de quelques uns, le tout grâce à cet argent public qui nous fait tant défaut Enfin, la réunion publique censée être une réunion de débat public s'est avérée être une farce malhonnête usant des principes grossiers de manipulation des groupes: regroupement des questions et lissage des thématiques au profit d'une problematisation indigente, c'est à dire binaire (être pour et être juste, altruiste, intelligent, moderne, être contre et être injuste, égoïste, sot, retrograde) . Dernier point: cette consultation en ligne plutôt confidentielle et sa conception qui requiert des qualités rédactionnelles éloigne nombre de personnes concernées par le projet et alerte encore une fois sur la tenue démocratique du projet.	
2025-08-02 19:19:24	Ce projet pharaonique est coûteux et dangereux pour notre éco-système marin alors que le pic de consommation de la Bretagne est inférieur à 5000 MW quand la consommation la plus faible plus est inférieure à 2000 MW. Actuellement la Bretagne a plus de 2000 MW d'ENRi, plus 700MW qui viendront s'ajouter avec la ligne irlandaise .La production de ce méga-projet au large du Finistère rajoutera encore 2000 MW d'éoliennes au large du Finistère , qui conduiront à avoir 5000 MW environ d'Enri. Or une étude d'EDF montre qu'un dépassement de 40% d'ENRi sur le Réseau entraîne des risques de Blackout. C'est ce qui s'est passé en Espagne. Ce pays limite désormais la production d'Enri à 50%. Il est impératif de prendre en compte ce risque de blackout en Bretagne, qui pourrait être démesuré certains jours dans l'année. En outre, le coût de ces EnRi en France est colossal: 4 milliards par an, pour ne pas gagner 1h de CO2, pour faire perdre de la production et donc des recettes à l'entreprise nationale EDF, au profit d'entreprises privées pour la plupart étrangères! Et elles nécessitent de toute façon d'être forcément soutenu par centrale à gaz ou nucléaire, un paradoxe que les écolos dogmatiques oublient de mentionner! Ce choix gouvernemental est incohérent, dangereux pour notre souveraineté nationale, et inadmissible pour le citoyen français La France a un déficit jamais atteint, il faut arrêter de le creuser en construisant de nouvelles éoliennes totalement inutiles qui nuisent en outre à l'environnement et attaquent encore un peu plus la biodiversité déjà en danger. Les études d'impact sont largement sous-estimées, les mesures de compensation illusoire et sans obligation de résultat! La France bénéficiait d'une longueur d'avance avec le nucléaire surgénérateur qu'il faut impérativement relancer.	
2025-08-	Je suis très inquiète des impacts sur la dénaturation du paysage.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
03 03:15:48	La Bretagne dispose de côtes non bétonnées ce qui lui donne son côté authentique, sauvage, son charme, vierge de grandes constructions humaines. C'est ce qui la rend belle et qui permet de s'évader des grandes villes, permet de trouver le calme, l'apaisement le reve, le regard vers l'horizon, l'infini. Ce projet gigantesque va totalement défigurer les côtes. Nous avons voir ces eoliennes qui n'ont rien à faire dans un paysage naturel. Vous allez industrialiser la mer, les côtes, avec des nuisances visuelles jour comme nuit. Allons nous encore trouver en France des zones vierges non saccagés par l'être humain? Laissons tranquille nos écosystèmes, et les différentes espèces présentes notamment les dauphins et les phoques qui sont tout près des côtes. Ne nous envahissez pas avec vos machines et leurs nombreuses nuisances. Laissez la beauté de la nature opérer. Nous avons encore le pouvoir de ne pas tout gâcher. Sans compter que ce projet soulève de nombreuses questions controversées, sur le financement, sur le bien fondé de ce projet, sur sa réelle nécessité, sur ses réels apports, et à qui profite réellement ce projet, les enjeux et intérêts principalement financiers. Ne vendez pas nos si précieux paysages. Laissez les habitants et touristes du monde entier profiter des merveilles de la nature.	
2025-08-03 06:17:57	Je suis opposé au projet de parc éolien au large de la baie de Morlaix pour différentes raisons: Sur le fond, la France,dont la Bretagne fait partie,n'est pas en manque d'électricité. Il est donc aberrant d'investir de telles sommes pour ensuite subventionner une électricité qui sera bien plus coûteuse que celle dont nous bénéficions actuellement. Sur la Forme, Ne pas tenir compte de l'impact écologique sur la faune (réserve des 7 îles),de la pollution visuels de sites historiques (Cairn de Barnenez,Château du Taureau) est injustifiable. Il a été annoncé lors des réunions publiques que les progrès techniques permettront en 2040 de positionner des éoliennes à l'Ouest de la Bretagne au large des côtes, par 200m de fond. N'étant aucunement dans une situation de pénurie électrique,il semble judicieux d'attendre cette solution technique.Se précipiter ne se justifie que par des intérêts financiers aucunement liés à des préoccupations écologiques. Cordialement, [xxxxx]	
2025-08-03 08:40:43	NON à ce projet démesuré. La PPE devrait baser base ses réflexions et propositions sur des actions déterminantes pour réellement réduire la consommation et non sur la satisfaction des besoins en énergie! Or cette PPE manque drastiquement de rigueur à l'amont de cette démarche tant au niveau des transports (Quid du maillage ferroviaire efficient pour les déplacements du quotidien et inter régionaux ? Quid du ferroutage qui éviterait les files de camions sur les nationales et autoroutes ? Comment interpréter la localisation des aires de covoiturage trop éloignées des points pratiques et stratégiques de rencontres possibles ?) qu'au niveau du bâtiment ? Comment entendre la frilosité de nos législateurs et la politique des petits pas de l'ensemble des textes ? Comment expliquer le nombre de logements qualifiés d'épaves énergétiques encore occupées par les plus démunis ? Pourquoi pousser l'installation de PAC avant de réelles actions de réduction des besoins, PAC souvent R/R car moins onéreuses (moins performantes/confortables) si ce n'est pour vendre encore plus de kWh ? Comment lire les débats sur le Photovoltaïque Vau sol alors que les hectares de toits protecteurs qui deviendraient producteurs sont une évidence ? et L'industrie ? Comment accepter encore longtemps la gabegie des grandes entreprises dans leurs process et lignes d'approvisionnement ? Bref, il y a tant à faire en amont AVANT de se lancer dans des projets pharaoniques aux coûts de subventions d'argent public colossaux, bénéficiant de surcroît à des sociétés étrangères, au détriment du consommateur citoyen français, et mettent aussi en danger par leur intermittence le réseau national électrique d'EDF, seule société nationale de production d'électricité il est utile de le rappeler!!! Les autres ne sont que des vautours de subventions publiques, et je suis horrifié de voir que vous souscrivez à ce démantèlement méthodique au nom de "l'intérêt	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	général" de surcroît! Il est de notoriété publique que les études préalables d'impact sont largement sous-estimées, parfois même réalisées par le porteur du projet lui-même! Juge et partie, comme c'est pratique! Il n'y a qu'à voir les dérogations de biodiversité accordées par les préfets pour réaliser combien les dossiers sont biaisés à la base... Bref, ce projet n'est qu'une vaste escroquerie et un véritable scandale au détriment du citoyen français , sous un habillage pseudo-vert de "transition écologique"	
2025-08-03 13:48:27	NON à ce projet. Nous avons une seule entreprise française d'électricité, et qui de plus appartient à TOUS LES FRANCAIS, c'est EDF ! Toutes les autres sociétés , et principalement étrangères de surcroît, n'investissent dans ce secteur que parce que ça leur rapporte gros grâce aux colossales subventions d'argent public et aux contrats juteux totalement en leur faveur, au détriment du citoyen français. Drôle de vision de l'intérêt public au moment même où il serait plus que temps que l'Etat envisage de réduire drastiquement ses dépenses et que le pouvoir d'achat des français ne cesse de dégringoler! Ces éoliennes sont loin d'être aussi "vertes" que vous nous les vendez, de la fabrication au démantèlement futur, en passant par la mise en place, et la maintenance: terres rares, résine et composants à base de pétrole, balsa, maillage du raccordement, transport du matériel, rotation du personnel par hélico etc etc. En plus, le stockage de cette énergie intermittente est loin d'être résolu, et de toute façon, les parcs de batteries ne sont pas propres non plus! Les rapports d'auto-saisines de 2021 et 2025 du CNPN démontrent largement les faiblesses des études d'impact sur la biodiversité, et s'inquiètent des risques à venir sur les habitats naturels , la faune et la flore et les migrations volatiles. A ce titre, il a lancé de nombreuses études scientifiques portant sur 5 ans, dont vous n'avez même pas la sagesse, voire simplement la correction d'en attendre les conclusions. La science à vos yeux n'a plus aucune valeur, et votre "transition écologique" un terme creux pour toujours davantage d'industrialisation, alors que c'est bien à la réduction de la dépense énergétique qu'il faudrait s'attaquer.	
2025-08-03 14:12:13	Madame,Monsieur, Je tiens à vous faire part de ma colère tout d’abord pour avoir établi un tel projet en l’absence de concertation citoyenne. Vous avez agi en sorte que ce projet pharaonique passe entre les mailles du filet du débat populaire. Vos mailles sont un peu trop grosses. Elles font fi des normes établies par vos soins. Attendez s’il vous plaît,les conclusions scientifiques et environnementales que vous avez vous-même ordonnées...mais peut-être pour du greenwashing? J’attends avec vous ces conclusions pour entamer une réflexion démocratique. [xxxxx]	
2025-08-03 14:34:57	NON à ce gigantesque projet d'éolien off-shore, et à tous les autres à venir! En premier lieu, l'action prioritaire à mener est de réduire considérablement les besoins en énergie en modernisant le parc immobilier, en développant au maximum les transports propres . Et il est grand temps aussi que l'industrie prenne sa part à cet effort collectif. Il faut réfléchir impérativement à un mix EQUILIBRE, ce qui est loin d'être le cas en voulant imposer à marche forcée, de gré ou de force l'éolien de masse et l'agrivoltaïsme destructeurs de biodiversité. Les risques d'effets négatifs au final sur la lutte contre le réchauffement climatique sont loin d'être négligeables car mal identifiés ou délibérément largement sous -estimés. Et non, on ne répare pas ce qui est détruit, les mesures de compensations ne sont que de la poudre aux yeux RETROUVEZ LA RAISON! ce pour quoi vous avez été élus! Il y a urgence. Et Stoppez ce gaspillage d'argent que notre Etat a la facilité à dépenser sans aucune forme de procédure !	
2025-08-03 14:52:15	NON à ce projet Le développement des éoliennes sur notre territoire français se fait dans la réalité contre l'avis des populations concernées! La consultation ne sert que de prétexte pour mieux nous imposer par derrière un projet déjà ficelé. Or, il est démontré qu'elles gâchent la vie des riverains, ruinent nos paysages, polluent les sols de béton pour toujours, le véritable démantèlement n'étant qu'un mirage . En éolien flottant, c'est le maillage de	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	raccordement qui polluera les fonds marins pour toujours. Sans compter la destruction de l'habitat naturel, et de la perturbation définitive des couloirs de migration. C'est vraie que notre biodiversité est en tellement bonne santé qu'on peut se le permettre! Tout ça pour avoir un impact très discutable en matière de rendement. L'omerta manifeste de tous les élus de la région, des partis politiques et même des associations de défense de l'environnement sur ce projet prouve s'il en était besoin que les intérêts de quelques uns priment sur l'intéree général des citoyens. Si c'était vraiment un si beau projet, ils devraient TOUS s'empresse de nous le "vendre", il n'y a pas tant de bonnes nouvelles de nos jours! Ils préfèrent faire profil bas, c'est dire! Or, c'est pourtant bien défendre l'écologie que de refuser l'implantation de ce méga-projet d' éoliennes xxl!	
2025-08-03 14:59:54	Je dis NON à ce projet. Non au développement de l'énergie éolienne qui fragilise l'indépendance énergétique de notre pays . Au vu de l'instabilité mondiale, notre pays ne peut pas se permettre de fragiliser son secteur énergétique pour satisfaire aux théories dogmatiques des écologistes. L'éolien est par définition intermittent, l'énergie n'est pas nécessairement présente quand les besoins sont là! d'où les ventes à perte de cette énergie qui coûtent "un pognon de dingue" au contribuable français! Il faut stopper cette gabegie et cette ineptie, c'est le rôle véritable de nos élus, pas de se laisser berner par les lobbys éoliens. Attention, les citoyens commencent à bien ouvrir les yeux, à se documenter, les mensonges ne tiendront plus longtemps!	
2025-08-03 15:12:29	C'est NON à ce projet. je m'interroge sincèrement sur cet élément : à qui profite réellement les énergies intermittentes ? Quelle est la réelle durabilité des éoliennes et même leur rentabilité ? Ces énergies intermittentes conduisent à une pression sur le monde rural inadmissible et renforcent le gap entre citadins qui les adorent car non concernés, et les ruraux qui les subissent. Sans compter les impacts néfastes sur la faune et la flore, y compris les espèces protégées sacrifiées sur l'autel de la "raison impérieuse", la destruction des fonds marins, des habitats naturels, la pollution visuelle, sonore, la perte de valeur immobilière... Au final, le dogme anti-nucléaire nous coûte cher en écologie!	
2025-08-03 16:08:13	CONTre les aberrations de ces projets	
2025-08-03 15:33:44	NON à ce projet NAMO. Vous faites complètement fausse route! Pour réindustrialiser la France, la première condition est une énergie aussi bonmarché que possible. Et pour cela nous avons la filière nucléaire qui produit une énergie décarbonée, malheureusement délaissée depuis 20 ans alors que notre pays était leader mondial, en maîtrisant totalement toute la filière! Le dogme écologiste a tout massacré, et pour quel résultat? Les énergies renouvelables ne sont pas pilotables, intermittentes, font appel à des métaux rares en provenance de pays susceptibles de faire pression dans le cadre de l'agitation politique mondiale actuelle. Ils vont aussi devenir de plus en plus chers. A partir du moment où il a été décidé de relancer le nucléaire pour retrouver une souveraineté énergétique, ces EMR deviennent inutiles (ex de l'Allemagne , qui ayant abandonné le nucléaire et le gaz, est obligée d'ouvrir des dizaines de centrales à charbon, bravo le record de pollution, et pour une énergie électrique hors de prix qui conduit à une délocalisation de son industrie vers les Etats Unis) Est-ce vraiment ce que l'ETAT veut pour ses concitoyens? Et je ne parle même de la gabegie financière d'argent public de ces éoliennes !	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-08-03 16:24:02	je dis NON Gouffre financier, catastrophe écologique, bombe à retardement ! Rappel important: nous avons une entreprise française d'électricité qui appartient à TOUS les français, et c'est EDF!!! Qui garantit notre souveraineté énergétique! Etes-vous totalement irresponsables, ou incompetents, pensez-vous vraiment aux générations futures? Ou juste à votre petit pouvoir personnel? Un contribuable en colère, triplement élu (2 fois Maire et 1 fois Vice-président)	
2025-08-03 16:36:16	VOICI CE QUE DIT LE RAPPORT DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES AVRIL 2025. État du système électrique français en 2024. 29 % d'énergies intermittentes (éolien et solaire), avec un record d'exportation de 89 TWh. Très faible intensité carbone : 21,3 g CO₂e/kWh, l'un des taux les plus bas au monde. Comparaison avec l'Allemagne : 45 % d'éolien/solaire mais 350 g CO₂e/kWh, soit 16 fois plus. Pour rappel la Chine qui est considéré comme le pays le plus pollué au monde est à 491 g de CO₂ par kilowatt-heure produit. Cela met en évidence l'efficacité du mix français basé sur le nucléaire pour décarboner l'électricité 2. Recommandations de l'Académie des sciences Explorer des scénarios alternatifs à forte pénétration des renouvelables intermittents comme les éoliennes. Limiter les surcapacités coûteuses et se baser sur des hypothèses de consommation plus réalistes. Évaluer les scénarios selon le coût complet, incluant les besoins de stockage et réseaux. Cela critique implicitement un déploiement massif non maîtrisé des énergies renouvelables comme les énergies éoliennes sans capacités pilotables. 3. Position sur le nucléaire Maintien des objectifs EPR. Prolonger les anciens réacteurs, éviter l'"effet falaise" (fermeture massive à moyen terme). Importance de la pilotabilité pour maintenir une sécurité d'approvisionnement. En résumé L'Académie des sciences plaide pour une approche pragmatique et rigoureuse, critiquant l'idée d'un développement rapide et massif des renouvelables sans pilotage, et réaffirmant le rôle central du nucléaire dans un système électrique décarboné, stable et économique. https://academie-sciences.fr/sites/default/files/2025-04/Avis%20AS%20PPE-3%20R%C3%A9vis%C3%A9e-Vdef.pdf?fbclid=IwY2xjawKAJORleHRuA2FlbQIxMQABHku7kvfsoNpjAJTkjSGBLq4Zh3vJnMoG8U1ELmP_VM-sHTN13OvwoaL8oAt3_aem_sYa0zh_xnLKrc0iXI23Mzw 🚫 ON INTERDIT LE GAZ DE SCHISTE EN FRANCE... MAIS ON ACHÈTE CELUI DE DONALD TRUMP POUR FAIRE TOURNER NOS ÉOLIENNES ! L'Europe – avec la France bien docile – a signé pour plus de 600 milliards d'euros d'importation de gaz de schiste américain, extrait par fracturation hydraulique, une technique interdite en France. Oui, interdit chez nous... mais acheté à prix d'or aux États-Unis, pays de Donald Trump, qui n'a jamais caché son amour du pétrole, du gaz et des forages à tout va. us 🇺🇸 Pendant ce temps, la France possède des réserves de gaz de schiste... mais refuse d'y toucher. Mieux : nous préférons les importer, à grand coût public, pour ensuite les utiliser comme solution de secours pour nos éoliennes et panneaux solaires, quand le vent ne souffle pas ou que le soleil boude. C'est Planète Énergies, un média pédagogique reconnu, soutenu par des institutions éducatives et des acteurs publics, qui le souligne dans un de ses articles : 🔗 https://www.planete-energies.com/fr/media/article/etats-unis-gaz-schiste-energies-renouvelables-changent-donne Selon eux, le gaz de schiste américain joue un rôle clé dans la flexibilité du réseau électrique européen, en compensant l'intermittence des énergies renouvelables. 📄 ⚡ Donc pour résumer :	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	on interdit le gaz de schiste chez nous ☒ on l'achète à Donald Trump pour des centaines de milliards ☒ on l'utilise pour faire tourner nos éoliennes quand il n'y a ni vent ni soleil ☒ tout cela au nom de la transition écologique ☒ On appelle ça la cohérence européenne. Ou bien... un hôpital psychiatrique à ciel ouvert. 🗺️🌐 ✗ L'éolien offshore à la baie de Morlaix : un projet incohérent à la lumière des faits À l'heure où la France affiche l'un des mix électriques les plus décarbonés au monde grâce à son parc nucléaire (21,3 g de CO₂/kWh contre 350 g en Allemagne ou 491 g en Chine), l'idée d'implanter un parc éolien offshore dans une baie préservée comme celle de Morlaix interroge profondément. Ce projet local s'inscrit dans une politique européenne plus large qui montre déjà ses limites : Importation massive et coûteuse de gaz de schiste américain, interdit en France mais nécessaire pour pallier l'intermittence des énergies renouvelables ; Surcapacités intermittentes coûteuses qui fragilisent la stabilité du réseau sans garantir une production fiable ; Des coûts cachés considérables (stockage, renforcement des réseaux, compensation carbone) trop rarement intégrés dans l'évaluation des projets L'Académie des sciences, dans son avis d'avril 2025, appelle à la prudence face au déploiement massif d'énergies intermittentes, soulignant l'importance d'une production pilotable, stable, économique et bas-carbone, que seul le nucléaire garantit à ce jour. Dans ce contexte, ajouter des éoliennes offshore à la baie de Morlaix — au prix fort pour le contribuable, au détriment des paysages, des pêcheurs et du tourisme local — n'a aucun sens ni écologique, ni économique, ni stratégique.	
2025-08-03 16:39:31	NON à ce projet NAMO Les territoires et leurs habitants doivent enfin être écoutés! L'exaspération grandissante face au mépris des instances nationales et à l'influence des lobbys industriels ne peut être ignorée plus longtemps. Je demande l'ouverture d'un VERITABLE débat démocratique associant citoyens, élus locaux et experts INDEPENDANTS pour définir une transition énergétique pragmatique, équilibrée et respectueuse des territoires. Il est plus que temps de construire un modèle énergétique réaliste et non dicté par des intérêts financiers privés.	
2025-08-03 16:44:32	NON à ce projet qui va participer à rendre l'énergie de plus en plus chère en France au détriment de la compétitivité des entreprises et au pouvoir d'achat de ses citoyens. Il faut mettre un terme à cette folie financière, les lobbys conseillers ne sont pas les payeurs. Si vous avez encore un peu d'honneur, ne vous rendez pas complice de cette mascarade au nom de "l'écologie"	
2025-08-03 16:50:46	Je m'oppose totalement à ce projet. Détruire l'environnement au nom de l'environnement...il fallait oser ! Ce n'est pas produire toujours plus qu'il faut, mais bien réfléchir à réduire sa consommation. Il y a encore tant à faire dans l'industrie, l'habitat, les transports....Au lieu de ça, vous courez après l'industrialisation de l'océan, votre nouvel eldorado! Sûr que vos noms resteront dans la mémoire des générations futures comme les élus qui ont joués aux apprentis sorciers.	
2025-08-03 16:56:15	Je vote NON: Sans doute n'avez-vous écouté que poliment les dernières conclusions du CNPN sur l'éolien en mer (Avril 2025), que vous ne pouvez pourtant pas ignorer! "Suite aux débats publics, le choix définitif des zones de développement des parcs éoliens en mer devrait être conditionné aux résultats des études environnementales en cours, dont MIGRALION et MIGRATLANE sont les fers de lance pour les volets oiseaux et chiroptères. En actant dès maintenant les zones de développement des parcs éoliens en mer, soit deux ans avant la fin de ces programmes, l'arbitrage s'est effectué en l'absence des indispensables conclusions scientifiques préalables. Il apparaît clairement que l'Etat ne se donne pas les moyens de mettre en œuvre une planification éclairée par la connaissance scientifique. Une telle démarche présente un double risque : un risque pour la biodiversité et un risque économique. En effet, l'absence de prise en compte de la biodiversité en amont des projets accroît le risque de contentieux pour	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	destruction d'espèces protégées. Dans le contexte éolien terrestre, de tels contentieux ont conduit récemment la justice à imposer l'arrêt de parcs éoliens terrestres, voire leur démantèlement. Malgré l'impératif d'accélérer la transition énergétique, il est crucial que le développement des EnR s'appuie sur la science pour éviter au maximum les impacts sur la biodiversité, quitte à revoir décisions de localisation à la lumière de la connaissance scientifique. Le CNPN recommande de : - Réaliser à l'échelle des façades maritimes, voire en inter-façades pour des enjeux (notamment migrations de l'avifaune et déplacements des mammifères marins), le bilan des impacts cumulés des activités humaines sur la biodiversité marine, afin d'évaluer l'impact additionnel des parcs éoliens en mer et là aussi de revoir, si besoin, la pertinence de leur localisation. Le Bilan devra aussi s'attacher à démontrer que l'ensemble des pressions terrestres et marines existantes est compatible avec l'atteinte du bon état écologique du milieu marin comme indiqué dans la Stratégie Nationale Mer et Littorale 2024/2030, la SNB3, et le Plan National Cétacés. – Prendre en compte les projets d'EOS des autres pays limitrophes, notamment en Belgique au nord de la Manche Est, de l'Angleterre notamment autour des îles anglo-normandes de Guernesey et Jersey, et de l'Espagne au Sud du Golfe du Lion." TOUT Y EST DIT, mais il n'y a de pire sourd que celui qui ne veut entendre.	
2025-08-03 17:09:07	AVIS DEFAVORABLE Je pense que cette dérive sur ces EMR sans véritable concertation de la population n'est pas démocratique. Le ressenti réel de la population est complètement escamoté. Après "l'or noir" , voici maintenant "l'or vert". Et ça reste aux yeux de certains de l'or....je suis étonné des montages financiers pour tous ces projets qui manquent totalement de transparence. J'ai la sensation que les investisseurs profitent largement des subventions de l'état pour engranger de larges profits. De plus, à titre général, tous ces projets éoliens et voltaïques transforment nos paysages ruraux en paysages industriels, provoquent un séisme pour la biodiversité, massacre le patrimoine et le cadre de vie, créant des territoires où aucun nouvel habitant ne souhaitera s'installer. La biodiversité est déjà en grand danger, nul besoin au nom d'une pseudo-écologie de l'attaquer encore davantage. Laissons à nos enfants un océan vivant, et pas seulement le "souvenir" d'un océan	
2025-08-03 17:18:15	avis totalement défavorable Le déploiement de parcs éoliens et de fermes photovoltaïques sont des erreurs économiques, industrielles et écologiques. Il faut absolument stopper cette gabegie qui en plus de ruiner les français déstabilise gravement notre réseau électrique tout en enrichissant des spéculateurs étrangers ne créent quasiment aucun emploi en France et ne contribuent en rien à réduire le CO2. Les écologistes travaillent en fait contre les Français avec leur dogme anti-nucléaire, on voit où ça nous mène, on dé-industrialise le pays, et si on continue, il en ira aussi de notre souveraineté énergétique! Gravissime et dangereux, pour la France, pour la planète, pour les générations futures	
2025-08-03 17:25:26	Ce projet, c'est NON! L'exemple de notre voisin allemand a clairement montré que le développement à outrance de ces énergies intermittentes et non-pilotables ne résout pas les problèmes posés par la transition énergétique, bien au contraire. L'éolien actuel représente une technologie inefficace et dépassée qui, de plus, est une atteinte catastrophique à l'habitat naturel et au patrimoine bâti , sans oublier les effets néfastes pour la biodiversité (avifaune, chiroptères , mammifères marins etc). Les seuls réels bénéficiaires sont les fabricants étrangers, et les financiers. Le peuple de France est lésé sur tout les plans par ces installations idiotes. Concentrons-nous sur le savoir faire nucléaire historique de la France qui a fait ses preuves tout en cherchant de vrais alternatifs.	
2025-08-03 17:40:40	AVIS TOTALEMENT DEFAVORABLE ce développement envisagé de production d'électricité par l'éolien n'est pas raisonnable : les montants des subventions publiques sont exorbitants, les coûts de raccordements induits par tous ces programmes trop importants, les impacts environnementaux sont largement sous-estimés car peu ou mal étudiés, les atteintes à nos paysages remarquables sont carrément occultés, tout comme les atteintes à l'environnement. Ce budget pourrait être bien mieux employé dans le développement du nucléaire dont nous avons depuis longtemps la maîtrise, qui est moins	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	gourmand en terres , moins perturbateur de l'environnement et qui n'oblige pas à reconsidérer tous nos réseaux .Enfin, n'occultez pas que ces ENR sont par nature intermittentes , et obligent à construire en parallèle des moyens de productions d'énergie rapidement mobilisables (ce que ne sont que partiellement les centrales nucléaires) c'est à dire pour l'essentiel des centrales à gaz. D'où la centrale à gaz de Landivisiau, qui "bizarrement" n'est jamais reliée à ce projet dans le discours des élus locaux! L'honnêteté Sserait pourtant de reconnaître que ces centrales à gaz produiront plus de CO2 que le nucléaire et l'hydraulique CE QUI N EST PAS LE BUT RECHERCHE C'est pourquoi ce projet est une vaste arnaque	
2025-08-03 17:41:56	Avis défavorable Trop couteux par rapport au bénéfice attendu	
2025-08-03 17:53:26	NON aux énergies renouvelables intermittentes , un désastre économique et social. Vous ne pouvez pas l'ignorer! Attention danger	
2025-08-03 20:12:49	Avis complètement défavorable Une nation déjà bien affaiblie économiquement court à sa perte si elle augmente le prix de l'énergie. Ce que allez faire. En toute conscience parce que vous ne pouvez pas l'ignorer. Citoyens français sacrifiés. Pour quelle chimère, ou plus pragmatique , pour quel intérêt local?	
2025-08-03 18:14:23	NON A CE PROJET DELIRANT A l'attention de nos élus, petite leçon d'économie justifiant mon refus, leçon qu'ils ne peuvent ignorer. Les EnRI sont synonymes d'un désastre économique et social à plusieurs titres. - Les EnRI sont des énergies chères : tous les pays qui ont fait le choix prioritaire de ce type de production ont une énergie très chère , ce qui devrait légitimement vous dissuader d'aller dans cette voie. - Les subventions d'argent public sont exorbitantes. Ces énergies assurent des revenus déraisonnables aux exploitants (cf la Cour des comptes., à plusieurs reprises...). Et malgré tout, toujours en nette hausse en 2025! Dire qu'on nous promettait qu'à partir de 2015 les EnRI seraient une source de revenus pour l'état ! - Les coûts induits sont inacceptables. Alors qu'avec le nucléaire on a une forte concentration des points de production, les sources d'EnRI sont nombreuses et dispersées, entraînant des investissements massifs de raccordement, pour au final une énergie fatale de mauvaise qualité, aléatoire, qui parfois surproduit entraînant des prix négatifs, ou u contraire se fait rare avec pour conséquence des prix exorbitants - La nécessité de construire et entretenir des backups thermiques à gaz, nécessaires quand le vent ne souffle pas ou le soleil ne brille pas. - Comme les EnRI sont prioritaires sur le réseau, EDF est obligé de réduire sa production pilotable (nucléaire et hydraulique) quand le vent souffle ou le soleil brille, alors que les frais fixe courent d'où une perte de ressource pour EDF, entreprise française! - Les Français paient pour la décarbonation de leurs voisins Alors que nous bénéficions aujourd'hui en France d'une électricité parmi les plus décarbonées d'Europe ,notre production d'électricité est excédentaire. Donc nous exportons: MAIS à un coût bien moins élevé que notre achat d'ENRI! (Source CRE) Ce qui revient à dire qu'aujourd'hui les Français paient pour la décarbonation des pays voisins. - Enfin, et ce n'est pas la moindre conséquence négative, puisqu'elle touche les plus fragiles dans notre société , la précarité énergétique augmente ! CONCLUSION: TOUT CA POUR CA !!!!	
2025-08-03 18:38:19	AVIS DEFAVORABLE Le bilan énergétique de la France étant plus que positif, il semble très mal approprié de détruire encore plus de biodiversité par l'implantation de ce parc industriel éolien	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-08-03 18:46:35	AVIS DEFAVORABLE NON, vous ne sauverez pas la planète avec l'éolien! Bien au contraire, vous contribuez à la détruire. L'océan déjà en grand danger devient votre nouvelle zone industrielle, nos enfants ne verront plus certaines espèces du monde marin ou d'oiseaux, vous les aurez détruit, en sachant parfaitement ce que vous faites! L'idée pouvait sembler bonne au départ, mais les preuves s'accumulent pour démontrer que c'est une fausse route. Alors stoppez pendant qu'il en est encore temps! A moins que l'enjeu véritable ne soit de détruire définitivement EDF ? Et le citoyen français dans tout ce gâchis, on en tient compte quand?	
2025-08-03 18:52:17	AVIS NEGATIF L'article L.122-6 du Code de l'environnement exige une évaluation stratégique sincère. La lecture des rapports de la CNPB sur les dossiers éoliens marins existants démontre tout le contraire ! Honte à l'Etat et aux élus complices	
2025-08-03 18:57:38	CE PROJET, C'EST NON Je m'oppose à la politique actuelle consistant à multiplier les sources d'énergie intermittentes car je doute que cette stratégie soit dictée par des arguments techniques et scientifiques. On ne En couvrant notre pays d'éoliennes et maintenant en voulant faire de même en mer, on fait s'envoler le prix de notre électricité. Se laisser dicter la politique énergétique par des écologistes n'écoutant pas la science ou par des gestionnaires de réseau qui ont un intérêt à son déploiement est une hérésie.	
2025-08-03 19:05:36	NON à ce projet Arrêter en 2019 le programme ASTRID a été une erreur stratégique fondamentale. l'Etat devrait avoir le courage et l'honnêteté de le reconnaître. Les citoyens n'ont pas à payer les pots cassés. Ces EMR en développement industriel sont une abération, là aussi, il faudrait avoir le courage et l'honnêteté de le reconnaître Il semble que l'Etat n'ait pas encore compris tout ce qu'apporte le nucléaire dans le mix électrique : un socle, parfaitement pilotable, parfaitement décarboné, respectueux de l'environnement, et le plus compétitif (en coûts complets) parmi toutes les sources d'électricité. EH OUI! Les écologistes et leur position dogmatique n'ont vraiment rien compris, et militent en fait contre leur propre camp	
2025-08-03 20:02:00	Je dis NON à ce projet éolien off-shore Les coûts de l'éolien en mer raccordements compris sont trop élevés pour une efficacité surévaluée. Même si consommation intérieure croît dans les années à venir, les projections gouvernementales sont réfutées par nombre de scientifiques. Mais à-priori, les élus sont maintenant devenus les "sachants" Les impacts environnementaux des précédents projets sont largement sous-estimés, même le Ministère de la transition écologique lui-même ne cesse de le dire (cf CNPN & CNPB), mais là aussi, vous préférez ignorer les messages d'alerte. Les fortes contraintes financières et la nécessité de renforcer aujourd'hui la défense nationale devraient pourtant vous questionner à poursuivre dans cette erreur. Vous êtes irresponsables en persistant dans cet investissement en éolien offshore. Ce sont des mauvais choix, mais comme vous n'écoutez personne.....	
2025-08-03 20:14:48	Je suis fermement opposé à la poursuite de la politique de développement de masse et à outrance des productions électriques éolienne et solaire en France !	
2025-08-03 20:51:26	Je refuse ce méga projet éolien off-shore va inévitablement créer de très gros problèmes d'environnement compte tenu de la quantité et de leur hauteur XXL. Les fonds marins vont forcément être lourdement impactés par la création d'un maillage considérable pour l'acheminement de l'électricité et de transformateurs .Où la pêche artisanale côtière va t-elle trouver sa place, ou sera t-elle encore davantage sacrifiée, au profit de la pêche hauturière, ce qui est complètement paradoxal.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Les paysages sauvages de notre belle côte vont également être fortement impactés , portant atteinte au tourisme. Qui aura envie de passer ses vacances devant un paysage de zone industrielle? Et sans compter l'impact meurtrier sur les oiseaux et les chiroptères déjà vérifiés autour des parcs actuels . Et ce n'est pas le bridage qui résoudra le problème car il n'est généralement pas respecté, le contrôle n'étant pas le point fort de l'Etat!	
2025-08-03 20:24:44	AVIS TRES DEFAVORABLE CAR ON MARCHE VRAIMENT SUR LA TÊTE! Vous voulez vraiment nous mener comme des moutons dans la même impasse que l'Allemagne? Sans des importations récurrentes (provoquées par les aléas climatiques ni vent ni soleil), l'Allemagne aurait récemment subi d'importants et très coûteux blackouts qu'elle a évité de justesse. Et grâce à qui? A la France qui a pu parer aux demandes d'importations allemandes, grâce à puissante et stable production nucléaire, et accessoirement hydraulique, alors qu'elle subissait les mêmes aléas climatiques! Des études faites à ce titre ont prouvé que le solaire et l'éolien ne peuvent pas suppléer au manque de vent et de soleil entre pays européens. Il n'y a donc aucun doute que la France et ses voisins subiront à l'avenir le sort de l'Allemagne, s'ils se basent comme elle de plus en plus sur des renouvelables intermittents et aléatoires pour leur approvisionnement électrique. Avec en plus, l'assurance tout aussi certaine de ne plus pouvoir compter sur un quelconque secours des pays voisins, puisque dépendants eux-mêmes de ces sources d'électricité là. Le seul palliatif existant à ce risque aléatoire grandissant, est, comme en Allemagne , la construction de centrales thermiques pilotables supplémentaires, au charbon, gaz et pétrole, bref, aux énergies fossiles, avec de surcroît une dépendance accrue aux importations dont on connaît bien aujourd'hui les enjeux de souveraineté et d'environnement.	
2025-08-03 20:36:46	je dis non a ce projet Les productions éoliennes et solaires ont des coûts très élevés et des rendements faibles et incertains Les coûts d'installation et d'entretien sont très élevé à cause à la dispersion des sites de production et/ou à la durabilité limitée des générateurs solaires ou éoliens, des matériaux et minéraux de construction nécessaires (cuivre, métaux divers et rares, etc.), presque entièrement importés pour ce qui concerne la France. Mais aussi des coûts induits d'équipements et de surveillance de la production, pour la stabiliser, dus à son irrégularité non prédictible et, là encore, à sa dispersion géographique, qui ne sont guère abordés. Sans parler des difficultés et des coûts de démantèlement et de recyclage au terme de l'exploitation qui amène déjà l'Etat à accepter des dérogations: complètement immoral! D'autres coûts pouvant être incalculables en terme d'économie et de sociétal, seront susceptibles d'intervenir lors de blackouts ponctuels mais probables, plus ou moins généralisés et longs. L'éolien et le solaire ne nous apporteront jamais l'autonomie et la souveraineté totale électrique, ils nous feraient au contraire plus dépendre encore de l'étranger par le matériel de production qui en provient presque exclusivement, de même que par les importations d'énergies fossiles nécessaires au fonctionnement des centrales thermiques de substitution, indispensables pour pallier à l'intermittence des productions éoliennes et solaires. L'éolien et le solaire majorent le coût et l'insécurité de la production électrique, et la politique actuelle de calcul tronqué des coûts de vente suivant les sources est une aberration, ayant pour effet d'augmenter les coûts de vente au consommateur au profit des ENR, tout en affaiblissant la rentabilité de la production nucléaire pourtant la plus décarbonnée, la moins coûteuse financièrement, la plus gérable et sûre. Enfin, il n'existe techniquement aucun moyen de stockage d'électricité de masse suffisant pour suppléer aux aléas climatiques de l'éolien (pas, peu ou trop de vent), et du solaire (la nuit). QUESTION: à qui profite le crime?	
2025-08-03 21:06:11	Avis très défavorable un projet pharaonique plein de mensonges et contre-vérités, qui satisfait les égos de quelques élus, au détriment de la Région et même de la France	
2025-08-	Je vote contre ce projet car je pense que l'éolien n'est pas bénéfique pour la France, bien au contraire.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
03 21:12:53	Malgré une augmentation de 7,1% de la puissance installée en 2024 la production a baissé de 8,4%, avec un facteur de charge d'à peine 21 %. Quelle performance déplorable! Il n'y a que les lobbys pour se frotter les mains! Ainsi que les élus locaux, appâtés par quelques miettes pour leur commune. Mais sans réfléchir davantage.	
2025-08-03 21:18:17	Ce projet est un non sens En 2024 la France a produit plus d'électricité qu'elle n'en a consommé (Source RTE) Nous avons donc exporté , ce qui pourrait être une très bonne nouvelle si le prix avait été supérieur au prix auquel nous avons rémunéré les énergies renouvelables qui sont prioritaires sur le réseau. Mais non! Les Français ont donc payé pour la décarbonation de leurs voisins . Autre "bonne" nouvelle, notre nucléaire doit diminuer sa production lorsque le vent souffle ou le soleil brille, avec pour conséquence une usure prématurée des matériels et une perte pour EDF déjà lourdement endettée. Je suppose que le but ultime est de tuer EDF. Et les citoyens, en fait, on s'en fout.	
2025-08-03 21:20:37	La production éolienne est à honteusement subventionnée par l'argent public qui pourrait servir dans la transition réelle de bien d'autres domaines	
2025-08-03 21:25:12	Je ne pense pas que ce projet soit réellement pensé pour le bien commun, en particulier le prix de l'électricité pour les citoyens français. On donne trop de subventions à toutes ces sociétés, qui grèvent le déficit des finances publiques.	
2025-08-03 21:37:16	Avis négatif . Je suis certain que nos institutions d'état traitant de l'énergie électrique sont imprégnées d'idéologies vertes et partisans, voire étrangères, qui ne sont pas concordantes avec les réalités scientifiques, techniques, environnementales et financières de la France Et ces idéologies influencent anormalement les politiques et les médias dans le sens des lobbies éolien et solaire. Or, dans le contexte politique mondial agité actuel, l'abondance et la sécurité d'approvisionnement électrique d'un pays sont une des clefs de voûte de son développement et de sa souveraineté. Les élus doivent impérativement se documenter par eux-même, tenir à distance les lobbys, et se rapprocher des propres gardes-fous que l'Etat a mis en place en son sein pour se protéger des dérives. La conclusion alors que ce type de projet est néfaste pour la France ne tardera pas à leur sauter au visage.	
2025-08-03 21:51:33	Je donne un avis très défavorable à ce projet. L'Etat devrait faire preuve de réalisme face à un risque de décroissance continue de notre économie induit par le renchérissement du prix de l'électricité, lié au coût considérable du développement de l'électricité intermittente (surtout si on considère son coût complet intégrant les conséquences de productions aléatoires et aux évolutions brutales). Là, c'est tout le contraire. Vous travaillez contre les français, c'est quand même très grave!	
2025-08-03 21:56:00	Avis défavorable. Moi, ce que je veux, c'est payer mon électricité à un prix raisonnable. Et là, c'est tout le contraire que vous proposez. Tout en engloutissant de colossales subventions publiques, qui seraient bien mieux affectées ailleurs, dans la transition écologique de l'industrie, des transports, ou de l'habitat par exemple	
2025-08-03 21:27:43	Avis défavorable: 20 ans de subventions aux énergies renouvelables, ça n'a que trop duré! Stop à la gabegie financière	
2025-08-03 21:39:55	Je dis NON à ce projet car pour moi, cette technologie soi-disant verte nous asservit un peu plus à des pays qui ne nous veulent pas nécessairement du bien	
2025-08-03	Avis défavorable: on redescend sur terre! La suppression de nos émissions jusqu'en 2050 ne permettrait de gagner que 0,0324 C° pour l'Europe et 0,00315 C° pour la France selon les	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
21:44:03	éléments de calcul du GIEC. Un gain plus que marginal.Le prix à payer que vous voulez nous imposer de gré ou de force pour un tel résultat est inacceptable.	
2025-08-03 21:45:01	NON à ce projet, nous voulons des décisions raisonnables pour notre environnement, notre patrimoine et les habitants de notre région.	
2025-08-03 21:53:01	je suis contre. Il n'y a que les bobos parisiens, et les écolos dogmatiques pour croire encore à cette énergie verte qui n'a de vert que l'apparence	
2025-08-03 21:58:27	Avis défavorable. C'est un projet tellement "merveilleux" pour les Bretons qu'il a avancé masqué jusqu'à la dernière minute! Une véritable omerta de tous les élus de la région. Ce qui ne laisse présager rien de bon pour les citoyens	
2025-08-03 22:02:11	Totalement contre: l'éolien marin, et plus particulièrement flottant est ruineux. Nous n'avons pas les moyens d'entretenir une danseuse aux frais de l'Etat. Il est grand temps de cesser de gaspiller l'argent public.	
2025-08-03 22:07:24	Je ne veux pas de ce projet. Stop aux subventions trop coûteuses de ces ENRi "poudre aux yeux" qui défigurent notre patrimoine, altèrent les milieux naturels, et ne sont ni fiables ni rentables. En misant elle, l'Etat donne notre argent à des sociétés qui s'enrichissent sur notre dos . RAS le bol de voir que personne ne prend en compte l'efficience d'une source d'énergie et son impact sur l'économie du pays. Sans compter la destruction des paysages.	
2025-08-03 22:09:15	NON à ce projet industriel qui montre encore une fois que les politiques sont complètement déconnectés des Français	
2025-08-03 22:15:13	Je vote contre. Il faut absolument bannir les investissements monstrueux dans l'éolien off-shore qui est en plus subventionné lourdement. Pour moi, c'est une faute gravissime de stratégie	
2025-08-03 22:25:31	je suis contre. De quel droit quelques élus se permettent-ils de venir massacrer mon cadre de vie?	
2025-08-03 22:28:52	je vote contre. Et je ne voterai désormais pour aucun complice de ce massacre pseudo-vert	
2025-08-03 22:24:21	CONTRE, bien évidemment. C'est simple : – l'Allemagne qui a opté pour cette stratégie n'arrive pas à fournir une énergie constante et bon marché à ses citoyens et entreprises – Pour tenter de couvrir ses besoins , elle a dû relancer ses mines de charbon et de lignite – du coup, elle est 8 fois plus polluante que la France – elle a besoin quasiment en permanence de notre nucléaire – Les ENRi posent d'énormes problèmes quant à la stabilité des réseaux – mettre à niveau les réseaux coûte un argent colossal pour un matériel qui a au mieux une espérance de vie de 25 ans en lieu et place de 60 à 80 ans pour des centrales – les coûts de production de l'électricité s'en ressentent et aujourd'hui en France nous avons dû assumer une augmentation de 50% du prix de l'électricité Quel beau bilan! Il faut clairement changer de stratégie, et vite!	
2025-08-03	CONTRE: j'ai choisi de venir m'installer sur cette côte pour la beauté sauvage de ses paysages, pour l'authenticité de son patrimoine. Ce n'est pas pour que cet endroit devienne une zone industrielle	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
22:27:46		
2025-08-03 22:35:56	Je vote contre. Comment peut-on faire preuve d'autant d'incompétence et d'irresponsabilité ? A croire que nos gouvernants et nos élus (qui persistent dans leurs erreurs et n'écotent pas la voix de la raison) ne souhaitent en fait qu'une chose : achever de ruiner la France et les français. C'est une honte !	
2025-08-03 22:31:16	Je suis contre. La population rurale est de plus en plus hostile aux éoliennes. ça finira vite par se traduire dans les urnes	
2025-08-03 22:34:25	CONTRE La France est en train de saborder un de ses rares points forts (une électricité fiable, bon marché et propre car basée à plus de 85% sur le nucléaire et l'hydraulique) pour essayer de se conformer à l'objectif extravagant et irréaliste de neutralité carbone de l'union européenne. La catastrophe est garantie si on continue dans cette voie.	
2025-08-04 05:57:03	Les éoliennes en baie de Morlaix sont de dimensions gigantesques. Ce projet éolien industriel visible depuis la côte est un saccage par exemple : voir les éoliennes entre Préfaillies et le Croisic . Impact sur le flore et faune et en particulier sur les oiseaux marins : réserves des 7 Iles à proximité Abandon du projet ou implantation plus lointaine afin de limiter l'impact visuel , mais pas suffisant pour protéger les oiseaux marins	
2025-08-04 07:03:05	C'est non. Vous devez respecter les directives européennes habitats de la faune, de la flore et de l'avifaune partout et pas seulement dans quelques parcs naturels nationaux, appliquer la Loi littoral , cesser de donner des primes aux énergies nouvelles pour mettre fin au lobbying agressif et abusif auquel vous semblez céder	
2025-08-04 07:20:20	je vote contre, car l'Etat, les élus et les associations censées nous défendre sont tous cul et chemise avec ses lobbys . Le grand perdant, c'est bien le citoyen français dont tout ce beau monde se fout complètement. Au nom de l'écologie, la bonne blague	
2025-08-04 07:22:01	c'est non à ce projet industriel. J'ai choisi mon cadre de vie en déménageant sur ce littoral par choix, de quel droit venez-vous me massacrer ce qui participe à mon équilibre?	
2025-08-04 07:26:36	c'est NON. Déjà, quand on me dit: "vous les verrez à peine, ce sera comme des têtes d'aiguille", je sais parfaitement qu'on m'enfume. Il suffit de se balader en baie de St Brieux, à Sables d'Or, plage de mon enfance, pour comprendre le mensonge. Alors, comment croire à la vérité du discours qui suit: "transition écologique" "énergie propre" " effet récif" etc etc. Rester droit dans mes bottes à défendre le vivant sera sans doute mon dernier combat, mais au moins moi j'aurai gardé mon honneur	
2025-08-04 07:30:00	Je vote contre. "Méga projet", "éoliennes XXL" des termes qui suffisent à me révolter, l'océan est devenu votre nouveau terrain de jeu industriel. Au nom de l'intérêt majeur de la France" . En fait, vous êtes dangereux, terriblement dangereux, c'est bien vous qui détruisez méthodiquement la France	
2025-08-04 07:31:26	Je vote contre. "Méga projet", "éoliennes XXL" des termes qui suffisent à me révolter, l'océan est devenu votre nouveau terrain de jeu industriel. Au nom de l'intérêt majeur de la France" . En fait, vous êtes dangereux, terriblement dangereux, c'est bien vous qui détruisez méthodiquement la France	
2025-08-04 07:34:15	Vote défavorable, car l'objectif final de tous ces projets semblent la destruction finale à terme de EDF, pourtant entreprise française appartenant à tous ses citoyens. C'est vrai que les lobbys étrangers, c'est bien mieux.	
2025-08-04 07:46:44	NON , détruire en fait sciemment EDF pour "avoir assez d'électricité pour les nouvelles générations" c'est NON. Ce n'est certainement pas comme ça qu'on sauvera la planète! Vous le savez parfaitement. Donc, pour qui roulez-vous?	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-08-04 07:51:21	non à ce projet industriel. CNPN, CNPB, Haut- Commissariat pour le Climat (et oui, même lui!), tscientifiques de tout bord, tous tirent la sonnette d'alarme sur cet éolien off-shore particulièrement coûteux, encore mal maitrisé, et dont les effets à terme restent largement inconnus. Et pourtant , on fonce, vite, pour un passage en force. Pensez-vous vraiment "promouvoir l'écologie" contre votre population?	
2025-08-04 07:54:10	AVIS DEFAVORABLE Après l'Or noir, voici l'Or vert...les leçons du passé devraient appeler à la prudence. Mais c'est tout le contraire. Qui se cache derrière? Qui vous manipule? Qui profite des largesses de ce type de projet?	
2025-08-04 07:55:07	CONTRE Je ne voterai pour quiconque soutiendra ce projet dévastateur	
2025-08-04 07:59:01	c'est non. Les éoliennes c'est moche, peu productif, polluant bien plus qu'on ne le dit, avant, pendant , et à la fin on enfouit les pales! Sans compter les rotations des giga-bateaux à l'installation, les transports en hélico, etc Wahou, comme c'est écolo!!!	
2025-08-04 08:02:12	je vote contre. Il va être sympa le GR 34 sur ce littoral! J'irai marcher ailleurs, donc bientôt plus du tout en Bretagne, vu que votre folie va s'étendre de St Brieuc à Carnac en passant par les Monts d'Arrée	
2025-08-04 08:04:13	Avis défavorable. Je pensais que le littoral breton avait besoin du tourisme. Sans doute pas puisque les élus semblent tous favorables à ce pharaonique projet	
2025-08-04 08:09:01	Je vote contre. Ainsi donc la Centrale à gaz de Landivisiau a été construite pour soutenir ce projet d'ENRi. Tout s'explique. Utiliser de l'énergie fossile pour promouvoir de l'énergie "propre", c'est complètement paradoxal. Mais ça semble avoir échappé à nos élus qui en bons petits soldats sont tous derrière cette aberration	
2025-08-04 08:11:33	NON A CE PROJET. Le dogme écologiste "tout sauf le nucléaire" nous conduit dans cette impasse désastreuse pour la France. A se demander si nos élus ont quelques compétences dans le domaine de l'énergie, ou s'ils se contentent des fiches power point des lobbys	
2025-08-04 08:15:01	CONTRE ce projet L'article L.122-6 du Code de l'environnement exige une évaluation stratégique sincère. Or l'Etat minore systématiquement les impacts des filières ENRi, et n'examine pas les solutions alternatives . Le ministère fait de l'environnement une variable d'ajustement , sans bilan carbone, économique et écologique clairement établi. C'est grave et dangereux pour le futur	
2025-08-04 08:18:01	Je vote contre. De toute façon, quoi qu'on écrive, vous ferez ce que vous voulez, Mais s'il vous plait ne prenez pas les habitants locaux concernés pour des pigeons	
2025-08-04 08:23:06	JE SUIS CONTRE. "De toute façon, le dossier est ficelé, il n'y aura des adaptations qu'à la marge". Est-ce légal qu'à une réunion "participative" préliminaire , on nous tienne ce genre de propos? Est-ce à dire que cette participation ne sert vraiment à rien?L'Etat voudrait réduire à néant la participation citoyenne, il ne s'y prendrait pas autrement. Ces abus commencent à vraiment bien se voir, de plus en plus souvent	
2025-08-04 08:28:46	RAS LE BOL de ces pseudo-consultations sur des dossiers déjà entérinés. Tous les élus en rang d'oignon , sans l'ombre d'une contestation même minime, derrière le discours gouvernemental. Comme lobotomisés. Une citoyenne en colère	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-08-04 08:35:11	Je ne suis pas d'accord pour continuer à payer mon électricité de plus en plus cher. Et pire encore, avec ces ENR et ces tarifs élevés, , vous détruisez l'activité du tissu industriel français. Sans compter l'impact dramatique sur les paysages, et le milieu marin	
2025-08-04 08:41:41	Donc on continue à augmenter de façon importante les coûts de production de l'électricité, à déstabiliser notre réseau, et se soucier peu de notre souveraineté ! Elus, REVEILLEZ-VOUS!	
2025-08-04 08:44:54	ENRi= un prix élevé de l'électricité C'est mortifère à la fois pour les entreprises et pour les familles, ruinant tout espoir de réindustrialisation de la France . C'est criminel de la part de nos élus	
2025-08-04 08:46:45	Je suis CONTRE On ne sait toujours pas stocker de manière massive cette production d'électricité et ce n'est pas pour demain. Arrêtons de défigurer notre pays avec des éoliennes de 280m de haut et des raccordements à n'en plus finir. Les écologistes (qui n'en sont pas en réalité) vous ont mangé le cerveau.	
2025-08-04 08:49:00	CONTRE car la protection de la nature est un sujet trop sérieux pour être laissé à des lobbys	
2025-08-04 09:01:13	Carte des objectifs : les objectifs ne sont recevables que dans la mesure où la continuité du service de production de l'énergie électrique est assuré quelques soient les conditions climatiques. La défense des espèces animales ne peut prendre le pas sur La Défense des conditions de vie des habitants des zones littorales. Carte des vocations : sur l'ensemble des zones côtières n°5 (tous sous-secteurs inclus) aucune implantation de systèmes émergents de la surface de la mer. >Interdiction des éoliennes, étude de l'implantation de système de transformation en énergie électrique de la houle ou des courants marins. D'une manière générale, la hauteur des aérogénérateurs (> 200m) est telle que toute simulation de l'impact visuel est impossible, les distances en mer étant très mal appréciées de manière théorique ou sur des vues d'artiste.	
2025-08-04 10:09:11	Cette contribution relative au projet BNO est développée au nom du collectif NEMO. Elle vise à contester l'un des deux arbitrages ayant conduit à la définition de la zone technique de 600 km2 , en l'occurrence l'existence d'une supposée zone d'enjeux environnementaux à éviter Fous de Bassan. Elle fait suite à une demande de clarification auprès de la maîtrise d'ouvrage, relayée par la CNDP, et à l'analyse que nous avons réalisée de la réponse reçue. Nos conclusions démontrent l'insuffisance manifeste d'analyse quantitative d'impact préalable à la poursuite du projet avec des conséquences graves sur la perte d'opportunité d'évitement de dommage environnemental dans la poursuite du projet. Une étude permettant d'évaluer sous différents scénarios de placement et de contrainte technique l'impact cumulé des projets éoliens planifiés dans le rayon d'action des colonies nichant au sein de la réserve des Sept-Îles est demandée.	OUI
2025-08-04 10:43:43	En colère, c'est bien évidemment NON à ce projet. Comment osez-vous, au nom d'une pseudo "transition écologique" nous fourguer de force une électricité qui n'a de vert que le nom. Tout ça au mépris d'un véritable débat démocratique..Vous êtes complètement soumis aux dictats des lobbys des énergies nouvelles. QUELLE HONTE!	
2025-08-04 10:46:37	OPPOSITION TOTALE A CE PROJET. Vous pratiquez l'enfumage à haute dose, totalement nuisible aux intérêts réels de la Nation. Question: incompétence ou perversité, j'hésite encore, mais quoiqu'il en soit, il est grand temps de changer de paradigme	
2025-08-04 10:47:57	Avis négatif, la région travaille en fait contre la Nation, contre la région et ses habitants	
2025-08-04	Avis négatif, la région travaille en fait contre la Nation, contre la région et ses habitants	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
10:47:59		
2025-08-04 11:48:48	CONTRE, contribuer à bousiller encore un peu plus EDF pour quelques écoloscomplètement hors-sol, ça suffit!	
2025-08-04 11:50:38	Avis défavorable, on ne détruit pas le vivant marin au nom de l'écologie. Les mensonges et les compromissions, ça suffit!	
2025-08-04 11:55:32	Après les vignobles et les châteaux vendus aux chinois, les palaces et autres monuments historiques aux Russes et au Qatar, voici l'océan bradé aux chinois ou à nos voisins espagnols , belges. Avec l'approbation complice de l'Etat et de nos élus. Pauvre France, il n'y a plus que ses habitants pour encore vouloir la défendre bec et ongles. contre tous ces miroirs aux alouettes. C'est NON	
2025-08-04 13:31:15	Je souhaiterais que ce projet soit déplacé à 40km au large afin de ne pas impacter l'île de Batz et la réserve Ornithologique des sept îles , ainsi que les activités artisanales de la pêche et de récolte des Algues de la région .	
2025-08-04 12:01:58	L'Etat avec la complicité de la Région a décidé. En catimini. Donc, ça se fera sûrement de gré, ou plutôt de force. On nous vendra du rêve, tellement sûrs d'eux. La science?On s'en fout. Les habitants? On s'en fout. La biodiversité? On s'en fout. Il ne faut pas chercher plus loin au désintérêt croissant des citoyens pour la politique. Dans 2 ans, vous feindrez l'étonnement, ferez de belles promesses que vous ne tiendrez pas. Ainsi va la vie politique dorénavant.	
2025-08-04 12:07:53	"L'Ae recommande de représenter les couloirs de migration de l'avifaune dans l'état initial, et que la PPE en tire les conséquences dans ses mesures, et impose de réduire la pollution métallique du milieu marin par les projets en mer, dont les parcs éoliens." Vous pensez sérieusement en tenir compte? Je n'y crois pas une seule seconde, vous ne contrôlez déjà pas le bridage, alors.... Donc je vote CONTRE	
2025-08-04 12:08:53	Madame, Monsieur, Vous trouverez en PJ la contribution de la Demeure Historique à propos du DSF NAMO et de son impact sur la protection du patrimoine et des paysages. Vous en souhaitant bonne reception La Demeure Hlstorique	OUI

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-08-04 12:16:38	"L'EES mentionne les cinq facteurs principaux de pression sur la biodiversité : la destruction et l'artificialisation des milieux naturels, la surexploitation des ressources naturelles et leur trafic illégal, le changement climatique, les pollutions et l'introduction d'espèces exotiques envahissantes. La production d'énergie peut se traduire par de nombreux effets différents, perte d'habitats, mortalité et traumatismes pour certaines espèces, perturbation de comportements biologiques, compétition pour les usages de l'eau, pollutions diverses (dans l'eau, l'air et les sols), modification des microclimats locaux... Les mesures de protection des espaces et des espèces ne suffisent pas à enrayer les pertes de biodiversité, comme en témoignent les évolutions constatées. Le dossier s'appuie sur la dernière évaluation par la France, en 2021, de son réseau Natura 2000 pour préciser que les résultats démontrent un réel effet de la protection de ces sites « qui parvient à améliorer significativement l'état de conservation d'une partie des espèces et milieux naturels visés (en particulier milieux agropastoraux). Néanmoins, l'action menée dans les sites reste concentrée sur un nombre trop réduit de thématiques au regard des enjeux », les pressions restantes importantes hors du réseau des sites Natura 2000. Une façon d'approfondir l'analyse pourrait être de recenser les sites Natura 2000 sur lesquels l'état de conservation de certaines espèces se dégrade et de s'assurer que la production d'énergie (énergies renouvelables, notamment) n'en est pas la cause principale" TOUT Y EST DIT des réserves que des élus RESPONSABLES devraient émettre. Au lieu de ça, nous avons droit à un discours beni-oui-oui de tous les élus de la Région style "le monde merveilleux de l'éolien". Il est grand temps d'ouvrir les yeux, et d'écouter les alertes venant de tous côtés. A moins que la destruction de la planète par l'homme soit effectivement l'objectif final, auquel cas, on comprend mieux cette précipitation à mettre les bouchées doubles sur ces projets dangereux car non maîtrisés	
2025-08-04 12:24:42	La stratégie ne doit pas consister à créer seulement de nouvelles interdictions comme c'est le cas. Ne laissez pas à nos jeunes que des zones balisées dont ils ne peuvent sortir. Laissez-leurs des espaces de liberté comme la pêche ou la voile. Si vous ne le faites pas ils trouveront la liberté dans ce qui est interdit. La drogue, l'alcool etc... c'est un problème fondamental de sociologie. Ne laissez des minorités urbaines incompétentes dicter l'avenir des espaces naturels !	
2025-08-04 12:28:28	Je vote contre ce projet industriel démesuré en tout, quantité, hauteur, proximité des côtes, saccage des paysages, des fonds marins, de la biodiversité, de la qualité de vie pour un mirage! Car les ENR ne sont que du vent, bien loin de l'énergie propre qu'on nous vante à tour de bras . Je vote contre avec la désagréable certitude que tout est déjà plié.	
2025-08-04 13:16:46	Comment accepter au nom d'une soi-disant nécessité énergétique commune et d'arguments écologiques totalement erronés de massacrer ce que nous avons de plus cher en France, notre littoral. Rappelons que la côte littorale est protégée et que ne pas intégrer son horizon est un non-sens. Les arguments écologiques de ce projet sont totalement scandaleux puisqu'un champ éolien en mer provoque de nombreuses perturbations pour la faune marines et les oiseaux migrateurs. Quid de la pêche côtière ? Ce projet ne remplace en rien l'énergie nucléaire ou fossile puisque la demande en électricité croît d'année en année et que le projet au large de Morlaix Roscoff ira alimenter un data center en Irlande, on marche sur la tête. Les répercussions sur le tourisme seront manifestes, c'est peut-être pour cela que des sommes importantes sont prévues pour chaque communes impactées ? Il y a donc bien la reconnaissance d'un préjudice ? Je n'ai rien contre l'éolien en générale à condition qu'il soit respectueux et en nombre acceptable. Ce projet pharaonique est une catastrophe à plusieurs titres puisqu'il occasionnera une pollution liée aux peintures utilisées sur les flotteurs, l'huile pour la maintenance. Pollution sonore puisque des hélicoptères seront utilisés pour cette même maintenance. Cessons de culpabiliser la population pour lui faire accepter l'inacceptable, la Bretagne est une terre encore préservée, son littoral est magique, préservons ce qui nous reste d'humanité dans cette fuite en avant du profit avant tout. Je demande au minimum un recul du projet à 30 kms des côtes ou son retrait pur et simple.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-08-04 13:31:54	Les états des lieux relèvent clairement la fragilité des zones littorales de la Manche en terme d'environnement, de biodiversité (oiseaux de mer en particulier), de paysages, de pêche artisanale, de tourisme. Le développement de parcs éoliens si grands et si proches du littoral est en complète contradiction avec cet état des lieux. Le développement éolien doit se faire avec des parcs plus petits et bien plus loin de la côte. Comme les conclusions du débat sur la mer en 2023/2024 l'ont bien indiquées, il serait judicieux d'étudier et de tester la technologie de l'éolien flottant afin de prévoir la création éventuellement de grands parcs loin des côtes (40-50 km), comme au large de Brest à un horizon de 20 ans. La France produit déjà grâce à son parc de centrales nucléaires et le fort développement du photovoltaïque et de l'éolien terrestre une énergie électrique très décarbonnée pour les décennies à venir.	
2025-08-04 13:41:25	Objectifs : faire bénéficier aux plus proches consommateurs du lieu de production avec un tarif réduit. Partager les revenus générés avec la région. Profiter des câblages à installer pour développer l'énergie hydrolienne sur le même site que la sous-station de stockage. Communiquer davantage pour une vulgarisation réussie. Pour le moment ce projet n'a réussi qu'à focaliser contre lui les énergies locales. Est-ce voulu ?	
2025-08-04 14:02:28	Une proposition que je trouve constructive ' Dans le cadre du projet de parc éolien offshore AO10 – BNO, je souhaite faire part de ma position et soumettre une proposition d'implantation alternative, récemment mise à jour. Cette alternative, déjà présentée à plusieurs élus locaux – notamment au maire de l'île de Batz, qui y a exprimé son adhésion et l'a soutenue auprès de Monsieur le préfet du Finistère – me paraît plus pertinente. Elle permettrait de maintenir un projet d'envergure tout en éloignant significativement son implantation des côtes, à environ 40 km du littoral. Je soutiens fermement cette proposition pour plusieurs raisons : Elle réduirait très fortement l'impact paysager, en préservant la qualité visuelle du patrimoine côtier auquel je suis attaché(e) ; Elle limiterait l'impact sur la pêche côtière, en laissant libres les zones de travail des pêcheurs artisanaux, sans nécessiter de compensations financières, ce qui me semble essentiel pour la vitalité économique locale ; Elle diminuerait les risques pour l'avifaune, en s'éloignant de la réserve ornithologique des Sept Îles, que je considère comme un joyau écologique à préserver ; Elle garantirait une sécurité maritime conforme, en se tenant à distance des principales voies de navigation, avec un risque de collision jugé extrêmement faible selon les données du CROSS et du CEREMA ; Elle permettrait de préserver les objectifs de transition énergétique, tout en générant des économies nettes pour l'État, estimées à 1,1 milliard d'euros sur 30 ans. Je tiens à préciser que ma position n'est pas une opposition de principe à l'éolien, ni un rejet de la transition énergétique. Bien au contraire, je souhaite contribuer de manière constructive à un projet plus équilibré, plus soutenable, à la fois pour les territoires et pour les écosystèmes concernés. À ce sujet, je souhaite également réagir à un argument souvent avancé : le traumatisme laissé par les marées noires dans la région (comme celle de l'Amoco Cadiz). Bien que je comprenne la charge symbolique et émotionnelle de ces événements, elles ne doivent pas servir de justification pour refuser l'éloignement du parc éolien. Plus d'éolien, c'est moins de pétrole à passer le long de nos côtes. D'abord, il faut garder à l'esprit que les marées noires, aussi graves soient-elles, restent des événements rares, ponctuels, et limités dans le temps. En comparaison, les effets d'un parc éolien massif implanté trop près des côtes sont permanents et certains : atteinte au paysage, perturbation de l'avifaune et des cétacés, effets psychologiques sur les habitants, conflits d'usage en mer, etc. On ne peut pas sérieusement comparer un risque hypothétique à un impact avéré et durable. Ensuite, le fait de rapprocher les éoliennes de la côte pour les éloigner du rail maritime n'est pas une garantie de réduire les impacts en cas d'accident. Au contraire, un accident plus proche des côtes pourrait avoir des conséquences plus rapides et plus graves sur l'environnement littoral, les écosystèmes et les activités humaines. Le raisonnement inverse, souvent avancé, n'est ni complet ni appuyé par une véritable analyse comparative des risques.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	De plus, la perception de ces risques par la population – qu’il s’agisse de la peur d’une marée noire ou du rejet visuel et sonore d’un champ d’éoliennes géant – n’a pas été sérieusement prise en compte. Dans toute démarche de planification responsable, la pondération des risques doit inclure leur probabilité, leur gravité, mais aussi leur réception sociale et psychologique. À ce jour, cela semble avoir été largement négligé dans l’analyse multicritère. Je pense qu’il est encore temps d’opter pour une solution plus équilibrée, en s’inspirant de précédents réussis, comme aux Sables d’Olonne. Mais pour cela, il faut agir vite, avant l’adoption possible de la future PPE nationale dès septembre.	
2025-08-04 16:00:40	Je suis absolument contre, mode d'énergie déjà obsolète. De plus : Décisions gouvernementales anti-démocratiques : danger. Turbulences de Sillage : Sur des dizaines de km ; brouillards, réduction de l'ensoleillement et des rendements agricoles. Pollutions des métaux des peintures anticorrosion (Zinc, Plomb, Cadmium) et Aluminium, Microplastiques + plastifiants (PFAS, BPA), TiO2 provenant de l'utilisation des palettes en plastiques époxy mélangés au bois des Arbres de Balsa, coupés en Amazonie (jusqu'à 40 000 t/an pour l'Europe). Expositions toxiques via la chaîne trophique et alimentaire (pêche et conchyliculture, etc.) dans l'eau, l'air et les sédiments. Pollutions d'Hexafluorure de Soufre, des Huiles hydrauliques et lubrifiants toxiques. Dans le cas d'incendies des nacelles et pales (ne pas rares du fait des surchauffements) ; Pollutions par des Dioxines (PCDD/F & PCFDD/F, SF6, Métaux rares (Néodyme, etc. en provenance des mines d'uranium en Chine et de la Mongolie). Après les démantèlements le recyclage des pâles usées n'est pas possible, il faut donc des mises en décharges et continuité des pollutions aux PFAS. Effets toxiques des infrasons et vibrations sur les mammifères marins (Dauphins, etc.). Pièges mortels des pâles pour les oiseaux marins (Fous Bassans, etc.). Risques pour la sécurité maritime ; Navires de pêche, Ferries, Cargos, Pétroliers en dérive. Impact paysager et sur le patrimoine littoral ainsi que des effets négatifs sur le tourisme et les valeurs immobilières. Augmentation de l'insécurité du réseau électrique par augmentation d'une production d'électricité non continue (risques de « black-out », cf. en Espagne et au Portugal). Coûts d'électricité largement supérieurs à la production continue : Hydroélectrique, Cogénération via Biogaz, Hydrogène vert, Géothermie profonde, Nucléaire propre (du type EPR & EPR2), etc. Il est donc temps de clarifier les « illusions » totalement trompeuses des éoliennes « propres » ! La présentation (version du 02/08/25) de l'étude indépendante qui clarifié les vrais polluants utilisés dans les Eoliennes et qui provoquent les pollutions maritimes, de l'air et des expositions dans la chaîne trophique et alimentaire à risque toxicologiques.... : Huiles hydrauliques synthétiques toxiques en grande quantité, huile de lubrification, Hexafluorure de soufre (SF6), PFAS, BPA, Métaux rares en grande quantité (jusqu'à plusieurs tonnes seulement le Néodyme, etc.) en provenance des mines d'uranium de Chine, métaux lourds des peintres d'anti-corrosion : Zinc, Plomb, Cadmium, Aluminium, etc.	
2025-08-04 16:30:41	France renouvelables salue l'intégration de l'éolien en mer dans les orientations stratégiques du document stratégique de façade (DSF) NAMO et poursuivra son action en faveur d'un développement de la filière compatible avec les autres usagers de la mer et respectueux du milieu marin. France renouvelables accueille favorablement ce projet de stratégie pour la façade NAMO et souligne la qualité du travail de concertation mené depuis le lancement du débat public « La mer en débat ». L'implication constante des services de l'État, notamment à travers le Conseil maritime de façade (CMF), mérite d'être particulièrement reconnue. La filière partage pleinement les objectifs socio-économiques et environnementaux assignés à l'éolien en mer dans ce projet. Elle réaffirme son engagement à développer les futurs parcs éoliens en mer dans une logique de compatibilité avec les autres activités maritimes, dans le prolongement du processus de concertation qui a permis d'aboutir à la publication de la décision ministérielle du 17 octobre 2024 relative aux zones maritimes et terrestres prioritaires pour l'éolien en mer. Ces zones, définies à l'issue de larges consultations, continuent par ailleurs de faire l'objet d'échanges ciblés, notamment sur des enjeux locaux comme pour la zone Bretagne Nord Ouest (BNO). Ce projet de stratégie maritime rappelle le rôle central de l'éolien en mer dans notre stratégie nationale de décarbonation de notre mix-énergétique, renforçant ainsi notre souveraineté énergétique, économique et industrielle, créant notamment des synergies avec les activités portuaires et l'industrie navale. Le développement de l'éolien en mer contribue également à l'amélioration des connaissances sur le milieu marin, grâce aux études	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	environnementales menées à chaque étape des projets. Ces travaux permettront de répondre aux incertitudes exprimées par l'Autorité environnementale sur ce projet, largement liées au manque de données disponibles à date. Enfin, le retour d'expérience issu des premiers parcs français, enrichi par celui de nos voisins européens, permet une meilleure intégration des spécificités locales dans les projets à venir.	
2025-08-04 17:08:41	Rien que la seule idée d'avoir à terme une zone industrielle en face de moi me fait pleurer de rage. Tous les autres pays européens positionnent ces monstres à 40 voire 50 kms des côtes. Vous, vous les avez prévu à 13/15kms. Comment avez-vous eu cette idée aberrante, et qu'avez vous donc promis à nos maires pour qu'ils acceptent ce massacre sans même rechigner! L'écologie comme ça, c'est clair que je n'en veux pas!	
2025-08-04 17:25:23	Ce projet est désastreux pour nous tous qui habitons sur ces côtes. Pour tous ceux qui viennent en vacances dans la région. Lorsque l'on regarde l'horizon, sur une plage, une pointe rocheuse, c'est justement pour s'extraire de l'impact permanent et destructeur que l'homme a sur l'environnement. Cette volonté de tout transformer, de bouleverser l'équilibre naturel est l'un des terribles syndromes de notre société. Je ne m'oppose pas aux énergies renouvelables, je m'oppose aux décisions prises par ceux qui ne les subissent pas. Et la pêche, et le transport maritime, et les fonds marins.. Développer ces projets là ou le paysage est déjà dévasté, dans les plaines de la Beauce ou il n'y a plus un talus, dans les campagnes reculées de Bretagne, au cœur de la forêt des Landes.. mais pourquoi saccager ce qu'il reste encore de préserver!?	
2025-08-04 19:02:17	Je ne veux pas de ce projet car la destruction de nos paysages n'a aucun sens, car l'océan mérite mieux, car produire toujours plus d'électricité n'est pas la solution, car enrichir des promoteurs éoliens étrangers qui rapatrient leurs bénéfices dans les paradis fiscaux est un vrai scandale, car la France a déjà une énergie de carbonée et donc n'a aucun intérêt dans tout cela, car les collectivités territoriales n'auront que les miettes du gâteau, car la ré-industrialisation de notre pays nécessite d'avoir une énergie bon marché, ce qu'EDF sait très bien faire	
2025-08-04 18:18:27	Un projet en fait organisé et planifié de longue date en toute discrétion, c'est le moins que l'on puisse dire! MêmeLes maires informés en début d'année n'ont pas jugés utiles de le communiquer à leurs population. La communication légale obligatoire, quasiment limitée à 4 parutions dans un journal le même jour, et à un affichage en Préfecture donne vraiment l'impression que le citoyen local , pourtant directement concerné, compte pour du beurre. Et vous voudriez dans ces conditions qu'on pense véritablement que le projet est pour notre bien? On atteint le maximum du foutage de gueule. Espérons que le mécontentement se traduira bientôt dans les urnes	
2025-08-04 18:43:24	Je suis totalement Contre! Sur ce projet, L'état a décidé de passer en force. Les réunions dites "de concertation" ne sont en réalité que des réunions d'information , où l'on déverse des discours très formatés. Nos questions et craintes exposées ne sont que poliment écoutées. Tout est donc déjà acté. D'ailleurs, aucun de nos députés n'étaient présent. Où est la démocratie dans tout ça? Un des intervenants nous a même dit que nous n'étions pas sur Suisse et donc qu'il n'y aurait pas de votation, donc que cette participation par voie électronique en gros "ne servait qu'à modifier quelques éléments à la marge". Honteux! En fait, vous vous souvenez que la France est peuplée de citoyens uniquement avant les élections, là pendant quelques semaines, vous prenez bien soin de nous caresser dans le sens du poil pour mieux nous oublier les élections passées. Un citoyen très en colère	
2025-08-04 18:49:46	Je donne un avis défavorable car derrière l'image "verte" de l'éolien, on oublie souvent le coût environnemental de sa fabrication : des tonnes de béton, d'acier, de composites non recyclables, des extraction de terres rares très polluantes. Avant de défigurer tout le littoral de Trébeurden à Brignogan avec des centaines de mâts maxi-géants, il faudrait commencer par évaluer sérieusement l'impact réel de cette énergie, et pas seulement celui qu'on veut nous vendre. Manifestement, les intérêts de nos élus locaux passent avant le bien commun du citoyen	
2025-08-04 18:54:22	Coûteuses, inefficaces, destructrices de l'environnement : NON aux éoliennes en Manche Ouest ! Er plus particulièrement l'éolien off-shore!!!	
2025-08-04 19:04:51	NON A CE PROJET inutile pour la réduction des émissions de CO2, dangereux pour la souveraineté énergétique du pays, dispendieux en argent public, à l'heure des économies, totalement écocidaire et désastreux sur le plan paysager.	
2025-08-	Nous devons PROTÉGER notre littoral et la BIODIVERSITÉ de nos côtes. La faune et la flore sont déjà en très grand danger, vous voulez encore en	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
04 19:19:09	rajouter avec l'océan ? Nous devons protéger notre ÉCONOMIE TOURISTIQUE ET MARITIME. Ce projet éolien créera réellement combien d'emplois pérennes? Par contre, c'est la disparition annoncée de nombreux emplois dans le tourisme et la pêche. Ce projet coûtera d'énormes SUBVENTIONS PUBLIQUES au profit certainement de groupes étrangers, ce qui ne choque aucun élu? Le coût élevé de rachat de cette ENR pénalise la ré-industrialisation de la France et également les foyers français, alors que leur pouvoir d'achat est déjà en berne ON MARCHE SUR LA TÊTE , au nom d'une pseudo-transition écologique. AYEZ LE COURAGE DE RECONNAITRE VOS ERREURS DE STRATEGIE ENERGETIQUE	
2025-08-04 19:25:19	La France est dans une course de rattrapage aveugle, ignorant toutes les leçons à apprendre des dernières évolutions technologiques et écologiques et de l'expérience de ses voisins. Prête à sacrifier 300km2 d'une de ses plus belles côtes. En Europe, la distance moyenne des rivages des parcs éoliens est de 32km ! Certaines futures éoliennes de ce projet seront installées à 12/13km ! On saccage un paysage ainsi que sa faune maritime et les colonies d'oiseaux migrateurs sans être certain du bilan écologique à long terme. Pourtant la France a un excédent d'énergie électrique, dont elle est le premier exportateur en Europe. Elle a aussi un bilan CO2 très correcte. Je dis donc NON à cette folie de projet de d'éolien offshore	
2025-08-04 19:26:50	Avis défavorable: Les ENR sont une arnaque écologique! Il est grand temps de réfléchir tous ensemble à un meilleur avenir véritablement écologique.	
2025-08-04 19:54:39	Manifestement, au sein de ce gouvernement et même manifestement à l'Elysée, cf l'épisode ahurissant du décret (illégal) sur la PP3 bloqué in-extremis le 1er Août par Mr Bayrou, on ne souhaite surtout pas de débats sur la politique énergétique du pays autres que ceux contrôlés par des porteurs de la « bonne parole », les pro-ENRi. Il y a de quoi se poser des questions sur l'allégeance aux lobbys. Dans ces conditions, c'est évidemment un vote CONTRE CE PROJET!	
2025-08-04 20:02:59	Quand je vois que le gouvernement veut faire passer à tout prix et en force la PPE3 , je me pose la question: Y-a-t-il des intérêts politiques, idéologiques et surtout économiques qui sont à la manœuvre au sein de l'appareil d'Etat, au gouvernement et dans l'entourage du Président de la République ? Pour toutes ces interrogations, je ne veux en aucun cas de ce projet industriel contraire aux intérêts de la France et de ses concitoyens	
2025-08-04 20:09:53	AVIS TRES DEFAVORABLE, à annuler! La facture payée par les contribuables et les consommateurs au bénéfice des producteurs éoliens et photovoltaïques augmente chaque jour! Curieux alors de savoir à qui ça profite au sommet de l'Etat ? Ce qui expliquerait la précipitation dans le lancement de ce projet industriel, et les autres à venir	
2025-08-04 20:16:56	NON à ce projet industriel: Actuellement, les ENRia produisent déjà l'équivalent de la puissance de 45 réacteurs nucléaires. Le nombre d'épisodes de prix négatifs n'a jamais été aussi élevé. Les temps d'arrêts ou de ralentissement de la production nucléaire pour absorber le déferlement des productions intermittentes éoliennes et solaires en surplus, n'ont jamais été aussi longs. C'est dangereux pour nos matériels, et ça entraîne des milliards de pertes pour EDF, qui se répercutent sur le coût de l'électricité. Au détriment du citoyen français! Qu'est ce qui est réellement voulu: la destruction d'EDF, entreprise française qui appartient à tous les Français? Destruction complète de l'Industrie française? Asservissement du peuple français? Enrichissement personnel de certains membres du Gouvernement?	
2025-08-04 20:17:53	Madame, Monsieur, Il semble qu'il y ai eu un débat public sur la stratégie de façade en manche ouest en 2023-24. Je voudrais dire ici que les mots choisis pour toute cette procédure font que les citoyens ne comprennent pas de quoi il s'agit en réalité. Je n'ai personnellement jamais entendu parler de ce débat public et n'ai vu aucune mention de cela dans la presse. Que cela concerne les habitants du pays de Morlaix n'a pas été compris et les mairies ne s'en sont pas non plus saisi, ce qui signifie qu'elles n'en ont pas compris le sens non plus. Ensuite, ce projet est très gros (110 éoliennes de 300 m de haut) et à ce titre aurait mérité d'être bien expliqué en amont à la population et non pas comme au cours des quelques réunions récentes où tout le monde a bien compris que les décisions sont déjà prises. Il ne s'agissait plus de concertation. Cela relève de l'escroquerie intellectuelle...	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	A part ces éléments qui font comprendre pourquoi une partie de la population est très remontée contre ce projet, à titre personnel, je suis favorable aux énergies renouvelables et donc aussi aux éoliennes. Ma demande est que les différents éléments de biodiversité soient pris en compte : les lignes de migration des oiseaux qui viennent hiverner dans la baie de Morlaix en dizaines de milliers ; de ceux qui passent au large pour eux aussi migrer mais plus loin ; les oiseaux qui s'arrêtent et repartent vers d'autres lieux. L'association Bretagne Vivante les recense depuis des années et est très au fait de leurs lieux de vie dans la baie. Ensuite, tout ce qui relève de la biodiversité marine qui sera mise à mal pendant la durée des travaux. Il faudra ensuite pouvoir estimer leur retour ou non.	
2025-08-04 20:27:28	Bonjour, conscient de la nécessité du mixte énergétique, je suis opposé au projet en Baie de Morlaix, au moins sous sa forme actuelle. Son gigantisme interpelle d'autant qu'il est destructeur du paysage marin ce dont se fiche complètement les initiateurs du projet. Les leçons n'ont pas été tirées de Plogoff où on était près à saccager la pointe du Raz... Enfin la façon d'avancer masqué (très bien décrite dans divers articles de presse) rend suspect le bien fondé de ce projet. Le blocage par le premier ministre de la loi énergétique montre bien que tout cela n'est pas rationnel. La parole du Président du Finistère, M. De Calan, de même que celle de l'île de Batz méritent d'être écoutées.	
2025-08-04 20:29:24	Consultation sur le projet de stratégie pour la façade maritime NAMO (Nord-Atlantique Manche-Ouest) : PIEBÎEM (Préserver l'Identité de la Bretagne sud et des îles contre l'éolien en mer) s'oppose au projet de zone industrielle éolienne en baie de Morlaix (projet Bretagne nord-ouest). Un projet absurde cumulant les inconvénients de l'éolien posé et flottant - comme le projet Bretagne sud : ce projet de zone industrielle éolienne en baie de Morlaix comporte de nombreuses similarités avec le projet Bretagne Sud, auquel PIEBÎEM s'oppose également, et qui en font deux des projets éoliens en mer parmi les plus absurdes. Il s'agit en effet dans les deux cas de projet éolien flottant, mais proche des côtes, et qui cumulent donc les inconvénients de l'éolien posé (maximisation des atteintes paysagères et patrimoniales, des atteintes à la biodiversité de la mer littorale, des conflits d'usage avec la pêche artisanale, le tourisme, le nautisme) et de l'éolien flottant (manque de maturité technique, coûts importants, agression des fonds marins par les systèmes d'ancrage et les câbles, dangers d'enchevêtrement dans les câbles pour les mammifères marins, interactions avec les poissons électrosensibles, impossibilité pratique de toute forme de pêche) Une atteinte massive à des paysages exceptionnels : Le projet, comprenant environ de 110 éoliennes de 287 m de haut, serait implanté dans une zone à 16 km de l'île de Batz (un site inscrit, partie de la Zone Natura 2000 de la baie de Morlaix), 18 km de Roscoff et 23 km de Pleumeur-Bodou (Bretagne sud est à 19 km de Belle-Île et moins de 30 de Quiberon et Groix). Transformer les plus beaux littoraux bretons, en particulier îliens, en zones industrielles n'a aucun sens. De fait, les côtes françaises, rocheuses et pentues, imposent des zones éoliennes à moins de 20 km du littoral contre plus de 40 en moyenne en Europe du Nord. Des risques d'atteintes spécialement graves à une avifaune marine particulièrement fragile: le projet se situe à proximité de l'archipel des Sept-Îles, première historiquement et plus importante réserve ornithologique du littoral avec plus de 20 000 couples d'oiseaux marins et 27 espèces nicheuses. Rouzic est le seul point de nidification en France pour le Fou de Bassan ainsi que pour la quasi-totalité des macareux moine. M. Pascal Provost, conservateur de la Réserve, a fait part de ses inquiétudes : « On manque encore d'éléments pour mesurer précisément ces impacts, mais on peut tout de même dire que ce parc éolien, conjugué aux autres pressions qui s'exercent sur les Fous de Bassan, ne sera pas neutre pour la colonie. Maintenant, c'est à l'État de trancher. ». Rappelons qu'à ce propos, Sea-Shepherd parle d'« une menace imminente d'une ampleur telle qu'elle hypothèque l'avenir de la vie marine côtière », ceci d'autant plus que l'impact cumulé des zones industrielles éoliennes n'est pas pris en compte. Un impact majeur sur la pêche artisanale locale : Encore davantage que l'éolien posé, l'éolien flottant avec son réseau de câbles flottants est incompatible avec la pêche artisanale côtière, la plus respectueuse de la ressource. Or, la zone est jugée foisonnante par les pêcheurs locaux qui s'inquiètent et ne sont pas entendus : « Ça va forcément avoir des conséquences pour nos confrères fileyeurs. Certains vont pêcher la lotte dans ce secteur, rien ne dit qu'ils pourront poursuivre cette activité avec un parc éolien à proximité... Les réunions ne sont pas des réunions de concertation mais d'information : on ne nous demande pas notre avis » L'éolien en mer climatiquement et électriquement inutile, dangereux pour la stabilité du réseau pour un coût de l'électricité insoutenable économiquement et socialement :	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	L'éolien en mer est climatiquement inutile dans le contexte français et a même un impact climatique négatif lorsqu'il se substitue au nucléaire moins émetteur de gaz à effet de serre (typiquement 18g/CO2.MWH contre 4). De plus, en raison de son intermittence, l'éolien en mer nécessite un back-up dont une partie au moins est gazier, ce qui dégrade encore son bilan carbone. L'éolien en mer est électriquement inutile en raison de l'atonie de la demande électrique comme l'a rappelé l'Académie des Sciences dans sa contribution récente sur la PPE3 : « Avec des besoins en électricité de 508 TWh en 2035, aucune capacité supplémentaire de production électrique ne serait alors nécessaire, la production actuelle étant suffisante. Pourquoi, alors, envisager 200 TWh d'énergies renouvelables (EnR) supplémentaire ? ». L'éolien présente des dangers pour la stabilité du réseau électrique en raison de son manque d'inertie (cf. le black-out espagnol du 28 avril 2025) et, en ce qui concerne particulièrement l'éolien en mer, de sa forte variabilité. Le réseau électrique breton qui constitue une péninsule électrique est à cet égard particulièrement sensible. L'éolien en mer présente d'importantes vulnérabilités stratégiques peu compatibles avec les activités de défense, comme l'a montré l'annulation par la Suède de 13 parcs éoliens en raison des interférences radar. Les zones éoliennes en mer sont difficiles à défendre et, par exemple, la coupure brutale de leur connexion au réseau présente des dangers pour sa stabilité. L'éolien en mer est hors de prix. Son raccordement direct au réseau coûtera environ 40 milliards d'euros, plus environ 20 milliards pour les aménagements du réseau terrestre. Les références étrangères les plus récentes indiquent environ 100 €/MWh pour l'éolien posé et 240 €/MWh pour le flottant – avec de fortes incertitudes pour ce dernier, compte-tenu de son immaturité technologique. Ce coût est encore renforcé par les épisodes de plus en plus fréquents de productions à perte (surproductions éoliennes en Europe) Ainsi, Saint-Brieuc est payé 196€ le mégawattheure pour produire et est aussi fortement rétribué pour... ne pas produire en période de surproduction. Le principal parc offshore écossais, SeaGreen est payé pour ne pas produire les deux tiers du temps, et une évolution similaire se produira en France. Ces coûts sont insupportables économiquement et socialement et détruiront massivement, comme en Allemagne, des emplois industriels dans les secteurs dépendant de l'électricité. Pas de compromis avec la sécurité maritime : Dans le cas de Morlaix, certains semblent préconiser un éloignement de la zone éolienne à 40 km des côtes qui nécessiterait de ne pas respecter la réglementation maritime imposant une distance de 10 milles (18 km) des rails de navigation. Dans la solution alternative proposée, la zone éolienne se situerait à 4 milles nautiques d'un rail secondaire mais qui voit quand même passer un peu plus de 1200 navires par an sur une zone proche des côtes. Chaque tempête maintenant amène son lot d'accidents jusqu'ici évités de justesse. PIEBÎEM s'oppose donc à un précédent dangereux et à tout compromis avec la sécurité maritime, qui résulterait à coup sûr dans la réapparition de ces catastrophiques marées noires dont nous avons réussi à nous débarrasser. Pour toutes ces raisons générales sur l'éolien en mer et spécifiques au projet de Morlaix, PIEBÎEM s'oppose au projet de zone éolienne en baie de Morlaix et rappelle sa demande d'un moratoire immédiat sur tous les projets éoliens en mer. [xxxxx]	
2025-08-04 20:44:47	Je dépose ici un avis défavorable à ce projet éolien ainsi qu'aux projets d'industrialisation maritime en cours. Tout d'abord, le débat qui a eu lieu pendant 5 mois dans des villes assez éloignées des zones visées, de façon sporadique et à des horaires variables mais le plus souvent incompatibles avec une vie professionnelle a été peu propice au véritable recueil de l'opinion nationale. Ensuite, la CNDP se contente d'établir un rapport avec un total de 98 participants aux questions en ligne et 229 participants au forum de discussion. On est loin d'une représentation nationale et on se demande si la commission a vraiment fait ce qu'il fallait pour rendre « public » ce débat. Mais surtout, à aucun moment n'a été posé la question du pourquoi ? Pourquoi plus d'électricité ? Pourquoi après les travaux sur les centrales électriques au fuel à Dirinon et Brennilis, les travaux de deux gazoduc, les travaux de la centrale électrique à gaz fossile à Landivisiau, les travaux du parc éolien en baie de Saint-Brieuc, les travaux du câble interceltic connector, faut-il encore deux, voire trois, nouveaux parcs éoliens en Bretagne nord et ouest – sans compter tous les parcs éoliens terrestres prévus - ? Et nous ne parlons pas ici des installations photovoltaïques en cours d'aménagement un peu partout. Pourquoi ? Pour manger des tomates insipides en hiver, des fraises dès fin mars parce qu'on ne peut pas attendre le mois de mai ? Pour planter dans les villes des panneaux lumineux qui nous avertissent qu'il pleut quand il pleut et qu'il fait soleil quand il fait soleil ? Pour brancher tous les écoliers sur tablettes et voter ensuite des lois pour protéger les enfants des écrans ? Pour fabriquer encore et encore plus d'objets qui nous encombrent tellement que les déchèteries sont en train d'exploser ? Pourquoi ? C'est à cette question que devrait	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	avant toute chose répondre un débat public sensé. De quelle énergie avons-nous besoin, pour quels usages ? Ensuite et seulement ensuite, nous pourrions aménager dans l'espace public commun les infrastructures nécessaires a ce projet construit ensemble. Je demande donc la suspension de ces projets tant qu'un vrai débat avec une réelle envergure n'aura pas eu lieu.	
2025-08-05 07:26:02	ouh la, une participation de dernière minute! Parce que de retour dans mon fief pour les vacances, j'apprends tout juste ce projet entouré d'un silence assourdissant de la part de l'Etat et des élus de la région! Un projet tellement formidable pour les citoyens, pour le littoral, pour la Région qu'on le cache délibérément à ceux qui vont être directement impactés! Certains élus ont honte de se qui se prépare , d'autres ressortent le discours formatés des lobbys pro-éolien sans l'ombre d'une remise en question. La casse d'EDF, entreprise française très (trop?) performante se prépare donc avec la complicité de tous ceux censés défendre les intérêts des citoyens français. Qui se cache derrière ce projet mortifère pour la France? Et les complicités montent jusqu'à quel niveau au sommet de l'Etat?	
2025-08-04 20:55:53	Je dépose ici un avis défavorable à ce projet éolien ainsi qu'aux projets d'industrialisation maritime en cours, n'ayant pas eu de réponse aux questions suivantes posées lors des réunions publiques : 1. D'avantage d'éoliennes, d'avantage de centrales électriques à gaz, d'avantage de centrales électriques nucléaires, plus de 1.5°C de température, quand est-ce que l'on s'arrête ? 2. Quels sont les besoins de demande électrique qui justifient la construction d'un nouveau parc d'éoliennes ? 3. Quel est l'intérêt de ce projet alors que les bénéfices du celtic interconnector ne sont pas encore connus ? 4. Qu'est-ce qui motive la taille de ces éoliennes, 80 mètres plus haut que celle de St Brieuc ? 5. Tous les composants seront ils issus de Bretagne ou de France métropolitain pour pouvoir parler d'autonomie ? 6. Quelle est la part d'énergie fossile pour la fabrication de ce parc d'éoliennes et pour son entretien ? 7. Y a t'il un calendrier de nettoyage des parties immergées ?Quel est le procédé ? Ce procédé est il compatible avec l'effet récif que l'on nous vante tant ? Les pales des éoliennes sont nettoyées à quelle fréquence et comment ? Le procédé est-il compatible avec la vie marine ? 8. Quelle est la projection que vous faites quant à la gêne occasionnée notamment en termes de circulation par les travaux terrestres du câble électrique de connexion ? 9. A l'heure actuelle, la consommation électrique est basée sur un système jour/nuite, et ce projet va modifier la consommation pour un système vent/pas de vent comment les entreprises vont-elles se préparer ? 10. Sécurisation : comment peut on sécuriser 250 km2 alors que les drones volants ou drones sous-marins existent dans tout les supermarchés ? Quels moyens de défense devra-t-on déployer pour ce chantier ? 11. L'appel d'offre n'étant pas attribué, quels sont les éléments définitifs et quels sont ceux que le débat public pourrait faire évoluer ? Éloignement, taille, nombre, flottant ou sur pieux ? 12. Qu'est-ce qui est prévu dans 20 ans , durée de vie des éoliennes ? Je demande donc la suspension de ces projets tant qu'un vrai débat avec une réelle envergure et de vraies réponses aux questions posées n'aura pas eu lieu.	
2025-08-04 21:16:13	Ces projets éoliens off-shore sont totalement inutiles, dangereux pour le système électrique français qu'ils désorganisent régulièrement. Les colossales subventions associées plombent lourdement nos comptes publics à l'heure des économies! Ils défigurent notre littoral, ce qui ne manquera pas d'avoir des répercussions négatives sur le tourisme (même les plus grands sites classés n'échappent pas à cette main-mise!). Ils détruisent les habitats naturels. Ils détruisent les fonds marins. Ils détruisent les oiseaux. La compensation ne fonctionne pas car elle n'est pas vraiment imposée, et de toute façon n'est pas contrôlée .L'environnement ne doit plus être une variable d'ajustement! Je demande l'arrêt immédiat de tous ces projets éoliens off-shore en cours d'étude, en concertation ou en instruction.	
2025-08-04 21:20:10	Ne remettant pas en question la nécessité d'un mix énergétique pour l'avenir, en utilisant les énergies issues des ressources renouvelables, bien qu'aucune ne soit totalement "propre" ou "verte", il est fortement souhaitable qu'un sursis soit donné au projet BNO. L'urgence est-elle là ? Une année de plus ne changera pas les choses. Une réelle concertation avec la population est nécessaire, ainsi qu'une étude complémentaire sur les	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	possibles alternatives. Installer 110 éoliennes de 287 m de hauteur à 16 km de la côte la plus proche est un massacre irréversible pour l'environnement côtier et ses usages professionnels ou non. C'est un mur emplissant la vue d'Est en Ouest, nuit et jour, avec un impact démontré sur les activités de navigation et de pêche. Il est indispensable de réétudier le périmètre d'implantation des éoliennes, et d'éloigner celui-ci au maximum de ce que la sécurité du trafic maritime peut tolérer. Par ailleurs, le trajet migratoire des Fous de Bassan intégré dans le projet actuel ne semble pas faire consensus parmi les spécialistes de la question, les oiseaux volant près de la côte vers l'Ouest, l'éloignement des éoliennes leur assurerait une meilleure protection. En éloignant les implantations, la zone de pêche la plus fréquentée serait épargnée, et l'activité préservée. Un des critères énoncés pour expliquer l'implantation à minima 16 km est la sécurité par rapport au rail d'Ouessant, cette distance de sécurité semble bénéficier d'une marge de manœuvre suffisante pour étudier un éloignement possible. Des études alternatives ont été menées, un sursis est nécessaire afin d'en regarder les résultats de façon objective. Le nombre très important d'éoliennes pourrait être réduit ou divisé sur plusieurs zones, atténuant l'effet masse d'un "mur". N'est-il pas opportun de miser directement sur les projets grand-large, pourquoi ce qu'il est possible de réaliser ailleurs (Hywind) ne le serait pas chez nous ?	
2025-08-04 21:23:30	A l'origine le dogme écologiste "anti-nucléaire" vous a fourvoyé dans cette voie des ENR censées être propres. A petite dose, pourquoi pas. Mais la prolifération des projets, l'augmentation de leur taille en font maintenant des projets industriels qui n'ont plus rien de "vert" sinon l'habillage que l'Etat persiste à leur donner. Leurs inconvénients, et leurs impacts négatifs sont désormais connus de tous ceux qui se penchent sérieusement sur le dossier énergétique. Ou nos élus sont incompetents, ou ils sont très sensibles au chant des sirènes des lobbys ENR. Le citoyen français est complètement oublié dans ce qui apparaît comme des tractations financières au profit de quelques uns	
2025-08-04 21:26:47	J'ai des questions sur les aspects économiques du projet BNO présent dans le DSF NAMO tel que soumis à la PPVE. Ci joint les questions en format pdf pour meilleure lecture. Merci pour vos réponses. Bien cordialement	OUI
2025-08-04 21:29:23	Bilan carbone: Entretien des éoliennes en mer par hélicoptères : paradoxal mais nécessaire.. Ben voyons..Quel enfumage! NON à ce délire "écologique"	
2025-08-05 08:02:48	Tribune du CEREME du 4 Août 2025 suite à la tentative avortée de décret sur la PPE3 le 1er Août "Parmi les arguments avancés pour la publication anticipée du décret, celui qui évoque la nécessité de donner sans délais des contrats aux producteurs éoliens et photovoltaïques pour de gigantesques appels d'offre qui vont aggraver les déséquilibres entre l'offre et la demande et la facture électrique de nos concitoyens, est le plus choquant. Comme s'il fallait que cette industrie engrange les garanties de prix pour 20 ans données par l'Etat, sans attendre les conclusions de l'étude RTE qui pourrait remettre en cause leur utilité." Et vous voudriez que les citoyens aient confiance dans l'utilité de ces projets? dans l'utilité de ce projet en particulier? NON, NON, et NON	
2025-08-05 08:11:05	NON A CE PROJET, et à toute cette filière escrologique. REVUE TRANSITIONS ET ENERGIES du 4 Août 2025 suite à la tentative de passage en force de la PPE3 par le Ministre Marc Ferrucci le 1er Août 2025 "pourquoi faire passer à tout prix et en force la PPE3 ? Il y a de quoi se poser la question. Y-a-t-il des intérêts politiques, idéologiques et surtout économiques qui sont à la manœuvre au sein de l'appareil d'Etat, au gouvernement et dans l'entourage du Président de la République ? La suite du destin de la PPE3 nous apportera sans doute des réponses". Les masques tombent, après l'or noir voici l'or vert, mais c'est toujours de l'or donc...tandis que le citoyen français continue lui à être pressé comme un citron. Amoral et profondément révoltant.	
2025-08-05 08:22:01	La SÉCURITÉ MARITIME est gravement menacée par le projet BNO. Ceci parce que les "récifs" sont rapprochés du rail d'Ouessant d'environ 30 km et que la marge de sécurité d'intervention du remorqueur ABEILLE est réduite de 4 heures (ordre de grandeur). Le risque de naufrage et de marée noire augmente fortement.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	LA SÉCURITÉ MARITIME DOIT ÊTRE ÉTUDIÉE ET ASSURÉE EN PRIORITÉ	
2025-08-05 08:22:43	Tout à fait favorable au déploiement d'éolien en mer. mais pourquoi, plutôt que de tout donner à de grands groupes privés, expérimenter une participation citoyenne ?	
2025-08-05 08:57:56	Je dis non à ce projet. "Il faut sortir des postures politiciennes pour penser un peu à la France et à l'intérêt de notre économie et des Français », martèle Gremillet. Justement, ce projet pharaonique consomme trop de subventions publiques alors qu'il faut économiser drastiquement. La production de cette électricité aléatoire ne convient pas à l'Industrie, et coûte un pognon de dingue au citoyen français. Il impacte fortement la pêche artisanale côtière, le tourisme, le milieu marin, la biodiversité, , les paysages, le cadre de vie des locaux. Que d'inconvénients pour un bénéfice aléatoire sur le climat!	
2025-08-05 09:05:31	En Synthèse : Annuler ou reporter plus au large les Eoliennes de Bretagne Nord au 2 Titres : La défiguration du paysage et Le non-sens économique. Pourquoi : La Vision : Le document de synthèse expose une vision très macro, et dont la logique ne débouche pas spécifiquement sur l'implantation d'éoliennes. Ainsi : la vision décrite pages 10 et 11 du explique que "la transition écologique est soutenue par des activités de recherche-développement très ancrées territorialement, un savoir-faire et des investissements publics et privés, labellisés Bretagne-Pays de la Loire. Ces investissements, assortis des réglementations adaptées, facilitent le déploiement d'innovations vertueuses". On comprend qu'il s'agit de la transition des activités propres à la façade, et non la transition énergétique. Rien d'autre dans la vision ne semble pointer vers les sujets de transition énergétique, ce qui - hélas . J'y retiens un sentiment trop général de stratégie générale de transition écologique (façade NO) et rien qui ne pointe pas vraiment vers le projet éolien qui est ce qui préoccupe la population. Les objectifs: Je ne partage pas l'objectif de planification éolienne, qui répond à un enjeu caduc : Page 47 cet objectif lie la nécessaire baisse des émissions de gaz à effet de serre (que je partage bien sûr) à "une trajectoire indispensable de développement de l'éolien en mer, en complément des autres sources d'énergie renouvelable et du nucléaire, pour répondre aux besoins en électricité décarbonée et atteindre les objectifs climatiques de baisse des émissions de gaz à effet de serre". Or d'une part RTE nous apprend que la consommation électrique ne suit pas la hausse prévue (645 TWh à horizon 2050), mais stagne depuis 2017, et d'autre part la rénovation du parc nucléaire (6 EPR2 votés récemment, pour un investissement de 70 Mds€, ainsi que l'extension possible de vie des tranches existantes pour continuer à produire au-delà de 2035) rend caduc l'argument de l'éolien en complément des autres sources décarbonnées. Le nucléaire suffira donc à lui seul à répondre à la demande d'électricité à horizon 2050, sans besoin d'avoir recours à des énergies fossiles en complément. En un mot : Les besoins en énergie sont déjà plus que couverts . La défiguration économique : Installer 110 éoliennes d'une hauteur de près de 300m (ce qui n'a jamais été fait en France), à 16 ou 18km des côtes, contredit immédiatement les enjeux de la façade en matière paysagère que vous citez en page 32 du document de synthèse : "le maintien de la qualité paysagère et du capital patrimonial des espaces marins, sous-marins et littoraux, qui fondent l'identité et l'attractivité des territoires de la façade, dans une vision depuis la mer vers la terre aussi bien que depuis la terre vers la mer". De même en page 35 les enjeux communs rappellent la nécessaire "préservation des paysages, fondateurs de l'identité de la façade et supports d'usages et/ou d'activités". Où est la cohérence. Le non-sens économique : Il n'est précisé nulle part dans les documents l'équation économique d'un parc industriel de cette taille. Des chiffres ont circulé concernant le coût de raccordement (près d'1,5 Md€ entre le raccordement lui-même et les stations de conversion), qui sera à la charge de RTE, et des principes concernant le rachat d'électricité selon les fluctuations, qui aura un impact sur les engagements de rachat d'EDF. Aucune simulation du coût net pour le contribuable n'a été produite - mon sentiment est que ce coût sera prohibitif, et en tout état de cause incompatible avec les engagements d'investissements déjà concédés pour le parc nucléaire. En tant que contribuable et citoyen français, je suis fier de participer à la décarbonation de la production électrique, et je souhaite ne la payer qu'une fois, pas deux.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Un moindre mal (si il s'avère impossible de résister aux Lobbys industriels Eoliens) : Amoindrir la défiguration du site est possible .La moindre des choses serait d'étudier le projet de recul à 40km des côtes d'une telle installation, proposée par le collectif NEMO et pour l'instant balayée par la DREAL en disant qu'il existe des "contraintes de circulation et de sécurité incompatibles". Aucune explication ni preuve n'a été fournie quant à ces contraintes , c'est un point clé.	
2025-08-05 12:03:28	"Trop de renouvelable en France? Le pays "jette" de plus en plus d'électricité non consommée et ça ne fait même pas baisser les prix" BFM 2 Août 2025... Donc ce projet industriel est bien INUTILE ET COUTEUX pour la France et ses concitoyens. Pourquoi alors continuer de force dans cette erreur stratégique sinon parce cela sert les intérêts de certains, au détriment de l'intérêt général!	
2025-08-05 09:13:21	Avant toute chose, je comprends parfaitement la nécessité pour notre pays de développer la production renouvelable d'électricité afin de limiter notre dépendance énergétique. J'aimerais cependant formuler quelques remarques. - Contrairement à d'autres îles essentiellement touristiques, l'île de Batz a su conserver une activité agricole et de pêche exercée par ses habitants permanents, même si leur nombre a décru. Elle est donc habitée à l'année et non pas essentiellement en période de vacances scolaires. - Par ailleurs, l'île de Batz est une île avec des paysages très variés, encore sauvages, notamment au nord et à l'est: ce sont ces paysages qui vont être impactés et perdront complètement ce côté sauvage exceptionnel, admiré et encensé par tous ses visiteurs. - L'aspect préservation écologique du site donne le sentiment d'avoir été bien pris en compte dans le projet, modulo la prise en compte des recommandations présentes et futures de l'Autorité Environnementale. - Les documents fournis ne me semblent par contre pas beaucoup s'intéresser à l'impact visuel du projet sur les habitants de l'île. Le projet indique un éloignement de la zone d'étude de 18km du continent mais de 16km de l'île. Visuellement parlant, la différence est sensible et il me semble que l'impact accru pour les îliens n'est pas pris en compte. - En regardant attentivement les photomontages, on constate que l'île est la plus impactée puis qu'elle "cachera" les éoliennes pour une partie du continent alors qu'elle même aura la vue sur l'intégralité du parc, et de plus près. - 110 éoliennes de 287m, c'est une véritable forêt, qui brillera également la nuit puisqu'il faut bien qu'elles soient signalisées. En conclusion, je pense que le projet devrait, dans la zone prévue, s'éloigner au maximum possible des côtes aujourd'hui préservés de l'île afin de remplir ses objectifs en limitant réellement son impact visuel.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-08-05 09:18:47	Observations sur le projet de parc éolien en mer – Impact sur l’Île de Batz Avant toute chose, je tiens à exprimer mon entière compréhension quant à la nécessité pour notre pays de développer la production d’électricité renouvelable, dans le but de réduire notre dépendance énergétique. Cette transition énergétique est indispensable et doit être soutenue. Cependant, je souhaiterais formuler plusieurs observations concernant le projet de parc éolien en mer envisagé à proximité de l’Île de Batz. Contrairement à d’autres îles à vocation essentiellement touristique, l’Île de Batz a su préserver une activité agricole et de pêche, exercée par ses habitants permanents, bien que leur nombre ait diminué au fil des années. Elle reste habitée à l’année et ne connaît pas une occupation concentrée uniquement pendant les vacances scolaires. Par ailleurs, l’île se distingue par la grande diversité de ses paysages, dont beaucoup demeurent encore à l’état sauvage, en particulier sur les côtes nord et est. Ce sont précisément ces zones qui seraient les plus affectées visuellement par le projet, risquant ainsi de perdre leur caractère naturel et préservé, unanimement reconnu et apprécié par les visiteurs comme par les habitants. Il est à noter que l’étude environnementale semble avoir pris en compte, de manière sérieuse, les enjeux liés à la biodiversité et à la préservation du milieu naturel, sous réserve bien entendu de l’intégration des recommandations présentes et futures de l’Autorité Environnementale. En revanche, l’impact visuel du projet sur les résidents de l’île ne semble pas avoir été traité avec une attention suffisante. Le projet indique un éloignement de 18 kilomètres du continent, contre seulement 16 kilomètres de l’Île de Batz. Cette différence, bien que modeste en chiffres, est significative visuellement. L’analyse des photomontages permet d’observer que l’Île de Batz serait la plus exposée au parc éolien, au point de masquer partiellement les éoliennes depuis le continent, tout en en subissant une vue directe sur l’ensemble du parc, et à une distance plus courte. Par ailleurs, la présence de 110 éoliennes de 287 mètres de hauteur constitue une véritable forêt d’acier visible à grande distance. Ce dispositif, qui sera également éclairé de nuit pour des raisons de sécurité aérienne, aura un impact visuel considérable, y compris en période nocturne. En conclusion, je souhaite que ce projet, tout en demeurant dans la zone prévue, soit implanté aussi loin que possible des côtes actuellement préservées de l’Île de Batz, afin de concilier les objectifs énergétiques légitimes avec une préservation réelle du cadre de vie et des paysages. Je vous remercie de l’attention que vous porterez à ces remarques, et reste à votre disposition pour toute précision complémentaire. Je vous prie d’agréer, Madame, M	
2025-08-05 09:23:53	Faire une expérimentation à grande échelle d'autoconsommation collective sur une partie du parc : Les avantages sont nombreux: - faire ruisseler sur la population les avantages économiques d'une électricité bon marché, - inciter la population à consommer lorsque la production de renouvelables est maximum et donc faire se rencontrer la production et la consommation, - améliorer l'acceptation du projet.	
2025-08-05 09:40:53	Sur la vision : le document de synthèse expose une vision très macro, dont on ne voit pas réellement comment elle peut déboucher sur l’implantation d’éoliennes. La vision, exprimée en pages 10 et 11 du document de synthèse, explique que “la transition écologique est soutenue par des activités de recherche-développement très ancrées territorialement, un savoir-faire et des investissements publics et privés, labellisés Bretagne-Pays de la Loire. Ces investissements, assortis des réglementations adaptées, facilitent le déploiement d’innovations vertueuses”. On comprend qu’il s’agit de la transition des activités propres à la façade, et non la transition énergétique. Rien d’autre dans la vision ne semble pointer vers les sujets de transition énergétique, ce qui - hélas - donne une en sentiment trop général concernant la stratégie de façade NO, qui ne pointe pas vraiment vers le projet éolien qui est ce qui préoccupe la population. Sur les objectifs, je ne partage pas l’objectif de planification éolienne, qui répond à un enjeu caduc : Page 47 cet objectif lie la nécessaire baisse des émissions de gaz à effet de serre (que je partage bien sûr) à "une trajectoire indispensable de développement de l’éolien en mer, en complément des autres sources d’énergie renouvelable et du nucléaire, pour répondre aux besoins en électricité décarbonée et atteindre les objectifs climatiques de baisse des émissions de gaz à effet de serre”. Or d’une part RTE nous apprend que la consommation électrique ne suit pas la hausse prévue (645 TWh à horizon 2050), mais stagne depuis 2017, et d’autre part la rénovation du parc nucléaire (6 EPR2 votés récemment, pour un investissement de 70 Mds€, ainsi que l’extension possible de vie des tranches existantes pour	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	continuer à produire au-delà de 2035) rend caduc l'argument de l'éolien en complément des autres sources décarbonnées. Le nucléaire suffira donc à lui seul à répondre à la demande d'électricité à horizon 2050, sans besoin d'avoir recours à des énergies fossiles en complément. Sur la carte des vocations, je ne partage pas la vocation exprimée en page 58 quant à la zone 5b (Bretagne Nord). On y cite la "priorité aux énergies marines renouvelables", ce qui peut sonner acceptable tant qu'on ne connaît par le projet d'artificialisation gigantesque qui en découlerait. Il n'est d'ailleurs pas du tout cité dans le document de synthèse, ni dans aucun document de la liste proposée dans les "Documents à consulter" pour la stratégie de façade maritime. J'y suis opposé pour les raisons exposées ci-dessus, mais également pour deux raisons fortes : La défiguration du paysage Le non-sens économique Concernant la défiguration du paysage : en installant 110 éoliennes d'une hauteur de près de 300m (ce qui n'a jamais été fait en France), à 16 ou 18km des côtes, on contredit immédiatement les enjeux de la façade en matière paysagère que vous citez en page 32 du document de synthèse : "le maintien de la qualité paysagère et du capital patrimonial des espaces marins, sous-marins et littoraux, qui fondent l'identité et l'attractivité des territoires de la façade, dans une vision depuis la mer vers la terre aussi bien que depuis la terre vers la mer". De même en page 35 les enjeux communs rappellent la nécessaire "préservation des paysages, fondateurs de l'identité de la façade et supports d'usages et/ou d'activités". Pour amoindrir cette défiguration, la moindre des choses serait d'étudier le projet de recul à 40km des côtes d'une telle installation, proposée par le collectif NEMO et pour l'instant balayée par la DREAL en disant qu'il existe des "contraintes de circulation et de sécurité incompatibles". Aucune explication ni preuve n'a été fournie, c'est un point clé. Concernant le non-sens économique : il n'est précisé nulle part dans les documents l'équation économique d'un parc industriel de cette taille. Des chiffres ont circulé concernant le coût de raccordement (près d'1,5 Md€ entre le raccordement lui-même et les stations de conversion), qui sera à la charge de RTE, et des principes concernant le rachat d'électricité selon les fluctuations, qui aura un impact sur les engagements de rachat d'EDF. Aucune simulation du coût net pour le contribuable n'a été produite - mon sentiment est que ce coût sera prohibitif, et en tout état de cause incompatible avec les engagements d'investissements déjà concédés pour le parc nucléaire. En tant que contribuable et citoyen français, je suis fier de participer à la décarbonation de la production électrique, et je souhaite ne la payer qu'une fois, pas deux.	
2025-08-05 09:49:29	Je suis fermement opposée au projet d'éoliennes BNO. Le principe de respect du patrimoine paysager que vous citez vous-mêmes dans la stratégie de façade est complètement bafoué. Jamais on n'a vu d'éolienne de près de 300m aussi proches des côtes. Je me revendique très sensible à l'environnement. A ce titre, je suis pour la décarbonation de nos sources d'énergie, mais je suis également contre l'artificialisation outrancière de nos côtes. Le nucléaire suffit à répondre à nos besoins énergétiques, même projetés à 2050, puisque nous venons de signer pour 6 EPR2 et que l'extension des centrales existantes permet de ne plus avoir de problème de "trou" de production des les années 2030-2050. La côte bretonne est magnifique, je refuse de la voir saccagée pour des besoins inexistants. Enfin, le collectif NEMO a produit une étude qui placerait les éoliennes à 40km des côtes. Je préférerais n'en avoir aucune, mais si la décision est en fait déjà prise sans aucune consultation des contribuables locaux, je demande à tout le moins que nous ayons des réponses quant à l'option des 40km. La réponse de la DREAL à ce stade est que les contraintes de sécurité et de navigation ne sont pas respectées, ce qui est invalidé par le dossier du collectif NEMO. Le débat doit être posé clairement, avec de vraies réponses. Les "consultations publiques" qui ont eu lieu, et dont les intervenants étaient de grande qualité au demeurant, n'ont été que des réunions d'information et certainement pas de consultation des citoyens.	
2025-08-05 12:16:33	2 Août 2025 FINLANDE : Les petits réacteurs nucléaires arrivent à grands pas, il est temps de suivre le rythme et de faire une pause dans les renouvelables... https://www.hbl.fi/.../sma-karnreaktorer-kommer-med.../... Mais nous en France, on continue à vouloir imposer de force les projets industriels d'ENRi. Cela pose question sur notre souveraineté nationale	
2025-08-	Suite à une expérience dans l'éolien en mer en région Bretagne, je souhaiterais soumettre mon retour d'expérience documentée afin de protéger	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
05 12:29:41	les marins français qui ne peuvent plus naviguer de toute forme d'exclusion lors des recrutements et leur permettre de se reconverter à terre dans leur région d'origine afin d'assurer l'aide auprès de leurs familles/proches âgés ou nécessitant d'une aide familiale. Pourriez-vous me communiquer une adresse mail m'assurant le secret professionnel pour vous faire parvenir un document PDF (celui-ci n'est pas accepté dans l'ajout de fichier de la section 3)	
2025-08-05 12:36:24	Bonjour, Nous vous prions de bien vouloir trouver les recommandations de FNE ci-joint. Pour toute information ou question, vous pouvez contacter [xxxxx] à l'adresse [xxxxx]	OUI
2025-08-05 12:38:13	Cette enquête doit être suspendue dans l'attente de la publication de la PPE3 Tant que les objectifs de production d'énergie renouvelable ne sont pas arrêtés, cette consultation n'a aucun sens puisque se pose la nécessité d'un tel projet d'éoliennes AVIS DEFAVORABLE	
2025-08-05 12:39:54	AVIS DEFAVORABLE Votre "transition écologique " devient un véritable fardeau pour les ménages et les territoires! Il est temps d'adapter notre stratégie énergétique aux réalités du terrain, et cesser de la soumettre aux dogmes écologiques infondés (le nucléaire français est l'un des plus sûrs au monde) et mensongers (les parcs d'ENRi industriels n'ont rien de "vert" car au final , tout compris installation , raccordement, production et maintenance, ils génèrent au final davantage d'émissions de gaz de serre que la production électrique classique.	
2025-08-05 12:41:46	Je m'y oppose vigoureusement. Pour moi, tous les maires du littoral sont sous influence , alléchés par le fric facilement gagné au détriment de leurs concitoyens dont ils ont la charge !!!	
2025-08-05 12:43:48	Merci de nous solliciter pour cette stratégie. Sur la vision : nous sommes a priori d'accord sur l'expression de la vision, néanmoins nous ne voyons pas apparaître les conclusions opérationnelles, notamment en ce qui concerne le désastreux projet éolien BNO. Donc Nous ne pouvons pas conclure que nous sommes d'accord, l'impression que ça donne est que c'est tellement macro qu'on ne peut pas savoir en quoi cela guidera l'action publique ensuite. Sur les vocations : absolument pas d'accord pour conclure qu'il faut une priorité aux énergies marines. On établit dans les enjeux que la sauvegarde du paysage et de l'environnement est une nécessité absolue, et on explique ensuite qu'on massacre le littoral avec des éoliennes géantes (même si la taille de 285m n'est pas mentionnée dans ce document, ni la distance excessivement faible aux côtes). RTE a montré que la demande en électricité n'avait pas cru depuis 2017, on ne peut pas faire l'hypothèse que la croissance à 2050 que nous avons imaginée se réalisera vraiment. Et en tout état de cause, le nucléaire dans lequel nous venons de ré-investir saura prendre le relais, contrairement à ce que nous avons cru (on pensait que le parc actuel arriverait en fin de vie, là où on sait désormais qu'il peut être prolongé, puis les 6 EPR2 prendront le relais). Oui à la décarbonation de l'énergie, non à la prolifération de renouvelables en superposition d'une énergie DEJA DECARBONNEE.	
2025-08-05 14:09:55	QUEL GASPILLAGE d'ARGENT PUBLIC! Faut-il développer l'éolien en mer pour ne pas s'en servir en France ou l'exporter à perte en raison de la surproduction européenne ? Bien évidemment la réponse est NON	
2025-08-05 12:44:00	NON A CE PROJET, à tous ceux du même genre. De nombreux français croient que les centrales nucléaires contribuent " beaucoup " à l'effet de serre alors qu'elles sont en réalité la seule énergie qui n'attaque pas la couche d'ozone. Ce n'est pas honnête de la part de l'Etat et des collectivités de faire croire le contraire	
2025-08-05 12:49:43	je dis NON à ce projet. Notre Etat français semble complètement sous emprise des lobbys pro-éoliens. Il surfe sur le rejet infondé du nucléaire car beaucoup de français croient que les centrales nucléaires contribuent pour beaucoup à l'effet de serre , alors qu'elles sont en réalité la seule énergie qui n'attaque pas la couche d'ozone. Le discours écologiste, on peut même dire le dogme écologique a fait beaucoup de mal ! Mais c'est le rôle de l'Etat de remettre l'église au centre du village. Ce que "bizarrement" , il ne fait pas. De là à penser à une ingérence étrangère, ou à une soumission lobbyiste, il n'y a qu'un pas. L'avenir nous le dira....	
2025-08-	Je dis non à ce projet. Et je vous mets en garde, attention sur l'évolution de l'opinion sur ces sujets d'ENRi, même si elle n'est pas forcément	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
05 12:57:46	partagée par le gouvernement, ni par la Région. Il y a une évolution d'abord des tribunaux et de la jurisprudence. Ils sont préoccupés maintenant par la saturation des zones géographiques du fait du grand nombre d'éoliennes et la protection de la biodiversité....Passer en force peut vous coûter cher	
2025-08-05 12:59:10	Non au projet en l'état.Du jamais vu dans son gigantisme. : le nombre d'éoliennes, leur taille, et TROP PROCHE des côtes.La grande richesse du Finistère Nord est la beauté de son littoral. Arrêtons de tout saccager	
2025-08-05 13:05:20	Je dis non à ce projet Même s'il est difficile de quantifier la prise de conscience du public, un mouvement général profond est en train de monter dans toute la ruralité française. Les citoyens commencent à bien comprendre l'impact négatif des énergies intermittentes sur le prix de l'électricité. Ce prix est considéré comme trop élevé. Plus il y a d'ENRi, plus l'Etat est obligé de payer des indemnités pour compenser la différence entre les prix garantis qui sont élevés, et le prix réel du marché. Le consommateur commence à comprendre qu'au final c'est lui le dindon de la farce. Dans un contexte politique agité, ce projet revient à jouer avec le feu, j'espère que vous en êtes bien conscients	
2025-08-05 13:19:27	J'ai envie de payer encore plus cher mon électricité? J'aime le maillage des raccordements qui me font penser à mon tricot? J'adore le zinc, la fibre de verre, les dérivés du pétrole? Je n'aime pas les touristes? La beauté des paysages m'indiffère? Le cri des oiseaux me saoulent? Je n'aime pas les crustacés? Je n'ai pas besoin de voir l'horizon? Alors effectivement, ce projet est fait pour vous. Pour moi, pour tout le contraire de ces raisons, ce sera NON	
2025-08-05 13:35:14	Pour moi, ce projet monstueux doit être abandonné au pire, déplacé comme l'a étudié le Collectif NEMO Ce que révèle le projet de 110 éoliennes géantes à seulement 15 km de la côte en baie de Morlaix, c'est un véritable scandale environnemental, à plusieurs niveaux : Destruction de la biodiversité marine, perturbation acoustique et électromagnétique des cétacés et des poissons, artificialisation des fonds marins. la non-recyclabilité actuelle des éoliennes (pales notamment), l'hécatombe aviaire provoquée, et l'usage massif de matériaux industriels non durables (béton, acier, métaux rares), difficiles ou impossibles à recycler. Pollution massive liée aux matériaux rares, à l'extraction du néodyme, au bétonnage sous-marin, au transport et à la maintenance. Dépendance énergétique accrue, du fait de l'intermittence de l'électricité éolienne, nécessitant des centrales à gaz, voire à charbon, pour compenser. Atteinte irréversible au paysage et au patrimoine naturel, dans un site côtier d'une beauté exceptionnelle, reconnu pour sa richesse écologique. Zone de pêche historique spoliée.	
2025-08-05 13:36:30	Pour moi, ce projet monstueux doit être abandonné au pire, déplacé comme l'a étudié le Collectif NEMO Ce que révèle le projet de 110 éoliennes géantes à seulement 15 km de la côte en baie de Morlaix, c'est un véritable scandale environnemental, à plusieurs niveaux : Destruction de la biodiversité marine, perturbation acoustique et électromagnétique des cétacés et des poissons, artificialisation des fonds marins. la non-recyclabilité actuelle des éoliennes (pales notamment),	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	l'hécatombe aviaire provoquée, et l'usage massif de matériaux industriels non durables (béton, acier, métaux rares), difficiles ou impossibles à recycler. Pollution massive liée aux matériaux rares, à l'extraction du néodyme, au bétonnage sous-marin, au transport et à la maintenance. Dépendance énergétique accrue, du fait de l'intermittence de l'électricité éolienne, nécessitant des centrales à gaz, voire à charbon, pour compenser. Atteinte irréversible au paysage et au patrimoine naturel, dans un site côtier d'une beauté exceptionnelle, reconnu pour sa richesse écologique. Zone de pêche historique spoliée.	
2025-08-05 14:01:49	Globalement je ne suis pas hostile a l'éolien en mer. La façon dont le projet a été présenté ou plutôt masqué pendant longtemps aux élus locaux et à la population génère de la suspicion et de la défiance sur le montage du dossier. Le calcul de la répartition des taxes en deca des 12 milles fausse la réflexion des acteurs qui ne souhaitent pas passer à côté de cette manne annuelle. La limite nord qui sert pour le calcul de la distance éoliennes / littoral est un DST secondaire. Pourquoi la Premar ne calcul pas à partir du DST principal et permettrait d'éloigner les éoliennes de la côte pour limiter le principal impact négatif : l'impact visuel d'éoliennes qui de mon point de vue ne sont pas à l'échelle du territoire car trop grandes. Alors que je suis pour une approche de mix énergétique incluant l'éolien, la façon de faire et la démesure du projet me conduise à être contre ce projet en l'état. Il faut éloigner davantage les éoliennes du littoral. Puisqu'elles flottent profitons en !	
2025-08-05 14:12:50	NON NON ET NON! Projeter d'investir massivement dans l'éolien off-shore soit pour ne pas s'en servir, soit pour exporter à perte...Le paradoxe est sidérant !	
2025-08-05 14:28:00	Les projets d'implantation des éoliennes sont beaucoup trop près des côtes. Le respect environnemental n'est pas suffisamment respecté avec les tonnes de béton et la pollution des éoliennes (matières dégradables et polluantes, bruit...) nos côtes sont très riches en algues et biodiversité. Il y a un énorme potentiel pour récolter des algues(avenir pour l'alimentation humaine) . Je me demande ce qu'en pensent les acteurs du centre de recherche du CNRS de Roscoff?? Il y a tellement d'efforts à faire localement avant de nous imposer les lobbys d'éolien. Isolation des maisons détaxées, tris et valorisation des déchets pour produire de l'énergie, petites éoliennes tulipes sur chaque bâtiment, etc... Est ce que l'Etat est capable de coordonner un tas de petites actions locales aussi bien que de nous imposer vos industrialisation sans fin? J'ai bien lu le résultat de tous les débats publics. Très bien fait et très intéressant. Mais je doute que l'implantation des éoliennes en mer tel quel correspondent réellement à la volonté majoritaire des personnes interrogées? Et aux conseils scientifiques sur l'environnement ? Ce débat est fait pour vous préserver d'éventuelles contestation et attaque juridique. Bravo , les lobbys sont très forts . De toute façons le permafrost qui fond dégage beaucoup trop de gaz pour diminuer la quantité de dioxyde de carbone. Donc vos éoliennes c'est du vent!!!!!! Et en plus l'état va réouvrir 8 réacteur nucléaire. Nous avons la double peine: éoliennes et nucléaire... En fin de compte le nucléaire du futur n'est pas si mal(moins de déchets et moins s dangereux) Au moins éloignez toutes les eloliennes prévue sur les côtes françaises à 40 km. 🙏🙏🙏🙏 Merci	
2025-08-05 18:13:19	Courrier aux garants de la CNDP – Projet AO10 / Bretagne Nord-Ouest (BNO) Objet : Manquements graves à la démocratie environnementale dans la concertation continue du projet AO10 / BNO – Demande de moratoire, d'égalité territoriale et de transparence Madame, Monsieur des Agences environnementales, Représentants des Agences Territoriales (DREAL, DGEC, DDTM , RTE) Garants de la Commission nationale du débat public,	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	Nous vous adressons ce courrier en tant que collectif de X signataires, représentant de nombreux citoyens et citoyennes de nos communes littorales, préoccupés par les conditions dans lesquelles est engagé le projet d'éoliennes flottantes en mer dit Bretagne Nord-Ouest (BNO), inscrit dans le futur appel d'offres AO10. Ce projet est le plus vaste projet éolien en mer jamais envisagé en France, avec une puissance prévue de 2 GW, au départ, représentant 110 éoliennes de 18 MW de puissance nominale en 2025. Un cumul réparti sur plusieurs sites tels BNO, BNE (Bretagne Nord Est - Baie de Saint Brieuc) devra porter la capacité totale de la façade NAMO à 4 GW en 2035. Ensuite en 15 ans, Il sera développé 17 à 25 GW de puissance pour 2050 (900 à 1400 éoliennes en l'état des techniques actuelles) pour la façade NAMO - Nord Atlantique Manche Ouest (en gros 2730 Km du littoral Bretagne + Loire Atlantique). Le projet BNO est étudié sur une surface maritime de 350 km² (réduite à 250 km² à la fin des études pour la réalisation 2035) à proximité forte de la zone Natura 2000 de 266 Km² de la Baie de Morlaix, (carte ci-jointe) la baie seule représentant moins de 70 km². La montée en puissance substantielle pour atteindre 25 GW de production d'énergies éoliennes à l'horizon 2050 en Bretagne donne le tournis. Les études environnementales sont en cours, et des ZPF (Zones de Protection environnementale Forte) sont à l'étude, et sont attendues par le CNPN et l'Autorité environnementale. À ce titre, ce projet mérite une concertation rigoureuse, démocratique et scientifiquement fondée, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. 1. Durée anormalement courte et inégalités territoriales La concertation continue, organisée après le Débat Public « la mer en débat » (qui a duré 2 ans), du 20 Novembre 2023 au 26 avril 2024, auquel les citoyens n'ont pas été appelés à participer s'est déroulée du 12 février au 12 avril 2025. Cette période de 2 mois a été extrêmement courte, sans réunion publique locale, ni présence sur le terrain, ni publication accessible en presse locale (Ouest-France, Le Télégramme). En comparaison, la façade Sud-Bretagne (AO5) a bénéficié d'une concertation continue étendue sur quatre années (2021–2024) avec ateliers, rencontres et débats physiques ouverts. Cette disparité flagrante constitue une rupture d'égalité entre territoires, en violation des engagements de la CNDP sur la transparence, l'équité et la participation équilibrée à l'échelle nationale. 2. Défaut de publicité locale et d'information accessible L'arrêté préfectoral du 18 avril 2025 lançant la consultation publique par voie électronique (PPVE) n'a pas été relayé par les mairies. Aucune campagne de sensibilisation, de publication municipale, et de communication dans la presse locale n'a permis aux citoyens d'être valablement informés. La population littorale n'a donc pas pu exercer son droit à participation de manière éclairée. 3. Dématérialisation, Fracture numérique et démocratie L'unique participation du public est attendue par voie électronique (PPVE), alors que dans nos communes rurales de nombreux citoyens ont un accès difficile à internet et à la pratique de l'informatique. De plus, la difficulté d'accès au site de la PPVE a découragé de nombreuses personnes à s'exprimer (le lien est indirect car il faut passer par le site "eoliennermer.fr" avec un manque criant de lisibilité et d'accessibilité ; l'url était manquant pendant plusieurs semaines ; plusieurs sous-dossiers étaient inaccessibles pour les utilisateurs ; et surtout les personnes, mal à l'aise avec le digital, ont finalement renoncé). Et pour conclure, les mairies ne se sont pas portées vers ces citoyens en invalidité digitale, pour leur permettre d'exercer leurs droits et donner leur avis sur ce projet. 4. Confusion des procédures : concertation continue et PPVE La CNDP a présenté la concertation continue comme couplée à une PPVE (du 5 mai au 5 août 2025). Or, l'avis légal de cette PPVE n'a été publié que le 18 avril, soit après la fin de la concertation (12 avril). Il y a donc eu absence d'encadrement juridique clair pour les citoyens durant la phase de concertation. Aucune information ne précisait si leurs contributions étaient formellement prises en compte dans la concertation continue. Puis l'ouverture de la procédure PPVE, prévue par le Code de l'environnement, n'a pas été vulgarisée par les services de l'Etat et les Préfectures en Bretagne, ni par les communes. Ce décalage constitue un vice de procédure potentiel, susceptible d'entacher la régularité de l'appel d'offres AO 10 à venir. 5. Ignorance volontaire des études scientifiques d'impact environnemental Trois grandes études commandées par l'État n'ont pas été prises en compte dans le calendrier actuel : - Projet ESCO EMR : projet multidisciplinaire piloté par l'IFREMER et le CNRS engageant 24 chercheur-euses pour réaliser un état de l'art,	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	représentant une expertise scientifique collective relative aux impacts des éoliennes en mer sur la biodiversité et les écosystèmes marins. Ils doivent livrer leurs résultats fin 2025. - MigratLane : grand projet de recherche qui vise à caractériser les flux et comportements migratoires et les zones maritimes d'importance pour les oiseaux et les chauves-souris sur l'arc Atlantique Nord-Est (de la Manche au Sud du Golfe de Gascogne). Piloté par l'État et l'OFB (L'Office Français de la Biodiversité), ce projet à 9 millions d'euros doit se terminer en 2027. - Groupe de Travail ECUME : ce projet initié en 2018 et qui n'a pas fourni tous ses résultats doit permettre une analyse des Effets Cumulés des projets d'Énergies Marines Renouvelables sur l'environnement marin sans date clairement identifiée. L'appel d'offres BNO est pourtant annoncé pour janvier 2026, sans prise en compte des conclusions attendues. Cela constitue une violation du principe de précaution et une démarche précipitée. 6. Alertes environnementales institutionnelles ignorées L'Académie des Sciences (avis de l'AS sur la version révisée de la PPE 3 du 8 avril 2025) recommande de ne pas accélérer le déploiement de sources non pilotables sans corrélation réaliste avec les besoins énergétiques réels plutôt que sur la base de prévisions surestimées. Une étude plus fine des besoins énergétiques à l'horizon 2035 puis 2050 devrait ainsi analyser des techniques et des projets alternatifs et locaux complémentaires aux grands projets industriels qui devront être, de cette manière, mieux circonscrits. Le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) : le CNPN émet les plus grandes réserves sur les projets précipités d'éoliens en mer de l'État. Il propose des distances aux côtes et des solutions techniques préservant la biodiversité en Nord Bretagne, territoire qui pourrait être considéré comme une zone de "protection prioritaire". Il convient d'étudier la pertinence écologique de ces zones d'études prioritaires pour le développement de l'éolien en mer, qui n'a pas été étudié et pourtant demandées depuis 2021. (Auto-saisine du CNPN, séance du 19 mars 2025.) L'Autorité environnementale (Ae) émet de nombreuses réserves sur la capacité des ERC (éviter - réduire - compenser) à être établies en milieux marins. Elle demande d'appliquer un principe de précaution important quand aux Zone de Protection Forte (ZPF) en cours d'établissement sur la zone BNO, et elle demande d'attendre les résultats des études environnementales précitées, qui sont attendues, au plus tôt, fin 2027, ainsi que celles sur les fous-de-Bassan ignorée pour le moment. Ces recommandations ne figurent nulle part dans les documents de concertation.—— 7. Doute sur des travaux préalables non autorisés Selon Le Télégramme (11 juillet 2025) et suite à des échanges avec différents syndicats et élus impliqués, des forages sous-marins sont envisagés au large de l'Île de Batz sans publication, à ce jour, d'arrêté municipal ou préfectoral. Un courrier a été adressé aux maires de différentes communes littorales indiquant que des forages auront lieu entre le 1er Août et le 30 septembre, sans accord explicite préalable des communes, et pour un démarrage avant la fin de la PPVE. Aucune autorisation de travaux préparatoires n'a été retrouvée sur le site de la Préfecture. Cela crée une zone de flou voire d'illégalité technique susceptible de fonder un référé conservatoire. Nos demandes citoyennes et recommandations démocratiques : 1. Report immédiat de 4 mois de la première phase de la PPVE, avec un véritable débat local en présentiel organisé dans chaque commune concernée (2 réunions publiques par commune + synthèse), même et surtout en pleine période électorale. 2. Report de de l'appel d'offres AO10 sur la zone BNO, (sortie de BNO de l'AO10) tant que et que les études scientifiques en cours ne sont pas finalisées. 3. Mise en place d'un calendrier prudentiel, en lien avec la trentaine de collectivités concernées, intégrant la cartographie des risques (DREAL) et des agences environnementales indépendantes (Ae, CNPN, AS) avec leurs recommandations. 4. Organisation d'une consultation citoyenne structurée et encadrée en concertation publique continue par la CNDP proposant : • une vulgarisation de la réalisation du projet en l'état avec ses développements prévus 2035 et 2050; • une version modifiée (recul des côtes, déplacement, réduction de la hauteur, réduction du volume) ; • une redéfinition complète du projet énergétique Bretagne Nord, recentré sur une révision de BNO et initiant une pré étude du projet Bretagne Grand Large, zone plus cohérente techniquement et écologiquement. Nous vous remercions pour votre attention et restons à votre disposition pour fournir toutes les preuves, extraits légaux, comparatifs AO5/AO10, ainsi que les publications scientifiques citées. Veuillez recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations citoyennes respectueuses.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	[xxxxx]	
2025-08-05 14:35:36	Bonjour Je souhaite juste vous donner mon avis sur le parc éolien au large de l'île de Batz. Évidemment nous préférerions que ce soit ailleurs car chacun préfère toujours garder son environnement intact mais cependant il faut aussi s'inquiéter de l'énergie et du développement de solutions durables. Donc je dirais comme beaucoup que je ne suis pas hostile à un parc éolien mais qu'il me semble intéressant de penser à le prévoir plus loin car la zone est très proche de nos côtes et est prévue pour préserver une route maritime peu empruntée. Et aussi des éoliennes plus petites car en observant de l'île de Batz le weekend dernier les bâtiments éloignés type château d'eau il m'a semblé que la hauteur envisagée est vraiment trop importante. Je dirais donc oui au parc mais revoyons la distance par rapport à la côte et la hauteur des éoliennes. Merci. [xxxxx]	
2025-08-05 15:08:26	Je vote NON à ce projet industriel Quand une stratégie est déficiente, il faut savoir reconnaître ses erreurs le plus tôt possible, et revenir à ce qui a fait ses preuves. Avec les projets ENRi industriels, la France s'est égarée, elle a pris un mauvais chemin, il s'agit juste de corriger et de repartir dans le bon sens. Ne pas de s'entêter à vouloir faire coopérer des acteurs publics et privés qui ont des intérêts totalement opposés.	
2025-08-05 15:15:10	Bonjour, j' habite [xxxxx] et suis donc directement concerné par le projet. J' ai assisté à la réunion de présentation de Plougasnou n' étant pas disponible pour celle de Sibiril et vous remercie pour les informations données ce jour là. Conscient des contraintes énergétiques de notre pays je ne m' oppose pas fondamentalement au projet mais demande les évolutions suivantes: Un éloignement plus important, il semble qu'il y ait un peu de marge et chaque km compte pour l' impact visuel. Une réduction du nombre d' éoliennes (logique car il semble que nous sommes régulièrement en surproduction d' électricité). Une hauteur plus faible des éoliennes. En résumé , l' acceptabilité de l' éolien en mer dépend beaucoup de son impact visuel. Il faut vraiment tout mettre en œuvre pour ne pas défigurer notre magnifique pays ! Merci de votre attention	
2025-08-05 15:17:26	ÉOLIENNES : PLUS ON EN SAIT , MOINS ON LES AIME DONC NON MERCI	
2025-08-05 15:32:56	On ne construit pas une transition écologique sur le déni du réel et du vivant. NON A CE PROJET INDUSTRIEL, et tous ceux du même	
2025-08-05 15:36:48	2400 ESPECES SONT MENACES D'EXTINCTION EN FRANCE alors que le pays ne semble jamais s'être autant toqué d'écologie. La situation se dégrade à vitesse grand V , et les ENRi y ont une grande part de responsabilité! OUI AU VIVANT, NON AUX PROJETS MORTIFERES SOUS PRETEXTE D'ECOLOGIE!	
2025-08-05 15:38:55	Etre VRAIMENT écologiste, c'est qui défendre vraiment l'environnement et non les intérêts privés. Je m'oppose donc à ce projet industriel	
2025-08-05 15:39:29	Le "débat" sur l'implantation du parc BNO au printemps 2025 a été perturbé par la méthode de concertation imposée (débat public global CNDP très éloigné des acteurs de terrain, décision top-down de l'Etat et réunions locales d'information très techniques, focalisation des débats sur les aspects paysage/pêche). Difficile dans ces conditions et sans portage d'une concertation par / avec les élus locaux d'avoir un avis éclairé et apaisé sur ce projet (hors soutien des énergies renouvelables) qui semble imposé en "top down". Cette méthode est toujours sensible sur des territoires loin des lieux de pouvoir (cf Plogoff). Il reste les exigences du cahier des charges dont l'une pourrait que l'Etat et le lauréat co-construiront le projet avec les acteurs locaux de la recherche sur la biodiversité marine et de l'innovation et l'économie bleue (Station Biologique de Roscoff / Blue Valley) et envisageront un projet multi-acteurs / multi-fonctions et ancré sur le territoire qui rapporterait plus que des subsides aux municipalités. Cela pourrait calmer des débats partisans et contenir la désinformation qui a largement circulé pendant plusieurs semaines	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	(arguments anti-éoliennes et pro-nucléaire instrumentalisés). Par ailleurs, je me permet de vous renvoyer au Policy Brief de 2022 de la plateforme Océan et Climat "Planifier l'éolien en mer : comment mieux prendre en compte les impacts sur la biodiversité", à l'expertise scientifique à venir du CNRS et de l'Ifremer, à la demande des ministères chargés de l'environnement, de l'énergie, de la mer, sur les "Eoliennes en mer : effets des parcs éoliens en mer sur la biodiversité et les socio-écosystèmes marins & côtiers" et aux études de la Commission européenne sur les infrastructures partagées (à multi-usages).	
2025-08-05 15:43:58	Je m'oppose à ce projet. La Région, les élus devraient être vent debout pour la sauvegarde de notre patrimoine et la préservation de notre bien-être et de notre environnement. Ils devraient réellement aux générations futures au lieu de céder aux sirènes des lobbys pro-éoliens qui saccagent notre pays, notre industrie, notre pouvoir d'achat	
2025-08-05 15:51:12	Il est totalement anormal et anti-démocratique que le débat spécifique sur la position du champ éolien NAMO soit noyé dans cette PPVE, qui nécessite une implication personnelle à temps plein de plusieurs jours pour être comprise et maîtrisée. La position du champ est dévoilée depuis le 13 mai dernier, à moins de 20 km de la côte nord : lors de la consultation il n'avait jamais été question qu'elle soit si près de la côte mais sa localisation était restée totalement floue. En revanche il était évident que le seul point important pour que le public (usager du littoral donc local et non local) accepte l'éolien en mer (ce qui est une condition pour son développement), c'est l'éloignement de la côte ! Tout le monde le sait maintenant, il y a d'autres solutions possibles pour positionner ce champ, plus éloignées de la côte, qui sont cohérentes avec les enjeux environnementaux, industriels et maritimes, or, la seule voie officielle pour signifier son désaccord est cette PPVE qui est hautement indigeste et pas du tout spécifiquement prévue pour s'exprimer sur ce sujet précis ! Bref, il s'agit d'une mise devant le fait accompli sans possibilité (autre que de mener des contestations) de faire étudier d'autres solutions : la démocratie, ce n'est pas de pousser le peuple à la contestation !	
2025-08-05 16:28:44	je donne mon avis sur l'implantation de 110 éoliennes dans la baie de Morlaix BNO d'une hauteur de 285m sur une surface de 250km2, qui en ferait le projet le plus important jamais expérimenté jusque là, à seulement 16 kms d'une côte sauvage préservée et unique où se reproduisent de nombreuses espèces d'oiseaux, de phoques, et poissons, crustacés... je m'oppose fermement à ce projet sur des volets aussi divers que - l'attaque écologique que cela comporte (oiseaux, faune marine, paysage, avec des perturbations et pollutions multiples, sonores, environnementale, lumineuse, des fonds marins sur 10 ans) - le coût financier pharaonique (autour de 10 milliards, en grande partie porté par l'état (raccordement) - le risque financier porté par l'état, la collectivité donc le contribuable lié aux prix non surévalués au KWH (200 prévus contre 60 prix normal) mais à la réévaluation potentielle de ce prix à l'avenir (ce qui est le cas à St Brieuc avec un avenant) - le faible rendement de ce type d'énergie (un vent intermittent qui n'offre un facteur de charge que de 15 à 30% actuellement , qui doit être compensé par le nucléaire qui lui est stable - la durabilité des installations, 20 ans contre 60 à 80 pour le nucléaire, pour à nouveau devoir massacrer les fonds marins à peine remis de l'installation précédente) - le coût pour les marins et petits pêcheurs qui devront aller plus loin à leurs risques et périls - l'inutilité de rajouter de la production d'électricité actuellement excédentaire de 15% bref ce projet est à supprimer tout bonnement, car ce serait dilapider de l'argent public pour des entreprises peu scrupuleuses (voir celle de St Brieuc, iberdrola impliquées dans des scandales écologiques et humains)), de l'argent non seulement jetés par les fenêtres puisqu'on n'a pas besoin d'électricité en ce moment mais surtout qui servirait une industrialisation des côtes les plus belles et sauvages (on a vu le résultat désastreux à St Brieuc) ce projet, ce serait comme devoir payer pour donner du travail à un artisan qui fait des produits douteux, peu fiables et 6 fois le prix du marché, sous prétexte qu'il est labellisé bio sans vraiment l'être au détriment d'un artisan qui lui n' pas eu la chance d'être labellisé bio alors qu'il fait non seulement des produits de très bonne qualité, solides et stables, 6 fois moins cher que celui labellisé "bio" en demandant au contribuable de non seulement financer son installation mais aussi de payer 6 fois le prix qu'il payait jusque là alors que le premier artisan produit plus que ce qu'il ne faut : j'ajoute que le contribuable devrait aussi supporter la dévalorisation de son paysage et de la valeur de ses propres biens car la nouvelle usine viendrait polluer l'environnement sur tous les plans (visuel, sonore, environnement, animaux) ! bref ce projet est kafkaïen et totalement inutile et je m'y oppose fermement en tant que citoyenne, habitante des côtes mais aussi contribuable	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
2025-08-05 17:03:00	DETRUIRE LA NATURE AU NOM DE LA NATURE C'EST ECOLO?	
2025-08-05 17:49:28	Je m'oppose au projet d'usine d'éoliennes BNO AO10 (Bretagne Nord Ouest) tel que présenté dans le DSF, de 2GW, 110 éoliennes de 285m de hauteur sur 250km2 au large de la baie de Morlaix, pour les raisons suivantes : 1. Un manque avéré de maîtrise des risques économiques d'un tel méga projet estimé à 10 milliards EUR avec un risque fort de dérapage budgétaire majeur du fait notamment du manque d'expérience sur cette technologie de l'éolien flottant et des tensions extrêmement fortes sur la chaîne de valeur du raccordement (cf SDDR 2025 de RTE) et un transfert de risque financier trop important et injustifié des développeurs vers l'Etat lié à la volatilité des prix de l'électricité (mécanisme de garantie de prix) sur les maturités les plus longues du marché de l'éolien européen (20 ans), ce alors que la France est déjà en grande difficulté financière. A titre d'illustration, l'énergie intermittente globale soutenue par des mécanismes de garantie de prix en France était de 41.5GW en 2024 pour 66.7 TWh de production, qui représente une incertitude budgétaire de 5 milliards EUR (85eur/Mwh d'incertitude sur la moyenne annuelle du prix de l'électricité depuis 2017), l'objectif 2050 de l'éolien en mer est d'en rajouter 45GW, soit avec un facteur de charge de 40% d'augmenter cette incertitude de 13.5 milliards d'EUR supplémentaires soit 19.2 milliards qui est supérieur au budget annuel du ministère de la transition durable en 2024 (15 milliards EUR). 2. La faiblesse des connaissances scientifiques et le manque de recul sur les retombées de l'éolien en mer sur la préservation de la biodiversité. Dans le document DSF de maîtrise d'ouvrage il est clairement reconnu que les connaissances sur les comportements des oiseaux en mer sont très lacunaires et restent à améliorer. Il y est également reconnu que l'état écologique de la façade NAMO est préoccupant et notamment plusieurs espèces sont considérées en mauvais état de conservation comme les sternes qui peuplent les îles de la Baie de Morlaix. L'Autorité Environnementale recommande ainsi de proscrire toute décision irréversible d'implantation de parcs éoliens avant les résultats des recherches sur les incidences sur l'avifaune et les chiroptères, notamment le programme de recherche MIGRATLANE, soit pas avant 2027. Selon le positionnement exprimé par le ministère de la transition écologique lui-même, la compensation en milieu marin est quasiment impossible, le respect de la hiérarchie imposée par la séquence ERC impose donc de privilégier des mesures d'évitement et de réduction des impacts. Selon la CNDN enfin, les éoliennes présentent un risque notamment pour les populations d'oiseaux marins nicheuses dont l'aire d'alimentation peut s'étendre très loin des colonies ainsi les 44 000 Fous de Bassan des Sept Iles en Côte d'Armor rayonnent chaque jour dans un rayon de 100 km or BNO se trouve à moins de 30km des sept îles. 3. Un projet BNO très mal spécifié et largement surdimensionné pour la zone, poussé "aux forceps" et calé d'emblée sur le maximum, 2GW au lieu de 1.2GW, sans justification et sans prise en compte des risques incrémentaux et des coûts alors que la zone est extrêmement contrainte par: • à l'ouest et au sud l'existence de 2 sites Natura 2000 comportant 2 ZPF (réserves ornithologiques de la baie de Morlaix et des Sept îles) • au sud des enjeux paysagers majeurs classés 3 sur 4 sur l'échelle de l'état des lieux "Paysage et Patrimoine du DSF" et une navigation de plaisance intense • au nord et à l'est par le trafic maritime et le DST entre les rails d'Ouessant et des Casquets et la zone tampon des 10 miles nautiques • sur toute la zone une activité de pêche professionnelle artisanale • au nord ouest le trajet du Ferry reliant Roscoff à l'Irlande et l'Angleterre • une bathymétrie de la zone BNO caractérisée par des profondeurs de 70 à 100km tout le long de la côte à laquelle seule la technologie d'éoliennes flottantes est adapté 4. Une distance aux côtes très insuffisante, on parle de 16km à 20km or il faudrait au moins 40 km, et même plus de 80km: 1. La moyenne d'éloignement des parc éoliens en Europe est de 41km (2021) 2. La loi APER de mars 2023 indique que " sont ciblées en priorité des zones prioritaires situées dans la ZEE", soit à plus de 22km des côtes 3. La CNPN recommande pour les chiroptères comme pour les oiseaux (marins et terrestres migrant au-dessus de la mer) comme mesure principale de précaution d'éloigner les parcs offshore d'au moins 40 km des côtes 4. Le scénario "équilibre" jugé le plus pertinent par les professionnels de l'éolien en mer propose une implantation au large de la Bretagne Nord à des distances "supérieures à 20 milles nautiques (> 37 km) afin de minimiser la visibilité depuis la côte". https://www.france-renouvelables.fr/wp-content/uploads/2024/02/04_DEF_WEB_planche.pdf	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	5. Un impact paysager majeur sur une zone jusque là préservée, par exemple une éolienne de 287m à 17km de distance aurait la même taille apparente que ND de Kreisker (78m à 5km) observée du point de vue du bout de l'île Callot à altitude 0. La lecture des 17 premières pages du document "état des lieux paysage et patrimoine" de la plateforme du projet est amplement plus informatif que les photomontages parcellaires fournis, on y lit notamment que "Il est essentiel de souligner la corrélation directe entre la distance et la hauteur des éoliennes. Une éolienne de 300 m de hauteur conservera une présence visuelle à des distances importantes (20-30 km)." (Page 6). A ce stade du débat il serait plus honnête intellectuellement de permettre au public de se rendre compte via ces photomontages de l'intérêt visuel d'un éloignement des côtes de plus de 40km. 6. Une contrainte de sécurité du trafic maritime dans la Manche qui doit pouvoir être modifiée car elle est en contradiction patente avec l'objectif de décarbonation porté par le développement des ENR. Cette zone tampon de 10 miles nautiques doit pouvoir être négociée, notamment la réduction de la vitesse du transport maritime en ZEE permettrait de la réduire. Par exemple une étude a démontré qu'une réduction de la vitesse de 10 % en moyenne permettrait d'atténuer le risque de collision avec les cétacés d'environ 50%, le bruit sous-marin de 42% et les émissions de CO₂ de 13%. Cela permettrait a minima de décaler le parc au nord ouest, plus loin des ZPF de Morlaix et des Sept Iles, remplissant en cela doublement l'objectif de préservation de l'environnement marin et de réduction des émissions de CO₂ des activités maritimes. En conclusion, je demande que ce projet BNO soit arrêté et que son utilité soit réévaluée dans le cadre d'une révision du DSF et d'un déploiement plus progressif et maîtrisé de l'éolien marin par rapport aux autres sources d'énergie décarbonées et à la lumière de l'évolution réelles des usages (*) aux motifs que (i) la balance bénéfice / risque de ce projet est très défavorable et (ii) au nom du principe de précaution. Le poursuivre serait participer pour la France à une prise de risque budgétaire et socio économique irresponsables et un manquement à ses obligations légales au titre de la Charte de l'environnement. (*) la consommation d'électricité en France baisse clairement en tendance, 449TWh en 2024, 446TWh en 2023 vs 474Twh en moyenne sur 2014-2019 période pré covid, et se situe structurellement 20% en dessous de la production actuelle qui fait que la France a connu un excédent net de production d'électricité en 2024 (88.3TWh). qui va se confirmer en 2025.	
2025-08-05 17:58:40	Ce projet de 110 éoliennes de 300 mètres de haut et à seulement 16 kms des côtes est une aberration. Paysage défiguré, bruit... Coût. Et pour quelle rentabilité ???	
2025-08-05 17:58:53	Le développement de l'éolien est supposé améliorer nos espaces de vie dans le respect de l'écologie. ET nous avons un énorme projet industriel qui va s'installer dans une zone riche de par ses paysages exceptionnels (économie touristique), une richesse marine avec zone protégée pour oiseaux, une économie locale de petite pêche côtière respectueuse du milieu. Au nom de l'écologie, notre lieu de vie va être détruit. Ce type de projet va entrainer une augmentation des couts de l'énergie et ne nous libère pas de la dépendance aux énergies fossiles. les investisseurs sans scrupules veulent un projet qui rapporte, peu importe les consequences pour les locaux. l'Etat a courte mémoire, les bretons les plus ultras ne se laisseront probablement pas faire. Souvenez vous de Plogoff, des bonnets rouges. Ce projet risque de propager une crise de plus dont la France n'a pas besoin.	
2025-08-05 19:04:57	l'État veut artificialiser la mer et les fonds marins au nom d'une écologie dénuée de réflexion plus profonde. À côté de ça, on n'arrêtera pas les centrales nucléaires, les centrales à gaz ou à charbon dont ont besoin ces ENRi! Votre idée, c'est donc toujours plus de consommation, et donc plus de gaspillage et de destruction . Alors c'est NON à ce projet	
2025-08-	Ce projet semble disproportionné par rapport au autres projets d'installations similaires: nombre, hauteur sont des éléments à revoir à la baisse.	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
05 19:24:04	La concertation avec les professionnels de la pêche et ostréiculteurs semble également insuffisante dans le processus de design du projet. De même le calendrier de cette concertation est insensé (clôture pendant les congés) alors même qu'avoir accès à celle-ci et les documents liés fut complexe. Enfin, le manque d'informations vulgariser fait douter de la sincérité de cette partie du processus.	
2025-08-05 19:29:42	REMARQUES à prendre en considération : - Destruction des fonds marins et milieux halieutiques - Entrave des flux migratoires des oiseaux terrestres et marins - Pollution lors de la fabrication, de la mise en place et de la maintenance du parc éolien - Defiguration des paysages - Influence des lobbies actifs dans l'éolien et de leurs mensonges soigneusement cachés, afin de servir leurs propres intérêts à notre détriment -Alourdissement pour l'Etat de la facture des énergies renouvelables, et donc pour les consommateurs - LA BAIE DE MORLAIX : site protégé NATURA 2000, lieu privilégié des oiseaux migrants, son Château du Taureau (fort Vauban emblématique de la Baie), son Cairn de Barnenez (plus vieux monument d'Europe), ses enclos paroissiaux... serait ainsi transformée en zone industrielle flottante !!! NON, NON, NON !!! - Halte à l'éolien, et à toutes ses dérives, qui entraînent des dépenses inconsidérées aux consommateurs, alors même que la population locale concernée n'a pas été préalablement concertée sur cette question énergétique : c'est un DENI DE DÉMOCRATIE - Halte aux trop nombreux massacres déjà commis sur notre territoire, pour toutes les raisons précédemment listées (sachant de surcroît que la France bat des records de gaspillage d'électricité solaire, par ailleurs)	
2025-08-05 19:50:15	Madame, Monsieur, La vue sur le large est un sanctuaire humain de toute première importance. L'authentique apaisement que procure la vision d'un paysage maritime à horizon dégagé ne doit pas être tenu comme élément négligeable. La santé mentale des habitants des zones littorales en dépend. On peut être à fond pour l'énergie éolienne comme vecteur d'une transition énergétique réussie et efficace ET néanmoins effaré.e par le gigantisme et la démesure du projet éolien flottant en Bretagne Nord-Ouest tel qu'il est conçu pour l'instant. A minima un recul à 40 kms des côtes, même si cet aménagement doit coûter plus cher, doit impérativement être envisagé de façon à tenir compte du bien-être des populations locales, attachées à la beauté de leur environnement et à la pureté de leurs espaces maritimes et terrestres. Nul.le ne souhaite vivre en permanence dans un milieu industriel d'une telle grandeur, qui modifie en profondeur la perception que chacun.e a du paysage et de l'inscription de soi-même, soit le sentiment d'appartenance, à la beauté d'un pays littoral d'exception. De surcroît, l'argumentaire présenté par les représentants de l'état selon lequel ce projet permettrait enfin l'autonomie énergétique de la Bretagne est un argument fallacieux, car sociologiquement déterminé et économiquement erroné. Outre le fait que cet argument a déjà été invoqué à maintes reprises (notamment dans le cadre de la réalisation invraisemblable de la centrale à gaz de Landivisiau, aujourd'hui source d'une pollution atmosphérique épouvantable... qui dépasse les taux de particules fines relevés dans les mégapoles et corrode même les métaux !) pour justifier des projets industriels captant d'énormes ressources, en termes d'argent public et de terres agricoles de très bonne qualité, la question première qui mérite d'être posée lorsqu'on l'invoque est la suivante : de quelle Bretagne parle-t-on ? Est-ce la Bretagne des méga-usines de cochons ou de poulets destinés à l'exportation, orchestrées par l'agrobusiness, qui sont déjà en train de détruire les filières ostréicole, conchylicole - et, à terme, du tourisme ! - du fait des algues vertes qui pourrissent, lentement mais sûrement, les zones de biodiversité d'une rare richesse que devrait être l'estran de nos côtes ? Est-ce la Bretagne d'un tissu industriel dense qui n'existe tout simplement pas en état à l'heure actuelle (en dehors des immenses exploitations agricoles et des usines agroalimentaires) ? Est-ce la Bretagne appréciée des randonneur.e.s le long d'un espace costal majestueux et bucolique incarné par le GR 34 considéré comme le sentier de randonnée "préféré des Français" ? Est-ce la Bretagne maritime des pêcheurs et des plaisanciers ? Est-ce la Bretagne réelle ou fantasmée dont chacun.e peut se prévaloir être l'enfant au titre d'une hérédité ou de liens familiaux qui caractérisent la diaspora la plus puissante de notre pays ? OU BIEN est-ce une région, connue pour ses forts vents , ses phares dans la tourmente et ses tempêtes énergiques, considérés par des technocrates, ingénieurs, centralisateurs et planificateurs comme une source de richesse encore insuffisamment exploitée ? Pour servir un projet macro-économique de plus grande envergure lié à l'implantation de méga data-centres et autres	

Date	Contribution reçue sur la plateforme PPVE	Document déposé
	usines électroniques liées aux besoins de développement d'une intelligence artificielle déjà largement surestimés ? Nous n'avons pas besoin de la violence que ces démiurges inconscients enfermés dans leur technostructure urbaine nous imposeraient par la présence d'un projet industriel aussi mégalomane, incroyablement dispendieux et... aussi peut créateur d'emplois locaux ! 140 emplois créés pour 4 milliards d'euros d'investissement !!! Qui dit mieux ? Cet argent serait certainement mieux utilisé pour la santé, l'éducation, la mobilité durable et l'inclusion. Pourquoi rien n'apparaît dans le projet sur les conditions d'implantation industrielle de l'équipement terrestre et de maintenance et sur les conditions de vie au travail des agents de maintenance de ces équipements gigantesques ? Où se situe aujourd'hui la compétence avérée pour mener à bien un tel projet ? Dans le territoire off-shore expérimental d'éolien flottant en Irlande ? Chez les industriels spécialistes de l'éolien en Espagne ? Pas chez nous en tous cas. Pas dans cette Bretagne Nord Ouest que vous nous vantez comme étant le seul lieu d'implantation possible... en face de zones Natura 2000 protégées par l'Europe ! A tout [xxxxx]	
2025-08-05 20:29:04	Le projet BNO au large de l'Île de Batz est le plus important prévu de la façade maritime avec ses 110 éoliennes de 287 m de haut. Pourquoi implanter ce projet à un endroit où la présence de la côte anglaise en face impose de le rapprocher au maximum de nos côtes à cause des rails des traffics montant et descendant ? Un projet de cette envergure doit être éloigné au maximum des côtes, et implanté au large, là où il y a du recul possible, sur la façade Atlantique. Un nombre réduit d'éoliennes plus basses, avec un éloignement calculé par rapport aux rails principaux et non secondaires serait plus adapté à l'endroit envisagé.	
2025-08-05 20:44:00	Je souhaite vous faire d'une analyse paysagère des 5 scénarii proposés lors des réunions d'informations. Sachant que l'atteinte paysagère sera majeure sur la zone, je ne comprendrais pas que vous ne fassiez pas le maximum pour limiter cet atteinte. Or dans les divers scénarii, le scénario 18 km est le scénario le moins impactant sachant que le 20 km sera probablement le pire vu l'emprise paysagère qu'il engendre. En espérant qu'au moins sur ce point, on tienne compte des populations et des paysages. J'ai en effet la conviction que c'est la distance aux côtés qui a été la variable d'ajustement dans ce projet.	OUI
2025-08-05 21:12:28	Moi j'adoore Shein, je mets la clim à fond, j'ai un gros SUV diesel, et comme j'ai un petit cerveau, j'ai tout le temps besoin de l'IA. Alors je vote POUR bien sûr, pour que surtout je ne change rien à ma consommation	
2025-08-05 21:29:58	Je suis totalement opposé à ce projet bien trop proche des côtes pour être acceptable. Un éloignement est évidemment possible, il est tout à fait dogmatique d'avoir si la voie double avec 2 navires jour pour commencer le tampon des 10 milles nautiques. Il est nécessaire d'étudier de nouveau ce point.	
2025-08-05 21:46:46	Projet non adapté à ce littoral Trop haut Trop près du littoral	
2025-08-05 21:55:18	Je suis défavorable à ce projet éolien en BNO. Je suis contre le gigantisme du projet. C'est un mauvais projet en de nombreux points. Je suis pour un éolien raisonné et des solutions à petite échelle. Ce projet fait preuve d'un cruel défaut d'information et de concertation, lesquels rendent l'adhésion populaire (du moins la mienne) compliquée.	
	Contribution Surfrider	OUI
	Contribution Eau et Rivières de Bretagne	OUI
	Contribution CRC Bretagne Nord	OUI

**2. Documents de contribution versés sous
forme de pièce-jointe sur la plateforme de la
PPVE sur le projet de SFM NAMO
(contributions écrites)**

Le Peuple des Dunes des Pays de la Loire

46 chemin de l'Ilia 85350 L'ILE D'YEU

Association loi de 1901

Monsieur le Ministre de la Mer et de la Pêche
S/C Sandrine SELLIER-RICHEZ
Directrice DIRM NAMO
Cité administrative de Nantes
12 boulevard Vincent Gâche
44200 NANTES

Le 9 mai 2025

Lettre RAR n° 1A 200 182 0733 8

Objet : Projet d'annexe 9 (DOGGM) au Plan Stratégique de Façade NAMO

Monsieur Le Ministre,

Je viens d'étudier le projet d'annexe 9 du Plan Stratégique de Façade NAMO, qui a été ouvert à la participation du public pour une période de 3 mois à compter du 5 mai 2025.

En page 2 de celui-ci (voir annexe 1 à la présente), il est indiqué :

La capacité de production de granulats marins de nature siliceuse sur la façade NAMO, correspondant aux autorisations délivrées, est de :

- 3 975 000 tonnes (26 500 000 m³) par an jusqu'en 2031,
- 2 760 000 tonnes (18 400 000 m³) par an entre 2031 et 2037.

Or la capacité d'extraction annuelle correspondant aux autorisations délivrées pour la période de 2031 à 2037 (qui correspond au cumul des capacités de Cairnstrath A (1 350 000 t) et de Cairnstrath HSN2 (2 100 000 t)), est de 3 450 000 tonnes, et non pas 2 760 000 tonnes comme indiqué (voir annexe 2 à la présente).

Ce chiffre de 3 450 000 tonnes correspond d'ailleurs aux chiffres cités en page 84 de l'annexe 9 (DOGGM) du Plan Stratégique de Façade actuellement en vigueur :

Les autorisations actuelles relatives aux sables siliceux en région Pays de la Loire permettent l'extraction de :

- 4,28 millions de tonnes par an jusqu'en 2027;
- 3,98 millions de tonnes par an jusqu'en 2031;
- 3,45 millions de tonnes par an à partir de 2031 [note : et jusqu'à 2037].

Cette erreur manifeste (d'ailleurs aussi présente en page 15 de l'Avis délibéré n°2024-137 du 13 mars 2025), implique que la conclusion du projet d'annexe 9 du Plan Stratégique de Façade NAMO (voir annexe 1 à la présente) est inappropriée.

En effet, dans la mise à jour du DOGGM, les besoins prévisionnels en granulats marins jusqu'en 2031 sont évalués à 3,42 millions de tonnes par an (voir annexe 1 à la présente). Ces

Le Peuple des Dunes des Pays de la Loire

besoins sont donc couverts par la capacité d'extraction jusqu'en 2037, et non pas seulement jusqu'en 2031 comme indiqué dans le projet.

De plus cette « évaluation des besoins » est très supérieure à la production réelle moyenne de l'ensemble des sites entre 2019 et 2023, qui est de 2,35 millions de tonnes par an. Ce chiffre correspond à la consommation réelle des utilisateurs de granulats marins dans la zone desservie par les extractions en Pays de Loire.

Il existe donc une « marge de sécurité » de 47 % entre la consommation réelle moyenne actuelle et cette « évaluation des besoins » à horizon 2031.

Dans le contexte économique et écologique actuel, une croissance de la consommation de granulats marins supérieure à 47 % est très improbable.

Les besoins réalistes jusqu'en 2037 seront donc largement couverts par les sites actuellement autorisés en production.

Il n'y a donc aucune nécessité à engager une recherche prospective (PER) actuellement (soit 12 ans avant l'échéance de 2037 !).

La prochaine révision du Plan Stratégique de Façade et de l'annexe 9 (DOGGM) est prévue pour 2031.

C'est à cette occasion, bénéficiant alors d'une actualisation des besoins prévisionnels en granulats marins, qu'il faudra étudier la question de la volumétrie de la production de granulats marins après 2037 (clôture des sites de Cairnstrath A et HSN2).

Il restera alors 6 années pour réaliser un processus de recherche (PER), puis d'attribution de concession, sur des bases rationnelles, et plus fiables que celles disponibles aujourd'hui.

Je me tiens à votre disposition pour toute information complémentaire, et vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes respectueuses salutations.

Président

Annexe 1 DOGGM

Le Peuple des Dunes des Pays de la Loire

Annexe 1 : Projet déc. 2024 de l'annexe 9 (DOGGM) du Plan Stratégique de Façade.

Version projet
décembre 2024

STRATÉGIE DE FAÇADE MARITIME

Annexe 9 : document d'orientation et de gestion
des granulats marins (DOGGM)

Contexte des granulats marins en 2025 et perspectives à 2031

Dans le cadre de la mise à jour de la stratégie de façade NAMO (cycle 2), l'annexe 9 relative au document d'orientation et de gestion des granulats marins (DOGGM) a été analysée.

Ce document adopté en 2019 a une durée de validité allant jusqu'à 2031, correspondant à deux cycles du DSF NAMO, avec toutefois une clause d'évaluation à mi-parcours (2025) afin d'étudier l'évolution des paramètres influençant l'évaluation des besoins en granulats marins pour les filières.

Il en ressort les constats suivants :

Pour les sables siliceux, 3 concessions sont exploitées en Pays de la Loire (Cairnstrath A, Cairnstrath SN2, Le Payré), les titulaires de la concession du Grand Charpentier ont renoncé à leur titre, sans avoir engagé de travaux sur cette concession.

Le permis exclusif de recherche « Granulats Nord Gascogne » est échu.

La capacité de production de granulats marins de nature siliceuse sur la façade NAMO, correspondant aux autorisations délivrées, est de :

- 3 975 000 tonnes (26 500 000 m³) par an jusqu'en 2031,
- 2 760 000 tonnes (18 400 000 m³) par an entre 2031 et 2037.

La production maximale sur les cinq dernières années est de 2 691 028 tonnes en 2022 et la production en moyenne est de 2 348 388 tonnes entre 2019 et 2023. Ces valeurs, en dessous de la capacité de production de granulats marins de nature siliceuse de la façade, n'indiquent pas de tensions sur la capacité des concessions actuelles à fournir les besoins de la façade NAMO et de la région Nouvelle-Aquitaine jusqu'en 2031.

La comparaison entre les dernières informations disponibles au sujet des projections démographiques et les données retenues lors de l'établissement du DOGGM indique que les tendances en matière d'évolution démographique sont encore cohérentes avec les hypothèses de départ.

Cette analyse permet de conclure que :

- les concessions de granulats marins de nature siliceuse de la façade NAMO demeurent en capacité de couvrir les besoins identifiés dans l'annexe 9 du volet stratégique du DSF, à hauteur de 3,42 millions de tonnes par an, jusqu'en 2031 ;
- ceci justifie la **disposition 1** du DOGGM relative à la limitation des nouveaux projets de concession jusqu'en 2031 sur l'ensemble de la façade NAMO ;
- si les tendances de consommation actuelles se maintiennent, les capacités de production de la façade NAMO pourraient devenir insuffisantes après 2031 (date d'échéance de la concession du Payré) ;
- dans ce contexte, il est possible d'engager de la recherche prospective (PER) visant à identifier des ressources pour assurer l'approvisionnement en granulats marins siliceux après 2031.

Le Peuple des Dunes des Pays de la Loire

Annexe 2 : États des lieux de l'activité d'extraction des granulats marins

2 État des lieux de l'activité d'extraction des granulats marins (cf. annexe 1 carte des sites exploités)

A. État des lieux des titres miniers en Pays de la Loire

S'agissant des matériaux siliceux, quatre concessions et un permis exclusif de recherche ont été accordés dans les Pays de la Loire, au large de la Vendée et de la Loire-Atlantique. Un dossier de demande de concession (Astrolabe) est en cours d'instruction. Il est à noter, depuis septembre 2017, l'arrêt du site du Pilier dont la concession est arrivée à échéance le 18 avril 2018. Les capacités de production du site du Pilier sont compensées par celles des sites de Cairnstrath A et Cairnstrath SN2.

Concessions valides en Pays de la Loire - avril 2018 (source DREAL)⁸

	CAIRNSTRATH A	CAIRNSTRAT HSN2	PAYRE	GRAND CHARPENTIER	Total
Titulaires	DTM	Sablières de l'Atlantique Compagnie européenne de transport de l'Atlantique (CETRA) Société des dragages d'Ancenis	DTM Lafarge	Compagnie européenne de transport de l'Atlantique (CETRA) Sablières de l'Atlantique SARELO DTM	
Échéance du titre	2037 (20 ans)	2037 (20 ans)	2031 (18 ans)	2032 (25 ans)	
Volume annuel autorisé (tonnage équivalent autorisé)	900 000 m ³ (1 350 000 t)	1 400 000 m ³ (2 100 000 t)	350 000 m ³ (525 000 t)	200 000 m ³ (300 000 t)	2 850 000 m ³ (4 275 000 t)
Fin de l'autorisation de travaux	2037	2037	2031	2027	
Production prévue entre 2018 et 2030	10 800 000 t	16 800 000 t	6 300 000 t	2 700 000 t (jusqu'en 2027)	36 600 000 t
Superficie au orisée	3,6 km ²	5,6 km ²	0,96 km ²	2,46 km ²	12,62 km ²
Distance de la côte	18 km	18 km	8 km	3 km	
Ratio d'occupation temporelle durée d'occupation de l'espace maritime /an	1	1	0,85 (restriction en octobre et novembre : 1 jour d'extraction par semaine)	0,75 (interdiction d'exploiter en décembre, janvier et février)	0,9 en moyenne
Navires autorisés ⁹	Stellamaris André L	Saint-Pierre Michel DSR	Stellamaris, André L Côte de Bretagne Michel DSR	Moniflo , Penfret, Saint Germain, André L, Pays de Loire, Michel D.S.R, Saint-Pierre, Stellamaris	
Observations				L'exploitation de cette concession n'a pas démarré (contentieux autour de la taxe d'archéologie préventive)	



Donnez votre avis sur le projet de stratégie pour la façade maritime du Nord Atlantique et de la Manche Ouest

Appréciation globale

Mon appréciation globale est nettement défavorable. Le document consulté donne une impression de naïveté désarmante, masquée par une sémantique volontairement lourde et administrativement technique, qui semble chercher à imposer un « fait accompli » sans le dire explicitement.

Permettez-moi de développer ce point de vue, que je partage avec nombre de mes concitoyens, même si certains y verront une forme de prosélytisme que je ne revendique aucunement. Ce regard est celui d'un habitant retraité, qui contemple ses dernières années face à un horizon jusqu'ici libre et apaisé, que l'on s'apprête à obstruer par une technologie plus avilissante que réellement porteuse d'avenir.

Le projet, entériné hors de France, entend porter toujours plus haut (jusqu'à 287 mètres) une prétendue alternative énergétique, qui, à mes yeux, évoque davantage les promesses incertaines des vaccins à ARN messenger : des solutions dites innovantes, dont les effets à long terme restent difficilement réversibles. À l'image des "dormants" dans la construction, les cadres imposés par cette stratégie pourraient bien être les fondations d'une perte durable de souveraineté nationale.

Sur la vision à horizon 2050

1. **L'Union européenne** reste une entité composée de personnes non élues directement par les citoyens français, représentant des intérêts politiques ou militants qui peuvent aller bien au-delà du mandat fonctionnel confié par les États membres. Ce déficit démocratique questionne la légitimité de décisions ayant un impact profond et durable sur nos territoires. (cf. discours de M Philippe SEGUIN en conclusion préliminaire).
2. **L'éloignement du projet des acteurs locaux**, combiné à une centralisation des décisions au niveau européen, aboutit à une délégation de responsabilité qui rend secondaire, voire insignifiante, la voix des habitants concernés. Cette mécanique institutionnelle donne l'impression d'un processus fermé, où les consultations publiques sont symboliques, sans véritable prise en compte des retours exprimés.
3. **Les études sur les alternatives énergétiques** n'ont jamais véritablement convaincu. Elles peinent à démontrer leur rentabilité à long terme, et leurs limites techniques sont régulièrement révélées par des défaillances plus fréquentes que celles observées dans le secteur nucléaire français.
4. **La vente d'Alstom et des turbines ARABELLE aux États-Unis** (notamment entre 2012 et 2013) constitue un précédent grave. Loin de représenter une stratégie gagnante pour la France, cette perte d'indépendance industrielle a appauvri nos entreprises, nos familles et nos territoires. Pire encore : sous couvert d'une ouverture à la concurrence, nous avons vu naître des structures qui nous revendent aujourd'hui notre propre énergie plus chère, aggravant la précarité énergétique.
5. **Sur le plan géostratégique**, le déploiement massif d'éoliennes, toujours plus hautes et nombreuses, affaiblit potentiellement notre sécurité. La France dispose d'une façade maritime de plus de 5500 km, bien plus étendue que ses 2913 km de frontières terrestres. Ce front maritime, qui pourrait être un atout, devient un point de

vulnérabilité. Dans un contexte de tensions internationales croissantes, il faut s'interroger sérieusement sur les risques d'intrusion, de sabotage, ou d'utilisation stratégique de ces infrastructures sensibles.

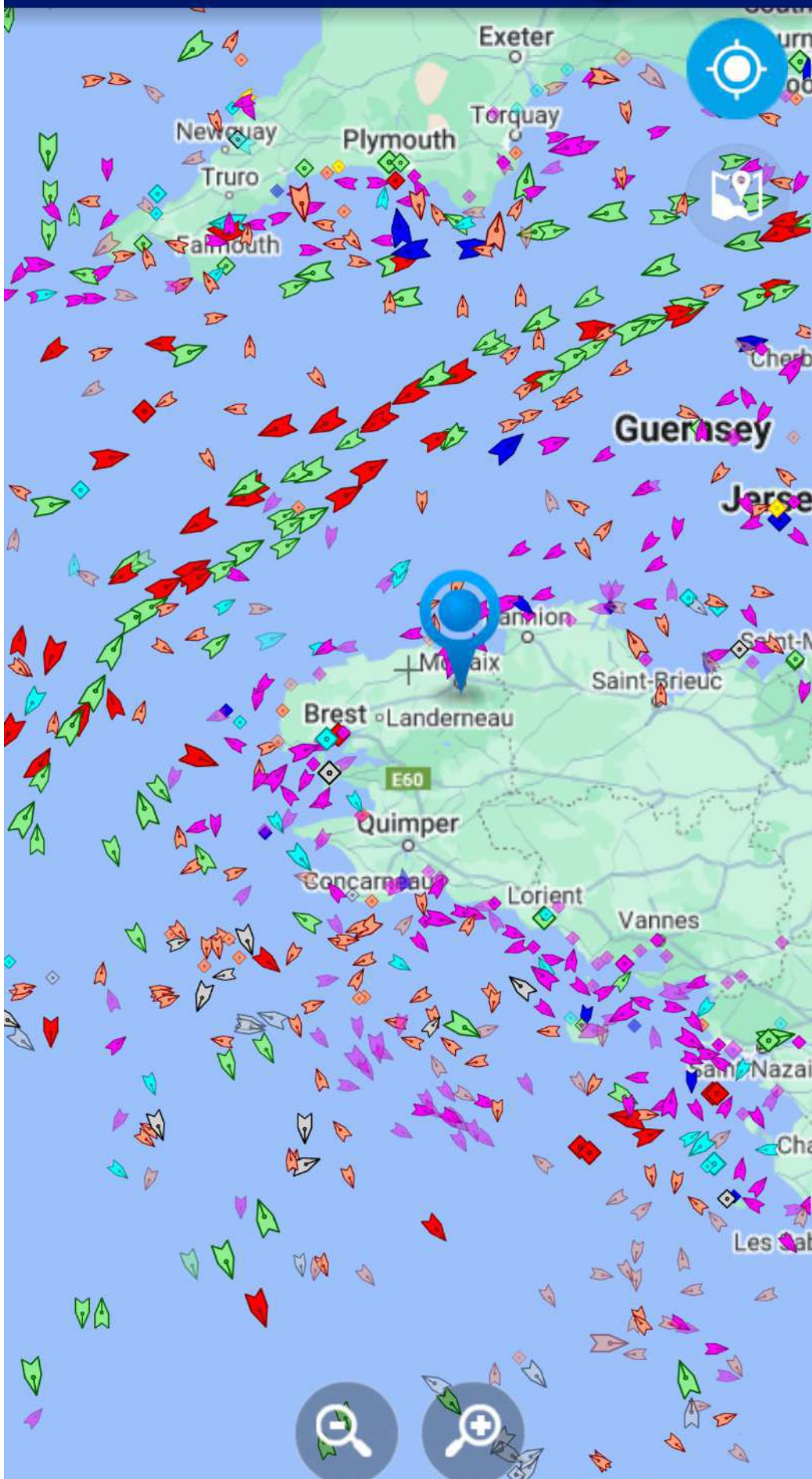
En conclusion préliminaire de ces cinq premiers points (non-exhaustifs par nature), et avant que de vous proposer, éventuellement, les volets **carte des vocations, objectifs stratégiques à compléter ou amender**, il me paraît pertinent de rappeler les propos de M Philippe SEGUIN aux membres du parlement (encore) français au travers de ses phrases de son discours de plus de deux heures le 5 mai 1992 à l'Assemblée nationale

« .../... Voilà trente-cinq ans que toute une oligarchie d'experts, de juges, de fonctionnaires, de gouvernants prend, au nom des peuples, sans en avoir reçu mandat des décisions dont une formidable conspiration du silence dissimule les enjeux et minimise les conséquences. Que l'on m'entende bien : je ne viens ici donner de leçon à personne ; mais que l'on veuille bien, en retour, respecter ma propre démarche ! Je me serais d'ailleurs bien passé d'être là. Il eût mieux valu, à l'évidence, que des voix plus fortes que la mienne engagent le combat/... »
et

« .../... La souveraineté, cela ne se divise pas ni ne se partage et, bien sûr, cela ne se limite pas. Rappelons-nous d'ailleurs, pour avoir un exemple plus récent de ce que vous appelez de vos vœux, ce que put signifier pendant « le printemps de Prague » la doctrine de la souveraineté limitée, tant il est vrai que la « souveraineté divisée », « la souveraineté partagée », « la souveraineté limitée » sont autant d'expressions pour signifier qu'il n'y a plus du tout de souveraineté ! Et, de fait, quand on accepte de prendre des décisions à la majorité sur des questions cruciales, et dès lors que ces décisions s'imposent à tous sans pouvoir jamais être remises en cause ultérieurement à l'échelon national, on passe clairement de la concertation à l'intégration. Aussi, quand on nous dit que les accords de Maastricht organisent une union d'Etats fondée sur la coopération intergouvernementale, on travestit délibérément la réalité. Tout au contraire, ces accords visent à rendre inapplicable le droit de veto et à créer des mécanismes qui échappent totalement aux Etats, .../... ».

<https://www.senat.fr/connaître-le-senat/evenements-et-manifestations-culturelles/les-revisions-de-la-constitution/discours-prononce-par-m-philippe-seguin-le-5-mai1992-a-lassemblee-nationale.html>

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



PROPOSITION POUR UNE ALTERNATIVE ÉLOIGNÉE

PROJET BNO - AO10

Le collectif NEMO rassemblant associations, pétitionnaires, experts actifs et intéressés à l'action publique, s'est opposé et reste opposé au projet BNO AO10 tel que présenté par l'État.

Premièrement parce qu'il voit un projet très avancé révélé in extremis à la population, encore sous informée et volée d'un réel débat ;

Deuxièmement parce que le processus de concertation n'est pas terminé et la CNDP garante du débat public reconnaît une faiblesse involontaire dans la consultation du public :

Troisièmement parce que ce projet n'a été proposé aux élus de manière formelle qu'en mars 2025 c'est à dire très tardivement et que c'est le collectif NEMO qui a décidé d'informer la population par des tracts, des courriels, les réseaux sociaux, des réunions et une manifestation à Roscoff ;

Quatrièmement parce que c'est ce collectif qui s'est assuré que la publicité de la P.P.V.E. aux pages légales de la PQR le 18 avril 2025 fasse l'objet d'une communication à la population ;

Enfin parce qu'après le 5 août si notre requête d'extension du débat jusqu'au 5 septembre n'est pas acceptée, l'horloge du calendrier s'arrêtera.

Le collectif est composé de membres indépendants et apolitiques, profondément attachés à l'excellence dans l'action publique.

Derrière les mots forts utilisés pour manifester l'indignation de beaucoup, se trouve la nécessité d'inviter un public à réagir et à participer, en pleine conscience et avec le temps et l'information qu'un projet d'une telle complexité requiert. Or le processus de concertation n'est pas terminé et la CNDP, garante du débat public, reconnaît une faiblesse de fait, et non de volonté, dans la consultation du public non initié.

Proposé très tardivement dans le processus « la mer en débat », il n'a fait l'objet, à notre connaissance, de présentation formelle à la majorité des élus qu'en mars 2025 après une seconde concertation (décembre 2024 - avril 2025) dont le public n'a de nouveau pas été informé, alors qu'il pouvait avoir accès à beaucoup d'information. Cette information, c'est nous qui la lui avons fournie : elle est précise, principalement de nature publique, et vérifiée. C'est encore nous qui nous sommes assurés que la publicité de la PPVE aux pages légales de la PQR le 18 avril 2025 fasse l'objet d'une communication à la population : ce fut fait le 9 mai, 4 jours après que l'horloge ait commencé à tourner ; elle s'arrêtera, si notre requête d'extension jusqu'au 5 septembre auprès de la CNDP n'est pas approuvée, le 5 août. Il faut reconnaître cela.

Nous avons récemment constaté un effort réel et appréciable de l'État d'améliorer la communication du projet auprès du public et des associations : c'est une étape indispensable préalablement au débat. Nous avons participé en tant qu'associations membre du collectif et avons exprimé nos avis et nos réserves ; nous avons aussi été présents, dans le calme, auprès de très nombreux sympathisants qui ne sont, pour l'immense majorité, ni membres du collectif, dont l'effectif est extrêmement restreint dans un souci d'efficacité et de collégialité, ni membres des associations qui y participent. Cela doit être clair,

nous sommes attachés à l'expression libre de chacun ; nous sommes indépendants, tous strictement apolitiques dans notre action, intransigeants sur la qualité de nos actions et communications, opposés aux querelles d'opinion mais attachés au débat éclairé. Nous sommes des personnes du doute, habituées à questionner, à chercher, à comprendre, à qualifier et à dégager des solutions à des problèmes complexes en nous attachant à l'essentiel.

Dès le 14 avril, moins d'un mois après avoir lancé l'alerte, le collectif étant à peine formé, nous étions déjà en mesure de proposer à madame la députée Sandrine Le Feur l'hypothèse d'un aménagement du projet BNO AO10 ne remettant en cause ni l'objectif de 2GW éolien flottant à l'échéance 2035, ni le calendrier de l'appel d'offre AO10 (début 2026), ni l'économie du projet, ni sa faisabilité technique, ni la prise en compte des contraintes propres à l'éolien en mer qui sont nombreuses. Celle-ci nous a affirmé, pour ce qui la concerne, que la porte était ouverte à cette alternative. De fait, c'est la localisation de l'implantation uniquement, et rien d'autre, qui constitue l'alternative.

Nous avons pu faire cela car nous avons eu accès au travail considérable effectué en amont par les services de l'État, notamment la DREAL, sur la base des études préalables du CEREMA, et mis à disposition sous l'égide de la CNDP, aux côtés des très nombreux cahiers d'acteurs. Le travail documentaire est remarquable, mais le sujet reste complexe, et certains arbitrages ne sont pas, à notre connaissance, documentés.

Nous avons travaillé d'arrache-pied avec des experts afin de raffiner ce qui est à présent, de notre point de vue, un scénario plausible est suffisamment fondé, avec une proposition susceptible d'être débattue.

Nous invitons l'État à s'en saisir, en permettant aux parties prenantes désormais informées un « tour de rattrapage » très ramassé dans le temps, où l'ensemble des sujets sont mis sur la table pour ne traiter que ceux qui pourraient constituer un obstacle majeur à lever. Il s'agit bien d'une invitation, et non d'un recours, même gracieux, car la loi ne nous donne plus cette opportunité en tant que citoyens : elle est expirée et nous ne le savons pas. C'est une invitation, c'est tout ce qu'il nous reste. L'État peut avancer sans sourciller, il a le droit avec lui.

Mais qu'aurait-il à gagner, et qu'a-t-il à perdre dans ce choix ? Nous pensons qu'il a à gagner de respecter l'un des trois fondements du développement durable, qui régit nécessairement ce projet de décarbonation, celui de l'acceptabilité sociale, mais aussi à réduire l'impact négatif sur l'économie locale, la pêche côtière, le trafic maritime du port de Bloscon, le tourisme et peut-être plus fondamentalement d'emporter l'adhésion plutôt que la défiance de la population. Une population de tradition solidaire et accueillante, tournée vers le monde.

Or en l'état le volet social est absent du projet, il ne s'ouvre que maintenant. Une partie non négligeable de la population considère que son cadre de vie sera gravement détérioré : si elle adhère de façon majoritaire à l'objectif de décarboner, elle ne comprend pas que l'on puisse le faire dans de telles conditions. Elle se sent trahie, punie. Elle s'exprime. Certains se résignent, beaucoup ne sont pas encore informés du projet, d'autres sont indifférents. Mais qui est pour ? La question est posée : où sont-ils ? Viennent-ils exprimer leur soutien de crainte que le projet ne se fasse pas ? Qu'ont-ils à dire ? Sont-ils indifférents à leurs concitoyens sensibles au paysage, aux pêcheurs, à ceux qui pensent que c'est de la folie, que c'est cher, que c'est incertain, peut-être inutile voire dangereux ?

Il ne peut être prêté d'intention à ceux qui ne s'expriment pas, et nous nous gardons bien de le faire. Le silence de la population n'a pas le sens de celui de l'administration, qui vaut décision.

Il ne peut non plus être porté au débat comme une preuve statistique d'acquiescement. Non, ceux qui se taisent alors qu'ils sont informés, tout comme ceux qui ne votent pas ou s'abstiennent à une élection, laissent à d'autres le soin de participer, et ce sont ces seuls autres qui forment l'émanation de l'opinion publique. La concertation montre pour l'instant un nombre très majoritaire d'opinions très défavorables. Nous savons par ailleurs que certains soutiennent le projet par principe, mais la plupart avec des réticences ou regrets qu'il occasionne de nombreux effets indésirables. Nous rejetons les accusations d'égoïsme et d'intérêts étroits, ce n'est pas notre approche et nos engagements associatifs de longue date en sont la preuve criante. Nous pensons qu'ils soutiendront activement une alternative qui ne remet pas en cause un objectif supérieur de décarbonation par l'éolien en mer. Certains, mais ils sont heureusement beaucoup moins nombreux, agissent pour leur seul intérêt propre aux dépens de celui des autres et surtout aux frais de l'État : nous les combattons. L'État n'est pas une vache à lait.

Nous avons évalué le projet en l'état au regard des critères du développement durable : son objectif de décarbonation n'est pas contestable, mais son implémentation présente des faiblesses et des questionnements importants qui nous ont été relayés et que nous estimons fondés et sans réponse. Ceci est vrai de toute entreprise, mais il faut veiller à minimiser ces risques ou carences.

Le volet social est le plus faible, avec de nombreuses erreurs d'appréciation et d'exécution.

1. Emprise nuisible sur 100 km³ d'écosystème à la création et à nouveau au démantèlement
2. Risques de pollution (huiles, PFAS etc...)
3. Impact sur le climat local (brouillards)
4. Réduction des zones de nourrissage avifaune
5. Atteinte grave à la zone benthique
6. Détournement ou barrage des flux migratoires

7. [Paysage massacré](#)
8. Patrimoine immatériel durablement détérioré
9. Symboles attaqués : horizon, infini
10. Perte de sens, inutilité des actions entreprises pour embellir le littoral, dépression
11. [Nuisances visuelles de nuit](#)
12. Sentiment de viol (brutalité,



13. [Coût d'investissement public élevé](#)
14. [Coût de rachat d'électricité élevé](#)
15. [Intermittence nécessitant une compensation pilotable en cas de manque de production](#)
16. [Intermittence nécessitant le bridage d'autres énergies et parfois l'arrêt faute de consommation](#)
17. [Contrats non sécurisés, risques de cessions et de faillite](#)

18. Populations affectées non comptabilisées (centaines de milliers)
19. « [Compensation](#) » des seules communes littorales injustifiable
20. [Débat public absent, élus non informés, mise devant le fait accompli](#)
21. [Information biaisée et messages insultants \(région\)](#)
22. Dissimulation délibérée aux élus locaux et à la population (Région, Département) .Annonces légales uniquement (État)
23. [Refus de répondre aux questions gênantes \(voir 1 :28 :00\)](#)
24. Négociations séparées, entre-soi, division des acteurs
25. Faible présence de l'État, délégation excessive au regard des enjeux
26. Aucun comptabilité des arbitrages rendus par l'État entre décembre 2024 et avril 2025 des négociations menées
27. [Simulations paysagères trompeuses](#)
28. Aucune recommandation d'éloignement retenue
29. [Non-respect de la priorité ZEE énoncée dans la loi APER \(Titre IV\)](#)
30. Recommandations équilibrées de l'industrie ignorées
31. [Non-respect de la convention d'Aarhus garantissant un pouvoir](#)

34. Perte d'attractivité touristique évidente (retour majoritaire des visiteurs questionnés)
35. [Préjudice aux pêcheurs côtiers](#)
36. Préjudice manifeste au transport maritime local
37. Risque potentiel pour l'agriculture locale (perte de production)
38. Perte de valeur immobilière
39. Emploi local limité (surveillance et petite maintenance)

L'URGENCE : L'HORLOGE TOURNE ET L'ÉTAT DOIT SE PRONONCER

La décision finale de la zone d'appel d'offre (lancement prévu fin 2025) ancrera définitivement la cartographie du projet éolien. En l'absence d'un consensus largement partagé, que nous savons atteignable sans difficulté majeure, elle déclenchera un conflit social et un acharnement légal qui feront fuir les investisseurs déjà méfiants du projet BNO, le seul non encore sanctionné pour l'AO10.

Nous restons opposés à tout projet éolien en mer qui produirait de l'énergie intermittente à coût élevé économiquement et environnementalement. Que cela soit bien clair.

Cependant notre évaluation du scénario "équilibré" du Syndicat des Energies Renouvelables proposé dans la perspective à 10 ans (voir Atlas La mer en débat page 20 en PJ et la carte en montage avec la zone actuelle), par rapport au projet tel que poursuivi, s'appuie sur des données publiques vérifiées (notamment disponibles sur l'outil GéoLittoral du CEREMA) ; le bilan de cette alternative nous semble comparativement très largement positif socialement, pour les deux principaux usagers de la mer, pour l'économie locale et notamment le tourisme, ainsi que pour le paysage et neutre pour l'environnement avec un différentiel de coût maîtrisé, parfaitement absorbable par l'État au regard de la taxe éolienne qu'il collecterait sans avoir à compenser les communes (400M€ sur 20 ans, 800M€ sur 40 ans). La compensation au titre de la pêche serait réduite et l'impact grave sur la petite pêche côtière serait éliminé.

Un bilan comparatif très largement positif :

1. Un éloignement au-delà de 40km, ce qui est un compromis pour diminuer sinon éliminer la visibilité et donc l'impact paysager, principalement par l'augmentation de l'épaisseur d'atmosphère et marginalement par la diminution du cône de vue de l'installation. Ceci en contrepartie d'un rapprochement à 10 miles nautiques (18km) du rail montant et sans impacter les routes maritimes, ce qui ne pourra être valablement contesté. En effet c'est la distance mesurée entre ce même rail et le parc éolien actuellement en opération à Dunkerque autorisée par le préfet maritime MEMN, homologue du préfet maritime NAMO ; il autorise également la proximité du parc Manche Centre 1 au rail du Havre (chimiquiers et tankers notamment). Cet éloignement rend le projet beaucoup plus acceptable socialement.
2. Le recul hors de l'écosystème particulièrement riche et sensible de la zone actuelle, corroboré par les importants volumes de pêche côtière ;
3. Le recul plus important de l'emprise par rapport à la réserve des Sept Îles, avec un impact similaire sur les zones de nourrissage des oiseaux pélagiques par rapport à la zone existante ;
4. Le recul dans une zone de plus faible volume de pêche, et surtout pratiquée par des pêcheurs qui peuvent pêcher les mêmes espèces sur un territoire très vaste et donc beaucoup moins impactante pour les pêcheurs côtiers de nos ports ;
5. L'élimination du détournement du trafic maritime commercial du port de Bloscon, coûteux en carburant. La zone alternative n'altère pas la faible circulation des navires français de faible tonnage et non dangereux qui cabotent le long de la Manche hors du rail principal ;
6. Le recul dans une zone de vent légèrement plus favorable ;

7. Le recul dans une zone de bathymétrie équivalente voire plus favorable en allant vers l'Est sans pour autant empiéter sur l'aire marine protégée adjacente ;
8. Le recul sur des fonds graveleux ou vaseux de natures similaires à ceux rencontrés dans la zone actuelle ;
9. Un impact positif sur l'économie du projet : pour l'investissement public, 30 km de câble 2GW de raccordement, à amortir sur deux appels d'offre (40 ans durée de vie du câble), de l'ordre de 150 M€ au vu de la nature des fonds concernés, sur un investissement total déjà évalué à 3700 M€. Alors que l'État récupère la disposition de la taxe éolienne de 1600 M€ sur 40 ans.
10. Pour l'opérateur, le projet est inchangé pour l'investissement : les éoliennes, leurs plateformes, leur raccordement, les ancrages : toute la mise en œuvre est assurée par des gros équipements offshore qui viennent de Brest ou d'ailleurs, et restent à demeure pendant de longues périodes, un supplément de trajet de seulement 17 miles depuis Brest.
11. Pour les coûts d'exploitation de l'opérateur, le surcoût de transport des équipes de petite maintenance, principalement du carburant et des salaires, avec des durées de travail sur site légèrement réduites ou compensées par un léger accroissement de main d'œuvre. Mais sans commune mesure avec le détournement de la Brittany Ferries ; à noter qu'en baie de Saint Brieuc, la base des petits navires de maintenance routinière sera située au port de Saint-Quay, situé à 26,4 km de l'éolienne la plus proche du champ. Un éloignement à 40 km ne rajouterait que 30% de trajet à ce qui est déjà manifestement considéré acceptable par les opérateurs.
12. Un impact environnemental négatif sur les fonds, lié à l'ensouillage des 30km de câble supplémentaires (environ 1 km² d'écosystème benthique directement perturbé par l'installation et le démantèlement). A noter également un impact négatif lié au carburant des navires de petite taille pour la maintenance de routine, et des gros pour l'installation ; compensés très largement par l'effacement du détournement des Ferries sur le port de Bloscon.

UNE ALTERNATIVE QUI ÉLIMINE DE NOMBREUX POINTS NOIRS PEUT REMPORTER UNE LARGE ADHÉSION

L'État peut aisément faire l'économie d'une crise sociale et économique locale affectant la population du territoire des Pays de Morlaix et de Lannion Trégor ainsi que l'ensemble des usagers non-résidents, les pêcheurs côtiers, les acteurs du tourisme et des milliers de propriétaires, souvent loueurs, qui jouissent d'une covisibilité avec l'horizon marin.

Il lui suffit pour cela d'affirmer le maintien de la sécurité maritime, en adoptant un scénario équilibré par ailleurs soutenu par le syndicat de énergies renouvelables lui-même, qui peut utilement apporter son éclairage, et peut-être justement une contribution utile à l'effort de sécurité maritime. Cette question est, de toutes façons, posée quelle que soit l'implantation et doit être traitée autrement que par un seul trait sur une carte, qui ne reflète pas les contraintes fournies en 2023 par la DGEC pour le débat public après consultation des autorités compétentes en la matière.

La question environnementale reste pleinement posée, les études actuelles ne permettant pas de valider les efforts d'évitement. L'emprise est immense : 25000 hectares imposés par la taille et le nombre d'éoliennes impacte 100 kilomètres cube d'écosystème atmosphérique, halieutique et benthique. Les associations de protection de l'environnement doivent assumer ce compromis et participer à la réduction et à la compensation des effets comme elles se sont largement engagées à le faire, notamment à Saint-Brieuc, en collaboration avec l'opérateur. Le retour d'expérience devrait déjà permettre d'adapter l'approche à la consultation.

Les questions de pilotage de l'énergie éolienne, de fiabilité des lauréats, du coût d'investissement et de prix garanti de rachat au lauréat moins-disant, relativement à d'autres alternatives décarbonées, reste posée. Nous laissons cependant au débat national le soin de trancher les orientations et objectifs énergétiques, largement controversés et malheureusement politisés, de la PPE.

Avec l'alternative que nous proposons, l'État peut néanmoins retrouver la confiance et le soutien de ceux qui ne souhaitent pas remettre en cause les énergies intermittentes, ou encore ceux qui s'opposent par principe au nucléaire, notamment du fait du stigmatisme mémoriel de Plogoff. Ironiquement, le projet en l'état réveille cette mémoire : l'État avançait alors avec violence pour imposer un projet non consenti. Personne ne souhaite un nouveau Plogoff à Roscoff ou ailleurs.

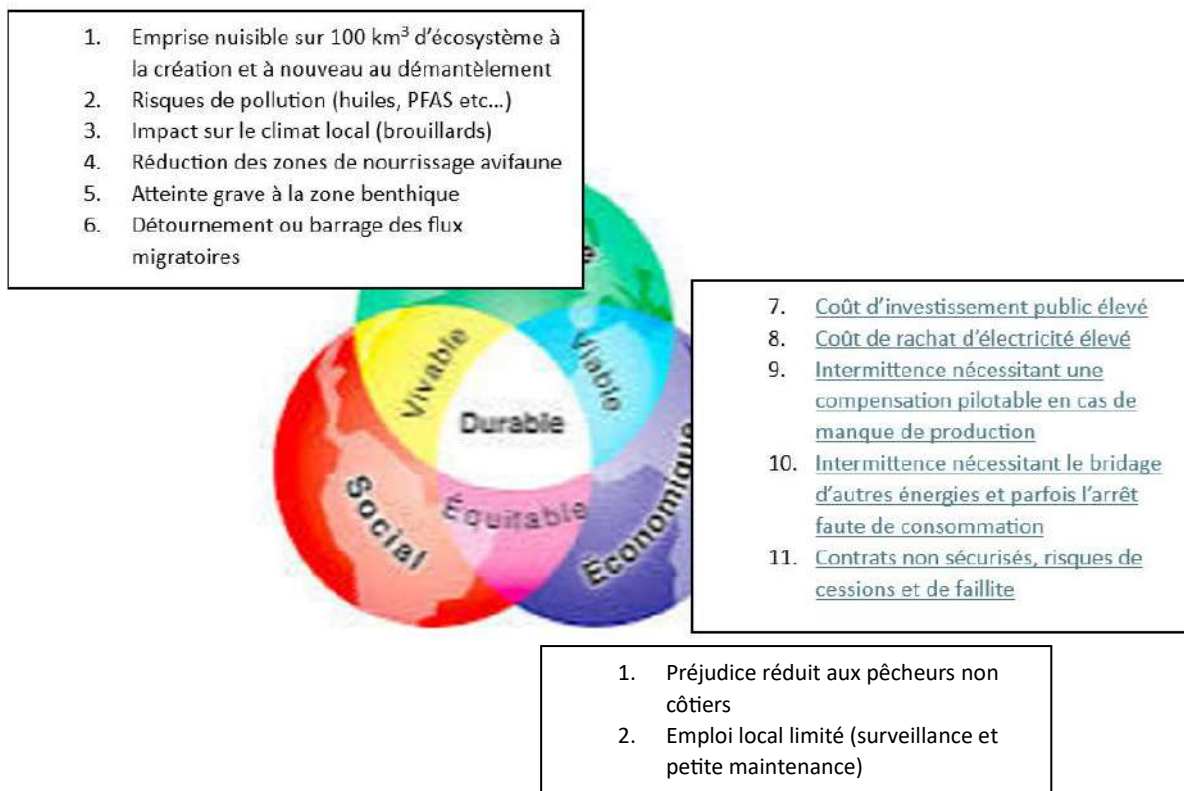


Figure 1 Un scénario alternatif équilibré plus éloigné des côtes, présenté et débattu à minima avec les habitants des communautés de communes des Pays de Morlaix et de Lannion Trégor, les acteurs économiques locaux et la participation des usagers non-résidents mettant à profit leur présence estivale, est susceptible de remporter une large adhésion et effacer le principal des objections sociales au projet, qui reste questionnable sur d'autres points. Nous pensons également que ce scénario emportera l'adhésion du Syndicat des Energies Renouvelables, soucieux de poursuivre des projets bien acceptés par la population des territoires où ils sont implantés.

Carte Enjeux Militaires et Sécurité Maritime

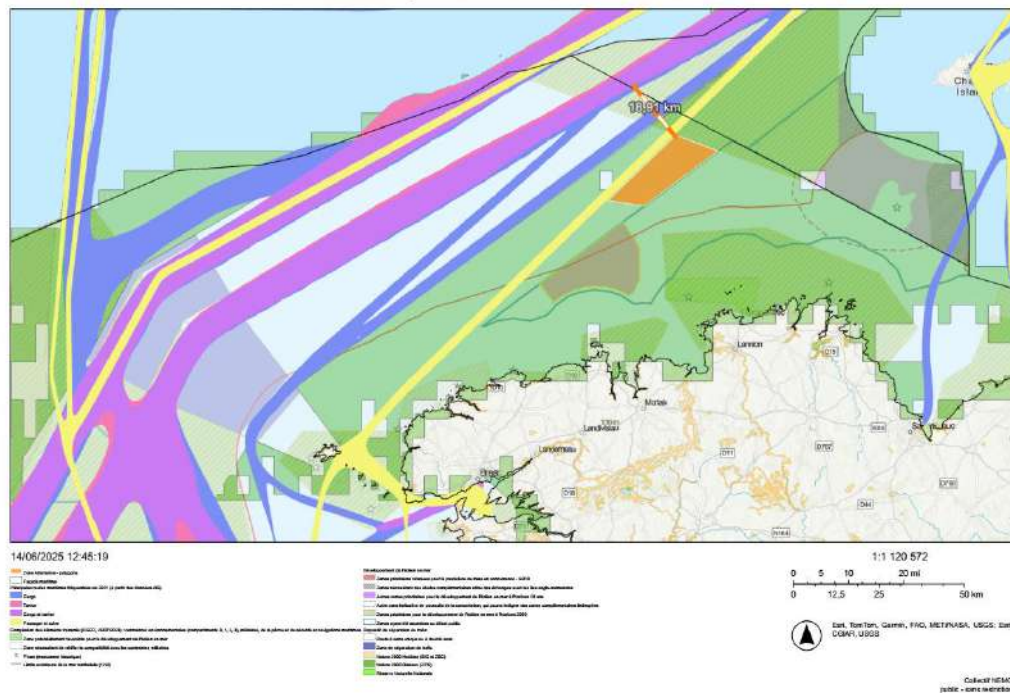


Figure 2 Les contraintes défense et sécurité maritime ainsi que l'évitement des espaces marins protégés sont accommodables dans la zone proposée en orange sur la carte, au voisinage de la zone « NAMO1 » du scénario « équilibré » présenté par le Syndicat des Energies Renouvelables lors du débat public « la mer en débat ». Elle préserve une marge de 10 miles nautiques (18 km) avec le rail montant de navigation (en rose) et ne remet pas en cause les routes des navires français caboteurs non dangereux (en bleu) ni les routes des ferries français qui longent la manche (jaune)

Carte Enjeux Bathymétrie

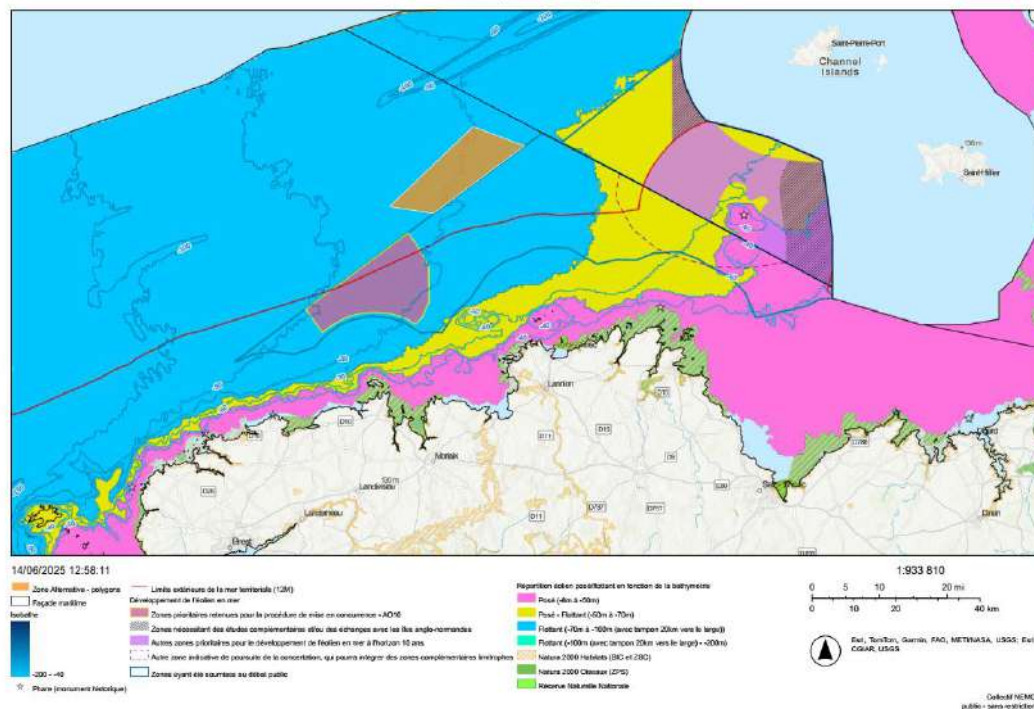


Figure 3 Proposition de zone alternative (zone orange 250km²) par rapport au projet en l'état (250km² dans la zone rose de 350km²). Son éloignement à plus de 40km des côtes réduit le cône de vue et la fréquence de visibilité. A bathymétrie égale et un surcoût d'investissement pour 30km de câble HVDC évalué à 150 M€, soit deux ans et demi de taxe éolienne perçue ici intégralement par l'État qui en dispose librement.

Carte Enjeux Vent

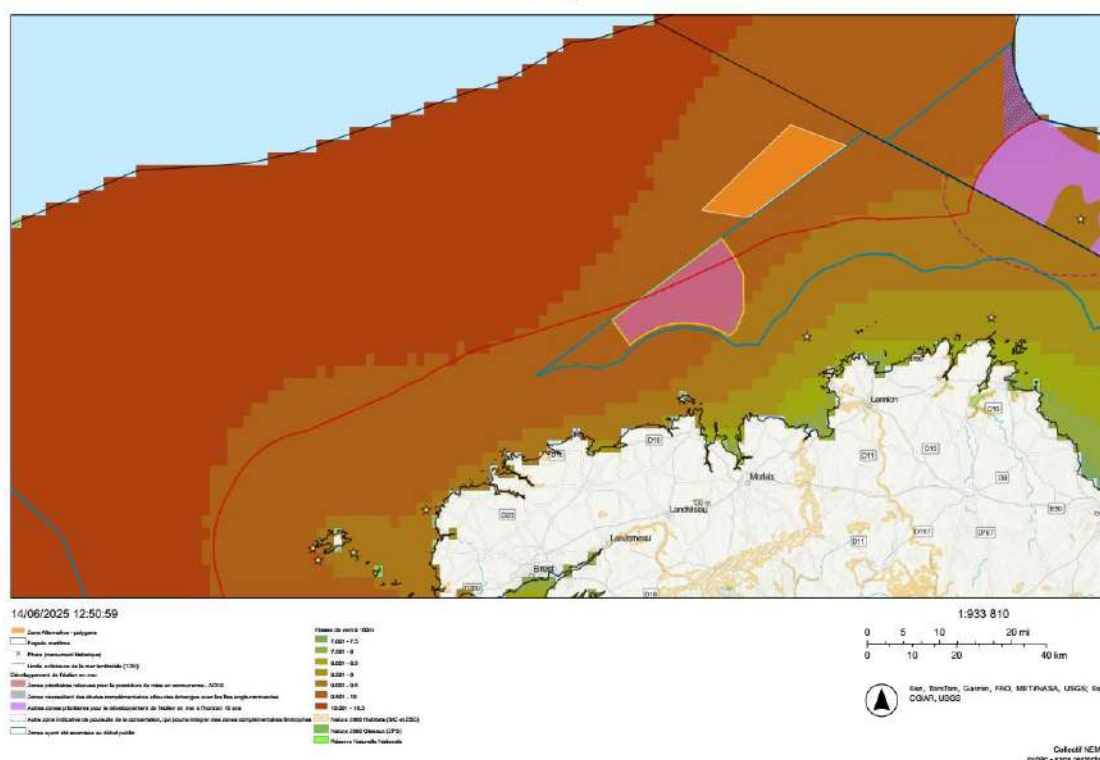


Figure 4 Cette carte montre une situation similaire voir légèrement plus favorable des vents à 180 m pour la zone alternative (en orange).

Enjeux Habitats Benthiques / Nature des Fonds

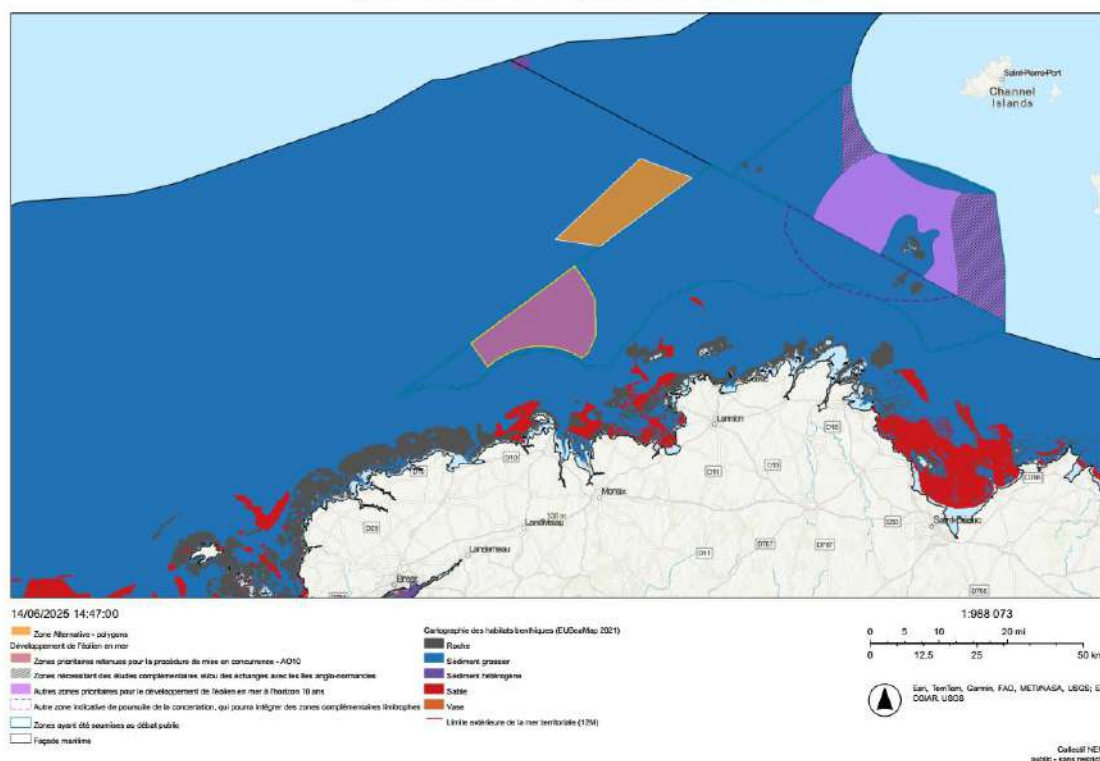


Figure 5 Cette carte montre une nature de fonds similaire pour le câble de raccordement, sans sections rocheuse et ne remet pas en cause le tracé d'atterrage actuellement à l'étude.

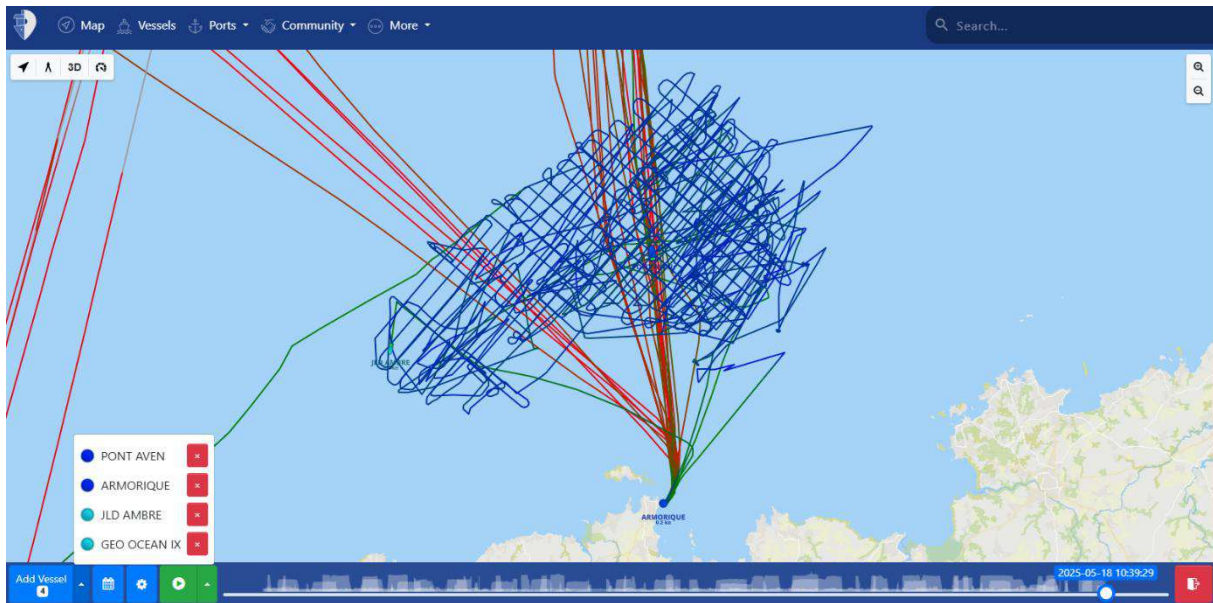


Figure 7 Des navires de géophysique sillonnent la zone d'étude (bleu, vert), les tracés rouges sont ceux des Ferries Armorique et Pont-Aven, qui traversent la zone et devront être déviés si le projet n'est pas modifié. L'investissement prématuré de campagnes géophysiques représente quelques millions d'euros qui peuvent néanmoins être capitalisés en données scientifiques sur les fonds étudiés.



Figure 8 Impact à évaluer de la dépression aval des éoliennes sur la formation d'un brouillard d'altitude dans des conditions proches du point de rosée. Un éloignement à 40km réduit l'impact à terre de ces brouillards par vents de secteur nord.

Eloignement - Protection des Sites et Paysages

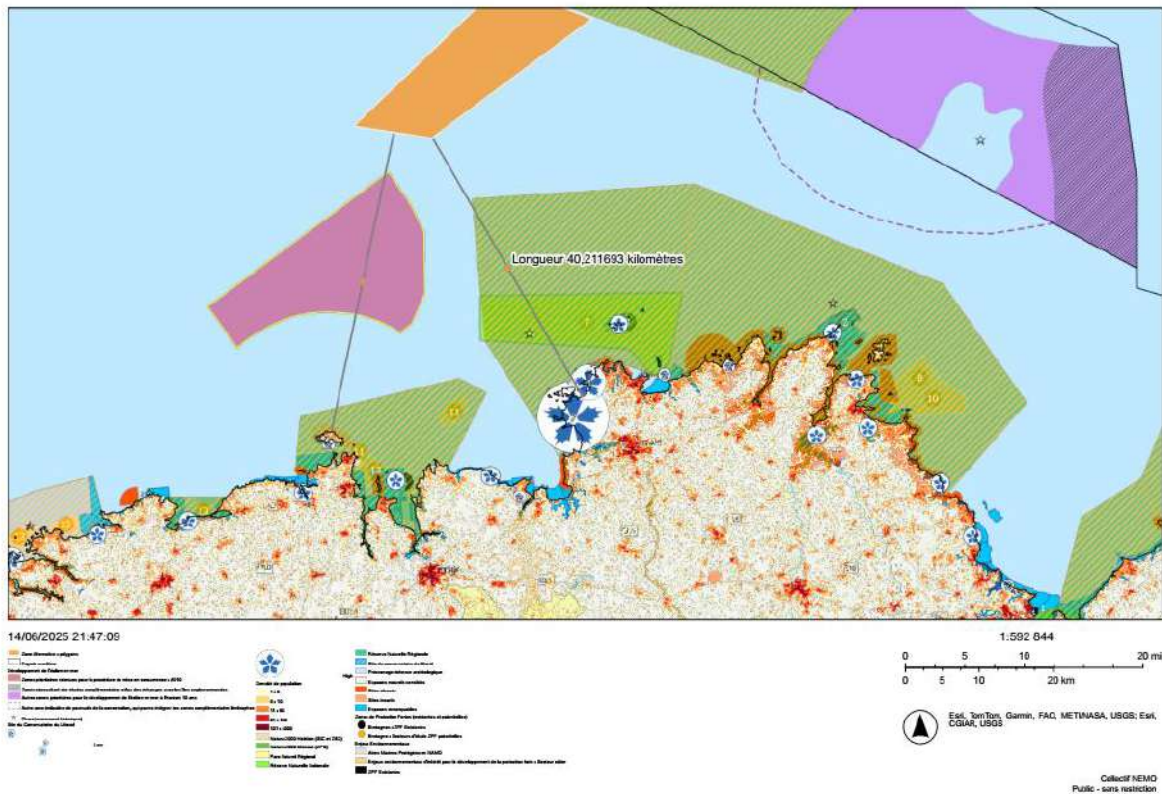


Figure 9 : Carte de synthèse de tous les enjeux paysagers , **hors monuments historiques en covisibilité**. L'ensemble du littoral impacté est un espace continu de patrimoine exceptionnel avec un tissu urbain discontinu qui laisse une grande part aux paysage naturel. De très nombreux classements se superposent. L'emplacement actuel est massivement défigurant.



Figure 10 Photomontage par temps clair et ensoleillé et sec (mi-saison et hiver), les premières éoliennes sont à 20 km ; le paysage est écrasé, les éoliennes apparaissent "sur" l'horizon. L'effet dynamique de rotation en présence de vent n'est pas reproduit. Le recul à 40 km correspond à l'avant dernier rang d'éoliennes dans cette simulation.



Figure 11 Photomontage l'Île de Batz vue depuis Santec (scénario à 16km) vu depuis la pointe au sud de la plage du Pouldu à Santec, depuis une altitude de 5m environ. Le surgissement des silhouettes d'éoliennes derrière l'Île de Batz fait plutôt penser à un paysage terrestre : il est difficile d'imaginer qu'elles sont à une vingtaine de kilomètres; et plus on recule dans l'arrière-pays, pire c'est, car les objets de premier plan, comme l'île, rétrécissent plus que les éoliennes quand on s'en éloigne. A 40 km, les éoliennes ne seraient plus visibles sur ce point de vue.



Figure 12 Photomontage vue vers le nord de l'Île de Batz. Le point blanc à droite c'est le Ferry Armorique photographié à 12km des côtes. Le photomontage simule le détournement des Ferries et illustre le gigantisme des éoliennes. Un recul à 40 km correspondant au dernier rang d'éoliennes visibles sur ce montage réduirait l'impact paysager à un niveau acceptable en termes de champ de vision et de fréquence de conditions météorologiques dans lesquelles elles seraient visibles.

ANNEXE 1: TABLEAU COMPARÉ DES PROPOSITIONS

Ce tableau en 6 sections démontre un impact globalement très favorable pour la proposition alternative à celle en l'état dans tous les domaines excepté l'impact écologique, qui n'est pas différencié.

La zone alternative est légèrement plus propice, élimine les trois conflits d'usage majeurs, est économiquement viable sans effet notable sur les coût d'investissement et d'opération du preneur, économiquement favorable pour l'État qui récupère une grande partie de la taxe éolienne, offrant l'acceptabilité sociale essentielle au critère de développement durable.

ANNEXE 2: LISTE DES ATLAS D'ENJEUX

Atlas Critères Zones Propices à l'Éolien

- Enjeux Militaire et Sécurité Maritime
- Enjeu Vent
- Enjeux Bathymétrie
- Enjeux Nature des Fonds
- Enjeux Planification Protection Forte

Atlas Synthèses Sensibilité Ecologique à l'Éolien

- Zones de Croissance
- Oiseaux Marins (Annuel)
- Mammifères Marins (Annuel)
- Frayères

Atlas Conflits d'Usage

- Protection des Sites et Paysage
- Valeur des Pêches Débarquées à Roscoff (plus de 12m)
- Valeur chaluts et sennes de fond (plus de 12m)
- Captures Totales par port de retour TOUS NAVIRES
- Transport Maritime

Atlas Enjeux Ecologiques Détaillés

- Tortues Marines
- Petits Delphinidés
- Marsouins
- Fou de Bassan
- Grand Cormoran
- Macareux - Guillemot
- Habitats Sédimentaires
- Frayères
- Nourricerie
- Invertébrés Benthiques
- Elasmobranches
- Colonies Oiseaux Marins et Nourrissage
- Zone Densité Oiseaux Marins - Période Inter-nuptiale
- Zone Densité Maximale Marsouin Commun
- Autres Cétacés

Zones Propices à l'Eolien	Proposition de l'Etat	Proposition Alternative	DELTA entre proposition Etat et Alternative
Enjeux Militaires	Pas d'enjeu militaire sur zone	Pas d'enjeu militaire sur zone	La zone de 350 km ² comme la zone alternatives sont indiquées sans contrainte militaire par la DGEC après saisine de l'autorité compétente préalablement à "la mer en débat". (zone verte sur la cartographie correspondante de l'atlas)
Enjeux Sécurité Maritime	Pas d'enjeu de sécurité maritime (étude DGEC)	Pas d'enjeu de sécurité maritime (étude DGEC)	La zone de 350 km ² comme la zone alternatives sont indiquées sans contrainte de sécurité maritime par la DGEC après saisine de l'autorité compétente préalablement à "la mer en débat". Des experts en sécurité maritime nous disent que l'enjeu est parfaitement gérable La marge de 10 miles nautiques du rail principal est suffisante. La sécurité est gérée à des distances moindres (7 miles) en Manche Est et Mer du Nord. Nous avons demandé à la CNDP de nous fournir les éléments de saisine de l'autorité en la matière (préfecture maritime) ainsi que de la motivation de sa réponse. Les trafics de cargos "caboteurs" français entre ports français, limités à 6000m ³ de volume fermé ne contenant aucun produit dangereux ne présentent en aucun cas un risque non gérable de sécurité maritime nécessitant une marge de 12 miles nautiques. Notre proposition n'intersecte ni ne dévie aucune route maritime principale, le passage des ferries au plus près des champs éoliens est parfaitement admis en Manche, comme la dérogation de passage dans le passage le plus dangereux d'Ouessant (Fromveur) pour les commandants certifiés. Par ailleurs des cas de collision de tanker et de porte-conteneur à la dérive avec des éoliennes par tempête n'ont occasionné ni perte des navires concernés ni pollution, les navires ont été extraits sans dommages majeurs.
Enjeu Vent	Vent favorable	Vent potentiellement légèrement plus favorable	La rentabilité économique pourrait être légèrement améliorée dans la zone alternative
Enjeux Bathymétrie	Bathymétrie favorable au flottant	Bathymétrie favorable au flottant et plus avantageuse	La bathymétrie de la zone alternative est pour 50% inférieure à 80m, alors que la zone proposée par l'état n'est qu'à 15% dans un des scénarios et 0% dans les autres. La zone alternative représente un avantage économique potentiel par la réduction des longueurs d'ancrage et de câble de connexion des éoliennes pour l'opérateur.
Enjeux Nature des Fonds	Sédiments grossiers	Sédiments grossiers	Les zones indiquent des fonds similaires ainsi que sur les trajets de raccordement : l'absence de fonds rocheux est favorable. Le coût d'ensouillement se trouve dans la tranche médiane (meilleur sur fond sableux, pire sur fond rocheux)
Enjeux Planification Protection Forte	Pas d'enjeu sur zone	Pas d'enjeu sur zone	Les zones ne montrent aucune superposition avec des zones de protection forte existantes ou potentielles.
Bilan Zones Propices à l'Eolien			Zone alternative légèrement plus propice à l'éolien, sécurité maritime à travailler avec l'autorité et le preneur, aucun obstacle insurmontable anticipé

Sensibilité Ecologique à l'Eolien

Zones de Croissance
Oiseaux Marins (Annuel)

Proposition de l'Etat

Enjeu moyen
Sensibilité 6 sur 8

Proposition Alternative

Enjeu moyen
Sensibilité 5 sur 8

DELTA entre proposition Etat et Alternative

Les deux zones présentent un enjeu comparable, d'intensité moyenne
La sensibilité pour l'avifaune marine en général est plus faible dans la zone alternative, qui est donc plus favorable. Les impacts détaillés doivent néanmoins être examinés au cas par cas pour les espèces majeures.
La sensibilité pour les mammifères marins en général est légèrement plus faible dans la zone alternative, qui est donc plus favorable. Les impacts détaillés doivent néanmoins être examinés au cas par cas pour les espèces majeures.
La sensibilité pour les mammifères marins en général est légèrement plus élevée dans la zone alternative, qui est donc moins favorable. Les impacts détaillés doivent néanmoins être examinés au cas par cas pour les espèces majeures.

Mamifères Marins (Annuel)

Sensibilité entre 7 et 8 sur 11

Sensibilité principalement 7 sur une échelle de 11

Frayères

Sensibilité entre 1 et 5 sur 18

Sensibilité entre 1 et 7 sur 18

Bilan Sensibilité Ecologique à l'Eolien

Bilan très peu différencié sur la sensibilité écologique. L'impact doit faire l'objet de mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Conflits d'Usages

Protection des Sites et Paysage

Proposition de l'Etat

La dégradation paysagère est majeure sur 100km de littoral de Brignogan à Trébeurden avec des distances de 16 à 30 km des éoliennes les plus proches selon les scénarios et le points du littoral.

Proposition Alternative

La dégradation paysagère est moyenne à faible sur 80 km de littoral de Cléder à Trébeurden avec des distances de 38 à 50 km des points du littoral pour les éoliennes les plus proches.

DELTA entre proposition Etat et Alternative

Impact considérablement réduit

Valeur des Pêches Débarquées à Rosco principalement 5 à 10 k€

principalement 25 à 50 k€

Impact économique plus important. Attention, ceci concerne uniquement l'impact sur la pêche au large (navires de plus de 12m) qui ont de grandes marges de manœuvre pour atteindre des zones alternatives, et non la pêche côtière (navires de moins de 12m)

Valeur chaluts et sennes de fond (plus 5 à 10 k€ principalement

principalement 25 à 50 k€

Impact économique principalement sur le chalutage, qui sera impossible. Contrepartie positive possible pour la préservation des fonds après rééquilibrage de l'écosystème suite aux travaux d'installation.

Captures Totales par port de retour TOI Zone de petite pêches côtière

Zone n'affectant pas la petite pêche côtière

Elimination du préjudice à la petite pêche côtière. La carte montre la taille des captures pour les petits ports côtiers du nord Finistère et du Trégor par rapport à Roscoff. On peut en inférer que la petite pêche côtière à Roscoff est d'importance similaire.

Transport Maritime

Détournement du trafic maritime du port de Bloscon

Pas de détournement

Avantage indiscutable de la zone alternative

Bilan Conflits d'Usages

Bilan extrêmement favorable pour la zone alternative , impact négatif limité au chalutage sur la zone alternative

Enjeux Ecologiques Détaillés

Tortues Marines	Enjeu Fort
Petits Delphinidés	densité 2 sur 3
Marsouins	densité 5 et 6 sur 6
Fou de Bassan	densité 3 sur 6
Grand Cormoran	négligeable
Macareux - Guillemot	8 sur 8
Habitats Sédimentaires	Enjeu Majeur
Frayères	Enjeu Fort
Nourricerie	Enjeu Fort
Invertébrés Benthiques	Enjeu Fort
Elasmobranches	Enjeu Fort
Colonies Oiseaux Marins et Nourissage	Enjeu Fort
Zone Densité Oiseaux Marins - Période	Enjeu Fort
Zone Densité Maximale Marsouin Com	Enjeu Fort
Autres Cétacés	Enjeu Fort

Bilan Impact Ecologique Global

Proposition de l'Etat

Enjeu Fort
densité 2 sur 3
densité 5 et 6 sur 6
densité 3 sur 6
négligeable
8 sur 8
Enjeu Majeur
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort

Proposition Alternative

Enjeu Fort
densité 1 à 2 sur 3
densité 6 sur 6
densité 3 sur 6
négligeable
7 et 8 sur 8
Enjeu Majeur
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort
Enjeu Fort

DELTA entre proposition Etat et Alternative

pas de différence
zone alternative plus favorable
zone alternative moins favorable, enjeu fort sur les deux zones
pas de différence, enjeu faible
pas de différence
zone alternative légèrement moins défavorable, enjeu fort
pas de différence
pas de différence
pas de différence
pas de différence
pas de différence
pas de différence
pas de différence
pas de différence
pas de différence

Impacts écologiques inévitables à forts enjeux, non ou peu différenciés entre les deux zones : les mesures de réduction et de compensation du dommage écologique sont indispensables.

Facteurs socio-économiques	Proposition de l'Etat	Proposition Alternative	DELTA entre proposition Etat et Alternative
Economie de l'Etat - taxe éolienne sur 3 territoires	1200 M€ en compensations eaux territoriales	pas de compensations en ZEE	Gain de 1200 M€
Economie de l'Etat - raccordement HTC	600 M€ estimé	600 M€ estimé plus 30 km supplémentaires de câble HTDC 5 M€ / km ensouillé en fond de mer	Dépense supplémentaire de 150 M€
Economie de l'Etat - sous-stations	1100 M€ à terre et 2000 M€ en mer	1100 M€ à terre et 2000 M€ en mer	aucun effet
Economie de l'Etat - Bilan sans garanyi	4900 M€	3850 M€	Gain certain de 1200 M€
Economie de l'Etat - Garantie de rachat	Déterminé par l'appel d'offre	Déterminé par l'appel d'offre	Insensible en principe à la zonation, sauf à la marge.
Economie de l'opérateur - Eoliennes	110 éoliennes de 287m de haut	110 éoliennes de 287m de haut	aucun effet
Economie de l'opérateur - Plateformes	122 miles nautiques Brest - Centre Zone	140 miles nautiques Brest - Centre Zone	Temps d'affrètement supplémentaire de transit pendant la mise en place et pour la grosse maintenance : 18 miles nautiques (hypothèse de passage dans la route Est du DST Ouessant réservé aux navires français non dangereux.) Les navires restent mobilisés plusieurs jours pour les opérations d'installation.
Economie de l'opérateur - Maintenance	17 miles nautiques Roscoff - Centre zone	34 miles nautiques Roscoff - Centre zone	Temps de transit, carburant, salaires pour un incrément de trajet de 34 miles nautiques par intervention.
Economie de l'opérateur - Ancrages	Bathymétrie principalement > 80m	50 % Bathymétrie < 80m	Réduction moyenne de 5 mètres de la profondeur sur 80m en moyenne, soit une économie de 6% en câbles/chaînes d'ancrage, pose non comprise (le coût des ancrs est inchangé)
Economie de l'opérateur - Câbles de rai	Bathymétrie principalement > 80m	50 % Bathymétrie < 80m	Réduction moyenne de 5 mètres de la profondeur sur 80m en moyenne, soit une économie de 6% en matériaux, pose non comprise (câble électrique de raccordement à la sous-station)
Economie de l'opérateur - bilan			à évaluer , impact modéré sur 10% environ du coût global investissement et opération sur 30 ans
Effets sociaux - cohésion sociale	Division des acteurs, ressentiment, résignation, perte de sens, utilité questionnée	Rassemblement autour d'un projet commun , solidarité, vivre ensemble, qualité du cadre de vie, contribution à l'effort de décarbonation	
Effets politiques - image de l'action de l'Etat	Etat qui impose et ne consulte pas ; faible implication des élus ; confrontation avec une partie de la population	Etat déterminé mais attentif et protecteur, implication visible des élus et de la population	
Bilan socio-économique et politique			Bilan équilibré : compromis entre une acceptabilité largement renforcée et un bilan économique non discriminant.

Critères endogènes non évalués

Apparition de micro climat du à la dépression en traine de turbine (brouillards plus fréquents et plus étalés): données à rechercher ; une implantation plus lointaine des côtes peut réduire fortement l'impact sur les zones côtières aux enjeux les plus forts.

Modification des courants marins, des houles, et des températures et géochimies de surface au voisinage du champ.

Risques de pollutions liées à l'installation, à l'opération, la maintenance et le démantèlement du site

Opportunité pour l'économie locale (emploi direct et indirecte lié au projet) ; certainement indifférencié selon les zones

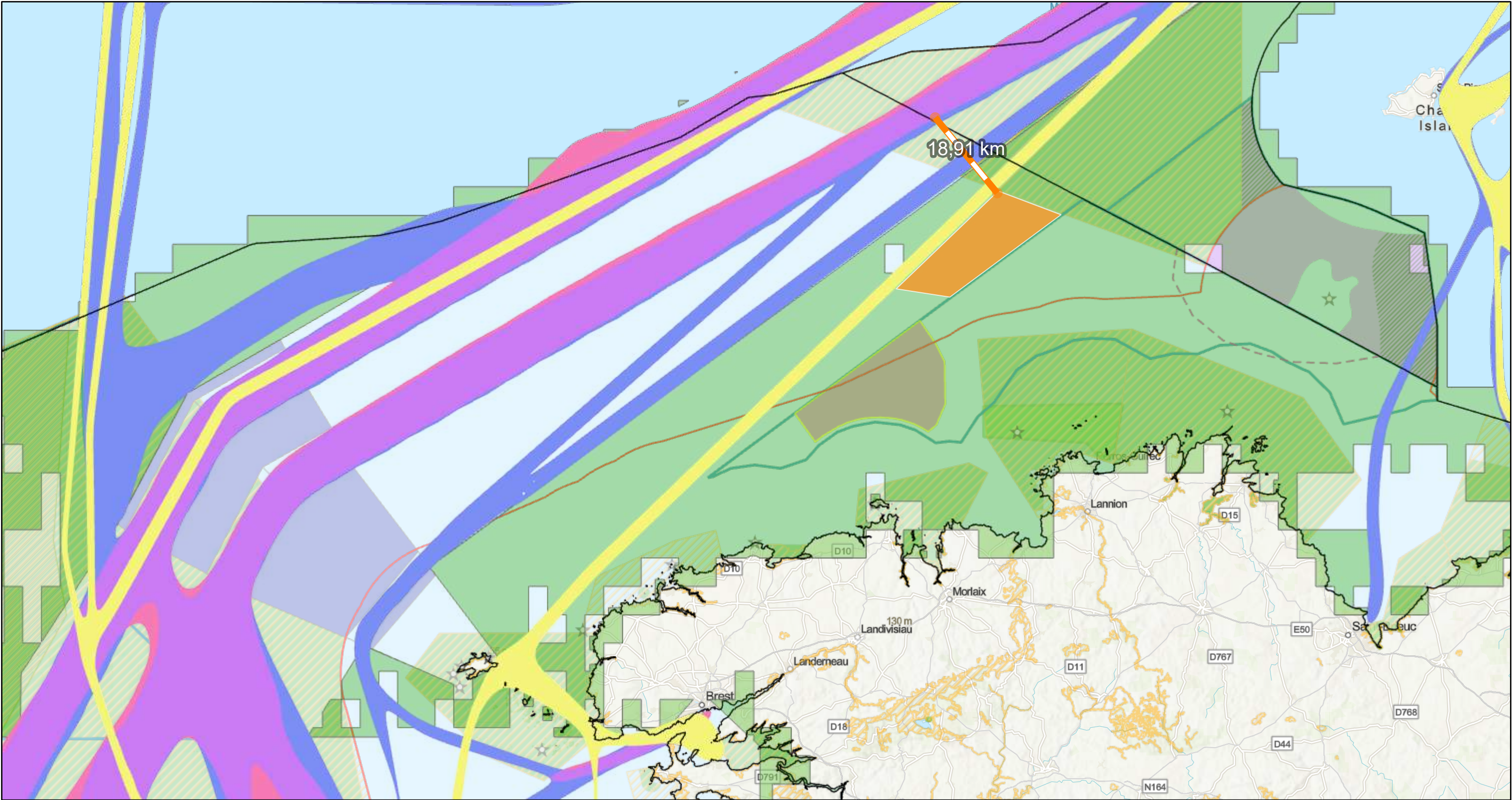
Critères exogènes non évalués

Efficacité économique de décarbonation par rapport à d'autres sources d'énergie décarbonée (bilan investissement public, cout carbone et contribution combinée à décarboner avec les autres sources notamment)

Effet sur la stabilité du réseau et interdépendance des productions intermittentes et pilotables. Capacité technologique et cout d'investissement pour développer des capacités de stockage de grande ampleur à 10 ans

Fiabilité des preneurs, capacité à favoriser les acteurs nationaux, part d'équipements fabriqués en France, critères européens certifiant la qualité et la fiabilité des produits utilisés

Carte Enjeux Militaires et Sécurité Maritime

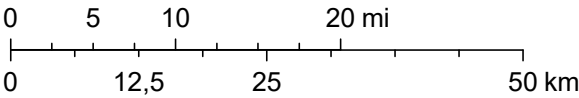


14/06/2025 12:45:19

- Zone Alternative - polygones
- Façade maritime
- Principales routes maritimes fréquentées en 2021 (à partir des données AIS)
- Cargo
- Tanker
- Cargo et tanker
- Passager et autre
- Compilation des éléments transmis (DGEC, 26/07/2023) : contraintes environnementales (compartiments 0, 1, 2, 3), militaires, de la pêche et de sécurité et navigations maritimes
- Zone potentiellement favorable pour le développement de l'éolien en mer
- Zone nécessitant de vérifier la compatibilité avec les contraintes militaires
- Phare (monument historique)
- Limite extérieure de la mer territoriale (12M)

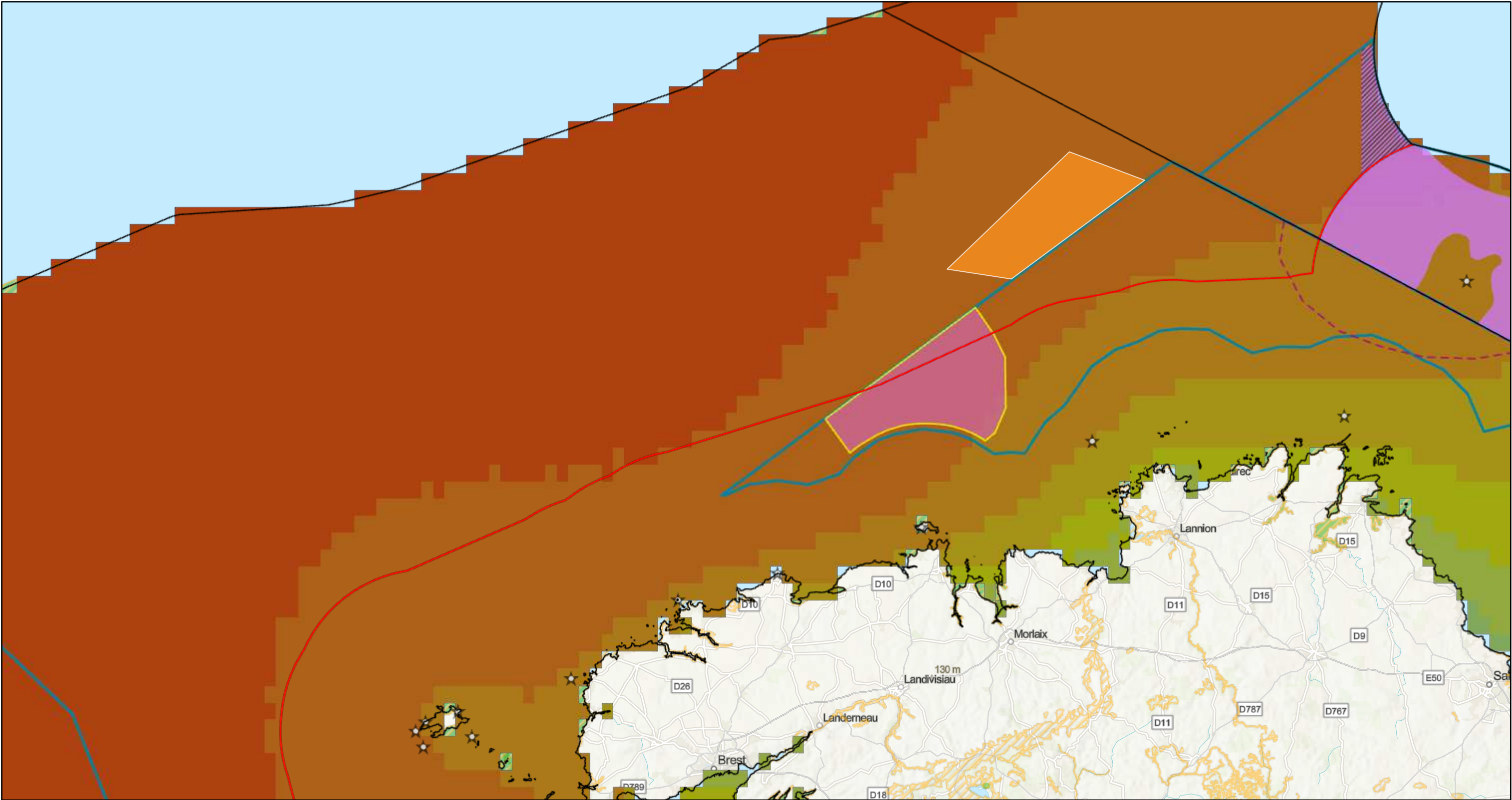
- Développement de l'éolien en mer
- Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10
- Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes
- Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans
- Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes
- Zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 2050
- Zones ayant été soumises au débat public
- Dispositif de séparation du trafic
- Route à sens unique ou à double sens
- Zone de séparation de trafic
- Natura 2000 Habitats (SIC et ZSC)
- Natura 2000 Oiseaux (ZPS)
- Réserve Naturelle Nationale

1:1 120 572



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Carte Enjeux Vent

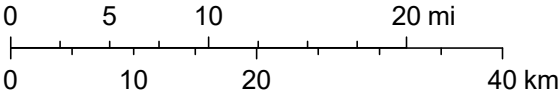


14/06/2025 12:50:59

1:933 810

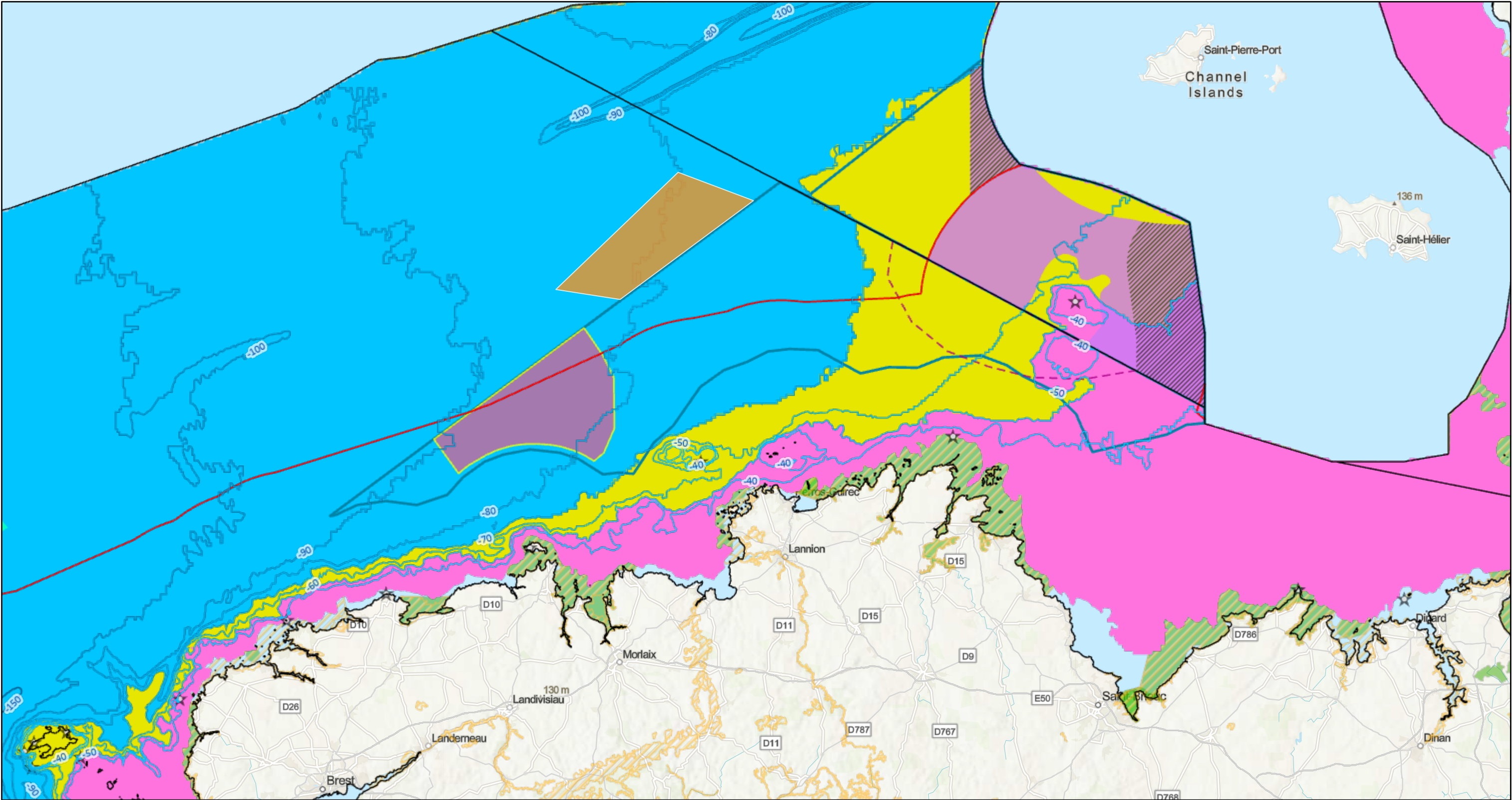
- Zone Alternative - polygones
- Façade maritime
- Phare (monument historique)
- Limite extérieure de la mer territoriale (12M)
- Développement de l'éolien en mer
 - Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10
 - Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes
 - Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans
 - Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes
 - Zones ayant été soumises au débat public

- Vitesse de vent à 180m
- 7.001 - 7.5
 - 7.501 - 8
 - 8.001 - 8.5
 - 8.501 - 9
 - 9.001 - 9.5
 - 9.501 - 10
 - 10.001 - 10.5
 - Natura 2000 Habitats (SIC et ZSC)
 - Natura 2000 Oiseaux (ZPS)
 - Réserve Naturelle Nationale



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Carte Enjeux Bathymétrie



14/06/2025 12:58:11

1:933 810

- Zone Alternative - polygones

Façade maritime

Isobathe

-200 - -40

★

Phare (monument historique)
- Limite extérieure de la mer territoriale (12M)

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

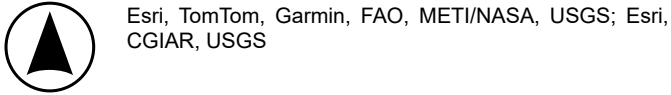
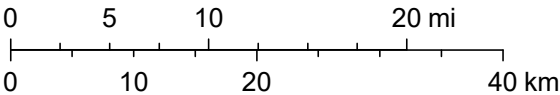
Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

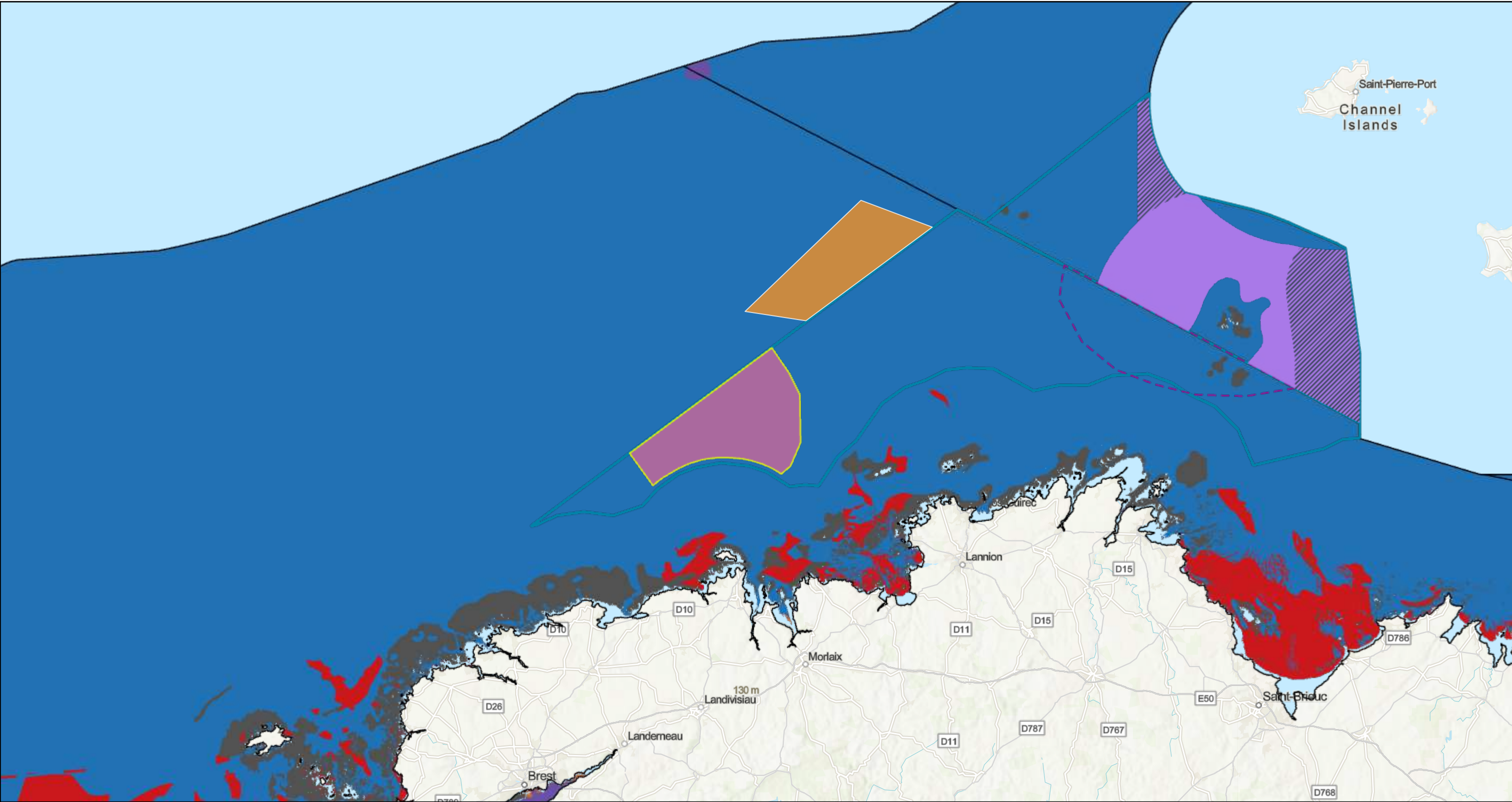
Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Zones ayant été soumises au débat public

- Répartition éolien posé/flottant en fonction de la bathymétrie
- Posé (-8m à -50m)
- Posé - Flottant (-50m à -70m)
- Flottant (-70m à -100m (avec tampon 20km vers le large))
- Flottant (-100m (avec tampon 20km vers le large) - -200m)
- Natura 2000 Habitats (SIC et ZSC)
- Natura 2000 Oiseaux (ZPS)
- Réserve Naturelle Nationale



Enjeux Habitats Benthiques / Nature des Fonds



14/06/2025 14:47:00

1:988 073

- Zone Alternative - polygones

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Zones ayant été soumises au débat public

Façade maritime

- Cartographie des habitats benthiques (EUSeaMap 2021)
- Roche

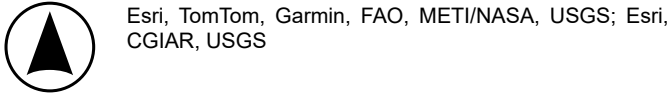
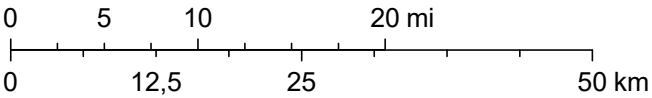
Sédiment grossier

Sédiment hétérogène

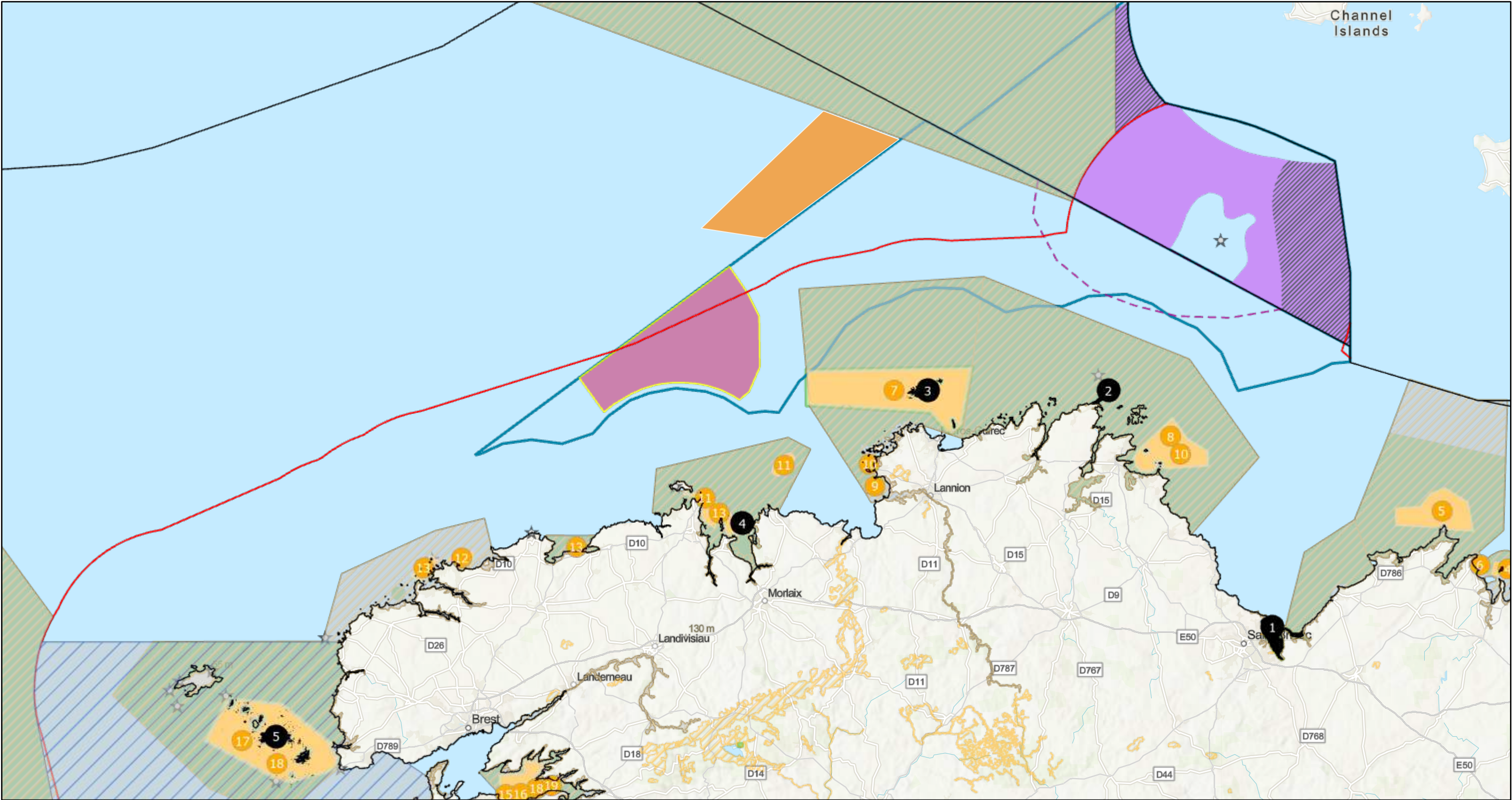
Sable

Vase

Limite extérieure de la mer territoriale (12M)



Carte Enjeux Planification Protection Forte



14/06/2025 14:30:33

1:933 810

- Zone Alternative - polygones

Façade maritime

Zones de Protection Fortes (existantes et potentielles)

Bretagnes - ZPF Existantes

Bretagne - Secteurs d'étude ZPF potentielles

Enjeux Environnementaux

Aires Marines Protégées en NAMO

Parc Naturel Marin

Enjeux environnementaux d'intérêt pour le développement de la protection forte - Secteur côtier

ZPF Existantes

★ Phare (monument historique)

Limite extérieure de la mer territoriale (12M)

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

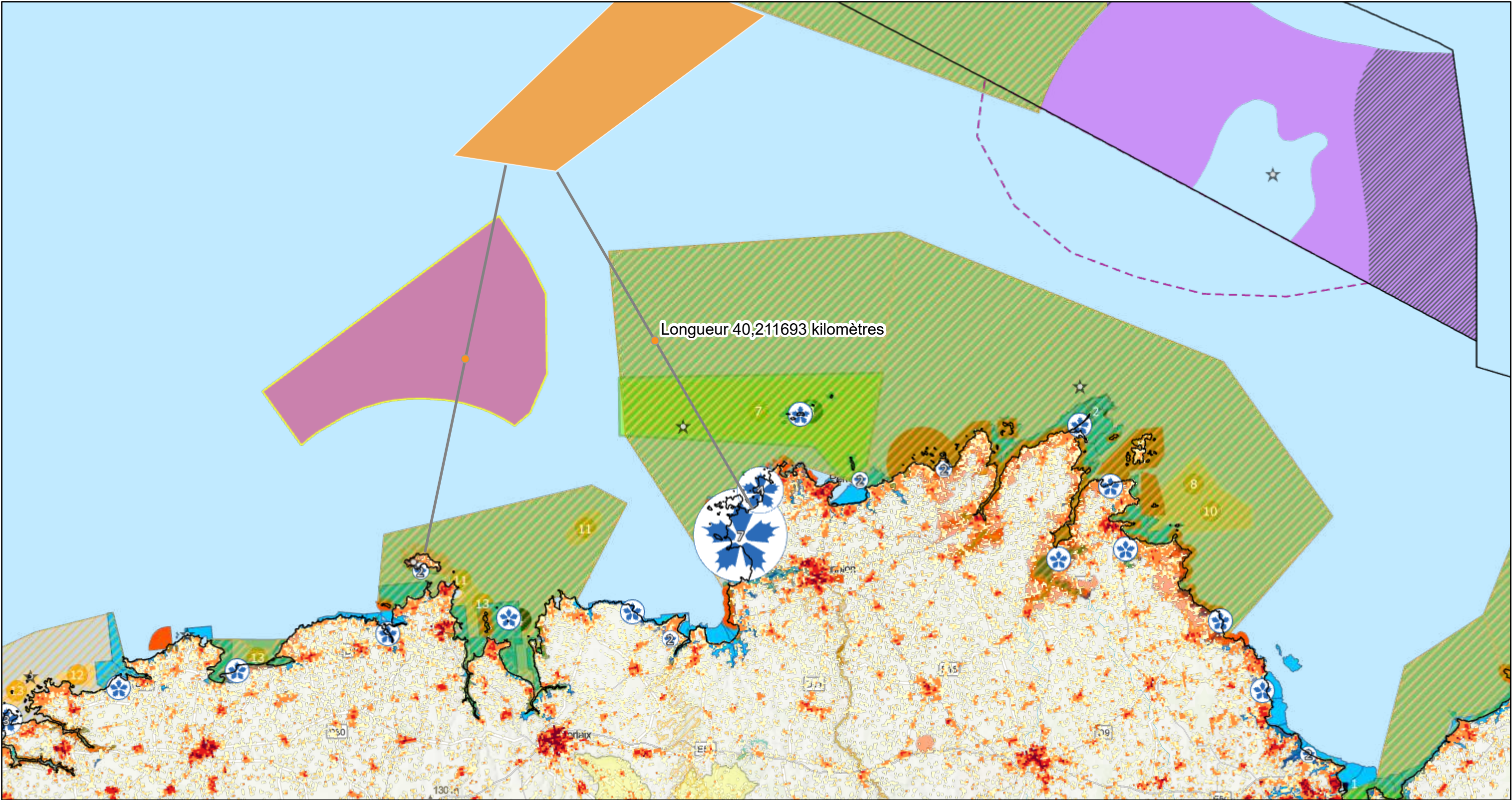
Zones ayant été soumises au débat public

Natura 2000 Habitats (SIC et ZSC)

Natura 2000 Oiseaux (ZPS)

Réserve Naturelle Nationale
-
-
- Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS
- Collectif NEMO
public - sans restriction

Eloignement - Protection des Sites et Paysages



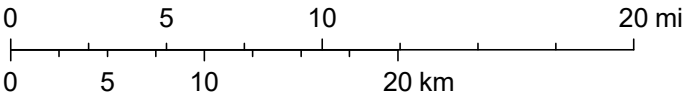
14/06/2025 21:47:09

1:592 844

- Zone Alternative - polygones
- Façade maritime
- Développement de l'éolien en mer
- Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10
- Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes
- Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans
- Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes
- ★ Phare (monument historique)
- Site du Conservatoire du Littoral

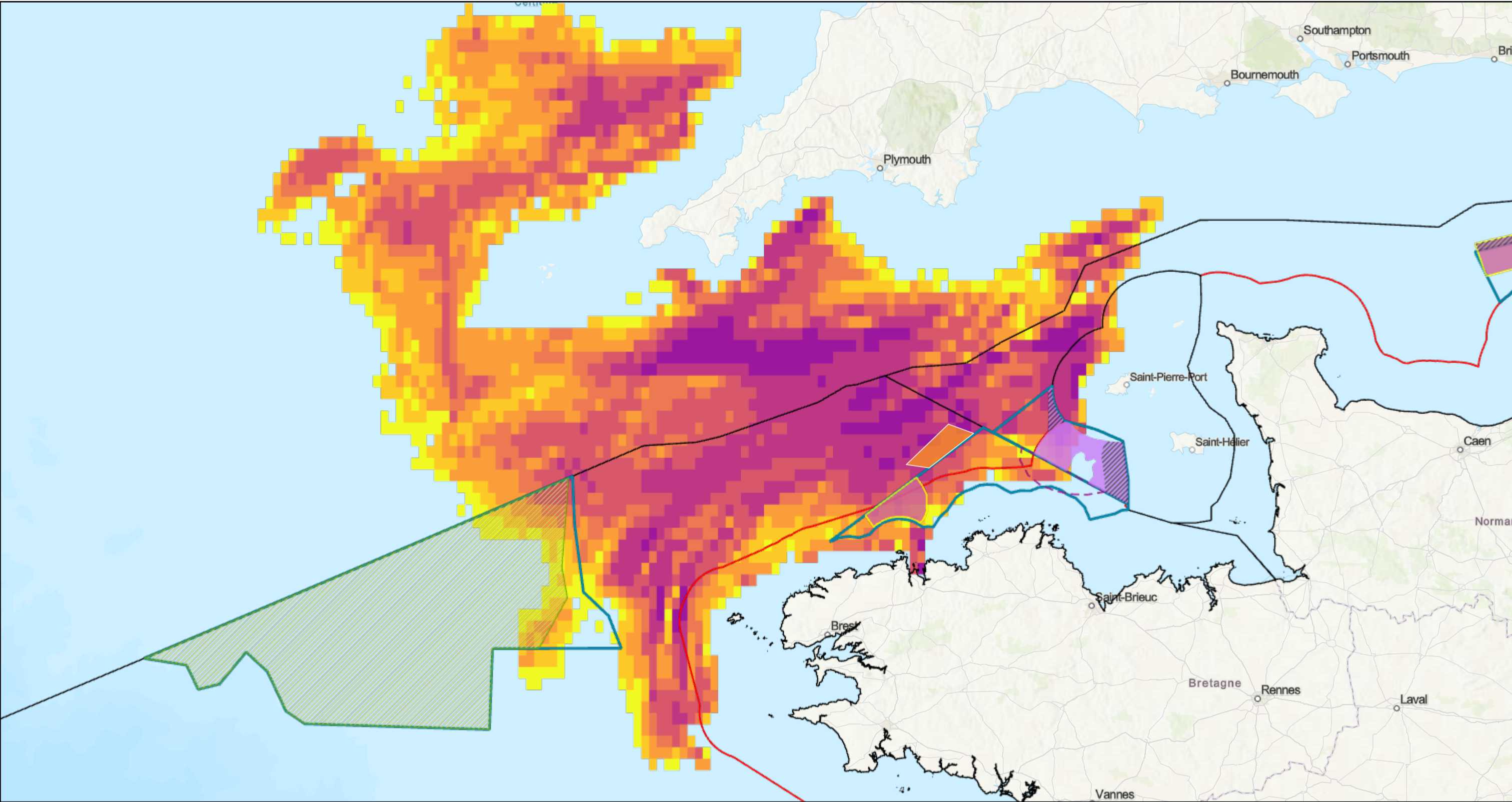
- Densité de population
- 1 - 5
- 6 - 10
- 11 - 50
- 51 - 100
- 101 - 4000
- Natura 2000 Habitats (SIC et ZSC)
- Natura 2000 Oiseaux (ZPS)
- Parc Naturel Régional
- Réserve Naturelle Nationale

- Réserve Naturelle Régionale
- Site du conservatoire du littoral
- Pré-zonage richesse archéologique
- Espaces naturels sensibles
- Sites classés
- Sites inscrits
- Espaces remarquables
- Zones de Protection Fortes (existantes et potentielles)
- Bretagne - ZPF Existantes
- Bretagne - Secteurs d'étude ZPF potentielles
- Enjeux Environnementaux
- Aires Marines Protégées en NAMO
- Enjeux environnementaux d'intérêt pour le développement de la protection forte - Secteur côtier
- ZPF Existantes



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Enjeu Valeur des pêches débarquées à Roscoff (plus de 12m)

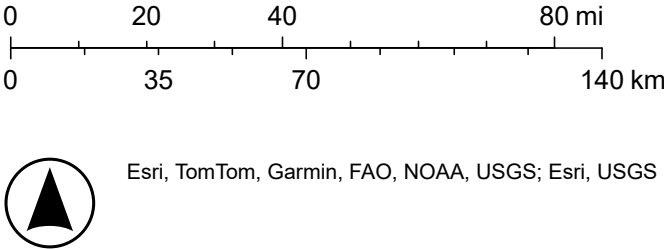


14/06/2025 14:54:49

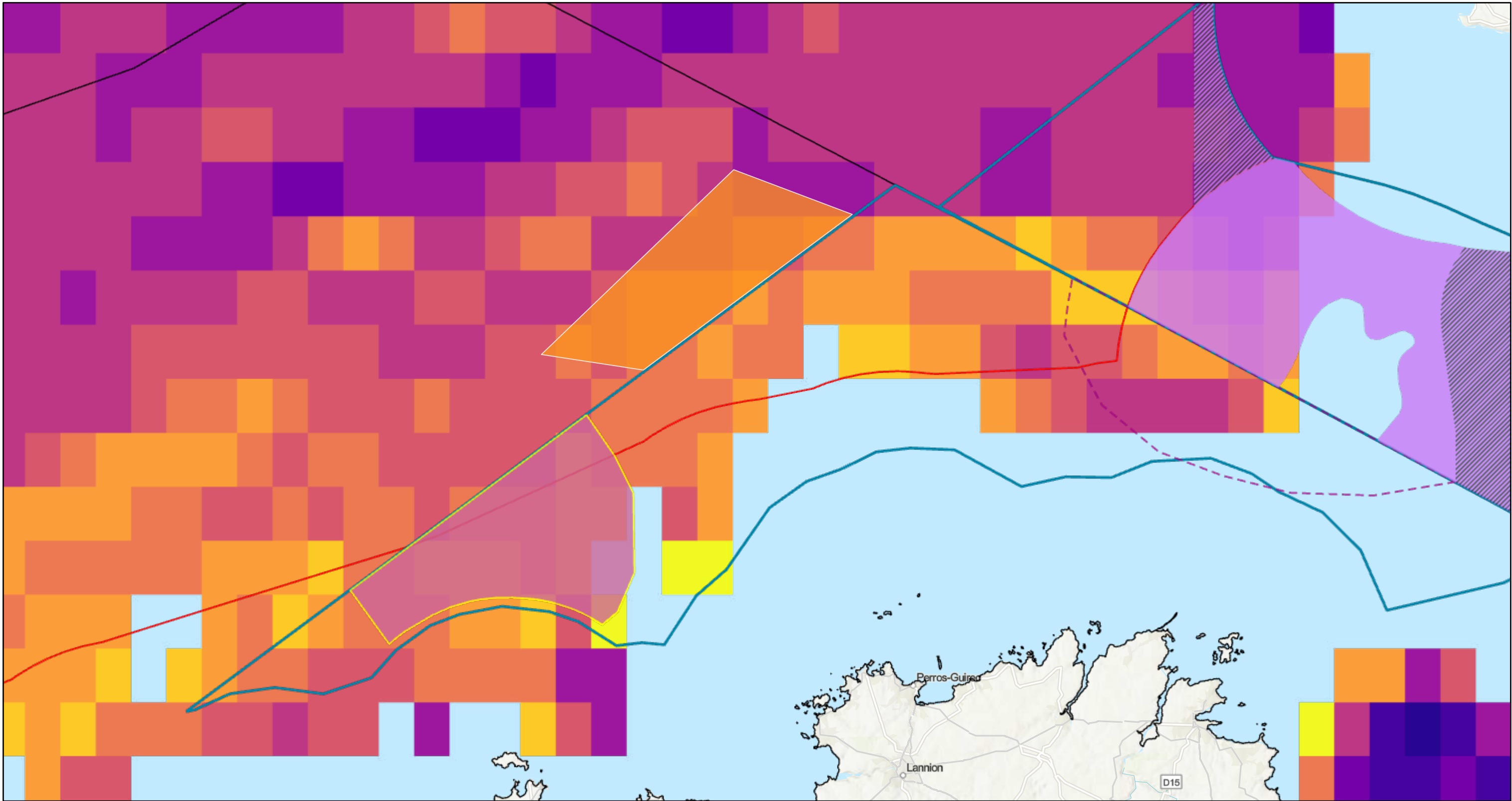
1:2 744 648

- Zone Alternative - polygones
- Développement de l'éolien en mer
- Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10
- Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes
- Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans
- Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes
- Zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 2050
- Zones ayant été soumises au débat public
- Façade maritime

- Limite extérieure de la mer territoriale (12M)
- Roscoff [Représentativité : 96%]
- Moins de 2,5k€
- 2,6k€ - 5k€
- 5,1k€ - 10k€
- 10,1k€ - 15k€
- 15,1k€ - 25k€
- 25,1k€ - 50k€
- 50,1k€ - 100k€



Enjeu Valeur chaluts et sennes de fond (plus de 12m)

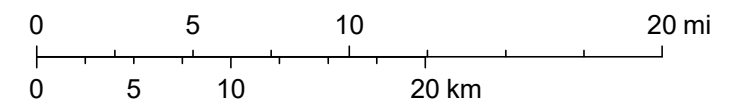


14/06/2025 15:00:22

1:592 844

-  Zone Alternative - polygones
- Développement de l'éolien en mer
-  Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10
-  Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes
-  Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans
-  Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes
-  Zones ayant été soumises au débat public
-  Façade maritime
-  Limite extérieure de la mer territoriale (12M)
- Chaluts et sennes de fonds [Représentativité : 92%]
-  Moins de 2,5k€

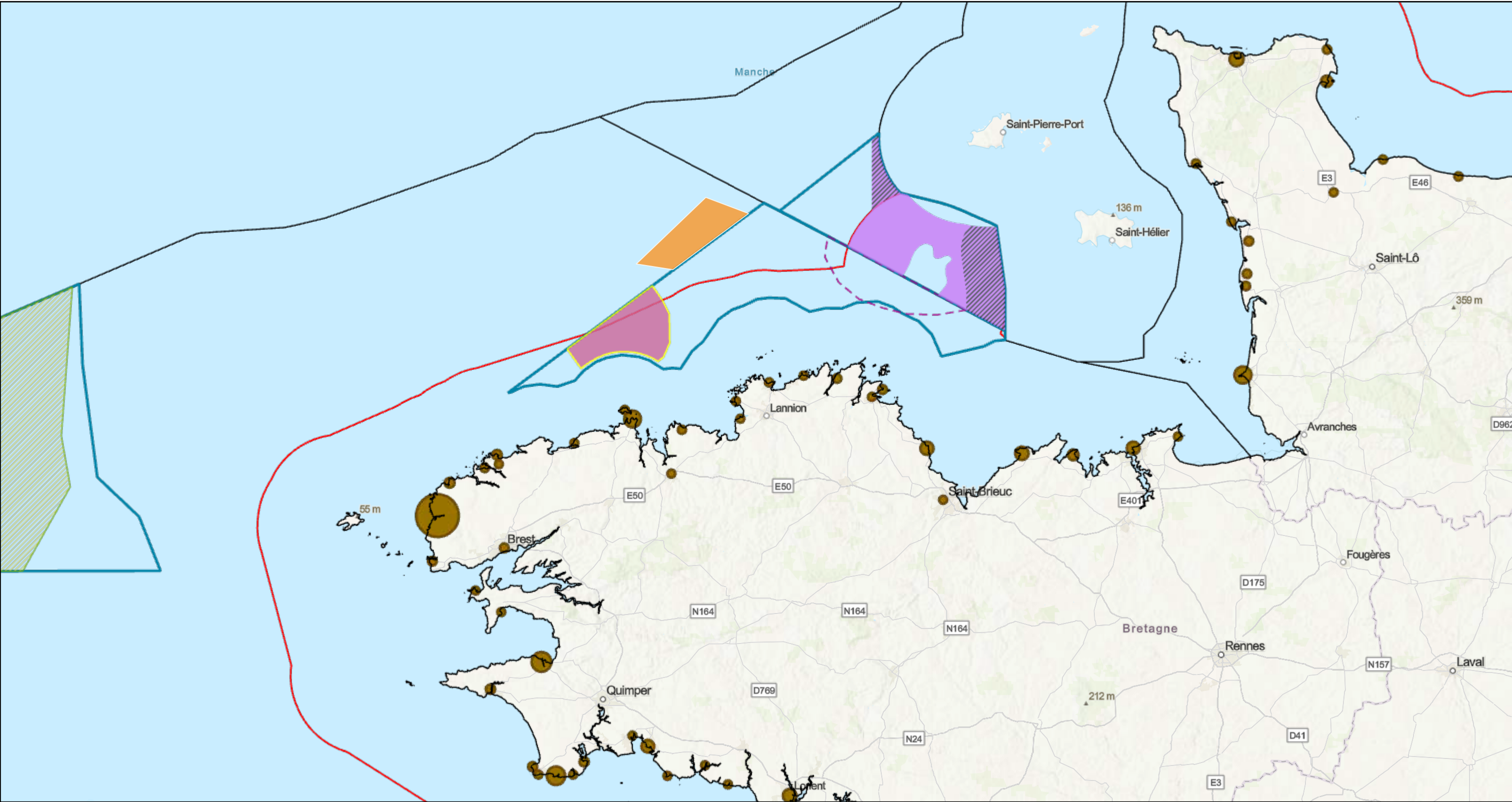
- | |
|-----------------|
| 2,6k€ - 5k€ |
| 5,1k€ - 10k€ |
| 10,1k€ - 15k€ |
| 15,1k€ - 25k€ |
| 25,1k€ - 50k€ |
| 50,1k€ - 100k€ |
| 100,1k€ - 150k€ |
| 150,1k€ - 250k€ |
| Plus de 250k€ |



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Collectif NEMO
public - sans restriction

Captures Totales par port de retour TOUS NAVIRES



14/06/2025 15:08:17

- Zone Alternative - polygones

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 2050

Zones ayant été soumises au débat public

- Façade maritime

Limite extérieure de la mer territoriale (12M)

Captures totales par ports de retour en tonnes

1

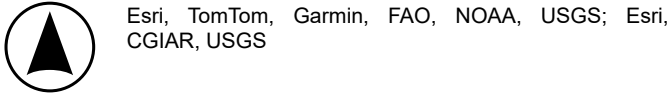
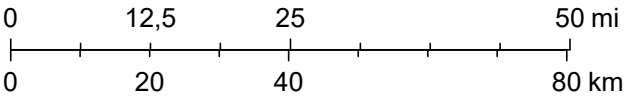
10

100

1 000

10 000

1:1 646 789



Enjeu Conflit d'Usage : Transport Maritime

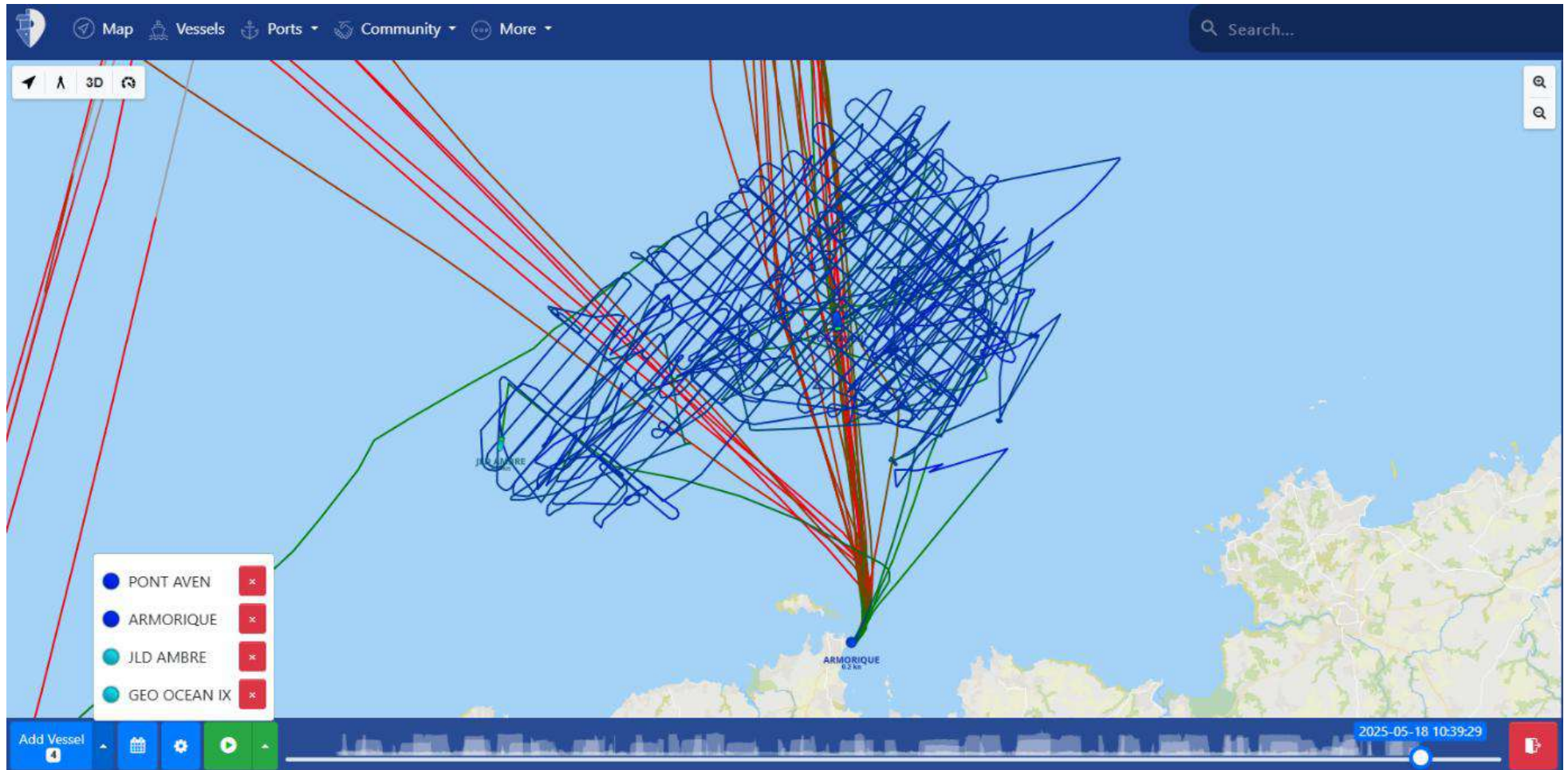
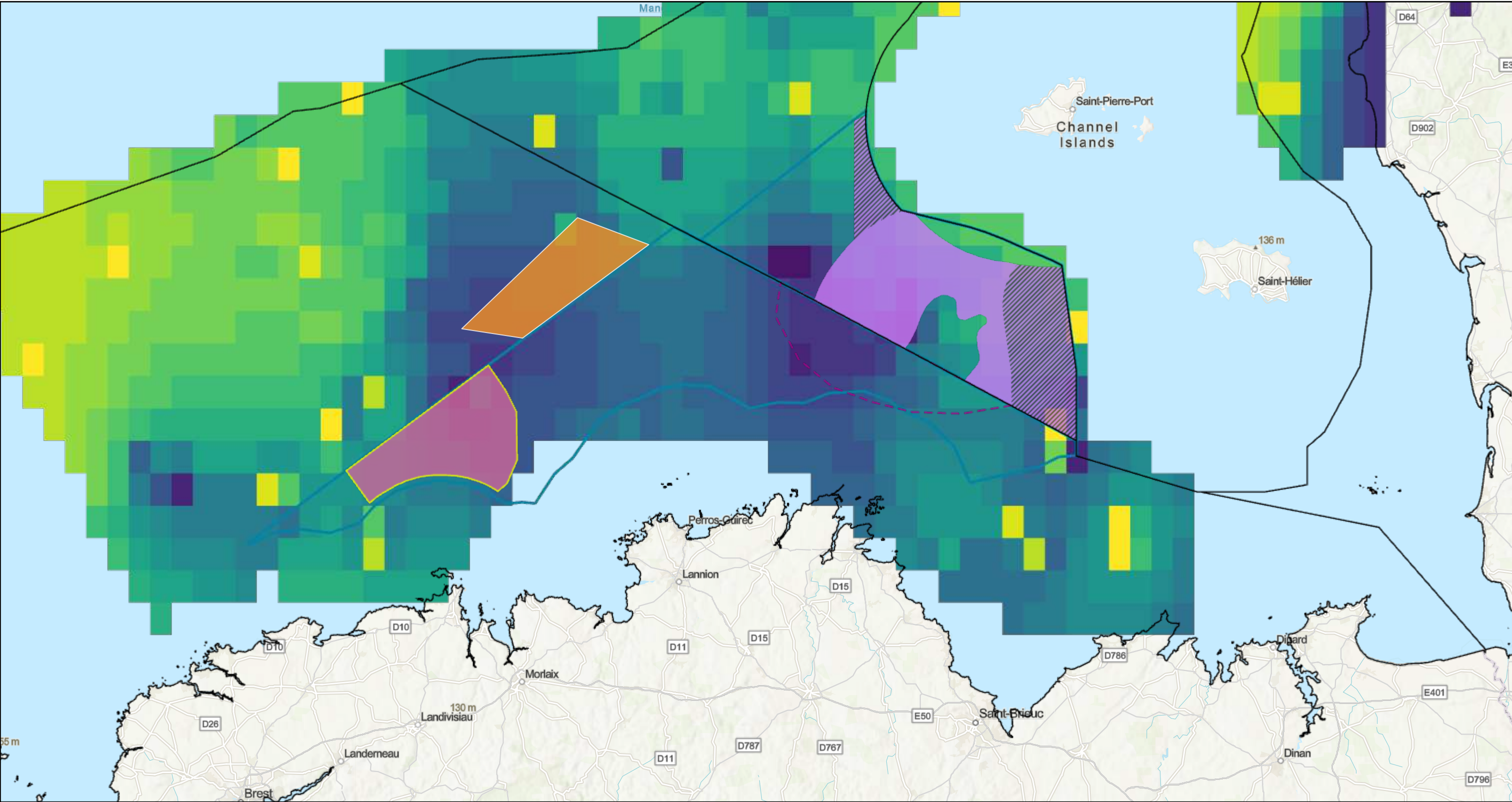


Figure 1 Suivi GPS des navires de géophysique sur la zone d'étude de 350 km² (bleu et vert) exhibant l'intersection des trajectoires quotidiennes des Ferries Pont-Aven et Armorique et le conflit d'usage qui en résulte. La zone alternative ne présente en revanche aucun obstacle aux couloirs de navigation. (Données : myshiptracking.com)

Sensibilité à l'éolien - Zones de Croissance

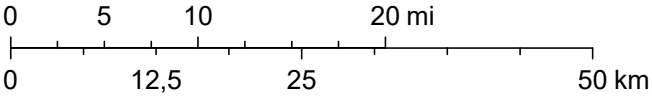


14/06/2025 16:27:35

- Zone Alternative - polygones
- Façade maritime
- Développement de l'éolien en mer
 - Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10
 - Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes
 - Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans
 - Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes
 - Zones ayant été soumises au débat public
- Sensibilité des zones de croissance à l'éolien en mer
 - 0,272 - 0,293

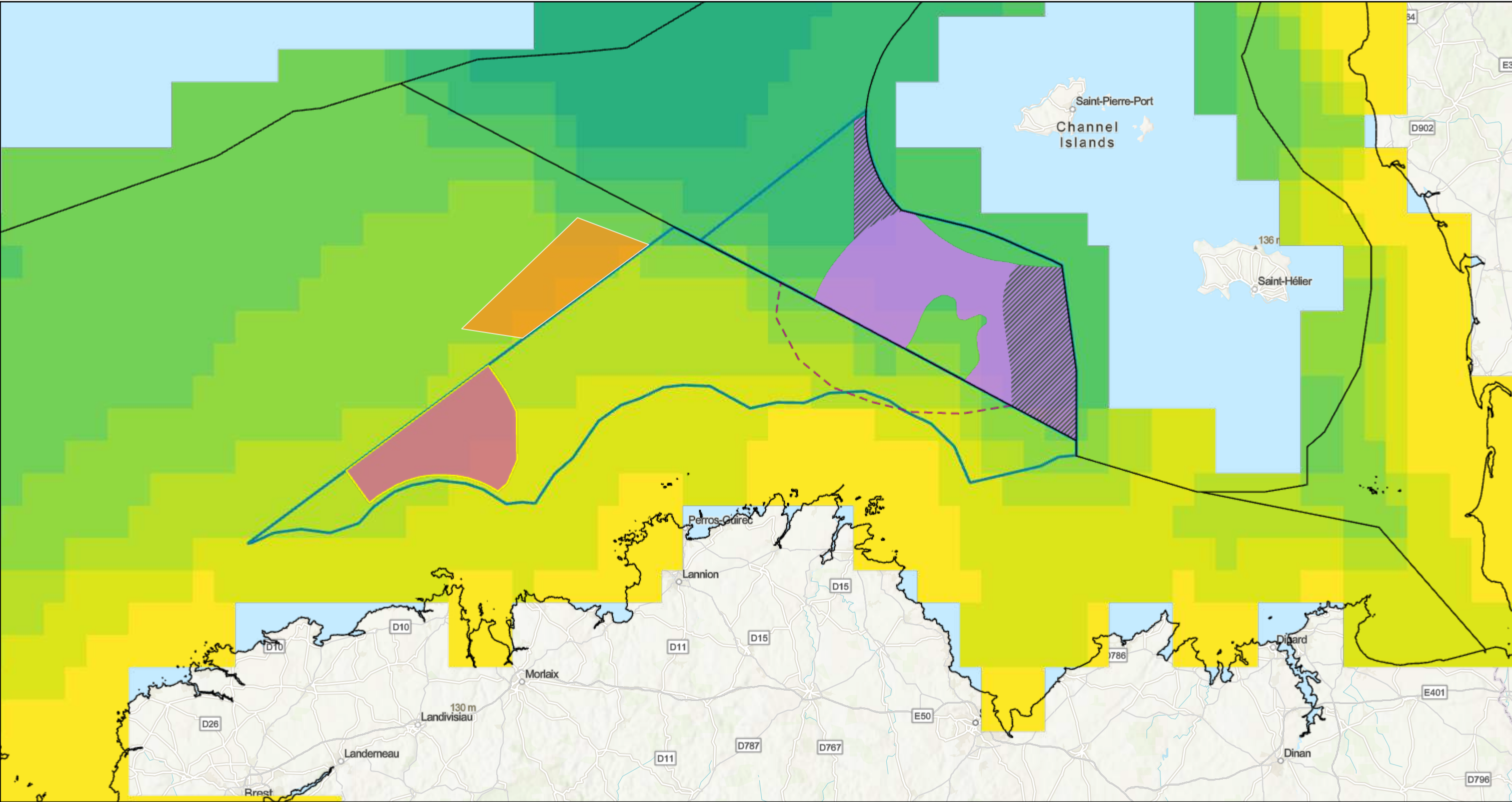
0,294 - 0,318	0,368 - 0,372
0,319 - 0,333	0,373 - 0,376
0,334 - 0,341	0,377 - 0,382
0,342 - 0,347	0,383 - 0,389
0,348 - 0,352	0,390 - 0,397
0,353 - 0,357	0,398 - 0,411
0,358 - 0,361	0,412 - 0,437
0,362 - 0,364	0,438 - 0,483
0,365 - 0,367	0,484 - 1,121

1:988 073



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

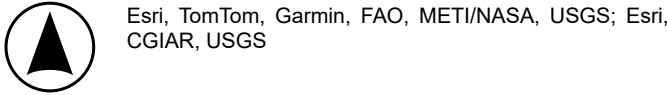
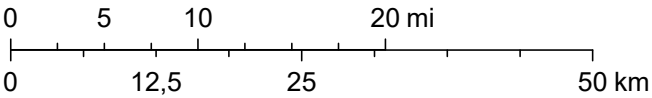
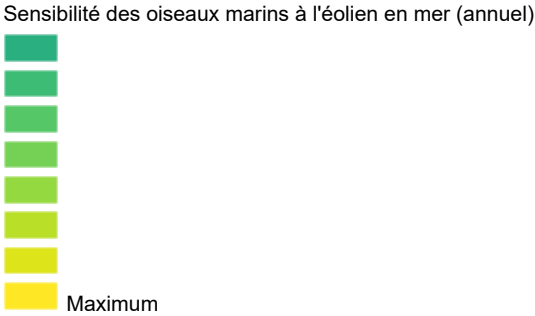
Sensibilité à l'éolien - Oiseaux marins - Annuel



14/06/2025 16:19:53

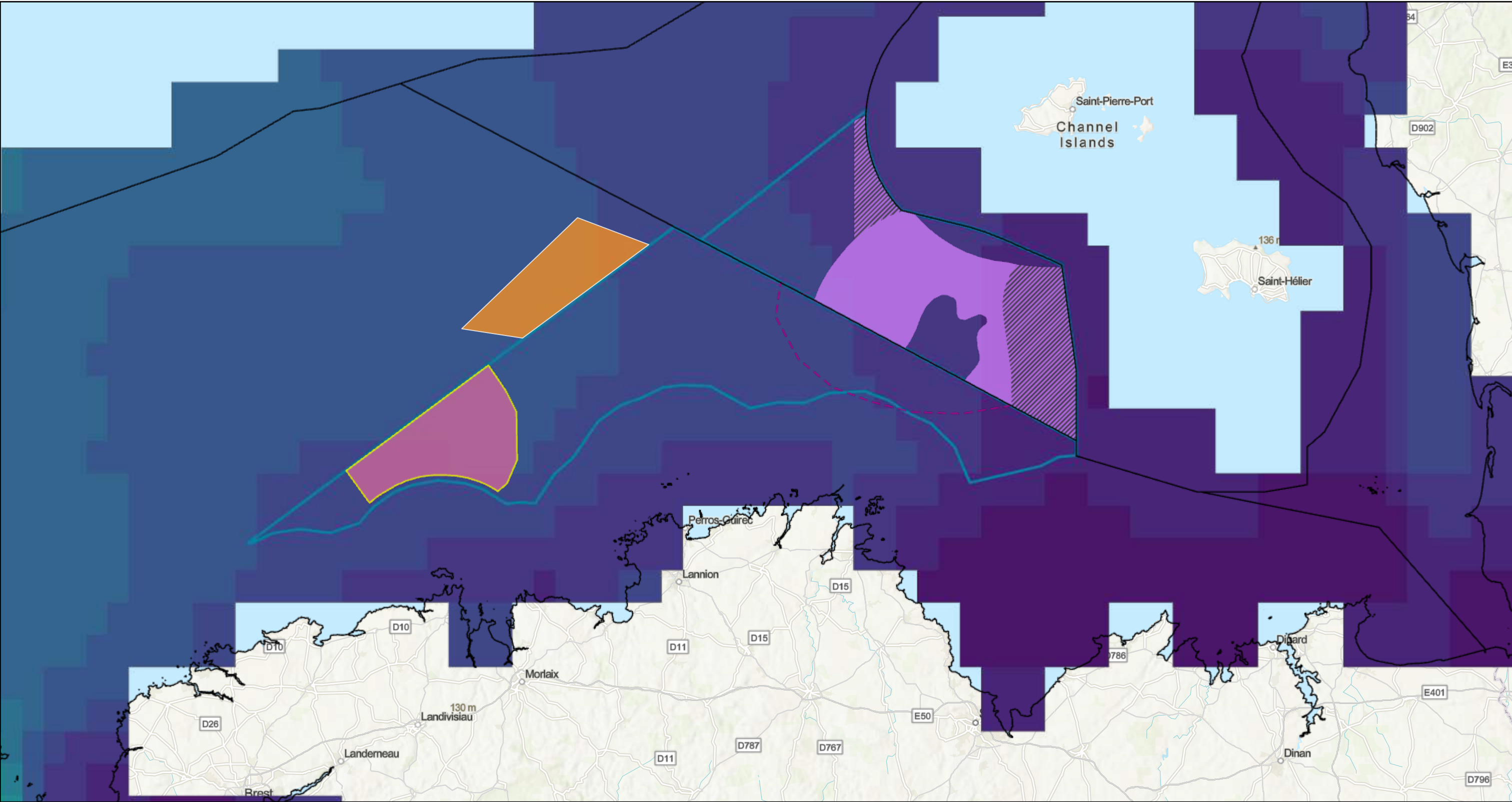
1:988 073

- Zone Alternative - polygones
- Façade maritime
- Développement de l'éolien en mer
- Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10
- Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes
- Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans
- Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes
- Zones ayant été soumises au débat public



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

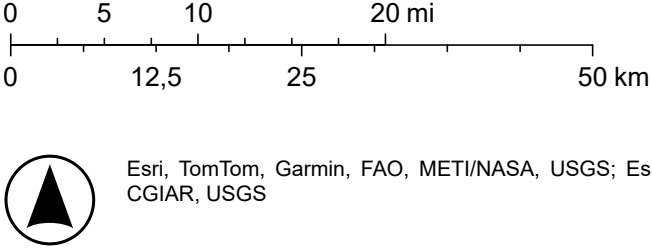
Sensibilité à l'éolien - mammifères marins - Annuel



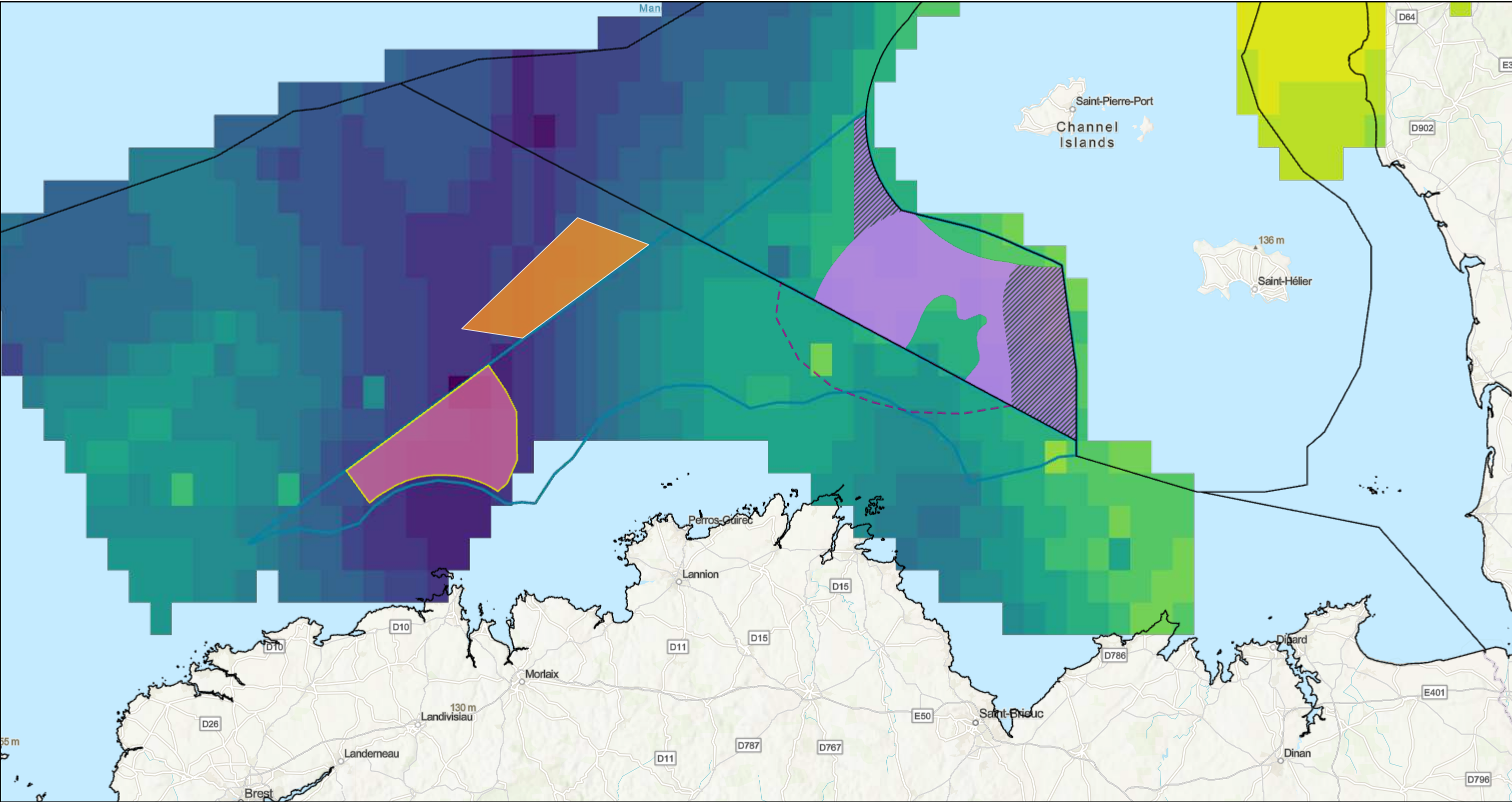
14/06/2025 16:22:33

1:988 073

- Zone Alternative - polygones
- Façade maritime
- Développement de l'éolien en mer
- Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10
- Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes
- Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans
- Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes
- Zones ayant été soumises au débat public
- Sensibilité des mammifères marins à l'éolien en mer (annuel)



Sensibilité à l'éolien - Frayères

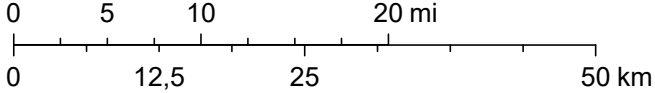


14/06/2025 16:25:30

1:988 073

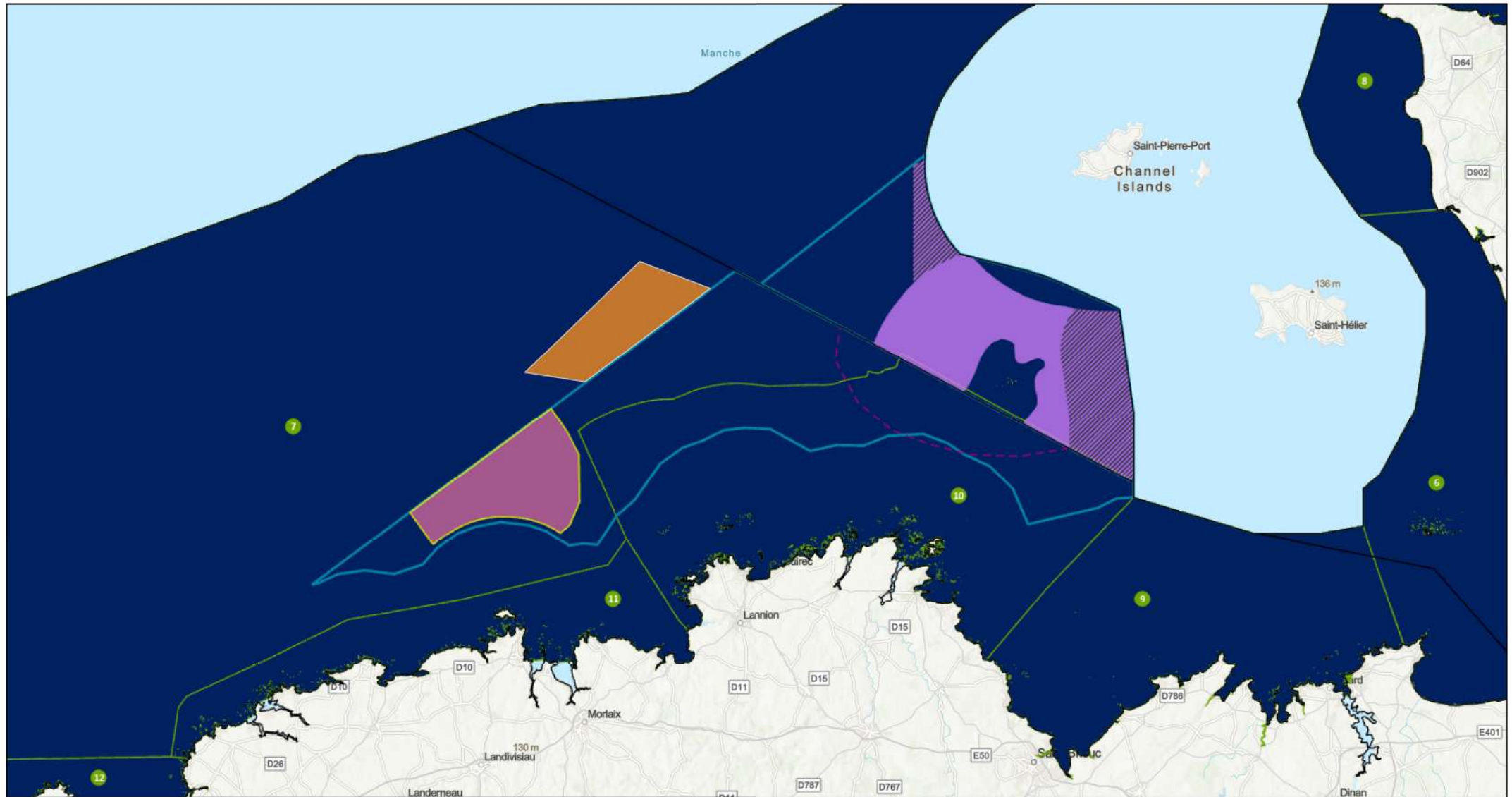
- Zone Alternative - polygones
- Façade maritime
- Développement de l'éolien en mer
- Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10
- Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes
- Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans
- Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes
- Zones ayant été soumises au débat public
- Sensibilité des frayères à l'éolien en mer
- 0,027 - 0,142

0,143 - 0,172	0,372 - 0,402
0,173 - 0,187	0,403 - 0,446
0,188 - 0,206	0,447 - 0,514
0,207 - 0,228	0,515 - 0,585
0,229 - 0,251	0,586 - 0,660
0,252 - 0,281	0,661 - 0,750
0,282 - 0,310	0,751 - 0,879
0,311 - 0,338	0,880 - 0,990
0,339 - 0,371	0,991 - 1,099



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Enjeu Nourceries



14/06/2025 20:38:18

Zone Alternative - polygones

Façade maritime

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Zones ayant été soumises au débat public

Secteurs d'enjeux écologiques

Zones fonctionnelles halieutiques - Nourceries

Fort

Point de dépôt

Zone de protection

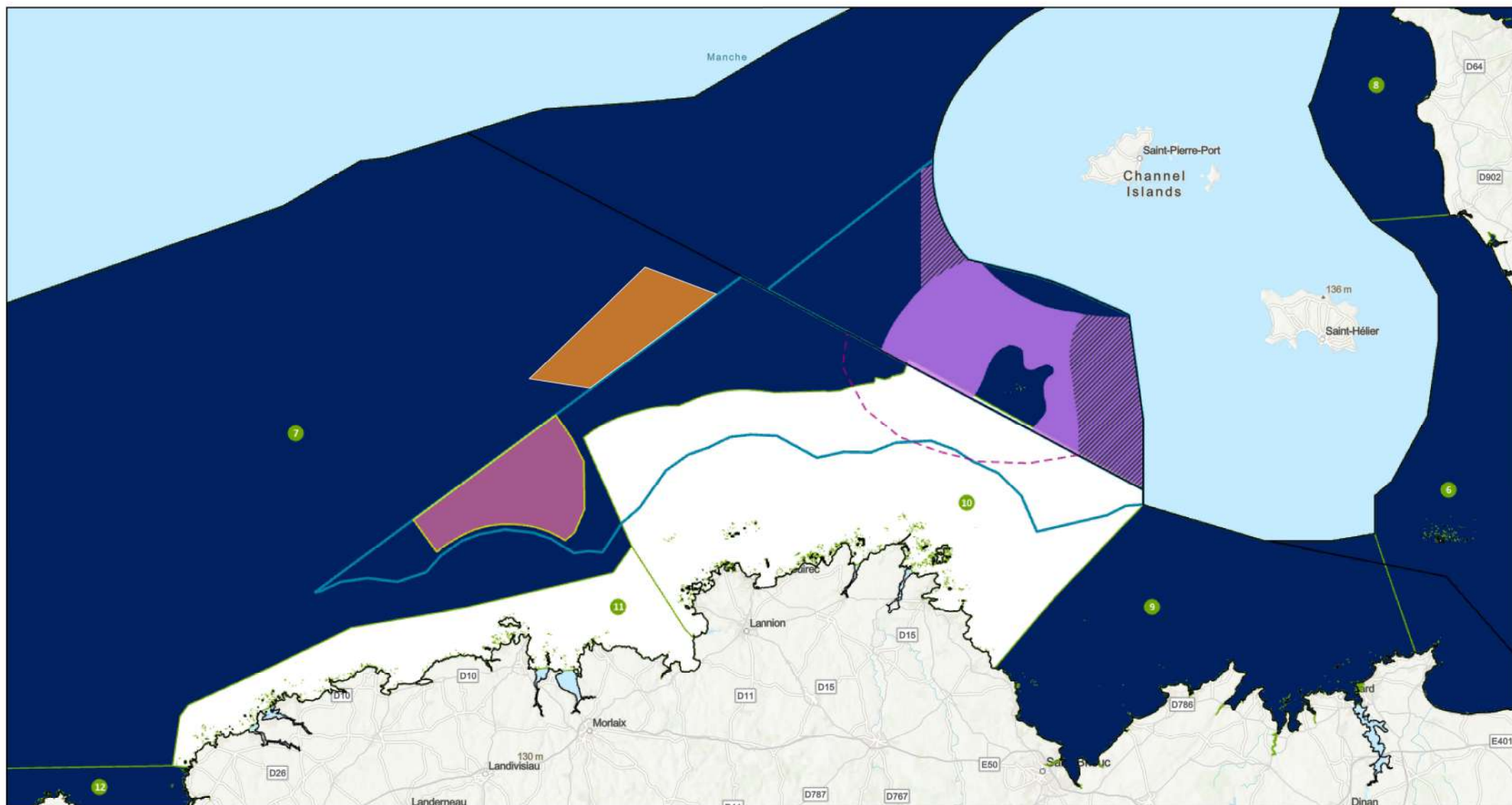
1:988 073

0 5 10 20 mi
0 12,5 25 50 km



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Enjeu Invertébrés benthiques



14/06/2025 20:39:51

Zone Alternative - polygones

Façade maritime

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Zones ayant été soumises au débat public

Secteurs d'enjeux écologiques

Populations localisées d'invertébrés benthiques exploités

Fort

Aucun

Point de dépose

Zone de protection

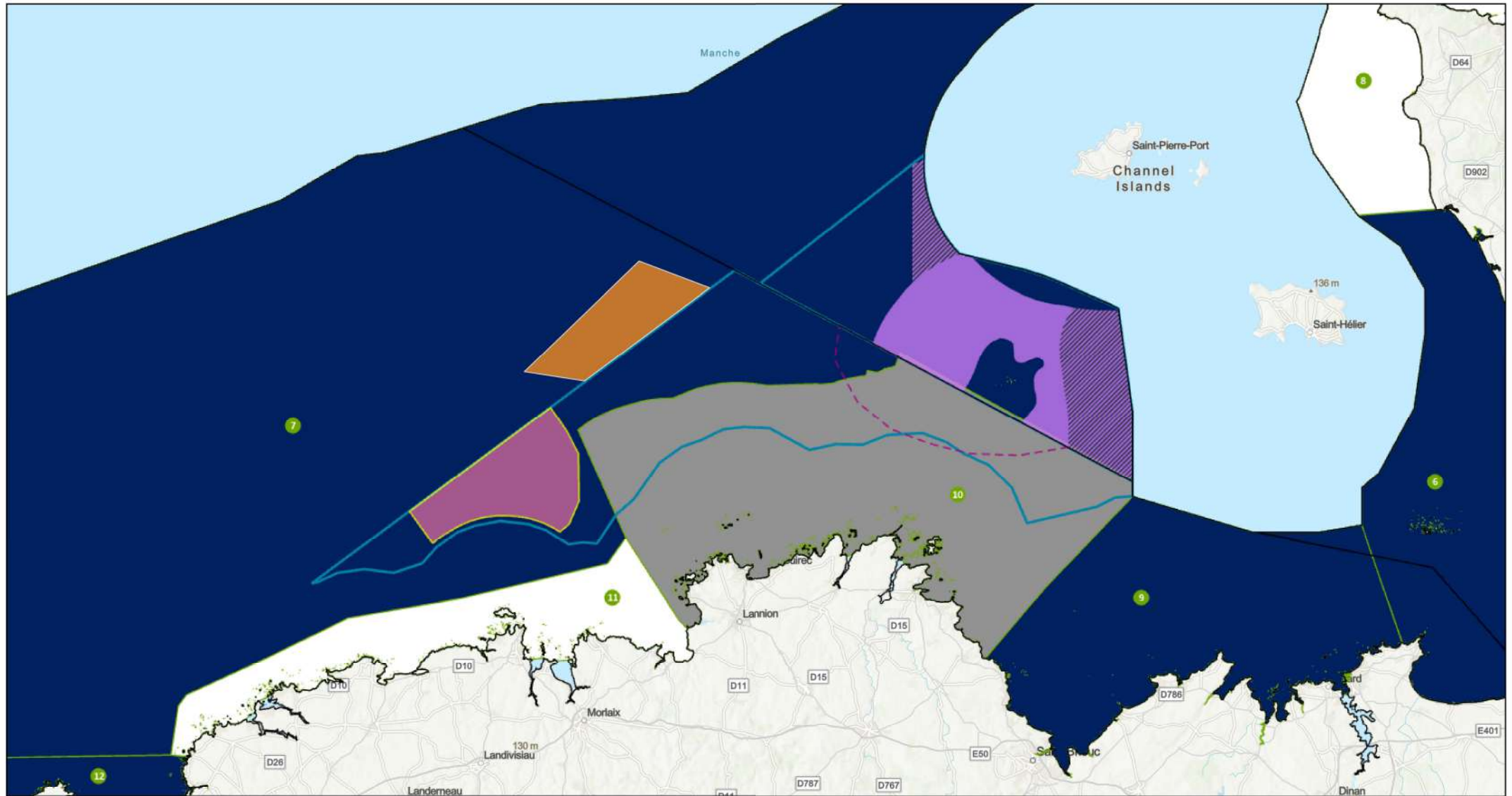
1:988 073

0 5 10 20 mi
0 12,5 25 50 km



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Enjeu Elasmobranches



14/06/2025 20:40:55

Zone Alternative - polygones

Façade maritime

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Zones ayant été soumises au débat public

Secteurs d'enjeux écologiques

Populations localement importantes d'elasmobranchie

Fort

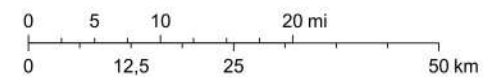
Non défini

Aucun

Point de dépense

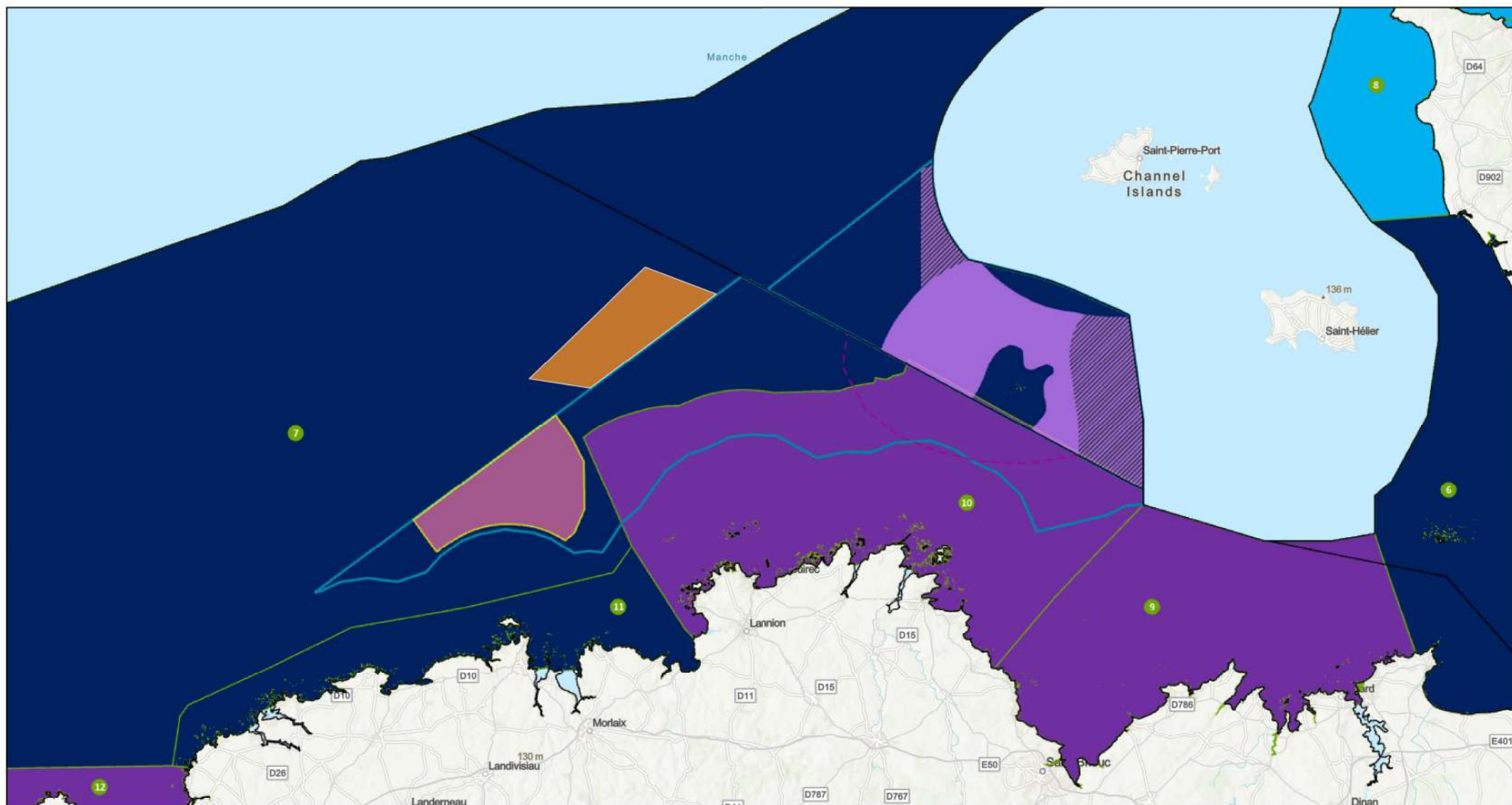
Zone de protection

1:988 073



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Enjeu Colonies d'Oiseaux Marins et Nourissage



14/06/2025 20:42:47

Zone Alternative - polygones

Façade maritime

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Zones ayant été soumises au débat public

Secteurs d'enjeux écologiques

Colonies d'oiseaux marins et zones d'alimentation

Majeur

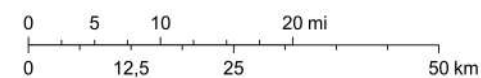
Fort

Moyen

Point de dépose

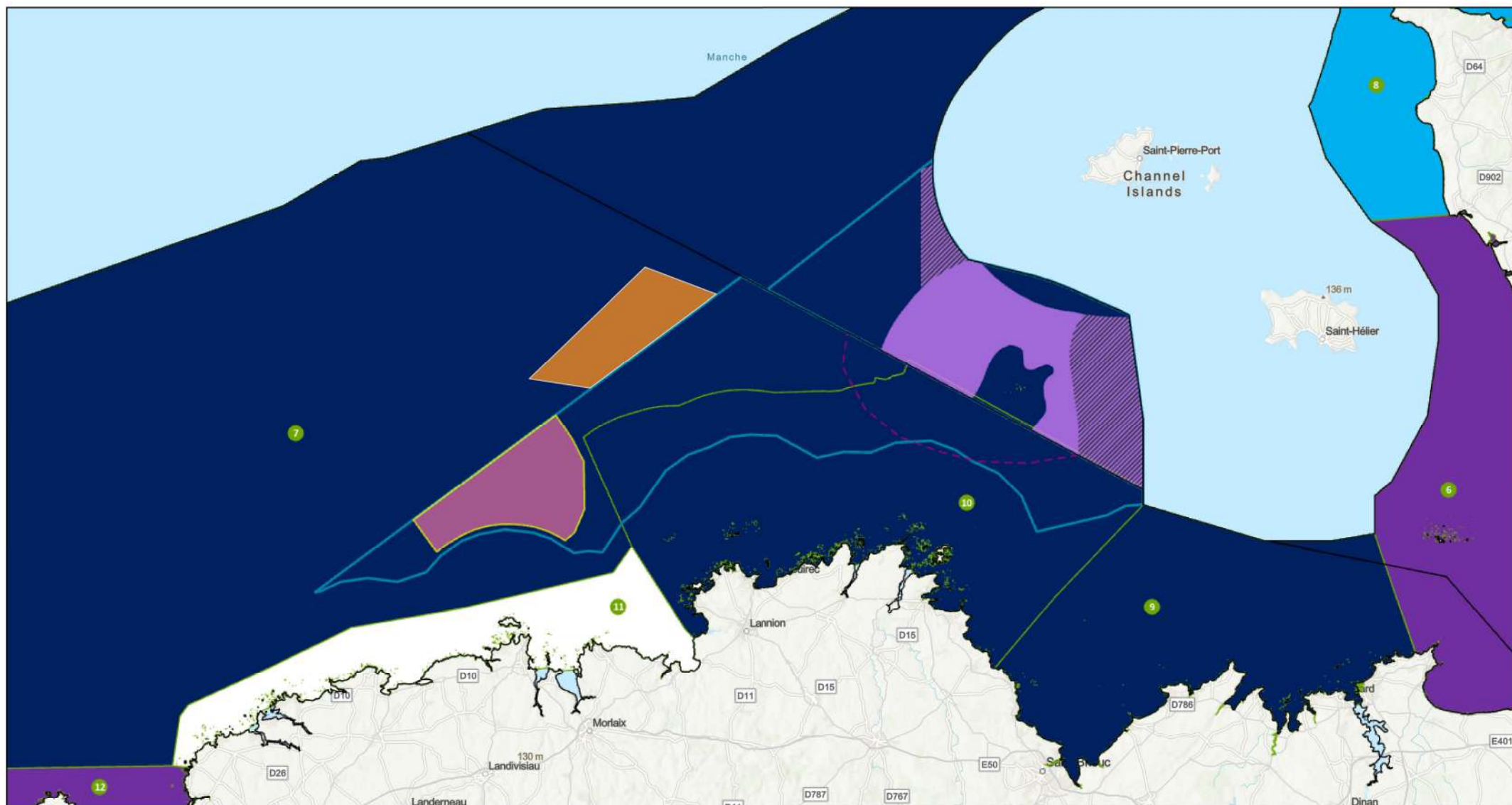
Zone de protection

1:988 073



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Enjeu Zone densité oiseaux marins - période internuptiale



14/06/2025 20:45:36

Zone Alternative - polygones

Façade maritime

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Zones ayant été soumises au débat public

Secteurs d'enjeux écologiques

Zones densité maximale et zones fonctionnelles des oiseaux marins en période internuptiale

Majeur

Fort

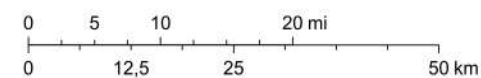
Moyen

Aucun

Point de dépose

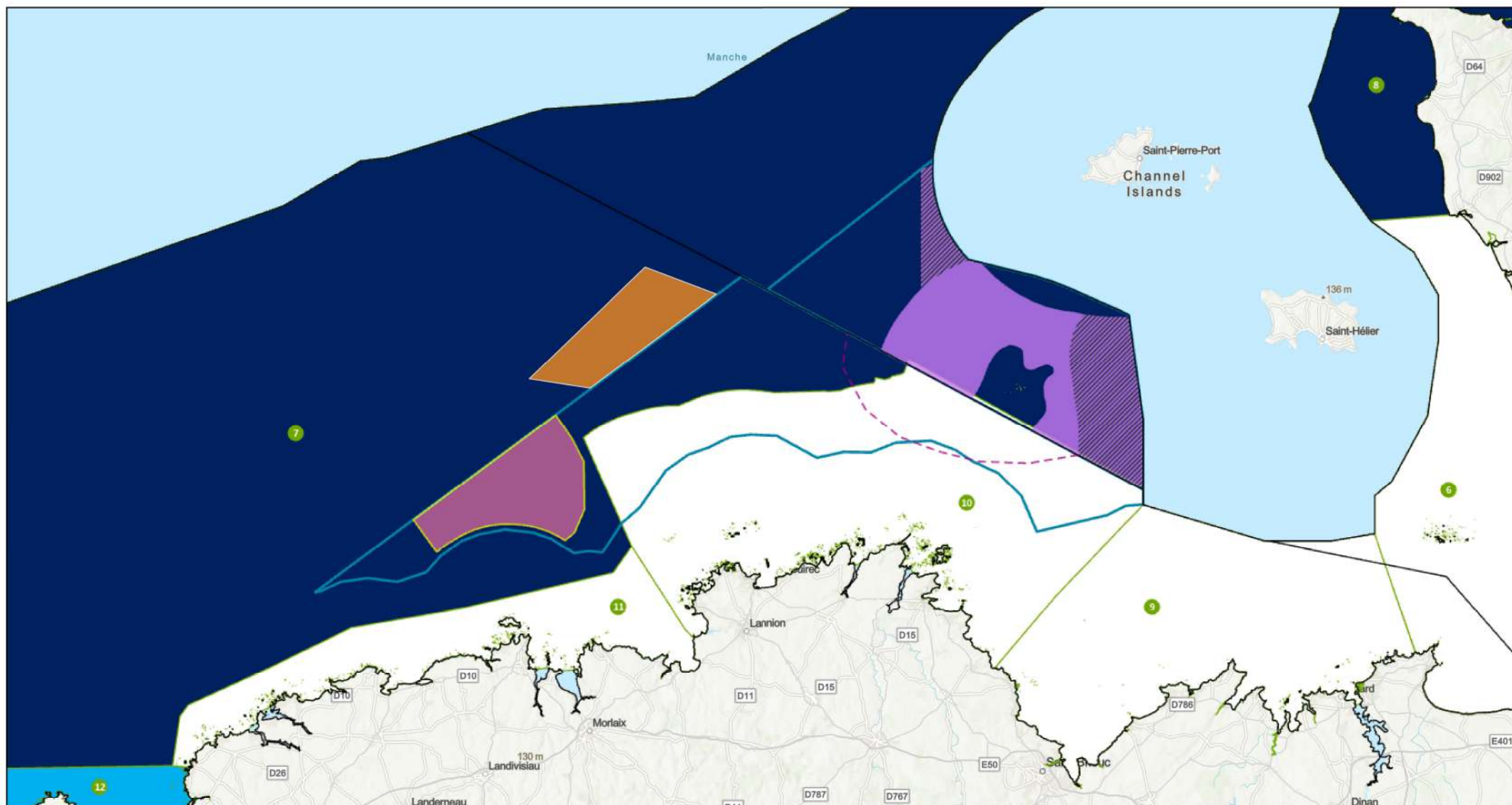
Zone de protection

1:988 073



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Enjeu Zone densité maximale marsouin commun



14/06/2025 20:46:39

Zone Alternative - polygones

Façade maritime

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Zones ayant été soumises au débat public

Secteurs d'enjeux écologiques

Zones de densité maximale de marsouin commun

Fort

Moyen

Aucun

Point de dépose

Zone de protection

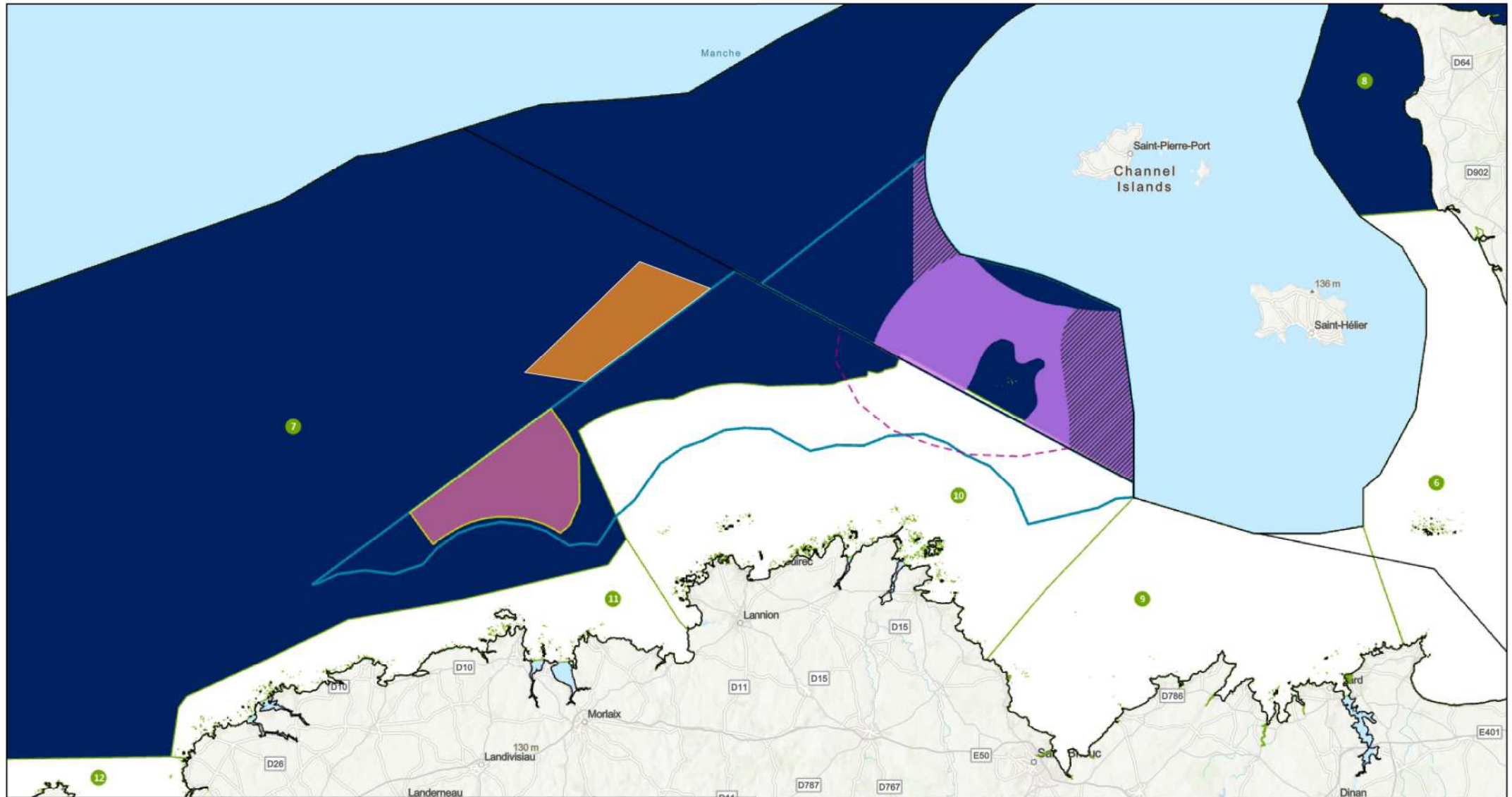
1:988 073

0 5 10 20 mi
0 12,5 25 50 km



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

Enjeu Autres Cétacés



14/06/2025 20:53:22

Zone Alternative - polygones

Façade maritime

Développement de l'éolien en mer

Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Zones ayant été soumises au débat public

Secteurs d'enjeux écologiques

Autres cétacés

Fort

Aucun

Point de dépose

Zone de protection

1:988 073

0 5 10 20 mi
0 12,5 25 50 km



Esri, TomTom, Garmin, FAO, METI/NASA, USGS; Esri, CGIAR, USGS

PROPOSITION POUR UNE ALTERNATIVE ÉLOIGNÉE

PROJET BNO - AO10

Le collectif NEMO rassemblant associations, pétitionnaires, experts actifs et intéressés à l'action publique, s'est opposé et reste opposé au projet BNO AO10 tel que présenté par l'État.

Premièrement parce qu'il voit un projet très avancé révélé in extremis à la population, encore sous informée et volée d'un réel débat ;

Deuxièmement parce que le processus de concertation n'est pas terminé et la CNDP garante du débat public reconnaît une faiblesse involontaire dans la consultation du public :

Troisièmement parce que ce projet n'a été proposé aux élus de manière formelle qu'en mars 2025 c'est à dire très tardivement et que c'est le collectif NEMO qui a décidé d'informer la population par des tracts, des courriels, les réseaux sociaux, des réunions et une manifestation à Roscoff ;

Quatrièmement parce que c'est ce collectif qui s'est assuré que la publicité de la P.P.V.E. aux pages légales de la PQR le 18 avril 2025 fasse l'objet d'une communication à la population ;

Enfin parce qu'après le 5 août si notre requête d'extension du débat jusqu'au 5 septembre n'est pas acceptée, l'horloge du calendrier s'arrêtera.

Le collectif est composé de membres indépendants et apolitiques, profondément attachés à l'excellence dans l'action publique.

Derrière les mots forts utilisés pour manifester l'indignation de beaucoup, se trouve la nécessité d'inviter un public à réagir et à participer, en pleine conscience et avec le temps et l'information qu'un projet d'une telle complexité requiert. Or le processus de concertation n'est pas terminé et la CNDP, garante du débat public, reconnaît une faiblesse de fait, et non de volonté, dans la consultation du public non initié.

Proposé très tardivement dans le processus « la mer en débat », il n'a fait l'objet, à notre connaissance, de présentation formelle à la majorité des élus qu'en mars 2025 après une seconde concertation (décembre 2024 - avril 2025) dont le public n'a de nouveau pas été informé, alors qu'il pouvait avoir accès à beaucoup d'information. Cette information, c'est nous qui la lui avons fournie : elle est précise, principalement de nature publique, et vérifiée. C'est encore nous qui nous sommes assurés que la publicité de la PPVE aux pages légales de la PQR le 18 avril 2025 fasse l'objet d'une communication à la population : ce fut fait le 9 mai, 4 jours après que l'horloge ait commencé à tourner ; elle s'arrêtera, si notre requête d'extension jusqu'au 5 septembre auprès de la CNDP n'est pas approuvée, le 5 août. Il faut reconnaître cela.

Nous avons récemment constaté un effort réel et appréciable de l'État d'améliorer la communication du projet auprès du public et des associations : c'est une étape indispensable préalablement au débat. Nous avons participé en tant qu'associations membre du collectif et avons exprimé nos avis et nos réserves ; nous avons aussi été présents, dans le calme, auprès de très nombreux sympathisants qui ne sont, pour l'immense majorité, ni membres du collectif, dont l'effectif est extrêmement restreint dans un souci d'efficacité et de collégialité, ni membres des associations qui y participent. Cela doit être clair,

nous sommes attachés à l'expression libre de chacun ; nous sommes indépendants, tous strictement apolitiques dans notre action, intransigeants sur la qualité de nos actions et communications, opposés aux querelles d'opinion mais attachés au débat éclairé. Nous sommes des personnes du doute, habituées à questionner, à chercher, à comprendre, à qualifier et à dégager des solutions à des problèmes complexes en nous attachant à l'essentiel.

Dès le 14 avril, moins d'un mois après avoir lancé l'alerte, le collectif étant à peine formé, nous étions déjà en mesure de proposer à madame la députée Sandrine Le Feur l'hypothèse d'un aménagement du projet BNO AO10 ne remettant en cause ni l'objectif de 2GW éolien flottant à l'échéance 2035, ni le calendrier de l'appel d'offre AO10 (début 2026), ni l'économie du projet, ni sa faisabilité technique, ni la prise en compte des contraintes propres à l'éolien en mer qui sont nombreuses. Celle-ci nous a affirmé, pour ce qui la concerne, que la porte était ouverte à cette alternative. De fait, c'est la localisation de l'implantation uniquement, et rien d'autre, qui constitue l'alternative.

Nous avons pu faire cela car nous avons eu accès au travail considérable effectué en amont par les services de l'État, notamment la DREAL, sur la base des études préalables du CEREMA, et mis à disposition sous l'égide de la CNDP, aux côtés des très nombreux cahiers d'acteurs. Le travail documentaire est remarquable, mais le sujet reste complexe, et certains arbitrages ne sont pas, à notre connaissance, documentés.

Nous avons travaillé d'arrache-pied avec des experts afin de raffiner ce qui est à présent, de notre point de vue, un scénario plausible est suffisamment fondé, avec une proposition susceptible d'être débattue.

Nous invitons l'État à s'en saisir, en permettant aux parties prenantes désormais informées un « tour de rattrapage » très ramassé dans le temps, où l'ensemble des sujets sont mis sur la table pour ne traiter que ceux qui pourraient constituer un obstacle majeur à lever. Il s'agit bien d'une invitation, et non d'un recours, même gracieux, car la loi ne nous donne plus cette opportunité en tant que citoyens : elle est expirée et nous ne le savons pas. C'est une invitation, c'est tout ce qu'il nous reste. L'État peut avancer sans sourciller, il a le droit avec lui.

Mais qu'aurait-il à gagner, et qu'a-t-il à perdre dans ce choix ? Nous pensons qu'il a à gagner de respecter l'un des trois fondements du développement durable, qui régit nécessairement ce projet de décarbonation, celui de l'acceptabilité sociale, mais aussi à réduire l'impact négatif sur l'économie locale, la pêche côtière, le trafic maritime du port de Bloscon, le tourisme et peut-être plus fondamentalement d'emporter l'adhésion plutôt que la défiance de la population. Une population de tradition solidaire et accueillante, tournée vers le monde.

Or en l'état le volet social est absent du projet, il ne s'ouvre que maintenant. Une partie non négligeable de la population considère que son cadre de vie sera gravement détérioré : si elle adhère de façon majoritaire à l'objectif de décarboner, elle ne comprend pas que l'on puisse le faire dans de telles conditions. Elle se sent trahie, punie. Elle s'exprime. Certains se résignent, beaucoup ne sont pas encore informés du projet, d'autres sont indifférents. Mais qui est pour ? La question est posée : où sont-ils ? Viennent-ils exprimer leur soutien de crainte que le projet ne se fasse pas ? Qu'ont-ils à dire ? Sont-ils indifférents à leurs concitoyens sensibles au paysage, aux pêcheurs, à ceux qui pensent que c'est de la folie, que c'est cher, que c'est incertain, peut-être inutile voire dangereux ?

Il ne peut être prêté d'intention à ceux qui ne s'expriment pas, et nous nous gardons bien de le faire. Le silence de la population n'a pas le sens de celui de l'administration, qui vaut décision.

Il ne peut non plus être porté au débat comme une preuve statistique d'acquiescement. Non, ceux qui se taisent alors qu'ils sont informés, tout comme ceux qui ne votent pas ou s'abstiennent à une élection, laissent à d'autres le soin de participer, et ce sont ces seuls autres qui forment l'émanation de l'opinion publique. La concertation montre pour l'instant un nombre très majoritaire d'opinions très défavorables. Nous savons par ailleurs que certains soutiennent le projet par principe, mais la plupart avec des réticences ou regrets qu'il occasionne de nombreux effets indésirables. Nous rejetons les accusations d'égoïsme et d'intérêts étroits, ce n'est pas notre approche et nos engagements associatifs de longue date en sont la preuve criante. Nous pensons qu'ils soutiendront activement une alternative qui ne remet pas en cause un objectif supérieur de décarbonation par l'éolien en mer. Certains, mais ils sont heureusement beaucoup moins nombreux, agissent pour leur seul intérêt propre aux dépens de celui des autres et surtout aux frais de l'État : nous les combattons. L'État n'est pas une vache à lait.

Nous avons évalué le projet en l'état au regard des critères du développement durable : son objectif de décarbonation n'est pas contestable, mais son implémentation présente des faiblesses et des questionnements importants qui nous ont été relayés et que nous estimons fondés et sans réponse. Ceci est vrai de toute entreprise, mais il faut veiller à minimiser ces risques ou carences.

Le volet social est le plus faible, avec de nombreuses erreurs d'appréciation et d'exécution.

1. Emprise nuisible sur 100 km³ d'écosystème à la création et à nouveau au démantèlement
2. Risques de pollution (huiles, PFAS etc...)
3. Impact sur le climat local (brouillards)
4. Réduction des zones de nourrissage avifaune
5. Atteinte grave à la zone benthique
6. Détournement ou barrage des flux migratoires

7. [Paysage massacré](#)
8. Patrimoine immatériel durablement détérioré
9. Symboles attaqués : horizon, infini
10. Perte de sens, inutilité des actions entreprises pour embellir le littoral, dépression
11. [Nuisances visuelles de nuit](#)
12. Sentiment de viol (brutalité,



13. [Coût d'investissement public élevé](#)
14. [Coût de rachat d'électricité élevé](#)
15. [Intermittence nécessitant une compensation pilotable en cas de manque de production](#)
16. [Intermittence nécessitant le bridage d'autres énergies et parfois l'arrêt faute de consommation](#)
17. [Contrats non sécurisés, risques de cessions et de faillite](#)

18. Populations affectées non comptabilisées (centaines de milliers)
19. « [Compensation](#) » des seules communes littorales injustifiable
20. [Débat public absent, élus non informés, mise devant le fait accompli](#)
21. [Information biaisée et messages insultants \(région\)](#)
22. Dissimulation délibérée aux élus locaux et à la population (Région, Département) .Annonces légales uniquement (État)
23. [Refus de répondre aux questions gênantes \(voir 1 :28 :00\)](#)
24. Négociations séparées, entre-soi, division des acteurs
25. Faible présence de l'État, délégation excessive au regard des enjeux
26. Aucun comptabilité des arbitrages rendus par l'État entre décembre 2024 et avril 2025 des négociations menées
27. [Simulations paysagères trompeuses](#)
28. Aucune recommandation d'éloignement retenue
29. [Non-respect de la priorité ZEE énoncée dans la loi APER \(Titre IV\)](#)
30. Recommandations équilibrées de l'industrie ignorées
31. [Non-respect de la convention d'Aarhus garantissant un pouvoir](#)

34. Perte d'attractivité touristique évidente (retour majoritaire des visiteurs questionnés)
35. [Préjudice aux pêcheurs côtiers](#)
36. Préjudice manifeste au transport maritime local
37. Risque potentiel pour l'agriculture locale (perte de production)
38. Perte de valeur immobilière
39. Emploi local limité (surveillance et petite maintenance)

L'URGENCE : L'HORLOGE TOURNE ET L'ÉTAT DOIT SE PRONONCER

La décision finale de la zone d'appel d'offre (lancement prévu fin 2025) ancrera définitivement la cartographie du projet éolien. En l'absence d'un consensus largement partagé, que nous savons atteignable sans difficulté majeure, elle déclenchera un conflit social et un acharnement légal qui feront fuir les investisseurs déjà méfiants du projet BNO, le seul non encore sanctionné pour l'AO10.

Nous restons opposés à tout projet éolien en mer qui produirait de l'énergie intermittente à coût élevé économiquement et environnementalement. Que cela soit bien clair.

Cependant notre évaluation du scénario "équilibré" du Syndicat des Energies Renouvelables proposé dans la perspective à 10 ans (voir Atlas La mer en débat page 20 en PJ et la carte en montage avec la zone actuelle), par rapport au projet tel que poursuivi, s'appuie sur des données publiques vérifiées (notamment disponibles sur l'outil GéoLittoral du CEREMA) ; le bilan de cette alternative nous semble comparativement très largement positif socialement, pour les deux principaux usagers de la mer, pour l'économie locale et notamment le tourisme, ainsi que pour le paysage et neutre pour l'environnement avec un différentiel de coût maîtrisé, parfaitement absorbable par l'État au regard de la taxe éolienne qu'il collecterait sans avoir à compenser les communes (400M€ sur 20 ans, 800M€ sur 40 ans). La compensation au titre de la pêche serait réduite et l'impact grave sur la petite pêche côtière serait éliminé.

Un bilan comparatif très largement positif :

1. Un éloignement au-delà de 40km, ce qui est un compromis pour diminuer sinon éliminer la visibilité et donc l'impact paysager, principalement par l'augmentation de l'épaisseur d'atmosphère et marginalement par la diminution du cône de vue de l'installation. Ceci en contrepartie d'un rapprochement à 10 miles nautiques (18km) du rail montant et sans impacter les routes maritimes, ce qui ne pourra être valablement contesté. En effet c'est la distance mesurée entre ce même rail et le parc éolien actuellement en opération à Dunkerque autorisée par le préfet maritime MEMN, homologue du préfet maritime NAMO ; il autorise également la proximité du parc Manche Centre 1 au rail du Havre (chimiquiers et tankers notamment). Cet éloignement rend le projet beaucoup plus acceptable socialement.
2. Le recul hors de l'écosystème particulièrement riche et sensible de la zone actuelle, corroboré par les importants volumes de pêche côtière ;
3. Le recul plus important de l'emprise par rapport à la réserve des Sept Îles, avec un impact similaire sur les zones de nourrissage des oiseaux pélagiques par rapport à la zone existante ;
4. Le recul dans une zone de plus faible volume de pêche, et surtout pratiquée par des pêcheurs qui peuvent pêcher les mêmes espèces sur un territoire très vaste et donc beaucoup moins impactante pour les pêcheurs côtiers de nos ports ;
5. L'élimination du détournement du trafic maritime commercial du port de Bloscon, coûteux en carburant. La zone alternative n'altère pas la faible circulation des navires français de faible tonnage et non dangereux qui cabotent le long de la Manche hors du rail principal ;
6. Le recul dans une zone de vent légèrement plus favorable ;

7. Le recul dans une zone de bathymétrie équivalente voire plus favorable en allant vers l'Est sans pour autant empiéter sur l'aire marine protégée adjacente ;
8. Le recul sur des fonds graveleux ou vaseux de natures similaires à ceux rencontrés dans la zone actuelle ;
9. Un impact positif sur l'économie du projet : pour l'investissement public, 30 km de câble 2GW de raccordement, à amortir sur deux appels d'offre (40 ans durée de vie du câble), de l'ordre de 150 M€ au vu de la nature des fonds concernés, sur un investissement total déjà évalué à 3700 M€. Alors que l'État récupère la disposition de la taxe éolienne de 1600 M€ sur 40 ans.
10. Pour l'opérateur, le projet est inchangé pour l'investissement : les éoliennes, leurs plateformes, leur raccordement, les ancrages : toute la mise en œuvre est assurée par des gros équipements offshore qui viennent de Brest ou d'ailleurs, et restent à demeure pendant de longues périodes, un supplément de trajet de seulement 17 miles depuis Brest.
11. Pour les coûts d'exploitation de l'opérateur, le surcoût de transport des équipes de petite maintenance, principalement du carburant et des salaires, avec des durées de travail sur site légèrement réduites ou compensées par un léger accroissement de main d'œuvre. Mais sans commune mesure avec le détournement de la Brittany Ferries ; à noter qu'en baie de Saint Brieuc, la base des petits navires de maintenance routinière sera située au port de Saint-Quay, situé à 26,4 km de l'éolienne la plus proche du champ. Un éloignement à 40 km ne rajouterait que 30% de trajet à ce qui est déjà manifestement considéré acceptable par les opérateurs.
12. Un impact environnemental négatif sur les fonds, lié à l'ensouillage des 30km de câble supplémentaires (environ 1 km² d'écosystème benthique directement perturbé par l'installation et le démantèlement). A noter également un impact négatif lié au carburant des navires de petite taille pour la maintenance de routine, et des gros pour l'installation ; compensés très largement par l'effacement du détournement des Ferries sur le port de Bloscon.

UNE ALTERNATIVE QUI ÉLIMINE DE NOMBREUX POINTS NOIRS PEUT REMPORTER UNE LARGE ADHÉSION

L'État peut aisément faire l'économie d'une crise sociale et économique locale affectant la population du territoire des Pays de Morlaix et de Lannion Trégor ainsi que l'ensemble des usagers non-résidents, les pêcheurs côtiers, les acteurs du tourisme et des milliers de propriétaires, souvent loueurs, qui jouissent d'une covisibilité avec l'horizon marin.

Il lui suffit pour cela d'affirmer le maintien de la sécurité maritime, en adoptant un scénario équilibré par ailleurs soutenu par le syndicat de énergies renouvelables lui-même, qui peut utilement apporter son éclairage, et peut-être justement une contribution utile à l'effort de sécurité maritime. Cette question est, de toutes façons, posée quelle que soit l'implantation et doit être traitée autrement que par un seul trait sur une carte, qui ne reflète pas les contraintes fournies en 2023 par la DGEC pour le débat public après consultation des autorités compétentes en la matière.

La question environnementale reste pleinement posée, les études actuelles ne permettant pas de valider les efforts d'évitement. L'emprise est immense : 25000 hectares imposés par la taille et le nombre d'éoliennes impacte 100 kilomètres cube d'écosystème atmosphérique, halieutique et benthique. Les associations de protection de l'environnement doivent assumer ce compromis et participer à la réduction et à la compensation des effets comme elles se sont largement engagées à le faire, notamment à Saint-Brieuc, en collaboration avec l'opérateur. Le retour d'expérience devrait déjà permettre d'adapter l'approche à la consultation.

Les questions de pilotage de l'énergie éolienne, de fiabilité des lauréats, du coût d'investissement et de prix garanti de rachat au lauréat moins-disant, relativement à d'autres alternatives décarbonées, reste posée. Nous laissons cependant au débat national le soin de trancher les orientations et objectifs énergétiques, largement controversés et malheureusement politisés, de la PPE.

Avec l'alternative que nous proposons, l'État peut néanmoins retrouver la confiance et le soutien de ceux qui ne souhaitent pas remettre en cause les énergies intermittentes, ou encore ceux qui s'opposent par principe au nucléaire, notamment du fait du stigmatisme mémoriel de Plogoff. Ironiquement, le projet en l'état réveille cette mémoire : l'État avançait alors avec violence pour imposer un projet non consenti. Personne ne souhaite un nouveau Plogoff à Roscoff ou ailleurs.

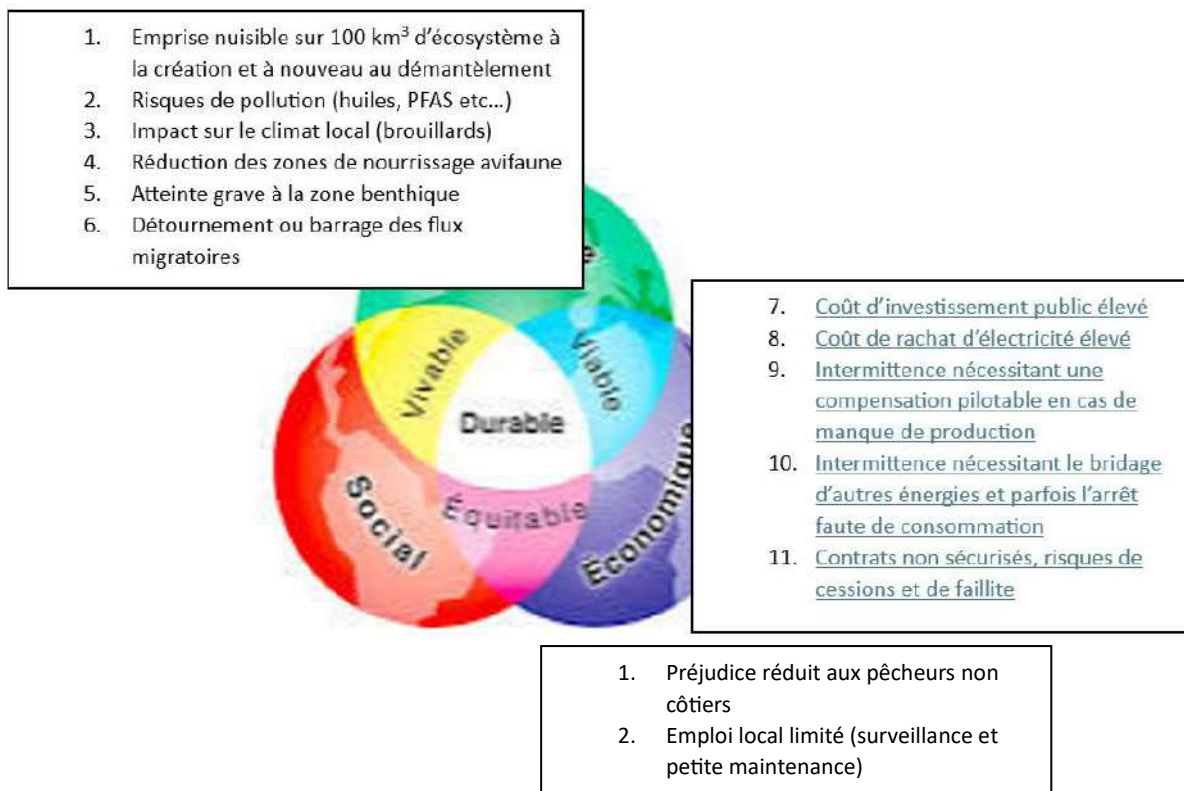


Figure 1 Un scénario alternatif équilibré plus éloigné des côtes, présenté et débattu à minima avec les habitants des communautés de communes des Pays de Morlaix et de Lannion Trégor, les acteurs économiques locaux et la participation des usagers non-résidents mettant à profit leur présence estivale, est susceptible de remporter une large adhésion et effacer le principal des objections sociales au projet, qui reste questionnable sur d'autres points. Nous pensons également que ce scénario emportera l'adhésion du Syndicat des Energies Renouvelables, soucieux de poursuivre des projets bien acceptés par la population des territoires où ils sont implantés.

Carte Enjeux Militaires et Sécurité Maritime

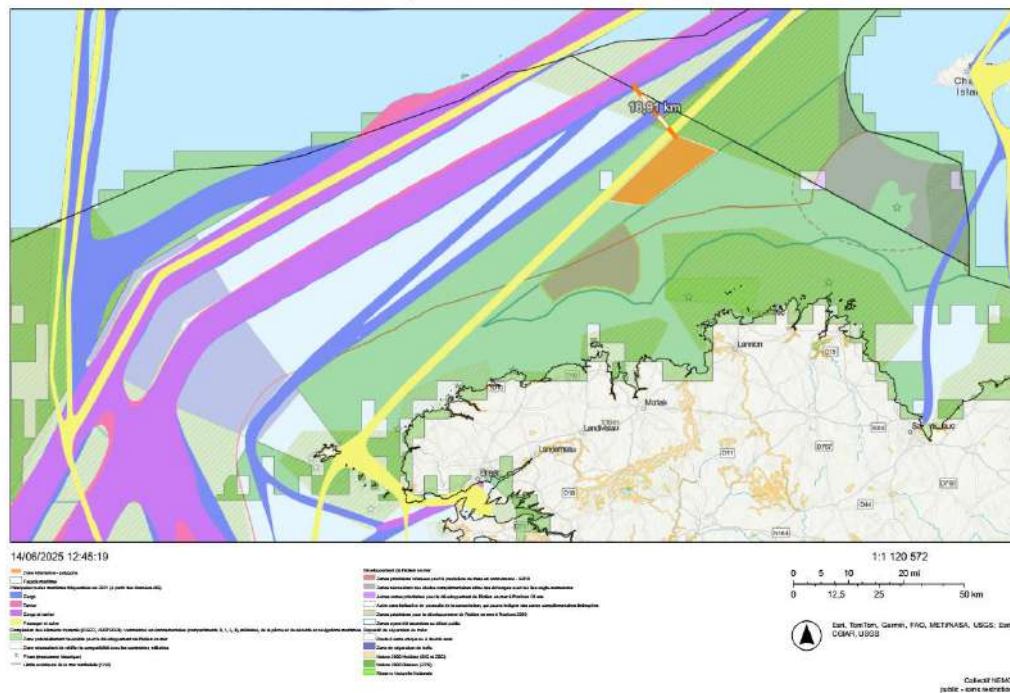


Figure 2 Les contraintes défense et sécurité maritime ainsi que l'évitement des espaces marins protégés sont accommodables dans la zone proposée en orange sur la carte, au voisinage de la zone « NAMO1 » du scénario « équilibré » présenté par le Syndicat des Energies Renouvelables lors du débat public « la mer en débat ». Elle préserve une marge de 10 miles nautiques (18 km) avec le rail montant de navigation (en rose) et ne remet pas en cause les routes des navires français caboteurs non dangereux (en bleu) ni les routes des ferries français qui longent la manche (jaune)

Carte Enjeux Bathymétrie

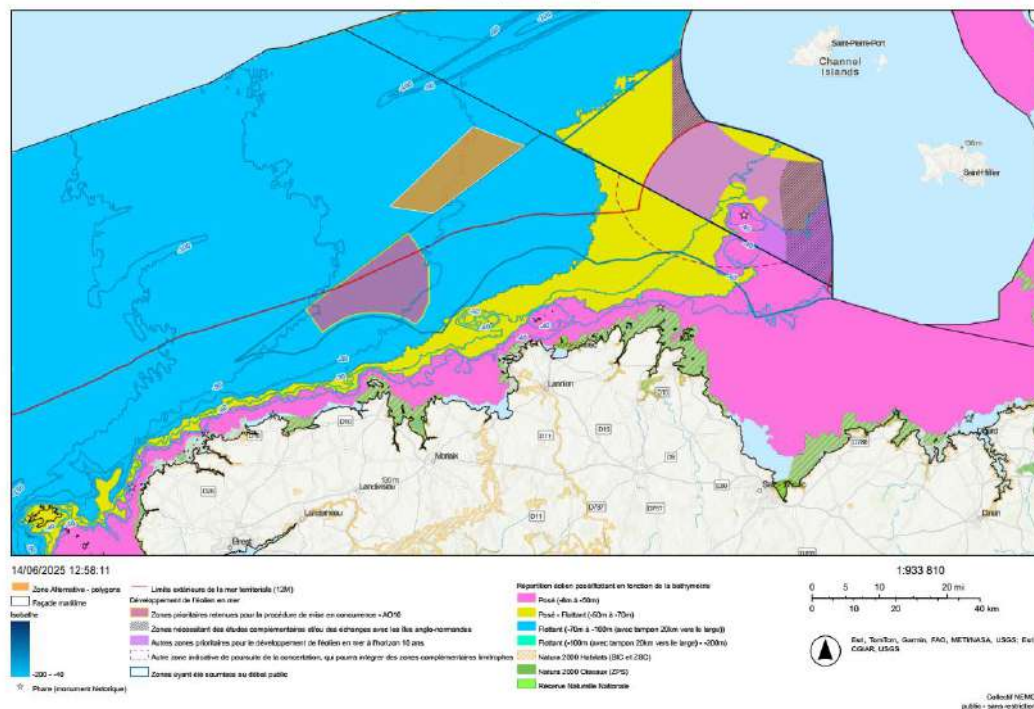


Figure 3 Proposition de zone alternative (zone orange 250km²) par rapport au projet en l'état (250km² dans la zone rose de 350km²). Son éloignement à plus de 40km des côtes réduit le cône de vue et la fréquence de visibilité. A bathymétrie égale et un surcoût d'investissement pour 30km de câble HVDC évalué à 150 M€, soit deux ans et demi de taxe éolienne perçue ici intégralement par l'État qui en dispose librement.

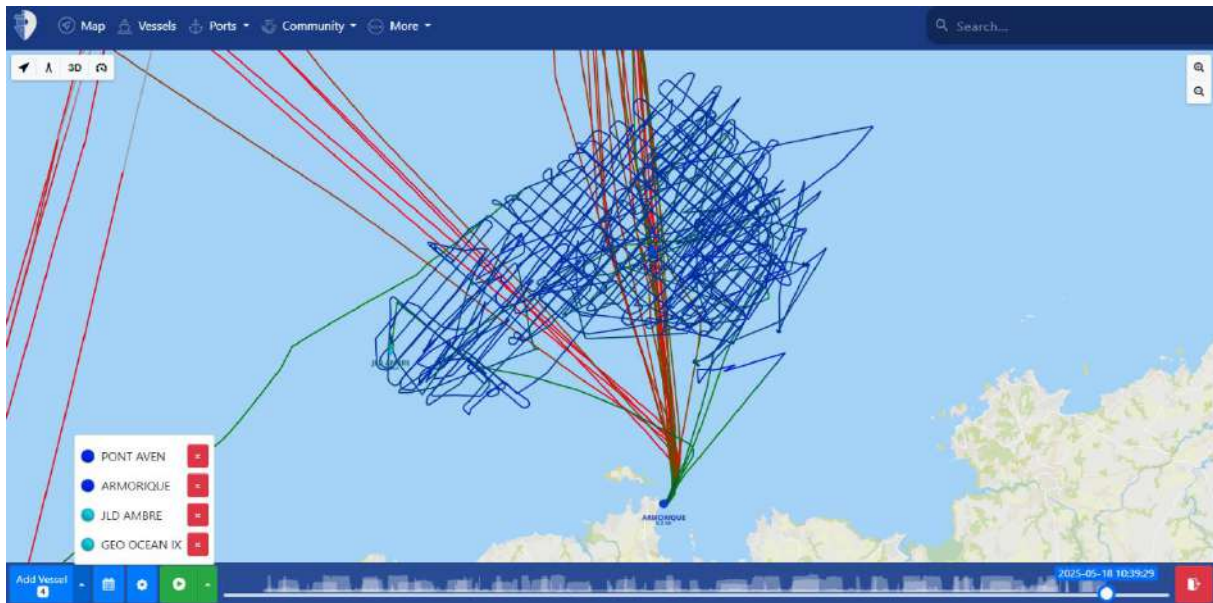


Figure 7 Des navires de géophysique sillonnent la zone d'étude (bleu, vert), les tracés rouges sont ceux des Ferries Armorique et Pont-Aven, qui traversent la zone et devront être déviés si le projet n'est pas modifié. L'investissement prématuré de campagnes géophysiques représente quelques millions d'euros qui peuvent néanmoins être capitalisés en données scientifiques sur les fonds étudiés.



Figure 8 Impact à évaluer de la dépression aval des éoliennes sur la formation d'un brouillard d'altitude dans des conditions proches du point de rosée. Un éloignement à 40km réduit l'impact à terre de ces brouillards par vents de secteur nord.

Eloignement - Protection des Sites et Paysages

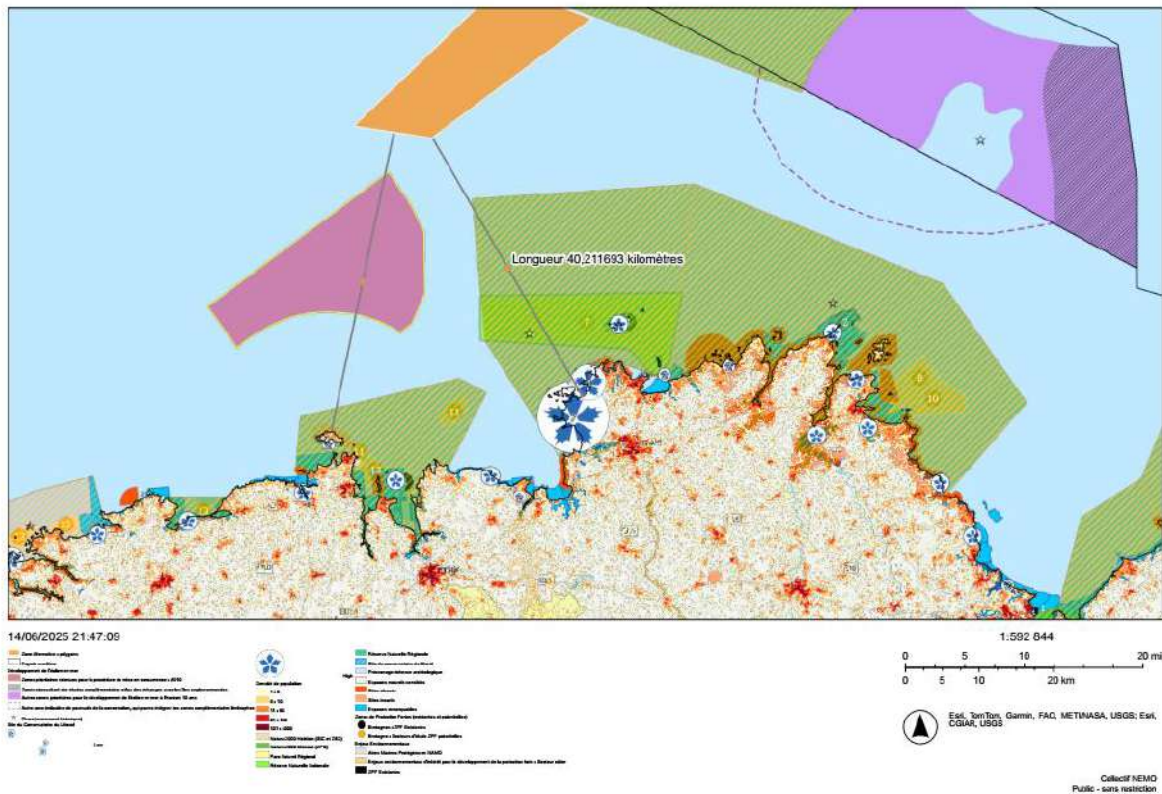


Figure 9 : Carte de synthèse de tous les enjeux paysagers, **hors monuments historiques en covisibilité**. L'ensemble du littoral impacté est un espace continu de patrimoine exceptionnel avec un tissu urbain discontinu qui laisse une grande part aux paysages naturels. De très nombreux classements se superposent. L'emplacement actuel est massivement défigurant.



Figure 10 Photomontage par temps clair et ensoleillé et sec (mi-saison et hiver), les premières éoliennes sont à 20 km ; le paysage est écrasé, les éoliennes apparaissent "sur" l'horizon. L'effet dynamique de rotation en présence de vent n'est pas reproduit. Le recul à 40 km correspond à l'avant dernier rang d'éoliennes dans cette simulation.



Figure 11 Photomontage l'Île de Batz vue depuis Santec (scénario à 16km) vu depuis la pointe au sud de la plage du Pouldu à Santec, depuis une altitude de 5m environ. Le surgissement des silhouettes d'éoliennes derrière l'Île de Batz fait plutôt penser à un paysage terrestre : il est difficile d'imaginer qu'elles sont à une vingtaine de kilomètres; et plus on recule dans l'arrière-pays, pire c'est, car les objets de premier plan, comme l'île, rétrécissent plus que les éoliennes quand on s'en éloigne. A 40 km, les éoliennes ne seraient plus visibles sur ce point de vue.



Figure 12 Photomontage vue vers le nord de l'Île de Batz. Le point blanc à droite c'est le Ferry Armorique photographié à 12km des côtes. Le photomontage simule le détournement des Ferries et illustre le gigantisme des éoliennes. Un recul à 40 km correspondant au dernier rang d'éoliennes visibles sur ce montage réduirait l'impact paysager à un niveau acceptable en termes de champ de vision et de fréquence de conditions météorologiques dans lesquelles elles seraient visibles.

ANNEXE 1: TABLEAU COMPARÉ DES PROPOSITIONS

Ce tableau en 6 sections démontre un impact globalement très favorable pour la proposition alternative à celle en l'état dans tous les domaines excepté l'impact écologique, qui n'est pas différencié.

La zone alternative est légèrement plus propice, élimine les trois conflits d'usage majeurs, est économiquement viable sans effet notable sur les coût d'investissement et d'opération du preneur, économiquement favorable pour l'État qui récupère une grande partie de la taxe éolienne, offrant l'acceptabilité sociale essentielle au critère de développement durable.

ANNEXE 2: LISTE DES ATLAS D'ENJEUX

Atlas Critères Zones Propices à l'Éolien

- Enjeux Militaire et Sécurité Maritime
- Enjeu Vent
- Enjeux Bathymétrie
- Enjeux Nature des Fonds
- Enjeux Planification Protection Forte

Atlas Synthèses Sensibilité Ecologique à l'Éolien

- Zones de Croissance
- Oiseaux Marins (Annuel)
- Mammifères Marins (Annuel)
- Frayères

Atlas Conflits d'Usage

- Protection des Sites et Paysage
- Valeur des Pêches Débarquées à Roscoff (plus de 12m)
- Valeur chaluts et sennes de fond (plus de 12m)
- Captures Totales par port de retour TOUS NAVIRES
- Transport Maritime

Atlas Enjeux Ecologiques Détaillés

- Tortues Marines
- Petits Delphinidés
- Marsouins
- Fou de Bassan
- Grand Cormoran
- Macareux - Guillemot
- Habitats Sédimentaires
- Frayères
- Nourricerie
- Invertébrés Benthiques
- Elasmobranches
- Colonies Oiseaux Marins et Nourrissage
- Zone Densité Oiseaux Marins - Période Inter-nuptiale
- Zone Densité Maximale Marsouin Commun
- Autres Cétacés



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Du 20 novembre 2023 au 26 avril 2024 s'est tenu un débat public portant sur la mise à jour des stratégies de façade maritime dont la façade Nord Atlantique Manche Ouest (NAMO) et sur la planification de l'éolien en mer avec la cartographie de zones propices à l'éolien en mer.

La [décision ministérielle du 17 octobre 2024](#) prévoit le lancement à venir d'une procédure de mise en concurrence pour un projet d'éoliennes en mer flottantes d'environ 2 GW en Bretagne Nord Ouest (BNO) situé au sein d'une zone indicative de poursuite de concertation (ellipse dite BNO pouvant intégrer des zones complémentaires limitrophes).

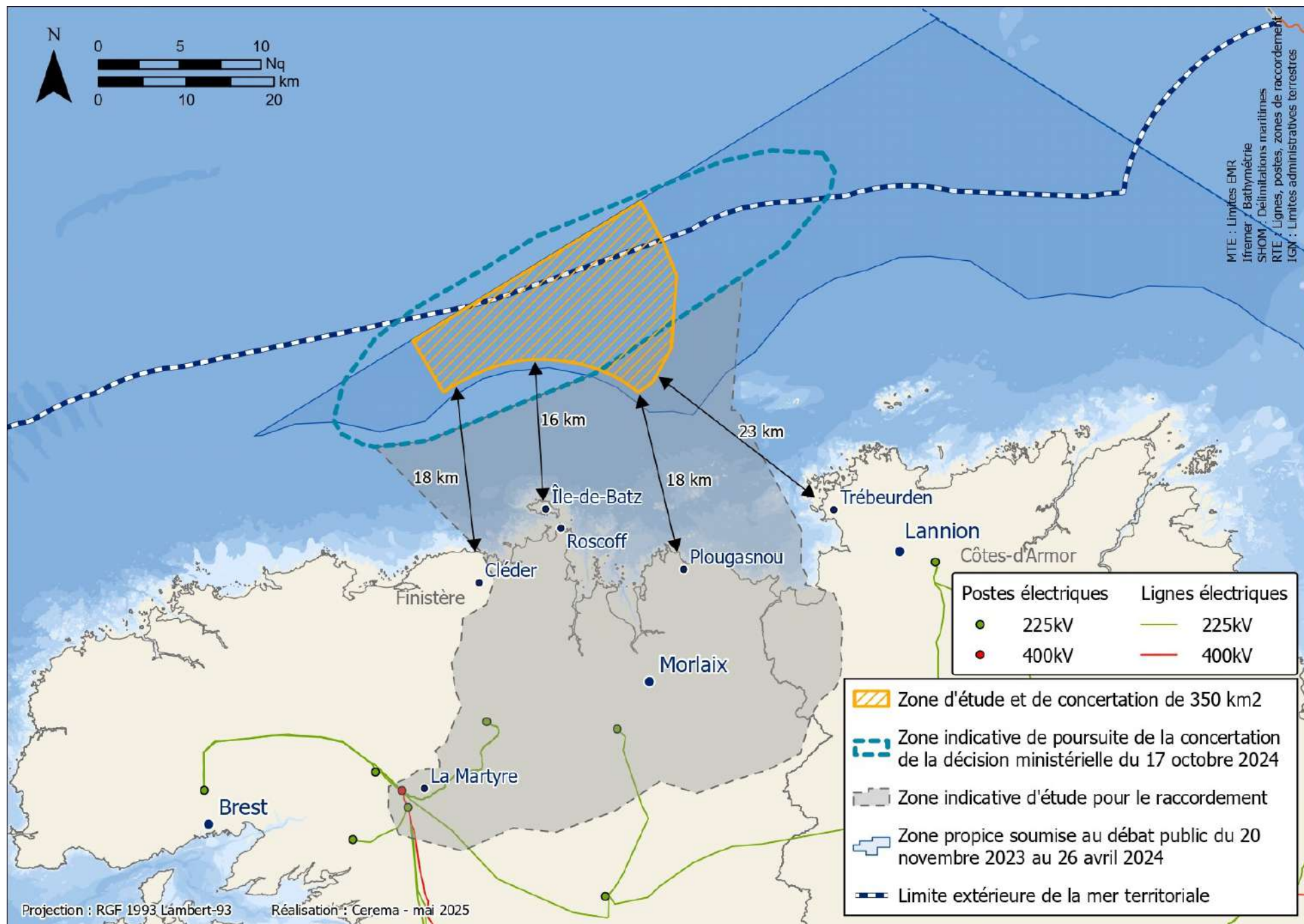
Au sein de cet espace, **une zone d'étude et de concertation de 350 km²** a été identifiée par les services de l'État et présentée aux acteurs locaux (élus, pêcheurs professionnels, acteurs de la mer et du littoral), dans le cadre des concertations en cours. Cette zone, compatible avec les enjeux de défense, intègre l'évitement :

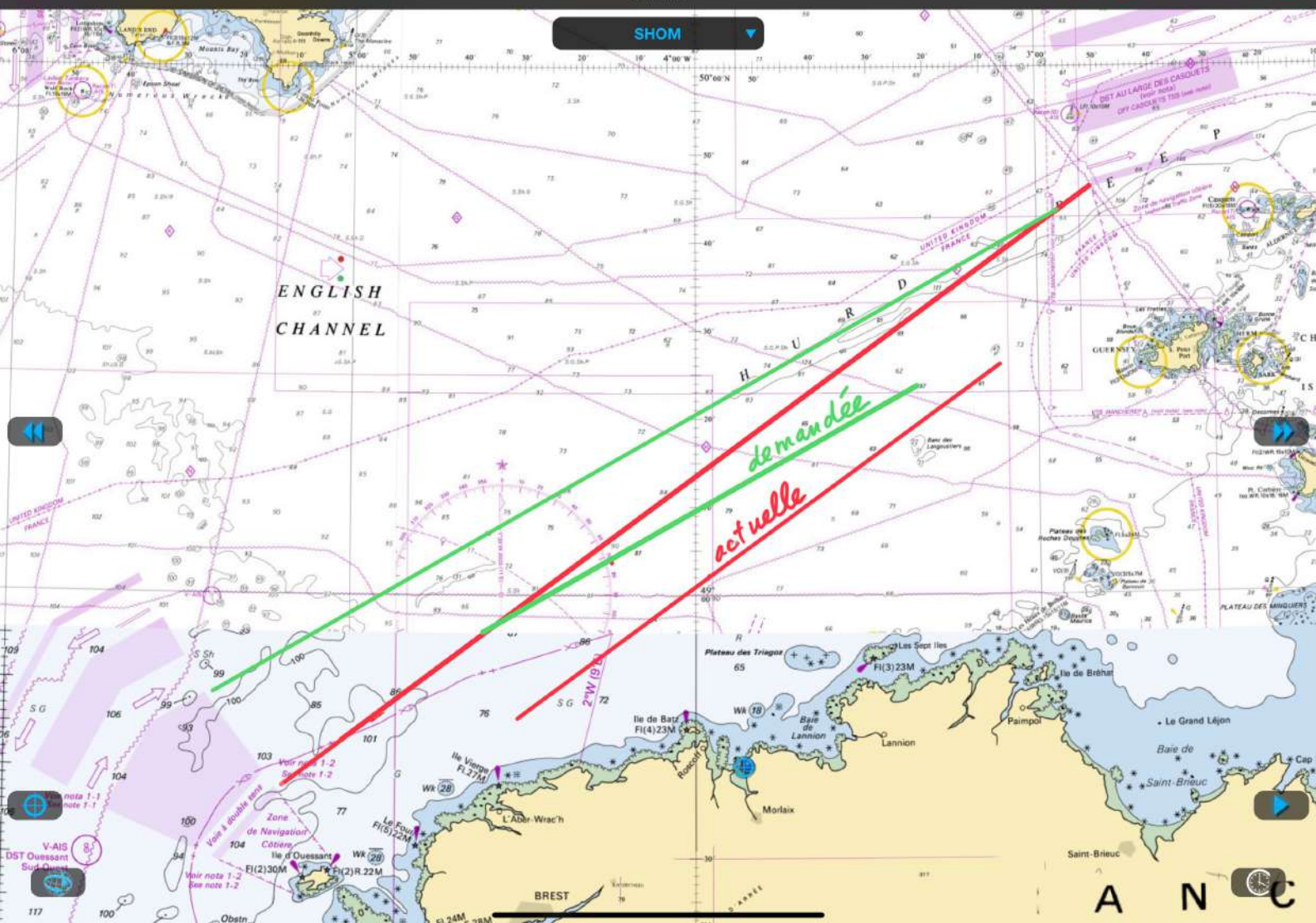
- au Nord, d'une zone tampon nécessaire à la sécurité de la navigation maritime ;
- au Sud, d'une bande littorale à enjeux paysagers les plus forts et à enjeux pour les pêches côtières, située à 16 km de l'Île-de-Batz et à 18 km du continent ;
- à l'Est des enjeux associés à la réserve naturelle nationale des Sept-Îles ;
- à l'Ouest, d'un secteur peu propice à la valorisation énergétique et à fort impact paysager.

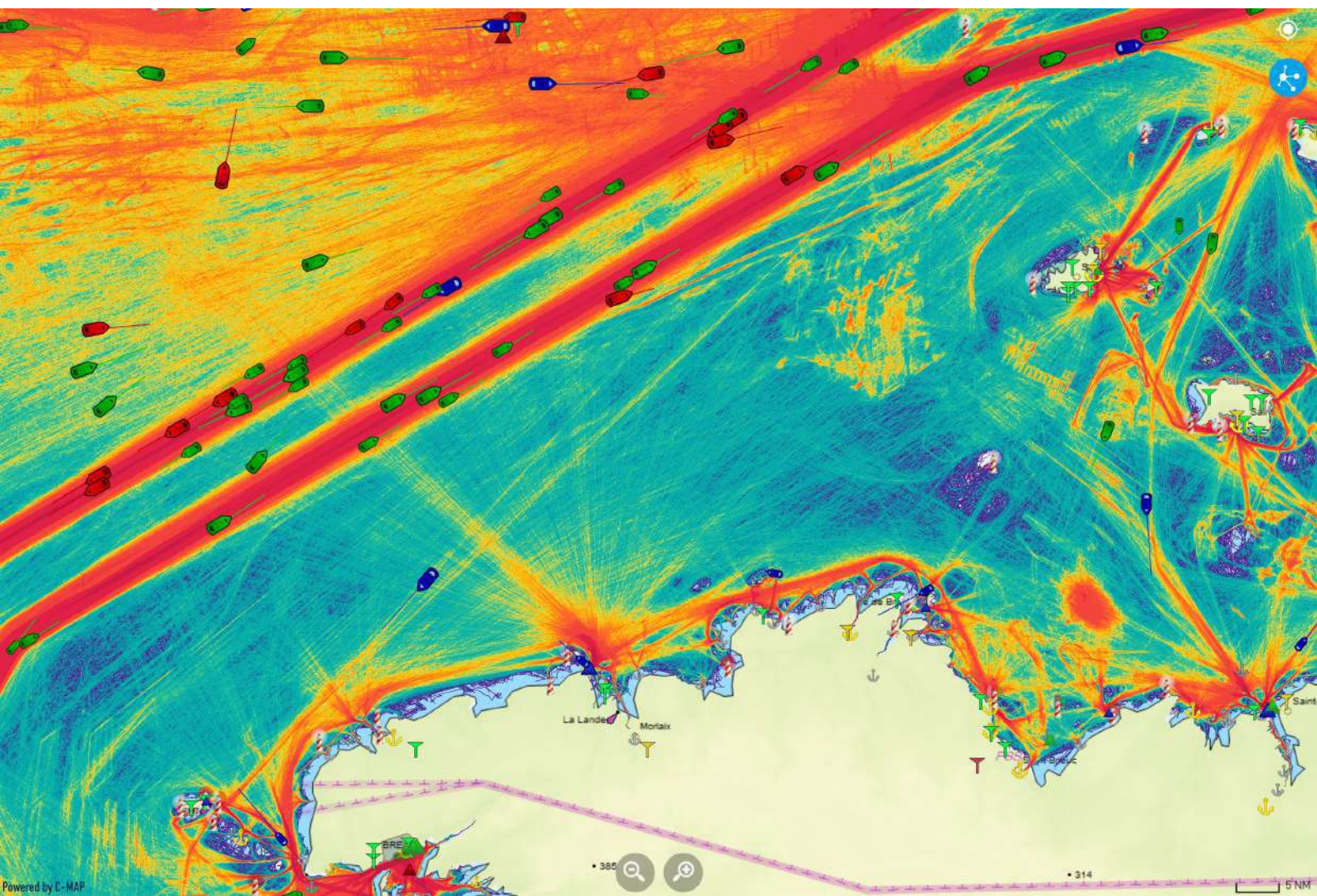
D'ici à début 2026, cette zone doit être incluse par l'État dans une procédure de mise en concurrence (dite appel d'offres n° 10) qui vise à attribuer la zone de projet à un ou des développeur(s) pour la conception, la construction, l'exploitation et le démantèlement du parc.

Informations à retrouver sur eoliennesenmer.fr

26 mai 2025









Lannion, le 25 juin 2025

**Objet : Réunion concertation publique sur le projet de parc éolien en Bretagne Nord-Ouest
Avis et demande de Réseau Energies Terre Mer**

L'Etat a lancé le 31 mars une série de réunions de concertation sur l'opportunité de réaliser un parc éolien en Bretagne Nord-Ouest au nord de Roscoff à l'horizon 2035 se clôturant par une réunion publique à Lannion (22) le 25 juin 2025.

Les dispositions de participation ne permettant pas de s'inscrire (COMPLET sur le site internet), le Réseau Energies Terre&Mer s'exprime à travers cet avis qui sera remis à la sous-préfète de Lannion à l'occasion de cette réunion et demande qu'il soit lu durant la réunion publique.

Depuis le mois d'avril 2025, l'ensemble des partis politiques à l'Assemblée au Sénat ont constaté l'absence d'une étude d'impact pour justifier la pertinence des investissements proposés dans la Programmation pluriannuelle de l'Energie (PPE3) et notamment ceux de l'éolien en mer.

Cela a conduit le ministre de l'Industrie et de l'Energie dès le 19 juin 2025 à proposer que cette étude soit conduite pour alimenter le débat parlementaire, et à indiquer le 24 juin 2025 en clôture du vote négatif de l'Assemblée nationale qu'il était nécessaire que la loi continue sa navette parlementaire, notamment au Sénat à partir du 1^{er} juillet.

En raison des constats suivants faits sur l'éolien en mer à l'occasion du débat à l'Assemblée nationale :

- Absence d'évaluation économique, sociale et environnementale de l'intérêt public de financer de façon massive l'éolien en mer alors que l'électricité française est déjà décarbonée à 95% ;
- Absence de complémentarité avec les Energies permanentes et pilotables Bas carbone et risque pour la sûreté et la sécurité lié à une modulation excessive des réacteurs nucléaires;
- Surcapacité de production électrique en France avec une exportation de 102 TWh en 2024 et baisse structurelle de la consommation électrique (efficacité énergétique, sobriété, prix élevés);
- Surproduction en France et en Europe conduisant à des prix négatifs et une volatilité sur les prix de marché en fonction de la météo ;
- Première cause des augmentations régulières du coût complet de l'électricité (investissements RTE, Enedis, subventions pour prix garantis) et par conséquent sur le coût de la vie des Français et la compétitivité des entreprises ;
- Pas de contribution à la réduction du CO2 en France et besoins de centrales thermiques encore plus émissives quand il n'y a ni vent ni soleil l'hiver ;
- Dégradation de la dépendance énergétique de la France (tout est importé sauf l'assemblage avant installation...) et dépendance à des matériaux stratégiques non disponibles en France ni souvent en Europe ;



Lannion, le 25 juin 2025

- Déstabilisation de la fréquence (onduleur vs alternateur) et risques accrus sur la stabilité du réseau de transport et distribution d'électricité ;
- Risque sur la sécurité de la navigation maritime ;
- Atteinte directe et avérée aux Grands Sites de France : tous les parcs existants et projetés sont localisés devant un Grand Site de France.... ;
- Technologie de l'éolien posé unanimement refusée durant le débat public « La Mer en débat » en termes d'acceptabilité et non maîtrisée en France (Importation, même de Chine pour les monopieux de Yeu-Noirmoutier...) ;
- Technologie de l'éolien flottant non mature (sous-stations/câbles de raccordement) et non maîtrisée en France ;
- Énergie la plus chère en coût complet, à cause des raccordements et des flexibilités massives nécessaires (équivalent à 1 centrale nucléaire ou 30 parcs terrestres) ;
- Énergie très fluctuante qui impacte le plus le réseau en cas de vent fort ;
- Interaction entre installations éoliennes voisines par modification du flux des vents

La totalité de ces observations s'appliquant au projet de parc éolien de Bretagne Nord-Ouest au nord de ROSCOFF et en l'absence d'étude d'impact socio-économique préalable requise pour les investissements publics de l'Etat dans le dossier de concertation, **Réseau Énergies Terre&Mer** demande que le processus de concertation soit suspendu tant que cette étude d'impact n'a pas été rendue publique.

Cette étude d'impact doit mesurer les impacts énergétiques, économiques, sociaux et environnementaux de la réalisation du projet par rapport à la non-réalisation du projet et par rapport à d'autres projets qui pourraient contribuer à la décarbonation des usages encore carbonés de la chaleur et de la mobilité en Bretagne Nord.

Elle pourra évaluer les externalités positives et négatives du projet en s'appuyant, entre autres, sur la grille multicritère d'évaluation des projets énergétiques publiée par RETM : [les-vraies-energies-vertes-pour-les-differents-usages](#).

Elle doit être réalisée suivant le cadre de référence pour les investissements publics défini par le Haut-commissariat à la Stratégie et au Plan [L'évaluation socioéconomique des investissements publics \(Tome 1\) | Haut-commissariat à la Stratégie et au Plan](#)

Lannion, le 25 juin 2025

Réseau Énergies Terre&Mer

www.retm.fr retm@retm.fr

Contact : Porte-parole RETM

Performances solutions énergétiques



USAGES

Chaleur

- Pompes à chaleur
- 47% Géothermie
- Panneaux thermiques
- Biomasse/Pellets
- Méthanisation
- Recuper.Chaleur fatale
- Réseaux de chaleur

Mobilité

- Biocarburant
- 31% Biogaz
- Electricite/Batterie
- Hydrogène

Electricité

- Hydraulique
- 22% STEP
- Nucléaire
- PV Toiture autoconso.collective
- PV plein champ (sans stock.)
- PV Plein champ (avec stockage)
- Eolien marin(sans stock.)
- Eolien marin(avec stockage)
- Eolien terrestre(sans stock.)
- Eolien terrestre(avec stockage)

Impacts

- Bon
- Moyen
- Mauvais
- Neutre

	RESEAU				TERRITOIRE				CADRE DE VIE/ENVIRONNEMENT					DECARBON			EFFICACITE ENERGIE/ECONOMIE					INDICATEURS			
	Impact réseau électrique	Coûts de raccordement	Autoconsommation/Stockage	Consommation espace/kwh produit	Valorisation Territoire/Bâti existant	Impact Economie Agriculture/Pêche	Impact economie territoire	Effet réindustrialisation	Souveraineté énergétique	Impact Patrimoine	mpact biodiversité	Impact Avifaune	Impact paysage	Impact santé	Décarbonation	Economie circulaire/Matériaux/Déchets	Economie énergie fossile	Durabilité Investissement	Diminue Capex	Diminue Opex	Réduit pointe GWelec	Cout complet/kwh produit	Réduct. Conso électricité	Total sans stockage EnRi	Total avec stockage EnRi
																								2	2
																								0	0
																								2	2
																								5	5
																								5	5
																								1	1
																								0	0
																								6	6
																								6	6
																								8	8
																								8	8
																								2	2
																								2	2
																								4	4
																								4	4
																								26	
																									20
																								36	
																									26
																								37	
																									29

Nota Evaluation des impacts à dire d'expert et de consensus après les 3 conférences de consensus des 14,21 et 28 octobre 2022

Famille	Critère	Enjeu
Effet réseau électrique	Impact réseau électrique Coûts de raccordement Autoconsommation Consommation espace/Kwh produit	Risque fréquence/flexibilité Pilotabilité/Intermittence Création ou non d'un 2ème réseau cher et peu efficace (Tx de charge) Réduction de l'appel de puissance sur le réseau RTE Artificialisation des sols
Economie des territoires	Valorisation Territoire/Bâti existant Impact Economie Agriculture/Pêche Impact economie territoire Effet réindustrialisation Souveraineté énergétique	Valorisation de l'existant Surfaces d'exploitation réduites Effets sur les activités existantes et potentielles Implantation de nouvelles activités industrielles Réduction des dépendances énergétiques hors France ou Europe
Environnement Cadre de vie	Impact Patrimoine Impact biodiversité Impact Avifaune Impact paysage Impact santé	Patrimoine culturel, naturel, mémoriel et intellectuel Effet trame bleue, trame verte Oiseaux migrateurs et chiroptères Industrialisation espace rural ou maritime Bruit, clignotements, Infrasons, Electromagnétique (Humain et animal)
Climat/Ressources	Décarbonation Economie circulaire/Matériaux/Déchets Economie énergie fossile	Réduction émission CO2 Réduction consommation matières premières CO2+Réduction importation
Efficacité énergétique	Durabilité Investissement Diminue Capex Diminue Opex Réduit pointe GWelec Cout complet/Kwh produit Réduct. Conso électricité	Durée de vie Montant investissement/KwH produit Montant exploitation/KWh produit Pointe d'hiver disponibilité Electricité Coût global de la solution yc raccordement et externalités Economie/Sobriété/ Autres sources que l'électricité



FRANCE STRATÉGIE

ÉVALUER. ANTICIPER. DÉBATTRE. PROPOSER.

La nouvelle trajectoire de la valeur de l'action pour le climat

Le référentiel d'évaluation socioéconomique dont s'est doté l'État français au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, sous l'égide du Commissariat général du Plan, fait l'objet d'un travail continu de perfectionnement et de mise à jour. C'est dans ce cadre que le présent rapport, fruit d'un travail collégial réunissant à France Stratégie une trentaine d'experts de tous horizons, actualise la trajectoire de la valeur de l'action pour le climat¹.

Outil d'aide à la planification, la valeur de l'action pour le climat constitue une référence visant à s'assurer que l'on se met sur le « bon chemin » de décarbonation au meilleur coût. Elle ne doit pas être confondue avec un niveau souhaitable de taxation : elle ne préjuge pas de la combinaison optimale des instruments de la politique climatique (normes, subventions, taxes, etc.). Sa vocation première est d'aider à identifier et ordonner dans le temps les actions de décarbonation et à valoriser les impacts carbone des projets d'investissements. Elle doit ainsi aider à atteindre, de manière aussi efficiente que possible, les objectifs de la troisième Stratégie nationale bas carbone (SNBC) : une baisse de 50 % des émissions brutes de gaz à effet de serre (par rapport à 1990) en 2030 et la neutralité carbone à l'horizon 2050, c'est-à-dire l'équilibre entre émissions anthropiques de gaz à effet de serre et absorption par les puits.

La valeur de l'action pour le climat prend la forme d'une trajectoire pluriannuelle, car c'est nécessairement dans une logique de long terme que les actions de décarbonation se conçoivent, se déploient et doivent être valorisées. Sans cadre de long terme, les actions de décarbonation risquent en effet d'être sujettes à des mouvements de *stop and go* ou d'être rendues plus coûteuses si les ménages et entreprises sont « pris de court » par une mauvaise anticipation des transformations à conduire.

La nouvelle trajectoire de la valeur pour le climat reflète le relèvement du niveau d'ambition à l'horizon 2030 retenu par la SNBC 3

Plus l'objectif de décarbonation est ambitieux, plus la valeur de l'action pour le climat est élevée, dans la mesure où les solutions décarbonées sont généralement plus coûteuses que les solutions carbonées.

L'objectif « zéro émission nette » (ZEN) fondait la trajectoire de la valeur de l'action pour le climat de 2019. Cet objectif ambitieux continue de guider la nouvelle trajectoire. Dans ce cadre :

- le niveau de départ 2025 de la valeur de l'action pour le climat est sensiblement rehaussé, de 187 €₂₀₂₃ à 256 €₂₀₂₃. Cette revalorisation est cohérente avec le relèvement de l'objectif intermédiaire de réduction des émissions brutes 2030 de -40 % à -50 % par rapport à 1990. Ce relèvement permet une meilleure répartition des efforts dans le temps entre aujourd'hui et 2050. Il est en outre cohérent avec le fort besoin d'investissements supplémentaires d'ici 2030 identifié dans le rapport Pisani-Ferry et Mahfouz (2023) sur les incidences économiques de l'action pour le climat² ;

1. Cette note offre la synthèse du rapport de la commission Quinet, disponible sur le site de France Stratégie. Voir Quinet A. (2025), *La valeur de l'action pour le climat : une référence pour évaluer et agir*, rapport, mars.

2. France Stratégie (2023), *Les incidences économiques de l'action pour le climat*, rapport à la Première ministre, Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz, mai.

Alain Quinet

La *Note de synthèse* est publiée sous la responsabilité éditoriale du commissaire général de France Stratégie. Les opinions exprimées engagent leurs auteurs et n'ont pas vocation à refléter la position du gouvernement.

- à partir de ce point de départ sensiblement rehaussé, la valeur de l'action pour le climat progresse chaque année au rythme du taux d'actualisation. En accordant ainsi la même valeur actualisée à une tonne de CO₂e abattue aujourd'hui ou demain, on s'assure que les gains carbone de long terme des projets de décarbonation (et symétriquement le coût des émissions éventuelles de projets visant d'autres objectifs) ne sont pas écrasés par l'actualisation.

Enfin, même si l'objectif ZEN est atteint en 2050, ce n'est pas « la fin de l'histoire ». La demande d'énergie continuera d'être soutenue, des énergies fossiles seront toujours disponibles et la capacité à stocker les émissions résiduelles restera limitée. Il convient donc, en prolongeant la trajectoire de la valeur de l'action pour le climat au-delà de 2050 (croissante jusqu'en 2060, stable au-delà), de s'assurer contre tout risque de retour en arrière.

**Atteindre au moindre coût des objectifs ambitieux :
tel est le meilleur usage qui peut être fait de la trajectoire de la valeur de l'action pour le climat**

L'Europe et la France peuvent se targuer de premiers résultats positifs, avec une baisse des émissions de gaz à effet de serre de plus de 30 % depuis 1990 – dans un contexte où l'augmentation des émissions mondiales hélas ne se dément pas. Mais des efforts supplémentaires sont nécessaires pour se mettre sur une trajectoire ZEN.

Le relèvement de la valeur de l'action pour le climat en début de période a précisément pour but de revaloriser les efforts précoces, qu'ils soient publics ou privés. Si la valeur de l'action pour le climat est de 256 euros en 2025, cela signifie au premier ordre que toutes les actions d'atténuation coûtant moins de 256 euros la tonne de CO₂e abattue méritent d'être engagées.

Il faut relever le niveau d'effort, mais aussi, comme les travaux de la commission sur les coûts d'abattement présidée par Patrick Criqui l'ont bien montré³, soigneusement sélectionner les actions et les mesures :

- il existe une très forte hétérogénéité des coûts d'abattement des émissions de CO₂e entre les secteurs et, surtout, au sein de chaque secteur ;
- le choix des actions (et des mesures visant à les déclencher) doit s'inscrire dans une perspective de long terme, pour éviter notamment que des actions permettant d'obtenir des réductions immédiates de CO₂e viennent « verrouiller » des technologies peu efficaces et évincer des solutions plus structurantes à long terme.

Dans un tel contexte, la valeur de l'action contribue à éclairer les choix, même si des évaluations complémentaires sont nécessaires pour prendre la pleine mesure des enjeux redistributifs ou des impacts industriels de ces choix.

Si les incertitudes sur les technologies et les comportements restent bien évidemment importantes, l'élaboration d'une trajectoire de la valeur de l'action pour le climat s'est « fiabilisée » au fil du temps, grâce à une meilleure compréhension des technologies mobilisables et des investissements collectifs capables de promouvoir une plus grande sobriété des usages, grâce aussi aux progrès de la modélisation économique de la transition écologique. La présente trajectoire est le fruit d'une délibération collective, éclairée par la littérature académique et les simulations réalisées par des modèles différents et complémentaires.

À l'heure où l'administration Trump démantèle les outils d'évaluation socioéconomique dédiés au climat, la France est aujourd'hui l'un des rares pays dans le monde à disposer d'un référentiel d'évaluation des politiques publiques de décarbonation complet et régulièrement mis à jour. Il doit être davantage utilisé car il n'y a pas de bonne planification écologique sans bonne évaluation.

3. Voir la page dédiée à la commission Criqui sur le site de France Stratégie.



INTRODUCTION

L'ambition européenne et française est d'atteindre l'objectif « zéro émission nette » (ZEN) en 2050, les émissions brutes résiduelles ayant vocation à être compensées par les puits de carbone que sont notamment les sols, les forêts et progressivement les dispositifs technologiques de capture et de séquestration du carbone.

L'Europe et la France peuvent se targuer de premiers résultats positifs, avec une baisse des émissions de gaz à effet de serre de plus de 30 % depuis 1990, dans un contexte où les émissions mondiales n'ont cessé d'augmenter. Des efforts supplémentaires sont cependant nécessaires pour tenir les objectifs que nous nous sommes fixés. Dans ce cadre, la valeur de l'action pour le climat représente le niveau d'effort que la société doit assumer pour atteindre la neutralité carbone ; elle représente corrélativement la valeur que la collectivité accorde à chaque tonne de CO₂e abattue.

La poursuite de l'objectif ZEN, les actions qu'elle requiert et les bénéfices environnementaux que cet objectif procure s'il est partagé par un nombre suffisant de grands pays sur la planète ne sont pas spontanément pris en compte dans les choix des acteurs publics et privés. Une planification écologique est nécessaire, fondée sur une évaluation robuste des projets, pour s'assurer que l'on se met sur le « bon chemin » au meilleur coût. Dans cette perspective, la valeur de l'action pour le climat est une réfé-

rence pour éclairer les choix, donner une valeur monétaire aux investissements de décarbonation, définir le périmètre des actions rentables et calibrer les mesures permettant de déclencher ces actions. À ce titre, elle répond à une exigence de la Stratégie nationale bas carbone, qui doit définir un cadre économique de long terme, en préconisant notamment une valeur tutélaire du carbone et son utilisation dans le processus de prise de décisions publiques⁴.

UNE VALEUR DE L'ACTION POUR LE CLIMAT FONDÉE SUR DES ENGAGEMENTS AMBITIEUX

La valeur de l'action pour le climat synthétise le niveau des efforts à engager et à valoriser pour atteindre les objectifs fixés, en prenant en compte non seulement la quantité d'émissions à abattre mais aussi le coût marginal des leviers mobilisables au cours du temps pour y parvenir.

La détermination de cette valeur s'affranchit d'une évaluation des dommages liés au changement climatique et des points de bascule éventuels, en se fondant directement sur un objectif politique. Elle doit assumer l'existence d'incertitudes, croissantes dans le temps, sur le potentiel et le coût des technologies de décarbonation mobilisables, sur les changements de comportement ainsi que sur le potentiel d'émissions négatives.

Encadré 1 – Les trois « prix du carbone »

Le terme de « prix du carbone » peut recouvrir des réalités différentes. On en distingue traditionnellement trois.

- **La valeur de l'action pour le climat (VAC).** Historiquement appelée « valeur tutélaire du carbone », elle incarne la valeur que la collectivité doit donner aux actions publiques et privées permettant d'abattre une tonne d'équivalent CO₂e. Elle s'inscrit dans une logique coût-efficacité, déterminant comment atteindre un objectif donné à moindre coût.
- **Le coût social du carbone.** Il représente la valeur actualisée des dommages marginaux futurs d'une tonne d'équivalent CO₂e émise aujourd'hui. Il s'inscrit dans une approche coûts-bénéfices – le niveau

d'émissions optimal étant celui qui égalise coût d'abattement marginal et dommage marginal.

- **La tarification explicite du carbone.** Prenant la forme de taxes ou de marchés de quotas, la tarification fait partie des incitations publiques contribuant à décentraliser les actions de décarbonation privées. Les tarifications explicites du carbone en vigueur s'inscrivent généralement à des niveaux inférieurs, voire très inférieurs, aux prix fictifs du carbone que sont la valeur de l'action pour le climat et le coût social du carbone.

En d'autres termes, la valeur de l'action pour le climat n'est pas une taxe mais une référence (un « prix fictif ») pour définir le périmètre et l'intensité des actions permettant d'atteindre les objectifs au moindre coût.

4. Article L221-B du Code de l'environnement.

Il existe plusieurs façons de mettre en œuvre l'approche coûts-efficacité, selon la manière dont sont formulés les objectifs de décarbonation et les contraintes que l'on se donne pour les atteindre. On peut distinguer deux cas polaires : un objectif formulé en budget carbone et un objectif formulé en trajectoire de réduction des émissions.

Le premier cas est celui où l'objectif fixé s'exprime en budget carbone, c'est-à-dire en un stock d'émissions cumulées maximal autorisé pour rester en deçà d'un seuil de hausse des températures. C'est ainsi que le GIEC publie des estimations de budget carbone mondial selon le seuil d'élévation maximale des températures que l'on se donne et le niveau de confiance avec lequel on veut rester en deçà du seuil visé. Ce cadre est cohérent avec la nature de l'externalité climatique qui est liée en premier lieu aux émissions cumulées de gaz à effet de serre dans l'atmosphère :

- l'optimisation sous contrainte du budget carbone conduit à définir une trajectoire optimale de réduction des émissions, associée à une valeur initiale de la valeur carbone – en fonction de la taille du budget, ainsi que du coût des solutions de décarbonation ;
- la croissance dans le temps de la valeur initiale est calée sur le taux d'actualisation. On s'assure par une telle règle (dite « règle de Hotelling⁵ ») de minimiser le coût actualisé des efforts pour tenir l'objectif global, ainsi que de la neutralité intertemporelle des efforts : les bénéfices futurs des actions engagées ne sont ni « écrasés » par l'actualisation, ni différés dans le temps.

Le second cas polaire est celui où l'objectif de décarbonation prend la forme d'une trajectoire cible de réduction progressive des flux d'émissions annuels. C'est en pratique le choix des États signataires de l'Accord de Paris : chaque État ne s'attribue pas une quote-part du budget carbone mondial calculé par le GIEC, mais se fixe *ex ante* une trajectoire pluriannuelle de réduction des émissions. En France, cette trajectoire vise à atteindre l'objectif « zéro émission nette » en 2050, en passant par des jalons intermédiaires et des objectifs quinquennaux⁶.

La trajectoire française de valeur pour le climat de 2019, dans le contexte de la deuxième Stratégie nationale bas carbone (SNBC 2), s'est inscrite dans cette seconde logique et a livré à ce titre deux grands enseignements :

- le respect d'un objectif ZEN ambitieux oblige à aller chercher des gisements d'abattement à des coûts marginaux élevés. Cette intensité se lit dans les niveaux élevés de la valeur de l'action pour le climat en 2030 (250 €₂₀₁₈ la tonne) et au-delà ;
- la volonté d'enclencher la transition écologique de manière progressive, pour tenir compte de la nécessité de limiter les risques de pertes de pouvoir d'achat, de pertes de compétitivité ou de « coûts échoués », a conduit la SNBC 2 à concentrer le gros des efforts après 2030. Cette propension à décaler les efforts dans le futur se lit dans un niveau initial de la valeur de l'action pour le climat faible (54 €₂₀₁₈ la tonne en 2018) et une forte progressivité dans les années 2020-2030, en écart à la règle de Hotelling.

LES MOTIFS DE RÉVISION AUJOURD'HUI

La trajectoire de la valeur de l'action pour le climat doit bénéficier d'une certaine stabilité dans le temps. La modifier trop souvent, c'est prendre le risque de lui faire perdre sa valeur d'ancrage des anticipations publiques et privées. C'est aussi perturber les évaluations des projets d'investissements qui y ont recours. Il faut donc de « bonnes raisons » pour réviser la trajectoire élaborée il y a six ans⁷.

Aujourd'hui, trois séries de facteurs invitent à « réviser » la trajectoire de 2019 : le relèvement de l'ambition 2030, l'évolution du contexte technicoéconomique et la révision du taux d'actualisation socioéconomique.

Le relèvement de l'ambition 2030

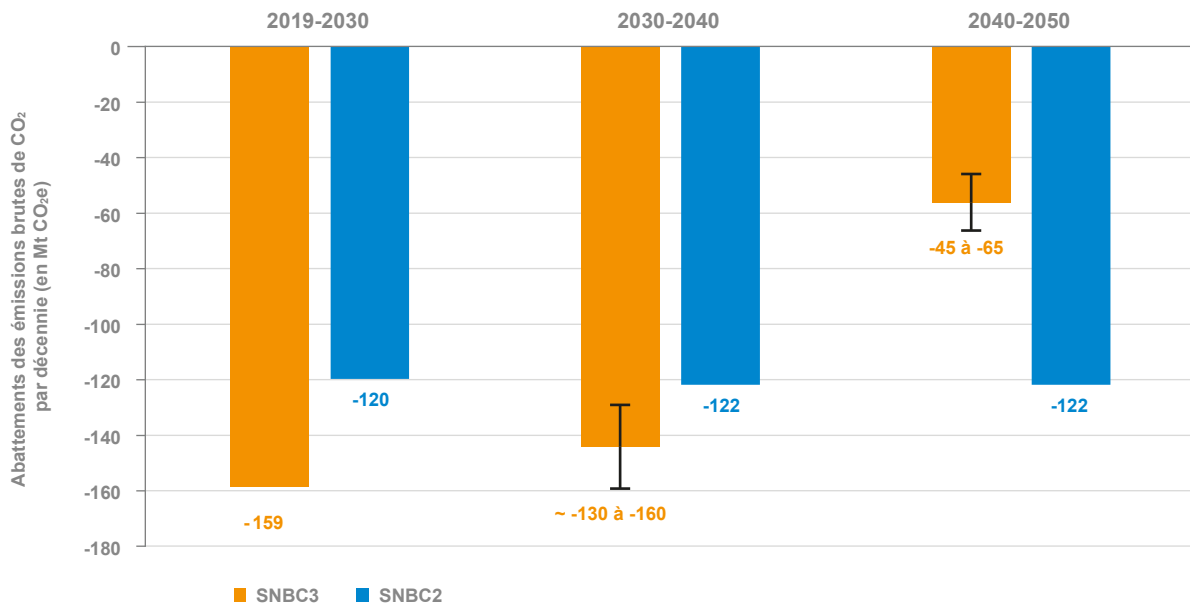
Le relèvement de l'objectif 2030 inscrit dans le projet de SNBC 3, de -40 % à -50 % en émissions brutes (par rapport à 1990), contribue à une meilleure répartition des actions dans le temps, avec des efforts avancés à hauteur de

5. Hotelling H. (1931), « The economics of exhaustible resources », *Journal of Political Economy*, vol. 39(2), avril, p. 137-175.

6. Ces objectifs quinquennaux (jusqu'en 2033 pour la SNBC 2 et 2038 pour la future SNBC 3) sont appelés « budget carbone » mais reflètent en réalité des objectifs de réduction annuelle moyenne des émissions plutôt qu'une logique d'optimisation intertemporelle.

7. France Stratégie (2019), *La valeur de l'action pour le climat. Une valeur tutélaire du carbone pour évaluer les investissements et les politiques publiques*, rapport de la commission présidée par Alain Quinet, Paris, La Documentation française.

Graphique 1 – Répartition des efforts dans le temps, de la SNBC 2 à la SNBC 3, par décennie entre 2019 et 2050



Note : le projet de SNBC 3 soumis à concertation en novembre 2024 présente une trajectoire jusqu'en 2030. La SNBC 3 finale qui sera publiée en 2025 précisera la trajectoire post-2030 (présentée dans ce document sous forme de fourchettes). La commission a toutefois pu intégrer les travaux les plus récents pour l'élaboration de la VAC.

Lecture : le volume d'émissions brutes de CO₂e à abattre entre 2019 et 2030 est passé de 120 MtCO₂e dans la SNBC 2 à 159 MtCO₂e dans la version provisoire de la SNBC 3, ce qui traduit un renforcement des efforts à fournir à court terme.

Source : DGEC

40 millions de tonnes d'ici 2030 (voir Graphique 1). Ce relèvement pousse, toutes choses égales par ailleurs, à revoir à la hausse les valeurs de début de période.

Une meilleure compréhension des chemins de la décarbonation

Même si l'on ne peut pas parler *a priori* de rupture dans les technologies et les comportements, les chemins de la décarbonation se sont précisés depuis six ans. Au-delà des synthèses réalisées par le GIEC et l'Agence internationale de l'énergie, les travaux sous-jacents à la SNBC 3 montrent que l'on dispose aujourd'hui d'une vision plus claire du portefeuille des technologies bas carbone mobilisables et/ou prévisibles. Les travaux de la commission Cricui sur les coûts d'abattement⁸ ont notamment permis de préciser les coûts pour l'économie française des différentes technologies visant à décarboner l'électricité et à électrifier un nombre croissant d'usages. La contribution potentielle des puits a également été approfondie : la dégradation du puits

forestier est plus marquée qu'anticipé il y a six ans, tandis qu'à l'inverse il semble possible d'être plus ambitieux concernant la mobilisation des puits technologiques.

Parallèlement, des solutions réalistes de sobriété se dégagent, dont le potentiel d'abattement semble davantage fondé sur des solutions collectives (développement des transports collectifs, densification des villes, etc.) que sur l'anticipation de changements spontanés de comportements individuels.

La révision à la baisse du taux d'actualisation socioéconomique

Le comité d'experts des méthodes d'évaluation socioéconomique des investissements publics de France Stratégie⁹ a revu en 2021 le taux d'actualisation public sans risque, celui-ci baissant de 4,5 % à 3,2 %. Cette révision a pour effet de réduire la pente de la valeur de l'action pour le climat dès lors que la trajectoire se cale sur une règle de Hotelling.

8. Voir la page dédiée à la commission Cricui [sur le site de France Stratégie](#).

9. Voir la page dédiée [sur le site de France Stratégie](#).

UNE NOUVELLE TRAJECTOIRE FONDÉE SUR LE MEILLEUR ÉTAT DE L'ART

Il n'existe pas d'outil de simulation « clés en main » générant mécaniquement une trajectoire de la valeur de l'action pour le climat. La commission propose donc une estimation raisonnable fondée sur les principales hypothèses techniques et économiques de la SNBC 3, sur les grands enseignements de l'économie du climat et sur des travaux spécifiques de modélisation.

Des hypothèses économiques et technologiques transparentes, largement fondées sur la Stratégie nationale bas carbone

Du côté de la demande, la SNBC 3 postule qu'un niveau durablement élevé de prix des énergies fossiles inciterait à investir dans l'efficacité énergétique, à utiliser des vecteurs énergétiques bas carbone et à adopter des usages plus sobres. La matérialisation de comportements de sobriété collective serait rendue possible notamment par des investissements et des réglementations dans le domaine des transports, de l'aménagement du territoire ou de l'usage des sols.

Du côté de l'offre, la SNBC 3 considère qu'un portefeuille de technologies structurantes et variées permettrait de parvenir à une décarbonation profonde, moyennant des prix de bascule relativement élevés. À l'horizon 2050, le secteur de l'énergie bas carbone, dont la production d'électricité est déjà largement décarbonée par le mix nucléaire-énergies renouvelables, pourra l'être complètement, moyennant des investissements importants, comme le montre le rapport *Futurs énergétiques 2050* de RTE¹⁰. Des technologies de décarbonation se diffuseraient dans l'ensemble des secteurs, y compris dans l'industrie lourde, le transport longue distance et l'agriculture. La décarbonation ne serait pas totale et les émissions résiduelles incompressibles seraient compensées par les puits naturels et technologiques.

L'exercice ne postule pas de rupture qui viendrait artificiellement « baisser » la valeur de l'action pour le climat :

- la sobriété permettrait d'alléger le coût de la transition mais ne dispenserait pas de mobiliser des technologies coûteuses dans les secteurs où les émissions sont difficiles à abattre ;

- la commission n'a pas la prescience de l'arrivée d'une nouvelle technologie de rupture (*backstop*) permettant de se passer complètement des énergies fossiles pour un coût modéré ;
- elle postule un potentiel raisonnable d'émissions négatives permises par la taille et l'évolution des puits de carbone (puits naturels compris entre 30 et 40 millions de tonnes, puits technologiques entre 15 et 25 millions de tonnes de CO₂e en 2050) ;
- elle exclut des imports massifs de gaz verts, de biomasse ou de combustibles bas carbone, à la différence de ce qui est envisagé dans certains pays européens.

Un jeu de simulations spécifiques pour définir le champ des possibles

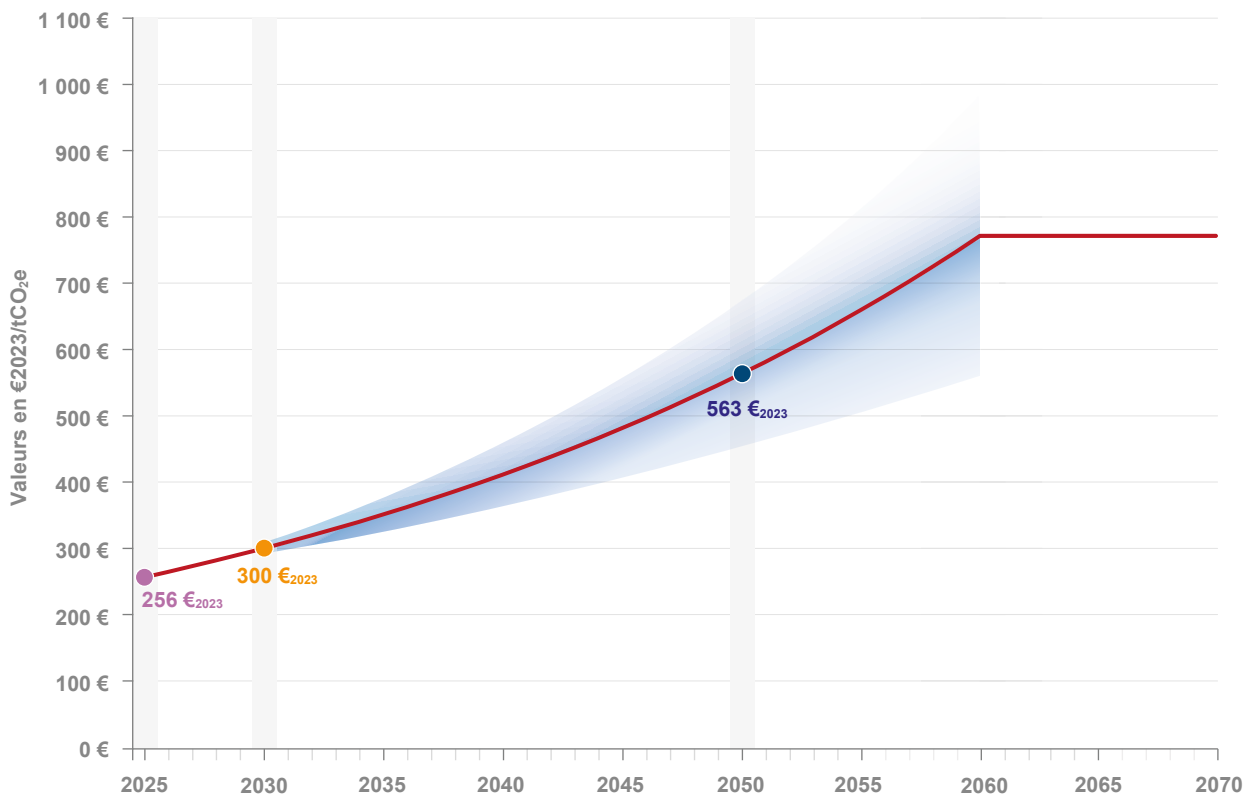
La commission s'est appuyée sur trois grands modèles bien adaptés à l'évaluation de la SNBC : les modèles TiTAN et Vulcain développés par le Commissariat général au développement durable (CGDD), ainsi que le modèle ThreeME, codéveloppé par l'OFCE et l'Ademe et utilisé par la Direction générale du Trésor.

- Le modèle TiTAN, à dominante technologique, permet de définir une trajectoire de long terme représentant le coût de la réduction d'une tonne additionnelle de CO₂e, ce coût marginal d'abattement ayant vocation à croître au fur et à mesure qu'il est nécessaire de mobiliser des technologies plus onéreuses. TiTAN ne comporte pas, en revanche, de bouclage macroéconomique (PIB, emploi, importations, etc.).
- Le modèle ThreeME, à dominante macroéconomique, permet d'explicitier les investissements et les changements de comportement nécessaires à l'atteinte de la neutralité carbone, que l'augmentation d'un signal-prix du carbone induirait, en tenant compte des coûts d'ajustement et des effets de bouclage macroéconomique.
- Le modèle Vulcain est un modèle macroéconomique stylisé permettant d'évaluer les efforts européens et français, en les plaçant dans un cadre international.

La commission a réalisé un large jeu de simulations selon les deux logiques de l'approche coût-efficacité : celle

10. RTE (2022), *Futurs énergétiques 2050*, rapport complet, février.

Graphique 2 – Nouvelle trajectoire de la valeur de l'action pour le climat



Source : commission

consistant à aligner scrupuleusement les efforts sur les objectifs et les dates programmées de réduction des flux d'émissions de la SNBC 3 ; celle consistant à transformer la totalité des émissions de gaz à effet de serre restant à abattre en un budget carbone implicite, dont la consommation progressive serait librement optimisée¹¹ – comme recommandé notamment par Christian Gollier¹². Cette commission a pu bénéficier du concours du nouveau modèle TiTAN pour réaliser pour la première fois de telles simulations en budget carbone.

Une trajectoire de long terme alignée sur un relèvement de l'ambition 2030

Aucune simulation ne peut prétendre livrer « clés en main » une trajectoire de la valeur de l'action pour le climat. Chaque modèle est confronté à certaines limites de conception, chaque simulation repose sur un jeu d'hypothèses qui peuvent être « challengées » une à une. Quelle

que soit la qualité intrinsèque des modèles, les incertitudes restent fortes lorsque l'horizon s'allonge.

La commission s'est donc livrée à une lecture « raisonnée » des simulations en s'attachant à élaborer une trajectoire conciliant respect des grands jalons 2030 et 2050 de la SNBC 3 et répartition équilibrée des efforts dans le temps :

- la nouvelle trajectoire, présentée dans le Graphique 2 ci-dessus, acte une revalorisation initiale de la valeur du carbone, en miroir du relèvement de l'objectif 2030. Celle-ci s'établit à 256 €/2023, soit une marche supplémentaire significative par rapport au niveau prévu par la trajectoire de 2019 (187 €/2023) ;
- le taux de croissance de la valeur de l'action pour le climat est calé dès le départ sur le taux d'actualisation afin de garantir une neutralité intertemporelle des efforts ;

11. Le secteur des terres et forêts ainsi que l'agriculture sont toutefois paramétrés, faute de bien savoir modéliser leurs coûts d'abattement.

12. Gollier C. (2019), *Le Climat après la fin du mois*, Paris, Presses universitaires de France.

- le « jalon 2030 », à une valeur « pivot » de 300 €₂₀₂₃, est du même ordre de grandeur que celui de la trajectoire précédente une fois pris en compte les effets de la hausse des prix¹³. C'est donc bien le relèvement de l'ensemble de la chronique 2025-2030, et non de la seule valeur 2030, qui « sécurise » le respect de l'objectif de -50 % ;
- les valeurs de fin de période sont cohérentes avec les travaux de prospective technologique disponibles sur les plages de coûts des technologies les plus chères. Cette règle est prolongée au-delà de 2050, date d'atteinte du ZEN, jusqu'en 2060 afin de conforter la rentabilité des investissements engagés dans les actifs décarbonés ou dans les puits, mais qui ne seront pas encore totalement amortis en 2050 ;
- le choix de conserver la valeur de l'action pour le climat constante au-delà de 2060 repose sur la nécessité de tenir l'objectif ZEN dans la durée, alors que les énergies fossiles demeureront une option et que les capacités de stockage des puits naturels resteront limitées. La forme précise de la courbe (plate) du Graphique 2 repose sur l'hypothèse que les écarts de coûts entre les technologies polluantes et bas carbone sont stables et que les puits technologiques permettent un stockage permanent du CO₂e.

Il convient de souligner que les co-bénéfices de l'action climatique (gains sanitaires liés à la rénovation thermique des bâtiments, à la diminution des émissions de particules fines, à une alimentation moins carnée, etc.) ne sont pas pris en compte dans cette trajectoire.

UNE TRAJECTOIRE SENSIBLE AU PROGRÈS TECHNIQUE ET AUX COMPORTEMENTS DE SOBRIÉTÉ

Pour un objectif donné de décarbonation, la trajectoire de la valeur de l'action pour le climat est entourée de trois types d'incertitudes :

- les incertitudes sur les coûts et le potentiel d'abattement des technologies de décarbonation, elles-mêmes liées aux incertitudes sur le niveau d'effort et de coopération des différentes régions du monde ;
- les incertitudes sur les comportements des acteurs – préférences, élasticité de substitution entre produits « verts » et « bruns », modifications des choix de localisation et de mobilité en réponse aux investissements collectifs dans l'aménagement de l'espace et les transports ;
- les incertitudes sur les hypothèses économiques sous-jacentes, notamment sur la croissance et le prix des énergies fossiles. L'impact de ces incertitudes tend à diminuer lorsque l'horizon s'allonge et que l'économie se décarbone.

Les deux premières incertitudes, en revanche, sont nécessairement croissantes à mesure que l'horizon s'allonge, que les solutions « à portée de main » s'épuisent et que la décarbonation des activités humaines appelle des changements profonds, « non marginaux », de technologies et de comportements.

La délibération collective au sein de la commission, la variété des modèles employés et des simulations réalisées, les éléments de benchmark utilisés permettent de prendre la mesure des incertitudes, de les « objectiver », en évitant les biais liés à une opinion personnelle ou à une modélisation particulière.

Ces incertitudes sont prises en compte par des révisions régulières de la trajectoire au cours du temps (sur des intervalles de cinq à dix ans) permettant d'intégrer à la fois les informations nouvelles disponibles et les améliorations méthodologiques : plus le temps passe, plus le niveau de maturité technique et économique des technologies permettant de parvenir à une décarbonation complète des économies à l'horizon fixé se précise. L'impact potentiel de ces incertitudes sur les ajustements futurs de la valeur de l'action pour le climat est illustré qualitativement dans le Graphique 2 par un cône, croissant dans le temps, encadrant la trajectoire de référence retenue (dans une fourchette de plus ou moins 150 euros à l'horizon 2050).

UN GUIDE POUR L'ACTION

La valeur de l'action pour le climat donne une mesure synthétique de l'ambition climatique, donc de la valeur à donner aux actions permettant de satisfaire cette ambition.

13. La valeur pour 2030 est réévaluée sous l'effet principalement de l'inflation (les 250 €₂₀₁₈ deviennent 279 €₂₀₂₃).



Le rôle historique de la valeur de l'action pour le climat, qu'il convient de réaffirmer, est d'abord de guider l'action de l'État, des collectivités territoriales, des maîtres d'ouvrage publics, des régulateurs sectoriels en charge des secteurs clés de la décarbonation.

La valeur de l'action pour le climat peut aussi fournir une référence aux entreprises souhaitant se doter d'un prix interne du carbone pour éclairer leurs choix et aux acteurs de la société civile (équipes de recherche, organisations non gouvernementales, think tanks, etc.) pour « challenger » les politiques publiques et formuler des propositions.

Une référence pour évaluer les investissements

L'évaluation des investissements publics est le champ d'action historiquement privilégié de la trajectoire de la valeur de l'action pour le climat. Elle permet de s'assurer que les impacts des projets sur les émissions de CO₂e sont correctement pris en compte.

Il convient dans ce cadre de veiller à la définition soignée et réaliste de la situation de référence par rapport à laquelle chaque projet d'investissement est évalué. En l'état actuel de l'art, les niveaux de la valeur de l'action pour le climat sont élevés à l'horizon 2050, mais cette valorisation potentiellement favorable est largement éteinte par le choix d'une référence postulant l'atteinte de l'objectif ZEN, alors même que toutes les mesures nécessaires pour l'atteindre ne sont pas encore décidées ou consolidées. La question de la référence se pose avec encore plus d'acuité après 2050, une fois le ZEN atteint, pour « tenir » cet objectif dans la durée, alors qu'un « retour en arrière » vers les énergies fossiles sera toujours possible.

Une référence pour fixer les priorités

Une valeur de l'action pour le climat élevée a pour effet d'élargir le périmètre des actions rentables – ce qui est pertinent et nécessaire pour atteindre les objectifs de la SNBC 3.

Dans ce cadre, la valeur de l'action pour le climat peut être mise en regard des coûts d'abattement des différentes actions de décarbonation possibles (par exemple, le remplacement d'une chaudière au fioul par une pompe à chaleur dans les logements, ou encore le passage d'un véhicule thermique à un véhicule électrique). Si la valeur de l'action

pour le climat est de 300 €₂₀₂₃ en 2030, cela veut dire, en simplifiant, que toutes les actions dont le coût socioéconomique est inférieur à 300 €₂₀₂₃ la tonne de CO₂e abattue seraient rentables à cet horizon. À l'inverse, les actions dont le coût serait supérieur à 300 €₂₀₁₈ la tonne en 2030 ne le seraient pas.

Ce travail de comparaison entre valeur de l'action pour le climat et coûts d'abattement revêt une grande importance dans la mesure où les travaux synthétisés par le GIEC ou menés au niveau français par la commission Criqui et par le RTE montrent qu'il existe une forte hétérogénéité des coûts d'abattement, entre secteurs mais surtout au sein de chaque secteur. Une analyse suffisamment fine est donc nécessaire pour sélectionner les actions à plus fort effet de levier et décarboner ainsi l'économie française au meilleur coût.

En pratique, la comparaison entre valeur de l'action pour le climat et coûts d'abattement doit bien sûr être appréciée de manière dynamique et ne pas se résumer à une comparaison mécanique entre valeur de l'action pour le climat et coûts d'abattement du moment :

- la comparaison doit prendre en compte les possibles effets d'échelle et d'apprentissage susceptibles de faire ultérieurement baisser un coût initial apparemment « trop » élevé ;
- elle doit aussi prendre en compte les interdépendances entre les différents leviers de décarbonation, notamment lorsque l'électrification des usages pèse sur la tension de production de l'électricité.

Une référence pour calibrer les mesures et accompagner la transition

Les politiques publiques, une fois le périmètre des actions rentables identifié, doivent définir les mesures susceptibles de les déclencher (voir Graphique 3). De fait, un coût d'abattement supérieur à zéro signifie, même s'il est inférieur à la valeur de l'action pour le climat, que la solution bas carbone est spontanément plus chère que la solution carbonée et ne se matérialisera pas spontanément, sauf à postuler une évolution favorable des préférences des citoyens ou de la responsabilité sociétale des entreprises.

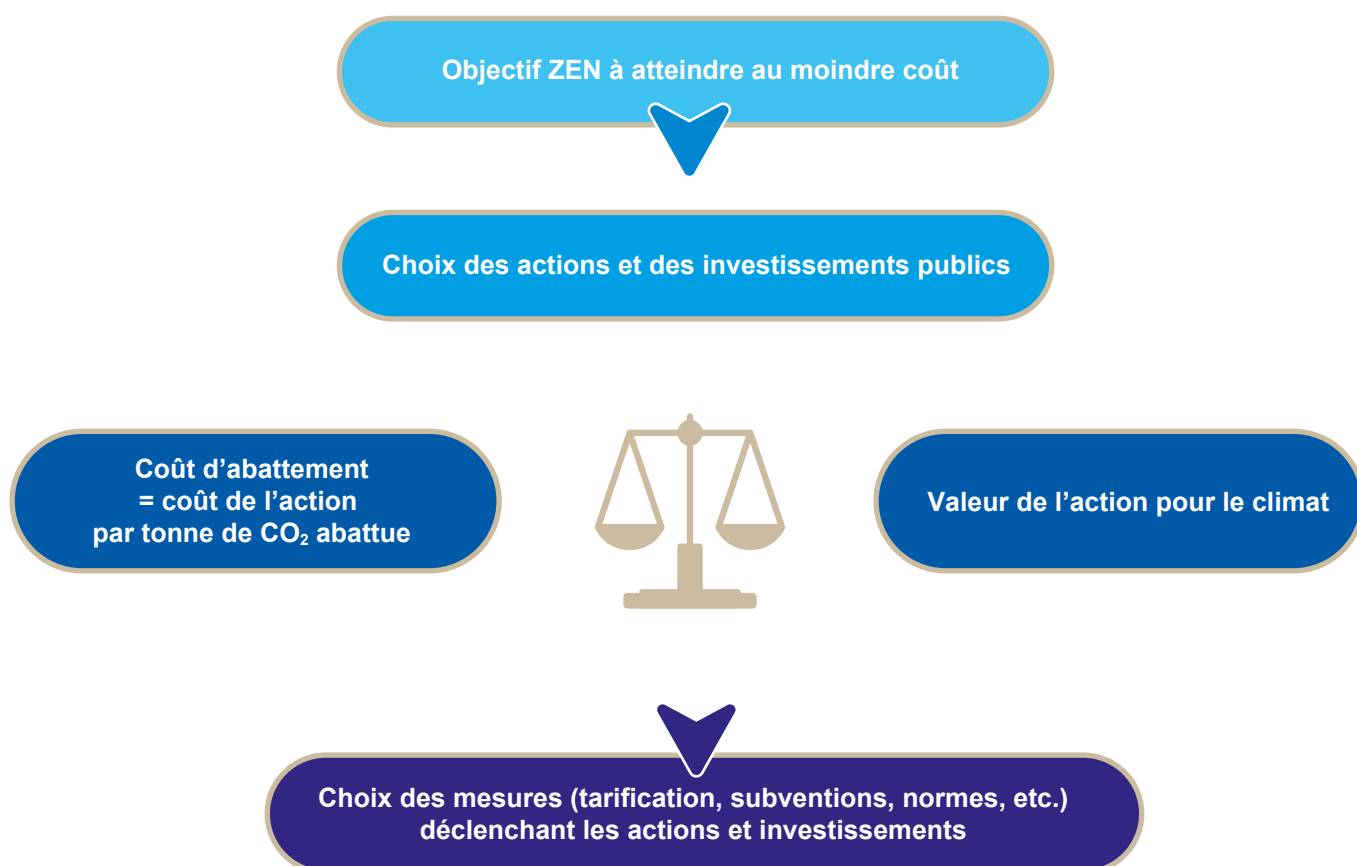
La valeur de l'action pour le climat n'est pas « fléchée » sur une mesure particulière. Les politiques de décarbonation efficaces reposent généralement sur une combinaison prenant en compte les avantages comparatifs de chaque type de mesure :

- la tarification du carbone, application la plus immédiate et la plus efficace du principe pollueur-payeur, permet de soutenir la rentabilité des investissements bas carbone et d'orienter les comportements dans la « bonne direction ». Elle est contrainte par ses effets anti-redistributifs multi-dimensionnels et par les risques

de pertes de compétitivité pour les entreprises, qui peuvent être atténués par l'utilisation des recettes générées ;

- la réglementation permet en théorie d'atteindre un résultat de manière certaine, mais est moins coûteuse ;
- quant aux subventions, elles peuvent venir soutenir les efforts des ménages et des entreprises vulnérables, mais elles représentent pour les contribuables un coût, d'autant plus élevé qu'elles peuvent engendrer des effets d'aubaine.

Graphique 3 – Usage de la valeur de l'action pour le climat pour évaluer les actions et les mesures prises pour les soutenir



Source : commission



CONCLUSION

La commission ne prétend pas trancher la question de la bonne combinaison des mesures. Elle formule deux recommandations de principe.

- La première est que l'on puisse évaluer, à l'aune de la valeur de l'action pour le climat, usage par usage, si la combinaison de mesures retenue est bien dimensionnée : le cumul des mesures doit être suffisant pour permettre de basculer vers un usage bas carbone. Il faut, à l'inverse, vérifier que les prix implicites des normes (le coût par tonne de CO₂e abattue), plus difficiles à « lire » que les signaux-prix explicites (taxes, prix des quotas échangés sur le marché européen), ne sont pas trop élevés et ne pèsent pas de manière indue sur le pouvoir d'achat et les coûts de production. Il faut de même vérifier que les subventions correspondent bien à une utilisation efficace de l'argent public.
- La seconde est que l'on puisse évaluer les effets redistributifs de chaque mesure. Là encore il existe une certaine dissymétrie dans les évaluations. Les effets redistributifs de la tarification du carbone sont aujourd'hui mieux documentés ; ceux qui s'attachent aux normes et aux subventions restent moins bien connus, même si leur évaluation progresse pour certaines mesures (dans le champ notamment des aides à la rénovation thermique et aux énergies renouvelables).

La méthode ABCDE¹⁴ développée par la Direction générale du Trésor offre ainsi une bonne illustration de grille d'analyse multicritères pour prendre en compte ces différents effets.

Sur le fond, une valeur de l'action pour le climat élevée signale la nécessité d'engager, dès à présent, des efforts importants et d'accompagner ces efforts d'une politique de compétitivité industrielle et de justice sociale.

14. Le référentiel ABCDE proposé par la Direction générale du Trésor propose une grille d'évaluation de la mise en œuvre d'une politique publique sous l'angle de cinq critères : les coûts d'abattement, les effets de bouclage, la cohérence avec la stratégie de décarbonation, la capacité à déclencher les actions attendues, et les effets indirects. Voir DG Trésor (2023), *Rapport intermédiaire. Les enjeux économiques de la transition vers la neutralité carbone*, Direction générale du Trésor, décembre.

RETROUVEZ LES DERNIÈRES ACTUALITÉS DE FRANCE STRATÉGIE SUR :



www.strategie.gouv.fr



[@strategie_Gouv](https://twitter.com/strategie_Gouv)



[france-strategie](https://www.linkedin.com/company/france-strategie)



[francestrategie](https://www.facebook.com/francestrategie)



[@FranceStrategie_](https://www.instagram.com/FranceStrategie_)



[StrategieGouv](https://www.youtube.com/StrategieGouv)



Directeur de la publication : Clément Beaune, commissaire général ;
Directeur de la rédaction : Cédric Audenis, commissaire général adjoint ;
secrétariat de rédaction : Olivier de Broca, Valérie Senné, Gladys Caré ;
dépôt légal : mars 2025 - N° ISSN 2556-6059 ;

contact presse : Matthias Le Fur,
directeur du service Édition-Communication-Événements,
01 42 75 61 37, matthias.lefur@strategie.gouv.fr

Institution autonome placée auprès du Premier ministre, France Stratégie contribue à l'action publique par ses analyses et ses propositions. Elle anime le débat public et éclaire les choix collectifs sur les enjeux sociaux, économiques et environnementaux. Elle produit également des évaluations de politiques publiques à la demande du gouvernement. Les résultats de ses travaux s'adressent aux pouvoirs publics, à la société civile et aux citoyens.



Consultation publique du 05 mai au 05 août 2025
Volet stratégique du DSF NAMO

Direction Interrégionale de la Mer Nord Atlantique – Manche Ouest
Mission de coordination des politiques de la mer et du littoral
Consultation réglementaire sur la Stratégie de façade maritime
Cité administrative de Nantes
12, bld Vincent Gâche
44500 Nantes

mail : mcpml.dirm-namo@developpement-durable.gouv.fr
mcpml.dirm-memn@developpement-durable.gouv.fr
mcpml.dirm-sa@developpement-durable.gouv.fr

le 08 juillet 2025

Objet : Consultation publique portant sur le volet stratégique des DSF MEMN, NAMO et SA - Focus sur les poissons amphihalins

L'avis exprimé peut être de portée générale et concerne les trois façades MEMN, NAMO et SA

Messieurs les Préfets maritimes, messieurs les Préfets de région,

L'association Défense des Milieux Aquatiques, créée en 2017 par des pêcheurs amateurs, et agréée pour la protection de l'environnement depuis mars 2024, souhaite contribuer à la défense et la protection des milieux aquatiques naturels en général, quelque soit leur salinité, et des autres entités en rapport, comme les sols, l'atmosphère, les divers écosystèmes liés, par exemple les forêts, les prairies et les dunes littorales, toutes les espèces animales, végétales, organiques dépendantes de ces différents milieux et leurs habitats.

L'association Eau & Rivières de Bretagne est née en 1969. Elle a été fondée par des pêcheurs inquiets de la disparition du saumon dans les eaux bretonnes. L'association Eau et Rivières de Bretagne est agréée par l'État au titre de la protection de l'environnement, pour assurer « dans l'intérêt général la protection, la mise en valeur, la gestion et la restauration de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques, dans une perspective de société écologiquement viable ». Elle a aussi pour but « de participer à la lutte contre la pollution directe et indirecte de l'eau, des milieux et écosystèmes aquatiques, leur transfert à d'autres milieux tout au long du cycle de l'eau, à la lutte contre les atteintes aux équilibres naturels, boisés,

paysagers, esthétiques des vallées et des bassins versants, des estuaires et de la mer, de leur sol et de leur sous-sol.»

Nous vous prions de bien vouloir prendre note de nos observations et propositions dans le cadre de la consultation publique citée en objet.

1ère observation

Selon l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN), les populations des espèces piscicoles amphihalines sont toutes en état de conservation fortement dégradé.

- L'Anguille d'Europe, l'esturgeon et la grande alose sont en danger critique d'extinction
- La Lamproie marine est en danger d'extinction.
- La lamproie fluviatile est vulnérable.
- L'Alose feinte et le Saumon Atlantique sont classés quasi-menacés. En attendant la mise à jour de l'état de conservation du saumon, les données de suivi des populations de cette espèce sont alarmantes. Elles attestent d'une chute très significative pour la troisième année consécutive. C'est pourquoi, en 2025, la pêche du saumon est désormais interdite partout en France, autant en mer qu'en rivière.

Aucune de ces espèces n'atteint le bon état écologique¹.

Selon le dernier rapportage au titre de l'article 17 de la directive Habitats, ces espèces sont toutes dans un état de conservation « défavorable-mauvais ».

Nous assistons donc impuissants à l'extinction de ces espèces de poissons migrateurs pourtant à très haute valeur culturelle et patrimoniale. Il est donc décisif de rétablir d'urgence la situation et de lutter efficacement contre leur disparition, nous en serions toutes et tous heureux et fiers. Autrement dit, nous n'avons plus le luxe de prendre le temps, ou bien de prendre des mesures qui prennent du temps. Il faut, à ce jour, des mesures immédiatement efficaces.

Les causes de leur déclin sont multiples et la liste suivante n'est pas exhaustive :

- Rupture de la continuité écologique dans les cours d'eau
- Dégradation des habitats aquatiques (arrêt de la circulation des sédiments par les barrages, colmatage des fonds, extraction de graviers, etc)
- Modification du bassin versant : urbanisation, agriculture, drainage massif ou encore suppression du bocage et des milieux humides aboutissent à des perturbations hydrologiques et physico-chimiques qui détruisent ou colmatent les frayères, et menace les juvéniles et les reproducteurs
- Réchauffement climatique modifie aussi la production primaire, les courants de surface et leur température.
- Surpêche et pêche illégale en haute mer
- Pêche minotière
- Captures accidentelles ou volontaires dans les eaux marines sous juridiction française
- Pêche illégale en eau douce
- Pollutions multiples des cours d'eau
- Dégradation des habitats aquatiques par colmatage des fonds

Dans le cadre du document soumis à la présente consultation publique, nous sommes convaincus qu'une seule de ces causes peut vraiment être traitée **pour répondre à l'urgence. C'est le problème des captures de saumons, d'aloses ou d'esturgeons dans les eaux marines sous juridiction française, qu'elles soient accidentelles ou pas.**

¹ Pierre Thiriet, Anthony Acou, Céline Artero, Eric Feunteun. Évaluation DCSMM 2018 de l'état écologique des poissons et céphalopodes de France métropolitaine: Rapport scientifique du co-pilotage MNHN D1-PC. PatriNat (AFB-CNRS-MNHN). 2017, pp.160. mnhn-04283294

Les eaux littorales représentent une zone très sensible pour le Saumon Atlantique puisque celui-ci, au moment du retour de son grand voyage dans les eaux froides de l'Atlantique Nord, longe la côte sur des distances parfois considérables avant de trouver et remonter dans sa rivière natale pour s'y reproduire. Il ne retrouve pas directement sa rivière, mais la cherche et l'identifie probablement grâce à des critères physico-chimiques et biologiques propres à cette rivière. Au cour de cette quête, les Saumons sont donc tout particulièrement exposés aux filets côtiers (fixes ou dérivants, remorqués ou encerclants, ...).

Ainsi, d'après la Matrice d'interaction entre espèces amphihalines et activités de pêche dans le milieu marin, le tableau n° 3 page 10 indique très clairement qu'il est attendu une évaluation pour nombres d'espèces amphihalines s'agissant des filets².

Les quatre niveaux d'interaction retenues dans l'analyse sont présentées ci-dessous.

Tableau 2 : Codes et définitions du risque de captures.

Code du risque de captures	Définition
1	Captures accidentelles <i>a priori</i> inexistantes ou exceptionnelles
2	Captures accidentelles rares ne devant pas faire l'objet <i>a priori</i> d'une évaluation
3	Captures accidentelles ou ciblées (*) devant faire l'objet d'une évaluation
4	Captures accidentelles devant faire l'objet d'une évaluation de façon prioritaire
N	Non déterminé

La note « 1 » a été attribuée aux interactions absentes dans les bases de données ou la bibliographie. La note « 2 » a été attribuée aux interactions observées sporadiquement dans les bases de données ou la bibliographie.

La note « 3 » a été attribuée aux interactions observées fréquemment⁴ dans les bases de données ou la bibliographie. Cette interaction peut néanmoins être restreinte dans l'espace (ne concerner que quelques estuaires par exemple) et ne concerner qu'une partie des engins de la famille.

La note « 4 » n'a pas été attribuée à ce jour. L'identification de priorités en termes d'évaluation et/ou de mesure de réduction nécessiterait une analyse plus fine des niveaux de captures et des tailles de populations concernées qui n'a pas été conduite pour le moment.

Tableau 3 : Résultats des interactions avec des activités de pêche par espèce, écophase d'espèce ou groupe d'espèces. Pour chaque cellule (interaction engin/espèce), une seule note signifie que le risque est équivalent entre Estuaire/Lagune et la Mer, deux notes signifient que le risque est différent (note Estuaire/Lagune - note mer). * : existence de pêche ciblée.

CSITEP_1	CSITEP_2	Espèce, stade d'espèce ou groupe d'espèces					
		Lamproies	Aloses	Salmo	Anguille (j&ag)	Civelle	Esturgeon
01. Filets tournants	Filets tournants avec coulisse [PS]	1	1	1	1	1	1
02. Sennes	Sennes danoises [SDN]; Sennes manœuvrées par 2 bateaux [SPR]; sennes écossaises [SSC]	2	1 3	1	1	1	1
03. Chaluts	De fond à panneaux [OTB]; pélagiques à panneaux [OTM]; jumeaux à panneaux [OTT]; bœufs de fond [PTB]; bœufs pélagiques [PTM]; à perche [TBB]	2	2 3	2 3	2 3	1	3
04. Dragues	Remorquées par un bateau [DRB]	1	1	1	1	1	1
05. Filets soulevés	Fixes manœuvrés du rivage [LNS]; manœuvrés du bateau [LNB]	1	N	N	2	1	1
06. Engins retombants	Éperviers [FCN]; paniers coiffants filets lanternes [FCO]	N	N	N	1	1	1
07. Filets maillant et/ou emmêlant	filets maillants dérivants [GND]; filets flottants (maillants calés) [GNE]; filets maillants calés (ancrés) [GNS]; Trémails et filets maillants combinés [GTN]; Trémails [GTR]	3* 1	3	3	1 2	1	3
08. Pièges	Nasses (casiers) [FPO]	3* 1	1	1	3* 2	1	1
	Barrages, parcs, bordigues, etc. [FWR]	N	N 1	1	3* 1	1	1
	Verveux [FYK]	2 1	2 1	2 1	3* 1	1	1
09. Lignes et hameçons	Lignes à main [LH]; Lignes à main et à cannes mécanisées [LHM] ou manuelles [LHP]; Palangres non spécifiées [LL], dérivantes [LLD], calées flottantes [LLF], calées [LLS]; lignes de traîne [LTL]	2	1 2	2 1	3*	1	3
10. Engins divers	Épuisettes, salabardes [MSP]; Harpons [HAR]; filets de rabattage [MDR]; plongée [MDV]; Engins à main (pinces, râteaux, lances) [MHI]; Pompes [MPM]; tamis à civelles à main [MSP] ou poussé [MPN] ⁵	1	1	1	1	3*	1
99. Engins inconnus	Engins inconnus ou non spécifiés [NK]	1	1	1	1	1	1

² Matrice d'interaction entre espèces amphihalines et activités de pêche dans le milieu marin, Note d'accompagnement de l'analyse risque de pêche pour les espèces amphihalines, 10 septembre 2021

La façade NAMO et les toutes les régions côtières de la Manche au Sud de l'Atlantique ainsi qu'en Méditerranée (Hauts de France, Normandie, Bretagne et Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et PACA) sont par-ailleurs pour nombre des espèces amphihalines des sites de fréquentation (reproduction, migration) très importants.

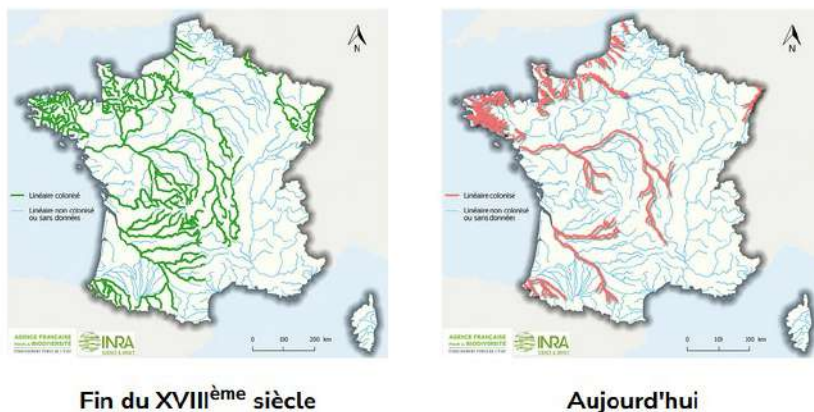
Les documents planificateurs s'appliquant à ces territoires, MEMN, NAMO, SA et Méditerranée sont donc particulièrement attendus pour poser le cadre le plus adapté (stratégique?) au redressement des populations de ces espèces

Cette bande côtière est d'autant plus une zone sensible pour le Saumon Atlantique qu'au moment du retour de son grand voyage en Atlantique Nord, il passe un moment à longer la côte avant de remonter dans sa rivière natale se reproduire. En réalité, il ne retrouve pas directement sa rivière, il la cherche un petit moment, il se repose et prépare sa remontée en eau douce. Au cours de cette quête, les Saumons sont donc tout particulièrement exposés aux filets de toute sorte (maillants, fixes, calés, trémails, dérivants...etc).

La façade NAMO et les toutes les régions côtières de la Manche au Sud de l'Atlantique ainsi qu'en Méditerranée (Hauts de France, Normandie, Bretagne et Pays de la Loire, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et PACA) sont par-ailleurs pour nombre de ces espèces amphihalines des sites de fréquentation (reproduction, migration) très importants.

Les documents planificateurs s'appliquant à ces territoires, MEMN, NAMO, SA et Méditerranée sont donc particulièrement attendus pour poser le cadre le plus adapté (stratégique?) au redressement des populations de ces espèces (CF. carte INRA datant de plus 5 ans car l'INRA n'était pas encore l'INRAe)

Évolution de l'aire de répartition du saumon atlantique en France



2ème observation

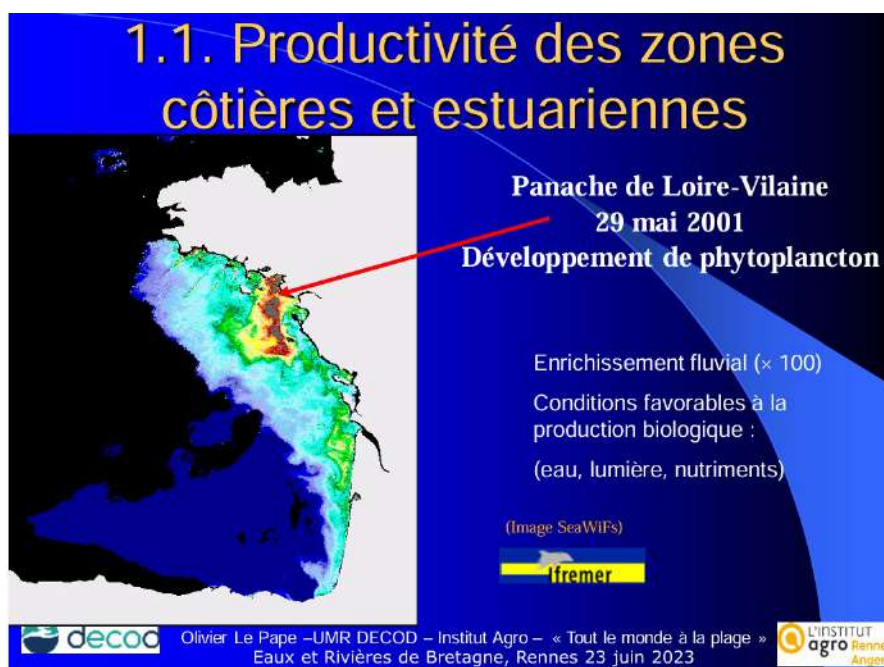
La dernière réforme de la politique commune des pêches a mis en place une nouvelle méthode de la gestion des stocks des espèces pêchées : le rendement maximal durable. S'il a été novateur en 2013, aujourd'hui il s'avère insuffisant. Respecter la reproduction ne suffit pas. Encore faut-il que les jeunes poissons aient le temps de se développer.

« Il faut sortir de cette vision erronée, selon laquelle assurer la simple survie des espèces exploitées suffirait à la durabilité »³

« Ce qui limite in fine la quantité de juvéniles, ce n'est pas le nombre d'oeufs dont ils sont issus, mais la capacité du milieu »⁴

C'est à l'échelle des écosystèmes que doit se concevoir la pêche. La bande côtière, qui abrite les nourriceries de nombreuses espèces commerciales constitue justement un écosystème très productif. Elle vaut tout simplement de l'or⁵.

C'est à partir de la production primaire que se développe la vie marine. En effet, par l'apport conjugué de la lumière et des nutriments, la production primaire, principalement le phytoplancton a lieu essentiellement en zone côtière et va soutenir toute la vie marine et notamment ces nourriceries côtières. (Cf. diapo de présentation de Olivier Le Pape, UMR DECOD – Institut Agro).



En conséquence, nous profitons de la consultation publique en cours sur le volet stratégique des DSF des trois façades métropolitaines (MEMN, NAMO et SA) pour porter les deux demandes suivantes.

Demande n° 1 : intégrer les poissons migrateurs comme critères du descripteur n°1 – diversité biologique

³ Didier Gascuel, La pêchécologie, 2023 éditions Quae, page 17

⁴ Didier Gascuel, La pêchécologie, 2023 éditions Quae, page 11

⁵ D'où le titre de l'ouvrage de Philippe Garcia, association Défense des Milieux Aquatiques, Golden Miles, 2023

Comme rappelé par l'Autorité environnementale (l'Ae), un certain nombre de descripteurs ne sont pas encore totalement décrits en France, notamment, le descripteur 1 : la diversité biologique. Il s'agit de la qualité des habitats et leur nombre ainsi que la distribution et l'abondance des espèces qui doivent être adaptés aux conditions physiographiques, géographiques et climatiques existantes. Les espèces amphihalines font bien partie du tableau n°17 de l'arrêté du 9 septembre 2019. Ils participent aux critères D1C2, D1C3, D1C4 et D1C5, les seuils de mortalité due aux captures accidentelles pour chacune de ces espèces seront précisés à la suite d'études complémentaires. Nous les attendons toujours.

Pourtant, deux rapports embarqués de captures de saumons à la côte ont été réalisés mais jamais publiés⁶. Nous demandons leur publication et leur exploitation.

Nous demandons aussi une réflexion ouverte sur l'acquisition de l'information, notamment par caméra embarquée, sachant que la place pour des observateurs embarqués peut poser problème sur les navires de pêche de moins de 15 mètres. Or, s'agissant du Saumon atlantique, ce sont précisément les plus petits navires qui les capturent de façon significative dans les cinq premiers kilomètres. Les seules déclarations de capture des pêcheurs ne pourrions pas suffire, elles ne sont pas suffisamment fiables s'agissant des captures accidentelles, notamment des espèces protégées.

Les espèces de poissons migrateurs (à tout le moins, Anguille d'Europe et Saumon Atlantique) étant des espèces parapluie et carrefour, nous demandons une méthodologie fiable pour renseigner les seuils d'abondance et de distribution.

Ces seuils doivent prendre en compte de la distribution de ces espèces et de l'abondance à laquelle nous devrions nous attendre pour qu'elles ne soient plus en situation d'effondrement. Quel niveau d'abondance devrait être atteint pour que l'état de conservation de ces espèces ne soient plus préoccupants ?

Nous soulignons le caractère d'espèce carrefour car c'est ce qui est mis en avant dans le plan national en faveur des migrateurs amphihalins. L'acquisition des informations selon une méthode sérieuse en ferait un critère très pertinent du descripteur 1.

Ainsi, il est décrit que les poissons amphihalins « sont aussi des espèces « carrefour », témoin du bon état des eaux, objectif autant de la directive cadre sur l'eau (DCE) que de la directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM). Le plan national en faveur des migrateurs amphihalins (PNMA) est conçu comme un outil complémentaire des outils existants : Plagepomi, SDAGE, DSF... sans portée contraignante, il est une déclinaison opérationnelle de la stratégie nationale de la biodiversité pour 10 ans – 2021-2031. Ces dix années permettront de créer un lien avec les Plagepomi (durée 6 ans), les SDAGE et les Documents stratégiques de façades (DSF) 2028-2033 »

L'indice d'abondance et de distribution en zone côtière des espèces amphihalines serait très pertinent. (est-ce possible de connaître leur fréquentation dans cette zone ? En avons-nous vraiment les moyens?)

Les descripteurs du bon état écologique du milieu marin sont définis par la décision (UE) 2017/848 de la commission européenne et par l'arrêté 9 septembre 2019 relatif à la définition du bon état écologique des eaux marines et aux normes méthodologiques d'évaluation.

Un grand nombre de critères et d'indicateurs ne sont pas encore définis précisément dans leur méthode d'acquisition des informations. Nous naviguons donc à vue...

L'avis de l'Ae n°2024-137 nous informe qu'un nouvel arrêté est en préparation. C'est pourquoi nous saisissons l'opportunité de la consultation publique en cours pour exposer notre demande.

⁶ PROUZET P., 2001 - **Rapport sur les prises de salmonidés en zone côtière du Pays Basque et du Sud des Landes en 2000**. Rapport IFREMER/DRV/RH. Contrat DIREN-CG 64, 46 pages. et POPOVSY J., 2002. **Prises des salmonidés migrateurs en zone côtière du Pays Basque et du sud des Landes 2001**, Rapport de campagne IMA, 36 p.

Demande n° 2 – éloigner tous les filets de pêche des 3 premiers milles et réserver cette bande marine aux pêches sélectives

Comme relevé par l'Ae, la biodiversité marine et littorale est le premier des principaux enjeux liés à la révision du volet stratégique du DSF NAMO.

Les principales pressions identifiées à l'occasion de l'évaluation du volet stratégique du DSF NAMO sont les espèces non indigènes, la pêche (citée en 2^e source de pression), l'eutrophisation d'origine humaine, l'altération permanente des conditions hydrographiques, les contaminants, les déchets marins et le bruit sous-marin.

La bande côtière est la zone la plus vulnérable et la plus exposée à l'ensemble de ces pressions. Il est donc absolument certain que toute mesure visant à réduire l'une de ces pressions dans la bande côtière sera efficace et qu'il est nécessaire que chaque source de pression soit réduite de façon la plus pertinente possible. Nous rappelons par-ailleurs que le considérant n°9 de la DCSMM prévoit que la réalisation de ces objectifs exige la mise en place d'un cadre législatif transparent et cohérent qui devrait contribuer à renforcer la cohérence entre les différentes politiques et favoriser l'intégration des préoccupations environnementales dans d'autres politiques telles que la politique commune de la pêche, la politique agricole commune et autres politiques communautaires pertinentes. Au sens du droit communautaire, ce sont donc bien les dispositifs encadrant l'activité de pêche qui doivent intégrer les préoccupations environnementales et non l'inverse. La DCSMM compte également vivement sur la mise en œuvre sérieuse du réseau des sites Natura 2000 en mer pour lutter contre l'érosion de la biodiversité marine, dont l'effondrement des espèces de poissons amphihalins (considérant n°19).

De plus, la bande côtière, estuaires compris, est le milieu marin (estuaire compris) nécessaire au grossissement d'une vingtaine d'espèces commerciales de poissons et de céphalopodes de grande importance, comme beaucoup de poissons ronds (bar, maigre, merlan, morue, maquereau, etc), tous les poissons plats, toutes les daurades et tous les invertébrés. La bande côtière est l'endroit qu'on appelle refuge ou nourricerie (lieu où les poissons juvéniles se développent pour devenir matures et aptes à se reproduire). Les pêches professionnelle et de plaisance ont donc un fort intérêt à mieux préserver les fonctionnalités de cet espace.

Si l'Ae recommande de développer dans le projet de DSF un volet rendant compte des analyses « risque pêche » disponibles et de leur actualisation en cours, ainsi que plus largement d'une présentation des incidences potentielles de la pêche professionnelle sur l'ensemble des enjeux environnementaux, et de compléter l'évaluation environnementale en conséquence, nous recommandons l'intégration systématique d'une mesure réglementaire qui étend l'interdiction de chalutage dans la bande côtière à toutes les pêches au filet, quelque soit son type, pour la pêche professionnelle et de plaisance. En effet, ces filets côtiers détruisent nombre de jeunes poissons d'espèces variées, comme le turbot et le maigre.

De plus, la pêche côtière est certes celle qui valorise le mieux le poisson pêché.

En effet, comme le rapporte l'étude « Transipêche » d'Harold Levrel et alter. « Les chaluts démersaux captent à eux seuls 59 % des subventions totales. Rapportées à la tonne, ce sont surtout les hauturiers qui en bénéficient, à hauteur de 0,80 euros par kg débarqué. Rapportées à la richesse créée, les subventions apparaissent faibles pour toutes les flottilles côtières (de 0,12 à 0,24€ subvention/€.VA pour les fileyeurs et chalutiers démersaux, respectivement), mais augmentent avec la taille des navires, en particulier pour les chaluts démersaux, avec des valeurs maximales pour les industriels. Entre les petits fileyeurs et les chaluts démersaux industriels, la subvention à l'euro de richesse créée est multipliée par 6. »⁷

Mais les engins de type filets fixes, dérivants, ou remorqués sont malheureusement peu sélectifs comme le rapporte l'étude sus-citée. Les captures accidentelles (mammifères et oiseaux) ⁸ou "empreinte environnementale" des fileyeurs diminue quand la taille des navires augmente. L'empreinte environnementale est donc maximale pour les filets côtiers.

C'est donc la 3^{ème} raison qui justifie notre demande d'éloignement des filets et de réserver la bande côtière aux engins sélectifs, précisément pour maintenir une pêche côtière durablement.

7 Page 50

8 Page 46 <https://halieutique.institut-agro.fr/files/fichiers/pdf/Transip%C3%A0chePerformances.pdf> +figure 24 page 47

Nous proposons simplement d'éloigner les filets au-delà de la bande des trois milles, à l'instar des chaluts, sans dérogation possible.

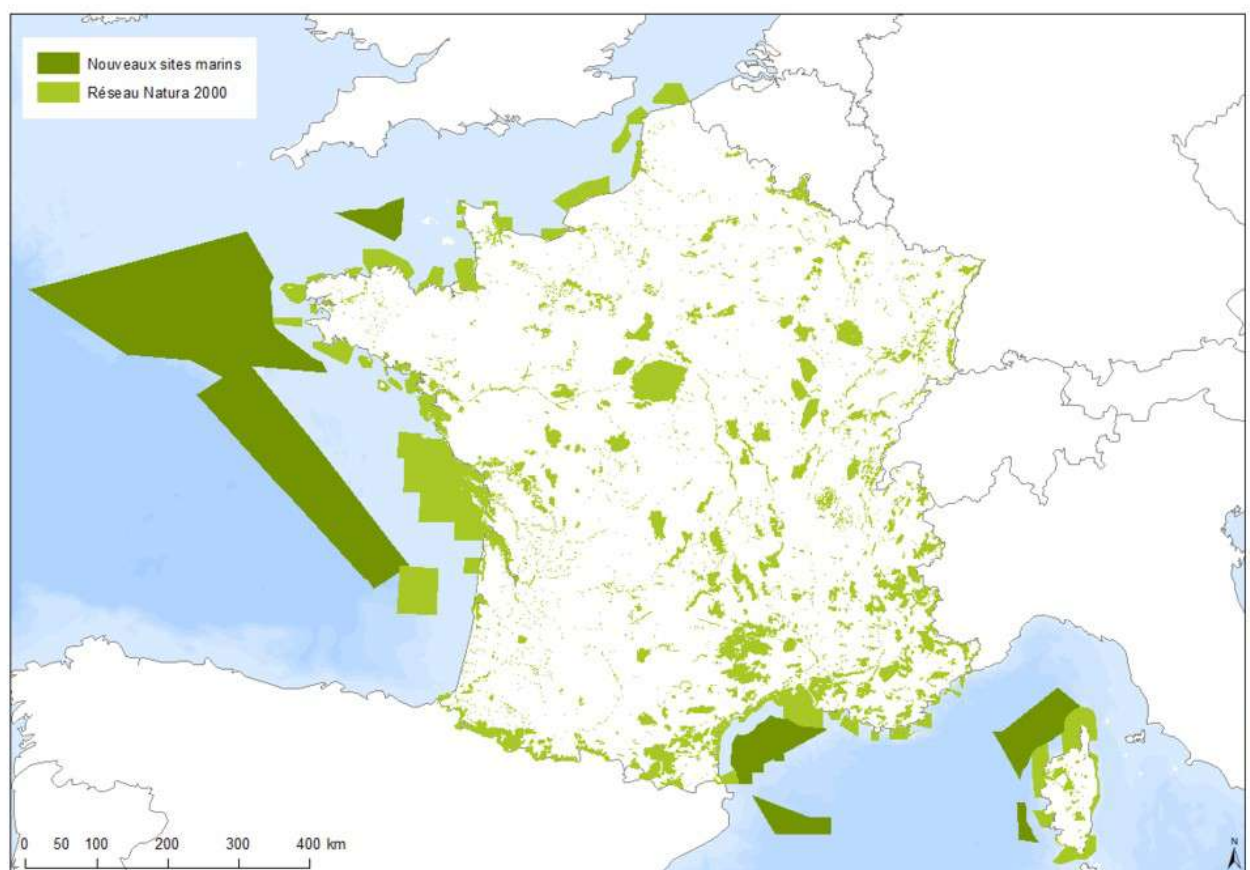
Cette mesure réglementaire aurait l'avantage :

- de favoriser le recrutement des espèces commerciales dont les nurseries sont situées à la côte
- de rendre plus effective l'interdiction de la pêche au saumon dans les eaux douces prise par arrêté préfectoral du 31 décembre 2024, dans un objectif de lutte contre l'effondrement de l'espèce
- d'améliorer l'atteinte des OE des descripteurs n° 2 Oiseaux Marins et n°3 Poissons et Céphalopodes
- de réduire les captures d'espèces protégées (mammifères, tortues et oiseaux marins).

Une nouvelle allocation des zones de pêche qui éloigne les filets des côtes va d'abord augmenter l'abondance et la taille des poissons, favoriser ainsi la transition vers les pêches sélectives tout en épargnant les poissons migrateurs et en réduisant les captures d'espèces protégées. Cette stratégie gagnant-gagnant a été mise en place depuis des décennies sur les deux façades océaniques des USA et ailleurs (Nouvelle-Zélande, Australie, Norvège, etc) où elle a été totalement validée.

Le règlement (UE) 2024/1991 du parlement européen et du conseil du 24 juin 2024 relatif à la restauration de la nature prévoit que les États membres mettent en place pour le bénéfice d'espèces comme l'ange de mer, le saumon et la truite de mer des mesures de restauration des habitats marins nécessaires pour améliorer la qualité et la quantité de ces habitats et leur connectivité. C'est exactement l'objectif de l'éloignement des filets qui va soulager les nurseries côtières (ce qui concerne l'ange de mer) et libérer le corridor migratoire côtier.

La carte représentant les sites Natura 2000 en mer en France Métropolitaine montre que le linéaire côtier de la façade NAMO est couvert par de nombreux sites. Les Analyses Risques Pêche (ARP) en cours devraient conduire à une prise de mesures réglementaires en plus des réglementations existantes et le territoire couvert par cette mesure d'éloignement des filets qui relève autant de la protection que de la gestion des pêches aurait des chances de produire des résultats positifs en terme de lutte contre l'érosion de la biodiversité marine, probablement plus significativement que les mesures jusqu'à présents mises en œuvre.



Dans l'espérance de retenir votre plus sérieuse attention, nous vous prions d'agréer, messieurs, nos salutations les plus sincères

Président
Défense des Milieux
Aquatiques

Vice-président
Eau & Rivières de Bretagne

Table des matières

Constater.....	1
L'effondrement de la biodiversité.....	1
Le déclin de la pêche maritime.....	2
La disparition du saumon atlantique.....	4
Les mortalités de dauphins et d'oiseaux marins.....	8
Comprendre.....	13
Le déclin de la pêche maritime côtière.....	13
La disparition du saumon atlantique.....	15
Les mortalités de dauphins et d'oiseaux marins	19
Réagir.....	20
Vers le rendement économique optimal.....	20
Le projet GOLDEN MILES, une solution fondée sur la Nature déjà éprouvée.....	21
Le projet GOLDEN MILES, une solution qui devra venir des citoyens.....	23

Résumé

L'effondrement de la biodiversité menace l'humanité au même titre que le réchauffement climatique. Les ressources marines restent majoritairement surexploitées, menant au déclin de nombreuses espèces comme les saumons et les esturgeons, mais aussi des marins-pêcheurs victimes d'une politique ultra libérale qui les asservit plutôt qu'elle ne les protège. La petite pêche côtière est très impliquée dans les captures de saumons le long de la côte et aussi celle d'espèces protégées comme les dauphins et les oiseaux marins. Le projet **GOLDEN MILES** consiste à éloigner les filets de pêche au-delà des trois premiers milles nautiques (5,5 km) pour réduire considérablement ces captures. Solution de la dernière chance pour les saumons, il permettrait aussi de soulager les nourriceries côtières des principales espèces commerciales au point de permettre un rebond significatif des pêches de demain.

C'est la stratégie gagnant-gagnant mise en place depuis des décennies dans tous les États côtiers nord-américains où elle est totalement validée. Provoquant une restauration spectaculaire des abondances et des tailles de poisson, elle garantit depuis longtemps des pêches fructueuses plus faciles et assure les bénéfices de la pêche côtière et des autres secteurs d'activité.

Constater

L'effondrement de la biodiversité

Les activités humaines ont dépassé les limites du raisonnable jusqu'à modifier le climat. Le réchauffement est perçu comme le plus grave péril imminent qui menace l'humanité. L'effondrement de la biodiversité suscite à tort moins de craintes alors que ses conséquences déjà terribles le seront encore davantage si la surexploitation persiste.

Le réchauffement climatique et la raréfaction de l'eau renvoient légitimement à notre propre sécurité, menacée par les aléas climatiques et la soif. Mais il est urgent de dépasser l'image du verre

d'eau potable et le périmètre de nos propres intérêts. Il faut s'inquiéter de la sécurité de tous les écosystèmes puisque leur mise en danger nous menace directement et leur restauration fait partie de la solution globale.

Le projet GOLDEN MILES propose de contribuer significativement à la restauration de la biodiversité marine dont l'effondrement certes multifactoriel est d'abord lié à la surexploitation par la pêche¹.

Le projet améliorera significativement la situation des marins-pêcheurs, des saumons et d'espèces protégées comme les dauphins, les esturgeons et les oiseaux marins.

Le déclin de la pêche maritime

La quasi-totalité des indicateurs disponibles pour évaluer le secteur de la pêche maritime française sont inquiétants.

La surexploitation des années 70-80 se paye aujourd'hui par une baisse de la production qui se poursuit encore. Les nécessaires restrictions qui s'imposaient à la naissance de la Politique Commune de la Pêche en 1983 avaient pour objectif de stabiliser les débarquements à un niveau durable. Pourtant, quarante ans plus tard, ceux-ci continuent de s'effriter parce que nos océans sont fondamentalement *mal* exploités.

Nous prélevons trop mais aussi *très mal* puisque une immense majorité des poissons débarqués dans l'Union Européenne n'ont pas eu le temps de participer à la reproduction. Selon Philippe Cury et Yves Miserey² « *aujourd'hui, 95% des poissons pêchés dans le Golfe de Gascogne ont une taille inférieure à 23 centimètres. Nous mangeons désormais presque exclusivement des juvéniles, mais nous ne nous en apercevons même pas* ». La quasi totalité des tailles minimales de captures sont inférieures aux tailles de maturité sexuelle. Les maillages des filets de pêche ne sont même pas adaptés à ces tailles minimales de capture de sorte que beaucoup de petits poissons invendables sont néanmoins capturés. Il sont rejetés morts en mer, au mépris de la récente obligation de débarquement. La capture de ces poissons "*juvéniles*" est un immense gâchis lié à la politique commune de la pêche et l'une des trois justifications du projet GOLDEN MILES.

Dans le sillage de la baisse continue des débarquements, le nombre de navires fait de même, de façon spectaculaire mais non homogène. Ce sont les petits navires de moins de 12 mètres qui disparaissent et non les gros de plus de 24 mètres. C'est la petite pêche côtière qui disparaît, de la même façon que les petites exploitations agricoles.

Le nombre des marins-pêcheurs a chuté de façon très rapide pendant les trente glorieuses, tandis que la puissance cumulée des navires de pêche poursuivait une ascension irrésistible. Les deux courbes se croisent et forment un X spectaculaire. De la même façon, le nombre de paysans diminue tandis que la surface des exploitations ne cesse de s'accroître.

L'industrialisation de la pêche française, décidée après guerre, en même temps que le remembrement rural et l'arrachage des haies, a détruit les emplois à chaque kilowattheure installé³. Les pêcheurs étaient moins de vingt-mille au milieu des années 90⁴.

Selon FranceAgriMer⁵, presque douze-mille emplois à temps plein avaient survécu en 2005. En 2013, il n'en restait qu'un peu plus de dix-mille. En 2020, le chiffre officiel est de neuf-mille-deux-cent quatre-vingt-douze.

Le moral des pêcheurs est au plus bas. Un rapport parlementaire⁶ évoque un “*profond pessimisme*” des professionnels dont “*seuls 44% encourageraient leur enfant ou un proche à exercer ce métier*” et “*60 % ne sont absolument pas confiants*” dans leur avenir.

Le rapport expose « *de graves difficultés de recrutement qui constituent une menace pour la pérennité de la filière* ». Très révélateur est “*le taux de sortie*” de la profession, exceptionnellement élevé. Une majorité des personnes entrées dans la profession en 2013 l'ont quittée cinq ans plus tard, surtout dans les deux premières années.

Depuis les années 70, la profession est régulièrement secouée par des crises et des émeutes magistralement analysées par Benoît Mesnil en 2008⁷. Il conclut que la pêche maritime française a été noyée par des subventions qui cherchaient à la maintenir hors de l'eau. Sauf exceptions, ces aides ont été distribuées sans contrepartie, juste pour continuer à pêcher comme d'habitude, sans rectifier le moindre des nombreux problèmes du secteur ni s'engager dans des comportements plus vertueux.

Aucune expérience n'a été retenue de cette litanie interminable de crises. Le discours des politiques et de l'administration sur la pêche n'a toujours pas changé d'un iota.

Toujours des analyses intéressées et biaisées, toujours des aides, toujours des dérogations de chalutage dans les trois milles aux dépens des nourriceries côtières, toujours l'évitement des vraies solutions pertinentes au motif d'un coût à court-terme que les aides pourraient justement gommer. Toujours cette croyance, totalement fausse pour la pêche, que toujours davantage d'intrants et de machines seraient nécessaires pour augmenter la production. Bref, une stratégie obsessionnelle, digne des plus grands leaders de l'industrie de la manufacture, alors que les poissons débarqués ne se fabriquent pas, mais se récoltent. Cette erreur dramatique persiste depuis trois quarts de siècle.

Il faut rajouter une image dégradée de longue date par la persistance d'un taux record d'accidents du travail, souvent mortels et récemment par la médiatisation, nécessaire, des captures de dauphins et de leurs échouages sur nos côtes.

Si les tonnages débarqués baissent, leur qualité en fait autant. Sous la pression de pêche, les poissons deviennent de plus en plus petits, faute d'avoir le temps de grandir. Une quarantaine d'espèces se reproduisent de plus en plus tôt, puisque la pêche retire d'abord les vieux géniteurs et sélectionne ainsi les géniteurs précoces, réputés moins efficaces. Cette évolution inquiétante peut aboutir à des altérations génétiques définitives.

Après avoir raréfié les espèces prédatrices situées sur des échelons supérieurs des chaînes alimentaires, comme la morue, le bar, le lieu et bien d'autres, la pêche s'intéresse désormais à ce qui reste, c'est-à-dire des espèces situées de plus en plus bas dans les chaînes, comme la vive, le mulot ou le baliste, jusqu'à les épuiser. Avec la dégradation de la biodiversité marine, la variété des pêches, au plus fort de la surexploitation, dans les années 70, s'est singulièrement appauvrie, concentrée sur les dernières espèces qui survivaient dans le milieu marin. Elle reste très perturbée malgré une amélioration au début des années 2000.

En 2012, Guénette et Gascuel⁸ établissent que les captures, ramenées à l'unité d'effort de pêche, ont été divisées par dix depuis l'après guerre, malgré l'explosion technologique tous azimuts. Il faut comprendre que pour une même puissance motrice, un navire capture aujourd'hui dix fois moins de poissons qu'après guerre.

Il convient de noircir encore ce triste tableau. La baisse de la production primaire liée au réchauffement climatique est désormais une réalité qui diminue sensiblement la biomasse des océans. Les listes des espèces menacées ne cessent de s'allonger et les statuts de conservation, sauf exception, s'aggravent. L'ange de mer (*Squatina squatina*) était un petit squalo si fréquent jusqu'au milieu du XX^e siècle que des navires le pêchaient d'un bout à l'autre de l'année. C'est aujourd'hui l'une des 100 espèces les plus menacées au monde. L'anguille est en danger critique d'extinction depuis plus de 15 ans mais il n'est toujours pas question d'en stopper la pêche, ni même celle de ses alevins les civelles, trop rentable selon le Conseil d'État⁹.

Ajoutons à cette liste la multiplication des pollutions côtières d'origine terrestre, qui se traduisent par le bloom¹⁰ d'algues vertes en Bretagne ou le "liga" au Pays Basque et des centaines de "zones mortes" littorales partout dans le monde.

Selon FranceAgriMer¹¹, le déficit du commerce extérieur des produits de la pêche ne cesse de se dégrader depuis le début des années 80. Selon le Conseil Scientifique, Technique et Économique de la Pêche de l'Union européenne¹², « le secteur de la pêche français traverse actuellement une crise majeure. »

Il est temps d'améliorer radicalement la gestion de la pêche, même si le projet proposé n'écartera pas toutes les menaces.

La disparition du saumon atlantique

Le 6 août 1990, ma ligne est brutalement stoppée à quelques mètres seulement du ressac. Mon leurre a été intercepté par un filet de pêche, tendu à une dizaine de mètres du bord. Cent mètres plus au nord, mon compagnon de pêche n'a pas plus de chance que moi. Il ne nous reste plus qu'à nous éloigner à bonne distance. Mais des surfeurs se mettent à l'eau car l'océan commence à briser. Eux aussi vont découvrir le filet, tendu en travers de leur spot, devenu impraticable. Au cours de la matinée, le filet sera retiré par une chaîne humaine en colère, de plusieurs dizaines de personnes. Nous revenons sur les lieux en espérant récupérer nos leurres. Au lieu de cela, une découverte extraordinaire m'attend. Un petit saumon brillant d'un peu plus de 2 kg, un "castillon" qui a passé un seul hiver en mer, est mortellement emmaillotté dans le sinistre filet. Stupéfait, je veux savoir ce que fait le "Roi des poissons" si près de la plage, mais si loin des estuaires, à plus de vingt kilomètres de celui de l'Adour et plus loin encore des rivières espagnoles ? Cette question va me tarauder pendant plus de vingt ans, jusqu'à ce que j'en découvre l'explication presque par hasard.

Le saumon atlantique (*Salmo salar*) naît en amont des rivières qu'il quitte un ou deux ans plus tard pour aller grandir en haute mer, dans les eaux froides au nord de l'Atlantique où il multipliera son poids par un facteur dix, vingt ou trente en l'espace de seulement un, deux ou trois hivers en mer.

L'aller-retour vers les zones d'engraissement, en mer de Norvège, face à l'Europe, ou dans la mer du Labrador, correspond à des voyages de l'ordre de plusieurs milliers de kilomètres. Cette espèce a choisi de confier sa progéniture aux eaux les plus pures et les plus sûres, les eaux douces en amont des bassins versants, mais aussi de profiter des ressources alimentaires incomparablement plus abondantes des eaux marines. Elle réussit ainsi un transfert d'énergie rapide et efficace entre le milieu marin et le milieu fluvial.

La femelle va ainsi pouvoir déposer dans son nid de gravier des œufs qui sont, de loin, exception

faite du cœlacanthe, beaucoup plus gros que ceux de toutes les espèces marines, invariablement de l'ordre du millimètre. Ces œufs, de huit à dix millimètres, donnent ainsi de bien meilleures chances de survie à l'embryon, grâce à des réserves vitellines très supérieures.

Non seulement le saumon atlantique, capable de passer alternativement d'un milieu hypotonique, comme l'eau douce, à un milieu hypertonique, comme l'eau de mer, se joue des pressions osmotiques mais, en plus, il ne va pas n'importe où en mer. Depuis des millions d'années, il a repéré les zones les plus riches, celles où des remontées d'eaux profondes apportent les éléments nutritifs qui permettent une profusion de vie et notamment ces petits crustacés, le fameux krill naturellement riche en astaxanthine, qui colore sa chair en orange. C'est ainsi qu'il peut prendre beaucoup de poids en si peu de temps, comme peu d'autres espèces à sang froid sont capables de le faire. C'est à coup sûr une incroyable stratégie de vie, qui paraît beaucoup moins étonnante, grâce à Richard SHELTON¹³, qui nous fait remarquer que l'océan Atlantique, bien étroit à l'époque de l'apparition des premiers ancêtres des salmonidés, il y aurait plus de cent millions d'années, ne cesse de s'élargir depuis, à la vitesse de la largeur de notre pouce chaque année, de sorte que l'Atlantique est aujourd'hui le second océan le plus vaste du monde, après le géant Pacifique.

Le saumon est capable de suivre le cap qui lui permettra d'atteindre la zone de développement en haute mer, puis, sur le retour, il saura retrouver la côte où aboutit sa rivière natale. Le système de boussole qui lui permet de réaliser cet exploit pourrait bien être ces cristaux de magnétite dont on trouve une quantité infime dans chacune des écailles de sa ligne latérale. La magnétite est le plus répandu des minéraux de fer, bien présent dans les sédiments charriés par les rivières.

Les juvéniles vont capter ces minéraux, indispensables à leur système de navigation en haute mer, mais aussi à leur système de reconnaissance de leur rivière natale. La dépendance de l'état du cristal de magnétite au champ magnétique terrestre suggère que chaque poisson, informé par les deux alignements de centaines de petits dipôles électriques le long de ses flancs, connaîtrait à chaque instant la position du nord magnétique. Il arriverait, probablement grâce à une mémorisation incluse dans ses gènes, à utiliser cette information pour nager au bon cap. Ces prouesses dépassent notre entendement, nous qui avons besoin d'un appareil électronique pour obtenir le même résultat.

Mais, une fois de retour à la côte, l'aventure est loin d'être terminée.

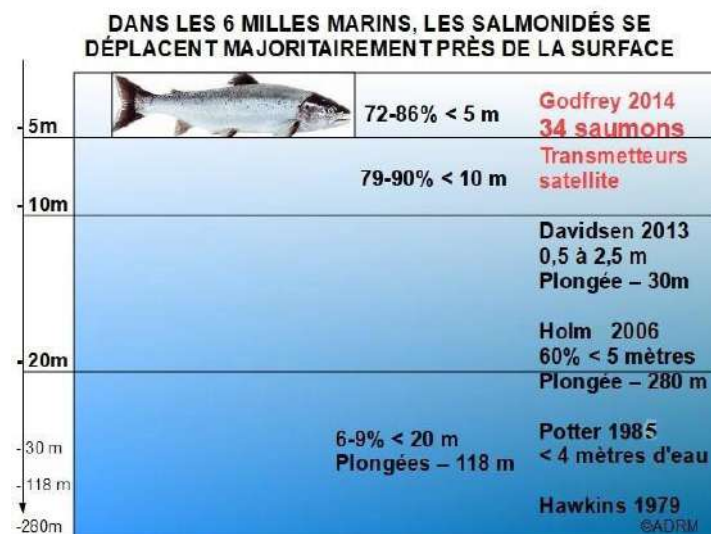
Pour retrouver sa rivière natale sans se tromper, chaque individu serait capable de reconnaître, de "*sentir*" cette eau qui l'a vu naître et aussi l'odeur de ses congénères immatures, présents en amont dans la rivière. Mais comment s'y prend-il ?

Depuis une première étude, datant de 1979, la littérature scientifique accumule les preuves¹⁴ que les salmonidés circulent en mer très majoritairement (90%) dans la couche des dix mètres d'eau les plus superficiels et encore plus près de la surface la nuit.

L'étude de Godfrey et *al.* (2014)¹⁵ a étudié le comportement de trente quatre saumons adultes équipés de transmetteurs satellitaires dans les eaux côtières écossaises. Tous ces poissons ont passé entre 79 et 90% de leur temps dans les dix premiers mètres. Davidsen et *al.* (2013)¹⁶ ont suivi cinquante six saumons adultes dans le nord de la Norvège, qui ont longé la côte en se déplaçant sous cinquante centimètres à deux mètres cinquante d'eau.

Toutes les études convergent également à propos des kelts¹⁷, ces rares saumons capables de frayer une seconde fois dans leur rivière natale, comme le révèlent leurs écailles. Ces poissons hors norme sont le plus souvent des femelles. Exceptionnellement, des poissons viendraient se reproduire une troisième fois, tandis que, dans la masse des données de 36 000 captures françaises, deux poissons auraient réalisé ce tour de force quatre fois !

On observe le même comportement de surface pour les truites de mer¹⁸ et les post-smolts¹⁹, c'est-à-dire de jeunes saumons qui viennent de quitter leur rivière natale et d'atteindre la mer.



Il faut retenir que tous les salmonidés migrants nagent préférentiellement juste sous la surface. Ce comportement de nage est facile à comprendre : le saumon et la truite sont nés en eau douce, dans les radiers oxygénés des fins de pools de nos rivières les plus préservées, c'est-à-dire dans très peu d'eau, soit des profondeurs de quelques dizaines de centimètres seulement.

Le jeune poisson a donc vécu pendant un ou deux ans, avec en permanence les astres célestes au-dessus de la tête, le soleil le jour, les étoiles et la lune la nuit. Ce juvénile a donc imprimé dans ses gènes et son expérience du tout début de sa vie ce comportement de nage sous la surface. Il en garde aussi le comportement alimentaire et continue en mer de se nourrir en surface des insectes que le vent de terre emporte au large.

Il n'y a donc rien de surprenant à ce que les adultes conservent ce comportement. Mais nous verrons plus loin que cette dépendance à la surface marine contribue aujourd'hui à leurs déboires.

Une autre caractéristique de leur comportement est lourde de conséquences pour leur survie. Il est sans doute tentant - mais faux - de croire que les saumons convergent vers leur estuaire, comme un navigateur le ferait avec une boussole. En réalité, les saumons semblent arriver un peu partout le long de la côte, comme en atteste la dissémination des lieux de capture. Leur système de navigation, basé sur les microcristaux de magnétite, plus approximatif que nos GPS, les amène à accoster parfois à des distances considérables de l'estuaire de leur rivière natale. Par exemple, concernant l'Irlande, les études de marquage²⁰ ont prouvé que les poissons qui atteignent la côte ouest doivent bel et bien contourner l'Île, quand il s'agit de trouver leur estuaire natal de la côte est.

Une fois parvenus dans ces eaux côtières, les salmonidés doivent retrouver leur rivière natale et c'est là qu'interviennent des capacités d'analyse, sans doute étonnantes.

Ils explorent les arrivées d'eau douce et y recherchent "l'odeur" de leur rivière natale, qui pourrait être la signature minérale de ces eaux douces, mais aussi les phéromones des juvéniles de leur propre espèce, vivant en amont. Cette quête les amène à "longer les côtes à la recherche de points de repères pour localiser leurs lieux de naissance pour s'y reproduire"²¹. La bande marine littorale apparaît ainsi comme le cheminement naturel que va suivre le saumon pour reconnaître l'extension maritime de sa rivière natale.

Malgré un “*odorat*” réputé mille fois supérieur à celui d’un chien de chasse, cette reconnaissance n’est pas immédiate. À chaque estuaire, même minime, cette exploration est faite d’hésitations, de tentatives avortées, voire de retours à la mer, qui traduisent le caractère laborieux de cette quête dont l’objectif est de retrouver les frayères pour y engendrer la vie. Le saumon semble ainsi explorer la moindre arrivée d’eau à la côte.

La densité plus faible de l’eau douce l’amène à “*flotter*” en surface dans les zones côtières. Quoi de plus logique, pour le géniteur à la recherche de ses eaux douces natales, que de circuler juste sous la surface, là où la présence de l’eau douce est la plus probable, mais aussi près du bord, là où la dilution n’a pas eu le temps de se réaliser ?

Voilà sans doute pourquoi les saumons longent les côtes sous la surface depuis des millions d’années.

Mais, depuis le début de l’ère industrielle, les hommes se sont accaparés les rivières à saumon, pour les entraver de barrages et autre seuils, piller les graviers des frayères pour construire nos propres maisons et nos routes, dériver les eaux pour l’irrigation ou l’industrie, ou les souiller en rejetant des eaux polluées. Dans le même temps, partout en Europe, la pêche a très lourdement exploité le saumon.

Le saumon atlantique est incontestablement un athlète, mais pas un magicien pour autant. Sous les coups répétés et conjugués de la surexploitation et de la dégradation de ses habitats, une riche littérature scientifique²² rappelle comment il a disparu des plus grandes rivières où il foisonnait au début du XX^e siècle, par exemple du bassin du Rhin. “*Partout dans le monde, des exemples de la disparition de populations de poissons migrateurs ont confirmé que la surexploitation a joué un rôle crucial dans la chute du stock.*”²³

Le déclin est mondial et concerne toutes les espèces migratrices capables de vivre alternativement dans l’eau douce et l’eau salée. Selon un rapport de la Fondation mondiale pour les poissons migrateurs de juillet 2020²⁴, la population de poissons migrateurs a chuté depuis les années 70 de 76% dans le monde et de 93% en Europe.

En décembre 2023, l’état de conservation mondial du **saumon atlantique** [vient d’être dégradé au stade « quasi menacé »](#)²⁵ à l’occasion de la 28e Conférence des Parties sur les changements climatiques (COP28), de nouvelles preuves montrant que la population mondiale a diminué de 23% entre 2006 et 2020. En France, il est déjà classé « *quasi-menacé* » depuis 2019 avec tendance à la baisse. Le Muséum National d’Histoire Naturelle le classe « *en danger critique d’extinction* » en Alsace et dans le Limousin. Il est classé « *en danger d’extinction* » en Haute-Normandie, dans la région Centre et dans le bassin de la Loire où sa pêche a été interdite en 1994. L’UICN [confirme ce statut local](#)²⁶ et observe que « *des programmes de restauration sont en cours dans les bassins fluviaux où l’espèce avait disparu ou régressé mais sans réel succès (...).* »

L’Organisation pour la Conservation du Saumon Atlantique Nord ([NASCO](#) en anglais) estime aussi le saumon de Loire « *menacé d’extinction totale* ». Bien qu’interdit à la pêche, il reste néanmoins victime de captures, la très grande majorité liée à l’usage du filet dérivant malheureusement autorisé pour la pêche maritime dans l’estuaire et la pêche fluviale des aloses et des lamproies, filet idéal pour intercepter les saumons, comme il le faisait jusqu’en 1993 sur la base d’un quota annuel de 50 individus maximum par pêcheur professionnel. Même situation pour la Nivelle, dans le Pays Basque, où est tolérée une pêche maritime au filet fixe dans la minuscule baie de Saint-Jean-de-Luz-Socoa. Seuls 35 saumons ont été comptés dans la Nivelle en 2022. Situation tout aussi

choquante dans l'estuaire de la Vilaine où 21 licences pour la pêche du saumon sont accordées alors que la population locale est considérée comme éteinte, avec seulement quelques poignées de poissons décomptés chaque année au barrage d'Arzal ...

Les taux de retour des saumons dans les cours d'eau français ne cessent de diminuer depuis 1971, comme l'établit le Centre International pour l'Exploration de la Mer (CIEM). Régulièrement au-dessus des 40 000 individus jusqu'en 1994, ils seraient désormais moins de 20 000 individus²⁷. Les poissons survivants sont aussi moins grands et moins lourds, donc moins féconds.

En France, seulement deux groupes de populations survivent, dans une vingtaine de petits bassins bretons et aussi dans le bassin de l'Adour où le saumon est encore exploité par une pêche professionnelle au filet dérivant. Dans le bassin de la Loire où l'extinction menace l'espèce, seuls 107 saumons ont été comptés en 2023 par l'Association LOGRAMI, malgré un programme d'alevinage aussi pharaonique qu'inefficace, inauguré à Chanteuges en 2001 (43300).

L'avis du CIEM de mai 2023²⁸ conseille de minimiser toutes les mortalités d'origine anthropique, de restaurer les habitats des saumons, la continuité écologique et la qualité de l'eau des rivières.

Le déclin s'accélère en 2024 avec un effondrement généralisé des comptages. La NASCO change enfin de ton. L'Agence Norvégienne de l'Environnement annonce la fermeture de la pêche du saumon dans 33 rivières à partir du 24 juin 2024. Les préfectures des Landes et des Pyrénées-Atlantiques ferment prématurément la pêche à la demande des pêcheurs amateurs puis professionnels²⁹. Le comité de gestion breton prend la même décision en décembre 2024. Comme en matière de réchauffement, chaque année efface le triste record de l'année précédente.

Il faut retenir que, malgré des efforts conséquents pour réduire l'effet d'obstacle des barrages et améliorer la qualité de l'eau, il existe manifestement des causes de déclin que nous ne maîtrisons pas. Mais nous verrons qu'il existe aussi d'autres menaces que l'administration a décidé de ne pas réduire.

Les mortalités de dauphins et d'oiseaux marins

Les échouages de dauphins

Dès la fin des années 80, des échouages importants de petits cétacés, surtout des dauphins communs (*Delphinus delphis*) sont suivis par l'[observatoire PELAGIS](#)³⁰ de La Rochelle, rattaché au Centre National pour la Recherche Scientifique (CNRS), qui collecte et publie ces données d'échouages de manière efficace et didactique.

Le rapport d'échouages de l'observatoire PELAGIS pour 2019³¹ rappelle que dès 1989, près de 700 petits cétacés furent retrouvés échoués principalement dans les départements des Landes et de la Gironde. Depuis, les événements d'échouages multiples ont été observés presque chaque année, certains hivers présentant des événements particulièrement intenses.

Les examens externes et internes réalisés par le Réseau National Échouages confirment dans la plupart des cas la mort dans un engin de pêche (60% et jusque 90% des animaux en période de pic).

À partir des données d'échouages, l'observatoire estime la mortalité totale en tenant compte d'une probabilité médiane d'échouage de 18% [11%;27%]. Il faut donc multiplier les échouages par cinq

pour se faire une idée de la mortalité réelle. De plusieurs centaines chaque année, les échouages dépassent régulièrement le millier d'individus à partir de 2011 et s'aggravent encore à partir de 2016.

" Néanmoins depuis 2016, les estimations restent très élevées, puisqu'en moyenne durant les quatre dernières années 7 800 [5 200 ; 12 760] dauphins communs ont été estimés capturés accidentellement dans le Golfe de Gascogne " .

" Mais depuis 2016 la moyenne des mortalités annuelles par capture accidentelle est 3,5 fois plus élevée que la moyenne annuelle depuis 30 ans. "

En 2017, les échouages ont battu tous les records précédents avec deux pics totalement inhabituels en février et mars, pendant le frai du bar, au cours desquels quelque huit cent spécimens ont été dénombrés, 80% d'entre eux porteurs de marques d'engins de pêche. Ces événements ont été rapportés par PELAGIS³² et ses scientifiques³³, sans qu'il persiste le moindre doute quant à la relation de cause à effet directe entre la pêche et ces hécatombes. Le groupe de travail "Écologie des Mammifères Marins" du CIEM³⁴ conclut avec la réserve scientifique habituelle : *"Ceci est un rappel pertinent que le phénomène des captures accidentelles du dauphin commun est significatif dans l'Atlantique Nord Est."*

L'année 2019 efface encore tous les records précédents :

" Les mortalités estimées durant l'hiver 2019 sont les plus élevées depuis 1990, d'autant qu'en 2019 seuls les quatre premiers mois de l'année ont été analysés (figure 3). En effet, les estimations de captures accidentelles atteignent déjà 11 300 [7 550 ; 18 530] individus " .

Les scientifiques estiment à près de 90 000 le nombre de dauphins communs morts dans les filets de pêche, en Atlantique nord-est, entre janvier 1990 et avril 2019³⁵. Dès 2012, lors du premier état des lieux au titre de la directive Stratégie pour le Milieu Marin³⁶, il est établi un déclin de la population de dauphins à un rythme soutenu³⁷ :

"En l'absence de perturbations anthropiques la population s'accroîtrait à un taux maximal de 4,8 % par an. Dans la situation actuelle, elle décroît de 5,5 % par an. Si ce niveau de captures accidentelles est maintenu, la population de dauphin commun serait divisée par 5 en 30 ans et proche de l'extinction au bout de 100 ans."

À cette époque où l'on estimait que la mortalité par pêche correspondait au minimum à 30-40% des échouages, c'est-à-dire la moitié du taux actuellement reconnu, la synthèse établit³⁸ :

"Les captures accidentelles restent une pression majeure pour les populations de mammifères marins en France. La mortalité additionnelle par capture chez le marsouin et le dauphin commun correspond au minimum à 30-40 % de l'effectif d'échouage observé, ce qui confère un caractère extrêmement préoccupant au regard du maintien des populations dans ce contexte. Cela implique presque un doublement du taux de mortalité, si l'on fait l'hypothèse que toutes les autres causes de mortalité sont naturelles."

Dans son rapport 2019, PELAGIS expose que 85% des cadavres dont l'état permettait un examen interne et externe abouti présentaient des traces de mort dans les engins de pêche. Ce taux actuel de mortalité par pêche de l'ordre de 80% des échouages implique une multiplication par cinq du taux de mortalité naturelle. À ce rythme, l'espèce est poussée vers l'extinction.

L'année 2020 effacera aussi les records 2019. PELAGIS démontre magistralement que les baisses apparentes de 2021 et 2022 ne s'expliquent que par une météo hivernale anticyclonique qui a emporté les cadavres au large...

Historiquement, ces échouages ont d'abord été identifiés comme *la conséquence de l'activité des chaluts pélagiques ciblant spécifiquement le bar*, et non pas d'autres espèces pourtant également recherchées par ces pélagiques (dorade rose, maquereaux, chinchards, etc.).

Les rassemblements des bars géniteurs en hiver déclenchent le rassemblement spectaculaire des navires de pêche qui les traquent, visible sur les cartes de localisation générées par les systèmes satellitaires. Les bars géniteurs sont très exposés et par conséquent, les cétacés aussi puisque tous ces prédateurs recherchent les mêmes petits poissons pélagiques. Le phénomène ne se calme pas puisque aucune mesure efficace n'est prise. Les années suivantes sont pires et la médiatisation s'empare du phénomène des captures « *accidentelles* » de dauphins. En réalité, ces captures n'ont rien d'accidentel et il faut toutes les considérer comme « *intentionnelles* », comme la jurisprudence de la cour de justice de l'Union Européenne l'a d'ailleurs reconnu depuis longtemps³⁹ à propos d'une espèce de tortue.

L'opinion publique réagit et prend conscience d'une véritable hécatombe. Le grand public découvre que des centaines de cadavres s'échouent sur nos plages, une très grande majorité porteurs des traces d'engins de pêche. Aujourd'hui, on sait que les pélagiques sont loin d'être les seuls engins de pêche impliqués et d'autres engins sont aussi concernés, comme l'ont suggéré par exemple les corrélations positives publiées par PELAGIS avec les filets calés⁴⁰ dans les années 2010.

L'affaire se complique avec les récents échouages estivaux en Bretagne qui impliquent les filets côtiers depuis 2016 :

"En effet durant cette année, une dizaine de dauphins communs frais morts par capture accidentelle ont été retrouvés échoués chaque semaine depuis fin juillet. Les conditions de dérive en été, ainsi que l'absence de décomposition de ces animaux suggèrent une interaction avec une pêche côtière."

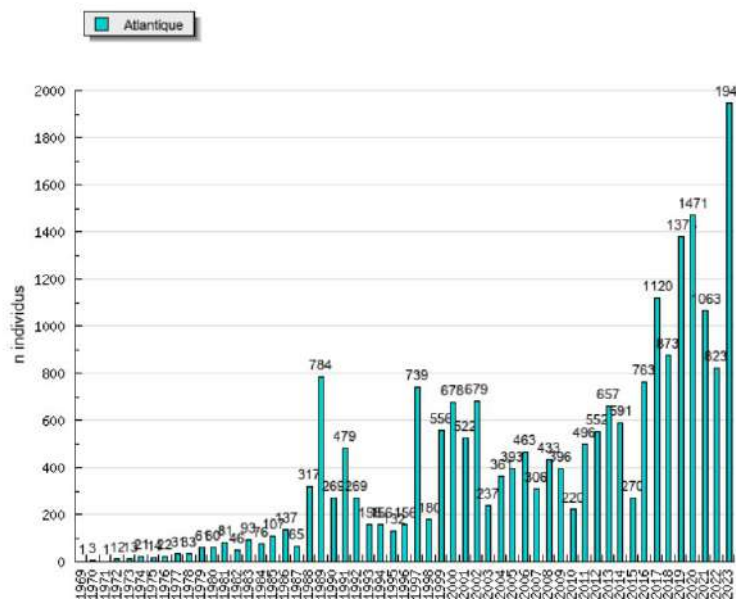
En effet, les filets calés sont parfaitement capables d'intercepter des dauphins en plongée, d'autant plus facilement que la hauteur de ces filets dans la colonne d'eau ne cesse d'augmenter, du fond de la mer vers la surface, à cause des progrès technologiques sur les nylons :

"A travers le monde, ces pêcheries [des filets calés] constituent vraisemblablement la plus forte pression sur les populations de petits cétacés (Brownell and al., 2019). Dans le Golfe de Gascogne l'effort de pêche au filet est très étendu et l'un des plus intenses parmi l'ensemble des métiers pratiqués. (...) L'évolution des stratégies individuelles ainsi que certaines caractéristiques des engins utilisés (comme la hauteur de chute du filet) ne sont pas mesurables par les observateurs considérant les données collectées sur les engins de pêche (...). Néanmoins ces éléments pourraient permettre d'identifier des changements depuis 2016, qui pourraient éclairer sur les forts effectifs de captures accidentelles du Golfe de Gascogne."

Les chaluts pélagiques ne représentent plus du tout la partie la plus importante des captures accidentelles. Il est même pressenti que ce sont les filets fixes qui sont les plus gros pourvoyeurs, en raison d'une part de leur hauteur croissante dans la colonne d'eau qu'aucune réglementation ne contrôle et qu'aucune étude n'a encore pris en compte et d'autre part de la contribution des milliers de petits navires fileyeurs de moins de douze mètres qui n'ont toujours pas été pris en compte non plus. Le constat est désormais officiel : les filets fixes sont à l'origine d'au moins la moitié de la mortalité par pêche des dauphins.

La situation est si grave que le Conseil d'État a dû imposer un moratoire d'un mois à la demande de quelques associations de défense de l'environnement, en décembre 2023 (CE, 22 décembre 2023,

n°489926, 489932, 489949).



L'hécatombe silencieuse des oiseaux marins

Autant les dauphins sont mis en lumière par la presse, leurs cadavres comptés par PELAGIS et collectés par les communes littorales, autant les oiseaux marins sont simplement ignorés, leurs cadavres abandonnés sur les plages, livrés aux prédateurs et autres nécrophages.

Le samedi 23 septembre 1995, je navigue en kayak le long du littoral, au nord de la commune de Moliets, dans les Landes, sur une mer très calme. Je découvre de nombreux cadavres d'oiseaux blancs et noirs, dans une zone très circonscrite. Ce sont tous des guillemots de Troil (*Uria aalge*).

Rassemblés dans un mouchoir de poche, leurs cadavres flottent en sortie d'une baie et fin de marée basse. En manipulant ces cadavres encore souples, je remarque qu'une aile est souvent désarticulée à l'épaule. Il y a environ 25 oiseaux.

Deux mois plus tard, le dimanche 19 novembre, la mer est comme une table. Il n'y a même pas de ressac. Le silence est impressionnant. Un fileyeur relève un filet « *droit* » au ras de la plage sous mes yeux. Le filet est constellé d'oiseaux noyés noirs et blancs, identifiés formellement aux jumelles, puis au téléobjectif. Ce sont encore des guillemots de Troïl. Le démaillage est long et laborieux. Le marin semble énervé, il arrache plus qu'il ne démêle.

Je viens de comprendre le drame de ces oiseaux marins plongeurs.

Parmi la cinquantaine d'espèces d'oiseaux marins qui transitent via le Golfe de Gascogne, il est facile de reconnaître les puffins, rasant la surface comme des escadrilles de chasse, les majestueux fous de Bassan (*Morus Bassanus*), qui multiplient leurs plongeurs vertigineux et spectaculaires comme une pluie de flèches, visibles à l'œil nu à plusieurs milles depuis la côte, et les guillemots de Troïl (*Uria aalge*), flottant en petits groupes dans leur bel habit noir et blanc.

La mortalité infligée par les engins de pêche est considérée depuis longtemps comme la cause

immédiate la plus grave qui menace les oiseaux dans l'environnement marin⁴¹.

Historiquement, ce sont les hameçons appâtés, montés à la queue leu leu sur d'immenses lignes appelées "*palangres*", qui ont démontré leur capacité à retenir des oiseaux marins en grand nombre, aussi efficacement que des poissons.

Concernant les chaluts, les captures d'oiseaux décrites depuis plus de quinze ans sont tellement importantes⁴² que les Nations-Unies ont édicté des règles d'atténuation conçues pour ces chaluts.

Les oiseaux marins opportunistes virevoltent classiquement en tous sens à l'arrière du navire, dans l'espoir de saisir un poisson. En compétition entre eux, ils sont accaparés par la nécessité vitale de détecter et de saisir leur cible avant leurs congénères, inconscients du danger des manœuvres du chalut et surtout des câbles, d'autant plus dangereux que ceux-ci sont difficiles à détecter, surtout la nuit.

Les oiseaux peuvent être assommés par les chaînes ou d'autres équipements du chalut⁴³. Certains sont "*entraînés par les chaînes du chalut que l'on met à l'eau alors qu'ils étaient en train de se nourrir sur le pont arrière du navire*"⁴⁴.

Beaucoup d'oiseaux entrent en collision avec l'un des différents câbles. Certains glissent le long d'un câble et s'empalent sur une épissure. On observe aussi un "*mouvement d'enroulement de l'aile autour du câble, l'aile est cassée et/ou l'oiseau reste empalé sur une épissure. D'autres restent collés à la graisse du câble et sont broyés dans les enrouleurs*"⁴⁵.

Dans l'Union européenne, selon une étude bibliographique de 2008⁴⁶ à propos des espèces protégées des aires Natura 2000, les filets maillants font partie des engins de pêche induisant les plus importants taux de captures d'oiseaux marins.

Même s'ils sont réputés plongeurs "*profonds*", les guillemots évitent les eaux pélagiques et préfèrent des eaux où la profondeur n'excède pas cinquante mètres. Ils peuvent donc se trouver très près des côtes basque, landaise et girondine, précisément là où se concentre l'essentiel de l'effort de pêche des fileyeurs. Il ne faut donc pas s'étonner du constat suivant, rédigé en 1998 à propos des menaces multiples concernant le guillemot :

*"Citons l'usage des filets maillants, qui pourrait être à l'origine de la chute des effectifs d'alcidés dans plusieurs localités, depuis les années quatre-vingts"*⁴⁷.

L'oiseau plongeur, à la poursuite de sa proie, se fait piéger lui-même et meurt noyé. Bien sûr, cette capture ne fait pas les affaires des pêcheurs et le cadavre sera démaillé sans ménagement, ce qui explique qu'il est souvent retrouvé avec une aile désarticulée. Dans le cas de la bande marine littorale aquitaine, les engins qui menacent directement les oiseaux sont les filets maillants, surtout les filets dits « *droits* » qui, à la façon d'un mur barrent toute la colonne d'eau, puis les palangres, notamment celles de surface.

Ces captures d'oiseaux particulièrement importantes ont fait l'objet de plusieurs rapports du Centre International pour l'Exploration de la Mer⁴⁸ qui préconisaient il y a déjà 25 ans "*l'exclusion des filets maillants*" dans les zones abritant les colonies d'oiseaux.

En 2012, l'évaluation initiale établie dans le cadre de la Directive Cadre "*Stratégie pour le Milieu Marin*"⁴⁹ confirme que "*les filets calés en zone très côtière sont susceptibles de capturer des oiseaux plongeurs*". Aucune mesure préventive n'est proposée, au motif abusif "*qu'aucune*

information n'est disponible sur les captures accidentelles d'oiseaux".

Depuis toutes ces décennies, rien ne change et les oiseaux continuent de mourir en silence, année après année, noyés dans les filets.

Le dimanche 11 avril 2021, cent quatre-vingt-quatre cadavres de guillemots de Troil ont été décomptés sur six kilomètres de plage, entre Naujac et Hourtin. Ces oiseaux étaient en bonne condition physique et il n'y avait pas la moindre trace de pétrole. Cette hécatombe, constatée par des citoyens impliqués et écoeurés, sera-t-elle prise en compte et comptabilisée dans un système de recueil des données ? Non, ne rêvez pas.

Le lendemain, un article de la presse régionale titre : *“Gironde : des oiseaux morts, échoués par dizaines sur les côtes du Médoc”* et accomplit l'exploit de ne pas citer une seule fois l'hypothèse des captures dans les filets de pêche. L'article préfère envisager une mortalité *“par épuisement”*, selon l'association interrogée pour l'occasion qui insiste sur l'hypothèse *“des intempéries, vent et forte houle, qui contribuent à les épuiser et causeraient leur mort”*. J'ai pleinement constaté ce phénomène en plein hiver, à l'occasion de gros temps d'ouest. Ce n'était pas du tout le cas de la première quinzaine d'avril 2021.

Les oiseaux marins sont en déclin, pour plusieurs raisons bien sûr, parmi lesquelles les mortalités infligées par les filets de pêche pour lesquelles aucune mesure réglementaire de réduction n'existe en France.

Comprendre

Le déclin de la pêche maritime côtière

L'objectif de la politique Commune de la Pêche est de débarquer le "Rendement Maximal Durable" (RMD) c'est-à-dire le tonnage le plus élevé pouvant être prélevé chaque année en moyenne dans un stock sans affecter sensiblement le processus de reproduction.

Historiquement premier principe invoqué pour gérer les pêcheries, l'Union européenne ne l'a adopté qu'à partir de la dernière réforme de 2013⁵⁰.

Didier Gascuel, directeur du Pôle Halieutique, mer et littoral de l'Institut Agro de Rennes, observe que l'exploitation d'un stock selon les critères du RMD le mène inéluctablement dans une situation où son abondance est très affectée, et même divisée par 2,5 à 3, comparativement à l'état vierge⁵¹. Dans le contexte d'une telle pression de pêche, les poissons sont en effet beaucoup plus rares et plus petits, les gros poissons ayant quasiment disparu. C'est que les poissons n'ont même pas le temps de grandir. C'est la définition de la *“surexploitation de croissance”*.

La stratégie du RMD est donc très violente pour la ressource et rappelle ces stratégies d'exploitation forestière basées sur des essences à croissance rapide. Il faut comprendre que pêcher chaque année les mêmes tonnages de poissons, prévus au nom de ce fameux RMD, demande un effort de pêche de plus en plus important par rapport à une situation où l'abondance et la taille des poissons seraient mieux préservées.

Le RMD oblige à pêcher plus longtemps, plus loin, plus profond, avec plus de bateaux, plus

d'engins, et plus de technologie. En effet, les poissons devenant de plus en plus petits, il faut en pêcher toujours davantage pour débarquer le même poids.

La stratégie du RMD est donc aussi très violente pour les hommes. C'est beaucoup plus de travail et donc beaucoup de charges en carburant et matériel. Certes, si le chiffre d'affaires prévu est atteint, cet effort de pêche coûte très cher et nous rapproche d'une surexploitation encore plus grave, la "*surexploitation de recrutement*"⁵² dans le contexte de laquelle, cette fois, ce sont les jeunes poissons eux-mêmes qui deviennent rares. Le RMD est synonyme de surexploitation de croissance et flirte avec la dangereuse surexploitation de reproduction, avec le risque d'effondrement.

La stratégie du RMD est donc aussi très risquée. La maximisation des tonnages se fait au dépens de l'optimisation des bénéfices qui commande de prélever moins. Dès la fin des années 70, les experts comme le professeur Larkin⁵³ ont dénoncé que le RMD dégrade la rentabilité économique des pêches. Les pêcheurs doivent pêcher davantage pour débarquer les tonnages prévus puisque les poissons sont globalement plus petits, ce qui réduit leurs bénéfices individuels. Tout se passe comme si collectivement, la profession confondait débarquements et chiffres d'affaires d'un côté et bénéfices de l'autre. Manifestement, les marins-pêcheurs n'ont toujours pas compris que ce sont eux les dindons de la farce, puisqu'ils réclament invariablement des quotas toujours plus élevés, en croyant augmenter leurs revenus immédiats, alors que cela va immanquablement aggraver leur propre situation et ne favoriser que les plus puissants d'entre eux.

Cette notion de RMD, même si les quotas sont ensuite répartis par pays qui eux-mêmes les ventilent par organisations de producteurs, met en compétition les pêcheurs dont les moyens sont très variables, ce qui aboutit à une concentration des moyens de production dans la main de quelques uns.

La petite pêche côtière est la première victime de ce système, ce qu'elle dénonce assez, mais elle a aussi sa part de responsabilité dans la surexploitation de croissance car elle s'exerce dans une zone très précieuse.

Il s'agit de la bande marine littorale et les estuaires qui abritent les nourriceries d'une trentaine d'espèces commerciales qui contribuent aux trois quarts des débarquements⁵⁴, ce qui est fondamental. Les juvéniles devraient pouvoir s'y développer sans être menacés par l'homme puisque ce sont eux qui garantissent les pêches de demain.

Mais, contrairement à ce que peut croire le public, il n'existe dans l'Union Européenne et en France aucune distance minimale à la côte que les filets fixes devraient respecter. En jargon de pêcheur, les fileyeurs peuvent pêcher « à terre ». Plus grave, il existe des dizaines de dérogations de chalutage au ras de nos plages. La Politique Commune de la Pêche est presbyte et ignore les nourriceries côtières qu'elle a complètement oublié de protéger.



Les filets des « *petits* » navires côtiers ne sont pas anodins pour autant. Leur nombre et leur densité sont très élevés. Les maillages, longueurs et hauteurs de ces engins les rendent très efficaces. Les maillages capturent les poissons bien avant qu'ils ne soient capables de se reproduire et, pour les vendre, il a été fixé des tailles minimales de commercialisation largement inférieures aux tailles de maturité sexuelle. Les poissons se font donc de plus en plus rares.

De trop nombreux juvéniles de multiples espèces (petits turbots, petits maigres, petits tourteaux, petites ombrines, petits rougets, petites soles et tant d'autres) sont détruits dans les eaux littorales, ce qui impacte directement la production du milieu marin et hypothèque les pêches futures. Face à la raréfaction des poissons, au lieu de favoriser leur croissance, les pêcheurs augmentent systématiquement les moyens pour capturer les survivants et aggravent ainsi la situation. Les filets sont ainsi de plus en plus longs et de plus en plus hauts.

Les pêcheurs côtiers sont donc impliqués dans la destruction des poissons juvéniles. Le rapport de l'Institut Agro de Rennes d'avril 2024⁵⁵ parle d'une *"pratique absurde, dans laquelle on pêche les poissons jeunes, sans les laisser grandir dans la mer et profiter ainsi de la productivité naturelle des écosystèmes marins."* Les *"engins dormants"*, essentiellement les filets fixes, représenteraient 22% de l'impact total sur les juvéniles, dont 9 % pour les seuls côtiers. Ce sont bien sûr les chalutiers qui sont probablement responsables de la majorité (56 %) de l'ensemble des captures de juvéniles des flottilles de pêche françaises.

La pêche côtière et la disparition du saumon atlantique

Le saumon atlantique poursuit son déclin malgré les efforts réalisés dans les bassins versants. Les scientifiques se sont donc intéressés à ce qui se passe en mer. Un consensus existe pour reconnaître que la mortalité des saumons aurait doublé en mer, malgré l'interdiction de la pêche dans les eaux extra-territoriales de l'Atlantique Nord mise en place par la NASCO depuis 1983. Les taux de retours des adultes diminuent et sont souvent inférieurs à 1%⁵⁶.

Reste à expliquer cette surmortalité marine. Le réchauffement climatique est régulièrement pointé du doigt, et plusieurs articles scientifiques expliquent comment les saumons ont de plus en plus de

difficultés à se nourrir en haute mer.

L'étude de Utne et *al.* (2021)⁵⁷ du régime alimentaire de deux-mille-cinq-cent-quarante-six jeunes saumons (post-smolts) collectés pendant vingt-cinq ans entre l'ouest de l'Irlande et le nord de la mer de Norvège établit une nette réduction de la condition physique des jeunes poissons de la mer de Norvège pendant la décennie 2003-2012. Les estomacs sont de moins en moins bien remplis, quantitativement mais aussi qualitativement, avec moins de larves de poissons et moins d'amphipodes, qui sont des proies hautement énergétiques que ne peuvent concurrencer les proies de remplacement comme le zooplancton et les insectes.

Tyldesley et *al.* (2024)⁵⁸ constatent que l'énergie des proies disponible pour nourrir les poissons eux-mêmes proies du saumon au début de sa migration marine a diminué de manière spectaculaire dans une grande partie de l'Atlantique Nord-Est, en particulier dans les zones clés de migration du saumon, au cours des 60 dernières années.

Grâce à une revue de littérature de 350 articles, Dadswell et *al.* (2021)⁵⁹ mettent en doute le caractère prioritaire qu'auraient les explications liées au réchauffement climatique, aux dégâts de l'aquaculture du saumon ou à la prédation marine. Ils formulent l'hypothèse centrale selon laquelle les anciens pêcheurs officiels de saumon en haute mer, ceux qui pêchaient au su de tout le monde, avant le moratoire de 1983, autour du Groenland, des Îles Féroé et en mer de Norvège, continuent de pêcher comme d'habitude, en basculant simplement dans une pêche ni déclarée ni contrôlée, profitant de l'absence de surveillance satellitaire ou aérienne de la part de la NASCO.

La pêche se pratique au filet maillant dérivant ou à la palangre dans une zone en forme de banane ("*banana box*"), entre Groenland, Islande, Norvège et Spitzberg, au-delà de toutes les Zones Économiques Exclusives, échappant aux juridictions nationales. Les auteurs suspectent une flotte japonaise et chinoise de 120 unités, qui vient régulièrement s'approvisionner à Saint John's, capitale de Terre-Neuve.

Je formule l'hypothèse centrale selon laquelle les marins-pêcheurs ultra-côtiers, à qui l'administration française interdit la capture et la commercialisation du saumon qu'elle réserve aux seuls pêcheurs estuariens licenciés⁶⁰, continuent simplement de pêcher comme d'habitude, au ras des côtes, avec des filets particulièrement adaptés pour capturer des saumons, en basculant dans une pêche ni déclarée ni contrôlée, profitant de l'absence de surveillance par une administration bienveillante.

Les éléments à l'appui de cette hypothèse sont très sérieux.

Les progrès sur les nylons permettent d'augmenter sans cesse les hauteurs des filets qui peuvent désormais barrer toute la colonne d'eau depuis le fond de la mer jusqu'à la surface où ils affluent.



Ces filets maillants dits « *droits* », hauts comme des murs de 14 à 16 mètres, sont adaptés pour intercepter les saumons qui croisent juste sous la surface, le long de nos côtes. La pose en série est intentionnellement perpendiculaire au trait de côte et à la direction de nage des migrateurs, de la terre vers le large, c'est-à-dire « *Terre-Large* » en jargon de pêcheur.



Il y a déjà 15 ans qu'un comité Local des Pêcheurs Maritimes a expliqué⁶¹ : “Depuis 2009, une pêche côtière sur le saumon s’est mise en place à un niveau d’effort de pêche et sur une période sans commune mesure avec ce qui se pratiquait jusque là, le long de la côte sud des Landes principalement. Cette exploitation, qui concerne plusieurs dizaines de navires, s’est développée à la fois du fait de l’emploi d’un nouveau type de filet particulièrement efficace, du fait de sa hauteur en action de pêche, sur le saumon et d’autres espèces (maigre, dorade, etc.) et du fait des forts prix du saumon lors de sa première mise sur le marché (un des plus forts prix de vente au kilo, de toutes les espèces capturées par la pêche maritime)”

Les pêcheurs les appellent à juste titre les filets « *pêchent-tout* ». Les saumons, aloses et esturgeons sont des captures trop fréquentes de ces filets côtiers pour ne pas compromettre les immenses efforts entrepris pour eux en eau douce. Dauphins, guillemots et tortue Luth en font aussi les frais.

Selon deux rapports d'observations embarquées en juin-juillet 2000⁶² et 2001⁶³, **3 saumons sont capturés en moyenne par marée par navire**. Il suffira à l'administration de ne jamais les publier pour étouffer l'affaire. Il se déduit que chaque navire capture 132 saumons pour les deux seuls mois de juin et juillet, ce qui porte à plus de 4000 le nombre de saumons interceptés le long de la côte basco-landaise, avant leur retour dans l'Adour ...ou dans des rivières espagnoles.

Les marins-pêcheurs côtiers, autorisés à pêcher exactement comme il le faut et où il le faut pour que les captures se produisent, supplient l'administration de leur accorder le droit de vendre ces saumons, si nombreux retrouvés morts dans leurs filets, dans une lettre pathétique du 8 août 2013⁶⁴ :

“Il y a 3 ans, on prenait accidentellement 10 saumons dans toute la saison et on le vendait 40 €/kg... Cette année 2013, les prises accessoires se sont multipliées par 15. Des saumons, il y en a partout, de la côte à 2 milles, que ce soit au Sud (Labenne) ou vers le nord (Messanges). Comptez combien nous détruisons !”

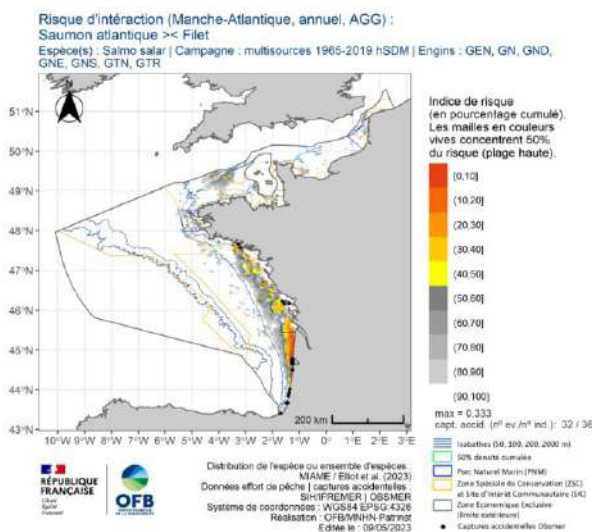
Devant l'inflexibilité de l'administration, les marins-pêcheurs décident de ne plus déclarer les captures « *accidentelles* » de saumons et les déclarations s'annulent brutalement en 2012. Officiellement il ne s'en capture quasiment plus aucun en mer mais les saumons continuent de périr par milliers le long des côtes françaises.

Les scientifiques vont alors exploiter une seconde source d'information à partir des dizaines de milliers d'autres observations embarquées.

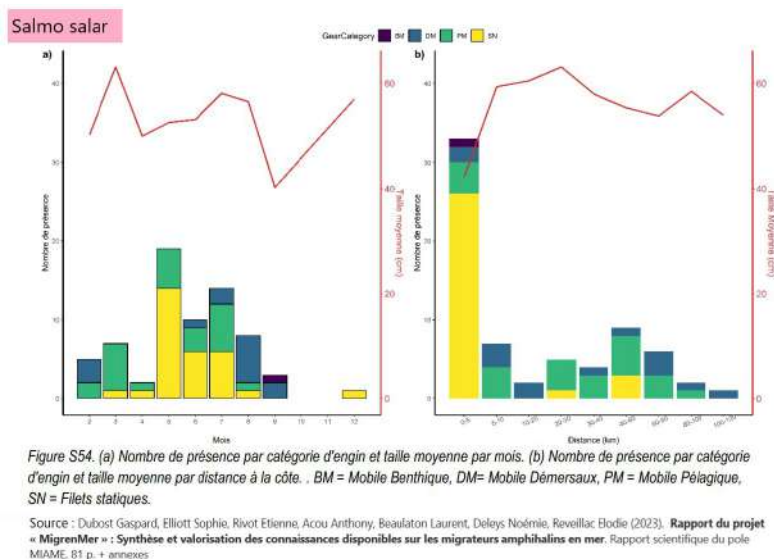
En 2017, ils estiment que les captures accidentelles dans le Golfe de Gascogne ont des effets néfastes « *avérés* » sur le saumon et l'esturgeon et « *suspectés* » pour les aloses⁶⁵.

Fin 2022, un article scientifique pluridisciplinaire français⁶⁶ propose de limiter l'accès à la bande côtière des engins capables de capturer les migrateurs anadromes.

En 2023, l'Office Français de la Biodiversité confirme⁶⁷ un *"impact avéré sans doute élevé"* sur les saumons au droit de l'estuaire de la Loire et de la Gironde, *"au vu du nombre important de captures observées sur une faible part de l'effort de pêche et des effectifs très bas des populations concernées"*. Sans surprise, ces captures sont concentrées le long des côtes.



En 2024, le Rapport MigrenMer⁶⁸ déduit de 169 000 observations embarquées depuis les années 80 que les saumons et les grandes aloses sont capturés dans les eaux côtières, et en très grande majorité par les filets fixes.



En conclusion, s'il est probable que les difficultés alimentaires liées au réchauffement climatique des jeunes saumons en mer sont significatives, il est certain que nous serons incapables de les adoucir. C'est une raison impérieuse pour agir sur les pressions à notre portée, c'est-à-dire réduire les captures en mer de ces malheureux géniteurs qui, après avoir réussi à vaincre tant de difficultés, viennent périr à quelques encablures de leurs estuaires, dans l'un des innombrables filets de pêche au ras de nos côtes. Nous devons de la même façon mettre un terme aux pêcheries commerciales de saumon au filet dérivant encore autorisées dans l'estuaire de l'Adour et en amont.

La pêche côtière et les mortalités de dauphins et d'oiseaux marins

La responsabilité des filets de pêche côtiers dans les captures d'espèces protégées, comme les petits cétacés et les oiseaux marins, est clairement établie.

Le rapport de l'Institut Agro de Rennes d'avril 2024⁶⁹ caractérise les flottilles de pêche selon leurs impacts environnementaux (surexploitation, atteinte des fonds marins, captures de mammifères et d'oiseaux, captures de juvéniles et émission de carbone) et socio-économiques (valeur ajoutée, emploi, coût salarial, excédent brut d'exploitation et subventions).

Selon ce rapport, les ligneurs côtiers et les fileyeurs côtiers ont une « empreinte espèces protégées » très forte (oiseaux pour les premiers, mammifères marins pour les seconds) :

« 85 % des captures d'oiseaux et de mammifères marins seraient réalisées par la flottille des arts dormants (oiseaux par les lignes, mammifères par les filets), et en particulier par les navires côtiers (70 % du total). Les ligneurs et fileyeurs côtiers seraient responsables de 55% des captures accidentelles d'oiseaux et mammifères marins. »

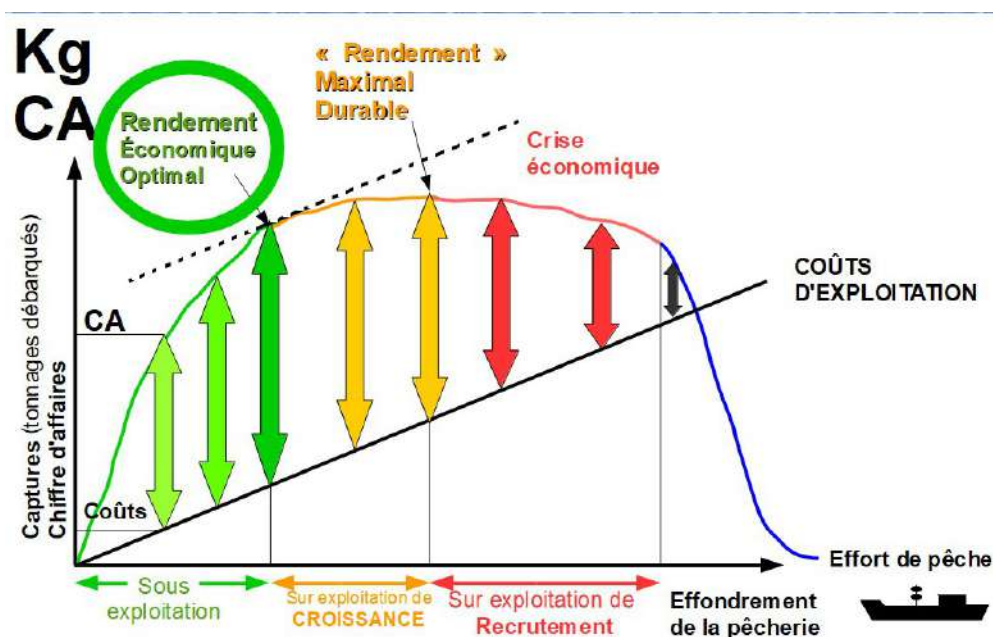
Réagir

Vers le rendement économique optimal

Plutôt que de maximiser les tonnages débarqués au nom de la prétendue "autonomie alimentaire" dont on s'éloigne de plus en plus, la politique commune de la pêche devrait optimiser les bénéfices des entreprises de pêche. Le principe de Rendement Maximal Durable est une autorisation permanente de surexploitation de croissance qui a fait disparaître les gros poissons et oblige les pêcheurs à se disputer des poissons juvéniles. Ce principe suranné doit être écarté dans le double intérêt des marins-pêcheurs et de la biodiversité marine.

Il est temps de passer au Rendement Économique Optimal, comme Larkin et d'autres l'avaient expliqué en vain il y a un demi-siècle. Ce changement de paradigme correspond à des tailles minimales de capture bien plus élevées et des maillages augmentés en conséquence. Il est pressenti qu'il aboutira à la capture de poissons moins nombreux mais plus gros de sorte que les tonnages seront supérieurs, la valorisation sera meilleure et **surtout les coûts d'exploitation seront bien plus faibles**. Il permettra ainsi l'abandon des techniques de pêche non sélectives au bénéfice des pêches sélectives à la ligne et au casier⁷⁰ :

"A contrario, la protection effective des juvéniles, et plus généralement celle des jeunes poissons, permettrait de maintenir des biomasses importantes dans l'écosystème. Elle rendrait possible des captures tout aussi importantes qu'aujourd'hui, mais constituées d'un plus petit nombre de gros poissons et réalisées avec une pression de pêche et donc des coûts d'exploitation plus faibles. Et surtout, l'augmentation des biomasses ainsi induite ouvrirait la porte à l'utilisation d'engins moins impactant pour les fonds marins (lignes, casiers... plutôt que chalut), et donc au développement d'une spirale vertueuse vers des ressources abondantes, des écosystèmes en bon état, et des pêcheries rentables à faible impact. La protection des juvéniles est ainsi un élément clé de la réduction des impacts écologiques de la pêche et d'une approche écosystémique de la gestion des flottilles."



Le projet GOLDEN MILES, une solution fondée sur la Nature déjà éprouvée

Cette théorie de la transition pose bien sûr le problème de sa mise en œuvre au sein de la politique commune de la pêche qu'il conviendrait de modifier. Mais localement, chaque État membre peut légalement mettre en œuvre le projet GOLDEN MILES en vertu de l'article 19 du règlement européen⁷¹.

Ce projet consiste à créer une aire marine protégée réservée aux pêches sélectives (hameçon⁷², casier, harpon, main), professionnelles et amateurs, sur les 3 premiers milles nautiques (MN).



L'objectif est de lutter contre le déclin constant de la pêche maritime et des poissons migrateurs anadromes (saumons, aloses, lamproies, esturgeons) et de réagir contre la récurrence des captures d'espèces menacées (petits cétacés, oiseaux marins et tortues marines).

Le choix de la bande littorale des trois milles nautiques est justifié par la présence de deux fonctions biologiques fondamentales dans les eaux très côtières, à savoir :

- les nurseries, où se développent les poissons juvéniles des plus importantes espèces commerciales,
- les corridors migratoires des poissons anadromes, saumons et esturgeons notamment.

Le projet est éligible à un financement européen, LIFE⁷³ ou FEAMPA⁷⁴ pour :

- soutenir les pêcheurs fluviaux et estuariens, éventuellement côtiers,
- financer le suivi scientifique par IFREMER / OFB / INRAE / MIGRADOIR / MIGADO⁷⁵,
- et contrôler de la pêche amateur en rivière et la pêche maritime dans la bande littorale.

Plusieurs espèces et groupes d'espèces menacées profiteront de cette AMP, notamment :

- le Saumon atlantique (*Salmo salar*) et l'Esturgeon d'Europe (*Acipenser Sturio*), espèce en danger critique d'extinction (UICN), pour lesquels les efforts entrepris restent toujours sans résultats, mais aussi les aloses (*Alosa spp.*) et la Lamproie marine (*Petromyzon marinus*). Cette dernière espèce profitera d'une augmentation de la taille des poissons dont elle dépend,

- les mammifères, tortues et oiseaux marins,
- l'Ange de mer (*Squatina squatina*), squalaire autrefois banal de nos côtes aquitaines et aujourd'hui espèce en danger critique d'extinction (UICN).

Pour des raisons pratiques, le premier projet GOLDEN MILES devrait être décliné à l'échelle locale de la région Nouvelle-Aquitaine. Un tel projet pilote ne correspond qu'à une surface de l'ordre de 1 000 km², à comparer à ce qui existe en Californie pour les tortues marines (42 000 km²), en Australie pour les pinnipèdes (17 000 et 18 500 km²), en Nouvelle-Zélande pour les delphinidés (17 530 et 31 500 km²) et ... dans les Terres Australes et Antarctiques Françaises pour les oiseaux marins (plusieurs dizaines de milliers de kilomètres carrés)⁷⁶.

Le projet GOLDEN MILES permet d'épargner de grandes proportions de poissons juvéniles de la plupart des espèces commerciales sans obliger les marins-pêcheurs à augmenter les maillages de leurs filets mais *en les incitant* à pêcher sélectivement dans la bande des trois milles.

L'évitement des captures de juvéniles par les filets aboutira aux mêmes résultats qu'une augmentation effective des tailles minimales de captures. Les gains potentiels, fruits du respect de la croissance des poissons, sont un formidable espoir pour toutes les pêcheries mondiales.

La pêche artisanale locale en sera la première bénéficiaire, grâce à l'éviction des techniques de pêche non sélectives et dangereuses pour les fonds marins. Par effet d'essaimage⁷⁷ vers le large, cette zone retrouvera sa pleine fonction d'accroissement de l'abondance et de la taille des poissons. L'amélioration des populations de poisson, des débarquements, des rendements, de la fécondité, de l'export des larves, de la taille des poissons et des crustacés⁷⁸ entraînera une augmentation des bénéfices⁷⁹ de la pêche locale. De nombreuses études⁸⁰ prédisent que les débarquements et les valorisations augmenteront tandis que les charges d'exploitation diminueront sensiblement.

Le projet GOLDEN MILES va permettre d'améliorer à terme la production, conformément aux dispositions des articles L1, L2 et L911-2 du code rural et de la pêche maritime. Il implique :

- (1) L'éloignement des filets fixes de la côte⁸¹,
- (2) L'indemnisation des pêcheurs estuariens (fin des filets dérivants) et éventuellement des marins-pêcheurs côtiers,
- (3) Un suivi scientifique de la restauration des nourriceries côtières,
- (4) La poursuite de la restauration de la continuité écologique en milieu fluvial (barrages),
- (5) Le contrôle du respect des règles, notamment la surveillance permanente de la pêche amateur à la ligne du saumon dans les Gaves (équipe OFB locale renforcée) et de la pêche maritime dans la bande côtière.

Historiquement, plusieurs auteurs ont déjà proposé des mesures pour soulager les nourriceries côtières visant à juste titre l'éloignement du chalutage de fond au-delà des trois milles.

En 1981, Philippe Fournet, auquel nous devons une histoire du port d'Arcachon⁸², propose que les pêcheurs "*renouent avec la tradition de la pêche au large, qui épargne frayères et nurseries*".

En 1996, Jean-Claude Quero et Orestes Cendrero⁸³ documentent l'appauvrissement vertigineux des eaux d'Arcachon depuis le XVIII^e siècle, désignent le chalutage de fond comme premier responsable et plaident pour des mises en réserve.

En 2015, l'équipe de Laurence Fauconnet⁸⁴ suggère fortement que la pauvreté des eaux d'Arcachon serait liée à ce chalutage dérogatoire.

Depuis les années 90, Ifremer accumule les avis très négatifs⁸⁵ contre ce chalutage dans les trois milles partout où l'administration lui demande son avis au nom de la protection des poissons juvéniles, mais sans jamais en tenir compte.

La pêche professionnelle des migrateurs anadromes a été interdite en rivière et en mer dans les pays nordiques. Par exemple, les filets côtiers ont été interdits en 1989 en Norvège, 2000 au Québec, et 2007 en Irlande.

Ironie de l'histoire, le principe du GOLDEN MILES a été mis en place sur la côte ouest de l'Irlande à la suite d'une réunion organisée dans l'ambassade française à Dublin. À l'initiative de l'islandais Orri Vigfússon, fondateur de la North Atlantic Salmon Fund qui recevra le prix Goldman de l'environnement en 2007, elle a réuni tous les ambassadeurs des pays côtiers de l'Atlantique nord. Son succès démontre qu'il est possible d'aboutir collectivement à la bonne solution⁸⁶.

Aux USA, l'interdiction de la pêche commerciale fluviale date de 1948⁸⁷ tandis que l'éloignement des filets maritimes de la côte s'est progressivement mis en place entre les années 80 (pour le Texas) et 2010 pour les derniers États nord-américains.

Cette histoire nord-américaine est racontée dans le premier chapitre de l'ouvrage GOLDEN MILES. Le projet GOLDEN MILES n'est autre que cette formidable stratégie gagnant-gagnant mise en place depuis des décennies dans tous les États côtiers nord américains où elle est totalement validée par l'administration américaine. Provoquant une restauration spectaculaire des abondances et des tailles de poisson, elle garantit depuis longtemps des pêches fructueuses plus faciles et assure les bénéfices de la pêche côtière et des autres secteurs d'activité.

Le projet GOLDEN MILES, une solution qui devra venir des citoyens

Pour mettre en œuvre un tel projet, la plus grande difficulté sera de vaincre notre indifférence pour les poissons que nous voyons morts et bien rangés sur un étal de poissonnier mais jamais vivants en interaction dans leur élément naturel. Pour ne parler que du saumon, les immenses services qu'il rend devraient être mieux connus.

Les scientifiques estiment que la mort presque systématique (90%) des saumons après la reproduction en amont des bassins versants a créé l'apport de matière organique et d'azote nécessaire pour enrichir le fond des vallées exclusivement minérales à la fin des glaciations quaternaires et permettre ainsi l'implantation des premières forêts. Inversement, les forêts que nous traitons en coupe rase sont indispensables à la régulation des débits et la qualité des eaux.

Le saumon et la truite de mer sont les hôtes intermédiaires indispensables de la mulette perlière (*Margaritifera margaritifera*), une moule d'eau douce en danger critique d'extinction décimée par la recherche des perles destinées aux familles royales de l'Europe et qui passe sa vie à filtrer l'eau des rivières. Nous serions bien inspirés de reconquérir ce système d'auto-filtration des eaux de nos cours d'eau.

Enfin, Le saumon est lui-même très exigeant quant à la qualité des eaux. Lui permettre de recoloniser nos bassins serait pour nous la meilleure garantie de la restauration de la qualité si menacée de nos eaux de surface.

Si l'Union européenne tente aujourd'hui de faire machine arrière en finançant la création de haies et le reméandrage des cours d'eau⁸⁸, si des modes d'exploitation douce des forêts s'opposent aux coupes rases en proposant les futaies irrégulières à couvert continu⁸⁹, la correction des erreurs du passé n'est toujours pas d'actualité en matière de pêche maritime, secteur encore dominé par l'extractivisme, l'inertie, l'opacité des données et un contrôle volontairement insuffisant. À l'inverse de ce qui est rabâché, la gestion actuelle menace les pêches de demain et grignote l'emploi, comme le démontre la trajectoire décroissante de tous les indicateurs.

Il ne faut rien attendre de significatif de la multiplication des aires marines protégées tant qu'elles resteront fictives et réduites à des surfaces géométriques tracées sur des cartes en papier. Ce ne sont pas des kilomètres carrés qu'il faut se contenter de désigner mais des fonctions biologiques qu'il convient de protéger pour de vrai.

Première aire marine qui protège à la fois les nourriceries côtières et les corridors migratoires, le projet GOLDEN MILES a eu de telles retombées positives aux USA qu'il a motivé un déplacement du comité national des pêches pour les constater sur place. Ce comité s'est abstenu de publier le moindre rapport.

C'est donc naturellement à nous les citoyens que revient aujourd'hui le devoir de donner vie aux GOLDEN MILES tant qu'il en est encore temps.

- 1 « *Une mer sans poissons* », Philippe Cury et Yves Miserey, Éditions Calmann-Lévy, avril 2008, page 80.
- 2 « *Une mer sans poissons* », Philippe Cury et Yves Miserey, Éditions Calmann-Lévy, avril 2008, page 198.
- 3 Le kilowattheure est une unité de puissance des moteurs qui propulsent les navires de pêche.
- 4 Public-aided crises in the French fishing sector, Benoît Mesnil, Ifremer, Département EMH, Nantes, France, Ocan and Coastal Management, Volume 51, issue 10, 2008, Pages 689-700, figure 2
- 5 "Chiffres-clés des filières pêche et aquaculture en France en 2022 Production - Entreprises - Échanges - Consommation", FranceAgriMer 2022
- 6 Rapport n° 2293 d'information déposé par la commission des affaires économiques sur la pêche. Mme Annaïg LE MEUR, Députée, enregistré le 9 octobre 2019
- 7 Mesnil, B.(2008). Public-aided crises in the French fishing sector, Ifremer, Département EMH, Nantes, France, Ocan and Coastal Management, Volume 51, issue 10, Pages 689-700
- 8 S. Guenette, Didier Gascuel. Shifting baselines in European fisheries: The case of the Celtic Sea and Bay of Biscay. Ocean and Coastal Management, Elsevier, 2012, 70 (70), pp.10-21.
- 9 Conseil d'État, n°458219, 461744, 461745, 463366, 463367, 26 février 2024
- 10 Bloom est un anglicisme très fréquemment utilisé pour décrire les explosions d'algues qui surviennent avec le réchauffement de la température de l'eau de surface, à la façon d'une floraison.
- 11 Commerce extérieur des produits de la pêche et de l'aquaculture 2018 _Données et bilans de FranceAgriMer [BIL-MER-commerce_extérieur-A18.pdf](#)
- 12 Scientific Technical and Economic Committee for Fisheries (STECF)_The 2024 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet
[JRC Publications Repository - Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries \(STECF\) - The 2024 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet \(STECF 24-03 & 24-07\)](#)
- 13 To sea and back, the heroic life of the atlantic salmon, Richard SHELTON, Atlantic books, Londres, 2009
- 14 Hawkins, A. D., Urquhart, G. G., & Shearer, W. M. (1979). The coastal movements of returning Atlantic salmon, *Salmo salar* (L.) (pp. 789-791). Department of Agriculture and Fisheries for Scotland.
- Potter, E. C. E. (1985). Salmonid migrations off the north-east coast of England. Proceedings of the Institute of Fisheries Management 16th Anniversary Study Course, 16-19 Sept, York University, pp 124-141
- Holm, M., Jacobsen, J. A., Sturlaugsson, J., & Holst, J. C. (2006). Behaviour of Atlantic salmon (*Salmo salar* L.) recorded by data storage tags in the NE Atlantic– implications for interception by pelagic trawls. ICES.
- Sturlaugsson, J., Gudbjornsson, S., & Stockhausen, H. (2009). Orientation of homing Atlantic salmon (*Salmo Salar* L.) mapped in relation to geomagnetic fields. International Council for the Exploration of the Sea, CM.
- Davidsen, J. G., Rikardsen, A. H., Thorstad, E. B., Halttunen, E., Mitamura, H., Præbel, K., Skardhamar, J. & Næsje, T. F. (2013). Homing behaviour of Atlantic salmon (*Salmo salar*) during final phase of marine migration and river entry. Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences, 70(5), 794-802.
- 15 Godfrey, J. D., Stewart, D. C., Middlemas, S. J., & Armstrong, J. D. (2014). Depth use and migratory behaviour of homing Atlantic salmon (*Salmo salar*) in Scottish coastal waters. ICES Journal of Marine Science: Journal du Conseil.
- 16 Davidsen, Jan & Rikardsen, Audun & Halttunen, Elina & Mitamura, Hiromichi & Thorstad, Eva & Præbel, Kim & Skardhamar, Jofrid & Næsje, Tor. (2013). Homing behaviour of Atlantic Salmon (*Salmo salar*) during final phase of marine migration and river entry. Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences. 70. 794-802. 10.1139/cjfas-2012-0352.
- 17 Hubley, P. B., Amiro, P. G., Gibson, A. J. F., Lacroix, G. L., & Redden, A. M. (2008). Survival and behaviour of migrating Atlantic salmon (*Salmo salar* L.) kelts in river, estuarine, and coastal habitat. ICES Journal of Marine Science: Journal du Conseil, 65(9), 1626-1634.
- Halttunen, E., Rikardsen, A. H., Davidsen, J. G., Thorstad, E. B., & Dempson, J. B. (2009). Survival, migration speed and swimming depth of Atlantic salmon kelts during sea entry and fjord migration. In *Tagging and Tracking of Marine Animals with Electronic Devices* (pp. 35-49). Springer Netherlands.
- Reddin, D. G., Downton, P., Fleming, I. A., Hansen, L. P., & Mahon, A. (2011). Behavioural ecology at sea of Atlantic salmon (*Salmo salar* L.) kelts from a Newfoundland (Canada) river. Fisheries Oceanography, 20(3), 174-191
- 18 Sturlaugsson, J. & Johannsson, M. (1996). Migratory Pattern of Wild Sea Trout (*Salmo trutta* L.) in SE-Iceland Recorded by Data Storage Tags. International Council for the Exploration of the Sea. C.M.
- Rikardsen, A. H., Diserud, O. H., Elliott, J., Dempson, J. B., Sturlaugsson, J., & Jensen, A. J. (2007). The marine temperature and depth preferences of Arctic charr (*Salvelinus alpinus*) and sea trout (*Salmo trutta*), as recorded by data storage tags. Fisheries Oceanography, 16(5), 436-447.
- 19 Holm, M., Holst, J. C., & Hansen, L. P. (2000). Spatial and temporal distribution of post-smolts of Atlantic salmon (*Salmo salar* L.) in the Norwegian Sea and adjacent areas. ICES Journal of Marine Science: Journal du Conseil, 57(4), 955-964.
- Reddin, D. G., Downton, P., & Friedland, K. D. (2006). Diurnal and nocturnal temperatures for Atlantic salmon postsmolts (*Salmo salar* L.) during their early marine life. Fishery Bulletin, 104(3), 415-428
- Davidsen, J. G., Plantalech Manel-la, N., Økland, F., Diserud, O. H., Thorstad, E. B., Finstad, B., Sivertsgård, R., McKinley, R. S., & Rikardsen, A. H. (2008). Changes in swimming depths of Atlantic salmon *Salmo salar* post-smolts relative to light intensity. Journal of Fish Biology, 73(4), 1065-1074.
- Renkawitz, M. D., Sheehan, T. F., & Goulette, G. S. (2012). Swimming depth, behavior, and survival of Atlantic salmon

- postsmolts in Penobscot Bay, Maine. Transactions of the American Fisheries Society, 141(5), 1219-1229
- Thorstad, E. B., Whoriskey, F., Uglem, I., Moore, A., Rikardsen, A. H., & Finstad, B. (2012). A critical life stage of the Atlantic salmon *Salmo salar*: behaviour and survival during the smolt and initial post-smolt migration. *Journal of Fish Biology*, 81(2), 500-542.
- 20 Report of the independant Salmon Group established to Examine the Implications of Alignment with the Scientific Advice for the Commercial Salmon Fishing Sector in 2007 and Beyond A Report to Minister for State at the Department of Communications, Marine and Natural Resources, John Browne T.D. Prof. Tom Collins, Mr John Malone, Mr Padraic White OCTOBER 2006
- 21 Prouzet P., 2001 - Rapport sur les prises de salmonidés en zone côtière du Pays Basque et du Sud des Landes en 2000. Rapport Ifremer/DRV/RH. Contrat DIREN-CG 64, 46 pages.
- 22 Diercking, R. & Wehrmann, L. (1991) : Programme de protection des espèces pour les poissons et les cyclostomes à Hambourg. , Conservation de la nature et gestion du paysage à Hambourg 38, 126 p.
- Meyer, L. & Brunken, H. (1997) : *Présence historique, répartition actuelle et évaluation du développement futur des populations d'espèces de poissons migrateurs et de cyclostomes (Osteichthyes et Cyclostomata) dans le système Aller (Basse-Saxe)*. , *Écrits d'histoire naturelle de Braunschweig* 5 (2): 281-303.
- Dußling, U. & Berg, R. (Edit) (2001) : *Poissons du Bade-Wurtemberg. Informations sur la distribution et la mise en danger des lamproies et des poissons vivant en liberté*. , Ministère de l'alimentation et des zones rurales du Bade-Wurtemberg (éd.) : 2e édition augmentée et mise à jour, Stuttgart, 176 p.
- De Groot, SJ (2002) : *Un examen de l'état passé et présent des espèces de poissons anadromes aux Pays-Bas : le repeuplement du Rhin est-il faisable ?* , *Hydrobiologia* 478 (1-3): 205-218.
- Jutila, E., Jokikokko, E. & Julkunen, M. (2003): *Management of Atlantic salmon in the Simojoki river, northern Gulf of Bothnia: effects of stocking and fishing regulation.*, *Fisheries Research* (Amsterdam) 64 (1): 5-17.
- Fricke, R., Berghahn, R. & Neudecker, T. (1995) : *Liste rouge des cyclostomes et des poissons marins de la zone allemande de la mer des Wadden et de la mer du Nord (avec annexes : espèces non menacées)*. , In: Nordheim, H. von & Merck, T. (Edit): *Listes rouges des types de biotopes, des espèces animales et végétales de la région allemande de la mer des Wadden et de la mer du Nord. Préservation et conservation du paysage Série 44* : 101-113.
- IX. Red List of Lampreys and Marine Fishes of the Wadden Sea* CONTRIBUTORS: Denmark: S. Berg, C. Krog, B. Muus, J. Nielsen Germany: R. Fricke", R. Berghahn, Th. Neudecker The Netherlands: W. J. Wolff
- Elvira, B. (1996) : *Poissons d'eau douce menacés d'Espagne*. , Dans : Kirchhofer, A. & Hefti, D. (eds.) : *Conservation of Endangered Freshwater Fish in Europe* : 55-61.
- Witkowski, A. (1992): Threats and protection of freshwater fishes in Poland., *Netherlands Journal of Zoology* 42 (2/3): 243-259.
- Maitland, P. S. & Lyle, A. A. (1991): *Conservation of freshwater fish in the British isles: the current status and biology of threatened species*. , *Aquatic Conservation-Marine and Freshwater Ecosystems* 1 (1): 25-54.
- Garilao, C., Froese, R. & Narberhaus, I. (2012) : *Profils d'espèces de poissons*. , Dans: Narberhaus, I., Krause, J. & Bernitt, U. (Edit): *Biodiversité menacée dans la mer du Nord allemande et la mer Baltique. Sensibilité aux usages anthropiques et aux effets du changement climatique. Conservation et biodiversité* 116 : 265-485.
- Letaconnoux Robert (1961). Fréquence et distribution des captures d'esturgeons (*Acipenser sturio* Linne, 1758) dans le golfe de Gascogne. *Revue des Travaux de l'Institut des Pêches Maritimes*, 25(3), 253-261. Open Access version : <https://archimer.ifremer.fr/doc/00000/4255/>
- Taverny, C. (1990) : *Essai d'estimation de la mortalité juvénile d'Alosa alosa et d'Alosa fallax causée par trois types d'activités humaines dans l'estuaire de la Gironde, 1985-1986*. , Dans : Densen, WLT van, Steinmetz, B. & Hughes, RH (eds.) : *Management of Freshwater Fisheries*. - Pudoc, Wageningen : 215-229.
- Keith, P. & Allardi, J. (1996): *Endangered freshwater fish: the situation in France*. , In: Kirchhofer, A. & Hefti, D. (eds.): *Conservation of endangered freshwater fish in Europe*. - Birkhauser Verlag, Basel: 35-54
- 23 Clave D., Verdeyroux P., Scharbert A. La Grande alose dans le bassin Gironde-Garonne-Dordogne Raisons du déclin et actions à mettre en œuvre pour la conservation. *Life*, Décembre 2015
- 24 Deinet, S., Scott-Gatty, K., Rotton, H., Twardek, W. M., Marconi, V., McRae, L., Baumgartner, L. J., Brink, K., Claussen, J. E., Cooke, S. J., Darwall, W., Eriksson, B. K., Garcia de Leaniz, C., Hogan, Z., Royte, J., Silva, L. G. M., Thieme, M. L., Tickner, D., Waldman, J., Wanningsen, H., Weyl, O. L. F., Berkhuysen, A. (2020) The Living Planet Index (LPI) for migratory freshwater fish - Technical Report. World Fish Migration Foundation, The Netherlands.
- 25 Liste rouge mondiale des espèces menacées : les poissons d'eau douce illustrent l'escalade des impacts climatiques sur les espèces _communiqué de l'UICN du 11 décembre 2023.
- 26 Evanno, G., Legrand, M., Nevoux, M., Prévost, E. & Phillips, K. 2023. *Salmo salar* (Allier subpopulation). The IUCN Red List of Threatened Species 2023: e.T229537556A229549238. <https://dx.doi.org/10.2305/IUCN.UK.2023-1.RLTS.T229537556A229549238.en>.
- 27 Guirec André, Noémie Guillerme, Maud Charles, Yohann Clermont-Ledez, Marion Legrand, et al.. Synthèse sur l'état des populations, des pressions et des modalités de gestion du Saumon Atlantique en France. [Rapport de recherche] Fiche synthèse, OFB; INRAE; Institut Agro; UPPA. 2021. fhal03699089
- 28 ICES Advice on fishing opportunities, catch, and effort Northeast Atlantic ecoregions Published 4 May 2023 Atlantic salmon from the Northeast Atlantic
- 29 Arrêté n°64-2024-07-09-00002 portant interdiction de la pêche du saumon atlantique en eau douce dans le

département des Pyrénées-Atlantiques pour l'année 2024.

Arrêté DDTM/SPEMA/2024 n°0905 portant interdiction de la pêche du Saumon Atlantique dans le département des Landes pour l'année 2024.

30 [PELAGIS \(cnrs.fr\)](https://www.pelagis.cnrs.fr)

31 Peltier H., Authier M., Caurant F., Dabin W., Dars C., Demaret F., Meheust E., Ridoux V., Van Canneyt, O., Spitz J., 2019. Etat des connaissances sur les captures accidentelles de dauphins communs dans le golfe de Gascogne – Synthèse 2019. Rapport scientifique dans le cadre de la convention avec le MTES. Observatoire PELAGIS – UMS 3462, La Rochelle Université / CNRS, 23 pages.

32 Situation préoccupante pour les dauphins communs du Golfe de Gascogne, PELAGIS, communiqué du 22 mars 2017

33 Peltier, H., van Canney, O., Dabin, W., Dars, C., Demaret, F. and Ridoux V. 2017. New fishery related unusual mortality and stranding events of common dolphins in the Bay of Biscay, February–March 2017, France. Document to the IWC Scientific Committee 2017 (HIMWP8). 6 pp.

34 Report of the Working Group on Marine Mammal Ecology (WGMME) 19–22 February 2018 La Rochelle, pages 28 à 30 du rapport France

35 Peltier H., Auhier M., Caurant F., Dabin W., Dars C., Demaret F., Meheust E., Ridoux V., Van Canneyt, O., Spitz J., 2019. État des connaissances sur les captures accidentelles de dauphins communs dans le Golfe de Gascogne – Synthèse 2019. Rapport scientifique dans le cadre de la convention avec le MTES. Observatoire PELAGIS – UMS 3462, La Rochelle Université / CNRS

36 Directive 2008/56/CE du parlement européen et du conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin

37 Caractéristiques biologiques -biocénoses, Mammifères marins, Marinez et *al.*, Golfe de Gascogne 2012

38 Impacts cumulatifs et synergiques : l'exemple des mammifères marins, Marinez et *al.*, Golfe de Gascogne 2012

39 Arrêt de la Cour du 30 janvier 2002. Commission des Communautés européennes contre République hellénique. Manquement d'État - Directive 92/43/CEE - Conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages - Protection des espèces. Affaire C-103/00, ECLI:EU:C:2002:60

Arrêt de la Cour du 18 mai 2006. Manquement d'État - Directive 92/43/CEE, C-221/04, ECLI:EU:C:2006:329

40 Les filets calés ou filets fixes sont des filets statiques dont la partie inférieure repose au fond de l'eau à l'aide de poids et/ou d'ancres.

41 Baker, G. B., Gales, R., Hamilton, S. and Wilkinson, V. 2002. Albatrosses and petrels in Australia: a review of their conservation and management. *Emu* 102, 71–97.

42 Baker, G. B., Gales, R., Hamilton, S. and Wilkinson, V. 2002. Albatrosses and petrels in Australia: a review of their conservation and management. *Emu* 102, 71–97

BirdLife International 2013b. Seabird mortality estimate for the Namibian demersal Hake trawl fishery. ACAP SBWG5 Doc.41.

Finley, L., McIntosh, R., Hamilton, S. and Baker, B. (2013). Literature Review on the impacts on Environment Protection and Biodiversity Conservation Act 1999 (Cth) protected species by large mid-water trawl vessels.' Report prepared by Elgin Associates for the Department of Sustainability, Environment, Water, Population and Communities (on behalf of the expert panel) 17 June 2013. Page 150.

Wienecke, B. and Robertson, G., 2002. Seabird and seal-fisheries interactions in the Australian Patagonian toothfish *Dissostichus eleginoides* trawl fishery. *Fisheries Research*, 54: 253–265. Gonzalez-Zevallos, D., and Yorio, P., 2006. Seabird use of discards and incidental captures at the Argentine hake trawl fishery in the Golfo San Jorge, Argentina. *Marine Ecology Progress Series*, 316: 175–183. Gonzalez-Zevallos, D., Yorio, P. and Caille, G. 2007. Seabird mortality at trawler warp cables and a proposed mitigation measure: A case of study in Golfo San Jorge, Patagonia, Argentina. *Biological Conservation*, 136: 108–116.

Sullivan, B.J., Reid, T.A., and Bugoni, L. 2006b. Seabird mortality on factory trawlers in the Falkland Islands and beyond. *Biological Conservation*, 131: 495–504.

Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (Food and Agriculture Organization of the United Nations) Meilleures pratiques pour réduire les captures accidentelles d'oiseaux de mer dans les pêches de capture, FAO Directives techniques pour une pêche responsable, 2010

2004/05. WG-FSA-06/41, SC-CAMLR XXV, CCAMLR, Hobart, Australie. Baker, G.B., Double, M.C., Gales, R., Tuck, G.N., Abbott, C.L., Ryan, P.G., Petersen, S.L., Robertson, C.J.R. & Alderman, R. 2007. A global assessment of the impact of fisheries-related mortality on shy and White-capped albatrosses: Conservation implications. *Biological Conservation*, 137: 319333.

Report of the Workshop to Review and Advise on Seabird Bycatch (WKBYCS), 14–18 October 2013 Copenhagen, Denmark, ICES CM 2013/ACOM:77

43 Wienecke, B. and Robertson, G., 2002. Seabird and seal-fisheries interactions in the Australian Patagonian toothfish *Dissostichus eleginoides* trawl fishery. *Fisheries Research*, 54: 253–265. Gonzalez-Zevallos, D., and Yorio, P., 2006. Seabird use of discards and incidental captures at the Argentine hake trawl fishery in the Golfo San Jorge, Argentina. *Marine Ecology Progress Series*, 316: 175–183. Gonzalez-Zevallos, D., Yorio, P. and Caille, G. 2007. Seabird mortality at trawler warp cables and a proposed mitigation measure: A case of study in Golfo San Jorge, Patagonia, Argentina. *Biological Conservation*, 136: 108–116.

44 Sullivan, B.J., Reid, T.A., and Bugoni, L. 2006b. Seabird mortality on factory trawlers in the Falkland Islands and

beyond. Biological Conservation, 131: 495–504.

- 45 Wienecke, B. and Robertson, G., 2002. Seabird and seal-fisheries interactions in the Australian Patagonian toothfish *Dissostichus eleginoides* trawl fishery. Fisheries Research, 54: 253–265. Wanless unpublished.
- 46 Drogou Mickael, Laurans Martial, Fritsch Manon (2008). Analyse de l'impact des engins de pêche sur les habitats et espèces listés dans les directives "Habitats" et "Oiseaux" (Natura 2000). DPMA, Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture, Paris, Ref. 08-1014, 2p., 88p. <http://archimer.Ifremer.fr/doc/00004/11541/>
- 47 Gaston A.J. & Jones I.L 1998 – The auks. Oxford University Press, Oxford, 232 p. Monat J.-Y., Cadiou B. & Pasquet E. 2004b – Guillemot de Troïl (*Uria aalge*) in Cadiou B., Pons J.-M et Yésou P. (Coords), Oiseaux marins nicheurs de France métropolitaine, (1960-2000). Éditions Biotope, Mèze : 175-180 (collection Parthénopé)
- 48 Tasker, M.L., Kees-Camphuysen, M.C., Cooper, J., Garthe, S., Montevecchi, W.A., and Blaber, S.J.M. 2000. The impacts of fishing on marine birds. ICES Journal of Marine Science, 57(3): p. 531-547
- 49 Morizur Yvon, Valéry Loïc, Claro Françoise, Van Canneyt Olivier (2012). Captures accidentelles. Sous-région marine Golfe de Gascogne. Évaluation initiale DCSMM.MEDDE, AAMP, Ifremer, Ref.
- 50 Règlement (UE) n°1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche.
- 51 "Pour une révolution dans la mer, de la surpêche à la résilience" Didier Gascuel, Éditions Domaine du Possible, Actes Sud, dépôt légal avril 2019, page 343.
- 52 La surexploitation de recrutement est si intense que les géniteurs ne sont même plus assez nombreux pour engendrer suffisamment de juvéniles : même les jeunes poissons deviennent rares. Elle mène à l'effondrement brutal.
- 53 Larkin, P. A. (1977). An epitaph for the concept of maximum sustained yield. Transactions of the American fisheries society, 106(1):1–11
- 54 Seitz, R.D., Wennhage, H., Bergström, U., Lipcius, R.N., Ysebaert, T., 2014. Ecological value of coastal habitats for commercially and ecologically important species. ICES J. Mar. Sci. J. Cons. 71, 648–665
- 55 Quemper, F., Levrel, H., Le Bras, Q., Mouillard, R. & Gascuel, D. (2024) *Évaluation des performances environnementales, économiques et sociales des flottilles de pêche françaises opérant dans l'Atlantique Nord-Est – Rapport du programme TransiPêche : Scénarios de transition écologique et sociale des pêches françaises*, Les publications du Pôle halieutique, mer et littoral de L'Institut Agro n° 55,
- 56 Guirec André, Noémie Guillerme, Maud Charles, Yohann Clermont-Ledez, Marion Legrand, et al.. Synthèse sur l'état des populations, des pressions et des modalités de gestion du Saumon Atlantique en France. [Rapport de recherche] pôle OFB-INRAE- Agrocampus Ouest-UPPA pour la gestion des migrateurs amphihalins dans leur environnement. 2021, 348 p. <hal-03222495>
- 57 Utne, K. R., Pauli, B. D., Haugland, M., Jacobsen, J. A., Maoileidigh, N., Melle, W., Broms, C. T., Nøttestad, L., Holm, M., Thomas, K., and Wennevik, V. Poor feeding opportunities and reduced condition factor for salmon post-smolts in the Northeast Atlantic Ocean. – ICES Journal of Marine Science, 78, november 2021; pages 2844-2857.
- 58 Emma Tyldesley, Neil S Banas, Graeme Diack, Richard Kennedy, Jonathan Gillson, David G Johns, Colin Bull, Patterns of declining zooplankton energy in the northeast Atlantic as an indicator for marine survival of Atlantic salmon, *ICES Journal of Marine Science*, 2024;, fsae077, <https://doi.org/10.1093/icesjms/fsae077>
- 59 Dadswell, Michael & Spares, Aaron & Reader, J & McLean, Montana & McDermott, Tom & Samways, Kurt & Lilly, Jessie. (2021). The decline and impending collapse of the Atlantic salmon *Salmo salar* population in the North Atlantic Ocean: a review of possible causes
- 60 Il s'agit de la licence CMEA délivrée par la Commission des Milieux Estuariens et des poissons Amphihalins assortie d'un droit spécifique "filet" autorisant la commercialisation des salmonidés migrateurs. Par exemple, 17 telles licences sont délivrées pour l'estuaire de l'Adour et 21 pour l'estuaire de la Vilaine.
- 61 Compte rendu du groupe technique saumon du COGEPOMI Adour du 28 octobre 2010
- 62 Prouzet P., 2001 - Rapport sur les prises de salmonidés en zone côtière du Pays Basque et du Sud des Landes en 2000. Rapport Ifremer/DRV/RH. Contrat DIREN-CG 64, 46 pages.
- 63 Rapport de campagne, prise des salmonidés migrateurs en zone côtière du Pays Basque et du sud des Landes, Institut des Milieux Aquatiques, 2001
- 64 Lettre de D. JCL du 1er août 2013 adressée à monsieur l'administrateur des affaires maritimes de Bayonne et cautionnée par huit autres navires.
- 65 Pierre Thiriet, Anthony Acou, Céline Artero, Eric Feunteun. Evaluation DCSMM 2018 de l'état écologique des poissons et céphalopodes de France métropolitaine : Rapport scientifique du co-pilotage MNHN D1-PC. PatriNat (AFB-CNRS-MNHN). 2017, pp.160. <mnhn-04283294>
- 66 Elliott, S. A. M., Acou, A., Beaulaton, L., Guitton, J., Réveillac, E., & Rivot, E. (2022). Modelling the distribution of rare and data-poor diadromous fish at sea for protected area management. Progress in Oceanography, 210, 102924, <https://doi.org/10.1016/j.pocean.2022.102924>
- 67 OFB, 2023. Analyse biogéographique des risques de porter atteinte aux objectifs de conservation des espèces d'intérêts communautaires liés aux captures accidentelles par les activités de pêche professionnelle. Rapport intermédiaire. Analyse bibliographique et spatiale du risque de capture accidentelle et identification des secteurs à risque (Etapes 1.1 et 1.2). 30 pp.
- 68 Gaspard Dubost, Sophie A M Elliott, Noémie Deleys, Elodie Réveillac, Etienne Rivot, et al.. Rapport du projet « MigrenMer » : Synthèse et valorisation des connaissances disponibles sur les migrateurs amphihalins en mer

- Rapport final. Office Français de la Biodiversité. 2024, 81 p. + annexes. (hal-04449323v1)
- 69 Quemper, F., Levrel, H., Le Bras, Q., Mouillard, R. & Gascuel, D. (2024) *Évaluation des performances environnementales, économiques et sociales des flottilles de pêche françaises opérant dans l'Atlantique Nord-Est – Rapport du programme TransiPêche : Scénarios de transition écologique et sociale des pêches françaises*, Les publications du Pôle halieutique, mer et littoral de L'Institut Agro n° 55,
- 70 Quemper, F., Levrel, H., Le Bras, Q., Mouillard, R. & Gascuel, D. (2024) *Évaluation des performances environnementales, économiques et sociales des flottilles de pêche françaises opérant dans l'Atlantique Nord-Est – Rapport du programme TransiPêche : Scénarios de transition écologique et sociale des pêches françaises*, Les publications du Pôle halieutique, mer et littoral de L'Institut Agro n° 55,
- 71 Règlement (UE) n°1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche.
- 72 Hameçon simple pour les amateurs, mesures de réduction des captures d'oiseaux pour les professionnels (ligneurs et palangriers) et hameçons *Circle hook* pour toutes les palangres afin d'améliorer la survie des poissons relâchés.
- 73 LIFE est un programme de l'Union Européenne qui a pour objectif de financer des projets à vocation environnementale.
- 74 Règlement (UE) 2021/1139 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 instituant le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture et modifiant le règlement (UE) 2017/1004
- 75 IFREMER ou Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer
OFB pour Office Français de la Biodiversité
INRAE pour Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement
MIGRADOUR, association dédiée aux poissons migrateurs du bassin de l'Adour, de la Nivelle et des courants côtiers,
MIGADO, association dédiée aux poissons migrateurs du bassin Garonne-Dordogne
- 76 [Rapport d'analyse bibliographique et spatiale du risque de capture accidentelle et identification des secteurs à risque](#), Annexe 6 : synthèse des stratégies étrangères de gestion des captures accidentelles (analyse de risque et prise de mesures. [Analyse de risque Natura 2000 – pêche professionnelle | Natura 2000](#) .
- 77 UICN Comité français (2021). Les zones de protection forte en mer. Partie 1 : Contexte, état des lieux et recommandations. Montreuil, France.
- 78 Costello MJ. Evidence of economic benefits from marine protected areas. Sci. mar. [Internet]. 2024Mar.27 [cited 2024Dec.24];88(1):e080. Available from: <https://scientiamarina.revistas.csic.es/index.php/scientiamarina/article/view/5526>
- 79 European Commission: Executive Agency for Small and Medium-sized Enterprises, Peri, I., Pantzar, M., Haines, R., Van Dijk, E. et al., Study on the economic benefits of marine protected areas – Task 5 case studies – Final report, Publications Office, 2018, <https://data.europa.eu/doi/10.2826/243122>
- 80 World bank group « The sunken billions revisited : progress and challenges in global marine fisheries », World Bank Environment and Sustainable Development Series,
<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/24056/9781464809194.pdf>
- Costello, C., et al., « Global fishery prospect under contrasting management regimes », PNAS, 113, 2016, p.5125-5129
Andersen, K.H., et al., « Trade-offs between objectives for ecosystem management of fisheries », Ecological applications, 25, 2015, p.1390-1396
- Annual Scientific Conference ICES, Riga, 19-23 September 2016 Theme Session Q “Harvest control rules: beyond FMSY for an ecosystem approach to fisheries?” ICES CM 2016/Q:495
New harvest control rules for minimizing the impact of fishing in Europe
Didier GASCUEL, Rainer FROESE
- 81 le projet GOLDEN MILES est inscrit à la charte « Mission Restaurer nos Océans et nos Eaux » de la Commission européenne. Voir le lien [GOLDEN MILES - European Commission \(europa.eu\)](#)
- 82 Fournet Philippe. L'évolution récente de la pêche à Arcachon (1945-1982). In: Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, tome 54, fascicule 3, 1983. Production. pp. 359-371.
- 83 Quero Jean-Claude, Cendrero O. (1996). Incidence de la pêche sur la biodiversité ichthyologique marine : le bassin d'Arcachon et le plateau continental sud Gascogne. Cybium, 20(4), 323-356. Open Access version : <https://archimer.Ifremer.fr/doc/00000/3793/>
- 84 Fauconnet Laurence, Trenkel Verena M., Morandeau Gilles, Caill-Milly Nathalie, Rochet Marie-Joëlle (2015). Characterizing catches taken by different gears as a step towards evaluating fishing pressure on fish communities. Fisheries Research, 164, 238-248. Publisher's official version : <http://doi.org/10.1016/j.fishres.2014.11.019> , Open Access version : <http://archimer.Ifremer.fr/doc/00248/35882/>
- 85 Étude de l'impact des engins de pêche traînants en zone côtière. Cas particulier du chalutage en baie de Saint-Brieuc (Manche ouest). Hamon Dominique. Bert Sole, Hou Patrick et Fisas Spyros Ifremer Centre de Brest - B.P. 70 - 29280 Plouzané - France – ICES CM 1991.
- Quero Jean-Claude, Cendrero O (1996). Incidence de la pêche sur la biodiversité ichthyologique marine : le bassin d'Arcachon et le plateau continental sud Gascogne. Cybium, 20(4), 323-356. Open Access version : <http://archimer.Ifremer.fr/doc/00000/3793/>
- Avis de l'Ifremer concernant le chalutage de la crevette dans les pertuis, avril 1996.
Avis de l'Ifremer du 23-07-1999 sur la pêche dans les 3 milles (Département du Nord)
- Rapport sur l'exercice de la pêche dans la bande côtière de la France, Jacques BOLOPION, André FOREST, Louis - Julien SOURD, janvier 2000, ARCHIMER, p. 16,30,42,85 et 96

Avis de l'IFREMER du 26-04-2007 sur le chalutage côtier (Calvados)

Biais Gérard (2012). Avis sur deux projets d'arrêté portant sur l'autorisation de pêche au chalut à moins de 3 milles des côtes dans les eaux territoriales de sud Vendée. DDTM 85 - Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Vendée, Les Sables d'Olonne, Ref. HGS/12/1263/GB/JT, 2p.

Avis de l'Ifremer du 14 janvier 2012 sur la pêche au chalut dans les trois milles de sud Vendée.

Avis de l'Ifremer du 26 juin 2014 sur l'extension du chalutage dans les 3 milles de Saint Brieuc.

Biais Gerard (2018). Avis sur l'ouverture de la pêche au chalut de fond du céteau clans la bande des 3 milles, au niveau du pertuis de Maumusson. DIRM Sud-Atlantique - Direction Interrégionale de la Mer Sud-Atlantique, Service de l'action économique et de l'emploi maritime, Bordeaux, Ref. DCA JB/SF 18.59 - 488/RDAE, 3p., 28p

Conférence Ifremer Nantes 13 mars 2008

Gouilletquer Philippe (2008). Les enjeux de la biodiversité marine et côtière... Conférence Ifremer

Nantes. <https://archimer.ifremer.fr/doc/00000/3838/>

86 En 2007, en Irlande, le rachat négocié des licences a été jugé la solution la plus efficace et la plus respectueuse pour l'environnement, le droit communautaire et les pêcheurs impliqués : une pêcherie de près de 900 fileyeurs dérivants en mer qui prenait des dizaines de milliers de saumons a été fermée d'une saison à l'autre, au nom de la directive Habitats et sous la pression de la Commission européenne, moyennant une indemnisation individuelle pour chaque pêcheur. Le montant a été de l'ordre de 30 millions d'euros pour 877 filets dérivants, 518 sennes de plage, d'autres engins, et les secteurs de la transformation, et du tourisme. La capture moyenne annuelle a été calculée pour chaque pêcheur à partir des données moyennes déclarées pendant les 5 années précédentes. Ce nombre de saumon a été multiplié par 6 puis par le prix de vente moyen par saumon. Chaque pêcheur a reçu cette somme, soit l'équivalent de 6 années de production, augmentée de 6 fois le prix de la licence dont il s'acquittait.

Source : Salmon Group Established to Examine the Implications of Alignment with the Scientific Advice for the Commercial Salmon Fishing Sector in 2007 and Beyond, A Report to Minister for State at the Department of Communications, Marine and Natural Resources, John Browne T.D. Prof. Tom Collins, Mr John Malone, Mr Padraic White OCTOBER 2006

87 Dadswell, Michael & Spares, Aaron & Reader, J & McLean, Montana & McDermott, Tom & Samways, Kurt & Lilly, Jessie. (2021). The decline and impending collapse of the Atlantic salmon *Salmo salar* population in the North Atlantic Ocean: a review of possible causes

88 Règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la restauration de la Nature et modifiant le règlement (UE) 2022/869

89 Des forêts en bataille, Gaspard d'Allens, Édition Seuil Libelle

DEMANDE DE JUSTIFICATION TECHNIQUE DE L'ARBITRAGE AYANT CONDUIT AU PLACEMENT DE LA ZONE TECHNIQUE D'ACQUISITION DE CONNAISSANCE de 600 KM² POUR LE PROJET BNO DE L' AO10

Lors des réunions publiques d'information sur le projet BNO organisées par les services de l'Etat à Sibiril, l'île de Batz, Plougasnou et Lannion, il nous a été présenté la diapositive ci-dessous intitulée "Synthèse des enjeux environnementaux", dont on nous a expliqué qu'elle justifiait le choix de positionnement de la zone technique d'acquisition de connaissance de 600 km² au sein de la "zone propice" BNO. Plus précisément, il a été systématiquement été répété par Madame Lucie Trulla, cheffe de projet pour la DREAL, que la zone hachurée rouge au nord des côtes du Trégor était une "zone d'exclusion" liée à la réserve nationale des Sept Îles et la protection des fous de Bassan. Il a été également été précisé que cette "zone d'exclusion" s'étendra plus au nord. Or la légende indique pour le figuré hachuré rouge "Zone enjeu habitat Barnouic", ce qui est manifestement inapproprié.

Nous souhaitons donc que l'Etat nous communique au plus vite :

1. la ou les études ayant servi de base à la définition de la cartographies de cette "zone d'exclusion", notamment date, auteurs, et copie des documents associés ainsi que leurs annexes
2. les personnes physique, institutions publiques (p. ex. muséum d'histoire naturelle), associations agréées pour la protection de l'environnement, services de l'Etat (AE, CNPN,...), qui ont participé à cette cartographie inconnue jusqu'alors.
3. La méthode scientifique ayant conduit au tracé de cette cartographie (par exemple courbe d'iso-valeur seuil sur une carte d'indicateur d'impact)
4. la cartographie complète de cette "zone d'exclusion" et non sa seule restriction au périmètre de la "zone propice à l'éolien en mer"

En effet, rien dans les données cartographiques des enjeux environnementaux versés au débat public "la mer en débat", notamment les données cartographiques exhaustives élaborées par le Cerema sur le site Geolittoral concernant la sensibilité à l'éolien pour les oiseaux marins, mais aussi la densité maximale observée toutes saisons des Fous de Bassan, ou encore les densités maximales observées toutes saisons de grands cormorans ou de macareux guillemot, ne permet de justifier cette "zone d'exclusion". Les cartes d'enjeux habitats benthiques, nourriceries, frayères, zones de croissance ou encore habitats sédimentaires n'exhibe aucune corrélation spatiale avec cette "zone d'exclusion". Concernant la faune halieutique, ne trouvons aucune corrélation non plus avec les enjeux forts concernant les densités de mammifères marins, tortues marines, petits delphinidés ou encore marsouins.

Ni les conclusions de "la mer en débat" ni la réponse de l'Etat à ces mêmes conclusions ne mentionnent de préconisation particulière à l'issue du débat public.

Vous comprendrez donc que cette "zone d'exclusion" nouvelle et totalement décorrélée des éléments versés au débat pour la considération du public nous intrigue, d'autant plus qu'elle détermine seule l'arbitrage majeur de la zone de 600 km² finalement retenue pour la poursuite du projet BNO.

En l'Etat, cet arbitrage est irrecevable.

L'absence de mise à disposition du public d'information complète fondant la placement de la zone technique d'acquisition de connaissance de 600 km² pour le projet BNO constitue un vice grave pouvant entacher d'illégalité la décision à venir concernant la zone d'appel d'offre dudit projet.

La nature clairement contradictoire de cet arbitrage avec les très nombreuses informations versées au débat public par les services de l'Etat dans le cadre de "la mer en débat" remet fondamentalement en question la validité dudit débat, et conséquemment de la décision ministérielle du 17 octobre 2024.

Sébastien Geoltrain

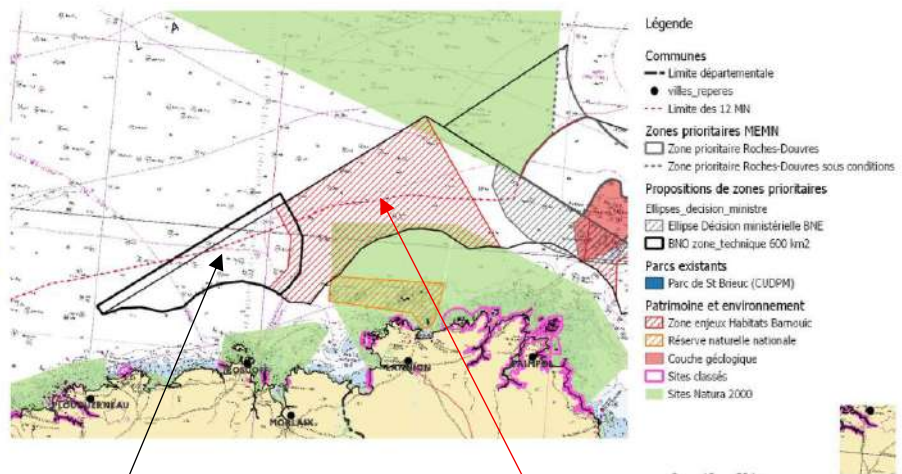
17 juillet 2025

Pièce Jointe : diaporama présenté lors des réunions publiques organisées par les services de l'Etat

3.1) Synthèse des enjeux environnementaux

Zones de forte contrainte environnementale au nord, au centre et au sud (avifaune et habitats)

→ S'éloigner de la RNN des 7 îles avec une distance de 15 km à la côte pour éviter les enjeux avifaune



Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne

39

Diapositive présentée lors des réunions publiques de Sibiril, l'île de Batz, Plougasnou, et Lannion afin de justifier le positionnement de la zone technique d'acquisition de connaissance de 600 km2 au sein de la zone propice au développement de l'éolien

zone technique d'acquisition de connaissance

Zone d'exclusion au titre des enjeux environnementaux : la cartographie de cette zone (tronquée aux limites de la zone propice BNO) n'est corrélée avec aucune des nombreuses cartes d'enjeux environnementaux versés au débat public « la mer en débat » par le CEREMA. Or elle a été déterminante dans le placement de la zone de 600km2

Re: Sollicitation et invitation

1 message

19 juillet 2025 à 13:15

Bonjour Monsieur,

Je reviens vers vous au nom du collectif NEMO et des plus de 8000 pétitionnaires qui le soutiennent dans l'opposition au projet présenté par les services de l'Etat pour l'implantation d'un projet éolien de 110 éoliennes pour une capacité installée de 2 GW au sein d'une zone de 350 km² désignée Bretagne Nord Ouest (BNO).

Nous continuons de travailler sur une proposition alternative éloignée à 40 km des côtes, qui ne remet nullement en cause la technologie employée, avec une bathymétrie et des vents un peu plus favorables, une nature des fonds pour l'incrément raccordement semblable à celle du raccordement prévu, notamment sans fonds rocheux, un éloignement supérieur à la réserve des Sept Îles et un impact environnemental multicritère équivalent. Aucune contrainte militaire n'est présente, et aucune route maritime n'est déviée.

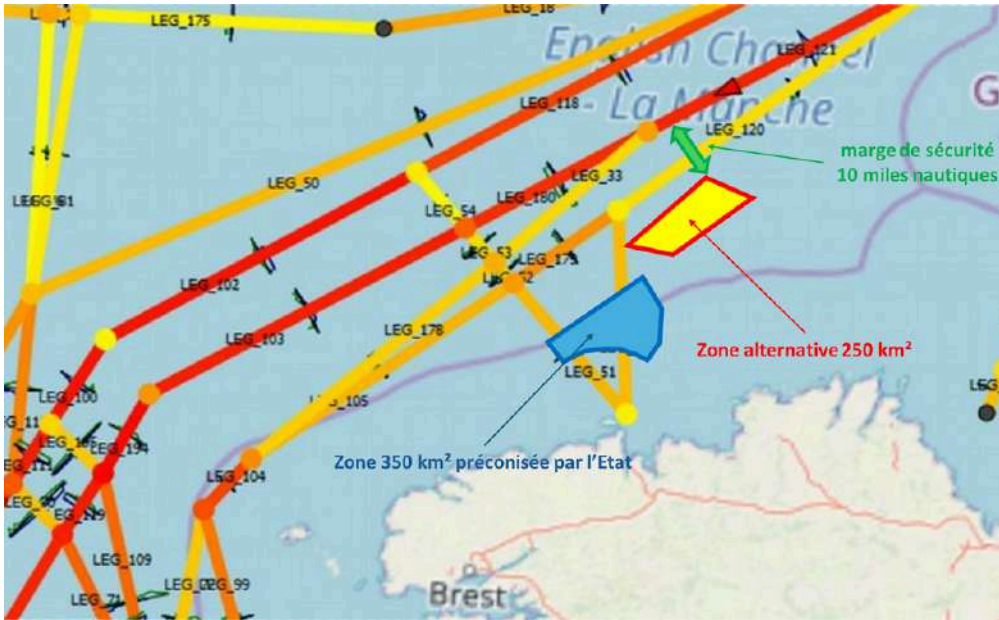
Je rappelle que cette proposition résoud l'ensemble des conflits d'usage toujours non résolus créés par l'implantation retenue par l'Etat, qu'elle est financièrement bénéficiaire pour ce dernier en ce qu'elle évite le paiement de lourdes compensations de tous les préjudices causés (800 millions d'euros sur 20 ans, l'incrément de coût d'éloignement étant évalué de façon argumentée à 150 millions d'euros), et qu'elle est susceptible d'emporter l'adhésion d'une majorité de la population.

Jusqu'à présent nous n'avons reçu aucune contestation valable ni quantitativement fondée de la part des services de l'Etat vis à vis de cette proposition. Bien au contraire, nous continuons à accumuler de nombreux faits qui contredisent les arguments lapidaires qui sont opposés à l'éloignement très avantageux que nous proposons.

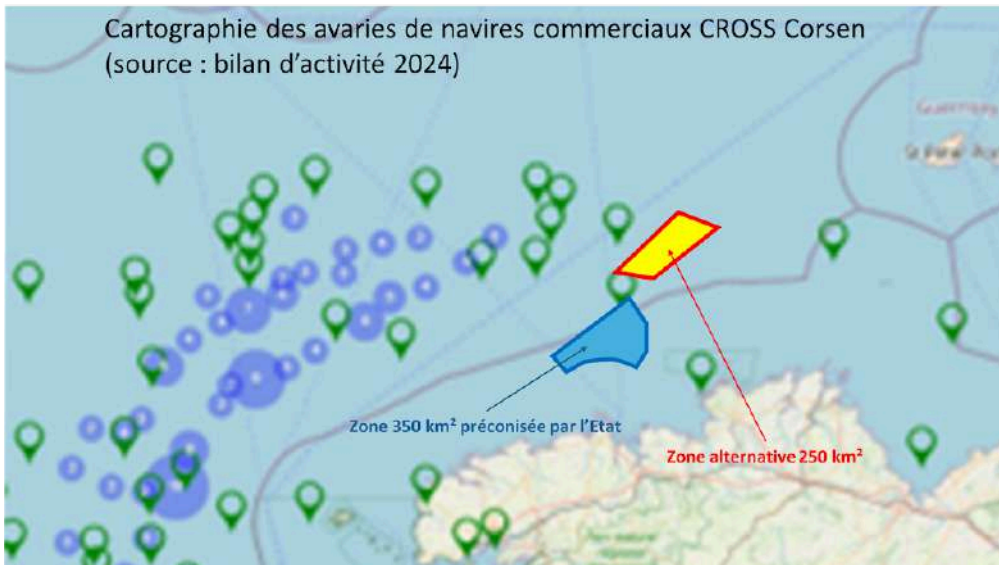
L'une de ces objections concerne la sécurité maritime, sur la seule base de la note du 11 juillet 2016 (pièce jointe). Or cette note ne comprend aucune cartographie et indique une distance "souhaitable" de 10 miles par rapport aux DST (Dispositifs de Separation du Trafic), qui sont trois zones bien localisées (Ouessant, Casquets, Pas-de-Calais) correspondant à des enjeux de changement de cap, de croisement, de restrictions géographique ou de franchissement de caps. La marge de sécurité par rapport aux voies de navigation qui les relient n'est que de 2 miles au minimum, à apprécier selon la densité du trafic, et de 10 miles au maximum.

Nous constatons qu'une étude de risque évoquant l'implantation de complexes éoliens en façade Manche Est - Mer du Nord a été réalisée dès 2020 par le CEREMA, mettant en évidence les zones potentiellement impactées (pièce jointe).

Cette étude révèle anecdotiquement en page 22, illustration 22, une cartographie des risques de collision entre navires sur la façade Manche Ouest. La zone éloignée que nous proposons n'intersecte aucune route maritime existante et ne modifierait en aucun cas les risques de collision, contrairement à la zone proposée actuellement pour les routes empruntées notamment par la Brittany Ferries au départ de Roscoff, bien visibles sur le schéma ci-dessous. Par ailleurs elle démontre un risque de collision extrêmement faible au niveau du LEG 120 qui ne justifie en aucun cas la marge de sécurité de 10 miles invoquée par la préfecture maritime. Seul le LEG 121, section du rail montant de la jonction des DST Ouessant-Casquets, justifie la marge de 10 miles.



Enfin, nous nous référons au bilan d'intervention du CROSS CORSEN sur l'année 2024 (pièce jointe) qui démontre que la zone alternative présente une densité d'avarie insignifiante (cartographie page 21) et confirme la très faible densité de trafic sur la voie à double sens (page 19), dont la branche montante accueille tout au plus 2 navires en moyenne par jour. Il est irréfutable que la marge de deux miles est seule justifiée pour cette voie secondaire. Le bilan précise enfin que les trois interventions de l'Abeille Bourbon sur l'année se sont situées soit au large d'Ouessant soit en baie de Saint Brieuc.



Dans notre proposition alternative, les marges d'intervention par rapport aux voies à forte densité sont respectées (plus de 10 miles pour la voie montante des navires de fort tonnage), ainsi que la marge de 2 miles par rapport à la voie montante secondaire régulée par l'arrêté 2021/57 du 5 mai 2021 (très faible circulation réservée aux petits cargos caboteurs exempts de matières dangereuses).

Nous exigeons à nouveau que l'Etat présente une étude préalable de sécurité maritime sur l'ensemble de la zone Manche Ouest. En l'état notre proposition alternative respecte scrupuleusement l'ensemble des réglementations et meilleures pratiques en vigueur en matière de sécurité maritime, sur la base de l'évaluation des risques réellement observés.

Nous renvoyons à ce titre les services compétents aux conclusions et recommandations de l'étude du CEREMA (page 28).

Bien à vous

Le jeu. 12 juin 2025 à 23:42, a écrit :

Bonjour Monsieur,

Je vous écris en tant que porte-parole du collectif NEMO, ainsi qu'en tant que président de l'association Les Amis de Carantec et président de la récemment formée association NEMO Défense Littoral.

Introduction

J'ai eu le plaisir de vous rencontrer à Sibiril hier soir lors de la réunion publique organisée, si je l'ai bien compris, à votre demande et dans le cadre de votre mission de garant du débat public au sein de la CNDP, mandatée à cet effet pour le projet BNO de l'AO10.

C'est bien à ce titre que je m'adresse à vous afin de vous informer de la proposition alternative que nous souhaitons soutenir auprès de l'État pour une implantation alternative du projet BNO. Proposition dont nous avons fait part en termes sommaires à la députée madame Sandrine Le Feur et plus récemment à la sous-préfète de Morlaix madame Plouviez-Diaz.

Cette proposition pourrait bien entendu être jugée irrecevable au premier abord, les arbitrages essentiels du projet tel que proposé ayant fait l'objet d'au moins une décision le 17 octobre 2025, à la suite d'un large débat public de grande qualité suivi d'une seconde phase de concertation dont vous avez assuré l'animation et une documentation irréprochable.

Néanmoins, et vous l'avez non seulement fort bien compris mais également exprimé publiquement, la portée de ce débat n'a malheureusement pas atteint les habitants de notre territoire, peut-être par carence ou négligence des acteurs avertis et invités (élus locaux, nombreuses associations régionales ou nationales agréées active sur le territoire, associations de protection des sites etc...). Ils sont majoritaires encore ceux qui nous disent qu'ils l'ont appris hier, ou la semaine dernière ; et ceux qui ne le savent toujours pas ne sauraient bien entendu nous le dire.

J'ai moi-même été stupéfait et contrarié, en tant que citoyen engagé dans des sujets d'intérêt général, de ne connaître ni l'existence de la CNDP, ni son mode de saisine, ni l'ampleur des sujets dont elle est amenée à être saisie sur le territoire national au titre de sa mission de garantie d'un droit constitutionnel. Tout cela, je l'ai découvert depuis le 19 mars, quand le projet déjà très avancé m'a été révélé par voie de presse.

Sollicitation

Permettez-moi tout d'abord de vous solliciter dans le cadre habituel de votre mission afin de m'orienter vers deux corpus d'information dont je n'ai pas encore pris connaissance et auxquels je souhaiterais accéder :

En premier lieu, celui de l'invitation à participer, notamment celle signifiée aux élus locaux qui n'ont manifestement pas pris la mesure de l'enjeu, puisque leur participation s'est avérée extrêmement décevante, à votre désarroi que je partage. Nos élus communaux sont importants, nous comptons sur eux,

ils sont occupés et n'ont pas les compétences pour aborder des sujets complexes sans accompagnement organisé. Je suis beaucoup moins indulgent avec nos élus communautaires, qui auraient dû se saisir du sujet et l'accompagner sur le territoire ; et encore moins de ceux du département, de la région ou enfin de nos députés, tous initiés et qui se sont tus.

En deuxième lieu, le corpus documentaire concernant la saisine pour avis de l'autorité compétente en matière de sécurité maritime, dont j'ignore la forme et le contenu. La présentation des risques connus et leurs statistiques, les moyens d'action, la réglementation applicable au regard du droit maritime, les analyses d'impact sur les situations type d'incident, l'émergence de nouveaux risques, l'analyse des mesures de prévention, de mitigation et de remédiation, l'impact évalué au regard de chaque élément du modèle de gestion de la sécurité. Nous souhaitons étudier et évaluer tout ceci, au regard de la navigation civile uniquement bien entendu.

Invitation

Je me permets de vous inviter à soutenir l'étude approfondie de notre proposition alternative, sincère, argumentée et motivée, dans la conviction que sur le fond, elle représente l'émanation d'un avis, même tardif, exprimé au titre des garanties que le législateur a, dans sa sagesse, instauré avec la création de la CNDP. En effet, cette étude ne remet nullement en cause l'objectif impératif fixé par l'État d'installer une capacité de 2 GW d'éolien flottant dans le secteur manche ouest en 2035, et n'a pas vocation à le retarder. Notre analyse montre qu'aucun élément du projet n'est remis en cause : ni la technologie, ni la faisabilité physique, ni l'évitement de l'impact environnemental, et nous le pensons bien sûr ni de la sécurité maritime pour autant que nous comprenions ce qui permettra de ne pas la compromettre. Il s'agira certainement de moyens supplémentaires pour la marine nationale, seule compétente pour assurer cette sécurité, dont l'attribution semble non seulement justifiée, mais indispensable lorsque l'on planifie la création d'un obstacle de grande ampleur (25000 hectares) à proximité d'une zone de trafic très sensible.

Je sais que des arbitrages ont été tentés, mais je ne suis pas sûr qu'ils aient été considérés dans le cadre des risques sociaux et économiques qui émergent à présent, dont beaucoup d'élus (maires, députés) et d'autorités (préfecture et sous-préfecture) ont à présent conscience. Ces enjeux relèvent d'arbitrages politiques qui ne nous appartiennent pas mais sont néanmoins bien réels.

En effet, nous soutenons que tout projet programmé dans le cadre de la gestion du changement climatique doit s'inscrire strictement dans la doctrine du développement durable établie dès 1987 par les Nations Unies, qui a forgé jusqu'à présent et sans aucune exception l'ensemble des engagements et programmes internationaux, multilatéraux, européens et nationaux en la matière. Et ceci sur le fond et non sur la seule forme car il y a une obligation collective de résultat dans la lutte contre le changement climatique.

Le projet BNO ne saurait ainsi échapper à cette doctrine, ni sur la forme, ni sur le fond. Or le volet social de l'équité et pour certains de la vivabilité, n'ont pas été pris en compte dans le contexte local du projet et ne pouvait d'ailleurs l'être dans la stratégie ; il n'a pu faire l'objet que d'une évaluation statistique a priori comme vous l'avez rappelé en citant un sondage d'opinion. Vous avez par ailleurs reconnu que la programmation unifiée au niveau des stratégies de façade maritime, actée par le décret du 3 mai 2017, induit cette faiblesse lors de l'implémentation. Ainsi nous observons une atteinte à la vivabilité pour une partie importante de citoyens engagés, qui disent sans qu'on puisse y apporter aucune objection raisonnée car il s'agit de leur identité même, subir une violence grave du fait de la défiguration annoncée du paysage ; en outre, des acteurs importants de notre territoire, ici comme ailleurs sur tous les littoraux, voient leur activité déjà fragile compromise notamment la pêche côtière et les activités de tourisme : ceci n'est pas équitable, les compensations offertes sont violemment rejetées, la dignité est blessée.

La mer est sacrée, l'atteinte à ses symboles et à ses activités immémoriales est un sujet grave. Qu'on ne s'y trompe pas, nos élus sont peu enclins à accepter des compensations financières en contrepartie du préjudice paysager. La compensation serait inéquitable : le littoral et la mer sont un domaine public national dès le pied posé sur la plage ou l'estran, dès le corps plongé dans la mer, dès les amarres larguées ; on vient de loin s'y ressourcer, on y accède et y chemine le long de servitudes littorales âprement défendues. Ce sont des centaines de milliers d'usagers qui subissent ce préjudice. Nous n'habitons pas une zone de tourisme de masse, nous sommes au bout du monde, Penn Ar Bed, chéri pour sa simplicité et son authenticité, riche d'un patrimoine naturel et humain exceptionnel et intact, préservé et embelli avec assiduité. Nous le voulons accueillant et ouvert au regard de tous, ouvert et magnifique ; or rien de cela ne peut résister à la blessure annoncée et rien ne saurait en compenser le préjudice. Il occasionnera des déplacements, des pertes de sens, des pertes de valeur, une rancœur, un sentiment d'échec ou de résignation. On viendra moins nous voir de l'étranger, on tirera vers le bas ce territoire déjà fragile.

Pourtant une réévaluation du projet peut être menée diligemment, sans qu'il soit nécessaire de tout reprendre. L'équipe en place possède une très grande maîtrise. Les « deltas » peuvent être évalués rapidement, nous l'avons fait dans les grandes lignes et apporterons notre pierre à cet édifice, avec d'autres, si on nous le demande. Un projet consenti, un immense soulagement, une sensation d'avoir bien agi sans compromettre l'intérêt supérieur de la nation ni l'autorité de l'État ; la minimisation de l'impact environnemental comme seul objectif à poursuivre ...

Vous pourrez bien sûr objecter que les saisines pour avis devront être renouvelées et que cela n'est pas aisé. Peut-on néanmoins envisager un « petit cycle de rattrapage » pour la zone BNO, qui permettrait de ne pas retarder l'AO10 ? Je vous invite à le considérer au côté des acteurs de l'État engagés avec compétence et détermination dans la poursuite apaisée et largement consentie de ce projet stratégique. Nous en parlerons avec nos élus locaux.

Vous pourrez également faire valoir que l'investissement déjà réalisé en géophysique non destructive sur site depuis le mois de mai ne permet pas une remise en cause de la zone de 350 km². Je dirais que ces mesures constituent un fond patrimonial fort utile d'une richesse inconnue jusqu'ici sur les fonds en manche ouest. Cet investissement est un capital pour des études ultérieures, y compris les travaux de notre précieuse station biologique de Roscoff, berceau de nombreux prix Nobel et terreau international de la recherche en biologie marine. Il serait sage de retarder un peu la mise en œuvre des forages de reconnaissance, imminente mais pas urgente et destructrice, le temps d'évaluer l'alternative.

Le collectif NEMO a vocation à s'effacer si la voie de l'alternative est poursuivie et atteinte.

Je vous remercie de votre aimable considération.

Dans l'attente de vous lire

Bien à vous

3 pièces jointes



Note Technique du 11 juillet 2016 Securite Maritime planification éolien cir_41204.pdf

251K



Analyse des risques Maritimes Champ eolien Dieppe Le Treport.pdf

5906K



bilan_cross_corsen_2024_cle06c1d3.pdf

2505K

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'environnement, de l'énergie
et de la mer, en charge des relations
internationales sur le climat

Direction générale des infrastructures, des
transports et de la mer

Direction des affaires maritimes

Sous-direction de la sécurité maritime

K00

Note technique du 11 juillet 2016 relative aux mesures de sécurité maritime applicables à la planification d'un champ éolien en mer

NOR : DEVT1613199N

(Texte non paru au journal officiel)

**La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales sur le climat,**

à

Pour exécution :

Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer :

- Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)
- Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN)
- Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)
- Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA)
- Direction des affaires maritimes (DAM)
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

Secrétariat général de la mer

Préfets de région :

- Direction interrégionale de la mer (DIRM)
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)
- Direction de la mer (DM)

Préfets de département :

- Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM)
- Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM)

Préfets maritimes

Préfets de département, délégués du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (DDG AEM)

Pour information :

Secrétariat général du Gouvernement

Secrétariat général du MEEM et du MLHD

Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer :

- Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)
- Inspection générale des affaires maritimes (IGAM)
- Centre ministériel de veille opérationnelle et d'alerte (CMVOA)

Ministère de la défense :

- État-major de la marine

Ministère de l'intérieur :

- Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC)

Résumé : Cette note définit les recommandations liées à la sécurité maritime contribuant à la définition des zones propices à l'installation d'éoliennes en mer, et pour l'instruction des projets de champs éoliens en mer	
Catégorie : directive adressée par le ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer aux services chargés de leur application.	Domaine : Écologie, développement durable
Type : Instruction du gouvernement ☐ Oui ☒ Non	et/ou Instruction aux services déconcentrés ☒ Oui ☐ Non
Mots clés liste fermée : Énergie_Environnement ; Sécurité	Mots clés libres: sécurité maritime, éoliennes, mer.
Textes de référence : • convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS); • règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972 (COLREG 1972); • résolution A.671(16) du 19 novembre 1988 relatives aux zones de sécurité de la navigation autour des installations et des ouvrages du large; • résolution A.572 (14) du 20 novembre 1985 relative aux dispositions générales sur l'organisation du trafic maritime; • résolution MSC.137(76) du 4 décembre 2002 sur les normes de manœuvrabilité des navires ; • circulaire MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392 du 5 avril 2002 relative aux directives pour l'évaluation formelle de la sécurité; • circulaire MSC/Circ 1053 du 16 décembre 2002 relative aux notes explicatives sur les normes minimales pour la manœuvrabilité des navires; • circulaire SN.1/circ.295 du 07 décembre 2010 portant directive sur les zones de sécurité et la sécurité de la navigation autour des installations et des ouvrages du large; • circulaire SN.1/circ.297 du 07 décembre 2010 relative au système de balisage maritime AISM-IALA ; • directive 2014/89/UE du parlement européen et du conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime ; • recommandation AISM-IALA O-139 de décembre 2013 sur la signalisation des structures artificielles en mer ; • décret n°2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ; • décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime; • circulaire "radar" conjointe MINDEF/MEDDE du 03 mars 2008 relative aux perturbations par les aérogénérateurs du fonctionnement des radars fixes de l'Aviation civile, de la Défense nationale, de Météo-France et des ports et navigation maritime et fluviale (PNM) ; • lettre cadre n°1703 SGMER du 23 octobre 2013 relatif au développement de l'éolien en mer en cohérence avec les exigences de la sécurité et de la sûreté maritimes ;	

étude CEREMA du 18 juin 2015 portant recommandations relatives aux mesures de sécurité maritime à intégrer dans la planification d'un parc éolien en mer ;		
Circulaire abrogée :		
Date de mise en application : immédiate		
Pièces annexes : 4 - Annexe 1 – Prescriptions relatives aux distances minimales de sécurité entre routes de navigation maritime et champs éoliens offshore - Annexe 2 – Évaluation formelle de sécurité - Annexe 3 – Définition des caractères techniques du balisage - Annexe 4 – Spécifications techniques d'une station VHF d'appoint déployée dans un parc éolien.		
N° d'homologation Cerfa :		
Publication : Au bulletin officiel du ministère	Circulaires.legifrance.gouv.fr	Non publiée
☒	☒	☐

Glossaire :

- AIS : Automatic identification system / Système d'identification automatique ;
- AISM : Association internationale de signalisation maritime ;
- ALARP : As low as reasonably practicable / Aussi faible que cela est raisonnablement possible ;
- AOT : Autorisation d'occupation temporaire ;
- APRA : Aide au pointage radar automatique ;
- ASN : Appel Sélectif Numérique ;
- AtoN : Aid to navigation / Aide à la navigation ;
- CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ;
- CETMEF : Centre d'études techniques maritimes et fluviales ;
- CROSS : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage ;
- CMS : Création, modification et suppression ;
- CND : Coordonnateur national délégué ;
- COM : Centre des opérations maritimes ;
- DAM : Direction des affaires maritimes ;
- DGPS : Differential global positioning system / Système mondial de localisation différentiel ;
- DGAC : Direction générale de l'aviation civile ;
- DIRM : Direction interrégionale de la mer ;
- DM : Direction de la mer ;
- DST : Dispositif de séparation du trafic ;
- DTAM : Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer ;
- GCN : Grande commission nautique ;
- GNSS : Global navigation satellite system ;
- GPS : Global positioning system / Système mondial de localisation
- MSC : Maritime safety committee / Comité de la sécurité maritime ;
- M : Mille marin ;
- RIPAM : Règlement international pour prévenir les abordages en mer ;
- SDSL : Symmetric digital subscriber line / Ligne d'abonné numérique à débit symétrique ;
- SG Mer : Secrétariat général de la mer ;

- SHOM : Service hydrographique et océanographique de la marine ;
- SMSDM : Système mondial de détresse et de sécurité en mer ;
- SPI : Structure périphérique intermédiaire ;
- SPS : Structure périphérique significative ;
- STM : Service de trafic maritime ;
- VHF : Very high frequency / Très haute fréquence ;
- VPN : Virtual private network/ Réseau privé virtuel ;
- ZMFR : Zone maritime et fluviale de régulation.

1 - Contexte et objet de la note

1.1 – Contexte

Les politiques publiques de planification de l'espace maritime et de programmation pluriannuelle de l'énergie exigent une analyse circonstanciée et la définition d'un cadre relatif aux dispositions de sécurité en mer.

L'implantation en mer d'une activité nouvelle, doit impérativement tenir compte des sujétions du transport maritime lorsque cette zone ou ce secteur comporte une route de navigation, que celle-ci soit libre ou inscrite dans des voies de circulation obligatoire. En effet, il convient de connaître les sujétions propres au navire et à son environnement, à savoir en particulier:

- la nécessité de disposer d'un espace de manœuvre suffisant pour éviter les abordages et permettre le respect des règles de navigation imposées par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM). La définition de cet espace doit prendre en compte la densité et la nature du trafic maritime, la réduction de la visibilité, la présence de navires de pêches et de plaisance;
- les caractéristiques des navires notamment les distances d'arrêt, le rayon de giration, l'enfoncement dynamique (squat), etc ;
- la nécessité, en cas de mauvais temps de pouvoir se mettre à l'abri de la côte dans un mouillage d'attente;
- les interférences radioélectriques, engendrées par les champs éoliens maritimes qui impactent les systèmes de radionavigation, tel que le radar, et de radiocommunications, en particulier la VHF;
- les écarts de route dus à des circonstances exceptionnelles ou des cas de force majeure (avarie de barre, évacuation médicale, panne moteur);
- les capacités de manœuvre restreintes en raison notamment d'un fort tirant d'eau, du transfert d'un pilote, d'une opération de transbordement ou d'un remorquage ;
- la spécificité géographique, la courantologie et l'hydrographie de la zone ;
- la nature de la cargaison transportée ;
- la nécessité, pour les moyens de sauvetage et les navires d'assistance, d'accéder à la zone considérée en cas de détresse ou d'événement de mer ;

- le niveau de vigilance et d'alerte du navire (présence d'un pilote ou dispositions de mouillage prêtes) ;

1.2 – Objet

La présente note définit les mesures de sécurité maritime à appliquer lors des phases de définition des zones propices à l'installation de champs éoliens en mer ainsi que lors de l'instruction des projets développés par les opérateurs. Elle permet à l'autorité maritime, de définir des dispositions visant à garantir la sécurité de la circulation maritime à proximité des installations d'un champ éolien en mer, flottant ou posé.

La note concerne prioritairement les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 300, au sens du décret n°2011-2108 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime, à l'exclusion du trafic dédié à l'installation, l'exploitation et au démantèlement du champ éolien. Toutefois, les recommandations relatives à l'usage du radar et de la radio VHF sont également pertinentes pour tous les autres navires.

Les mesures définies par la présente note sont relatives:

- à la distance de sécurité entre les installations et les zones de trafic maritime;
- aux aides à la navigation à travers la signalisation maritime et les dispositifs de surveillance et de sauvetage maritime.

Toutefois, la note n'a pas pour objet de définir les dispositions relatives à l'organisation de la recherche et du sauvetage dans et aux abords du champ éolien, ni encadrer les mesures qui ont trait aux activités à l'intérieur du champ éolien.

2 – La navigation maritime : distance de sécurité minimum entre un champ éolien et le trafic maritime

Au sens de la présente note, l'emprise d'un champ éolien comprend, outre les limites de l'autorisation d'occupation sur le domaine public maritime, la zone périphérique destinée à la protection du site :

- définie par le préfet maritime dans les eaux territoriales et intérieures ;
- conforme à l'article 60 point 5 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dans la zone économique exclusive (500 mètres).

2.1 - La distance minimale pour arrêter un navire

La résolution MSC.137(76) et la circulaire MSC/Circ 1053 définissent des normes minimales de manœuvrabilité des navires. Ces normes se fondent sur deux situations :

- Le navire est en « route libre » : le navire fait route avec ses machines délivrant une puissance correspondant à environ 80% de leur puissance maximum ;
- Le navire est en « route de manœuvre » : dans cette situation qui correspond à une prise de pilote ou d'entrée dans un chenal de navigation portuaire, les distances d'arrêt sont beaucoup plus réduites. En effet, le navire réduit sa vitesse et ses auxiliaires de manœuvre et de mouillage sont disposés pour accélérer l'évolution ou l'arrêt du navire.

Dans l'hypothèse où le champ éolien ne jouxte pas un chenal d'entrée de port et se situe plus au large en zone de libre navigation ou dans l'environnement d'un dispositif de séparation de trafic (DST), il faut considérer que le navire est en "route libre".

2.1.1 – L'arrêt d'urgence d'un navire (« crash stop »)

Selon la réglementation internationale, la distance préconisée pour l'essai « arrêt d'urgence d'un navire » ne doit pas excéder 15 fois la longueur du navire ; pour les navires à grand tirant d'eau, cette distance peut être plus grande, mais ne doit pas excéder 20 fois leur longueur. Cet essai consiste pour un navire lancé à 90 % de sa vitesse maximale à donner l'ordre de faire « marche arrière toute », à inverser le sens de poussée de l'hélice afin d'arrêter le navire. Cette distance totale d'arrêt pour un grand navire est d'environ 3 milles.

2.1.2 - La giration du navire

Outre l'arrêt d'urgence (« crash-stop ») un navire peut effectuer un demi-tour en réalisant une giration pour éviter un obstacle.

L'avance est la distance parcourue entre le moment où l'ordre de barre est donné et celui où le navire est au cap initial + 90°. Cette distance est au minimum de 0,3 milles tandis que le diamètre de giration correspond à 5 fois la longueur du navire.

Toutefois, ces valeurs sont variables car plusieurs paramètres propres au navire interviennent, à savoir: la largeur du navire, sa vitesse initiale, son tirant d'eau, la profondeur d'eau sous la quille pour tenir compte des petits fonds qui augmentent notablement le rayon de giration, les conditions météorologiques, la force et la direction du courant. Il convient de considérer également l'élément humain (le délai de décision). En conséquence, il est raisonnable d'ajouter une longueur de navire supplémentaire.

S'il est souvent préférable de se dérober en effectuant une giration, qui s'avère plus efficace que l'arrêt d'urgence pour un navire en route libre, cette manœuvre n'est pas toujours possible dans les zones à fort trafic (présence de nombreux navires) ou dans les zones de danger (hauts fonds).

A titre indicatif, l'espace de manœuvre d'un navire de 300 mètres de long en route libre, sera un cercle de giration d'un diamètre de 1 mille.

2.2 - L'espace suffisant pour évaluer le risque d'abordage

Compte tenu de l'obstacle visuel que représente un champ éolien, un espace suffisant doit être respecté afin de permettre au navire de déterminer les risques d'abordage, conformément à la règle 7 du RIPAM. Le navire doit pouvoir évaluer la possibilité de croisement de trafic venant de tribord devant le champ éolien, de croisement de trafic venant du champ éolien ou encore de croisement de tribord derrière le champ éolien quelle que soit la taille et le type des navires.

Cette évaluation prend en compte la distance disponible devant le navire et sur les côtés du navire, ces distances pouvant varier en fonction de l'espace de manœuvre nécessaire à un navire.

Il faut également laisser aux navires un champ de vision suffisant pour évaluer le risque d'abordage des navires venant du même côté qu'un champ éolien (devant, dedans ou derrière ce champ).

La distance parcourue pendant le temps nécessaire à l'évaluation du risque d'abordage est estimée à 0,5 mille.

2.3 - La distance nécessaire pour minimiser les perturbations sur les radars des navires

La présence de champs d'éoliennes en mer entraînent des perturbations sur les réceptions des signaux radars des navires qui naviguent dans ou à proximité de ces champs. Un effet miroir des ondes radars sur les éoliennes génère des faux échos qui peuvent être confondus avec des échos d'autres navires. L'accumulation de ces faux échos avec les échos réels, complique l'analyse cinématique des routes des navires transitant à proximité du champ. Ces faux échos constituent une gêne, voire un risque dans les situations de route de collision, particulièrement la nuit et en cas de mauvaise visibilité. Par ailleurs les petits navires à faible signature radar ne sont plus systématiquement détectés lorsqu'ils naviguent à proximité de ces champs éoliens.

La distance préconisée pour minimiser les perturbations sur les radars des navires est de 1,5 milles.

2.4 – La distance nécessaire pour minimiser les perturbations sur les systèmes de radionavigation

Selon l'importance de l'information fournie par un système de positionnement par satellite (GNSS) ou un système de radionavigation local disponible, il est suggéré qu'une étude sur l'impact potentiel sur le GNSS et le système local de radionavigation et sa couverture soit effectuée au cours de la période de levée des risques d'un projet de champ éolien.

Les études de l'ONERA en liaison avec le CETMEF (aujourd'hui partie intégrante du CEREMA) se sont concentrées sur les perturbations générées par un champ éolien sur le signal GPS différentiel (DGPS). Ces études ont montré que pour maintenir la précision du DGPS, il est nécessaire de veiller à une distance de 1200 m entre les éoliennes et les navires, et entre les éoliennes et la station de référence DGPS. Il est rappelé que la perturbation du signal GPS se répercute sur l'AIS en tant que système d'identification des navires asservi au GPS.

2.5 - Recommandation sur la distance de sécurité minimale à adopter

L'implantation d'un champ éolien doit tenir compte de la navigation maritime. La définition d'une distance de sécurité entre ces installations et le passage des navires est particulièrement importante si le champ est positionné à proximité d'une route de navigation, notamment un DST ou un chenal d'approche portuaire.

Les critères de détermination de cette distance minimale de sécurité qui contribuent à la définition des zones propices à l'installation de champs d'éoliennes en mer, sont résumés dans le tableau figurant en annexe 1.

Toutefois l'autorité maritime peut demander à l'opérateur une analyse formelle des risques lorsque les distances recommandées en annexe 1 (distances acceptables) ne peuvent être respectées.

Même si la distance de sécurité est respectée, une analyse formelle des risques peut également être demandée lorsque le champ éolien se situe à proximité d'une route de navires à grande vitesse, de

navires à passagers ou d'une ligne régulière de navires transportant des marchandises dangereuses, présentant des conditions de navigation particulièrement difficiles.

Cette analyse formelle des risques s'inspire de la circulaire MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392 du 5 avril 2002 (directives pour l'évaluation formelle de la sécurité) amendée par le document MSC 83/INF.2. L'annexe 2 de la présente note précise la méthodologie d'analyse formelle des risques de la circulaire de l'OMI, et prévoit en appendice une matrice d'acceptabilité permettant de croiser "fréquence" et "gravité", amendée en tant que de besoin suivant la zone d'implantation envisagée.

Cette analyse qui permet d'identifier les risques et les mesures à prendre pour réduire ces risques, est soumise à l'avis de l'autorité maritime. Celle-ci peut solliciter tout service de l'État ou établissement public à raison de leurs compétences ou technicité, pour valider ou invalider les analyses de risques présentées par le pétitionnaire. La saisine des services étatiques dans le ressort du ministère chargé de la mer peut s'opérer via la DIRM.

3 - Les aides à la navigation à proximité des champs éoliens en mer

3.1 - La signalisation maritime

Les champs éoliens en mer disposent d'un balisage maritime conforme à la recommandation O-139 de l'AISM et à la réglementation française de balisage maritime qui reprend ses termes.

L'annexe 3 de la présente note fournit les caractéristiques techniques du balisage. Ces caractéristiques doivent être harmonisées avec le balisage aérien et peuvent être adaptées suivant les particularités des champs. Cette adaptation est étudiée et réalisée avec l'assistance du réseau technique Phares et Balises du ministère (CEREMA).

L'instruction des projets de signalisation maritime est réalisée suivant les processus en cours à l'échelon des directions interrégionales de la mer (des directions de la mer ou de la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer en outre-mer) et de la direction des affaires maritimes (DAM). La nature et l'impact du projet nécessite la consultation de la Grande Commission Nautique (GCN). A l'issue de la GCN, le dossier sera présenté à la Commission des Phares pour approbation ministérielle du projet par le MEEM.

Le dossier de signalisation maritime joint à la demande d'occupation temporaire du domaine public maritime devra comprendre a minima un plan de situation, un plan détaillé, la description des équipements de signalisation envisagés et leur fonctionnement et une note justificative du projet précisant notamment les modalités retenues de mise en œuvre et de maintenance de la signalisation. Il devra également comprendre les éléments relatifs à la signalisation en phase de construction du champ ainsi que les modalités de traitement de l'information nautique.

Le recours à l'AIS AtoN et au RACON devra être limité et justifié dans les conditions du projet. Les RACON devront être détectées par tous les types de radars.

3.2 – Les services de surveillance du trafic maritime (STM)

Les CROSS de Gris-Nez, Jobourg et Corsen remplissent les missions incombant à un Service de Trafic Maritime côtier au sens de la résolution OMI A.857(20) sur les STM et le décret n°2011-2108 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime. Leur mission est principalement d'assurer la surveillance des dispositifs de séparation de trafic (DST).

Les STM portuaires sont investis d'un rôle de surveillance de la navigation maritime dans et aux approches des chenaux d'accès aux ports maritimes. En outre, les préfets maritimes en concertation avec les préfets de département, ont défini des zones maritimes et fluviales de régulation (ZMFR) pour l'accès à certains ports. Enfin, les sémaphores assurent une surveillance des approches maritimes françaises.

Exercée indépendamment de la surveillance du champ éolien, la mission de l'État est opérée grâce à des systèmes d'exploitation des données radars, radiogoniométrie et AIS. Les CROSS et les sémaphores utilisent SPATIONAV, qui est un système commun de partage de l'information.

La continuité de la surveillance radar et AIS du trafic maritime côtier doit être préservée, notamment sur les DST, les ZMFR et les accès aux ports français.

Outre la nécessité d'assurer une zone de sécurité de chaque côté d'un DST, afin de faciliter les manœuvres de sécurité en cas d'avarie, d'abordage ou d'évitement (cf 2 *supra*), une distance minimale entre les champs éoliens et les DST permet de limiter les zones d'ombre radar et de réception AIS autour du DST à surveiller. A cet effet une zone de protection circulaire de 5 milles de rayon autour des antennes radar de STM doit être assurée. A l'intérieur de cette zone de protection le risque de perturbation du radar est trop élevé pour permettre l'implantation d'une éolienne.

En cas d'implantation à une distance inférieure, l'opérateur intègre cette situation dans l'évaluation formelle de risque (cf 2.5 *supra*) et propose le cas échéant des mesures de réduction des risques identifiés (ex : capacité de radar supplémentaire, obligation de pilotage, remorqueur, etc).

L'implantation d'un champ éolien entre les équipements nécessaires à la surveillance d'un DST, d'une ZMFR ou de voies d'accès portuaires, est susceptible de générer des perturbations qu'il convient d'évaluer et de compenser, le cas échéant. Tout équipement compensatoire doit transmettre à SPATIONAV et/ou au STM portuaire impacté, les données et informations en temps réel.

L'objectif recherché consiste à conserver des capacités équivalentes, non seulement en termes de couverture et de performance mais également en termes de délais entre la détection d'une situation dangereuse et le risque d'abordage avec une éolienne ou entre deux navires à proximité immédiate d'un champ éolien.

En conséquence, les modalités d'intégration des équipements compensatoires font l'objet d'un examen et d'une analyse appropriée avec les services compétents en particulier ceux du STM concerné.

4 - Les radiocommunications VHF

Pour assurer la veille radioélectrique des appels (phonie) et des alertes (appel sélectif numérique) de détresse et de sécurité en mer et afin de pouvoir coordonner la réponse aux incidents, accidents et événements de mer ou de navigation, des stations radio côtières sont déployées le long du littoral. Leur nombre et leurs performances sont établis pour permettre une couverture cohérente et permanente des zones de responsabilité déclarées par la France à l'OMI au titre du sauvetage maritime. Ces stations sont télécommandées depuis les CROSS qui assurent la coordination du sauvetage maritime.

L'actuelle documentation sur la présence de plusieurs dizaines d'éoliennes ne démontre pas d'incidence sur les émissions VHF. Il existe néanmoins plusieurs études confirmant une perturbation des ondes métriques qui dans certaines conditions peuvent impacter non seulement la phonie, mais également l'appel sélectif numérique et le signal AIS. Il apparaît donc nécessaire d'adopter un principe de précaution: l'exploitant installera au sein du champ une station VHF d'appoint composée de deux équipements multivoies. L'exploitant effectuera dans les mois qui suivront la mise en service du champ, les mesures de propagation VHF dans et à proximité de son champ. Il communiquera les résultats à l'autorité maritime, qui pourra solliciter tout service de l'État ou établissement public à raison de leurs compétences ou technicité, pour valider ou invalider les analyses présentées par le pétitionnaire. La saisine des services étatiques dans le ressort du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer peut s'opérer via la DIRM.

Les caractéristiques techniques d'une station VHF d'appoint déployée dans un champ éolien sont précisées à l'annexe 4 de la présente note.

Durant cette phase transitoire et jusqu'aux résultats de l'expertise, des équipements VHF peuvent être mis à disposition de l'exploitant par la DAM. L'exploitant prendra en charge les modalités d'intégration et d'installation de ces derniers, notamment les aériens, et le raccordement réseau jusqu'au continent.

Si les études révèlent des perturbations, la DAM exigera de l'opérateur que celui-ci installe et raccorde au réseau une station intégrée de niveau SMDSM qui sera opérée par le CROSS compétent, au titre des mesures compensatoires, afin de préserver l'intégrité de la zone A1 du SMDSM.

Si aucune perturbation n'est relevée, l'intérêt opérationnel de maintenir en place l'équipement sera alors évalué. Pour le cas où la station devrait être maintenue pour des motifs opérationnels pertinents, la DAM engagera une procédure contractuelle avec l'exploitant pour définir les modalités d'hébergement des équipements et d'accessibilité aux sites.

La présente note sera publiée au bulletin officiel du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des relations internationales sur le climat, et sur le site circulaires.gouv.fr.

Le 11 juillet 2016

Le directeur des affaires maritimes

A stylized, bold, italicized signature in black ink, reading "signé".

Thierry COQUIL

Annexe 1

Prescriptions relatives aux distances minimales de sécurité entre routes de navigation maritime et champs éoliens offshore

Distance en milles (M) entre la limite extérieure du champ éolien et la voie de navigation	Facteurs	Risque	Acceptabilité
< 0,25 M (500 m)	Distance entre deux éoliennes en dessous de laquelle seuls les petits navires peuvent naviguer dans un parc éolien	TRÈS ÉLEVÉ	Inacceptable en dehors de très petits navires (type petite plaisance)
0,25 M (500 m)	Interférence du champ éolien sur Radar bande X	TRÈS ÉLEVÉ	
0,45 M (800 m)	Les navires peuvent générer des échos multiples sur les radars STM	TRÈS ÉLEVÉ	
0,8 M (1481 m)	Distance d'une route de navigation empruntée par des navires concernés par la convention SOLAS et un parc éolien	ÉLEVÉ	Acceptable si le risque est considéré comme aussi faible que cela est raisonnablement possible (ALARP)
1,5 M (2778 m)	Interférence du champ éolien sur radar bande S et perturbation sur l'APRA	MOYEN	
2 M (3704 m)	Distance entre une route de navigation et un champ éolien	FAIBLE	Acceptable en fonction de la densité du trafic
5 M (9260 m)	Distance entre un DST et un champ éolien en eaux resserrées	FAIBLE	Acceptable
10 M (18520 m)	Distance idéale entre un DST et un champ éolien	TRÈS FAIBLE	

Nota :

-Aucun champ ne devra être installé dans une zone située dans le prolongement d'une voie de circulation

-Sont des routes de navigation les itinéraires régulièrement suivis par les navires, dont la définition est présidée par des paramètres géographiques et hydrographiques ; ces itinéraires couvrent de longues distances, en particulier entre deux DST. Ces itinéraires concernent les approches des chenaux d'un port ainsi que les voyages entre deux ports.

-Le concept *As Low As Reasonably Practicable* (ALARP) s'inscrit dans une démarche de maîtrise des risques qui consiste à réduire autant que possible la fréquence et la gravité des dangers pouvant toucher le champ éolien ou les navires, par des mesures compensatoires associées au projet (régulation du trafic, capacités de manœuvre renforcée, moyen d'assistance, équipements spécifiques).

Annexe 2 relative à l'évaluation formelle des risques

Si les distances prescrites *supra* ne peuvent être respectées, l'opérateur produira, dans le cadre de la période de levée des risques, une analyse formelle des risques. Cette analyse des risques doit contribuer à la proposition de mesures compensatoires qui devront être adoptées par l'opérateur et validées par l'autorité maritime.

A – La phase préparatoire

Pour réaliser cette évaluation des risques (R), il convient de définir une zone d'étude autour du parc prenant en compte les principaux enjeux de navigation ainsi que les conditions hydrodynamiques et météo-océaniques.

Cette zone d'étude comprendra la zone d'implantation du parc éolien, mais également les mesures d'organisation du trafic maritime et les infrastructures d'aides à la navigation et au sauvetage maritime susceptibles d'être impactées par le champ éolien. Cette zone d'étude sera définie au cas par cas par l'autorité maritime et sur avis de la DIRM, qui pourront s'appuyer sur l'expertise des services étatiques spécialisés.

Afin d'avoir un support pour cette évaluation des risques, il est indispensable d'analyser les données relatives aux accidents, incidents, quasi accidents et avaries des navires dans la zone étudiée. Sur une période la plus longue possible (36 mois, pour prendre en compte les variations saisonnières et interannuelles), il sera possible de déduire les tendances sur la fréquence des événements.

B – L'identification des risques

L'identification des risques devra permettre de discerner :

- les risques liés au navire ;
- les risques extérieurs au navire ;
- les risques d'origine humaine.

C – La gravité des risques

Le tableau suivant est proposé par la circulaire MSC/Circ.1023 – MEPC/Circ.392 pour définir l'indice de gravité SI sur la base d'une échelle logarithmique :

Indice de gravité SI				
SI	Gravité	Effets sur la sécurité des personnes	Effets sur les biens	S (équivalent-morts/an)
1	mineure	Lésions corporelles simples ou légères	Domage localisé au matériel	0,01
2	significative	Lésions corporelles multiples ou graves	Domage peu important	0,1
3	grave	Un mort ou des lésions corporelles multiples graves	Domage grave	1
4	catastrophique	Plusieurs morts	Perte totale	10

D – La fréquence des risques

Pour estimer l'indice de fréquence FI dans la zone d'étude définie au point A, on utilise le tableau suivant sur la base d'une échelle logarithmique :

Indice de fréquence FI dans la zone d'étude			
FI	Fréquence	Définition	F (fréquence par année dans la zone d'étude)
7	Fréquent	Susceptible de se produire une fois par mois	10
5	Raisonnablement probable	Susceptible de se produire une fois par an	0,1
3	Rare	Susceptible de se produire une fois tous les 5 ans	0,001
1	Extrêmement rare	Susceptible de se produire une fois sur une période de 20 ans	0,00001

E – Le niveau de risque

L'indice de risque RI découle de la combinaison des tableaux précédents de SI et FI, à savoir : Risque = Fréquence x Gravité et donc sur la base d'une échelle logarithmique :
 $\log(\text{Risque}) = \log(\text{Fréquence}) + \log(\text{Gravité})$ soit **RI = FI + SI**.

Indice de risque RI					
FI	Fréquence	Gravité SI			
		1	2	3	4
		mineure	significative	grave	catastrophique
7	Fréquent -10	8	9	10	11
6	1	7	8	9	10
5	Raisonnablement probable – 0,1	6	7	8	9
4	0,01	5	6	7	8
3	Rare – 0,001	4	5	6	7
2	0,0001	3	4	5	6
1	Extrêmement rare – 0,00001	2	3	4	5

Légende du tableau *supra* :

La couleur rouge correspond à un niveau de risque inacceptable ;
 La couleur jaune correspond à un niveau de risque acceptable ALARP ;
 La couleur verte correspond à un niveau de risque acceptable.

Sur la base de cette approche, il est proposé en appendice des matrices d'acceptabilité par domaine de dangers permettant de croiser la gravité avec la fréquence des principaux dangers envisageables autour d'un champ éolien en mer. Ces matrices ne sont pas exhaustives et peuvent être complétées suivant les spécificités locales, à la demande de l'autorité maritime.

La dernière matrice de l'appendice synthétise les dangers principaux relatifs aux navires de commerce à proximité d'un champ éolien qui sont susceptibles de provoquer des dégâts importants.

Appendice
Matrices d'identification par domaine de dangers

1 - Dangers liés au navire de commerce	Effets	Gravité SI	Fréquence FI	Risque RI=SI+FI
Avarie de propulsion	Dérive, abordage, heurt, échouement, pollution			
Avarie de barre	Dérive, abordage, heurt, échouement, pollution			
Perte d'énergie (black-out)	Dérive, abordage, heurt, échouement, pollution			
Rupture de mouillage	Dérive, abordage, heurt, échouement, pollution			
Ancre engagée (câble électrique, etc)	Perte de la ligne de mouillage, rupture câble électrique			
Erreur de positionnement automatique	Échouement, pollution			
Perte d'information radar	Abordage, heurt, échouement, pollution			
Voie d'eau	Naufrage, pollution, avarie de propulsion, perte d'énergie (black-out)			
Incendie	Naufrage, pollution, avarie de propulsion, perte d'énergie (black-out)			
Ripage de cargaison	Perte de stabilité, naufrage, pollution			
Homme à la mer	Perte vie humaine			

2 - Dangers extérieurs au navire de commerce	Effets	Gravité SI	Fréquence FI	Risque RI=SI+FI
Danger à la dérive (conteneurs, billes de bois, etc)	Heurt, voie d'eau, naufrage, pollution			
Danger fixe non signalé (épaves, etc)	Heurt, voie d'eau, échouement, naufrage, pollution			
Danger fixe signalé (structure en mer...)	Heurt, voie d'eau, échouement, naufrage, pollution			
Météorologie (vent dominant, tempête, orage, pluie, brume, etc)	Perte de stabilité, naufrage, incendie, pollution, abordage, heurt			
État de la mer (houle, mer du vent, etc)	Heurt, ripage de cargaison, perte de stabilité, naufrage, pollution			
Courant (force, pousse vers la côte, pousse vers DST)	Dérive, échouement, heurt, pollution			
Pertes d'information GNSS	Échouement, pollution			

Autres navires (densité de trafic)	Abordage, naufrage, pollution			
Proximité de la côte	Échouement, pollution			

3 – Dangers spécifiques liés à d'autres activités		Effets	Gravité SI	Fréquence FI	Risque RI=SI+FI
Pêche	Croche des engins de pêches	Perte de stabilité, naufrage, pollution			
Plaisance	Mauvaise appréciation de la situation	Perte en vie humaine			
Plongée	Dérive des plongeurs	Disparition, perte en vie humaine			
Mine, bombe	Mine, ou bombe non explosée	Explosion, perte en vie humaine			

4 – Dangers liés à l'élément humain		Effets	Gravité SI	Fréquence FI	Risques RI=SI+FI
Facteurs individuels	Capacités physiques réduites (mauvaise vue, mauvaise ouïe, etc)	Mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Manque de motivation/ Défaut de veille	Mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Manque de compétence	Mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Fatigue	Mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Stress	Mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
Facteurs relatifs à l'organisation et à l'encadrement	Mauvaise gestion à bord	Stress, mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Mauvaise gestion imputable à la compagnie	Stress, mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Problèmes d'effectifs	Fatigue, stress, mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Mauvaises pratiques	Stress, mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
Facteurs relatifs aux caractéristiques des tâches	Complexité de la tâche de travail	Stress, mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Manque d'habitude	Stress, mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			

	Finalité mal définie	Stress, mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Attention dispersée entre plusieurs tâches	Stress, mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
Facteurs relatifs aux conditions de travail à bord	Stress physique	Mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Conditions ergonomiques	Mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Atmosphère de travail	Mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			
	Environnement de travail extérieur au navire (densité du trafic, visibilité réduite...)	Mauvaise appréciation des situations, abordage, échouement			

Synthèse des dangers principaux relatifs aux navires de commerce à proximité d'un parc éolien			Effets	Gravité SI	Fréquence FI	Risque RI=SI+FI
Dangers	Causes					
Abordage	Élément humain		Naufrage, échouement, incendie, pollution, perte vie humaine			
	Dangers extérieurs au navire	Autres navires				
		Météorologie (tempête, orage, pluie, brume, vent...)				
	Dangers liés au navire	Perte info radar				
		Avarie de propulsion				
		Avarie de barre				
		Perte d'énergie (black-out)				
		Rupture de mouillage				
Échouement navire en route	Élément humain		Incendie, pollution, perte vie humaine			
	Dangers liés au navire	Erreur de positionnement automatique				
		Perte info radar				
	Dangers extérieurs au navire	Pertes info GNSS				
		Danger fixe non signalé (épaves, etc)				
		Météorologie (tempête, orage, pluie, brume, vent...)				
		Courant de marée				

Échouement navire en dérive	Élément humain		Incendie, pollution, perte vie humaine			
	Dangers liés au navire	Avarie de propulsion				
		Avarie de barre				
		Perte d'énergie (black-out)				
		Rupture de mouillage				
		Ancre engagée (câble électrique...)				
	Dangers extérieurs au navire	Météorologie (tempête, orage, pluie, brume, vent...)				
		Courant				
Heurt navire en route avec une structure en mer (éolienne)	Élément humain		Incendie, pollution, perte vie humaine			
	Dangers liés au navire	Erreur de positionnement automatique				
		Perte info radar				
	Dangers extérieurs au navire	Pertes info GNSS				
		Danger fixe signalé (structure en mer...)				
		Météorologie (tempête, orage, pluie, brume, vent...)				
		État de la mer (houle, mer du vent...)				
		Courant de marée				
Heurt navire en dérive avec une structure en mer (éolienne)	Élément humain		Incendie, pollution, perte vie humaine			
	Dangers liés au navire	Avarie de propulsion				
		Avarie de barre				
		Perte d'énergie (black-out)				
		Rupture de mouillage				
	Dangers extérieurs au navire	Danger fixe signalé (structure en mer...)				
		Météorologie (tempête, orage, pluie, brume, vent...)				
		État de mer (houle, mer du vent...)				
		Courant de marée				

Annexe 3 relative à la définition des caractères techniques du balisage

Les prescriptions pour la signalisation maritime d'un champ éolien s'appuient sur :

- le système de balisage maritime de l'AISM, repris par le décret du 7 septembre 1983 (en cours de mise à jour en annexe d'un arrêté) ;
- la recommandation O-139 (Ed. 2, 2013) de l'AISM, approuvée dans sa version française le 19 juin 2014 par la commission des phares ;
- le référentiel français de balisage maritime, qui reprend ses termes.

1 - Définitions

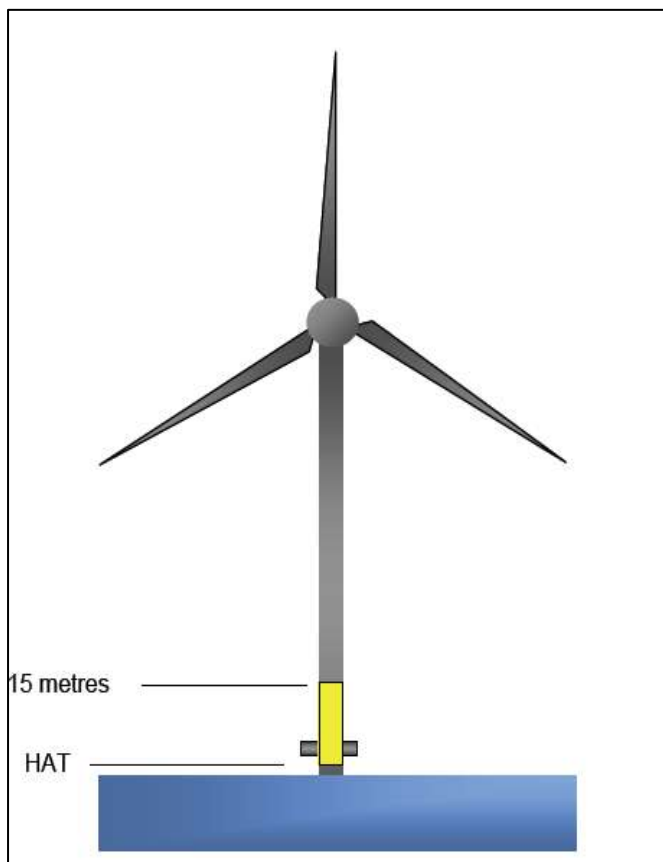
Tout élément d'un champ, comme une éolienne, un mât de mesures, une sous-station de transformation, est une structure artificielle, plus simplement appelée « structure ».

La périphérie d'un champ est constituée par une ligne fictive reliant entre elles les structures implantées aux positions extrêmes de ce champ, généralement des éoliennes.

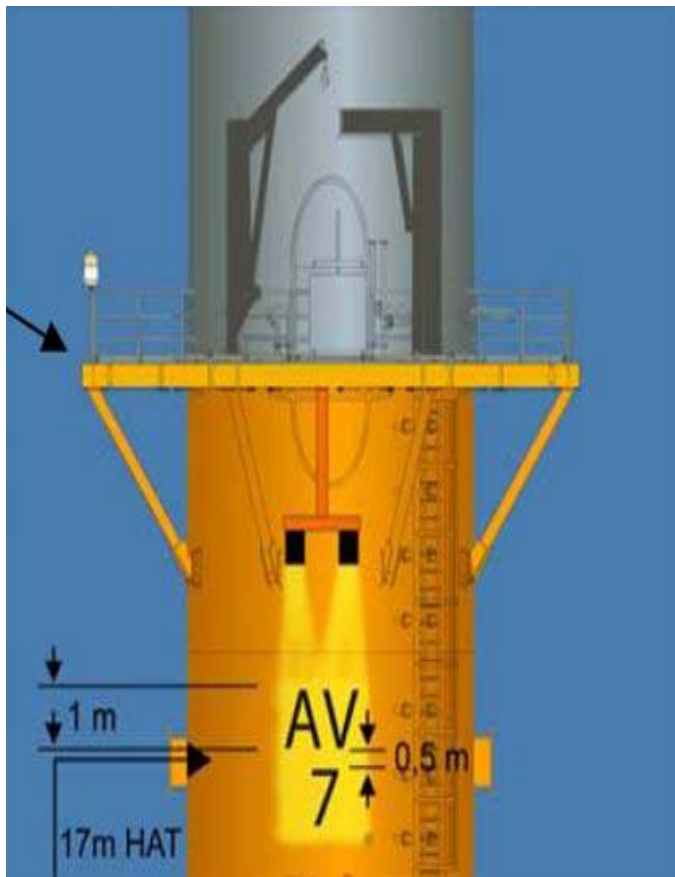
Ces éoliennes sont dites structures périphériques significatives (SPS) pour celles qui constituent les extrémités ou points remarquables des lignes du champ, et structures périphériques intermédiaires (SPI) pour celles qui ne sont pas des SPS mais qui s'intercalent entre deux SPS à des intervalles n'excédant pas 2 milles. La distance entre deux SPS successives n'excède pas 3 M.

2 - Principes généraux

Le projet de signalisation des installations est proposé par le porteur de projet conformément aux exigences prévues par la recommandation O-139 (exigence minimale) et instruit par la DIRM, DM ou DTAM compétente. Les éventuelles perturbations apportées au balisage existant par les installations nouvelles sont à étudier au cas par cas.



Toutes les structures sont peintes à la base en jaune -RAL 1003- (principe de la marque spéciale), du niveau des plus hautes mers jusqu'à une hauteur de 15 mètres au-dessus de ce niveau (ou au niveau du feu d'aide à la navigation, si celui-ci est plus haut).



Les structures aux coins du champ et situées sur le périmètre (SPS et SPI) sont munies d'un feu de navigation maritime visible sur l'horizon (ce qui signifie que sur un fût, il faut trois feux, dans le même plan, mais disposés à 120°). Ce feu est à implanter sur le fût à une hauteur supérieure à 6 mètres au-dessus des plus hautes mers de vives eaux, et dans tous les cas en-dessous du plan de rotation des pales.

Les feux sont synchronisés entre eux.

Une plaque d'identification (lettres et chiffres) marque chaque structure. Elle est rétro-éclairée ou constituée de signaux-LED fixes.

Le balisage maritime est complété par un balisage aérien, à définir par la DGAC en liaison avec le service des Phares et Balises. Les feux sont en général blancs de jour et rouges la nuit, rythmés et synchronisés avec des portées largement plus conséquentes que celles des feux maritimes.

L'arrêté du 13 novembre 2009 précise que chaque éolienne a un feu blanc de jour (20 000 candélas soit 2 milles de jour), implanté sur le sommet de la nacelle soit à 90 mètres de hauteur, et un feu rouge la nuit (2000 candélas soit 11 milles) et que tous les feux sont synchronisés.

L'article 4 de l'annexe de l'arrêté précise cependant que le balisage aérien des éoliennes côtières ou installées en mer ne doit pas interférer avec le balisage maritime.

En cas de risque d'interférence, le balisage aérien de ces éoliennes sera défini dans le cadre d'une étude réalisée par les services territorialement compétents (DGAC) en collaboration avec le service technique de l'aviation civile.

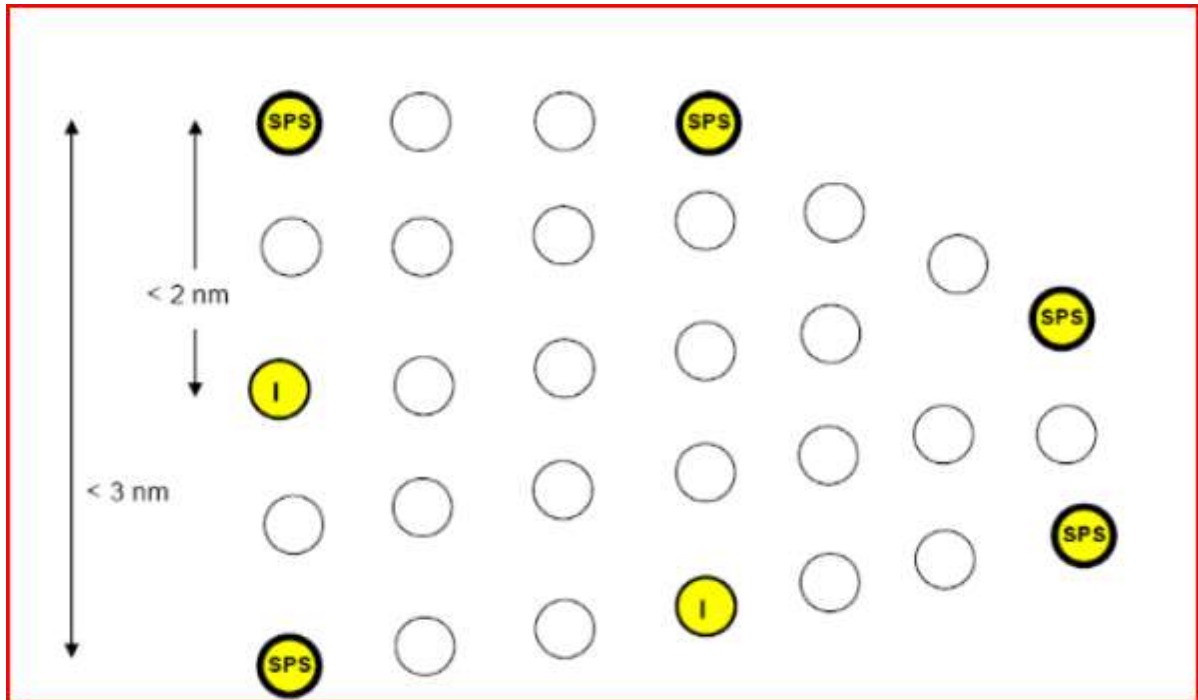
3 - Cas particuliers

3.1 - Structure isolée (mât de mesure, poste énergie, éolienne unique)

Pour la signalisation d'une structure individuelle, se référer au §2.3.1 de la recommandation O-139 (édition 2013) :

- signalisation jaune de jour, du niveau de PM jusqu'à 15 mètres au-dessus de ce niveau (ou au niveau du feu d'aide à la navigation, si celui-ci est plus haut).
- feu blanc de rythme Morse U (• • —), implanté au moins à 6 mètres au-dessus des pleines mers de vives eaux, de portée supérieure à 10 milles.

3.2 - Champ éolien en exploitation



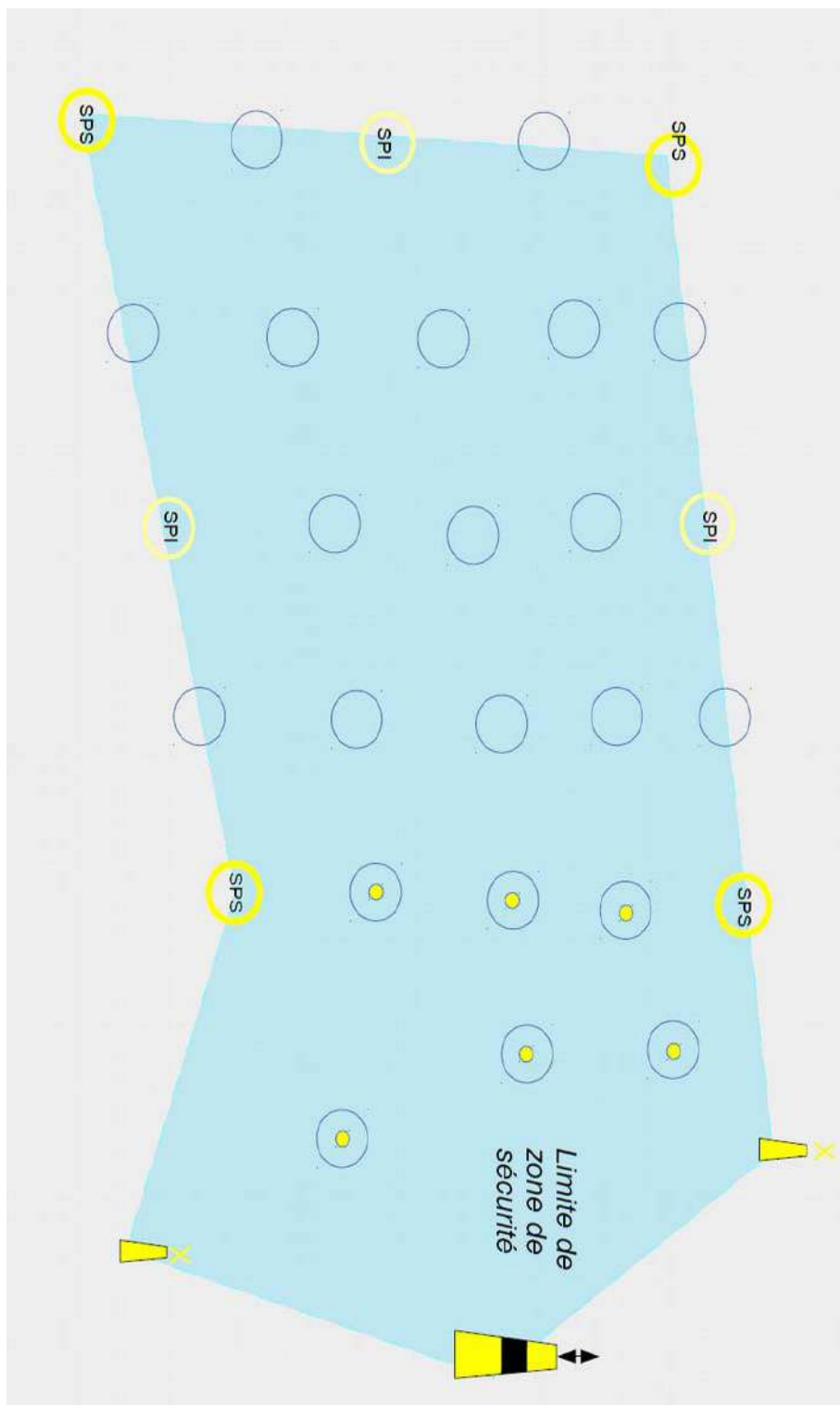
Si les SPS sont espacées de plus de 2 milles, il est nécessaire de signaler une SPI en position intermédiaire, de la même manière, avec un feu d'un rythme correspondant au caractère marque spéciale mais différent des premières et synchronisé avec les feux des autres éoliennes intermédiaires. La portée nominale des feux SPS doit être supérieure à 5 M et celle des SPI à 2 milles.

3.3 - Champ en cours de construction

Chaque fondation est peinte en jaune (couleur marque spéciale) et équipée d'un feu compact autonome d'une portée de l'ordre d' 1 mille, caractère marque spéciale Fl Y (2,5s), c'est-à-dire jaune à éclat régulier d'un période de 2,5s.

Les limites des différentes zones de sécurité à établir devraient être marquées par des bouées marques spéciales (caractéristiques de rythmes et de portées nécessaires à définir par la DIRM - rythmes normalisés Marques spéciales, portée nominale 2 milles, maximum 4 milles en fonction de la configuration du projet) et si nécessaire par une bouée cardinale aux caractéristiques adaptées pour écarter le trafic identifié. Les bouées seront le moyen le plus simple d'alerter en amont des obstacles physiques et des zones de circulation d'engins de chantier qui pourraient représenter des dangers.

Le balisage peut être utilement complété par la présence d'un navire de garde.



3.4 - Éoliennes flottantes

Leur marquage est identique. Des considérations additionnelles concernent ces éoliennes particulières, notamment pour ce qui relève de leur signalisation en cas de rupture de leur ancrage. Un prototype de transpondeur AIS, inactif quand l'éolienne est à sa position nominale mais automatiquement activé dans le cas d'une dérive ou d'un déradage, est en cours de mise au point et l'implantation d'un tel dispositif sur chaque éolienne pourrait être prescrite.

4 - Missions et responsabilités

-Création, modification et suppression de balisage (procédure CMS) : les décisions relèvent de la procédure normale. Cependant, si les principes généraux sont ainsi prescrits, les évolutions « pas à pas » du balisage du champ ne font pas l'objet de nouvelles procédures successives mais d'une simple validation DIRM-DM. A noter que du balisage complémentaire peut être requis par d'autres intervenants. Dans ce cas, la DIRM-DM n'est prescripteur que du caractère du balisage (bouée cardinale, bouée latérale, etc).

-Conformité: L'opérateur doit prendre toutes dispositions utiles pour assurer la conformité du balisage aux informations données au SHOM et dans le cadre de l'information nautique. Il assure un contrôle de cette conformité et en informe les autorités de l'État. Les autorités de l'État peuvent procéder à des contrôles inopinés

-Infonaut : une organisation adaptée au contexte du projet doit être définie et mise en place pour la transmission directe de toute information de l'opérateur au coordonnateur national délégué (CND).

5 - Exigences en termes de bon fonctionnement du balisage

Le niveau de service d'une aide à la navigation représente le degré de fiabilité requis au regard des exigences de sécurité de la navigation

L'AISM recommande des objectifs de disponibilité pour chacune de ces catégories, sur une période de référence de 1000 jours :

- 99,8 % pour les aides de catégorie 1 (vitales) ;
- 99 % pour les aides de catégorie 2 (importantes) ;
- 97 % pour les aides de catégorie 3 (nécessaires)
- Dans tous les cas, l'objectif 95 % est à considérer comme le minimum absolu pour toutes aides.

L'AISM recommande 99 % pour le marquage des éoliennes.

Annexe 4 relative aux spécifications techniques d'une station VHF d'appoint déployée dans un parc éolien

1- Contexte

L'établissement de champs éoliens est susceptible d'impacter le dispositif opérationnel de veille et de communication de la DAM, principalement pour les navires en limite de portée VHF et situés au-delà d'un champ éolien. Le principe de précaution doit donc être adopté afin de garantir la sécurité maritime dans et aux abords des champs éoliens. La présente annexe définit les caractéristiques techniques des équipements d'une station radio VHF côtière.

Si les études effectuées par l'exploitant dans et à proximité du champ démontrent qu'il n'y a pas d'impact sur la propagation VHF, le démantèlement de la station radio VHF ou le maintien aux frais de la DAM seront envisagés.

A contrario, si les impacts sont avérés, l'exploitant devra installer l'équivalent d'une station radio VHF côtière exigée pour assurer les fonctionnalités du SMDSM et assurer à ses frais son maintien en condition opérationnelle.

2 - Objectifs et contraintes

La couverture radioélectrique permanente recherchée est de 20 milles, du champ éolien vers le large. La portée de 20 milles correspond à un récepteur de -107 dBm sur une antenne à 4 mètres au-dessus de l'eau et un émetteur d'une puissance de 25W placé à 40 mètres au-dessus de l'eau.

La station VHF d'appoint installée sera composée de deux émetteurs / récepteurs (E/R) VHF marine qui fonctionneront en mode multivoies, c'est-à-dire que le CROSS pourra les piloter à distance pour changer le canal de travail.

Deux hypothèses sont envisagées, soit :

- Un seul E/R est en exploitation. Le second, en veille électronique, est en secours du premier. Il est activé en cas de défaut de l'E/R principal ;
- Deux E/R sont en exploitation, disposant chacun d'un aérien propre respectant un découplage vertical d'au-moins 9 mètres.

La première hypothèse permet une redondance matérielle des E/R mais ne s'affranchit pas d'une avarie de l'aérien (connectique / arrachage) contrairement à la seconde.

La seconde hypothèse sera donc recherchée sous réserve que les conditions d'implantation permettent l'installation de deux couples d'aériens.

2.1 - Disponibilité attendue

La station fonctionnera 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. En cas d'avarie constatée sur un E/R, l'intervention s'effectuera dans un délai maximum de 10 jours ouvrés. En cas d'avarie sur les 2 E/R ou sur un aérien commun l'intervention devra être opérée dans un délai maximum de 2 jours ouvrés.

2.2 - Contraintes de maintenance

L'accès au site fera l'objet d'une convention entre l'opérateur et les services de l'État.

La maintenance des équipements reposera sur des visites préventives (1 par an) et des visites correctives si nécessaire.

Cette maintenance sera réalisée aux frais de l'opérateur si les impacts sur le dispositif de veille et de communication de la DAM sont avérés. Dans le cas contraire, ces opérations de maintenance seront aux frais de la DAM.

L'accès aux antennes devra être étudié et facilité (crinoline, balcon, travail suspendu sous corde, etc).

3 - Caractéristiques de la station

3.1 - Fréquences utilisées par les E/R VHF

Les fréquences utilisées s'étalent sur deux bandes de fréquence à savoir de 156,025 MHz à 157,425 MHz et de 160,625 à 162,025 MHz. Ces bandes de fréquences sont constituées de canaux de largeur 25kHz et sont définies dans l'appendice 18 du règlement des radiocommunications de l'UIT. Elles doivent être protégées et ne pas faire l'objet d'interférences.

3.2 - Équipements en local technique

Le local technique où seront implantés les équipements doit être étanche à l'air salin et bénéficier d'un contrôle de l'hygrométrie, idéalement le local doit être climatisé.

Une baie de 2 mètres de hauteur, 19 pouces de large et 80 cm de profondeur (type 42U) contiendra les éléments suivants :

- deux E/R VHF encastrables et les relais d'alternat ;
- une passerelle IP/analogique associée à ses switchs et alimentations ;
- un convertisseur 220/24V ;
- un jeu de batteries ;
- un chargeur de batterie ;
- des ventilateurs si le local technique n'est pas climatisé.

3.3 – Aériens

Les antennes seront placées à proximité de la paroi extérieure de l'éolienne, sans obstruction et sous les pales. Une pale passant devant une antenne en émission provoquerait un retour d'énergie élevé qui risquerait de détruire rapidement l'étage d'amplification de l'E/R.

En outre les effets de pression de la masse d'air perturbée au passage des pales pourraient introduire des forces sur les connectiques d'antenne et en détériorer l'étanchéité.

En fonction de l'hypothèse retenue les aériens seront composés d'un ou deux couples d'antennes installés sur la plate-forme ou le fût à une hauteur minimum de 20 mètres au-dessus du niveau de l'eau, à marée haute par coefficient de vive eau.

La longueur maximale de câble entre l'E/R et l'antenne sera de 50 mètres. Si deux couples d'antennes sont installés, ils devront dans la mesure du possible respecter un découplage vertical de 9 mètres pour protéger les E/R l'un de l'autre.

Un couple d'antennes est constitué de deux antennes placées à la même altitude mais positionnées de part et d'autre du fût de l'éolienne afin de garantir une couverture à 360° de la zone. Ces antennes seront reliées à des coupleurs par l'intermédiaire de bretelles 1/2''.

Le câble coaxial entre les coupleurs et les E/R sera de type 3/8'' ou 1/2'' selon le passage de câble à respecter (rayons de courbure des câbles).

Les antennes ne disposeront que d'une protection foudre à minima (kit de mise à la terre) puisqu'elles seront protégées par le cône du paratonnerre de l'éolienne.

Les antennes seront des fouets de type MAT sur la plate-forme ou de type DAPA si elles sont placées le long du corps de l'éolienne.

3.4 - Lien CROSS – Station VHF

Un lien SDSL sera fourni par la DAM côté continent et livré dans un local de l'opérateur. L'acheminement des signaux entre le lien et la station déportée en mer empruntera une liaison protégée (isolée ou par VPN) mise à disposition par l'opérateur.

3.5 - Consommation électrique et autonomie en énergie

La consommation électrique globale de la station est évaluée à 1500 Watts.

L'énergie fournie sera de type 230V/60Hz ou continue 24V ou 48V si nécessaire.

Les batteries de la station permettront une autonomie de 12 heures ou 24 heures au regard de l'accessibilité du site.



CROSS Corsen - Bilan d'activité 2024

Mars 2025



DIRM NAMO

Synthèse des opérations

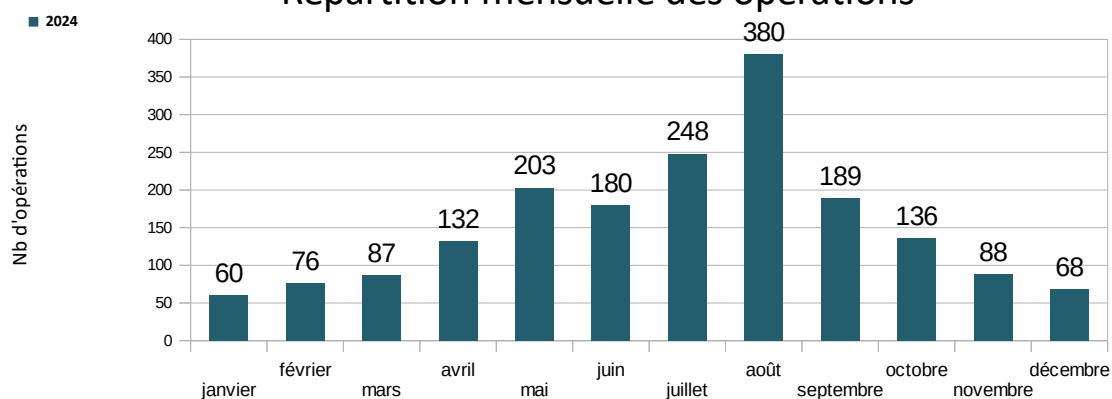
767
SAR

622
MAS

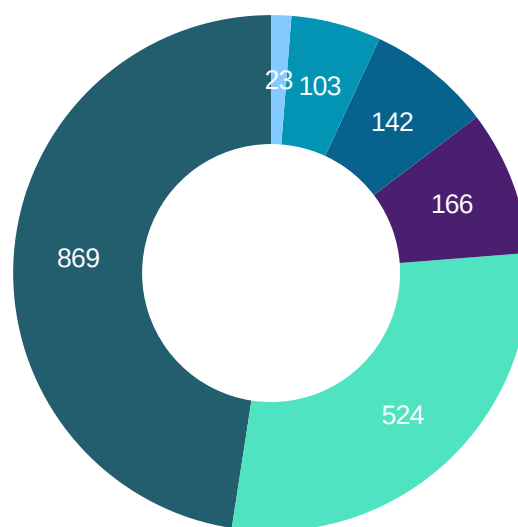
455
DIV

3
SUR

Répartition mensuelle des opérations



- Eaux territoriales
- Plages et 300 m
- Responsabilité terrestre
- Ports et accès
- Responsabilité française
- Responsabilités étrangères



Personnes impliquées

606
Sauvées

1393
Assistées

17
Décédées

2
Disparues

CROSS Corsen – Chiffres-clés Surveillance de la Navigation

Synthèse des opérations

2,25
Millions de
passagers

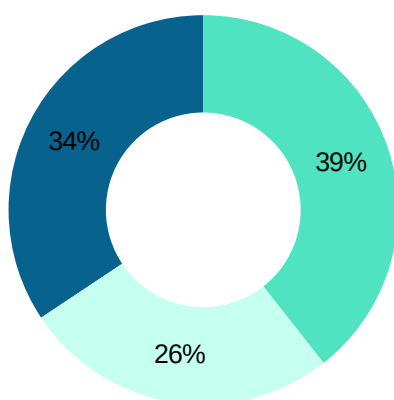
317
Autorisations de
mouillage

3
SUR

44235
Passages dans
DST & Chenaux

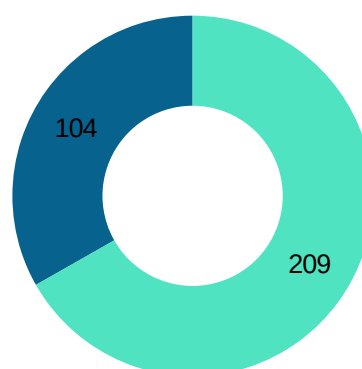
508 000 000 T
Matières
dangereuses

Ci contre : DEFREP en 2024



Répartitions des
mouillages
en 2024

■ Baie de St Brieuc
■ Le Légué
■ Baie de St Malo



Motif des mouillages
sous gestion CROSS

■ Météo
■ Commerciaux

Chiffres clés

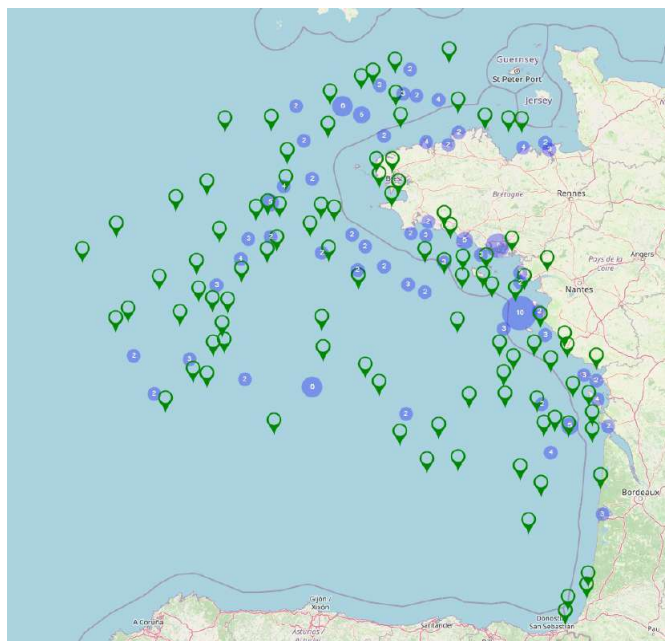
6
PV

5
Signalements
État du port

231
Avaries

664
Situations
dangereuses

CROSS Corsen – Chiffres clés Surveillance des pollutions



Ci contre : Signalements de pollutions au CROSS Corsen en 2024

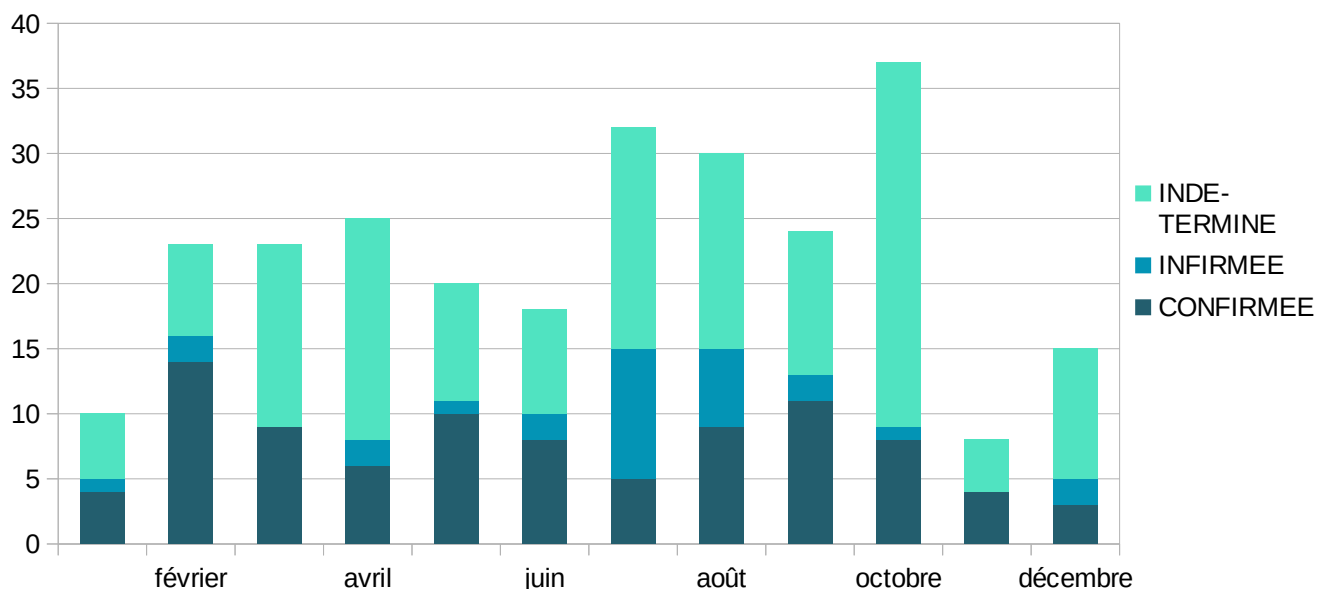
Synthèse des opérations

265
signalements

91
Signalements
confirmés

29
Signalements
infirmés

CLASSIFICATION DES SIGNALEMENTS



Bilan des détections CleanSeaNet

661
Passages
satellite

172
Detections

36
Vérifications par
moyen habilité

41 %
Des passages
de nuit

RÉDACTEURS

APAM Pascal BLIN - Chef du service Opération

APAM Yannick MESMEUR - Chef du service Navigation – Pollution

Aspirant Romain SIMONNET - Adjoint au chef de service Navigation – Pollution

RELECTEURS

AC2AM Serge CHIAROVANO - Directeur

AC2AM Fabrice RICHOU - Directeur adjoint

RÉFÉRENCE INTERNET

<https://mer.gouv.fr/sauvetage-et-surveillance-en-mer>

RÉFÉRENCE INTRANET

<https://secumar.metier.e2.rie.gouv.fr/2-missions-des-cross-coss-et-jrcc-r2669.html>

<https://intra.cross.e2.rie.gouv.fr/presentation-r1558.html>

CONTACTER LE CROSS CORSEN

Canal VHF 16 – ASN 70

N° d'urgence : 196

Tel : 02 98 89 61 55

Adresse postale : 360 route de Corsen – 29810 PLOUARZEL

mail « opération » : corsen@mrccfr.eu

mail « administratif » : cross-corsen.dosm.dirm-namo@mer.gouv.fr

Table des matières

I - LA MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE (SECMAR).....	8
I.1 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE.....	8
I.2 BILAN HUMAIN.....	9
I.3 BILAN PAR ACTIVITÉ.....	10
I.4 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE.....	12
I.5 MOYENS DE TRANSMISSION ET D'ALERTE.....	13
I.6 MOYENS D'INTERVENTION MIS EN ŒUVRE.....	13
I.7 FAITS MARQUANTS.....	15
I.8 CONCLUSION BILAN SAR.....	16
II - LA MISSION DE LA SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION (SURNV).....	18
II.1 RAPPEL DES OBJECTIFS RÉGLEMENTAIRES.....	18
II.2 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE SURNV.....	18
II.3 SUIVI DU TRAFIC MARITIME.....	18
II.4 SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME.....	21
II.5 SERVICE DE TRAFIC MARITIME.....	23
II.6 SYNTHÈSE SUR LES CONTREVENANTS.....	24
II.7 FAITS MARQUANTS.....	24
II.8 CONCLUSION BILAN SURNV.....	26
III - MISSION SURVEILLANCE DES POLLUTIONS EN MER (SURPOL).....	27
III.1 SYNTHÈSE DE L'ANNÉE.....	27
III.2 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE.....	29
III.3 NATURE DES POLLUTIONS.....	30
III.4 ORIGINE DU SIGNALEMENT.....	31
III.5 CONCLUSION DU BILAN SURPOL.....	33
IV - MISSION DE RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME (RSM).....	34

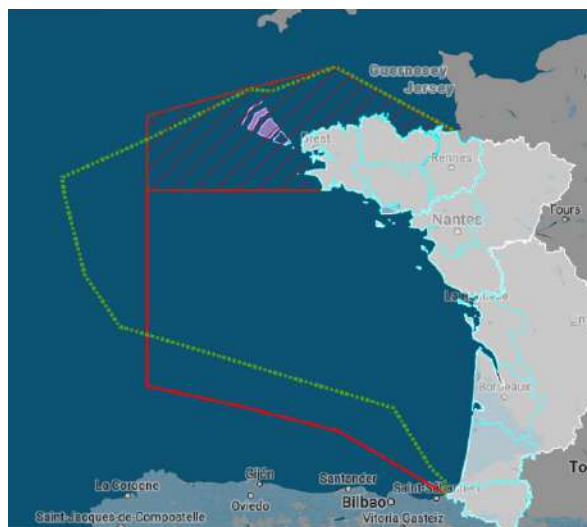
INTRODUCTION

Service spécialisé de la Direction Générale des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA), placé sous l'autorité de la directrice interrégionale de la Mer Nord Atlantique-Manche Ouest (DIRM NAMO), le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage de Corsen (CROSS Corsen) est implanté depuis 1982 sur la côte occidentale du département du Finistère sur la commune de Plouarzel, face à l'archipel de Molène et de l'île d'Ouessant. Le CROSS Corsen est constitué de deux sites, le centre opérationnel sur le continent et la tour radar du Stiff, qui culmine à 100 mètres au-dessus du niveau de la mer, sur l'île d'Ouessant.

Dans le cadre de la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (convention OMI conclue à Hambourg le 27 avril 1979), les CROSS Corsen assurent la fonction de **Centre de Coordination du Sauvetage Maritime**.

Le CROSS Corsen exerce 4 missions principales :

- la coordination des opérations de sauvetage (**SAR**),
- la surveillance de la navigation maritime (**SURNAV**),
- la surveillance des pollutions marines (**SURPOL**),
- la diffusion des renseignements de sécurité maritime (**RSM**).



Sous l'autorité du préfet maritime de l'Atlantique, il assure la veille des fréquences de détresse et de sécurité et coordonne l'ensemble des opérations dans sa zone de responsabilité (*SRR : Search and Rescue Region*) qui s'étend de la baie de Cancale (Ille-et-Vilaine) à la pointe de Penmarc'h (Sud Finistère) et jusqu'à la longitude 8°W au large (SAR, SURNAV, RSM) et sur l'ensemble de la zone économique exclusive (ZEE) de la façade maritime Atlantique-Manche Ouest (SURPOL).

Destinataire de l'ensemble des alertes maritimes, le CROSS dispose d'un réseau de veille permanent composé de 10 stations radioélectriques (VHF) permettant de garantir une couverture côtière de l'ensemble de son littoral. Il dispose en outre de deux stations radioélectriques (MF) implantées sur les sites de Corsen et du Stiff lui offrant une couverture hertzienne sur le domaine hauturier de sa zone de responsabilité.

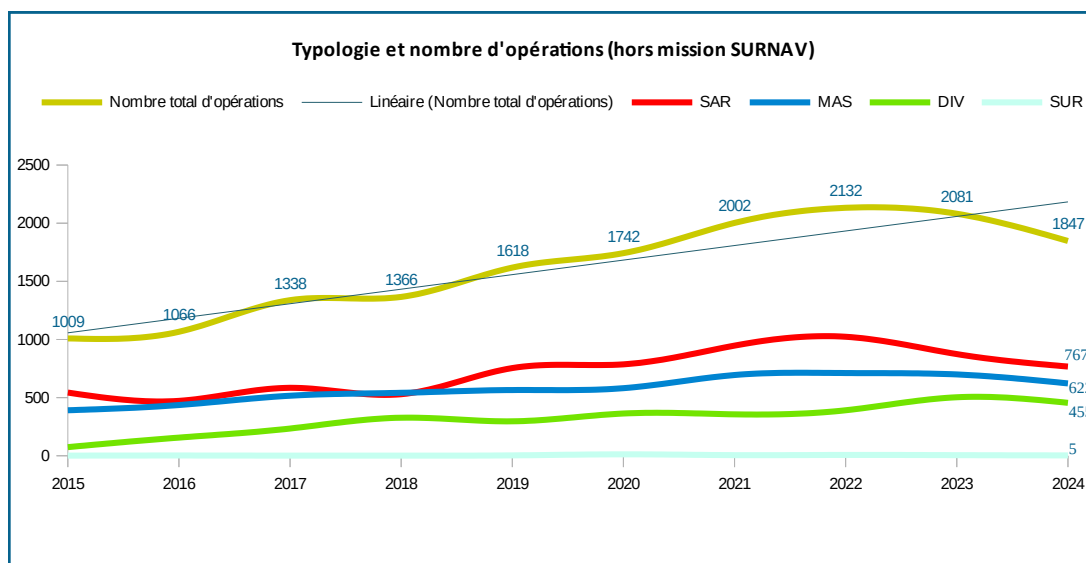
Ces moyens de veille sont déclarés auprès de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et sont intégrés dans le plan-cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

Le CROSS Corsen assure ses missions 24h/24, avec une permanence de 4 opérateurs en salle opération, un officier de permanence-coordonnateur de la mission de sauvetage et un technicien d'astreinte sur site.

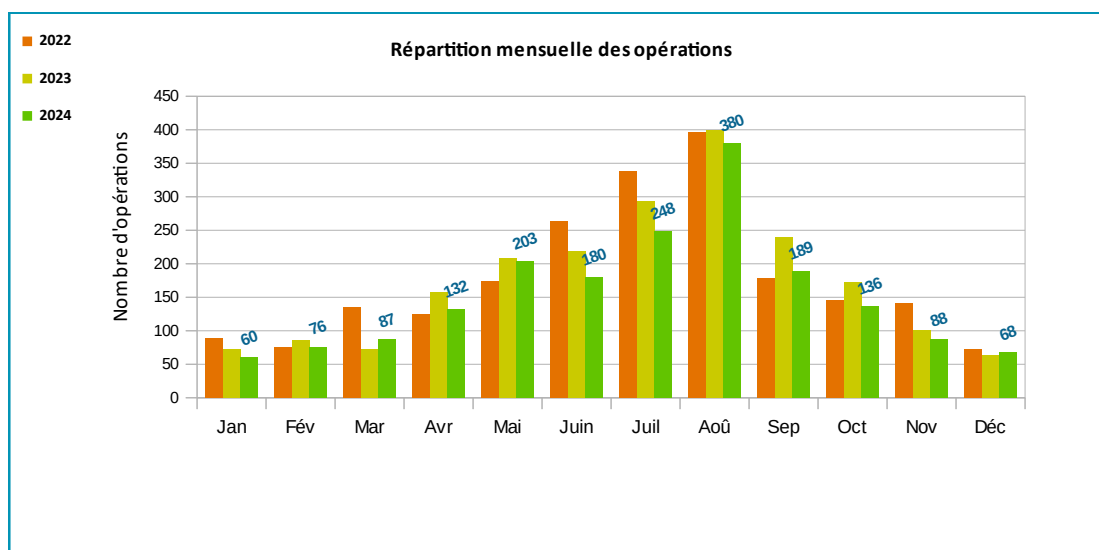
I - LA MISSION RECHERCHE ET SAUVETAGE (SECMAR)

À la réception d'une alerte, les coordinateurs de mission de sauvetage, désignés par le directeur du CROSS qui agit par délégation permanente du préfet maritime, établissent un plan de recherche et de sauvetage. Dans ce contexte, ils sollicitent le concours et coordonnent l'action des moyens aériens, nautiques ou terrestres, publics ou privés, nécessaires à l'exécution de l'opération.

I.1 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE



Après 9 ans de croissance continue, la baisse de l'activité amorcée en 2023 se poursuit. En 2024, le CROSS Corsen a coordonné 1847 opérations représentant une baisse de **11 % par rapport à 2023**. Une tendance qui contraste avec le **taux de croissance moyen¹ de +6,7 %** enregistré entre 2015 et 2022. Cette diminution des opérations SAR peut s'expliquer, en partie, par les conditions estivales défavorables à la pratique de la plaisance et des loisirs nautiques² constatées en 2024.



1- Taux calculé sur la base de la moyenne des taux de croissance des 13 dernières années.

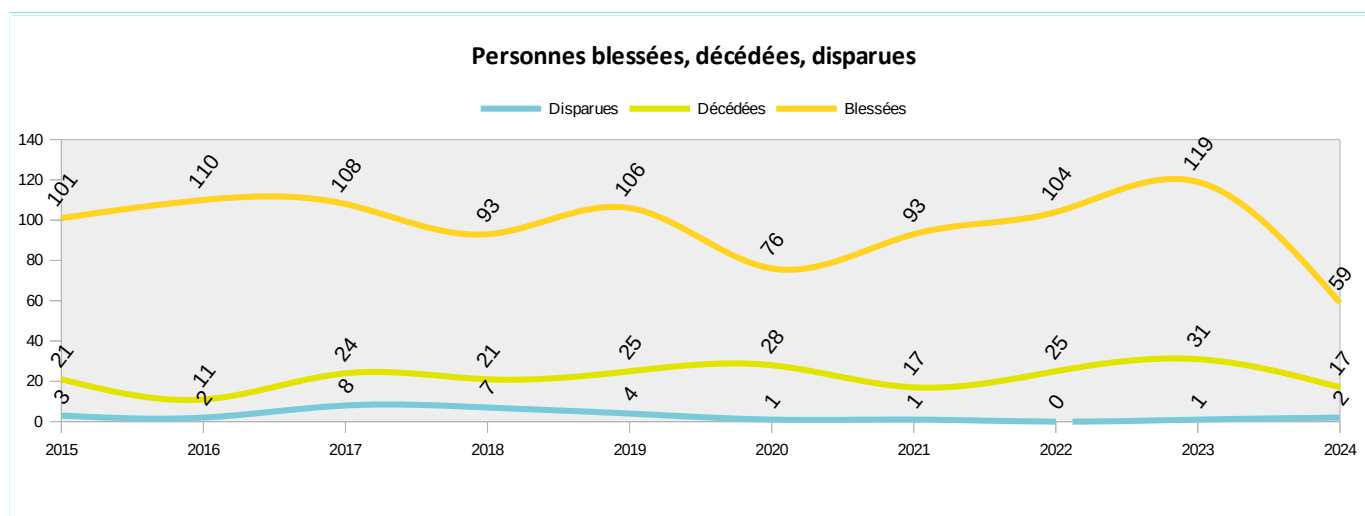
2 - En effet, le taux de croissance moyen des opérations SAR sur les 10 dernières années est de +3,7 %.

Un retour à la normale

Bien que les conditions météorologiques estivales n'ont particulièrement pas favorisé les activités nautiques de loisir, la tendance semble renouer avec la volumétrie connue avant la crise COVID.

I.2 BILAN HUMAIN

4312 personnes [5889 en 2023] ont été impliquées cette année dans les **1847** opérations conduites par le CROSS CORSEN dont **423 tirées d'affaire** avant l'arrivée des secours, **606 secourues** (+8,6%), **1393 assistées** (-40%), **383** personnes impliquées dans des fausses alertes (tendance stable pour ces événements rencontrés majoritairement lors de déclenchements accidentels de systèmes d'alerte automatiques)



17 personnes ont été déclarées décédées en 2024.

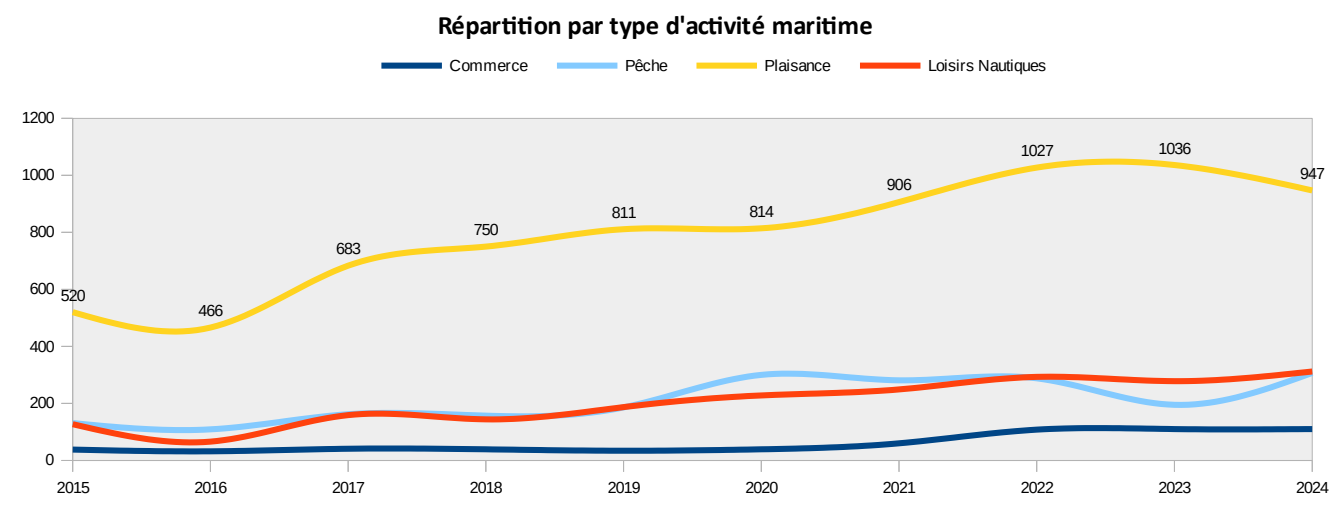
Après avoir connu en 2023 une série d'accidents de baignade causant la mort de 9 personnes, l'année 2024 fut moins éprouvante. Les cas de décès sont majoritairement liés aux activités de plaisance et de loisirs nautiques.

On note également un taux important de suicides (4 personnes entrant dans cette comptabilité) ; la disparition d'une personne (Cap Frehel) et celle d'un marin pêcheur tombé à la mer.

Les activités la plus accidentogène en 2024 dans la zone du CROSS Corsen est la baignade. Les causes des **17** décès sont les suivantes :

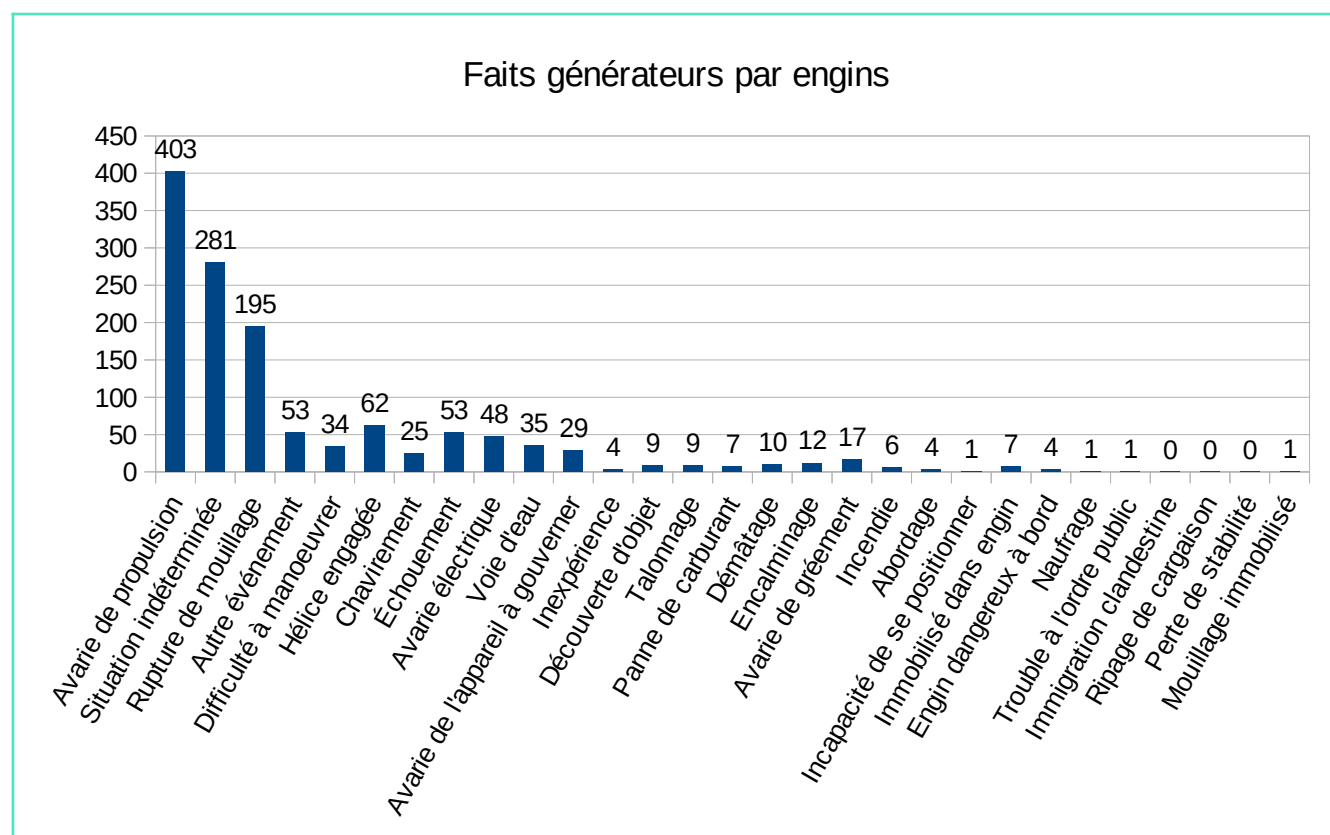
- baignade : 5
- (suspicion) de suicide : 4
- pêche à pied : 2
- problème médical : 2
- chasse sous-marine : 1
- plaisance : 1
- chute à la mer : 1
- chute de falaise : 1

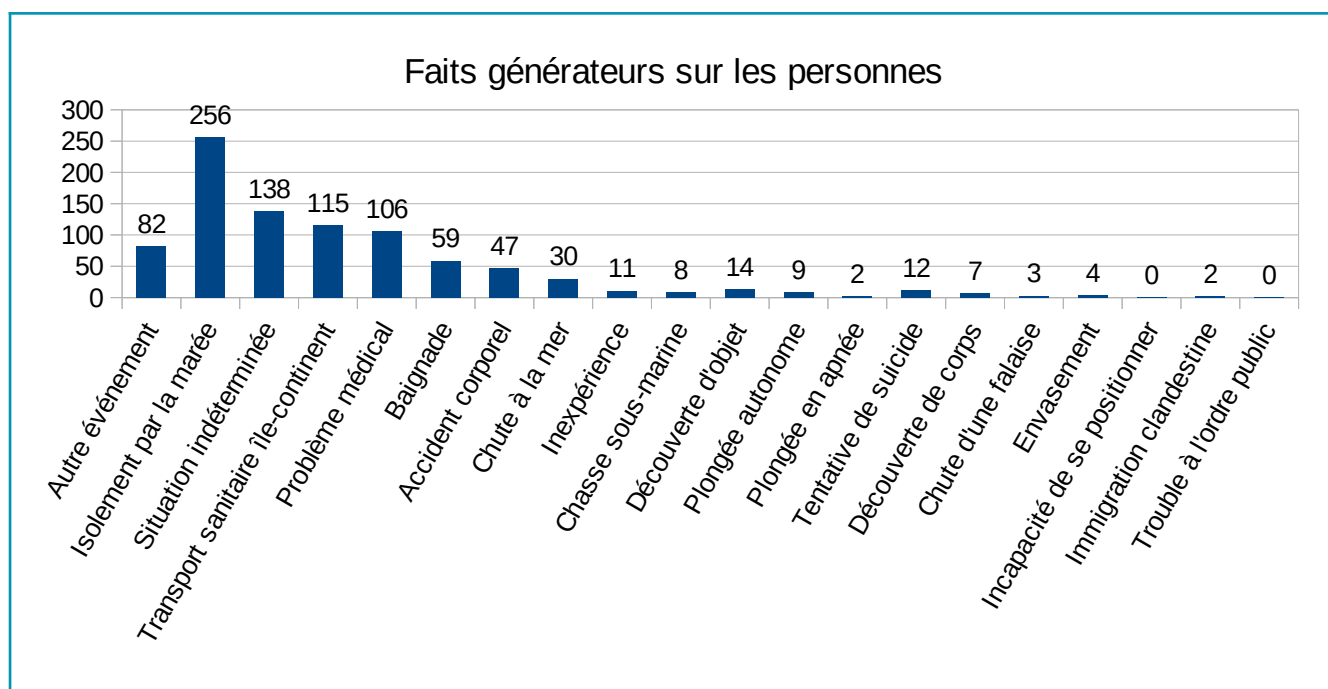
I.3 BILAN PAR ACTIVITÉ



La moitié des opérations coordonnées par le CROSS CORSEN sur une année concerne les activités de plaisance.

L'activité opérationnelle globale par secteur d'activité affiche **une baisse de 9 %** par rapport à 2023, faisant écho à la baisse globale du nombre d'opérations (-11 %) présentée en début de chapitre.





Les faits générateurs :

La notion de « faits générateurs »³ est encore récente et l'avenir permettra de mieux appréhender ces chiffres et pouvoir déterminer des tendances.

Concernant les faits générateurs liés aux engins

Les événements les plus courants dans cette catégorie sont les **avaries de propulsion** ainsi que les **ruptures de mouillage**. On dénombre aussi de nombreux cas de navires en **difficulté à manœuvrer** et d'**hélices engagées** liées aux particularités de la zone⁴.

Concernant les faits générateurs liés aux personnes

Les **isolements par la marée** et les **transports sanitaires** sont les faits générateurs caractéristiques de la zone et sont en augmentation⁵. Les **problèmes médicaux** et les accidents corporels sont en hausse⁶.

Par ailleurs, qu'il s'agisse de faits générateurs sur les engins ou les personnes, le CROSS est majoritairement sollicité pour des « situations indéterminées » ou « autres événements » traduisant des inquiétudes ou incertitudes relayées par des témoins ou des tiers. Lors des phases de recueil des éléments de l'alerte, ces sollicitations placent le CROSS en phase d'incertitude « INCERFA-ALERFA » et nécessitent des phases complexes d'enquêtes et de recherches. En retour d'expérience, Ces **opérations sont plus délicates à diriger**.

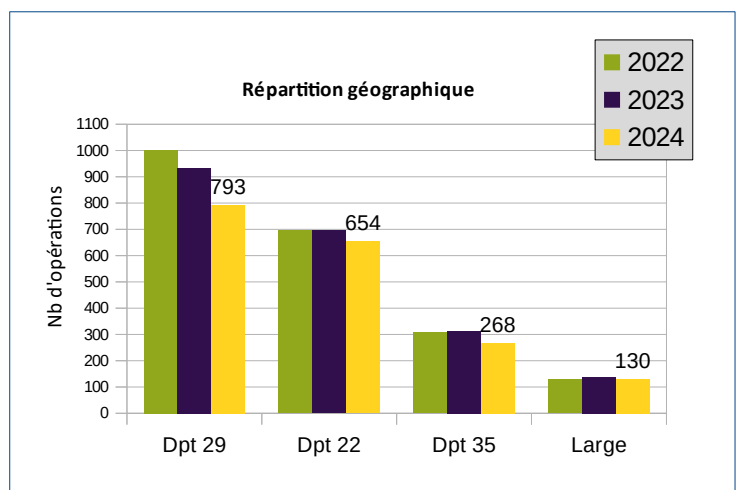
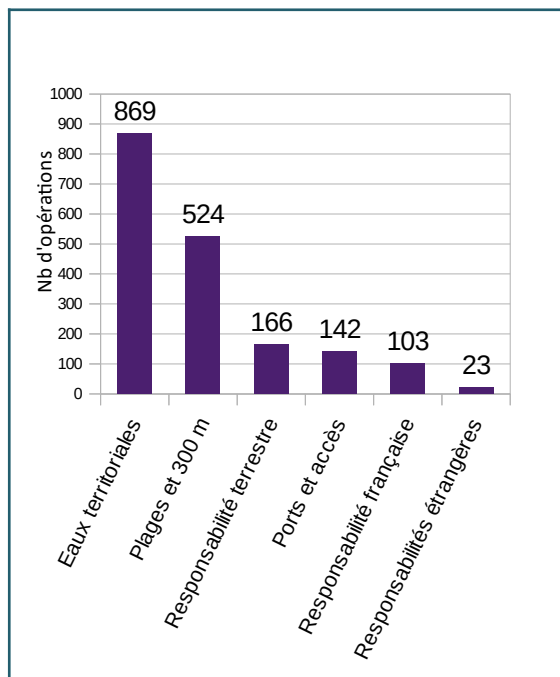
3 - Notion de fait générateur est apparue avec l'arrivée du nouveau progiciel des CROSS « SEAMIS »

4 - Forts courants, mers croisées, engins de pêches perdus ou dérivants

5 - Accroissement en raison de l'augmentation de l'âge des îliens et de la pêche à pied

6- Une hausse +14 % depuis deux ans, en partie lié au changement d'instructions de la Marine Nationale encadrant le traitement des blessés à bord qui sont – pour les cas les plus graves – dirigés par le CROSS.

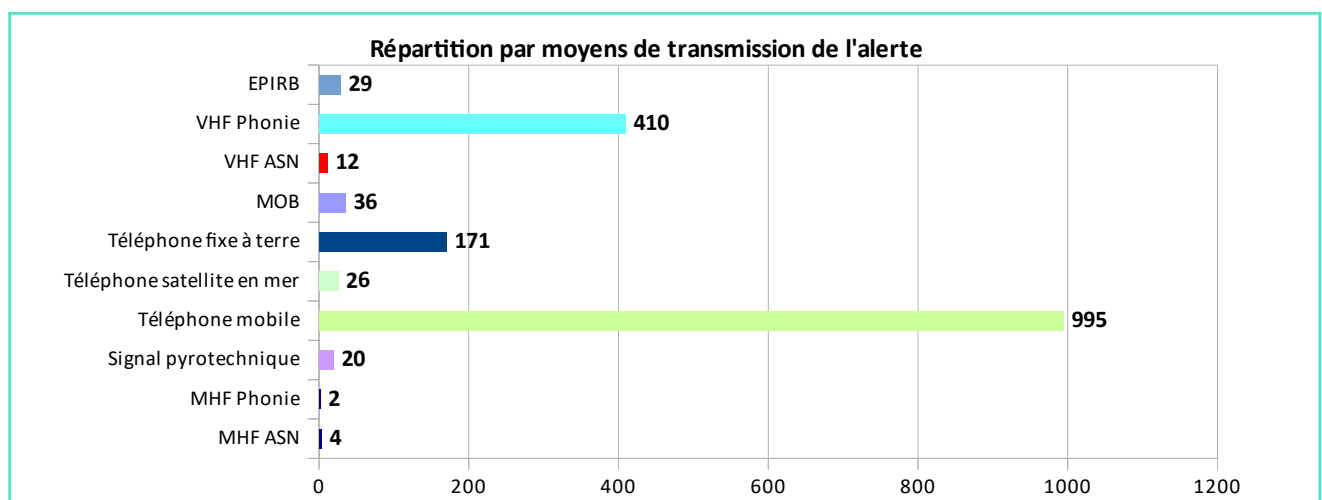
I.4 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE



Une activité LOCALISÉE

90% des opérations se déroulent en zone côtière⁷ (eaux territoriales). Paradoxalement, les **opérations côtières** sont généralement les plus **difficiles à coordonner** en raison de la multiplicité des témoignages, des mauvaises propagations radiophoniques, des modèles de dérive inadaptés à ces zones et nécessitent une plus grande anticipation. Elles présentent également **le plus de dangers** (proximité des écueils, risque de sur-accident).

Par ailleurs, pour les opérations attachées à un département, la volumétrie est proportionnelle à la longueur du linéaire côtier de chaque département que couvre le CROSS CORSEN (29-Finistère, 22-Côtes d'Armor, 35-Ille-et-Vilaine).



⁷Considérant la zone s'étendant depuis la limite des eaux des plages et à l'extérieur des ports jusqu'à la limite des eaux territoriales).

I.5 MOYENS DE TRANSMISSION ET D'ALERTE

L'appel d'urgence « Secours maritimes » 196 en PROGRESSION

Comme pour l'année précédente, le téléphone cellulaire est le vecteur privilégié de transmission d'une alerte, suivi par la VHF Phonie qui rattrape le retard cumulé depuis l'arrivée de ce dernier vecteur d'alerte. A **2468** reprises, des personnes ont composé le numéro des Secours maritimes au 196 par téléphone mobile ou fixe pour contacter le CROSS Corsen. L'utilisation du 196 affiche une **hausse de 7,8 %** par rapport à 2023 portant à **67 %** la part des appels reçus par téléphone.

L'utilisation des signaux pyrotechniques demeure anecdotique et semble avoir atteint son seuil résiduel.

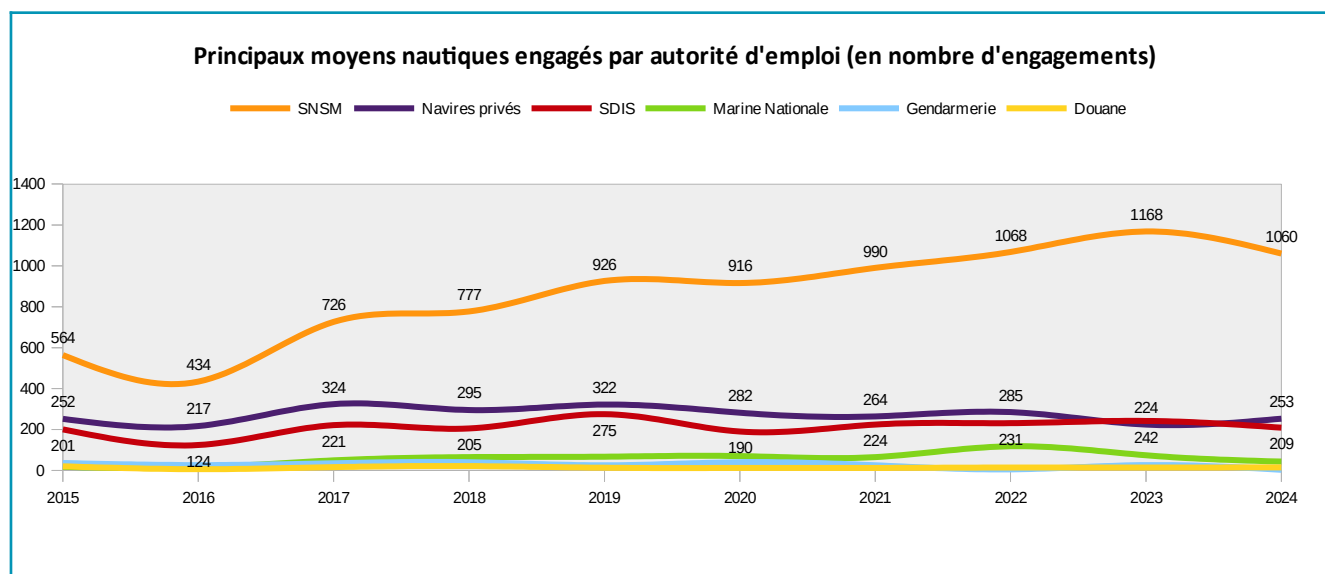
I.6 MOYENS D'INTERVENTION MIS EN ŒUVRE

En réponse aux alertes de détresse, le CROSS CORSEN peut solliciter les moyens nautiques et aériens des différentes administrations travaillant en mer ainsi que les moyens nautiques de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM). En outre, en application de l'obligation faite à un capitaine de navire de porter secours à toute personne «en danger» de se perdre en mer, le CROSS est susceptible d'engager l'ensemble des moyens de l'État et des collectivités (pompiers, police, poste de plage, etc.) ainsi que des navires privés dès lors qu'ils sont adaptés à l'opération à conduire.

Il sollicite également des moyens terrestres pour recueillir des informations ou participer aux interventions.

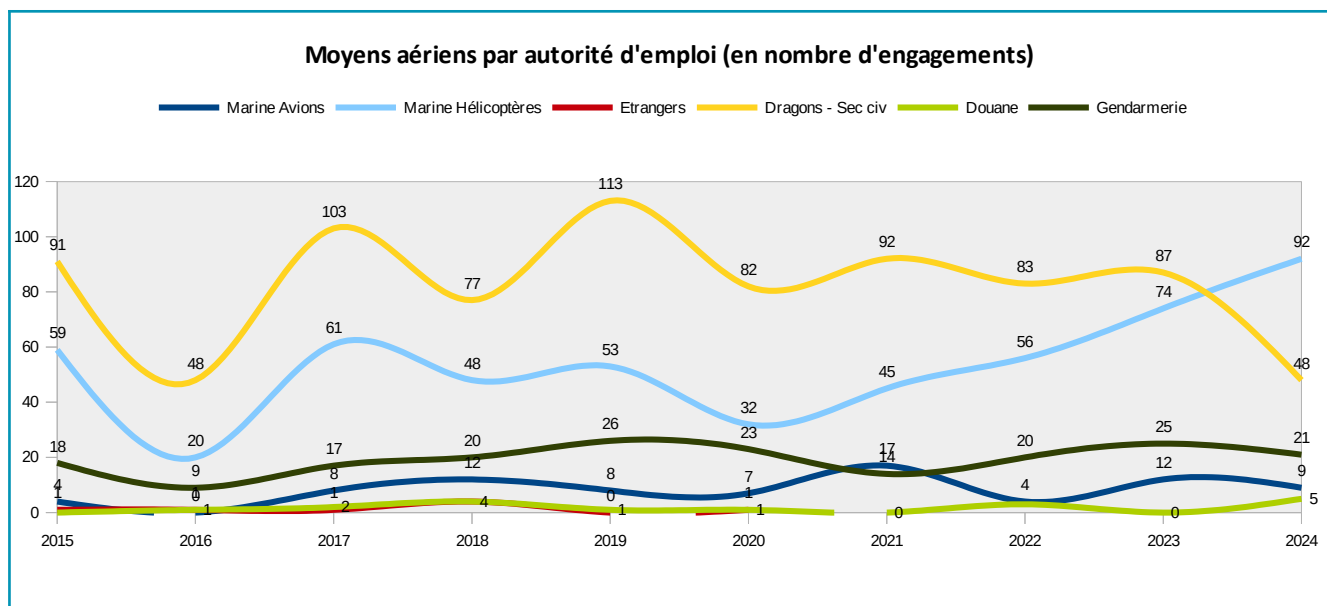
Moyens nautiques : une baisse globale des sollicitations

Comme en 2023, la sollicitation des moyens de la SNSM, et dans une moindre mesure les moyens des services d'incendie et de secours (SDIS), est en baisse. Cette baisse suit la baisse générale d'activité. Cependant avec **1060 interventions, la SNSM intervient dans 68 % des cas** (tendance en hausse continue depuis 2016).



Moyens aériens : sollicitations mesurées

Le nombre de sollicitations de moyens aériens reste stable (10 % du nombre total d'opération) et suit la baisse générale du nombre d'opérations (-12 %). Si la répartition du nombre d'engagement de moyens aériens par administration demeure stable depuis 2012, on note la forte augmentation des engagements des aéronefs de la **Marine nationale (+64 % sur les deux dernières années)**. Cette augmentation est la conséquence directe de l'arrivée du H 160, de la nouvelle organisation de la flottille mettant en œuvre l'hélicoptère SAR et, dans une moindre mesure, de la baisse de disponibilité des hélicoptères de la sécurité civile.



I.7 FAITS MARQUANTS

30 mars 2024

Lors d'un entraînement de mini 650 par temps agité (vent force 8), le CROSS Corsen reçoit un message MAYDAY RELAY rapportant la perte d'un skipper suite au départ au lof de son navire de course (secteur du Cap de la Chèvre). Il est alors décidé d'engager deux moyens de la SNSM et un hélicoptère de la sécurité civile ainsi que de dérouter deux navires dont un de la Marine nationale. Après 40 minutes de recherche, le naufragé est localisé par l'hélicoptère. La victime en hypothermie est treuillée puis déposée à l'hôpital de la Cavale Blanche. Le voilier désemparé est alors pris en charge par la SNSM qui le sécurise avant de repartir sur une autre opération.

13 mai 2024

Vers 23h00 le capitaine du navire de pêche « AR MILINO » informe le CROSS de la chute à la mer de son matelot. Le CROSS engage immédiatement deux moyens SNSM et un hélicoptère H160 de la Marine nationale. Une vedette de la Douane et un premier navire de pêche répondent au message MAYDAY RELAY et se rendent sur zone pour contribuer aux recherches. Ces moyens sont complétés par 3 autres navires de la SNSM et le concours de 8 navires de pêche durant la nuit. Vers 01h00 est décidé l'engagement d'un hélicoptère de la sécurité civile. Les deux hélicoptères se relaient ainsi jusqu'à 07h00 le 14 mai. Une fois ramené à terre avec l'aide de la SNSM, le patron du « AR MILINO » a été conduit au

centre hospitalier de Lannion par les pompiers suite à l'avis du SMUR maritime. Faute d'éléments nouveaux, les recherches sont suspendues vers midi par les autorités maritimes sans avoir retrouvé le matelot.

4 octobre 2024

Le vendredi 4 octobre 2024 à 20h08 le CROSS CORSEN reçoit l'appel d'une femme inquiète pour son mari, âgé de 77 ans, parti seul de Jersey la veille, pour une navigation vers Roscoff à bord de son voilier nommé "CORMORAN".

Après une nuit d'enquête et d'investigation avec la station SNSM de Ploumanach et la collaboration des Coastguard anglais, sans résultat, le canot SNSM "Président Toutain" de de Ploumanach est engagé pour des recherches suite au dernier bornage du téléphone du skipper dans le secteur Perros-Guirec. L'engagement de l'avion de recherche "AIR SEARCH ONE" basé à Guernesey permet de localiser à 10h56 le navire en perdition à 40 nautiques de sa destination. Le canot SNSM établit le contact à 12h42 avec le sexagénaire désemparé. Après 5 heures de remorquage, le skipper est pris en charge par les pompiers au port de Trébeurden.



31 août 2024

Le président de la station SNSM de Plouescat relaie un appel d'une femme inquiète pour son mari parti en mer le matin même à bord de son navire «FÉE DU KERNIC». Le dernier bornage téléphonique a eu lieu dans le secteur de Guisseny. Le CROSS organise alors les recherches en mobilisant 7 moyens nautiques de la SNSM, un hélicoptère H160 et un navire de la Marine nationale. La diffusion de messages MAYDAY RELAY permet d'obtenir le concours d'une dizaine de navires. Le sémaphore de Brigognan apporte un soutien précieux en contactant les navires sur zone. Compte tenu de la localisation de la zone de recherche, le CROSS Corsen sollicite alors les garde-côtes britanniques basés à Guernesey pour obtenir le concours d'un avion « AIR SEARCH ONE ». Les recherches sont suspendues vers 22h00 et reprennent le lendemain matin, sans succès.

Trois jours après l'alerte, le «FÉE DU KERNIC» est localisé au large à près de 80 milles des côtes par le navire «ETOILE» avec un corps inanimé dans la cabine. Un navire de commerce, puis de la Marine nationale servent de relais pour établir les communications entre le CROSS et l'« ETOILE ». Un hélicoptère H160 est dépêché sur zone et dépose à bord un médecin et un officier de police judiciaire pour établir les constatations. Après le treuillage du corps, le navire «ETOILE» conserve en remorque le navire pour l'amarrer au port de Roscoff. Le CORG 29 prendra en charge le corps à l'hôpital de la Cavale Blanche.

7 novembre 2024

Le CROSS reçoit un message MAYDAY sur le canal 16 de la VHF indiquant une voie d'eau sur le voilier « AD HOC » au large de la baie d'Audierne. Le CROSS diffuse un MAYDAY RELAY auquel répondent le navire de commerce « MARATONA » et le fileyeur du Conquet « BUGEL AR KONK ». Il est décidé d'engager un hélicoptère H160 de la base de Lanvéoc et de dérouter un Atlantique 2 de Lann-Bihoué. Le requérant est hélitreuillé puis est pris en charge au CHU de la Cavale Blanche. Le voilier est pris en remorque par le « BUGEL A KONK ». Le skipper retrouvera son voilier au port du Conquet le soir même.

I.8 CONCLUSION BILAN SAR

L'année 2024 met en évidence l'impact favorable de la météorologique sur le volume d'activité. En conséquence, la sollicitation générale des moyens de sauvetage est en baisse, exceptée pour les hélicoptères de la Marine nationale (conséquence du changement de machine et de l'organisation de la flottille 32F).

La **tendance** semblant traduire la fin d'une hausse continue du nombre d'opérations annoncée en 2023 se vérifie, traduisant le caractère exceptionnel des années post-confinement. Cependant, si le nombre des opérations est en baisse depuis 2023, l'analyse de l'activité de ces 40 dernières années et du taux de croissance moyen permet de projeter l'activité SECMAR encore à la hausse pour les années à venir.

À cela, les études sociologiques⁸ démontrent l'enthousiasme croissant et intergénérationnel des Français pour les activités de loisirs et en mer en particulier⁹. De plus, la conjoncture économique fait de la Bretagne l'une des régions plus attractives de France¹⁰. Les indicateurs convergent donc vers une **augmentation des pratiques engendrant une hausse de l'activité SECMAR pour les années à venir.**

8 - Delisle, 1993 ; Delbès et Gaymu, 1995 ; Garrigues, 1989 ; Paillat, Attias-Donfut, Clément, Delbès, Renaut et Rozenkier, 1989 ; Paillat, Delbès, Gaymu et Sammartino, 1993-2009 ; Lalive d'Épinay, Bickel, Maystre et Vollenwyder, 2000, chap. 8 ; Pohjolainen, 1997-2012 ; Cairn. Info ; Bikel, Lalive d'Épinay, Vollenwyder 2007).

9 - Bilan saison estivale 2023 Fédération des Industries Nautiques.

10 - INSEE.

II - LA MISSION DE LA SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION (SURNAV)

II.1 RAPPEL DES OBJECTIFS RÉGLEMENTAIRES

Le décret n°2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime confie aux CROSS, sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime, la mission de surveillance de la navigation maritime.

Cette mission se compose du :

- suivi du trafic maritime,
- service de trafic maritime « côtier » dans le dispositif de séparation de trafic (DST) de Ouessant,
- service d'assistance maritime.

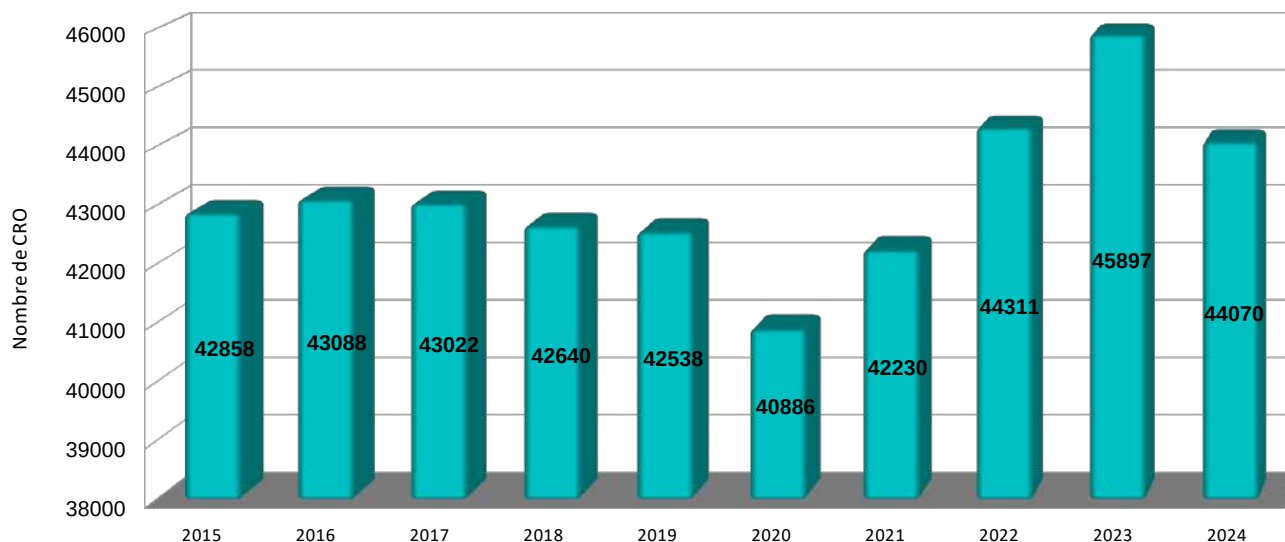
II.2 SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ OPÉRATIONNELLE SURNAV



Au cours de l'année 2024 le CROSS Corsen (par son service « Ouessant trafic ») a été le point de contact pour **231** navires en avarie (+40%) , dans **41 %** des cas celle-ci durant plus de 2h. Il a réalisé le suivi de **130** remorquages (+36%), accordé **317** mouillages (-17%), refusé à **110** reprises les intentions de transit dans la double voie du DST (+60%), réalisé **38** suivis de navigation sur des navires présentant un potentiel danger à la sécurité de la navigation (+36%) et assuré un suivi de **171** navires en dérive volontaire.

Nombre de Comptes Rendus Obligatoires enregistrés par Ouessant Trafic

en moyenne 120 navires / jour en 2024

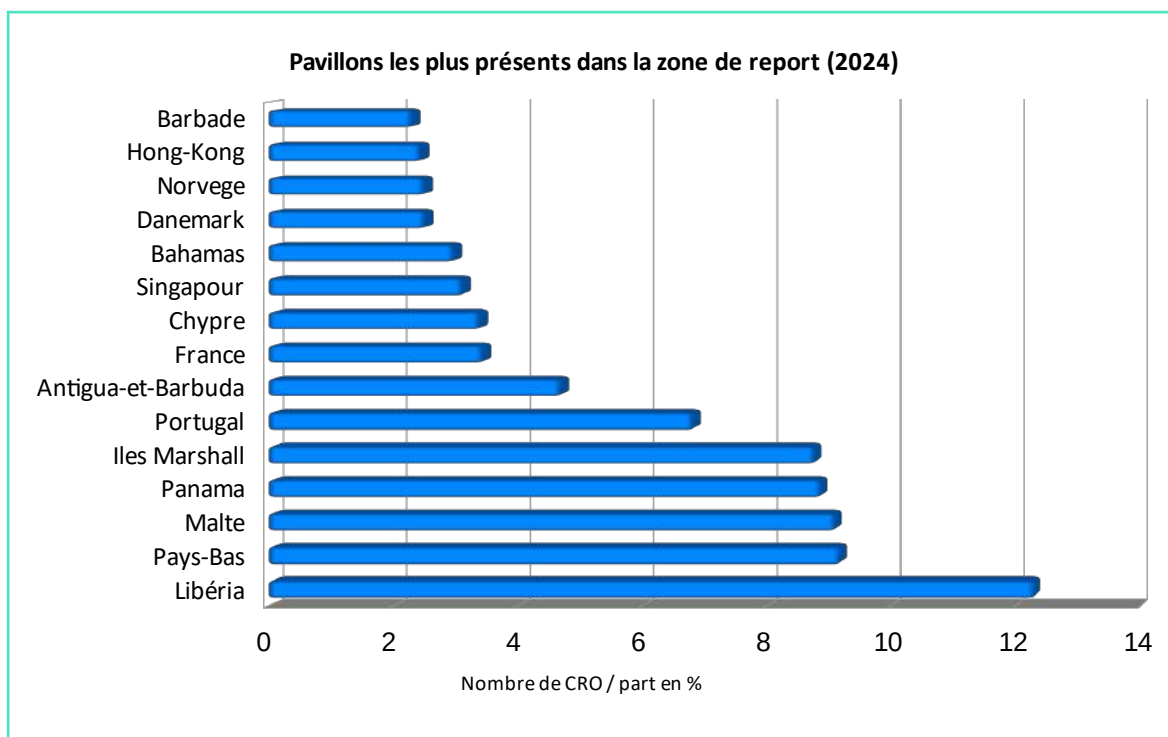


Le CROSS Corsen recueille et traite les comptes rendus obligatoires (CRO) de tous les navires de plus de 300 UMS transitant dans un cercle de 40 milles nautiques de rayon centré sur la tour du Stiff implantée sur l'île d'Ouessant.



Au cours de l'année 2024, **44070** (-4%) navires soumis à CRO se sont signalés lors de leur passage dans la zone de report d'Ouessant, soit **120** navires par jour en moyenne. Cette diminution peut s'expliquer par le contexte géopolitique tendu qui impacte le trafic maritime, notamment au Proche-Orient.

Des navires de **92** pavillons différents ont croisé devant Ouessant en 2024. Les 15 pavillons les plus présents sont les mêmes depuis 2018 (avec quelques variations dans l'ordre) et représentent **84%** des passages enregistrés dans la zone de comptes-rendus.



508 millions (+2,6 %) de tonnes de marchandises dangereuses et/ou polluantes ont été déclarées en 2024 à l'occasion de comptes rendus obligatoires à Ouessant Trafic, dont **417 millions** (+9,7 %) de tonnes de liquides inflammables, soit 82 % du total (essentiellement hydrocarbures).

Le nombre total de passagers transportés dans la zone de compétence s'élève à **2,25 millions**, chiffre en augmentation (+8%) par rapport à 2023. **1928** transits de navires à passagers ont été enregistrés dans la zone de report d'Ouessant en 2024.

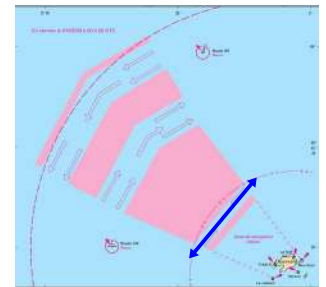
NB. Ces chiffres ne prennent pas en compte la desserte des îles de l'Iroise (Ouessant, Molène, Sein).

Parmi les plus grands navires ayant emprunté le DST d'Ouessant en 2024, des porte-conteneurs de 400 mètres de long et près de 24 000 EVP (à noter, cette année, les cinquante plus gros porte-conteneurs étaient tous de longueur égale à 400 mètres), des pétroliers de 310 000 tonnes de port en lourd, des minéraliers de 320 000 TPL (340 mètres de longueur), des gaziers de 130 000 TPL (315 mètres) et des paquebots transportant près de 5 000 passagers lors de leur transit. Ces chiffres sont stables par rapport à l'an dernier.

Voies de navigation spécifiques

Voie à double sens de circulation

Voie à double sens de circulation : Les conditions d'emprunt de la double voie sont définies par l'arrêté n°2021/057 du préfet maritime de l'Atlantique qui réglemente la navigation dans le DST d'Ouessant en vigueur depuis le 1er juin 2021. 1327 transits ont été enregistrés dans la double voie en 2024. La vigilance de l'autorité maritime sur l'emprunt de la voie à double sens demeure maximale vis-à-vis des navires invoquant des raisons de sécurité (40 cas en 2024).



Passages et chenaux de l'Iroise (Fromveur, Four, Helle et Raz de Sein)

La navigation y est réglementée par l'arrêté n°2017/086 du préfet maritime de l'Atlantique qui prévoit une possibilité pour des navires à passagers exploitant des lignes régulières d'emprunter les chenaux.

744 transits de navires de plus de 300 UMS (soumis à compte-rendu) dans les passages et chenaux de l'Iroise ont été enregistrés en 2024.

NB. Ces chiffres ne prennent pas en compte la desserte des îles de l'Iroise (Ouessant, Molène, Sein).

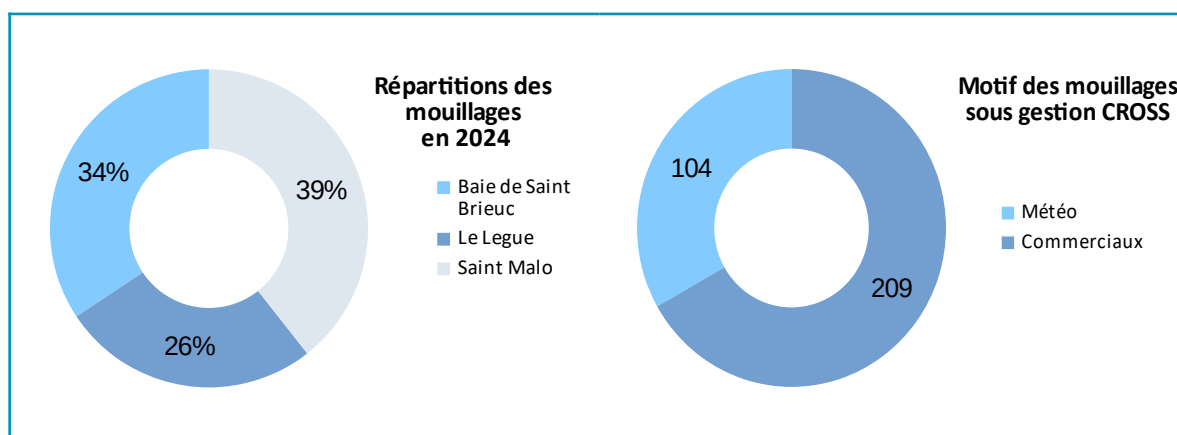


Gestion des mouillages

Le mouillage des navires français et étrangers en zone maritime Atlantique est réglementé par l'arrêté du préfet maritime de l'Atlantique n°2021/130 modifié du 8 décembre 2021.

Cet arrêté donne délégation aux CROSS pour la gestion des mouillages des navires de charge de jauge supérieure à 300 UMS, à l'exclusion de la rade de Brest et ses alentours.

Le nombre de mouillages fluctue en fonction des conditions météorologiques et de trafic dans les ports. Il reste stable depuis 3 ans. En 2023, le CROSS Corsen a accordé **317** autorisations de mouillage.



Les zones les plus utilisées sont la baie de Saint-Brieuc (**192** mouillages, soit 60% du total, répartis entre la zone de mouillage météo appelée le « polygone » [109 autorisations] et les points de mouillage d'attente devant le port du Légué [83 autorisations]) et Saint-Malo (**124** mouillages soit 39 %). La zone de Tréguier a été utilisée à **1** seule fois, toujours après consultation des pilotes maritimes et par conditions idéales compte tenu de ses caractéristiques.

En outre, le CROSS a été point de contact pour **158** demandes de mouillage (+61%) en zone de compétence du COM Brest.

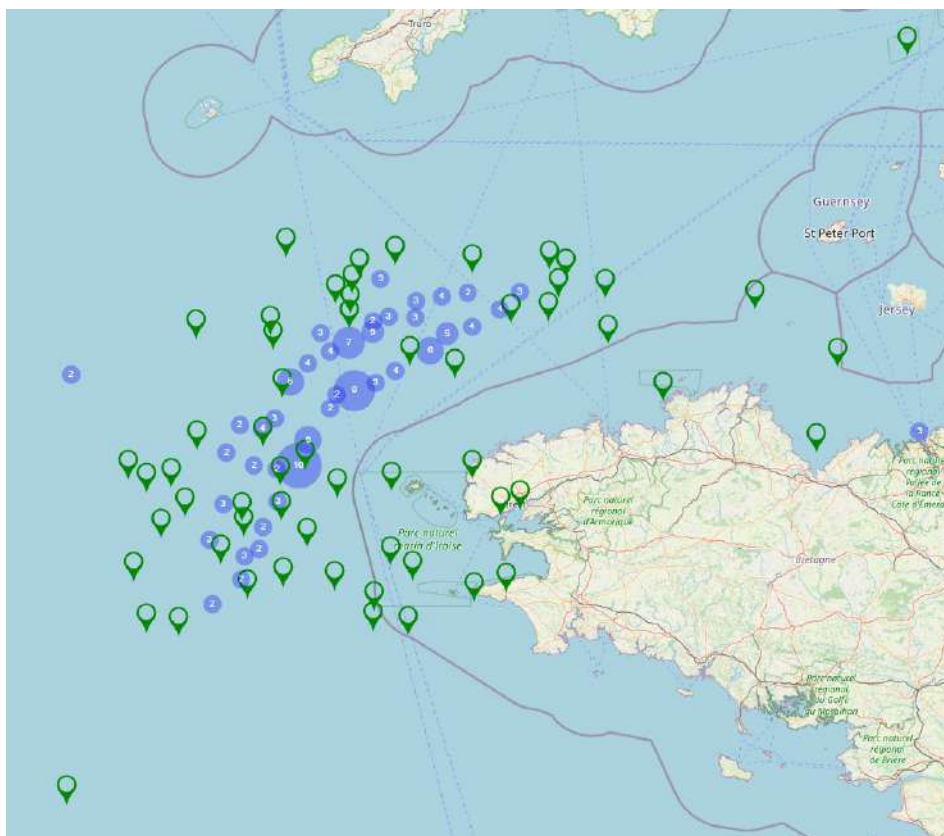
II.4 SERVICE D'ASSISTANCE MARITIME

Dans sa zone de responsabilité en matière de recherche et de sauvetage, le CROSS Corsen est un service d'assistance maritime (MAS). Il assure à ce titre la réception des notifications obligatoires en cas d'incident ou d'accident à bord, le suivi de la situation du navire en avarie, le contact entre le capitaine et les autorités maritimes et le contact entre les participants à toute opération d'assistance maritime dont le préfet maritime assure la coordination.

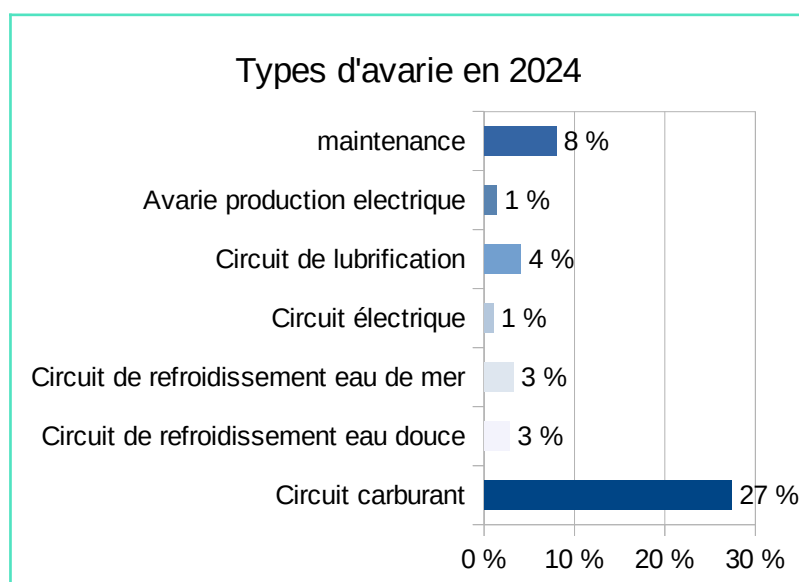
Les informations recueillies permettront avec le concours du Centre Opérationnel de la Marine (CENTOPS) et de la division Action de l'État en Mer (AEM) de la préfecture maritime de l'Atlantique, de mettre en œuvre des mesures préventives : envoi à bord d'une équipe d'évaluation, transmission de mise en demeure, assistance du remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) **Abeille Bourbon**.

● **Détection et suivi des navires en avarie**

En 2024, **231** avaries ou arrêts pour maintenance ont été signalées au CROSS (+40 %). Leur répartition géographique est homogène le long des routes de navigation. La durée moyenne d'immobilisation est de 4h09 soit en cumulé l'équivalent de 40 jours dans l'année.

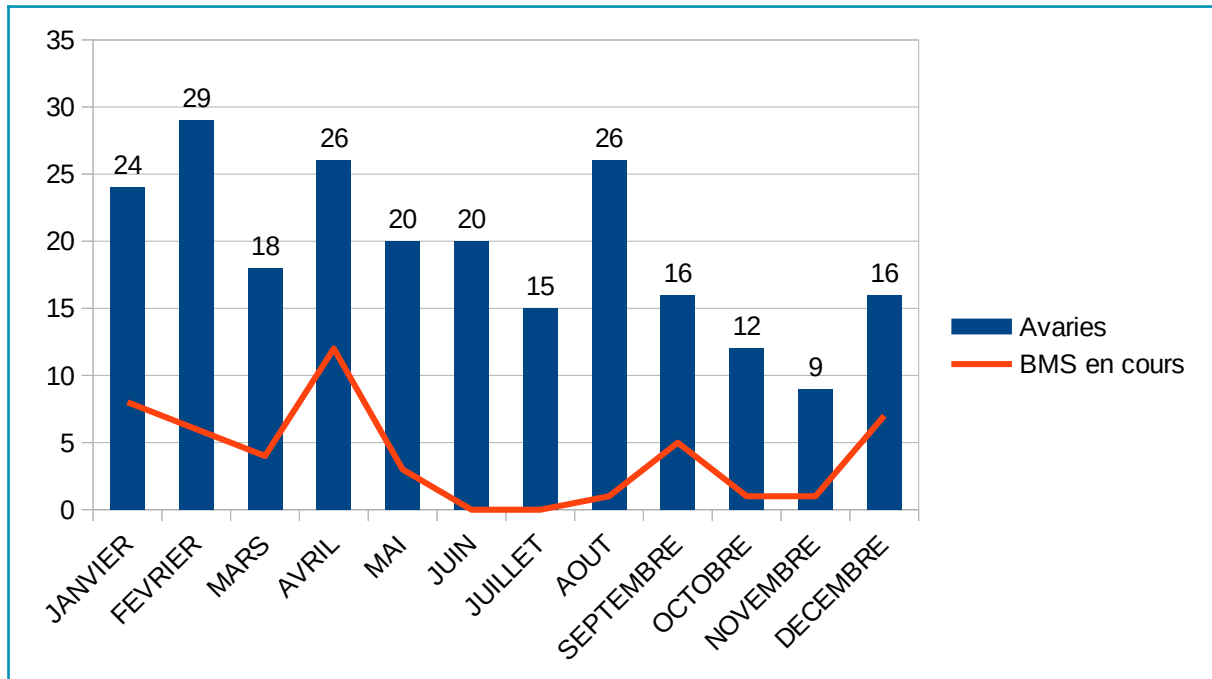


Cartographie des avaries de navires de commerce 2024 suivies par Ouessant Trafic



Les navires ont explicitement relié l'avarie au changement de combustible dans **65 cas** (28%), le pourcentage reste équivalent aux précédentes années. Dans les autres cas, l'avarie était sans lien ou le navire n'était pas en mesure de fournir l'information. Les problèmes mécaniques liés au changement de combustible peuvent se déclarer avec un décalage significatif dans le temps (de 90 minutes à 4 heures).

Dans la plupart des cas, le navire a été à même de réparer seul. A **3 reprises**, l'avarie a nécessité l'intervention du remorqueur **Abeille Bourbon** pour un remorquage et par **1 fois** pour une escorte. L'autorité maritime, sur la base des éléments fournis par le CROSS, l'AEM et le COM, a décidé de mettre en demeure un navire à **1 reprise**.

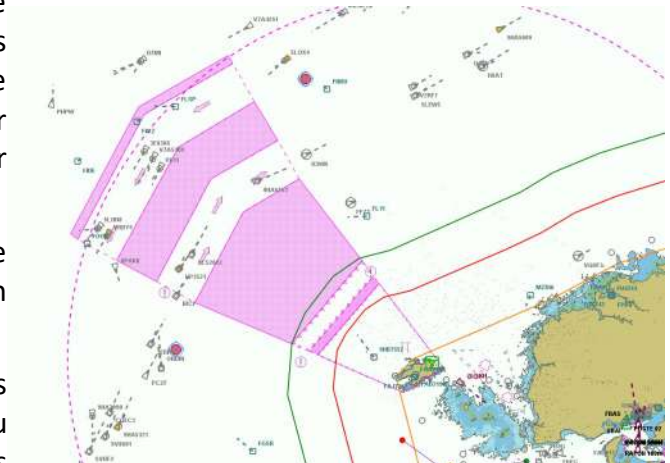


II.5 SERVICE DE TRAFIC MARITIME

En sa qualité de service de trafic maritime (STM), le CROSS Corsen a pour mission de suivre et apprécier le comportement des pistes dans les flux de trafic et de détecter les situations à risque pour alerter les navires. Il dispose pour cela d'une image d'ensemble du trafic dans sa zone, en s'appuyant notamment sur le système PELAGUS alimenté par des données radar et AIS.

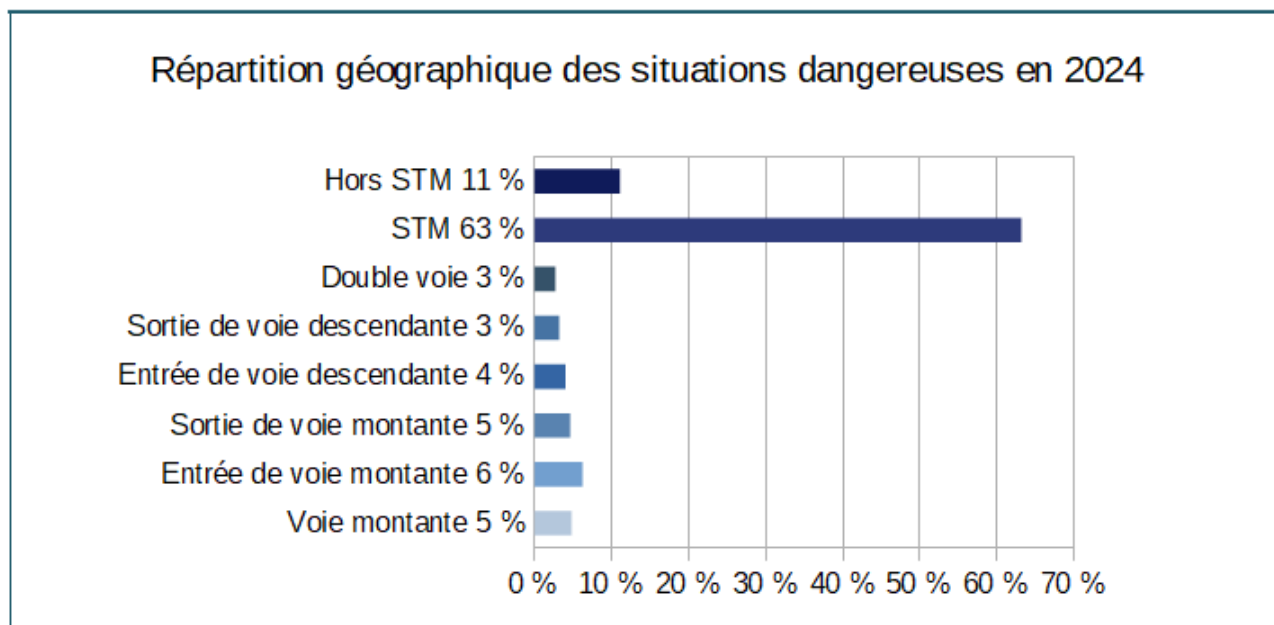
Il assure un service d'information et un service d'assistance. Il peut assurer un service d'organisation du trafic.

Le STM de Corsen s'efforce d'identifier en amont les **situations dangereuses** (rapprochées, anormales ou anticipées¹¹) c'est-à-dire les situations dans lesquelles un navire, du fait de son comportement, peut mettre en danger sa propre sécurité ou celle des navires situés aux alentours.



11 : Situation anormale : trajectoire erratique ou absence de réponse aux appels. Situation rapprochée : CPA et/ou TCPA réduits (<0,5 nq et 10 minutes). Situation anticipée : CPA et/ou TCPA >0,5 nq et 10 minutes mais routes rapprochées ou routes de collision.

Le STM a eu à gérer **81** situations anormales (+93%), **95** situations rapprochées (+428%) et **488** situations anticipées (+2%). Ces chiffres représentent autant de situations nautiques dans lesquelles l'action de Ouessant Trafic a été déterminante pour préserver la sécurité maritime et, de ce fait, participer à la sauvegarde des personnes, des biens et de l'environnement. 26% des situations dangereuses se situent à l'intérieur du dispositif de séparation de trafic, 63% se situent dans un cercle de 40 nautiques autour de Ouessant et 11% au-delà des zones précédemment listées. Cette veille permanente est assurée par 2 opérateurs.



II.6 SYNTHÈSE SUR LES CONTREVENANTS

6 constats d'infraction ont été dressés en 2024, à l'encontre d'un navire de pêche, de 4 navires de commerce et d'un navire gouvernemental étranger.

Les infractions portaient sur le défaut de veille et/ou un refus de se conformer aux demandes de Ouessant Trafic, des comportements dangereux en lien avec le non-respect de la règle 10 du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) ainsi que le non-respect des règles d'utilisation des chenaux.

II.7 FAITS MARQUANTS

23 avril 2024

Le remorqueur « VALDEMAR » se trouve en difficulté au nord de la Chaussée de Sein en raison des très mauvaises conditions météo (vent fort, mer formée). Le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) « ABEILLE BOURBON » appareille de Brest et l'hélicoptère « H160 » Marine nationale de Lanvéoc-Poulmic est mis en alerte pour secourir le cas échéant les trois membres d'équipage. Le concours du canot tout temps de la station SNSM de l'île de Sein est également

demandé. L'« ABEILLE BOURBON » prend le relais du canot SNSM et assure l'escorte du « VALDEMAR » jusqu'à un point de mouillage à l'abri en baie de Douarnenez.

27 septembre 2024

Le porte-conteneur « ONE HAMMERSMITH » rapporte à Ouessant trafic des problèmes moteur liés à une baisse de pression sur le circuit d'huile alors que le navire est dans le Dispositif de Séparation de Trafic (DST). L'avarie est liée au changement de combustible. Le navire en avarie annonce à plusieurs reprises des délais supplémentaires de réparation. L'« ABEILLE BOURBON », en alerte à Ouessant, se dirige vers le « ONE HAMMERSMITH ». Le navire annonce avoir effectué les réparations et repart vers sa destination. Cependant, Ouessant Trafic remarque que sa vitesse décroît de 6,5 nœuds à 2,4 nœuds. Le navire dérive et entre dans les eaux territoriales. Il est alors mis en demeure de prendre un remorquage avant 17h sans quoi l'« ABEILLE BOURBON » assurera un remorquage d'office, aux frais de la compagnie. Le plan ORSEC ANED passe en niveau 2. L'« ABEILLE BOURBON » prend en remorque le navire en avarie vers 16h en direction d'un point de mouillage en baie de Douarnenez. Le Bâtiment de Soutien et d'Assistance Affrétés (BSAA) SAPEUR intervient en complément de l'« ABEILLE BOURBON » pour effectuer cette opération. Après quelques jours au mouillage pour réparation, le navire est autorisé à repartir escorté par le remorqueur « BOKA GLACIER » en direction de Rotterdam.

9 novembre 2024

Le pétrolier « LARUS » se déclare en avarie de propulsion auprès de Ouessant Trafic suite à une chute de la pression dans le circuit d'huile. Le navire demande et obtient une autorisation de mouillage dans la baie de Saint-Brieuc pour pouvoir effectuer les réparations. Un contrôle documentaire est effectué à bord par la gendarmerie maritime. Le problème technique provient de la présence d'eau dans les pistons. Le navire demande alors à prolonger l'autorisation de mouillage afin de lui laisser le temps d'effectuer les réparations.



Après plusieurs jours de réparations infructueuses, quatre techniciens embarquent à bord. Le 21 novembre, le CROSS Corsen est informé que l'avarie est due à une tête de bielle fêlée. Les réparations sont possibles à bord et longues du fait du réusinage de la pièce à bord. La compagnie demande alors des devis pour un remorquage jusqu'à un chantier en mer Baltique. Le navire semble en sécurité au mouillage. La compagnie décide finalement d'organiser le remorquage du « LARUS » jusqu'à Klaipeda (Lituanie) pour effectuer les réparations à quai. Le navire attend donc l'arrivée du remorqueur affrété par sa compagnie.



Cependant, le 7 décembre, durant la tempête Darragh, le « LARUS » se met à chasser en direction de la côte. Il demande alors assistance car son moteur est en cours de réparation et il ne dispose donc d'aucune propulsion. Le remorqueur du port de Saint-Malo « CITE D'ALETH » tente une opération de remorquage sans succès du fait des mauvaises conditions météo. Compte-tenu du risque d'échouement, le préfet maritime de l'Atlantique requiert une action d'office et met en demeure le « LARUS » de se faire remorquer par l'« ABEILLE BOURBON » jusqu'en rade de Brest où il sera au mouillage à l'abri des conditions météo. Une équipe d'intervention est hélitreuillée à bord du « LARUS » par l'hélicoptère « H160 » Marine nationale

de Lanvéoc-Poulmic. Un membre d'équipage de l' « ABEILLE BOURBON » est également hélitreuillé à bord du « LARUS » afin d'aider les équipes lors du passage de la remorque. Le navire arrive finalement en rade de Brest le 9 décembre et quittera son poste de mouillage début janvier 2025, une fois les frais de remorquage réglés.

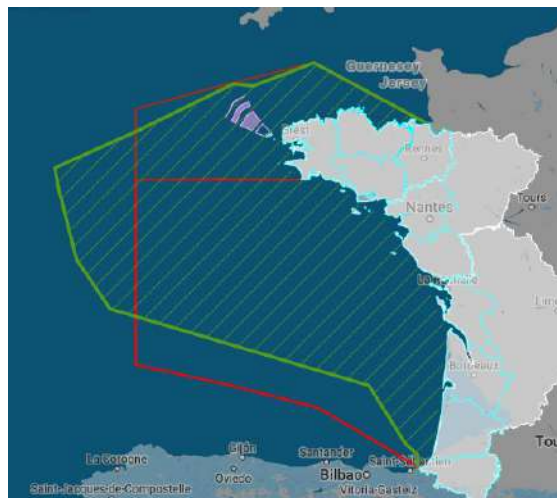
II.8 CONCLUSION BILAN SURNAV

Le nombre de navires transitant dans le STM de Ouessant diminue légèrement cette année. Les nombreuses avaries liées au changement de combustible diminuent chaque année mais restent présentes. Le nombre de situations rapprochées reste assez élevé et l'anticipation des opérateurs permet de conserver au sein du STM de Ouessant un niveau de sécurité important. Les connaissances techniques toujours plus poussées viennent s'ajouter à la maîtrise des textes régissant le transit, la navigation et le stationnement dans la zone. La formation des opérateurs ainsi que la mise à disposition d'outils adaptés à leurs besoins restent des éléments primordiaux pour accomplir cette mission de surveillance de la navigation. L'analyse de situations particulières ou de relecture des enregistrements passés permet à la cellule de Ouessant trafic d'optimiser et d'augmenter la qualité des services rendus aux navires et aux partenaires.

III - MISSION SURVEILLANCE DES POLLUTIONS EN MER (SURPOL)

L'instruction de la Direction des Affaires Maritimes (DAM) du 21 février 2011, en application des directives du Premier ministre, désigne le CROSS Corsen comme CROSS référent en matière de surveillance des pollutions marines pour la façade Atlantique (zones Corsen et Etel).

L'instruction du Secrétaire Général de la Mer (SGMer) du 15 juin 2023 relative à la recherche et à la répression de la pollution par les navires, engins flottants et plateformes fixe l'action des pouvoirs publics dans les cas de constatation des rejets illicites de toute nature commis en mer.

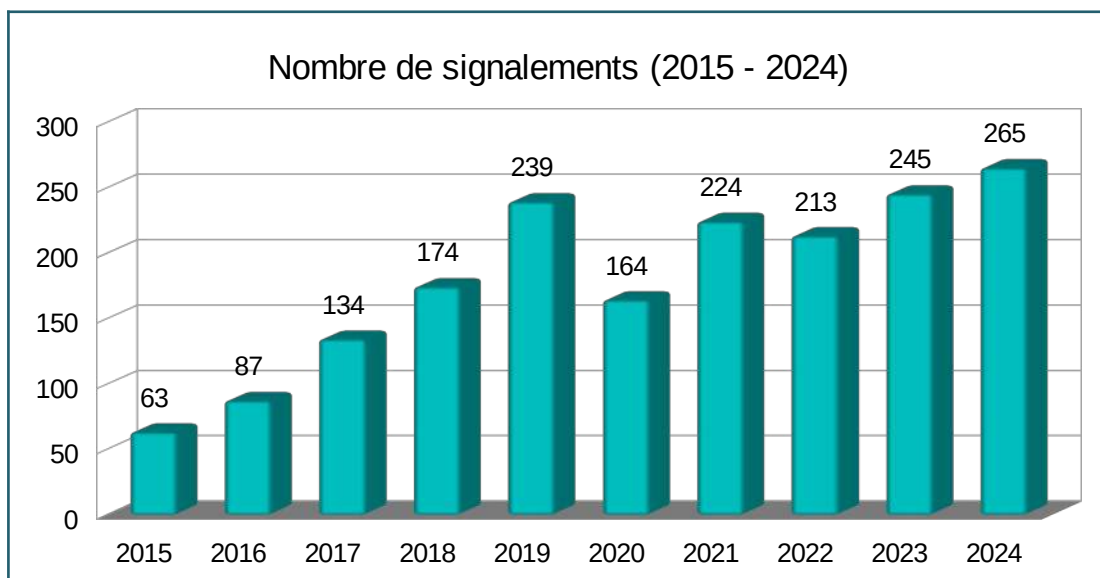


La mission de surveillance des pollutions maritimes du CROSS Corsen consiste à :

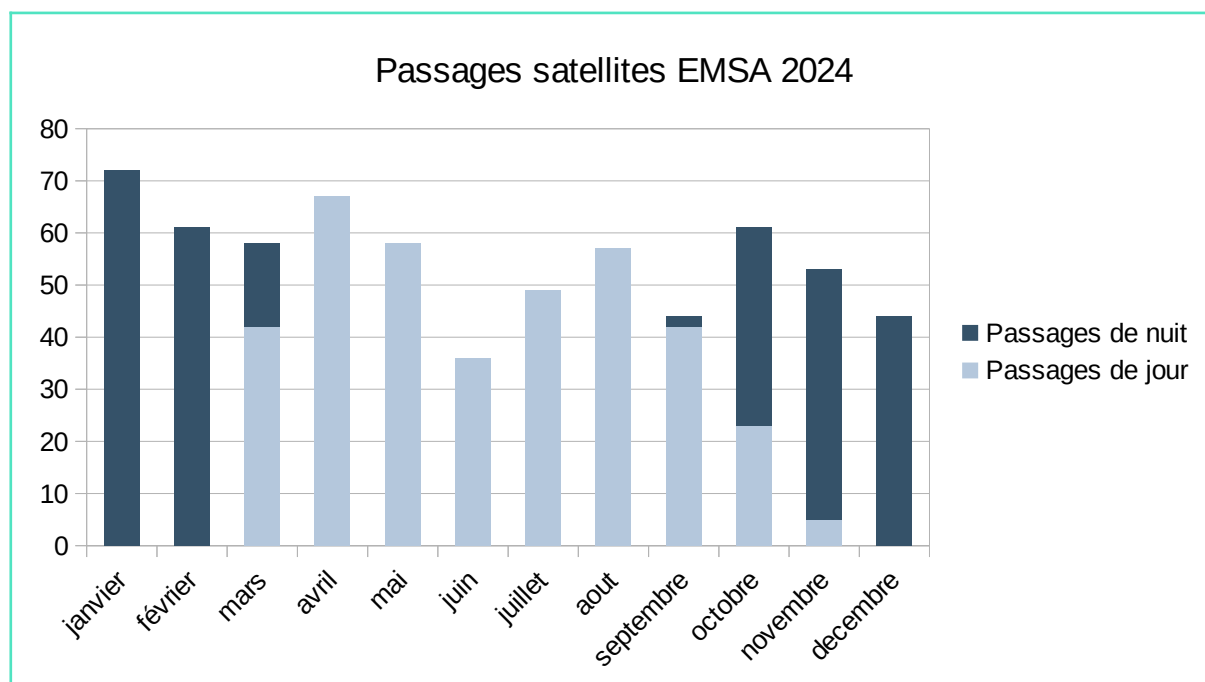
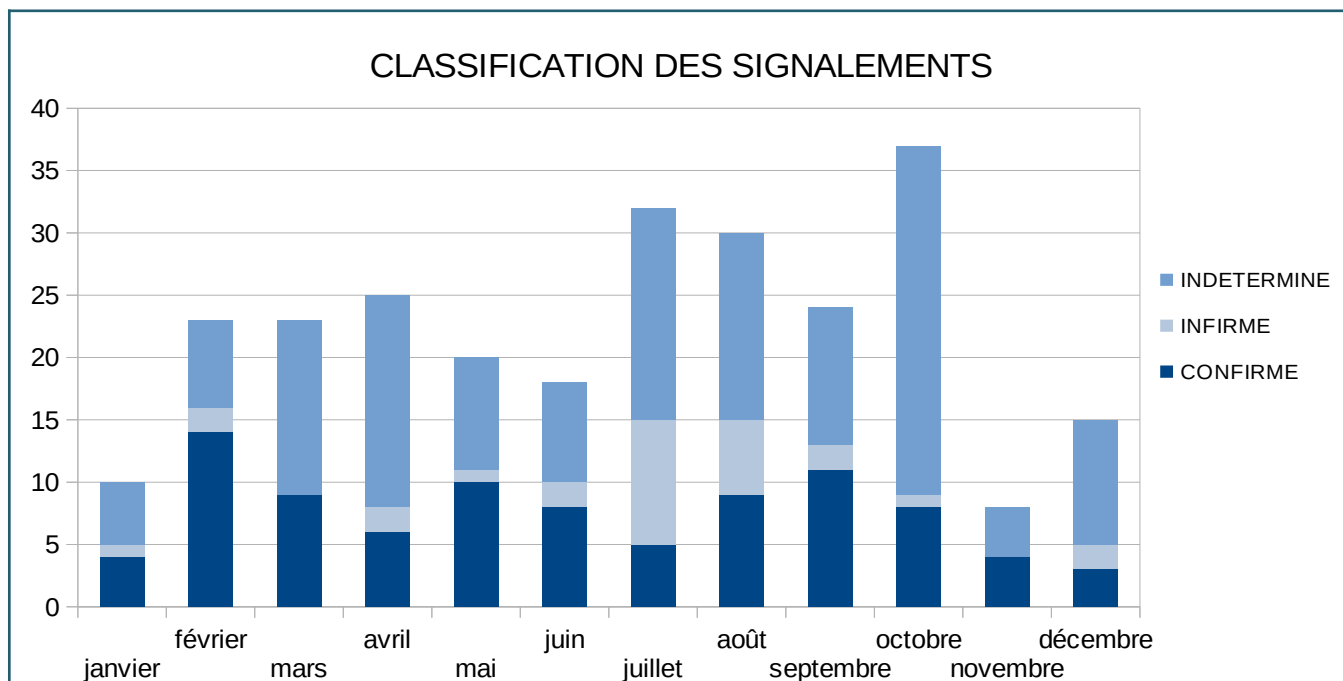
- recueillir et centraliser l'ensemble des signalements de pollutions sur la façade Atlantique ;
- informer les autorités et services en charge de la lutte contre la pollution en mer et à terre ;
- assurer le lien entre les autorités à terre et le navire incriminé ;
- lorsque c'est possible, identifier les pollutions et faire procéder à leur confirmation par des agents habilités ;
- cibler d'éventuels contrevenants, transmettre les informations obtenues vers le préfet maritime et/ou le procureur de la République compétent (TGI Brest), en vue d'éventuelles poursuites accompagnées ou non d'un déroutement du contrevenant ;

III.1 SYNTHÈSE DE L'ANNÉE

265 signalements (+ 8%) ont été traités par le CROSS Corsen au cours de l'année 2024. Le nombre croissant de passages satellite ainsi que la finesse de leurs clichés peuvent expliquer en partie ce résultat. En effet 65 % des signalements initiaux proviennent des moyens satellitaires.



La classification est établie conformément aux instructions ministérielles. Les pollutions sont classifiées « **infirmé** » ou « **confirmé** » si elles ont été relocalisées – ou non – par un agent public formé. Si elles ont uniquement été signalées sans avoir été relocalisées, elles sont classées dans la catégorie statistique « **indéterminé** ».



Le nombre de clichés satellite reste relativement constant au cours de l'année avec en moyenne 55 passages par mois dans la zone du CROSS Corsen. Les fluctuations du nombre de signalement semble davantage liées à la période de prise de vue (jour ou nuit). En effet les clichés de janvier, février, novembre et décembre sont pris presque exclusivement de nuit, ce qui diminue l'efficacité du ciblage. Cela explique le faible nombre de signalement en janvier en dépit du nombre important de passages satellite.

III.2 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

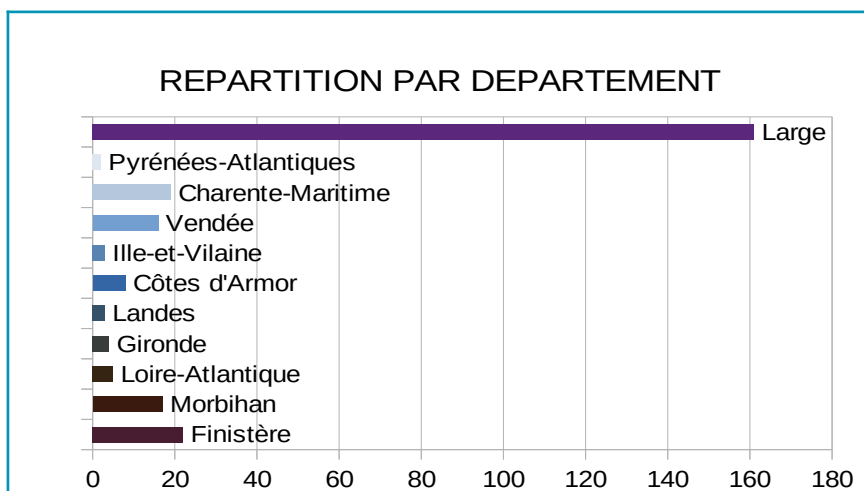
Sur la cartographie ci-après, on distingue clairement :

- la zone côtière comprise entre la pointe de Penmarc'h et l'estuaire de la Gironde ;
- l'axe de navigation entre le Cap Finisterre espagnol et l'entrée en Manche ;
- l'axe de navigation longeant la Bretagne Sud, pour le trafic en provenance ou à destination des ports de Nantes-Saint-Nazaire, les Sables d'Olonne et La Rochelle ;



Signalements de pollution au CROSS Corsen en 2024 (observations initiales)

La majorité des cas de signalements d'une possible pollution est située en zone large, c'est-à-dire au-delà des eaux territoriales. La bande côtière du département du Finistère est la première exposée avec près du double de signalements que pour les autres départements en Atlantique Manche-ouest.



Au niveau côtier, le Finistère reste le principal littoral signalant des cas de possible pollution. Les signalements sur l'ensemble de la façade Atlantique sont répartis de manière assez hétérogène, allant de 2 à 19 signalements par département. Ces disparités peuvent s'expliquer par un nombre de passage satellite différent selon les zones, par des littoraux de longueurs variables selon les départements et par une différence majeure de flux maritime. Ces résultats sont comparables à ceux de l'an dernier.

III.3 NATURE DES POLLUTIONS

Sur les **265 signalements**, **90 rejets** ont été classifiés « confirmé ».

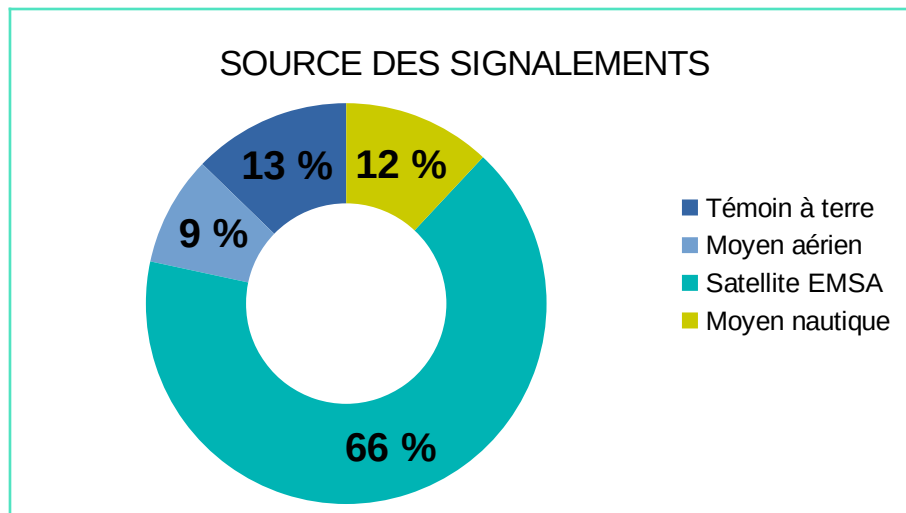
Les signalements « confirmés » sont liés pour partie à des événements mineurs (fuites de gasoil à proximité des ports ou à l'intérieur de ces derniers avec dérive en mer, naufrages ou accidents de navires de plaisance ou de petite pêche).

Les signalements d'hydrocarbures représentent un peu moins des deux tiers des pollutions « confirmé ». **43 %** des pollutions détectées et classifiées « confirmé » sont des résidus d'eau de lavage de chimiquiers réalisés en conformité avec les règles de la convention internationale de prévention des pollutions (MARPOL). Une vérification croisée entre les documents du bord et les éléments produits par le port de départ a été mise en place pour s'assurer au mieux du respect de ces règles.



III.4 ORIGINE DU SIGNALEMENT

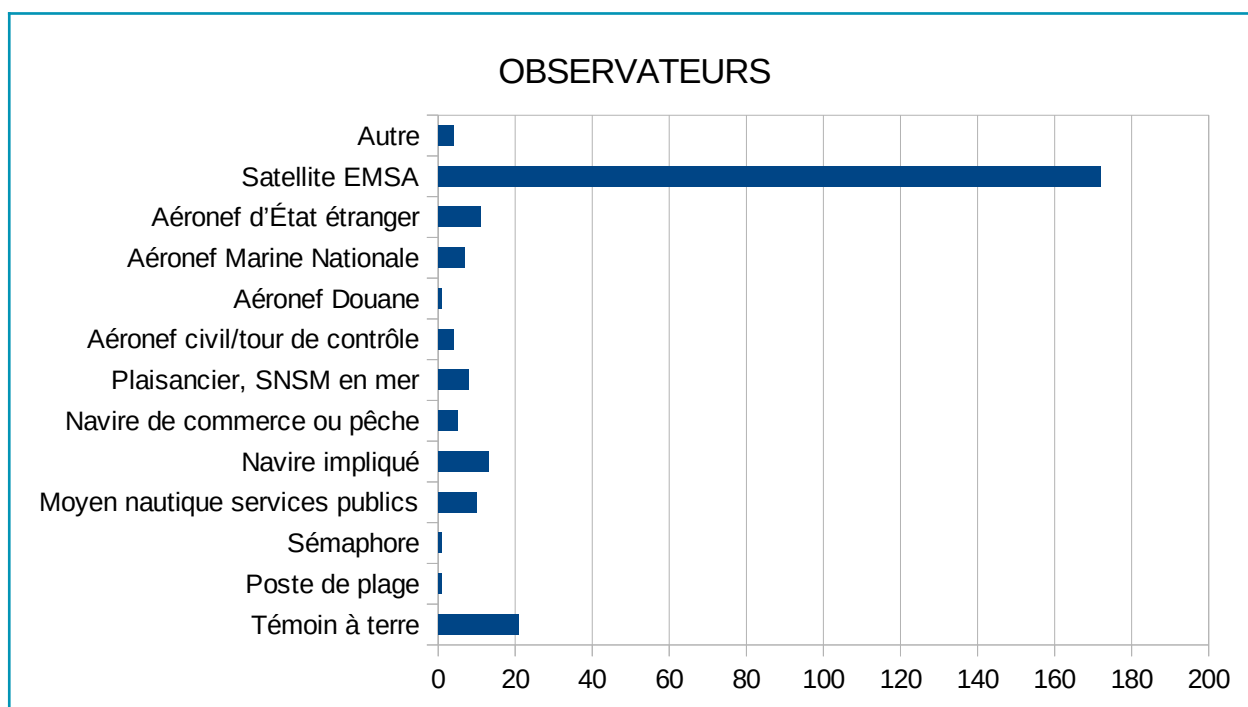
L'origine des signalements initiaux provient pour plus de 65 % du système de détection satellitaire de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) contre 70 % en 2023. Les 3 autres sources restent également réparties.



661 passages satellites CleanSeaNet (-18%) ont été enregistrés pour la zone du CROSS Corsen.

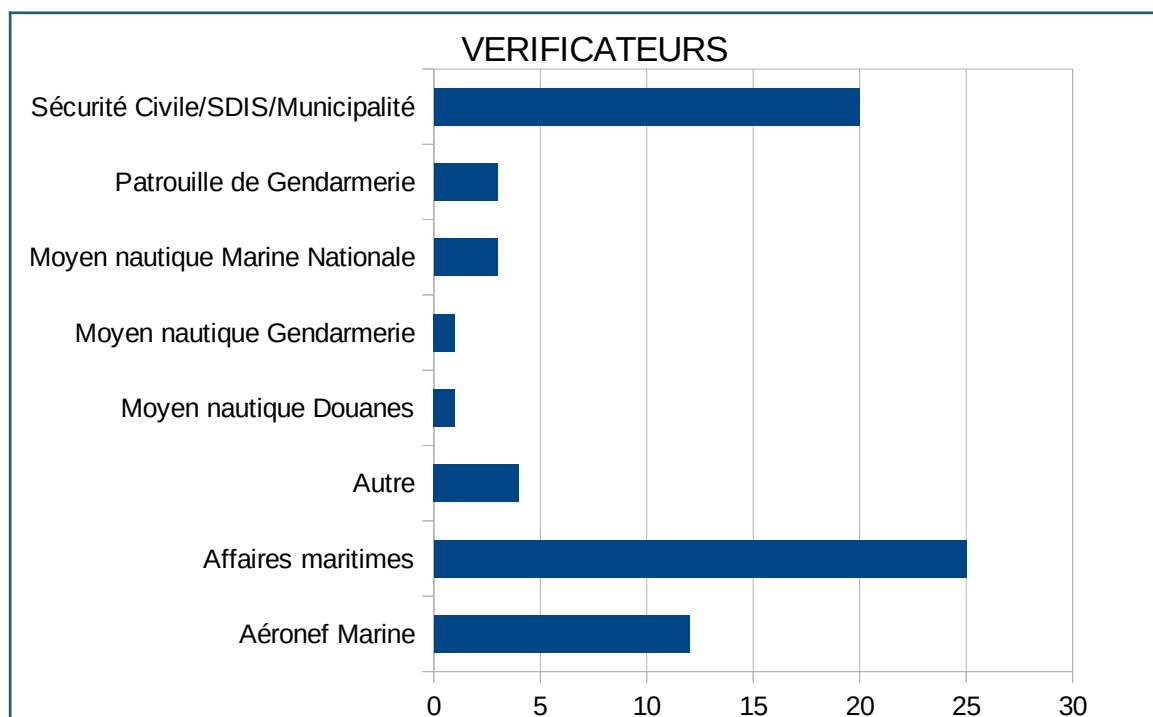
Ils ont donné lieu à **172 détections** de nappes de pollution potentielles, en baisse de 8 % par rapport à l'année précédente. La moyenne s'établit à moins d'une détection pour 4 passages. 36 détections satellites (20%) ont fait l'objet de vérifications sur site ou d'un contact direct avec la source du rejet, compte tenu des caractéristiques analysées par le CROSS (taille du signalement, distance à la côte, navire rattaché, conditions météorologiques, disponibilité de moyens d'opportunité ou dédiés). 7 ont été classifiées « infirmé », 26 « confirmé » et 1 n'a pas été relocalisée.

41 % des signalements satellites ont été réalisés alors que le soleil était couché ce qui rend moins aisée la confirmation de la pollution.



Organisme vérificateur :

Les Services d'Incendie et de Secours (SDIS) ont permis de confirmer une partie non négligeable des signalements côtiers. Les aéronefs de la Marine nationale ont été utilisés principalement lors de détection au large. Enfin, l'analyse des flux et une investigation poussée ont permis d'entrer directement en contact avec les navires à l'origine des signalements et de confirmer le caractère licite du rejet.



III.5 CONCLUSION DU BILAN SURPOL

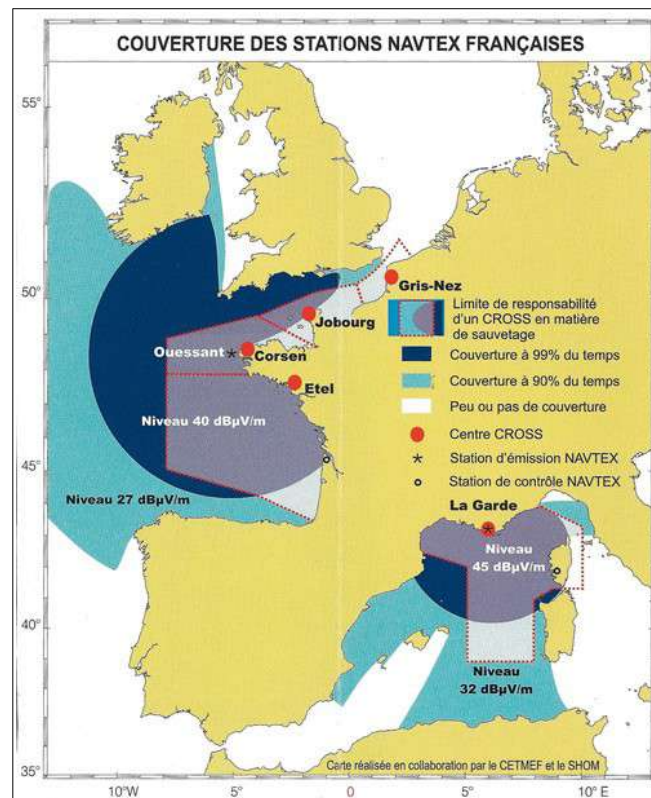
Les signalements de possibles pollutions restent à un niveau élevé depuis plusieurs années. Les systèmes satellitaires permettent au CROSS Corsen d'être rapidement informé et de pouvoir, grâce à une analyse de plus en plus précise, optimiser la mise en œuvre de moyens lorsque cela est possible. Les signalements réalisés par des témoins à terre ou en mer doivent parvenir plus rapidement au CROSS. Ils permettront de mieux évaluer la situation, d'informer rapidement les acteurs et autorités concernées et de mettre en œuvre une éventuelle action de répression lorsque l'auteur du rejet est identifié. Une plus grande visibilité du CROSS Corsen dans cette mission permettrait certainement d'améliorer cet aspect.

IV - MISSION DE RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ MARITIME (RSM)

Le CROSS Corsen est chargé d'une mission de renseignement de sécurité maritime qui consiste dans la diffusion des informations météorologiques et dans le recueil et la diffusion de l'information nautique. L'activité du CROSS Corsen en 2024 dans ce domaine de compétence implique :

- **1353** bulletins météorologiques côtiers et **919** bulletins larges diffusés ;
- **686** bulletins météorologiques spéciaux (BMS large et côtier) diffusés suite à des épisodes de mauvais temps.

Il n'y a pas eu de hausse significative dans la diffusion des bulletins météorologiques spéciaux. L'année 2024 s'inscrit dans la continuité des années précédentes avec une diminution du nombre de bulletins météo diffusés.





RAPPORT D'ÉTUDE

Octobre 2020



iStock



CC0 - Rafael Ochoa

État des lieux du trafic maritime au large de la Normandie

Projets éoliens en mer

Rapport d'étude du Cerema

État des lieux du trafic maritime au large de la Normandie

Projets éoliens en mer

Rapport	Service	Date
Établi par	Cerema Risques, Eaux et Mer	30/10/20
Associés	DREAL Normandie, DGEC	

Ce rapport est un état des lieux du trafic maritime en Manche dans le cadre de la préparation du quatrième appel d'offres éolien en mer. Il s'appuie sur une analyse préliminaire des risques maritimes menée en 2019 par le Cerema pour la Direction des Affaires Maritimes afin d'optimiser les moyens de surveillance et de sauvetage sur la zone.

Résumé de l'étude :

Dans le cadre de la préparation d'un quatrième appel d'offres éoliens en mer au large de la Normandie, la Direction Générale du Ministère de la Transition Écologique a souhaité un état des lieux du trafic maritime dans la macro-zone du débat public et ses alentours. En Manche le trafic maritime est dense et la mise en place de parcs éoliens pourrait augmenter les risques pour la sécurité maritime.

Ce rapport présente tout d'abord les caractéristiques de la macro-zone du débat public au regard du trafic existant puis identifie les risques liés au trafic en Manche et analyse les évolutions des voies de navigation avec la mise en place de parcs éoliens en mer.

SOMMAIRE

GLOSSAIRE.....	6
INTRODUCTION.....	7
1 DESCRIPTION DE LA MACRO-ZONE DU DÉBAT PUBLIC.....	8
1.1 Zones de responsabilité en mer.....	8
1.2 Données environnementales.....	9
1.3 Analyse du trafic.....	11
1.3.1 Cartes de densité de trafic.....	11
1.3.2 Type de navires dans les voies des DST.....	14
1.4 Accidentologie.....	15
1.4.1 Cartographie des événements en mer entre 2004 et 2016.....	15
1.4.2 Données CROSS pour les années 2017 à 2019 sur les avaries.....	15
1.4.3 Données CROSS pour les années 2017-2018 sur les situations rapprochées et quasi-accidents.....	17
1.4.4 Illustration de la typologie des accidents en fonction du type de navire.....	17
2 RISQUES LIÉS AU TRAFIC MARITIME.....	19
2.1 Moyens existants d'atténuation des risques.....	19
2.1.1 Dispositif de séparation de trafic et surveillance du trafic.....	19
2.1.2 Autres moyens de surveillance.....	20
2.1.3 Capacité d'intervention.....	20
2.2 Risques persistants en Manche.....	21
2.2.1 Résultats de la pré-étude du Cerema sur les risques maritimes en Manche.....	21
2.2.2 Modélisation du trafic et des risques de collisions entre le DST des Casquets et le DST du Pas-de-Calais.....	22
2.2.3 Analyse sur le DST du Pas-de-Calais.....	24
3 ÉVOLUTIONS DES VOIES DE NAVIGATION AVEC LA MISE EN PLACE DES PARCS ÉOLIENS EN MER.....	26
3.1 Zones étudiées pour l'appel d'offre numéro quatre.....	26
3.2 Conséquence de la mise en place de ces zones sur la navigation maritime.....	26
CONCLUSION.....	28
ANNEXE 1 : ANALYSE PAR TYPE DE NAVIRES ET PAR LONGUEUR DE NAVIRES DANS LES DST DES CASQUETS ET DU PAS-DE-CALAIS.....	29
CROSS JOBOURG.....	29
CROSS GRIS-NEZ.....	30

Index des illustrations

<i>Illustration 1 : Carte de macro-zone présentée au débat public – Source : DMO – Éoliennes en mer au large de la Normandie</i>	7
<i>Illustration 2 : Carte de l'action de l'État en mer du Shom – Zones de responsabilité du CROSS Jobourg et du CROSS Gris-Nez</i>	8
<i>Illustration 3 : Vent moyen à 10 mètres d'altitude (en m/s) sur la macro-zone au large de la Normandie – Source : Météo France</i>	9
<i>Illustration 4 : Rose des vents à 10 mètres sur la macro-zone au large de la Normandie – Source : Météo France</i>	9
<i>Illustration 5 : Bathymétrie par rapport au niveau moyen sur la macro-zone au large de la Normandie – Réalisation : Cerema</i>	10
<i>Illustration 6 : Intensité maximale des courants de marées en vives-eaux sur la macro-zone au large de la Normandie – Source : Shom</i>	10
<i>Illustration 7 : Extrait de DataShom – Les trois DST avec la voie montante et la voie descendante</i>	11
<i>Illustration 8 : 2019 – Densité de navires dans la macro-zone étudiée – Source : Cerema</i>	12
<i>Illustration 9 : 2019 – Densité de cargos dans la macro-zone étudiée – Source : Cerema</i>	13
<i>Illustration 10 : 2019 – Densité de tankers dans la macro-zone étudiée – Source : Cerema</i>	13
<i>Illustration 11 : 2019 – Densité de navires à passagers dans la macro-zone étudiée – Source : Cerema</i>	14
<i>Illustration 12 : Répartition des différents types d'événements de mer ayant fait l'objet d'un SITREP entre 2004 et 2016 – Source : Cerema</i>	15
<i>Illustration 13 : Zone SECA établie pour la Manche-Mer du Nord</i>	16
<i>Illustration 14 : Avaries supérieures à 30 minutes recensées en 2017 – 2018 – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	16
<i>Illustration 15 : Situations rapprochées relevées par les trois CROSS de 2016 à 2018 – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	17
<i>Illustration 16 : Liste des caboteurs impliqués dans un événement de mer en France entre 2003 et 2011</i>	18
<i>Illustration 17 : Localisation des trois DST en Manche</i>	19
<i>Illustration 18 : Portées théoriques des radars CROSS en Manche – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	19
<i>Illustration 19 : Tableau des portées radar des différents radars de surveillance</i>	20
<i>Illustration 20 : Carte de l'action de l'État en mer – Zone Manche et Mer du Nord et macro-zone du débat public – Source : SHOM, Cerema</i>	20
<i>Illustration 21 : Temps de ralliement des remorqueurs – Source : DMO – Éoliennes en mer au large de la Normandie</i>	21
<i>Illustration 22 : Risques de collisions sur les « voies de navigation » et « points de rencontres » étudiés – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	22
<i>Illustration 23 : Risques de collisions sur les branches et points de rencontres étudiés entre les deux DST des Casquets et du Pas-de-Calais – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	22
<i>Illustration 24 : Risques de collisions sur les branches et points de rencontres étudiés entre les deux DST des Casquets et du Pas-de-Calais – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	23
<i>Illustration 25 : Visualisation de la répartition géométrique du trafic en Baie de Seine – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	24
<i>Illustration 26 : Visualisation des deux points de croisement les plus dangereux – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	25
<i>Illustration 27 : Zones d'étude du quatrième appel d'offre pour l'éolien en mer et trafic maritime – Réalisation : Cerema</i>	26
<i>Illustration 28 : Tableau des flux de navires sur l'année 2017 des branches étudiées – Source : données AIS et logiciel IWRAP</i>	27
<i>Illustration 29 : Fréquentation de la voie de circulation descendante du DST des Casquets par type et longueur (en mètres) de navires – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	29
<i>Illustration 30 : Fréquentation sur la voie de circulation montante du DST des Casquets par type et longueur (en mètres) de navires – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	29
<i>Illustration 31 : Vitesse (en nœuds) des navires fréquentant le DST des Casquets – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	30
<i>Illustration 32 : Tirant d'eau moyen (en mètres) des navires fréquentant le DST des Casquets – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	30
<i>Illustration 33 : Fréquentation de la voie de circulation montante sud du DST du Pas-de-Calais – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche</i>	31

<i>Illustration 34 : Fréquentation de la voie de circulation descendante du DST du Pas-de-Calais par type et longueur (en mètres) de navire – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche.....</i>	<i>31</i>
<i>Illustration 35 : Vitesse (en nœuds) des navires circulant sur la voie de circulation montante du DST du Pas-de-Calais – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche.....</i>	<i>32</i>
<i>Illustration 36 : Tirant d'eau (en mètres) moyen des navires circulant dans le DST du Pas-de-Calais – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche.....</i>	<i>32</i>
<i>Illustration 37 : Fréquentation du détroit du Pas-de-Calais en traversier par type et longueur (en mètres) de navire – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche.....</i>	<i>33</i>

GLOSSAIRE

AESM : Agence Européenne de Sécurité Maritime

AIS : Automatic Identification System

AIMS : Association internationale de signalisation maritime (IALA en anglais)

CRO : Compte-Rendu Obligatoire

CROSS : Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage

DGEC : Direction Générale de l'Énergie et du Climat

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

DST : Dispositif de séparation de trafic

IWRAP : IALA Waterways Risk Assessment Program

RIAS : Remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage

SAR : Recherche et sauvetage

SECA : Sulphur Emission Control Area

SITREP : Situation report – Rapport de situation (RAPSIT)

UMS : Universal Measurement System

VMS : Vessel Monitoring System – Système de surveillance des navires par satellite

INTRODUCTION

Parmi les mers les plus fréquentées au monde, la Manche est le siège d'un trafic maritime particulièrement dense. Les mesures d'organisation de trafic y sont anciennes : le dispositif de séparation de trafic (DST) du Pas-de-Calais fut le premier au monde en 1967, le DST d'Ouessant date de 1973 et celui des Casquets de 1978.

Tenant compte de l'évolution des enjeux (flux en augmentation, attention croissante portée aux enjeux environnementaux, amélioration des technologies disponibles), ces mesures d'organisation ont été adaptées à plusieurs reprises.

Aujourd'hui, il apparaît opportun d'établir un état des lieux du trafic maritime en Manche, et notamment au sein de la macro-zone du débat public en Normandie, et d'évaluer dans sa globalité l'enjeu de la navigation maritime dans la planification des espaces maritimes et le développement d'activités émergentes de type énergies renouvelables en mer.

Cet état des lieux du trafic maritime, au sein de la macro-zone du débat public pour un parc éolien en mer au large de la Normandie, est réalisé à la demande de la Direction Générale de l'Énergie et du Climat du Ministère de la Transition Écologique. Il s'appuie sur une étude préliminaire d'analyse des risques maritimes¹ en Manche réalisée par le Cerema pour la Direction des Affaires Maritimes en 2019². Cet état des lieux nécessiterait d'être poursuivi en se focalisant sur la macro-zone.

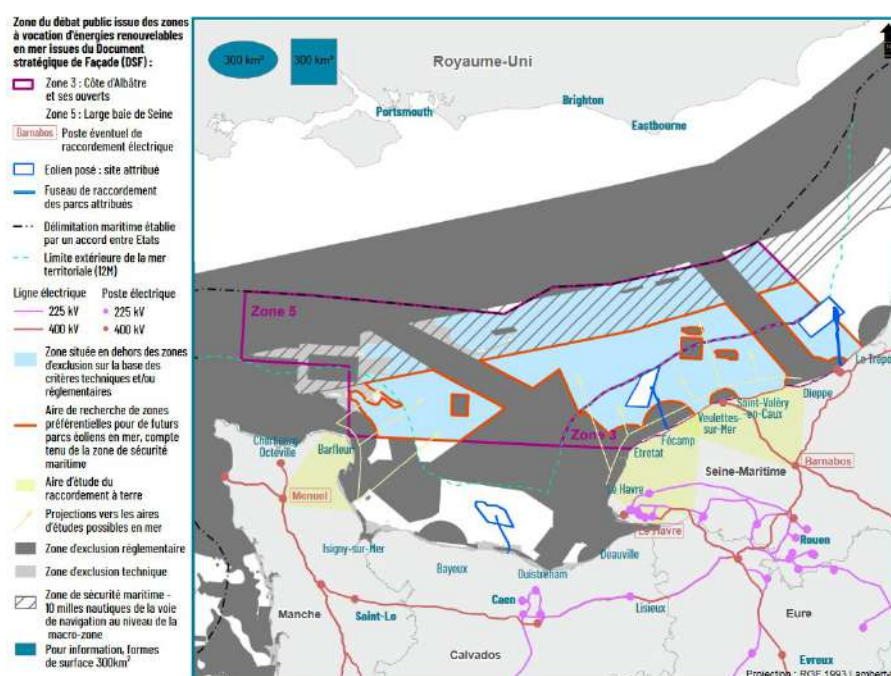


Illustration 1 : Carte de macro-zone présentée au débat public – Source : DMO – Éoliennes en mer au large de la Normandie

- 1 Le risque maritime comprend les risques dus aux collisions entre navires ou entre un navire et une structure physique, à l'échouement ou l'échouage d'un navire, au naufrage d'un navire ou tout autre risque lié au trafic maritime.
- 2 Cette étude se base sur utilisation du logiciel IWRAP recommandé par l'AIMS, qui permet d'identifier les zones sensibles et d'évaluer les risques, mais n'intègre pas l'ensemble des données qui pourraient être prises en compte (bathymétrie, moyens de secours et d'assistance de la zone, portées radars, etc).

1 DESCRIPTION DE LA MACRO-ZONE DU DÉBAT PUBLIC

1.1 Zones de responsabilité en mer

La macro-zone se situe à cheval sur les zones de responsabilité du CROSS Jobourg et du CROSS Gris-Nez.

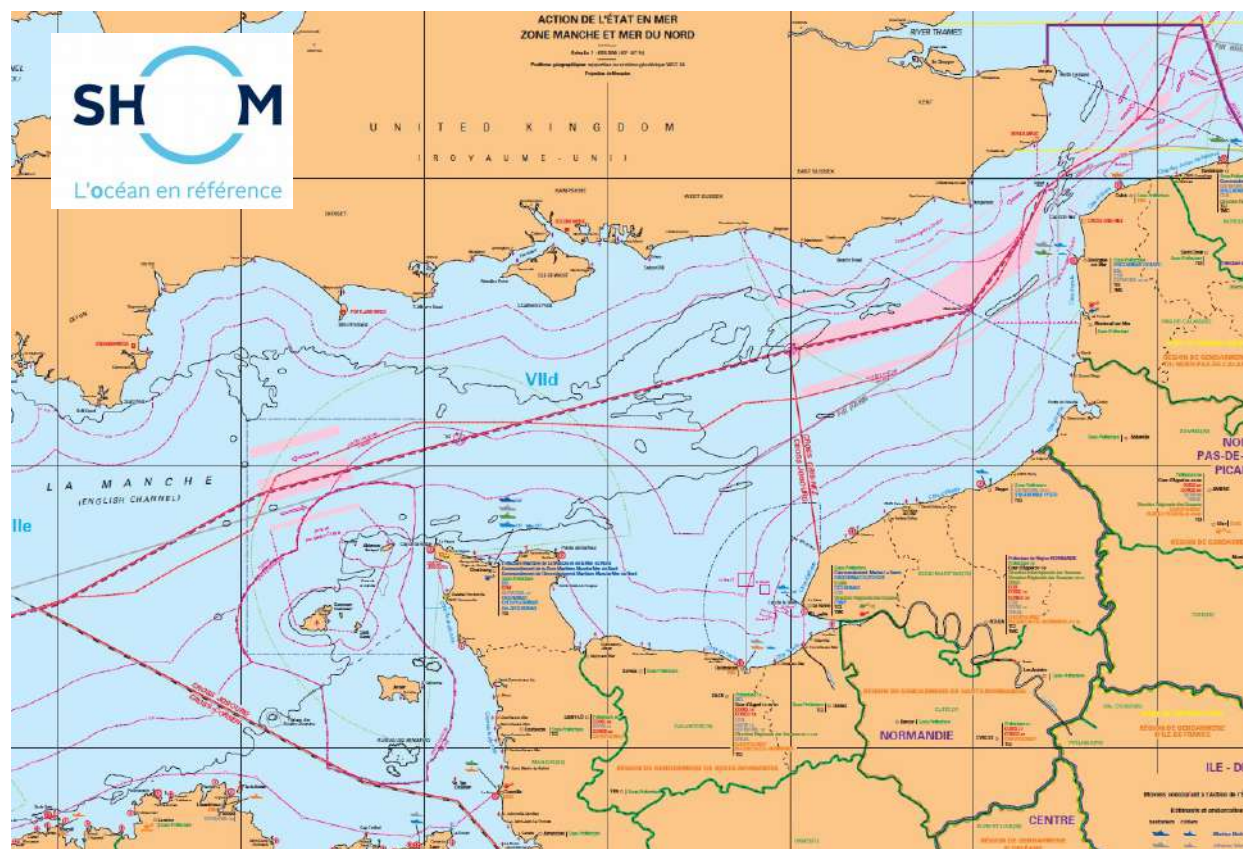


Illustration 2 : Carte de l'action de l'État en mer du Shom – Zones de responsabilité du CROSS Jobourg et du CROSS Gris-Nez

1.2 Données environnementales

Les études de Météo France et du Shom produites sur la macro-zone détaillent les conditions climatiques, météocéaniques et de bathymétrie (cf cartes ci-dessous).

La navigation est réputée difficile en Manche en raison de vents forts et d'un brouillard fréquent. Plusieurs secteurs nécessitent une attention particulière. Les DST d'Ouessant et des Casquets subissent des conditions météorologiques et océanographiques sévères, surtout en hiver (mer mauvaise, vents, etc.), tandis que le Pas-de-Calais pâtit, entre autres, d'un fréquent manque de visibilité.

De plus les faibles profondeurs, la présence de bancs et autres écueils et les vitesses de courants de marées élevées augmentent la dangerosité de ce secteur.

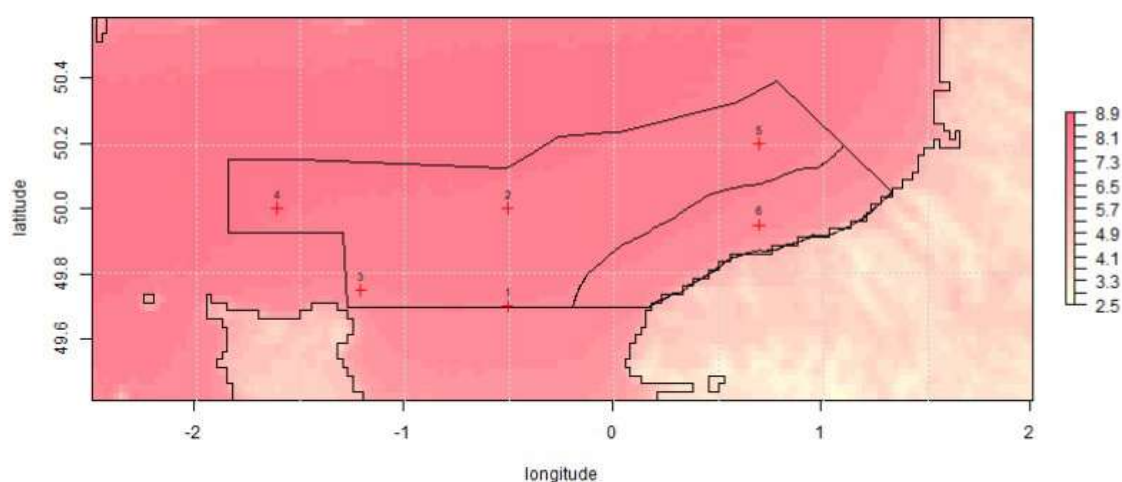


Illustration 3 : Vent moyen à 10 mètres d'altitude (en m/s) sur la macro-zone au large de la Normandie – Source : Météo France

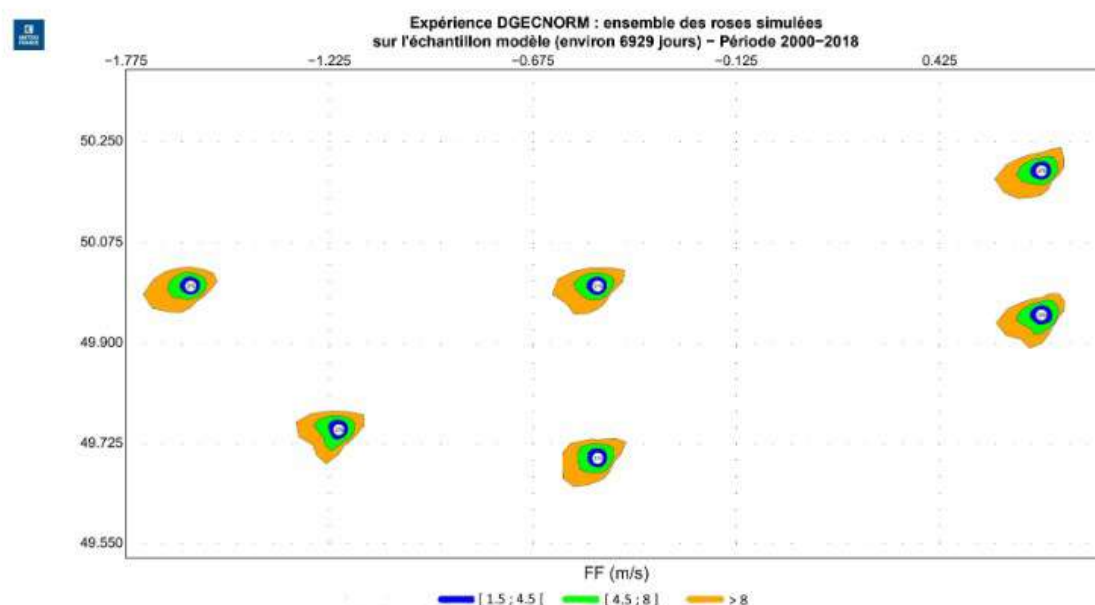


Illustration 4 : Rose des vents à 10 mètres sur la macro-zone au large de la Normandie – Source : Météo France

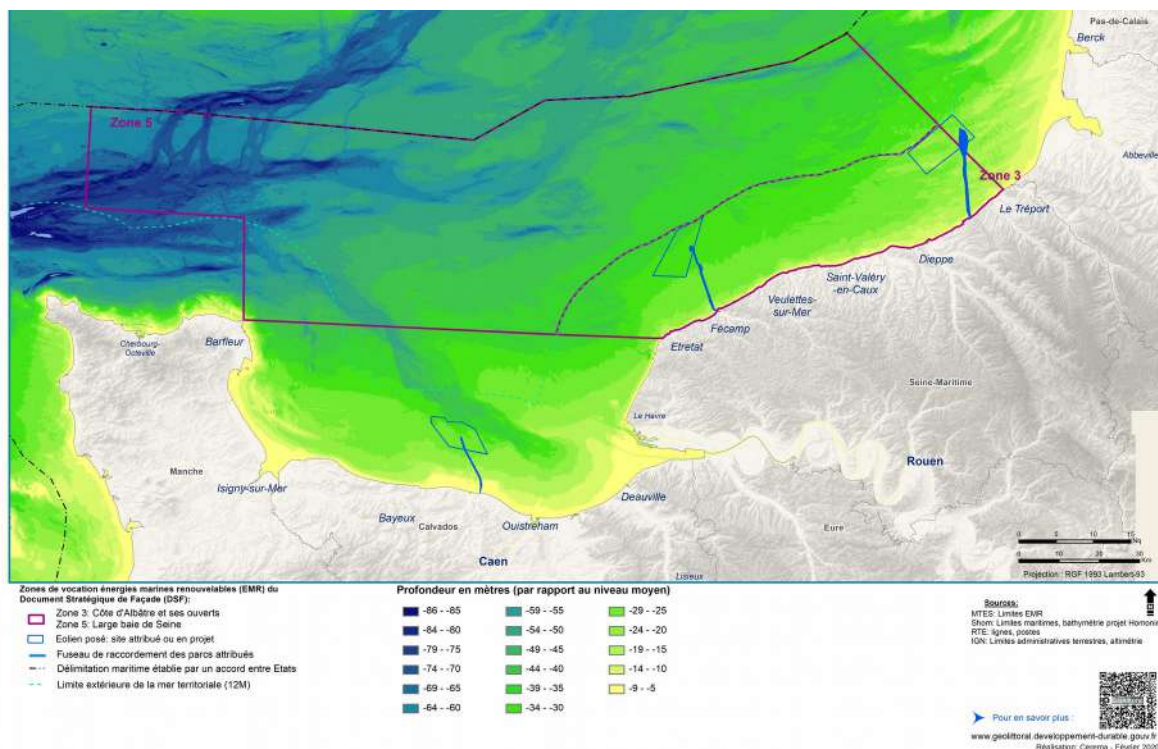


Illustration 5 : Bathymétrie par rapport au niveau moyen sur la macro-zone au large de la Normandie
– Réalisation : Cerema

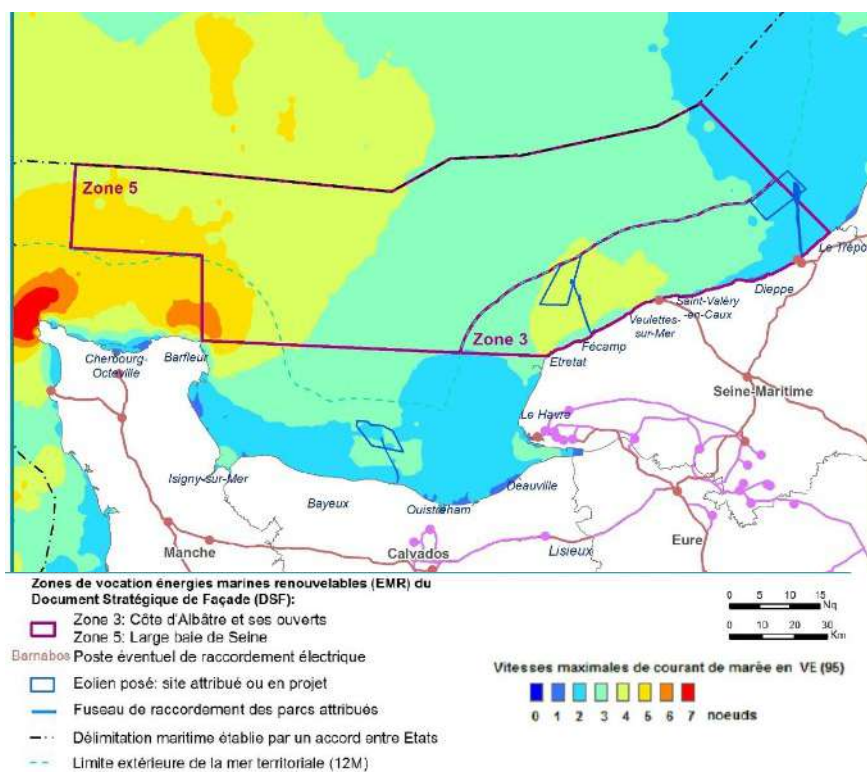


Illustration 6 : Intensité maximale des courants de marées en vives-eaux sur la macro-zone au large de la Normandie – Source : Shom

1.3 Analyse du trafic

L'analyse du trafic a été faite à partir des données AIS de l'année 2017, 2018 et 2019.

Ces données ne prennent pas en compte les navires de pêche de moins de 15 mètres et les navires de plaisance de moins de 24 mètres non équipés de récepteur AIS de classe A. Les données utilisées proviennent des stations de base situées le long de la côte française.

1.3.1 Cartes de densité de trafic

La Manche est l'un des couloirs de circulation maritime parmi les plus importants au monde. En moyenne, un navire entre ou sort de cette mer toutes les trois minutes.

Le trafic en Manche est organisé autour du couloir de navigation induit par les trois DST, ce couloir est constitué d'une voie descendante au Nord et d'une voie montante au Sud.

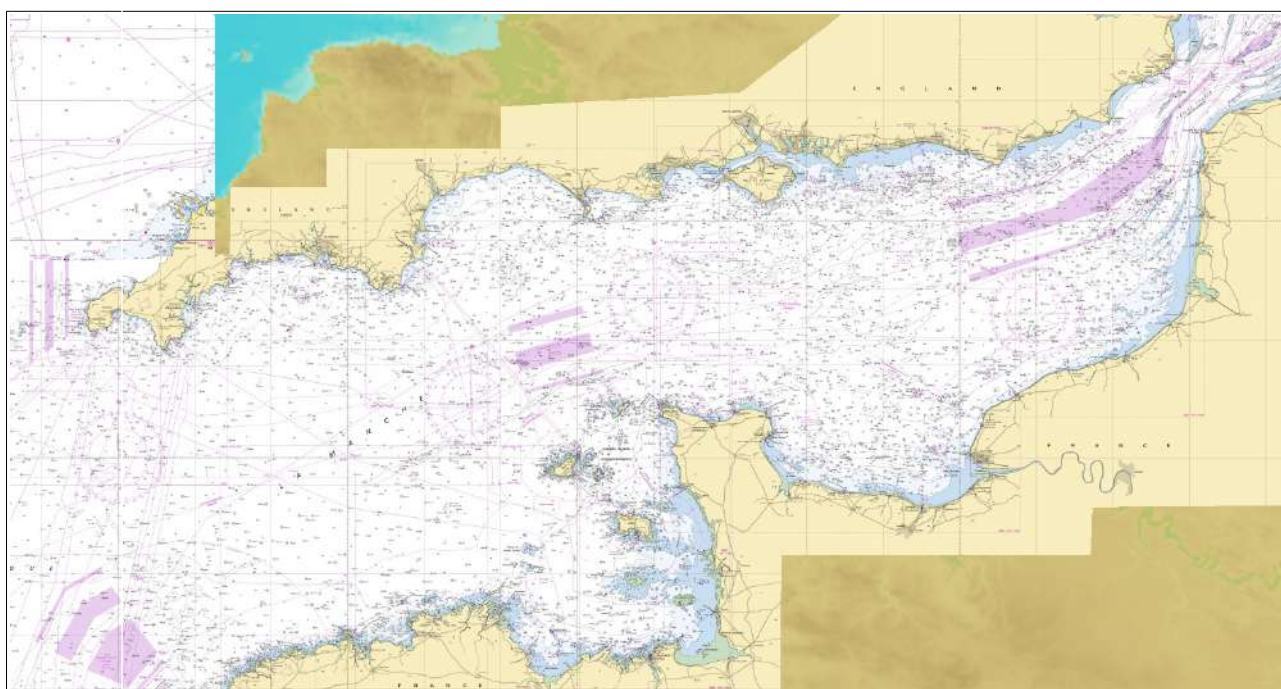


Illustration 7 : Extrait de DataShom – Les trois DST avec la voie montante et la voie descendante

La macro-zone est traversée par la voie montante entre le DST des Casquets et le DST du Pas-de-Calais, et principalement par les voies de navigation d'accès aux ports du Havre / Rouen / Antifer, Port-en-Bessin, Caen / Ouistreham, Fécamp et Dieppe. La densité de trafic sur la route de navigation entre les DST des Casquets et du Pas-de-Calais reste sensiblement identique à la densité de trafic dans les DST.

La majeure partie du trafic est constituée de navires de marchandises diverses (principalement des porte-conteneurs, ils seront désignés dans le texte à suivre comme cargos) et de navires de transports d'hydrocarbures (tankers). Ils circulent en Manche en passant par les trois DST, entrant, ou sortant, principalement par le DST d'Ouessant. Une petite partie du trafic des cargos et des tankers va ou vient des principaux ports français de Brest, St-Malo, St-Brieuc, Le Havre/Antifer, Rouen et Dunkerque vers les deux voies de circulation principale formées par le trafic entre les trois DST.

Dans le cadre de leur mission de surveillance de la navigation maritime, les CROSS de la Manche enregistrent le Compte-Rendu Obligatoire (CRO) des navires de plus de 300 UMS. En 2019, ils ont comptabilisé :

- 99 CRO/jour pour le CROSS Griz-Nez dans la voie de circulation montante du DST uniquement, car la voie de circulation descendante est surveillée par les Britanniques depuis Douvres ;
- 156 CRO/jour pour le CROSS Jobourg dans les deux voies de circulation du DST.

Ces chiffres ont tendance à rester stables depuis 6 ans, après avoir connu une forte baisse depuis 2008.

Le couloir de navigation formé par les trois DST est traversé par un trafic de navires à passagers entre la France et la Grande-Bretagne.

La Manche est également une zone de pêche importante, les zones de pêche se situent souvent à proximité directe des DST, si ce n'est pas directement dans les DST. Ces éléments sont représentés dans l'analyse des données VMS produites par le Cerema pour le débat public³.

Par ailleurs, il existe une forte activité de plaisance en Manche (non représentée), principalement pendant les périodes estivales. Cette activité reste très côtière mais quelques navires traversent entre le Royaume-Uni et la France.

Les cartes de densité de trafic des années 2017, 2018 et 2019 étant sensiblement identiques, seules les cartes de 2019 seront illustrées ci-dessous. Elles représentent le nombre de navires par an avec une résolution de 0,67 km pour tous types de navires confondus, pour les cargos, pour les tankers et pour les navires à passagers.

Tous navires 2019

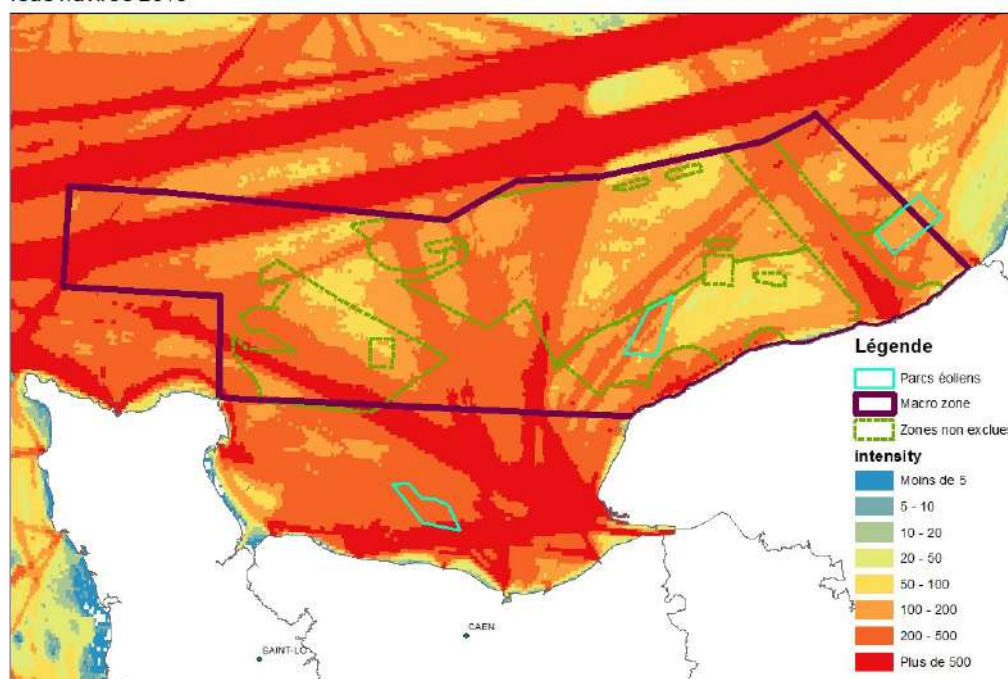


Illustration 8 : 2019 – Densité de navires dans la macro-zone étudiée – Source : Cerema

3 https://geolittoral.din.developpement-durable.gouv.fr/telechargement/emr/normandie/etude_peche_VMS_VDef.pdf

Cargos 2019

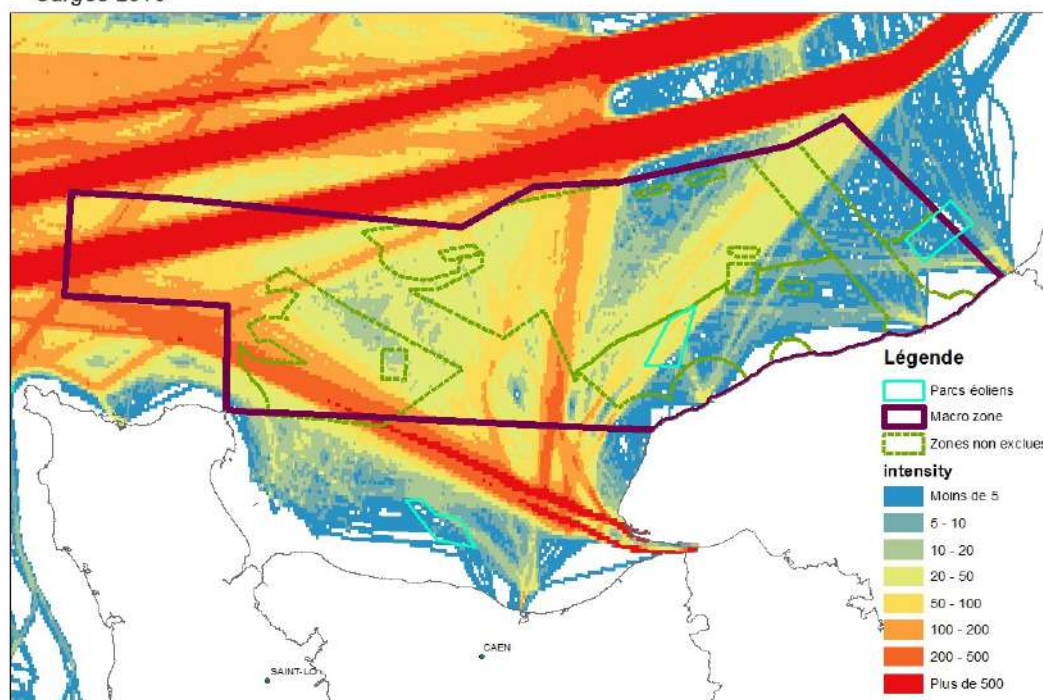


Illustration 9 : 2019 – Densité de cargos dans la macro-zone étudiée – Source : Cerema

Tankers 2019

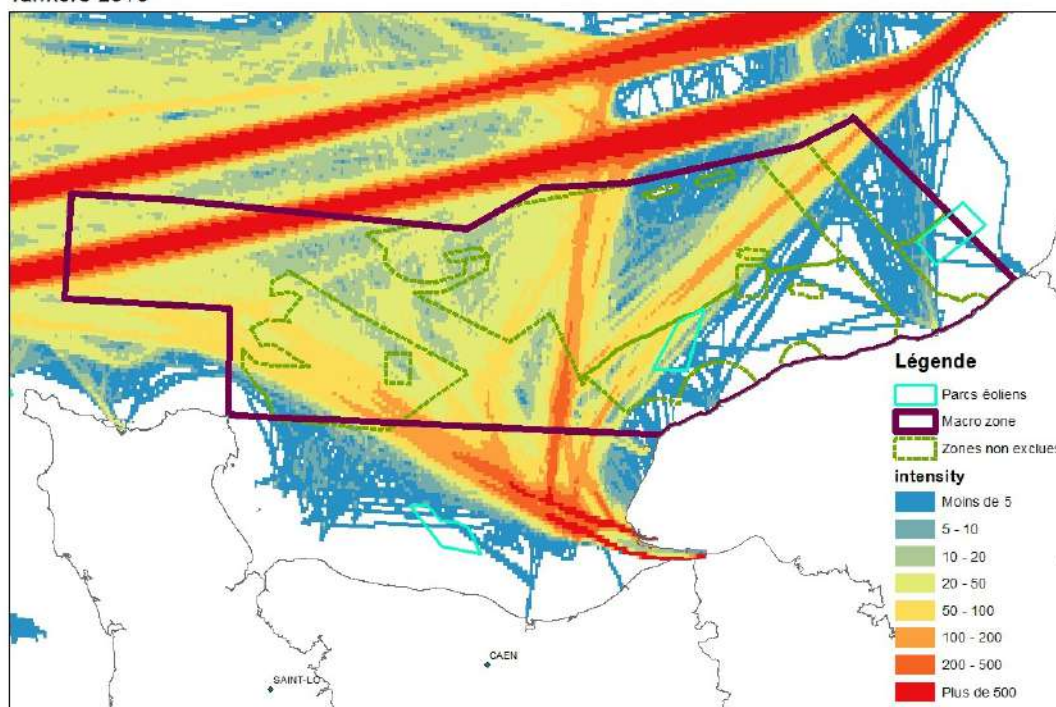


Illustration 10 : 2019 – Densité de tankers dans la macro-zone étudiée – Source : Cerema

Passagers 2019

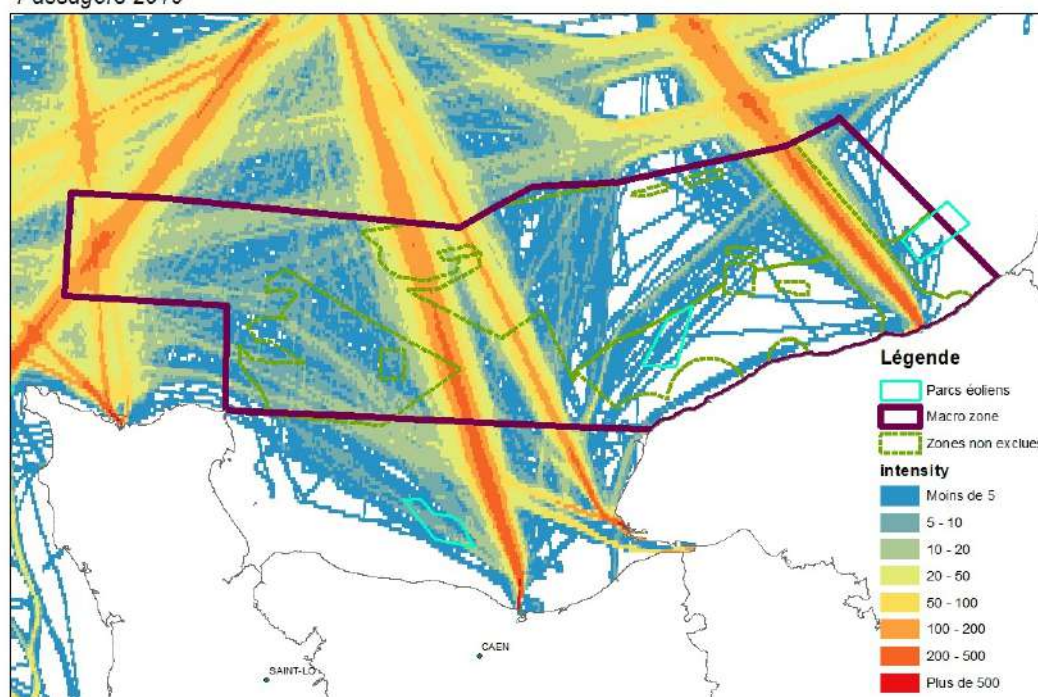


Illustration 11 : 2019 – Densité de navires à passagers dans la macro-zone étudiée – Source : Cerema

1.3.2 Type de navires dans les voies des DST

Plusieurs types de navires utilisent les voies des DST des Casquets et du Pas-de-Calais. Parmi ces navires, le nombre de cargos d'une longueur de 75 – 100 m est le plus important. Il est plus élevé que le nombre de pétroliers et de vraquiers qui auront plutôt des longueurs de 175 – 200 mètres (voir annexe 1).

La vitesse moyenne des navires, toutes longueurs et tous types confondus se situe entre 12 et 14 nœuds.

Les tirants d'eau peuvent aller jusqu'à 18 mètres pour les pétroliers transportant du brut, mais se situent plus généralement entre 6 et 14 mètres pour tous les autres navires de commerce.

1.4 Accidentologie

1.4.1 Cartographie des événements en mer entre 2004 et 2016⁴

La carte ci-dessous représente la répartition des différents types d'événements de mer ayant fait l'objet d'un SITREP entre 2004 et 2016.

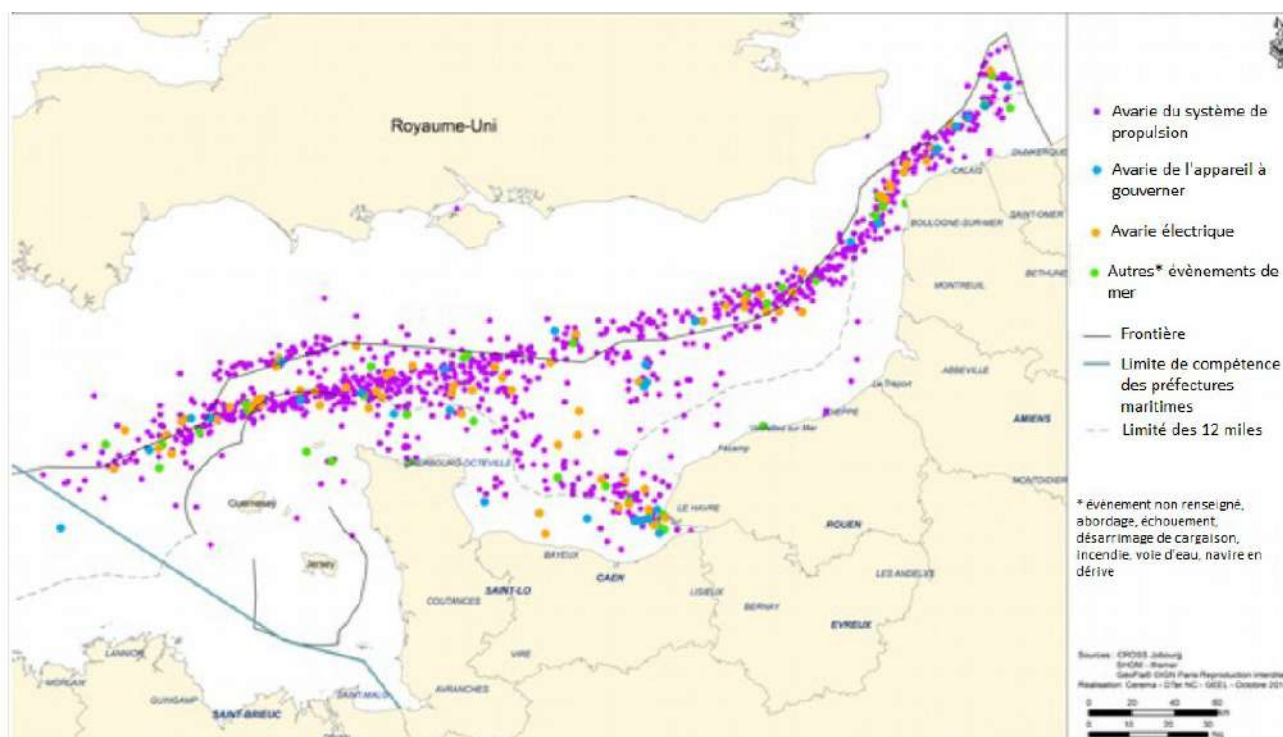


Illustration 12 : Répartition des différents types d'événements de mer ayant fait l'objet d'un SITREP entre 2004 et 2016 – Source : Cerema

1.4.2 Données CROSS pour les années 2017 à 2019 sur les avaries

En 2019, le nombre de navires à s'être déclaré en avarie est de⁵ :

- 62 avaries au CROSS Gris-nez
- 151 avaries au CROSS Jobourg
- 1 abordage au CROSS Gris-Nez
- 2 abordages au CROSS Jobourg
- 21 pollutions avérées

Le CROSS Jobourg a vu le nombre d'avarie en forte augmentation depuis 2016 (multiplié par deux) probablement en raison de l'entrée en vigueur de la zone SECA⁶ en Manche en 2016, qui oblige les navires à changer de carburant avant d'entrer ou de sortir de la zone.

Toutefois la zone SECA établie en 2015 pour la Manche – Mer du nord commence à l'Est du méridien 5° Ouest, soit peu après le DST d'Ouessant à l'entrée de la Manche depuis

⁴ Éléments du rapport du Cerema Normandie-Centre de juillet 2017 « Cartographie et analyse des événements de mer entre octobre 2004 et août 2016 sur la façade Manche Est – Mer du Nord

⁵ Bilan opérationnel 2019 de la Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord

⁶ SECA : Sulphur Emission Control Area

l'Atlantique. Si des problèmes de changement de carburant sont bien constatés au CROSS Corsen, il est possible que ces mêmes problèmes constatés un peu plus en amont de la limite de la zone SECA par le CROSS Jobourg résultent de changements tardifs de carburant à bord des navires.



Illustration 13 : Zone SECA établie pour la Manche-Mer du Nord

Sur la carte ci-dessous, seuls sont représentés les rapports d'avaries (defective report – defrep) qui ont eu une durée supérieure à 30 minutes pour les années 2017 et 2018.

L'ensemble des données fournies par les CROSS n'ont pas été exploitées, notamment, le type d'avarie en fonction du type de navire et de son âge. Le Cerema mène actuellement une étude spécifique pour cartographier les dérives des navires en avarie.

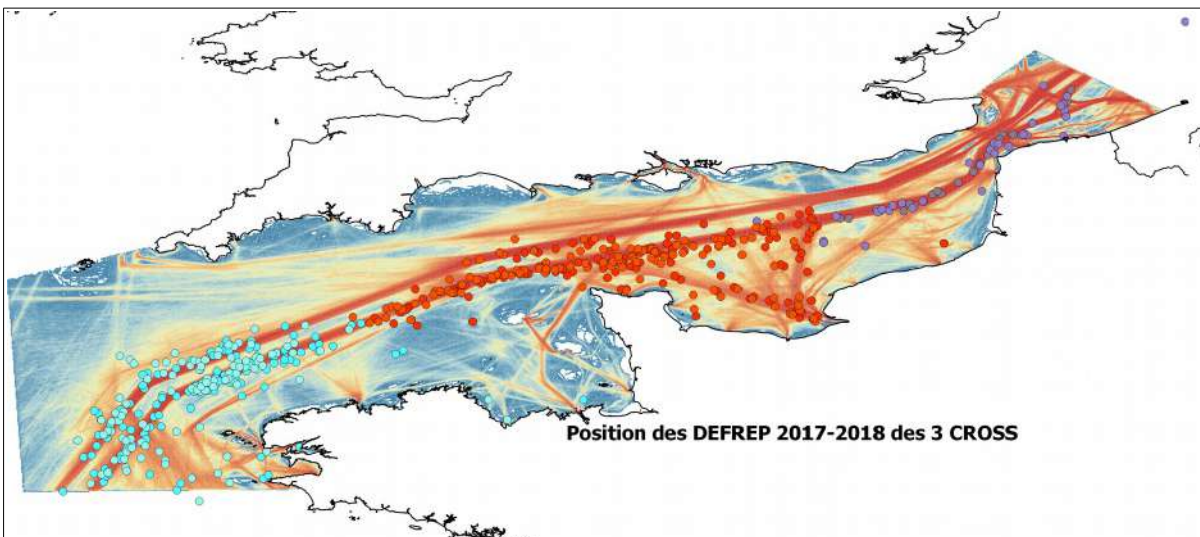


Illustration 14 : Avaries supérieures à 30 minutes recensées en 2017 – 2018 – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

1.4.3 Données CROSS pour les années 2017-2018 sur les situations rapprochées et quasi-accidents

Les situations rapprochées identifiées par les CROSS Corsen et Gris-Nez sont identifiées par les radars de surveillance.

Dans l'état des retours d'expérience actuels, une situation rapprochée est identifiée par les CROSS lorsqu'une distance entre deux navires est inférieure à 0,5 mile marin et avec un risque d'abordage en moins de 10 minutes.

Un quasi-accident est défini comme un enchaînement d'événements et/ou de circonstances qui aurait pu entraîner un dommage ou une perte. Ce dommage ou cette perte a été évité uniquement par une interruption fortuite de la chaîne d'événements (action urgente, interventions extérieures...).

Le CROSS Jobourg n'enregistrait pas les situations rapprochées jusqu'en 2019, mais uniquement les quasi-accidents (near-misses).

Sur la figure ci-dessous sont représentés les quasi-accidents et situations rapprochées relevées par les trois CROSS de 2016, 2017 et 2018.

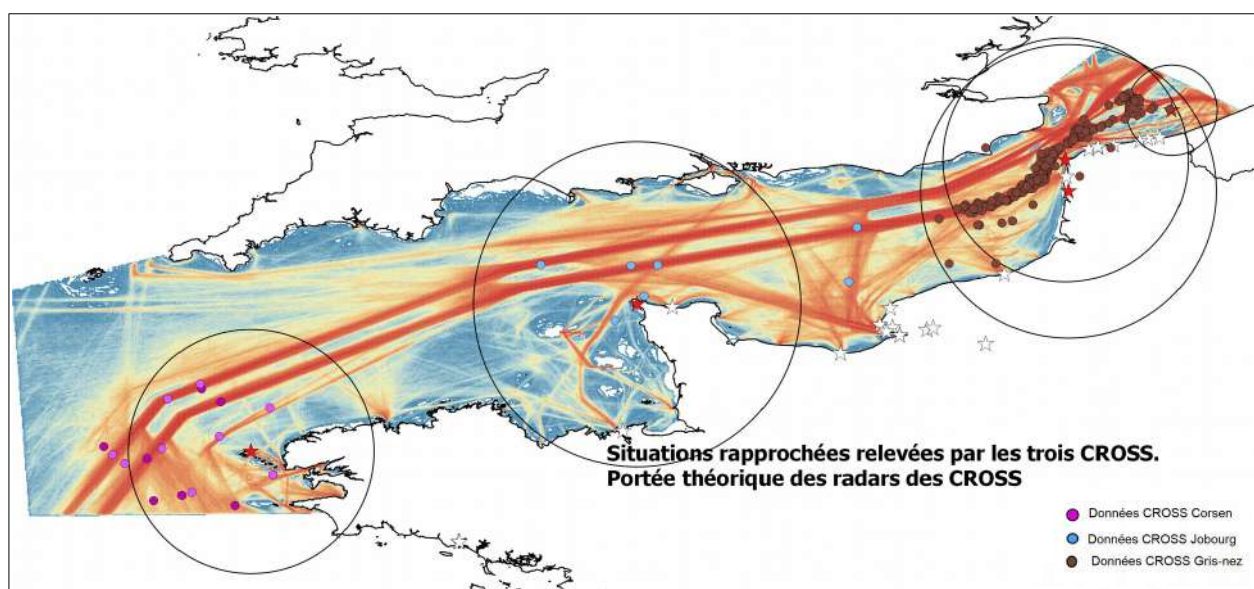


Illustration 15 : Situations rapprochées relevées par les trois CROSS de 2016 à 2018 – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

En 2019, le CROSS Gris-Nez a enregistré 316 situations rapprochées et 5 quasi-accidents, et le CROSS Jobourg 46 situations rapprochées et 2 quasi-accidents.

1.4.4 Illustration de la typologie des accidents en fonction du type de navire

Les petits cargos, qui font du cabotage entre les différents ports européens sont souvent impliqués dans des accidents. Différentes études montrent qu'ils sont armés avec un effectif réduit soumis à des rythmes de travail intenses. Une étude du BEA mer⁷ indique 76 cas d'abordages entre 1997 et 2007, impliquant des caboteurs (longueur inférieure à 100 m) et des navires de pêches.

⁷ Voir l'étude sur les abordages entre navires de pêche et de commerce (2001) sur le lien <http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/etudes-analyses-r17.html>

Nom du navire	Caractéristiques	Longueur	Équipage	Lieu – position CROSS	Date
RMS RATINGEN (cargo)	Échouement	88 mètres	6	Plage de Berck-sur-Mer (Pas-de-Calais)	25 mars 2003
LA CANGUE (chalutier) et FIONE (cargo panaméen)	abordage	14,80 mètres 96,15 mètres	4 12	Île d'Yeu/13 nq (85) / CROSS Etel	22 février 2007
SOKALIQUE (caseyeur) et OCEAN JASPER (cargo)	abordage	19,50 mètres 81 mètres	7 8	CROSS Corsen	17 août 2007
ARTÉMIS (navire de commerce)	Échouement	88,78 mètres	6	Plage des Sables d'Olonne / CROSS Etel	10 mars 2008
NATISSA	Échouement	81,60 mètres	7	Îlot Gros sarrannier au sud-est de l'île de Porquerolles / CROSS Méditerranée	31 mars 2008
KEREM D (navire chimiquier) et MIRACETI (chalutier)	abordage	107,34 mètres 24,99 mètres	14 6	Dans l'ouest Cotentin / CROSS Jobourg	04 janvier 2009
GUNAY 2	Échouement	84,99 mètres	12	au large de Marseille, île de Planier / CROSS Méditerranée	21 janvier 2009
SAGITTAIRE (navire de pêche) et EEMS TRADER (navire de commerce)	abordage	23,60 mètres 88,95 mètres	6 6	80 kilomètres dans le nord, nord-est de l'île d'Ouessant / CROSS Corsen	03 octobre 2009
SAINT JACQUES II (chalutier) et MANAS (chimiquier)	abordage	22,50 mètres 128,85 mètres	5 15	dans le Pas-de-Calais / CROSS Gris-Nez	16 mars 2010
AVENTURE III (chalutier) et KATHARINA (cargo)	abordage	20,3 mètres 145,63 mètres	5 14	18 milles dans le nord-nord-ouest de Port en Bessin	11 septembre 2010
LOUIS GAETANE 2 (chalutier) et ALMHMOUD (cargo panaméen)	abordage	24,90 mètres 20 mètres	5 34	devant le Port de Sète	14 septembre 2010
MUSKETIER (cargo)	Échouement	88,60 mètres	7	Sur le littoral de la commune d'Ambleteuse (Pas-de-Calais) / CROSS Gris-Nez	08 février 2011

Illustration 16 : Liste des caboteurs impliqués dans un événement de mer en France entre 2003 et 2011

2 RISQUES LIÉS AU TRAFIC MARITIME

2.1 Moyens existants d'atténuation des risques

2.1.1 Dispositif de séparation de trafic et surveillance du trafic

Un dispositif de séparation du trafic (DST) est une mesure d'organisation du trafic visant à séparer les navires qui se déplacent dans des directions opposées grâce à des moyens appropriés et à l'établissement de voies de circulation. Le trafic en Manche est régulé depuis les années 70 par les trois DST de Manche.

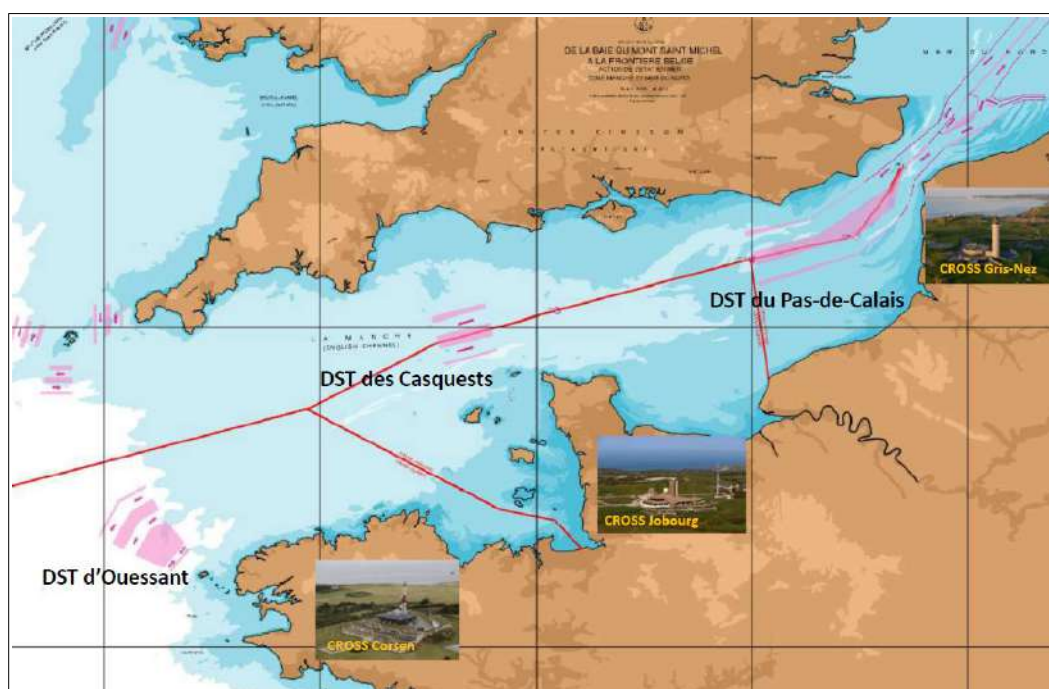


Illustration 17 : Localisation des trois DST en Manche

Ces trois zones sont surveillées par radar.

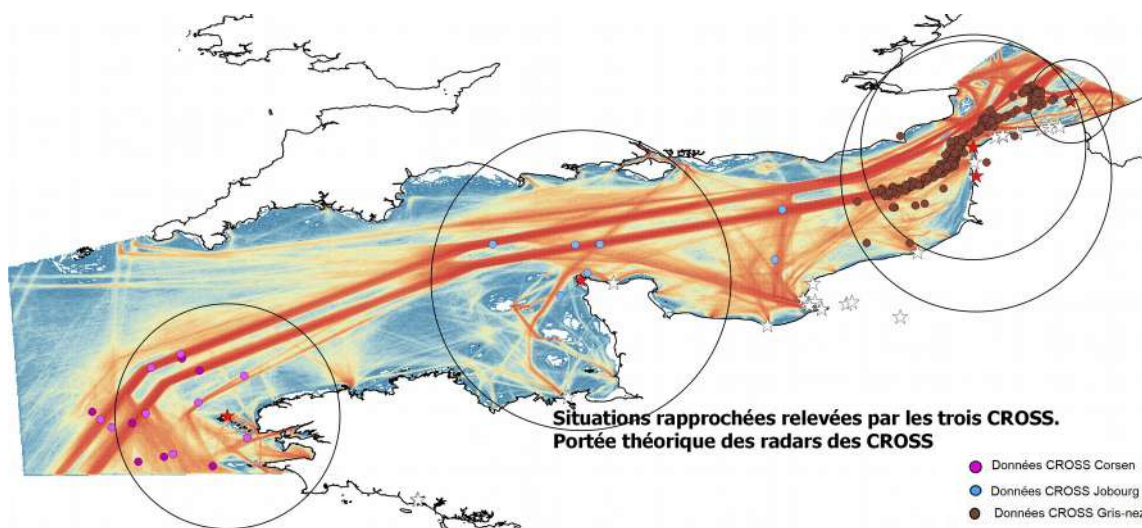


Illustration 18 : Portées théoriques des radars CROSS en Manche – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

CROSS	Localisation du radar	Portée (mille marin)
CROSS Corsen	Tour du Stiff à Ouessant	63
CROSS Jobourg	Jobourg	72
CROSS Gris-Nez	Saint-Frieux	65
	Gris-Nez	54
	Oostdijckbank	20

Illustration 19 : Tableau des portées radar des différents radars de surveillance

2.1.2 Autres moyens de surveillance

La surveillance de la zone se fait, en plus des radars des CROSS indiqués ci-dessus, à l'aide des stations de base AIS situées dans les sémaphores et de certaines stations radio côtières des CROSS.

Les radars des ports et des sémaphores sont également un autre moyen de surveiller la zone. Par exemple, le radar de La Hève est partagé par le Grand Port Maritime du Havre et les militaires couvrent la zone d'approche de baie de Seine partagée entre les ports du Havre et de Rouen.

Le dispositif de surveillance et de détection de pollution en mer a été renforcé grâce à la densification de la présence de l'État en mer et dans les airs. Ce dispositif est optimisé par la mise à disposition d'images satellites du système « CleanSeaNet » géré par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime. En 2019, 83 pollutions ont été signalées, dont 21 confirmées⁸. Les pollutions accidentelles sont souvent mineures.

2.1.3 Capacité d'intervention

Une carte de répartition des moyens d'intervention de l'Action de l'État en Mer est éditée par le Shom (carte 7344 Z).

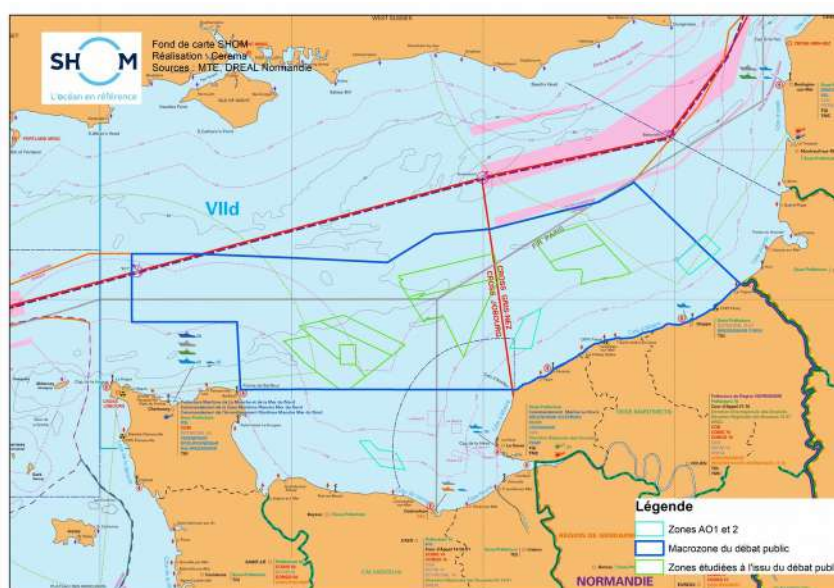


Illustration 20 : Carte de l'action de l'État en mer – Zone Manche et Mer du Nord et macro-zone du débat public – Source : SHOM, Cerema

⁸ Données « bilan opérationnel 2019 – Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord »

On y retrouve la position des différents moyens de recherche et sauvetage (SAR) maritimes et aériens. Parmi les moyens maritimes on trouve les remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS) affrétés par l'État.

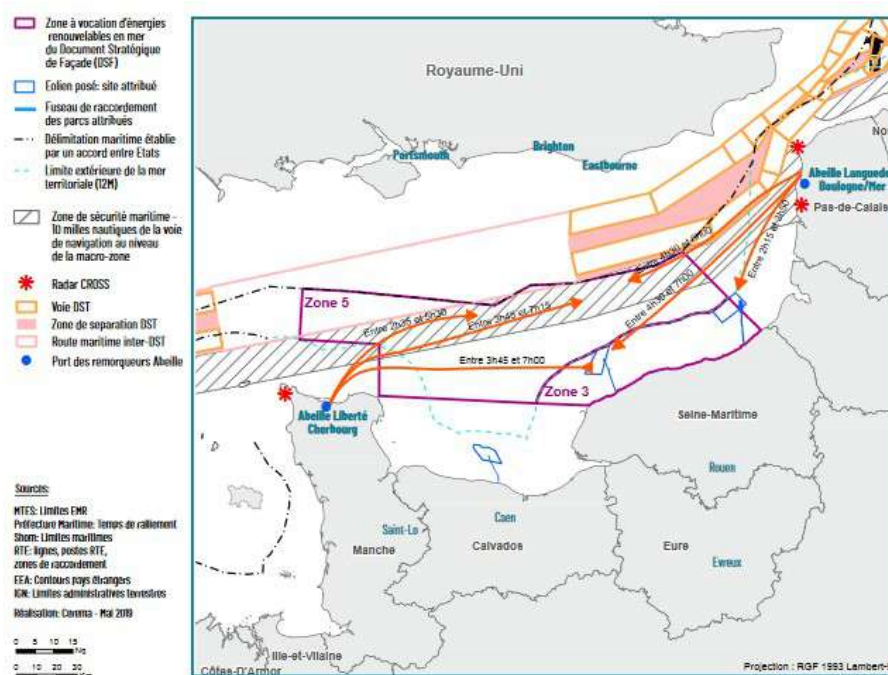


Illustration 21 : Temps de ralliement des remorqueurs – Source : DMO – Éoliennes en mer au large de la Normandie

2.2 Risques persistants en Manche

Tous les dispositifs mis en place permettent généralement de contrôler les risques liés aux événements maritimes et de faire diminuer ces risques de manière adaptée.

Cependant, les événements des dernières années confirment qu'il est nécessaire de régulièrement réévaluer le risque afin de mieux y répondre.

Comme souligné dans l'introduction, la mise à jour de l'état des lieux « trafic maritime » est primordiale afin de conduire les exercices de planification des espaces maritimes en vue du développement de parcs éoliens comme c'est le cas pour le projet en cours.

2.2.1 Résultats de la pré-étude du Cerema sur les risques maritimes en Manche

La pré-étude sur les risques maritimes en Manche réalisée par le Cerema en 2019 montrait la situation suivante sur les risques de collisions.

La grille de couleur passe du jaune (risques de collisions le plus faible) au bleu foncé (risque de collisions le plus élevé) aussi bien pour les « voies de navigation » que pour les « points de rencontre ».

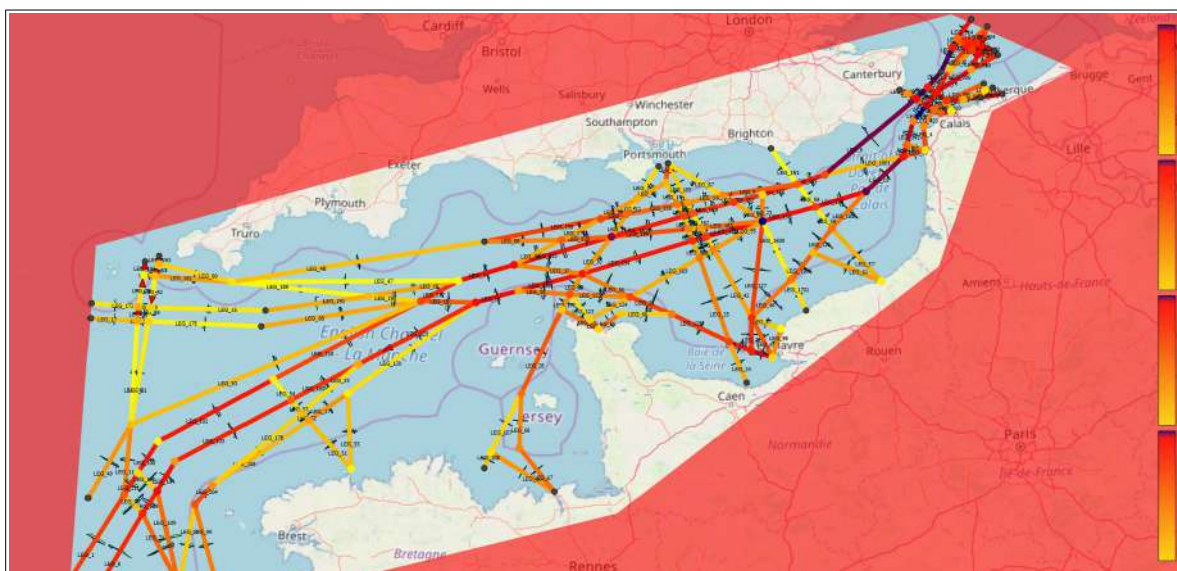


Illustration 22 : Risques de collisions sur les « voies de navigation » et « points de rencontres » étudiés – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

Les risques sur la zone sont surtout dus à des risques de collision entre deux navires qui se rattrapent et, dans une moindre mesure, entre les navires qui se croisent ou qui arrivent dans une zone de resserrement.

En examinant l'ensemble de la zone, les zones les plus accidentogènes se situent au niveau des voies de circulation des DST et de celles qui les relient. Le détroit du Pas-de-Calais est la zone la plus dangereuse. En dehors de cette voie de circulation, l'entrée du port du Havre et la zone de croisement des navires qui coupent la voie de circulation DST pour aller vers Portsmouth est également identifiée comme potentiellement dangereuse.

2.2.2 Modélisation du trafic et des risques de collisions entre le DST des Casquets et le DST du Pas-de-Calais

Une modélisation particulière a été faite sur la zone entre les deux DST des Casquets et du Pas-de-Calais.

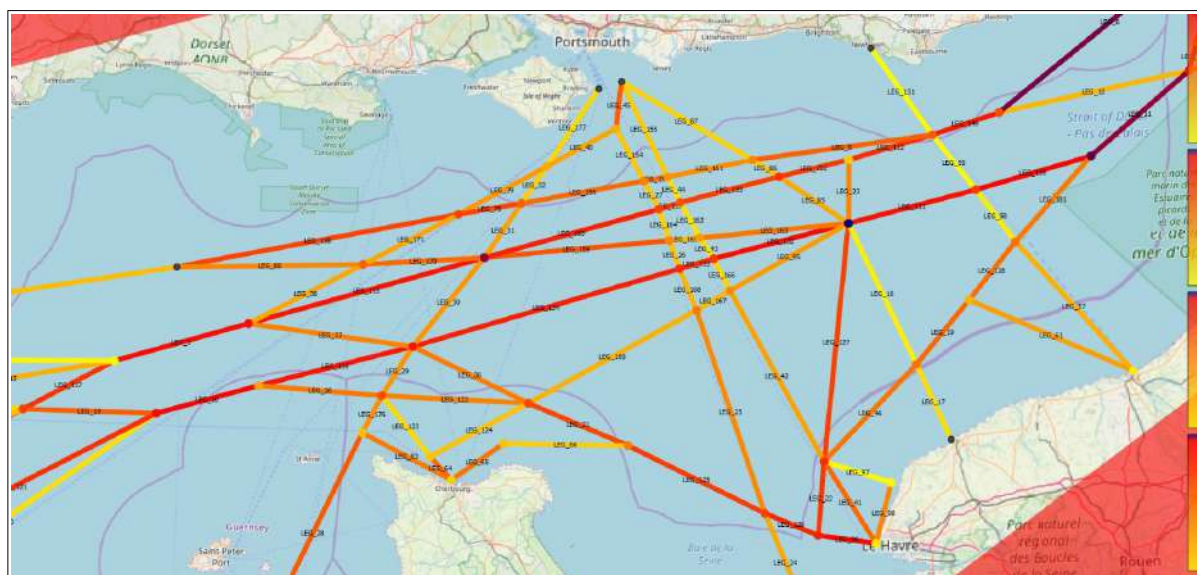


Illustration 23 : Risques de collisions sur les branches et points de rencontres étudiés entre les deux DST des Casquets et du Pas-de-Calais – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

Sur la zone entre le DST des Casquets et l'entrée du DST du Pas-de-Calais, les « points de rencontre » les plus accidentogènes sont le « waypoint 27 », le « waypoint 31 » (tous les deux situés sur la voie montante entre les deux DST) et le « waypoint 25 » qui se situe au niveau de la sortie du port du Havre.

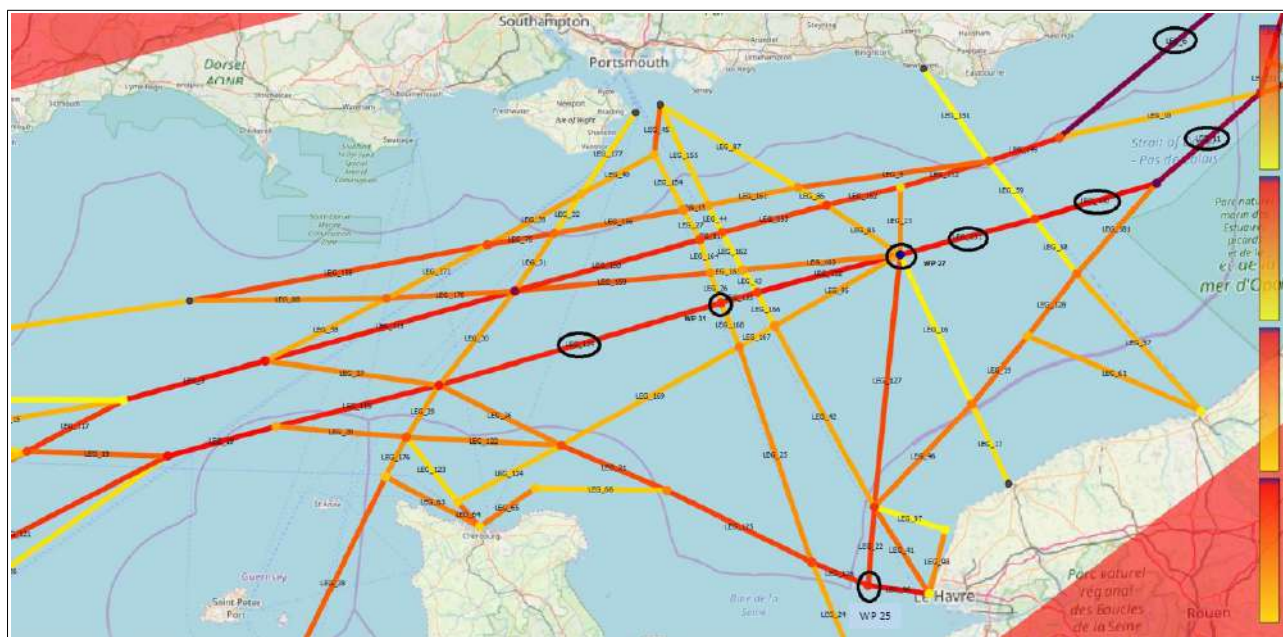


Illustration 24 : Risques de collisions sur les branches et points de rencontres étudiés entre les deux DST des Casquets et du Pas-de-Calais – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

Les zones les plus accidentogènes pour les navires rattrapant (overtaking) sont cinq branches qui se situent le long des voies de circulation entre les deux DST :

- N°6 : voie descendante du DST du Pas-de-Calais ;
- N°11, 130 et 131 : voies montantes du DST du Pas-de-Calais ;
- N°134 : sortie de la voie montante du DST des Casquets.

Les voies les plus accidentogènes pour deux navires qui arrivent en direction opposée (Head-on), sont les arrivées ou les départs sur le port du Havre. Cependant, proportionnellement, ce sont les risques d'abordage par navires rattrapant (overtaking) qui sont les plus importants.

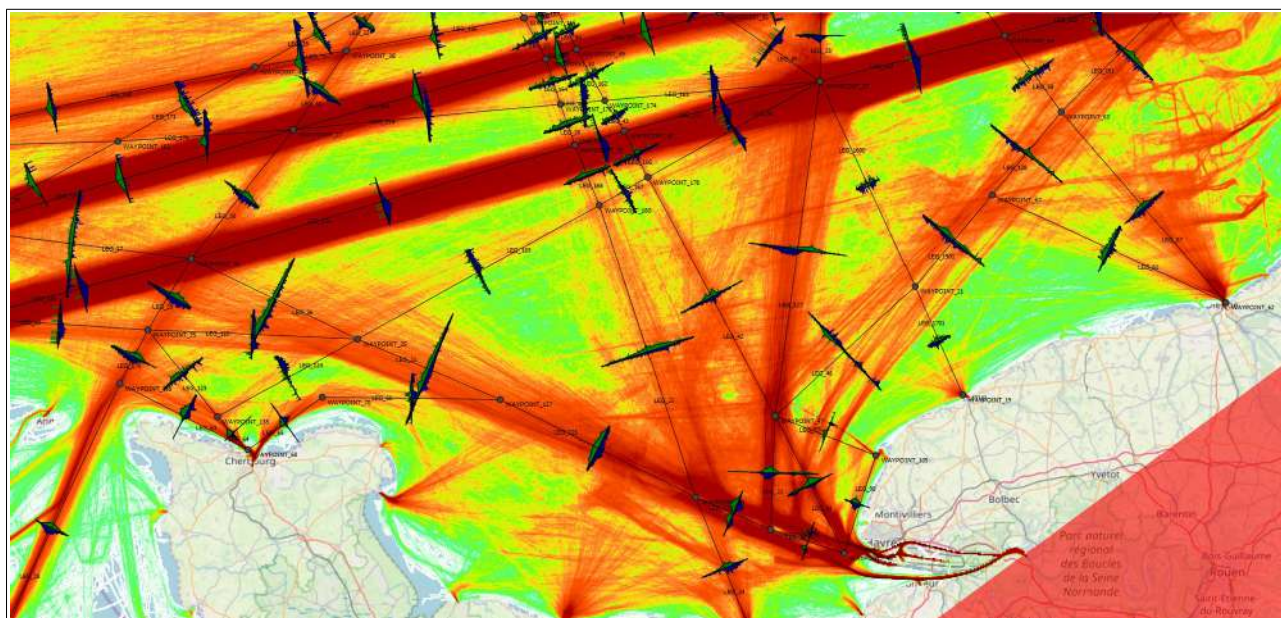


Illustration 25 : Visualisation de la répartition géométrique du trafic en Baie de Seine – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

2.2.3 Analyse sur le DST du Pas-de-Calais

Les zones où le risque de collision est le plus important se situent au niveau du DST du Pas-de-Calais, surtout sur la voie descendante. Sur la voie montante, ce sont les zones de resserrement qui sont proportionnellement les plus accidentogènes.

Les deux points les plus dangereux d'un point de vue des croisements sont les « waypoints » où les navires rentrent sur la partie montante du DST du Pas-de-Calais, dont le « waypoint 27 ».

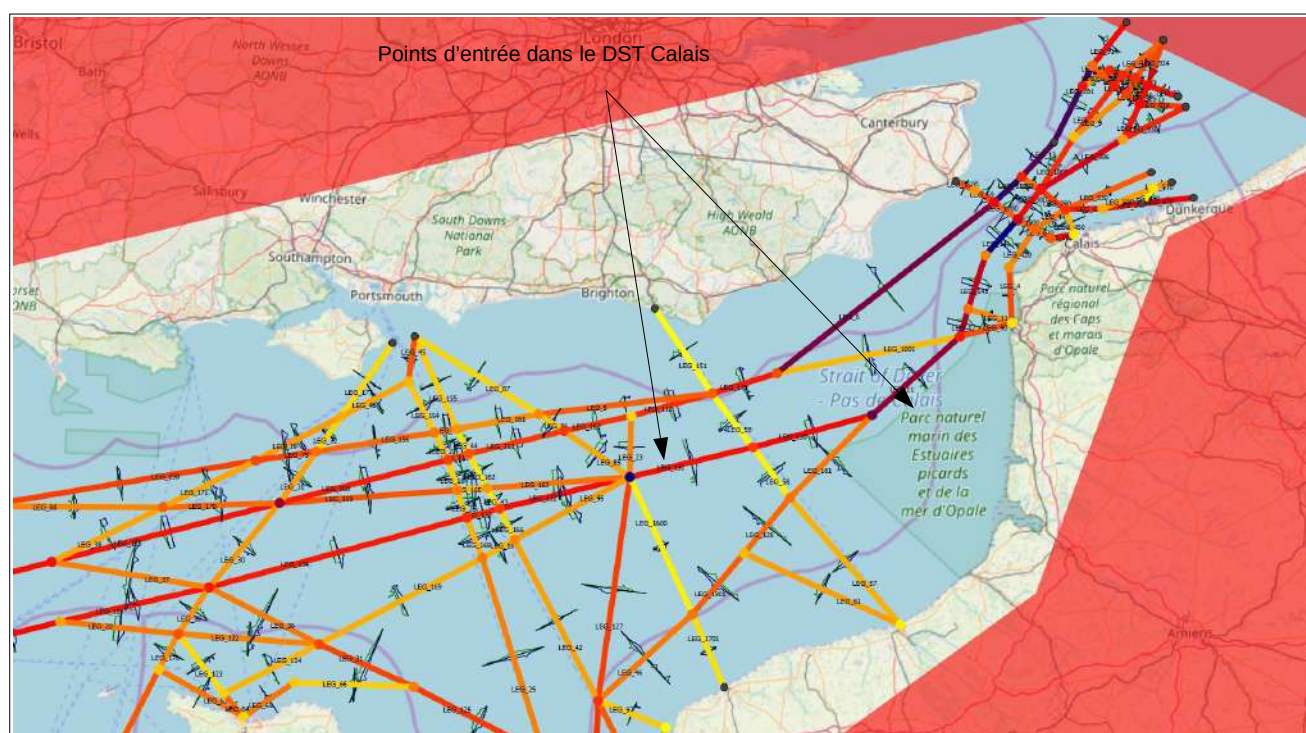


Illustration 26 : Visualisation des deux points de croisement les plus dangereux – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

3 ÉVOLUTIONS DES VOIES DE NAVIGATION AVEC LA MISE EN PLACE DES PARCS ÉOLIENS EN MER

3.1 Zones étudiées pour l'appel d'offre numéro quatre

L'État et RTE, maître d'ouvrage du débat public en cours en Normandie, ont commencé à délimiter plusieurs zones pour de nouveaux projets éoliens en mer en s'appuyant sur les travaux du débat public. Deux zones sont situées à l'est de Barfleur (233 km² et 256 km²) une zone est située au nord-ouest de Fécamp (394 km²) et une zone est située nord-est de Fécamp (227 km²). À cette étape de réflexion, la délimitation de ces zones ne prenait pas en compte le trafic maritime.

Tous navires 2019 - Leg - Waypoint

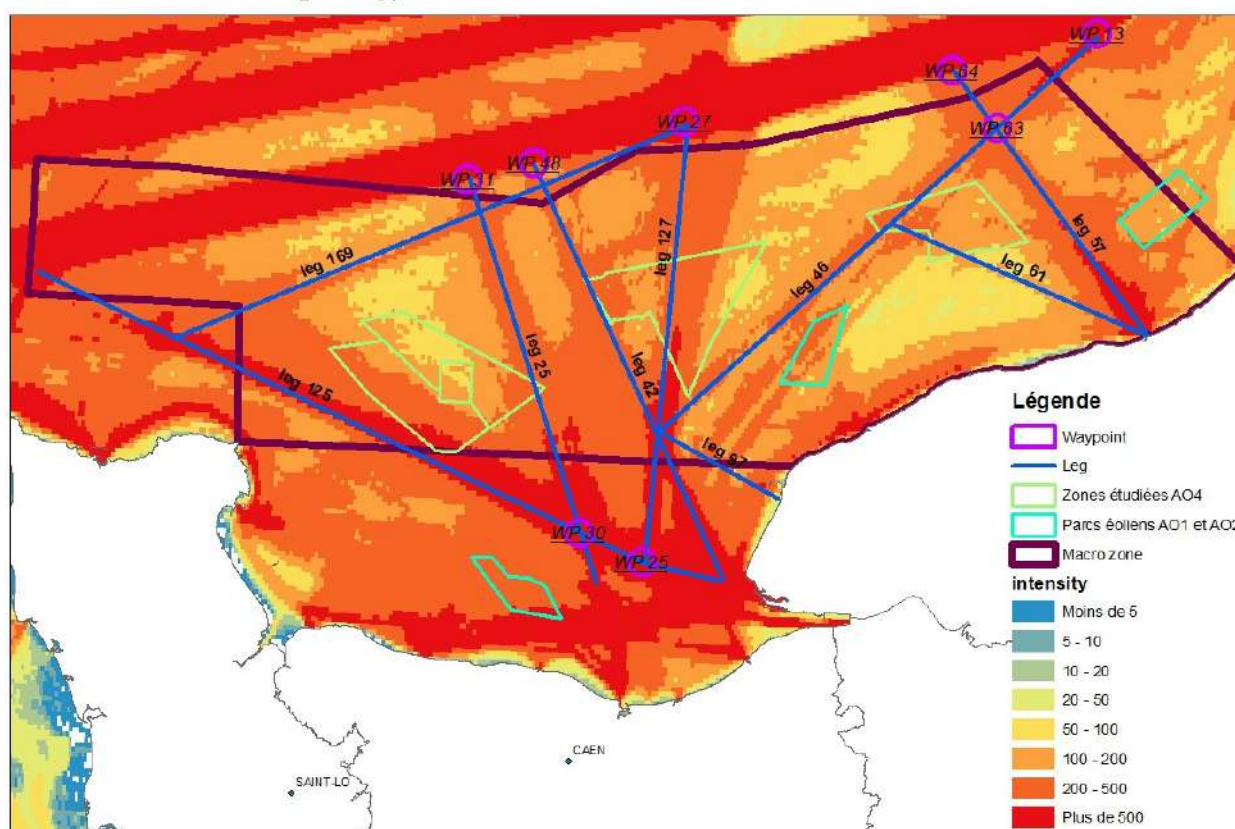


Illustration 27 : Zones d'étude du quatrième appel d'offre pour l'éolien en mer et trafic maritime – Réalisation : Cerema

3.2 Conséquence de la mise en place de ces zones sur la navigation maritime

Les zones d'étude pour les futurs parcs éoliens, en cas de réalisation, vont venir impacter les voies de navigation actuelles : legs 125, 25, 42, 127, 56, 61 et 57, et augmenter le risque de collisions voir d'échouement :

- Un rétrécissement de la voie de navigation au niveau de la branche 25 ;
- Rapprochement entre les voies de navigation des branches 25 et 42 (ferries transmanche Ouistreham / Le Havre -Portsmouth) ;
- Rapprochement, voir fusion, entre les points de croisement 31 et 48 et les points

de croisement 30 et 25 ;

- Déplacement de la voie de navigation de la branche 127, soit vers les branches 42 et 25, soit vers la branche 46 ;
- Déplacement de la voie de navigation 61 qui pourrait venir fusionner avec la voie de navigation de la branche 57 et impacter le point de croisement 63 ;
- Déplacement de la voie de navigation de la branche 46, qui impacterait le point de croisement 63 et 64. Mais ce déplacement est déjà une réalité à venir du fait de la création du parc éolien de Fécamp.

Les flux des navires sur l'année 2017 sur plusieurs branches représentées sur la carte ci-dessus sont les suivants :

Branches	Nombre de navires dans le sens descendant	Nombre de navires dans le sens montant
Leg 125	1433	1196
Leg 46	238	916
Leg 127	2025	1013
Leg 42	626	461
Leg 25	601	1729
Leg 61	2260	1936
Leg 57	253	262

Illustration 28 : Tableau des flux de navires sur l'année 2017 des branches étudiées – Source : données AIS et logiciel IWRAP

CONCLUSION

Au-delà des zones clairement identifiées autour des DST et des routes de navigation entre les DST, l'état des lieux du trafic maritime met en évidence des voies de navigation et des points de croisements à forte concentration de navires notamment à destination et à proximité des ports, ainsi que l'impact qu'aura la création de parcs éoliens sur la navigation maritime en Manche.

La note technique DAM du 11 juillet 2016⁹ relative aux mesures de sécurité maritime applicables à la planification d'un parc éolien en mer préconise une distance à 10 milles marins avec un DST et au moins 2 milles marins avec une route de navigation, cette dernière distance est à déterminer en fonction de la densité de trafic.

Concernant la macro-zone étudiée, la distance de 10 milles marins est respectée, cependant les différents points de croisement et voies de navigation, identifiés à risques dans l'analyse de la situation actuelle, n'ont pas été pris en compte et vont probablement être impactés par la présence de futurs parcs. Certains points de croisement et voies de navigation vont fusionner et engendrer ainsi une augmentation de la densité de trafic et des risques maritimes.

Une analyse de risques serait donc nécessaire afin d'évaluer d'une part les risques actuels en termes de navigation maritime, et d'autre part l'augmentation de ces risques en prenant en compte les modifications des voies de navigation au vu des parcs déjà attribués (Fécamp, Courseulles-sur-mer, Dieppe-Le Tréport) et des zones pour les prochains appels d'offres. Cette analyse devra :

- identifier les sous-zones à risques ;
- identifier les caractéristiques de chaque sous-zone ;
- quantifier les différents risques de chaque sous-zones et leur évolution.

Cette analyse devrait être complétée par une analyse de risque qualitative permettant d'identifier les moyens pouvant être mis en place afin d'atténuer les risques, tels que :

- des nouvelles mesures d'organisation du trafic ;
- des distances de sécurité adaptées entre un parc éolien et les routes de trafic maritime ;
- de nouveaux VTS ou le renforcement de ces derniers ;
- des accès plus rapides à des moyens de remorquage.

9 <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/41204>

ANNEXE 1 : ANALYSE PAR TYPE DE NAVIRES ET PAR LONGUEUR DE NAVIRES DANS LES DST DES CASQUETS ET DU PAS-DE-CALAIS

CROSS JOBOURG

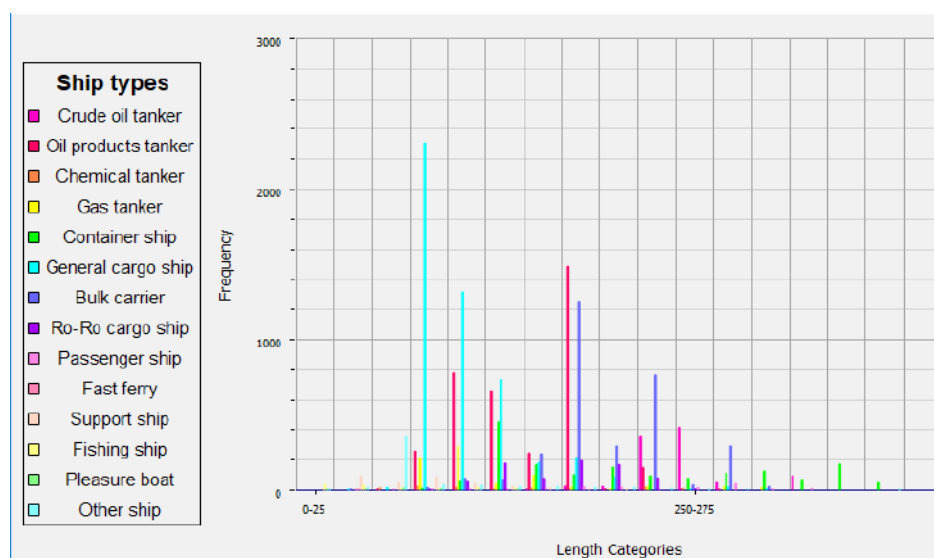


Illustration 29 : Fréquentation de la voie de circulation descendante du DST des Casquets par type et longueur (en mètres) de navires – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

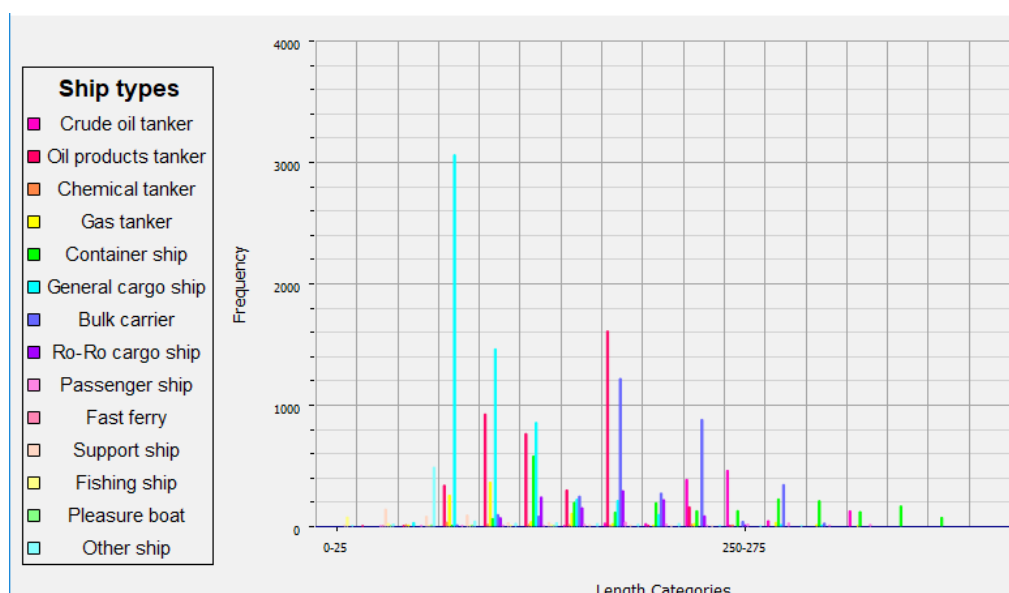


Illustration 30 : Fréquentation sur la voie de circulation montante du DST des Casquets par type et longueur (en mètres) de navires – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

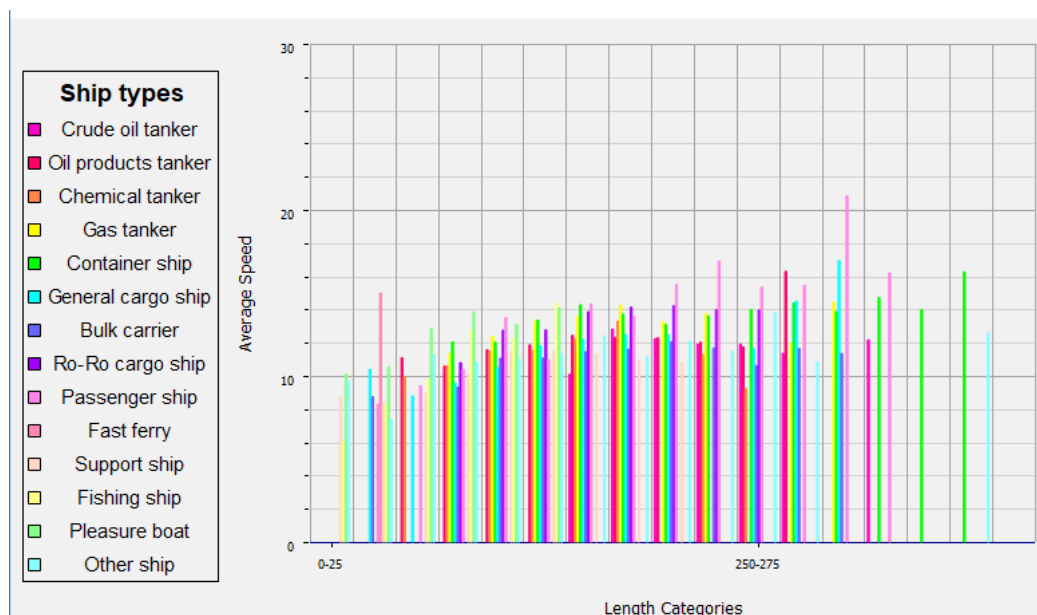


Illustration 31 : Vitesse (en nœuds) des navires fréquentant le DST des Casquets – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

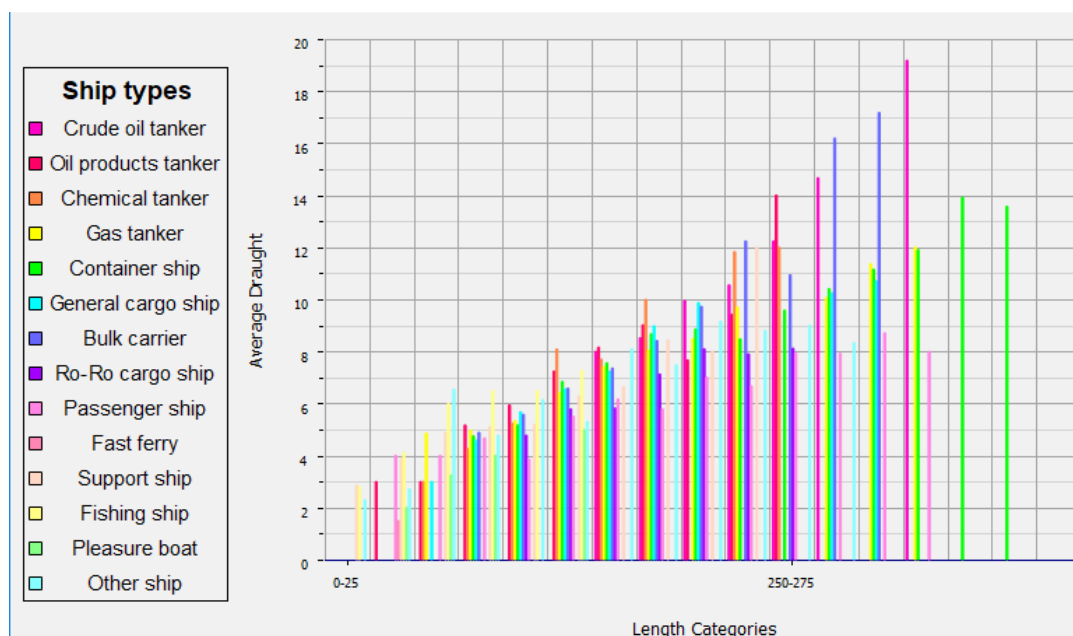


Illustration 32 : Tirant d'eau moyen (en mètres) des navires fréquentant le DST des Casquets – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

CROSS GRIS-NEZ

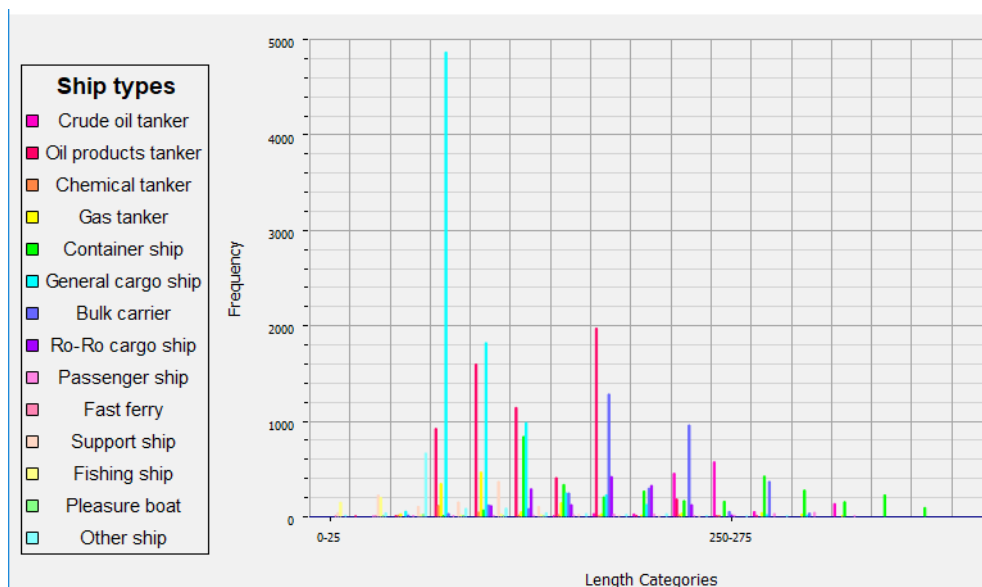


Illustration 33 : Fréquentation de la voie de circulation montante sud du DST du Pas-de-Calais – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

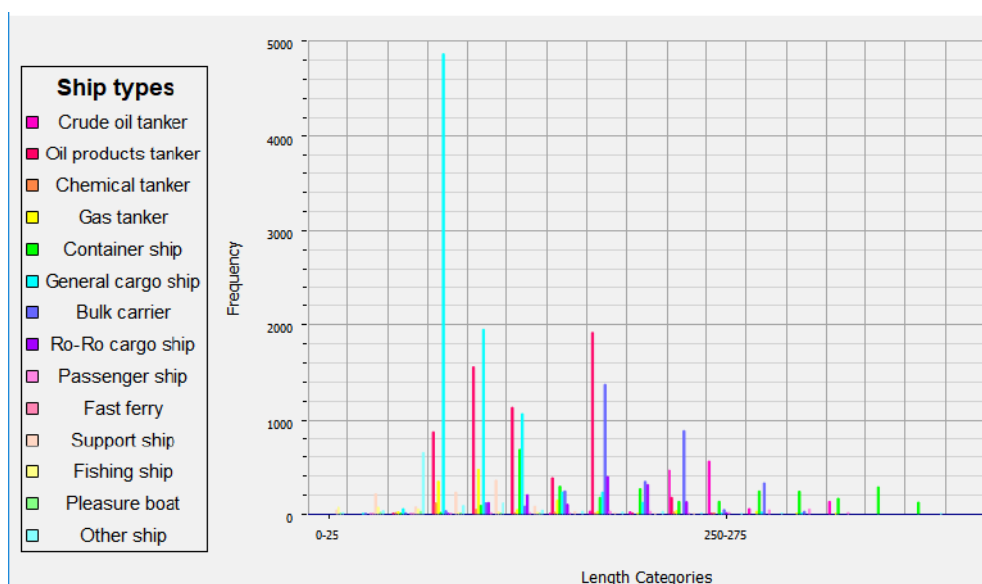


Illustration 34 : Fréquentation de la voie de circulation descendante du DST du Pas-de-Calais par type et longueur (en mètres) de navire – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

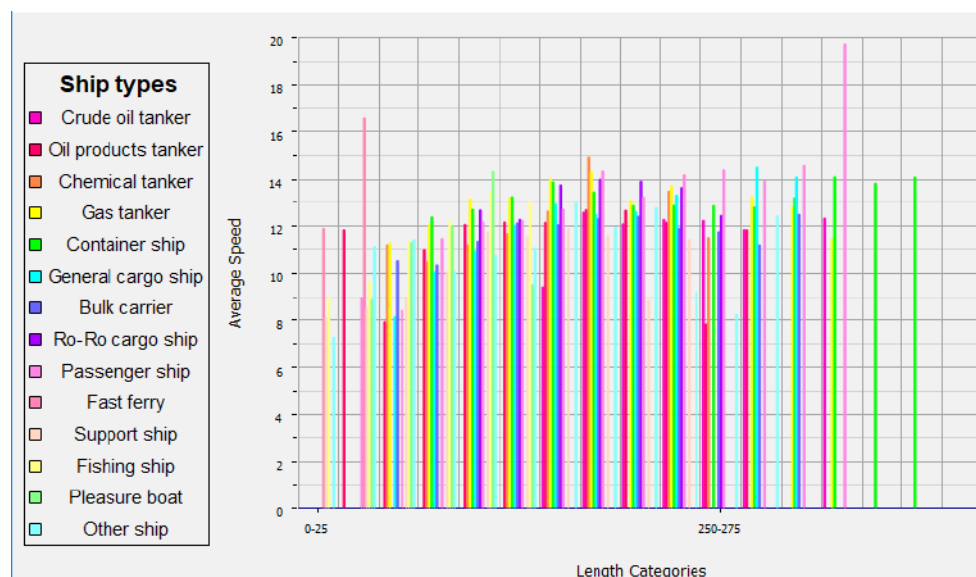


Illustration 35 : Vitesse (en nœuds) des navires circulant sur la voie de circulation montante du DST du Pas-de-Calais – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

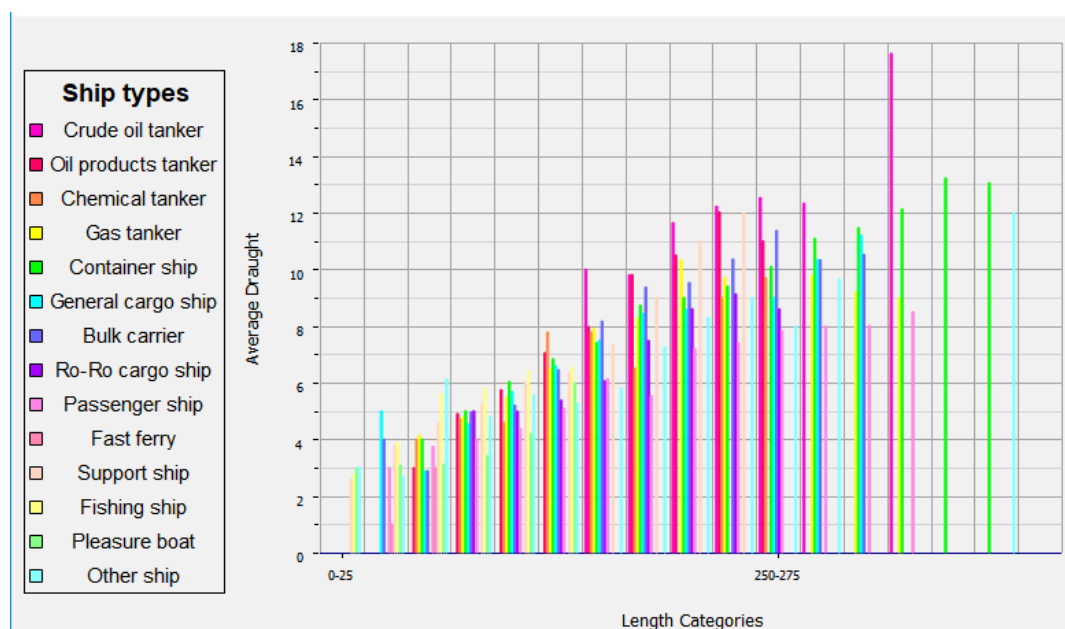


Illustration 36 : Tirant d'eau (en mètres) moyen des navires circulant dans le DST du Pas-de-Calais – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche

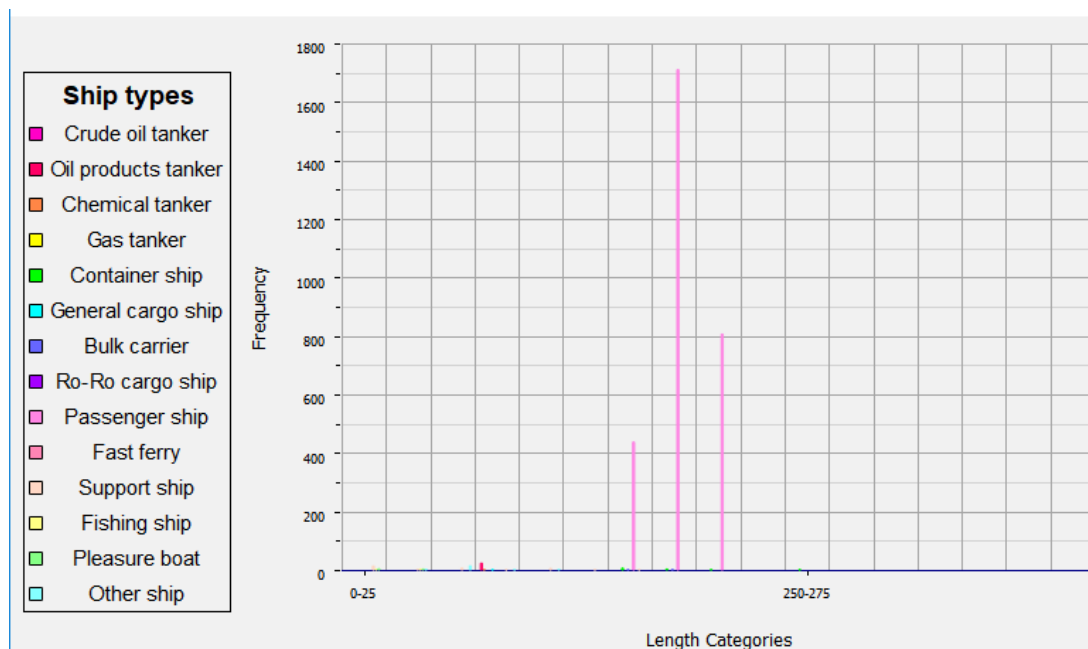


Illustration 37 : Fréquentation du détroit du Pas-de-Calais en traversier par type et longueur (en mètres) de navire – Source : pré-étude sur les risques maritimes en Manche



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

MISE À JOUR DES STRATÉGIES DE FAÇADE MARITIME

Recommandations
du réseau Océan Mer Littoral - Nord Atlantique Manche Ouest

France Nature Environnement Bretagne et
France Nature Environnement Pays de la Loire



juillet 2025

RECOMMANDATIONS DU RÉSEAU FNE OML NAMO

Mise à jour des stratégies de façade maritime

Présentation du réseau FNE OML NAMO

Le réseau **Océan-Mer-Littoral Nord Atlantique Manche Ouest (OML-NAMO)** du mouvement **France Nature Environnement** rassemble des associations de protection de la nature et de l'environnement (APNE) issues des deux fédérations régionales [FNE Bretagne](#) & [FNE Pays de la Loire](#), agréées par l'État au titre de « la protection de l'environnement ». Leur force vive : une expertise militante avec une vision ambitieuse pour reconquérir le bon état écologique des écosystèmes marins et protéger un milieu naturel exceptionnel. Les deux fédérations régionales représentent un mouvement associatif de plus de 100 associations locales, soit plus de 25 000 adhérents individuels.

Résumé

Les associations du réseau Océan-Mer-Littoral de la façade Nord Atlantique Manche Ouest (NAMO) du mouvement France Nature Environnement (FNE) participent activement aux travaux de révision du document stratégique de façade. Cet avis rassemble leurs observations, remarques et demandes sur la révision de Stratégie de Façade Maritime (SFM) qui constitue la partie stratégique du DSF et en définit les grandes orientations et les objectifs principaux à atteindre.

Le processus de révision a souffert de quelques faiblesses. Même si les orientations de la SFM existante restent pour l'essentiel valides, la révision doit prendre en compte les évolutions décidées au niveau national, notamment la révision en 2024 de la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML), et les décisions relatives au développement de l'éolien en mer et des zones de protection forte (ZPF). Cette révision devrait aussi et peut-être d'abord s'appuyer sur une évaluation de la SFM en vigueur, et on ne peut que regretter l'absence de cette évaluation, qui affaiblit beaucoup l'exercice de révision.

Le développement de l'éolien en mer constituant une évolution majeure, on peut aussi regretter que la révision du DSF ait dû être conduite sans cadrage politique solide, avant adoption de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) qui devrait dimensionner et prioriser ce développement.

De la même manière, nous déplorons aussi l'absence de cadrage du déploiement des zones de protection forte (ZPF), qui aurait permis de garantir dans la SFM la cohérence des objectifs de protection et les objectifs sociaux-économiques, et l'absence d'ambition : 3 % pour la façade NAMO, pour un objectif global de 10 %.

Enfin, en ce qui concerne la façade NAMO, nous regrettons l'absence d'une déclinaison territoriale de la Stratégie Nationale d'Aires Protégées (SNAP), qui existe pour les autres façades.



Nos associations partagent pour l'essentiel les avis de l'Autorité Environnementale et du Conseil National de Protection de la Nature; cet avis doit être lu comme un complément des avis de ces instances.

Concernant la stratégie, nous déplorons que le périmètre choisi couvre essentiellement les objectifs visés sans préciser les responsabilités et les ressources qui devraient être allouées.

En termes de méthode, les associations du réseau OML FNE NAMO regrettent l'opacité du processus d'élaboration de la SFM, qui fait intervenir de manière peu lisible le niveau national (ministères), des instances spécifiques de l'État (commission administrative de façade) et des discussions bilatérales entre l'État et certains acteurs, sans que ces échanges, ou les suites données aux propositions des APNE soient correctement documentés et tracés à l'échelle du Conseil Maritime de Façade où se finalise la SFM. Le projet de SFM aurait aussi dû bénéficier d'une expertise scientifique intégrée à l'échelle de la façade, qui reste à structurer et à financer.

Alors que l'encadrement des activités est un enjeu essentiel pour le DSF, nous pouvons regretter la faiblesse de la connaissance des activités existantes, qui repose encore essentiellement pour certaines (ex. pêche) sur les déclarations des acteurs eux-mêmes. Cette méconnaissance s'ajoute à celle du milieu marin et des écosystèmes ; les progrès dans ce domaine sont réels, et essentiellement tirés par le développement de l'éolien, mais beaucoup trop lents. A notre avis, les objectifs du projet de SFM en termes de connaissance (du milieu, des activités, des impacts) sont insuffisants et devraient être renforcés, notamment dans les zones où les enjeux environnementaux sont les plus forts.

Les **principales** demandes portées par les associations pour la SFM et qui n'ont été que partiellement satisfaites dans le projet soumis à consultation concernent en particulier :

- la nécessité que tous les objectifs y compris socio-économiques soient compatibles avec l'atteinte du Bon État Écologique (BEE) au sens de la DCSMM (Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin) ; à notre avis, le projet proposé ne garantit pas cette compatibilité; et ce d'autant plus que la détermination du BEE pour la façade maritime est aujourd'hui insuffisante pour plusieurs descripteurs, et réalisée à une échelle trop large.
- la nécessité de baser le DSF, à commencer par la SFM, sur une évaluation environnementale stratégique prenant en compte les impacts cumulés sur le milieu marin de toutes les activités, aussi bien maritimes (y compris les activités traditionnelles) que terrestres (notamment les pollutions diffuses). Cette demande est fondée sur le constat que, si le BEE n'est pas atteint aujourd'hui, c'est d'abord du fait des activités existantes, dont pourtant les impacts et les incidences sont mal connus et mal encadrés ; cette demande essentielle n'est pas traitée dans le projet de SFM
- la nécessité de mieux lier le DSF, et donc la SFM, et les documents de planifications qui identifient et conditionnent les impacts d'origine terrestre, notamment le SDAGE Loire-Bretagne et les SRADDET, le DSF devant porter les objectifs qui devraient être pris en compte en amont : à notre avis, si ce lien terre-mer est désormais explicitement mentionné comme un enjeu important, il n'est pas assez porté par la SFM vers les autres planifications, et le projet de SFM ne développe pas suffisamment les convergences nécessaires (réseaux de surveillance, indicateurs), alors que la dégradation de la qualité des eaux littorales, essentielles pour l'environnement comme pour l'économie est causée essentiellement par des activités terrestres.



Une stratégie définit des objectifs à atteindre, la progression vers ces objectifs étant mesurée par indicateurs associés à des cibles concrètes. Si la nouvelle SFM s'attache à définir des indicateurs plus opérationnels, le projet ne détermine pas de cible précise à atteindre pour la plupart de ces indicateurs, ce qui est regrettable et vide la stratégie d'une bonne partie de son intérêt.

En ce qui concerne le volet « éolien offshore » : les associations, qui avaient produit plusieurs cahiers d'acteurs lors du grand débat sur la mer, auraient souhaité voir affirmer des principes clairs comme l'exclusion de certaines zones d'intérêt fonctionnel, dont les ZPF, de tous les parcs futurs ainsi que des zones à forts enjeux paysagers.

Pour les autres activités économiques (pêche, extractions...), nous regrettons qu'elles n'aient pas été soumises à une analyse plus approfondie, qui aurait pu permettre d'objectiver les enjeux régulièrement mis en avant (ressource nécessaire, souveraineté...) au regard des impacts environnementaux et des bénéfices réels (emplois, valeur ajoutée) et de sortir des postures habituelles qui empêchent de proposer et même d'imaginer de remettre en cause des pratiques existantes.

Enfin, nous estimons que le projet de SFM devrait aborder la question de la compensation (par exemple à travers des sites de compensation mutualisés identifiés à l'échelle de la façade), et celle de la restauration de la nature, le DSF révisé ayant vocation à porter les mesures qui seront mises en œuvre dans le premier plan national de restauration de la nature destiné à mettre en œuvre le règlement européen adopté en 2024.

Préambule

La stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML 2024-2030) constitue le cadre de référence pour l'ensemble des politiques publiques concernant la mer et le littoral, incluant la mise en œuvre de plusieurs directives européennes : la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM, 2008/56/CE), directive à caractère environnemental qui vise l'atteinte du bon état écologique du milieu marin (BEE) et la Directive cadre pour la planification des espaces maritimes (DCPEM, 2014/89/UE), qui vise à assurer la cohérence des décisions afin d'optimiser le développement durable, mais aussi les directives NATURA 2000, ainsi que d'autres engagements internationaux comme ceux pris dans le cadre de la Convention pour la Diversité Biologique (CBD).

Elle se décline sur chaque façade maritime métropolitaine dans le Document Stratégique de Façade (DSF), qui porte les stratégies marines prévues par les articles 4 et 5 de la DCSMM.

La Stratégie de Façade Maritime Nord Atlantique – Manche Ouest (SFM NAMO), constitue le volet stratégique du DSF de la façade (DSF NAMO), le deuxième volet étant constitué par le plan d'action.

La SFM NAMO concerne trois régions marines (au sens de la DCSMM) :

- Mer du Nord, incluant la Manche ;
- Mers Celtiques
- Golfe de Gascogne et Côtes Ibériques

La première SFM a été adoptée en septembre 2019.



Dans les conclusions de leur contribution sur le DSF NAMO 2019, les APNE avaient souligné la nécessité pour le prochain DSF de développer une vision plus stratégique qui puisse conduire à l'atteinte de l'objectif européen du bon état écologique. Les APNE avaient souligné, d'une part une priorité donnée au développement économique alors que la protection de l'environnement, relayée au second plan, aurait dû être placée au cœur des préoccupations, notamment dans la carte des vocations. D'autre part, elles avaient souligné un manque d'ambition en termes de moyens alloués pour atteindre les objectifs environnementaux (OE) fixés par le DSF (Cf OE descripteurs de la DCSMM) dont celui de l'atteinte du Bon État Écologique de la façade NAMO en 2026.

Pour rappel, la définition du bon état écologique (BEE) est établie par les États membres et mise à jour tous les six ans pour tenir compte des évolutions des connaissances, à l'aune des 11 descripteurs définis par la DCSMM.

Or, force est de constater qu'à ce jour, en 2025, l'objectif d'atteinte du BEE n'est toujours pas atteint sur la façade NAMO pour la plupart des descripteurs.

La consultation en cours porte sur le projet de mise à jour de cette SFM, qui couvrira le prochain cycle de 6 ans de mise en œuvre de la DCSMM. Le réseau France Nature Environnement OML NAMO, représenté au sein du Conseil Maritime de Façade (CMF), participe assidûment aux travaux de sa commission permanente et a souhaité apporter ses observations et ses recommandations sur ce projet de mise à jour.

Pour la rédaction de cette contribution, France Nature Environnement Bretagne et France Nature Environnement Pays de la Loire se sont appuyées sur leur réseau Océan-Mer-Littoral NAMO mais aussi sur un certain nombre d'avis dont celui de l'auto saisine du Conseil National de la Protection de la Nature, publié en mars 2025 et celui de l'Autorité Environnementale, en particulier concernant la liste des enjeux environnementaux à prendre en compte dans les DSF : biodiversité marine et littorale ; impacts du changement climatique sur le trait de côte et les écosystèmes ; production d'EMR compatible avec l'environnement marin ; pollutions chroniques et accidentelles ; santé des habitants du littoral ; émissions de GES des activités maritimes ; paysage ; géomorphologie et intégrité des fonds marins. Ce réseau FNE OML NAMO a aussi pris en compte les observations et les recommandations faites par la Commission européenne dans ses évaluations de la mise en œuvre de la DCSMM par les États membres.

Les modifications apportées dans cette mise à jour consistent principalement en l'intégration de deux nouveaux sujets : d'une part la planification des zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer et d'autre part pour le déploiement des zones de protection forte.

Cette mise à jour nous semble nettement insuffisante aux regards des changements observés depuis 2019, qu'ils soient d'ordre environnemental mais aussi économique et géopolitique, et des lacunes constatées dans la précédente SFM qui auraient nécessité des adaptations rapides et des moyens ambitieux.

Si la vision à 2050, page 10 de la SFM, est le fruit d'une rédaction consensuelle au sein de la CP NAMO, elle masque pourtant plusieurs manques dans ce projet de mise à jour.



Quelques éléments de contexte qui ont pu nuire à la qualité de ce document

Des éléments de cadrage essentiels absents

Alors que les deux objectifs prioritaires affichés par l'État pour cette mise à jour du DSF étaient le développement de l'éolien en mer et celui des zones de protection forte (ZPF), nous ne pouvons que regretter :

- **l'absence de mise à jour de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE)**, maintes fois annoncée mais toujours reportée, alors que cette PPE est censée dimensionner les capacités de production éolienne et donc *in fine* les besoins en termes de développement des parcs éoliens ; en plus de compliquer la planification, même stratégique, cette absence bloque, de fait, le lancement des appels d'offres correspondants ;
- **l'absence de cadrage réglementaire du déploiement des zones de protection forte** : le décret qui définit les ZPF est insuffisant pour garantir la cohérence entre ce déploiement et le développement des autres activités maritimes, il manque l'instruction ministérielle de détermination des activités compatibles dans ces ZPF.
- **pour la façade NAMO, aucune planification territoriale de la Stratégie Nationale des Aires Protégées (SNAP)** n'était disponible, alors qu'il s'agit d'un volet important du DSF.

Une absence d'évaluation

Avant de se lancer dans un nouveau cycle de planification, la logique aurait voulu que le cycle précédent ait été évalué, ou tout au moins que nous puissions exploiter les retours d'expérience de sa mise en œuvre. Cette évaluation préalable manque.

Le bilan de l'évaluation du BEE du DSF 1^{er} cycle devrait logiquement alimenter à la fois la mise à jour du DSF, et la mise à jour de la définition de ce BEE. Ce bilan est donc absent, que ce soit au niveau stratégique ou au niveau du plan d'action. Par exemple, la page 24 mentionne que « des actions concrètes pour réduire les pressions sur le milieu marin ont déjà été mises en place et continueront à être développées », mais sans que ne soit précisé leur degré d'évaluation et la réalité de celle-ci. Cette absence de retour d'expérience des DSF est aussi soulignée par l'Autorité Environnementale.

Cela est en contradiction totale avec la méthodologie prescrite par la DCSMM dans ses deux chapitres n° 2 (stratégies marines : préparation) et n°3 (stratégies marines : programme de surveillance)

Des lacunes persistantes de connaissances

La connaissance est la base d'une planification spatiale réussie, or les lacunes dans ce domaine avaient été signalées dans toutes les évaluations précédentes.



Malgré quelques acquisitions de connaissances, obtenues d'ailleurs pour une bonne part grâce au développement de l'éolien et aux études qu'il a nécessité, (plus qu'aux investissements publics attendus), des lacunes persistent. Elles concernent aussi bien les enjeux environnementaux : connaissance des habitats, écosystèmes, espaces fonctionnels... que les activités maritimes (évaluation objective et indépendante des zones et intensités d'activités, notamment de la pêche), ainsi que leurs impacts (activités maritimes : pêche, transport, notamment ; pressions des activités terrestres sur le milieu marin, par exemple liées à l'urbanisation, l'agriculture ou l'industrie). Pour de nombreuses activités, il n'existe aucune évaluation stratégique de leurs impacts sur l'environnement, et encore moins de leurs impacts cumulés, alors même que ce sont ces impacts cumulés qui menacent l'atteinte du BEE.

De même, les informations nécessaires à l'appréciation des différents critères de chaque descripteur ne sont pas définies et parfois les moyens d'acquisition de ces données ne sont pas clairs, voire sont contestables. La lecture des textes encadrant la définition du bon état écologique du milieu marin s'apparente à un brouillard épais empêchant la mise en œuvre correcte de la DCSMM.

Une concertation limitée, voire empêchée

Du fait sans doute d'un calendrier très contraint, mais aussi d'une organisation à plusieurs étages (national, commission administrative de façade, et enfin seulement Conseil Maritime de Façade), les contributions de certains acteurs dont les APNE, très actives à la Commission Permanente (CP) du Conseil Maritime de Façade, n'ont eu qu'un poids minime dans la rédaction.

Lorsque des groupes de travail ont été organisés (par exemple sur la pêche), les APNE n'y ont volontairement pas été invitées, ce qui réduit singulièrement la portée de la concertation et de la démocratie participative.

Certaines informations qui auraient été utiles à la préparation de la SMF (rapport sur le suivi coordonné des sites d'extraction des granulats marins, Schéma Régional du Développement de l'Aquaculture Marine (SDRAM)) n'ont pas été mises à la disposition de la CP..

Il en est de même pour les Zones d'Importance de la Pêche (ZIP) ajoutées à l'atlas cartographique (annexe 4). A ce stade, nous ne pouvons qu'inciter à ajouter des zones de restauration passive où les pressions seraient réduites, en plus des ZPF, pour compenser la perte d'habitats marins.

Un manque d'ambition et de cohérence avec d'autres planifications

Une grande partie des pressions sur le milieu marin sont d'origine terrestre ; pourtant, le choix a été fait pour la SFM de limiter les objectifs dans ce domaine. Ainsi, alors que c'est le milieu récepteur (la mer) qui devrait être prescripteur en ce qui concerne les apports acceptables depuis la terre (nutriments, polluants chimiques, plastiques...), le projet de SFM laisse aux planifications terrestres ou continentales (SDAGE, SRADDET...) la définition des objectifs et des indicateurs associés, et le choix des échelles associées (masses d'eau...).



Nous insistons par ailleurs sur le fait que la DCSMM attend des États membres, de façon très explicite, qu'ils prennent toutes les mesures nécessaires pour enrayer la perte de biodiversité aux niveaux mondial, national, régional. Ces mesures doivent être menées afin d'assurer la capacité des écosystèmes marins à fournir des biens et des services. Un programme de travail sur les aires marines protégées incluant, notamment une « obligation pour les États membres de désigner des sites Natura 2000 en application de la directive «oiseaux» et de la directive «habitats», est attendu et contribuera de façon importante à ce processus. Si les désignations ont bien eu lieu, les mesures réglementaires pour préserver les espèces et habitats font défaut.

Partie 1 : situation de l'Existant :

.... Sur le volet connaissance et sensibilisation :

- Avifaune : Page 30 : « Près d'un tiers des espèces d'oiseaux marins figure sur la liste rouge des espèces menacées de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) ».

Les campagnes menées en littoral de stérilisation d'œufs d'oiseaux marins sont en incohérence avec ce constat. Nous recommandons vivement une formation des élus littoraux par les services de l'État.

- La pêche en page 19 « Elle contribue à la souveraineté alimentaire », cette affirmation est discutable dans la mesure où si ce secteur d'activité devait disparaître, la population ne serait pas pour autant en danger sur le plan alimentaire. Ce terme est d'autant plus discutable que la pêche est totalement dépendante des énergies fossiles, non produites sur notre territoire. De même, à ce jour, les principaux produits de la mer de l'assiette des français sont des produits d'importation : saumon d'élevage et crevettes d'élevage. Il est donc illusoire d'agiter le chiffon de la prétendue souveraineté alimentaire, s'agissant de la pêche professionnelle sur nos côtes.

L'exercice auquel notre administration doit répondre dans le cadre d'élaboration de cette SFM est plutôt de trouver les moyens de gérer les activités humaines dans une approche fondée sur la bonne santé des écosystèmes, permettant de garantir que la pression collective résultant de ces activités soit maintenue à des niveaux compatibles avec l'atteinte du bon état écologique et d'éviter que la capacité des écosystèmes marins à réagir aux changements induits par la nature et par les hommes soit compromise.

.... Sur le volet tourisme :

Nous constatons un manque d'éléments de justifications en page 29 au sujet de la déclaration : « bon état d'une très grande majorité des lieux de baignade ».

Les eaux de baignade ainsi que les eaux conchylicoles et les sites de pêche à pied sont durement impactés par la dégradation de la qualité des eaux (comprenant les impacts cumulés des pressions provenant des bassins versants). Ces trois masses d'eau constituent, malgré un régime de surveillance et de classement différent, l'ensemble du milieu des eaux côtières.



Le Ministère de la santé affiche que 90 % des sites de baignade ayant fait l'objet d'un contrôle sanitaire, sont classés d'**excellente ou de bonne qualité**. Or, ces résultats masquent un nombre important de prélèvements réalisés par les autorités publiques, soit par l'ARS pour le classement, soit par une commune ou une EPCI qui prend à sa charge un suivi plus étendu que celui prescrit par la directive eau de baignade, soit en appliquant une gestion dite active, dont les analyses indiquent un niveau de pollution d'origine fécale. Le classement du Ministère de la santé est donc à relativiser / reconsidérer. L'association Eau & Rivières de Bretagne a bien mis en lumière les biais de la surveillance de la qualité des eaux baignade. Les nombreux profils de vulnérabilité conchylicole confirment nos interrogations. De même, les nombreux arrêtés préfectoraux d'interdiction de pêche à pied et de commercialisation des bivalves indiquent objectivement que la qualité des eaux côtières est dégradée.

Partie 2 : objectifs stratégiques et planification des espaces maritimes

Chapitre 1 : Les Objectifs stratégiques environnementaux et socio économiques

- Un nouvel objectif transversal a été intégré en ce qui concerne l'enjeu de décarbonation des activités maritimes (énergie et économie bleue). Il nous apparaît nécessaire d'apporter des éléments concrets en lien avec la volonté affichée de la décarbonation qui ne doit pas se limiter aux transports maritimes.

En effet, nous l'avons bien regretté, la pêche professionnelle est actuellement fortement dépendante des énergies fossiles. Une transition est donc essentielle si l'on souhaite pérenniser l'activité de pêche. Inévitablement, cette transition invite à réduire l'usage du chalut par un plan d'accompagnement vers d'autres pratiques de pêche moins énergivores. L'enjeu est bien la sobriété, et pas uniquement la substitution d'une énergie par une autre. La plaisance aussi doit engager sa transition vers la sobriété ;

- La mention du lien terre-mer est mentionnée. Il conviendrait, cependant, que les moyens opérationnels y soient associés. Ainsi le plan de lutte contre les algues vertes est un dispositif mis en place en 2010 par l'État, mais, seulement 8 baies sont concernées à ce jour, situées en Côte d'Armor et en Finistère alors que les autres départements, en zone NAMO : Ile et Vilaine, Morbihan, Loire Atlantique et Vendée, sont également victimes d'arrivées importantes d'algues vertes sur leurs littoraux.
- Les projets de Zones de Protection Forte doivent être accompagnés, pour les eaux marines de l'atteinte du Bon État. Selon l'IFREMER, il apparaît que 12% de la superficie de l'unité marine de rattachement côtière n'est pas en bon état eu égard à son niveau d'eutrophisation.
- Sur les objectifs environnementaux : plus de la moitié des objectifs environnementaux et de leurs indicateurs ne sont pas évalués pour des raisons diverses, (méthode ou données manquantes), et pour ceux qui ont pu l'être, 5% des objectifs et 12% des indicateurs ont été atteints. Par ailleurs, il y manque des cibles précises en matière de suivi et de contrôle.



Par exemple, nous nous interrogeons sur la nature des cibles au niveau du continuum terre-mer ? En particulier dans les zones d'interface entre la terre et la mer que constituent les estuaires particulièrement sensibles aux pressions issues des bassins versants, dont le volet agricole sur notre façade NAMO. En page 19 : « l'intégration du lien terre-mer » est insuffisant et mériterait une meilleure déclinaison.

- Même remarque en matière d'OSE avec un manque de précisions dans la présentation de cibles
- Des précisions seraient à apporter sur les enjeux environnementaux en rapport avec le développement des activités du GPMNSN en lien avec une protection spécifique de l'estuaire
- La portée juridique du DSF devrait lui permettre de jouer le rôle d'aiguillon en matière de BEE et amener sa déclinaison sur les territoires avec, par exemples, la mise en place effective d'un volet maritime dans les SCOT et la généralisation des PEAN en zone littorale.
- Nous constatons l'absence d'une mise en place de protocoles partagés avec le comité de bassin pour l'acquisition, le traitement et le stockage des données ainsi qu'un groupe de travail commun. Une demande pourtant régulièrement exprimée par différents membres de la CP NAMO mais restée à ce jour sans suite. A titre d'exemple d'une action qui devrait être commune aux 2 instances : l'enjeu n°7 du SDAGE qui se décline en partie par : « La préservation des estuaires et de la mer en conciliant les activités terrestres et marines » mais aussi « La réduction de l'eutrophisation des eaux côtières et de transition » et « Aménager le littoral en prenant en compte le dérèglement climatique ». Nous observons également le manque d'un volet spécifique sur le Zéro Artificialisation Nette pour l'urbanisme littoral.
- Un travail de coordination avec l'Agence de l'Eau nous semble incontournable, sur les financements publics associés à l'atteinte de ces objectifs environnementaux et des précisions seraient à apporter sur l'adéquation entre le coût de la restauration des dégradations observées et les moyens financiers disponibles.

Chapitre 2 : Planification de l'éolien en mer et de zones de protection forte

2.1 de l'éolien en mer

- Les Zones prioritaires de l'éolien en mer, annoncées en octobre 2024 n'ont en fait aucune réelle justification en ce qui concerne la biodiversité. Alors que l'éolien en mer est identifié comme une contribution essentielle à la transition énergétique, et qu'il existe un potentiel important sur la façade NAMO, nous regrettons que les ambitions initiales sur cette façade aient été réduites. Il est vrai que l'État avait largement amputé les surfaces a priori disponibles puisque les « zones propices » proposées tardivement au débat public, pour la zone NAMO, ne couvraient qu'une partie réduite de la zone maritime (le reste étant réservé pour des objectifs liés à la défense, mais aussi à la pêche).



Nous déplorons que les surfaces aient été amputées pour des raisons économiques ou de défense militaire et non pas au regard des enjeux environnementaux. Il semblerait que la défense de notre patrimoine commun soit la variable d'ajustement et bien que favorable au développement des Énergies Marines Renouvelables (EMR), nous restons vigilants au chevauchement des aires marines protégées et des zones prioritaires pour l'éolien en mer à horizon 2050.

- Les associations du réseau FNE NAMO avaient porté lors du débat public, un certain nombre de remarques. La première était la demande d'éviter de planifier des parcs éoliens dans les zones NATURA 2000 et les ZPF: nous pouvons être soulagés de voir que cette demande de bon sens et qui relève d'obligations légales ait été entendue à horizon de 10 ans, mais étonnamment pas à l'horizon 2050..
- En conséquence, deux éléments positifs seraient à retenir de la planification spatiale maritime : les efforts de l'État pour avancer vers la transition énergétique et l'exclusion des aires marines protégées des zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à horizon 10 ans.

Cela dit, dans le cadre du nouveau positionnement du projet éolien en mer dénommé « BNO » qui doit être encore précisé à l'horizon 2050, hors Natura 2000 Oiseaux pour éviter la réserve nationale des Sept-Îles et l'aire de répartition des oiseaux nichant aux Sept-Îles, nos associations aimeraient que la possibilité de se rapprocher du DST vers le nord soit étudié car ceci n'impacterait aucunement le trafic maritime.

- Les APNE demandent une meilleure connaissance des incidences de l'éolien sur l'avifaune, les chiroptères, la mégafaune marine mais aussi sur la biodiversité marine permettant d'adapter les projets, intégrant ainsi le critère environnemental mais aussi, selon le principe d'Évitement à un niveau plus élevé en matière d'appel d'offre.
- A noter que ces apports de connaissance vont notamment dans le sens du principe de précaution de la charte de l'environnement de 2005 adossée à la Constitution. La parution de ces nouvelles connaissances scientifiques en cours pourraient conduire à la révision de la localisation de zones de développement de l'éolien en mer.
- Par ailleurs, comme le précise le CNPN dans son auto saisine de mars 2025 :

« ... alors que deux études majeures ont été diligentées et financées par l'Etat, MIGRATLANE et MIGRALION, leurs résultats, pourtant imminents pour la seconde, n'ont pas été attendus pour établir ces zones prioritaires de développement de l'éolien en mer. L'État est certes tenu de respecter les calendriers quinquennaux des PPE, mais qu'il a lui-même établi sans anticiper le besoin d'études environnementales sur la biodiversité ... Ces programmes dotés d'un budget de 14,2 millions d'euros, ont débuté en 2021 et 2023, et doivent livrer leurs conclusions respectivement en 2025 et 2027. ».



Nous appuyons les propos du CNPN qui rappelle dans son auto saisine du 6 juillet 2021 qu'après avoir posé le cadre général du développement de l'éolien en mer, l'objectif de la nouvelle auto saisine votée en 2025 vise à évaluer la pertinence de la prise en compte des enjeux écologiques des futurs DSF, quant :

- 1) aux zonages éoliens en mer pour éviter les enjeux écologiques majeurs à forts,
- 2) à la détermination des secteurs ZPF pour protéger les enjeux de conservation, sous des dimensions qualitatives (espèces et habitats) et quantitatives (surfaces dédiées à leur conservation). Cette contribution au débat n'a pas la prétention d'être exhaustive ni définitive, et devra être complétée après le rendu des nombreuses études en cours, dont celles commandées par l'Etat (MIGRATLANE, MIGRALION, BIRDMOVE...).

Aussi s'agissant de la pertinence des zonages sur l'éolien en mer et les ZPF, des complétudes seraient à apporter pour l'évaluation, avec :

- les déplacements des espèces mobiles à l'échelle de l'ensemble des façades maritimes, dont une cartographie globale des principales voies migratoires de l'avifaune et des chiroptères, et globalement de la mégafaune migratrice (incluant cétacés, et grands poissons pélagiques - thonidae, xiphidae, istiophoridae élasmodontes), ainsi que les goulots d'étranglement notamment ;
- la cartographie, en l'état des connaissances et de la pertinence, notamment des habitats marins à enjeux majeur et fort ;
- l'articulation des secteurs de l'expertise avec ceux des DSF, via les DMO, afin qu'ils soient en correspondance ;
- l'articulation des enjeux concernant les habitats avec les références communautaires (code EUNIS), des DMO y faisant référence ;
- l'apport d'un tableau de synthèse articulant les secteurs avec les priorités d'enjeux selon les habitats concernés.

2.2 des ZPF

Si la SNML précise à son objectif 2 (rapport du CNPN de mars 2025) : « Atteindre, en 2030, 5 % de ZPF à l'échelle de la zone sous souveraineté et sous juridiction de l'Hexagone, les objectifs intermédiaires minimaux surfaciques par façade sont à minima les suivants (objectifs d'ici 2027) : Manche Est - Mer du Nord : 1 %, - Nord Atlantique - Manche Ouest : 3 %, - Sud Atlantique : 3 %, - Méditerranée : 5 %. », sans autre explication. En effet il n'existe aucune justification dans le choix de localisation et la détermination de ces pourcentages, alors que par ailleurs les informations font défaut pour analyser le Bon État Écologique, pas plus qu'il n'existe d'évaluation des besoins de protection.

Pour le CNPN, mais aussi pour le réseau OML NAMO de France Nature Environnement, ces pourcentages sont des pourcentages minima de trajectoire dans une perspective d'atteindre « au moins 10 % » de ZPF de chaque façade maritime métropolitaine, cohérente avec les besoins de conservation. France Nature Environnement déplore la couverture insuffisante du milieu marin en protection forte sur les façades maritimes.



- La Directive Habitats – Faune – Flore (DHFF) devrait apparaître en termes de complémentarité, de référence et de précision et en termes d’articulation pour planifier qualitativement la mise en place de protection forte, les espèces et les habitats étant clairement identifiés. FNE s’associe au CNPN en constatant, tout en notant que le dispositif ZPF est moins avancé juridiquement et opérationnellement, la différence de traitement entre les zonages d’études éolien en mer et les secteurs d’études ZPF, ne semblant pas les mettre au même niveau de prise en considération, au moins informative.
- Nous constatons aussi, une absence de précisions sur la gouvernance, le contrôle, les moyens alloués et le suivi scientifique des aires marines protégées, certainement relatif à l’absence de note de cadrage bien que le décret ZPF date de février 2022.

A ce titre, nos associations déplorent le concept des Zones de protection forte « à la française » par rapport à la protection stricte européenne. Le décret traduit cette faiblesse en plus d’un manque de visibilité en termes de protection et de moyens déployés efficaces.

- Le réseau OML NAMO de France Nature Environnement rappelle que les objectifs sont d’identifier les enjeux écologiques pour lesquels l’atteinte ou le maintien du BEE revêt, en l’état des connaissances, un caractère prioritaire afin de rendre opérationnelles les zones de protection forte. Aussi, nos associations tiennent à souligner que le bilan national des indicateurs concernant les objectifs environnementaux révèle, en septembre 2024, que 42 % des indicateurs n’ont pas pu être évalués (43 sur 103), et qu’en conséquence 55 % des objectifs environnementaux (35 sur 64) n’ont pu être évalués par agrégation des résultats. Le détail du bilan du BEE n’est, en l’état, pas disponible. La planification de la protection forte des DSF pâtit de cette lacune comme composante essentielle de référence mais aussi pour la dimension opérationnelle (justification et cartographie).

Chapitre 3 : Carte des vocations

- Nous sommes en 2025 et la carte des vocations datant de 2018 a été redécoupée uniquement par rapport à l’éolien en mer. Cependant nous constatons que la reconquête générale du bon état écologique du milieu marin et de la qualité des eaux dans les zones 5a à 5h, est mentionnée dans la carte des vocations.

Mais n’y apparaissent pas ni les risques de compétition entre activités, ni les zones où les pressions cumulées sont susceptibles de menacer l’atteinte du BEE.

Ainsi les associations du réseau FNE OML-NAMO préconisent d’inclure dans les DSF des mécanismes clairs de résolution des conflits relatifs à l’utilisation de l’espace maritime (compétition entre activités, impacts cumulés excessifs, etc.) permettant le respect de l’objectif de bon état écologique au sein de chaque zone de vocation.



Il nous semble que cette carte des vocations devrait nous amener à inverser le paradigme : la protection et l'atteinte du BEE doit être l'objectif principal, aux activités de démontrer l'innocuité de leurs impacts.

- Par ailleurs, la note technique d'instruction des ZPF prévue par le Ministère de l'Écologie, manque encore à ce jour pour rendre ces protections fortes opérationnelles et donner une lisibilité aux PAT marins.

Ce qui manque et que nous aurions souhaité trouver

... Sur les impacts et effets cumulés

- Absence des impacts de l'aquaculture sur les enjeux environnementaux tels que l'introduction d'espèces non indigènes.

Nos associations attendaient que le DSF, qui constitue le document stratégique de référence, intègre donc le Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine. Or ce document n'a pas été présenté aux membres du CMF comme mentionné précédemment, pas plus qu'il n'a été produit en réponse aux demandes de Bretagne Vivante.

- Concernant les schémas de cultures marines en sites Natura 2000, des études d'incidences doivent être menées (Cf contentieux schémas des structures des exploitations de cultures marines Ille-et-Vilaine & Côtes d'Armor)
- Nous constatons une absence de visibilité des impacts de l'extraction de granulats sur les enjeux environnementaux à l'échelle de la façade NAMO au regard des sites déjà exploités et des perspectives à venir. Nous estimons qu'il est nécessaire de réexaminer des DOGM qui devraient être basés sur une évaluation des ressources qui peuvent être extraites sans impacts environnementaux, et dans une optique de sobriété, en privilégiant les usages liés à l'adaptation au changement climatique (solutions fondées sur la nature) par rapport aux usages terrestres (BTP, maraîchage...).
- Nos associations s'interrogent sur les Analyses Risque Pêche (ARP) qui doivent permettre de limiter les impacts de la pêche sur les habitats et espèces NATURA 2000, tant sur la méthode elle-même (l'objectif n'est pas de « minimiser les incidences actuelles, mais de garantir à long terme la conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire) que sur les informations utilisées dans sa mise en œuvre. Nous estimons que la cartographie propriétaire VALPENA produite par les comités des pêche ne peut servir de référence pour mesurer les effets et les pressions sur l'environnement (écosystèmes, habitats et espèces non halieutiques) et évaluer les incidences. La cartographie utilisée devrait reposer sur des sources non déclaratives issues de systèmes de surveillance officiels. Les mêmes réserves s'appliquent à l'utilisation éventuelle de ces informations pour évaluer les pressions de la pêche au sein des ZPF. Nous rappelons que dans les sites Natura 2000 des études d'incidences doivent impérativement être menées, non seulement pour les activités de pêche mais aussi pour toutes les autres activités, et en prenant en compte les effets cumulés.



- L'absence de prise en compte des impacts cumulés dans la décision de l'État, que ce soit en termes de cumuls d'impacts de parcs éoliens ou de cumuls des impacts avec ceux des autres activités anthropiques / Cf également atteinte du BEE.

Les effets cumulés devraient être considérés dans les états initiaux, or les approches sont très cloisonnées par compartiment (ichtyologie ; benthos ; avifaune etc.) et ne considèrent que l'impact du potentiel parc. L'état initial des pressions et des impacts devrait notamment inclure une estimation des émissions de GES, des effets des dragages et extractions de matériaux, des contaminants émergents et des impacts d'origine terrestre (pollutions agricoles, industrielles).

Toutes les activités anthropiques devraient être répertoriées et prises en compte. Une analyse quantitative des niveaux d'impact de chacune d'elle et de leur contribution devrait être réalisée.

Ainsi, par exemple, l'état de conservation des populations d'oiseaux devrait être évalué ainsi que la mise à jour de toutes les pressions responsables de cet état.

.... Sur la restauration de la nature (cf règlement 2024)

- Dans son rapport l'Autorité Environnementale précise que, compte tenu de la difficulté de la compensation en mer, l'évitement des impacts y est particulièrement prioritaire et qu'il s'effectue pour l'essentiel à cette étape de planification.

Cependant, des zones de restauration de la biodiversité marine sont à définir selon la réglementation européenne 2024 sur la restauration de la nature.

Des zones d'exclusion de toute activité ou tout du moins des zones où les pressions seraient limitées afin de permettre une restauration passive marine auraient dû être définies dans le DSF.

- L'adoption du Règlement européen sur la restauration de la nature crée une opportunité unique pour investir dans la nature, pour coordonner et massifier les efforts de restauration au bénéfice de toutes et tous et valoriser la capacité d'action de la France en Europe et à l'international. Pour France Nature Environnement, La France doit appliquer sans délai le Règlement et engager des investissements conséquents et durables dans son futur Plan National de Restauration de la Nature selon dix préconisations, détaillées dans un document annexe ([accessibles ici en format pdf](#)).





.... Sur le budget et les moyens:

- Les APNE constatent l'absence complète d'informations sur les moyens consacrés à la mise en œuvre de la SFM, et en particulier des moyens financiers. Par exemple : quels moyens seront alloués aux ZPF en matière de surveillance et de contrôle ?
- La taxe éolienne en mer territoriale et en ZEE aurait été un moyen naturel de financer un certain nombre d'actions de connaissance, de gestion et de protection. Sa répartition interroge, d'autant qu'elle n'est soumise à aucune conditionnalité environnementale. Qu'est-ce qui peut justifier d'attribuer 35 % aux comités des pêches, qui représentent une activité économique dont les bénéfices sont privés, et seulement des 10 % à l'OFB Mer ?
 - Ces 35 % de la taxe éolienne interrogent d'autant plus que l'activité pêche est finalement autorisée dans les parcs éoliens posés de Saint-Nazaire et de Saint-Brieuc, et que les impacts économiques des parcs sur la pêche (qui restent à évaluer) sont en tout état de cause très inférieurs au montant de cette taxe prélevée in fine sur les consommateurs d'électricité

Constat depuis le 1^{er} cycle :

Sur la planification en mer :

Nous reconnaissons certains avancements en façade NAMO, et particulièrement sur le projet d'éoliennes en mer en secteur BNO : l'État pour avancer vers la transition énergétique a réussi à éviter à horizon 10 ans les zones de plus fort impact sur les écosystèmes et limiter les impacts au maximum dans un contexte de crise de la biodiversité et de dégradation du milieu marin (évitement des zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer par rapport aux ZPS ou zone d'étude à la protection forte).

Aucune précision n'est cependant apportée sur les poids respectifs de chacune des contraintes : défense, pêche, navigation et environnementale dans les zonages retenus des parcs d'éoliennes en mer alors qu'elles sont de natures très différentes, et qu'elles auraient dû pour une partie d'entre elles être **prises en compte lors de la concertation, et non à posteriori**.

- Nous regrettons que la transmission des cartes lors de la Mer en Débat ait été très tardive (mars 2024 alors que le débat public se terminait en avril).

Nous ne partageons pas l'avis général d'une prise en compte équilibrée des enjeux associés au développement des énergies marines, à la pêche professionnelle et à la protection de la biodiversité. Globalement, l'environnement reste la variable d'ajustement



Sur la méthode de travail

Les associations de protection de la nature et de l'environnement, constitutives du réseau France Nature Environnement Océan-Mer-Littoral NAMO, regrettent que les contributions des différents acteurs ne soient pas partagées à l'ensemble des membres du CMF. Nous avons encore des progrès à faire en termes de réelle co-construction d'avis, d'outil partagé, de transparence et de démocratie participative.

Les associations de protection de la nature et de l'environnement défendent l'intérêt général et non pas des intérêts particuliers. A ce titre, mieux les intégrer participe à la prise de meilleures décisions.

Dans un contexte plus large, la nécessité d'une expertise scientifique partagée nous semble incontournable. A titre d'exemple est mentionné en page 48, sur les éléments de connaissance en lien avec les projets de parcs éoliens « *Ces éléments ont fait l'objet d'un partage auprès des instances de la façade (CMF, ARML, CRML et son groupe de travail technique, Conseil scientifique de façade)* ». Or, les travaux menés par le Conseil scientifique de façade NAMO ne sont pas portés à connaissance des membres du CMF, ce qui serait pourtant nécessaire en particulier au niveau de sa CP.

Nos recommandations :

- Sur le volet ZPF, l'État maintient sa volonté d'adapter la protection « au cas par cas », plutôt que de réglementer a priori, laissant aux négociations locales et aux arbitrages des préfets le soin de trouver un équilibre entre protection et exploitation. Sur la base de l'expérience des « Aires Marines Protégées à la française », qui a permis de créer beaucoup d'AMP mais très peu protégées, nous déplorons ce choix qui nous incite à rester vigilants et recommandons qu'une autre politique plus volontaire et exigeante en matière de protection réelle soit menée.
- Sur les projets de parcs éoliens : Mise en place des modalités de concertation et d'information très en amont sur chaque parc et groupe de parcs, sur toute la durée de leur élaboration, auprès du public mais aussi dans un cadre plus technique, associant les APNE.
- Sur la restauration de la nature : création au sein de la Commission Permanente d'un groupe de travail « ouvert »

Nos demandes :

- Améliorer la gouvernance de la planification spatiale maritime
- Renforcer la cohérence entre la SNML et les autres stratégies liées au milieu marin
- Pouvoir évaluer l'efficacité des précédentes stratégies de façade maritime
- Rendre les objectifs environnementaux opérationnels et stratégiques



En conclusion, si ce projet de mise à jour de la Stratégie de Façade Maritime NAMO peut contenir certaines avancées, force est de constater qu'il n'est pas toujours pas à la hauteur des enjeux tant dans la méthode de travail, du niveau national au niveau de la façade, mais aussi au niveau d'équité d'écoute, que sur le fond, dans la priorisation des actions.

A ce stade nous, associations de protection de la nature, membres du réseau Océan-Mer-Littoral NAMO de France Nature Environnement, estimons que l'État ne se donne pas, une fois de plus, les moyens techniques, scientifiques, humains et financiers de la mise en œuvre d'une politique maritime respectant les directives DCSMM et DPEM.

Pour le réseau France Nature Environnement OML NAMO, il est difficile d'adopter une vision optimiste et d'imaginer que la France puisse atteindre son BEE en 2030.

France Nature Environnement Bretagne, France Nature Environnement Pays de la Loire et leurs associations membres, constitutives du réseau Océan-Mer-Littoral Nord Atlantique Manche Ouest, ne sont donc pas en mesure de donner un avis favorable à ce projet de mise à jour de la Stratégie de la Façade Maritime NAMO, mais espèrent d'une part, que leurs remarques, leurs observations, leurs recommandations et enfin leurs demandes, soient intégrées lors de la rédaction finale de cette SFM NAMO et d'autre part, de les voir se réaliser par la suite.



Participation du public par voie électronique relative à la mise à jour des volets stratégiques des documents stratégiques de façade

Contribution de la LPO France : stratégie de façade maritime NAMO

Dans le cadre de la participation du public par voie électronique sur la mise à jour du volet stratégique du document stratégique de façade ("DSF") NAMO vous trouverez ci-après l'avis de la LPO France.

1. Remarques générales

La LPO regrette le calendrier imposé, qui ne permet pas de tenir compte des enseignements du cycle précédent et complexifie inutilement la procédure de mise à jour des DSF. La LPO souhaite que les deux volets du DSF (stratégique et opérationnel) soient révisés selon un calendrier conjoint dès 2030.

La LPO souhaite que les zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer et des zones de protection forte soient réévaluées lorsque les programmes de recherche MIGRATLANE pour l'arc Atlantique Nord-Est et MIGRALION pour le golfe du Lion auront rendu disponibles leurs résultats finaux. La loi APER (2023) a entériné la nécessité de privilégier l'implantation des projets d'énergies marines renouvelables (EMR) en zone économique exclusive (ZEE), rompant ainsi avec les choix faits pour les appels d'offres antérieurs. Pourtant, des projets d'éolien en mer sont encore autorisés en 2025 dans des zones qui ne pourraient plus être considérées comme propices aujourd'hui. De plus, la publication de la cartographie en octobre 2024 montre que la planification se fait à marche forcée alors que les connaissances scientifiques sur le milieu marin (GT ECUME, ESCo...) et la migration des oiseaux et des chiroptères, encore lacunaires, sont en cours d'acquisition ou d'amélioration.

La LPO réaffirme l'importance d'aligner la protection forte sur la protection stricte de l'Union Européenne, telle que définie dans la Stratégie Biodiversité 2030 de l'UE. La reconnaissance des statuts de ZPF doit être associée à une réglementation stricte : les activités incompatibles avec la protection forte ne doivent pas relever du cas par cas, et une liste des activités humaines incompatibles dans ces zones doit être publiée. Les enjeux propres à chaque ZPF doivent cependant faire l'objet d'un document de gestion propre définissant des objectifs de protection et un système d'évaluation efficace du dispositif et des moyens humains et financiers dédiés.

2. Sur l'évaluation environnementale stratégique (« EES »)

L'EES indique que « les incidences cumulées de l'éolien en mer sur l'ensemble de la façade sur le milieu physique sont à détailler au cas par cas dans les études d'impact des parcs éoliens à venir »¹. Cependant, les incidences cumulées de l'éolien en mer sont à prendre en compte avec les incidences cumulées de l'ensemble des autres activités de la façade.

Certaines zones sont déjà identifiées sous pression par l'EES, mais sans que celle-ci n'en tire les conclusions nécessaires : par exemple, un niveau de pression élevée est aujourd'hui identifié pour la zone de vocation 5b « Bretagne nord ». Or, cette zone accueille l'essentiel des zones prioritaires du développement de l'éolien en mer à horizon 10 ans : la pression va donc augmenter sur une zone déjà presque saturée dont la priorité affichée est donnée « aux pêches et aquacultures durables et aux énergies marines renouvelables et à leur raccordement ». Quelle est la place laissée aux enjeux environnementaux, pourtant très nombreux dans cette zone qui recouvre des réserves, des zones de protection fortes et de nombreuses zones Natura 2000 ?

3. Sur les objectifs environnementaux

Le dossier indique que pour la façade NAMO, 36 % des objectifs environnementaux particuliers ont été évalués : 5 % ont été atteints et 31 % non atteints. Le reste des OE n'a pu être évalué. Ce constat est regrettable et pose la question de la capacité des DSF à permettre l'atteinte du BEE.

- **Objectif transversal OET01 : Développer les zones de protection forte**

En l'état du dossier, un seul objectif est prévu : « Développer les zones de protection forte » avec un seul indicateur « proportion de surface des eaux marines couvertes par des zones de protection forte » dont la cible est de 3% d'ici 2027.

La LPO souhaite que la protection forte soit étendue à 10 % de l'espace de chaque façade maritime hexagonale dans le DSF, afin de ne pas concentrer les objectifs de surface sur les zones éloignées des côtes, telles que les canyons sous-marins, et de garantir une répartition plus équilibrée incluant également les zones côtières dans lesquelles les pressions sur la biodiversité marine et littorale sont nombreuses et diversifiées. À ce titre, la LPO insiste sur la nécessité de développer des ZPF au sein des zones Natura 2000 qui constituent un réseau bien établi d'aires protégées reconnues pour leur importance.

Pour la façade NAMO, cet objectif pourrait être davantage mis en lien avec l'OSE particulier D06-OEO2 et son indicateur 2 : « Proportion de surface de chaque habitat particulier situé dans des zones de protection forte », et plus généralement avec les objectifs liés au descripteur "Habitats benthiques" pour une meilleure lisibilité.

¹ Rapport d'évaluation environnementale stratégique, p. 143.



- **D01-OM Oiseaux marins**

- D01-OM-OE02 : Prévention des collisions avec les infrastructures en mer, notamment les parcs éoliens (application de la séquence éviter, réduire, compenser)

La LPO considère que l'indicateur associé à l'objectif « D01-OM-OE02-ind1 : Taux de projets autorisés mettant en place des mesures permettant de suivre les effets de la collision sur les populations d'oiseaux fréquentant le parc éolien, et des mesures permettant de limiter cet effet si nécessaire. » **n'est pas suffisamment précis ni ambitieux.**

Nous rappelons que les mesures qui existent actuellement pour **réduire** les mortalités de la faune volante face aux parcs éoliens en mer sont limitées : c'est donc en amont, au stade de planification, qu'il faut agir afin de respecter la séquence ERC, l'emplacement des projets étant la clé pour **éviter** la mortalité. D'autres mesures de réduction sont à proscrire en l'état actuel des connaissances scientifiques, comme l'effarouchement sonore qui augmente le dérangement et peut aggraver les collisions selon les experts scientifiques de France Energies Marines². À ce jour, le bridage est l'une des seules mesures à préconiser pour limiter les impacts de la collision, en particulier pendant les pics migratoires.

Par ailleurs, selon une étude mise en avant par le CNPN dans son avis du 19 mars 2025³, des radars placés sur une éolienne offshore au large de la Belgique ont indiqué des pics de migration intense de plus de 500 oiseaux par heure et par km, pendant 14h lors de l'automne 2019. Cette même étude conclut que si les éoliennes avaient été arrêtées pendant 14h de migration intense, un nombre estimé de plus de 700 collisions d'oiseaux auraient pu être évitées⁴.

La LPO propose de remplacer cet indicateur par : « Taux de projets autorisés mettant en place des dispositifs de bridage lors des pics migratoires sur la base des meilleures données environnementales disponibles » associé à une nouvelle cible : « 100% des projets autorisés mettent en place une stratégie de bridage adaptée au contexte écologique du projet ».

² Henry S., Bourgeois K., Cadiou B., Chabrolle A., Guillemette C., Planque Y. et Siblet J.-P. Comment envisager l'usage des parcs éoliens en mer par les oiseaux et faut-il l'encourager ? Bulletin COME3T n°12 Plouzané : France Energies Marines, 2024, 20 pages, p. 13 : [lien vers le bulletin](#).

³ Autosaisine du CNPN relative à l'évaluation pour la pertinence écologique des zones d'études prioritaires pour le développement de l'éolien en mer et des secteurs prioritaires pour le développement de la protection forte, délibération n°2025-11, 19 mars 2025 : [lien vers l'avis](#).

⁴ Brabant, R., Rumes, B., & Degraer, S. (2021). Occurrence of intense bird migration events at rotor height in Belgian offshore wind farms and curtailment as possible mitigation to reduce collision risk. Environmental Impacts of Offshore Wind Farms in the Belgian Part of the North Sea: Attraction, Avoidance and Habitat Use at Various Spatial Scales. *Memoirs on the Marine Environment*, pp. 47-55.



- D01-OM-OE05 Maintenir ou restaurer les habitats fonctionnels des oiseaux marins dans les zones humides littorales

Les deux indicateurs liés à cet objectif sont exprimés en « tendance à la hausse » du nombre et de la surface de sites fonctionnels restaurés sur la façade et en « maintien » de la surface d'habitat fonctionnel des oiseaux marins dans les zones humides des communes littorales. **La LPO souhaite que la cible soit chiffrée précisément.** Par exemple : doublement de la surface de sites restaurés par rapport à une année de référence ou cible exprimée en nombre d'hectares.

Cette remarque sur le **chiffrage des cibles** vaut sur la majorité des OE présentés. Celles-ci doivent être chiffrées de manière à assurer l'atteinte ou le maintien du bon état écologique.

- D01-OM-OE06 Limiter le dérangement physique, sonore, lumineux des oiseaux marins au niveau de leurs zones d'habitats fonctionnels

L'indicateur 1 se lit comme suit : « 01-OM-OE06-ind1 : Proportion de colonies à enjeu fort ou majeur* selon le travail de classification de l'OFB de priorisation des enjeux pour lesquels les dérangements physiques, sonores et lumineux constituent un risque pour le maintien à terme - Cible : 0 % pour les colonies à enjeu fort ou majeur ».

La LPO propose de rajouter une cible pour l'indicateur 1 : « Diminution pour les autres espèces d'oiseaux ». Notre connaissance des impacts des différentes activités anthropiques n'est à ce jour pas suffisante et il importe de réduire ces pressions partout où cela est possible, pour l'ensemble des taxons.

- D01-OM-OE07 Éviter ou adapter le prélèvement sur le domaine public maritime des espèces identifiées au titre de l'Accord international sur la conservation des oiseaux d'eau migrateurs d'Afrique-Eurasie (AEWA) et menacées au niveau européen

La LPO insiste sur l'obligation issue de l'article 23 de l'annexe de l'arrêté du 24 février 2014 concernant le Cahier des charges fixant les clauses et conditions générales de la location par l'état du droit de chasse sur le domaine public maritime : « Pour la chasse aux limicoles et quel que soit le mode de chasse, les chasseurs déclarent, à chaque fin de saison de chasse, leurs prélèvements au locataire du lot. Celui-ci les transmet à la fédération départementale ou interdépartementale compétente ainsi qu'à l'Office national de la chasse et de la faune sauvage ».

Cette obligation est aujourd'hui insuffisamment respectée. Il serait pertinent d'ajouter un indicateur et une cible qui puissent renforcer cette obligation et son suivi.

- **D01-PC-OE03 : Adapter les prélèvements en aval de la limite de salure des eaux (LSE) d'espèces amphihalines de manière à atteindre ou à maintenir le bon état du stock et réduire les captures accidentelles des espèces amphihalines**

Cet objectif prévoit le respect des dispositions des règlements européens et du plan de gestion national de l'Anguille (PGA). Cependant, le rapportage 2024 de ce plan de gestion fait le constat que les objectifs de réduction des mortalités par pêche de 60% de l'Anguille européenne ne peuvent pas

être évalués à l'échelle nationale par manque de données sur la période de référence (2004-2008⁵). De plus, l'évaluation du Descripteur 3 "Espèces commerciales en France métropolitaine" de la DCSMM conclut que l'évaluation du bon état écologique de l'Anguille européenne est impossible par rapport à un point de référence⁶. De fait, en reprenant la cible du PGA, la stratégie de façade maritime propose une cible qu'il n'est pas possible d'évaluer.

Ainsi, en l'absence de ces données, en considérant le statut « en danger critique d'extinction » de l'espèce et afin de répondre pleinement à l'objectif fixé dans le DSF d'atteindre le bon état du stock, il est nécessaire d'aller au-delà de ce que prévoit la réglementation : il est impératif de suivre les recommandations du CIEM depuis 2022 **d'interdire la pêche à tous les stades. Cette interdiction devrait intervenir en complément des mesures pour réduire au maximum toutes les pressions d'origine anthropique considérées par ailleurs dans les PLAGEPOMI**, notamment la mise aux normes des obstacles à la migration ciblés par le plan de gestion anguille.

- **D11 : L'introduction d'énergie, y compris de sources sonores sous-marines, s'effectue à des niveaux qui ne nuisent pas au milieu marin**
 - D11-OE01 : Limiter les émissions sonores dans le milieu marin à des niveaux non impactant pour les mammifères marins

Cet objectif stratégique est associé à un indicateur D11-OE01-ind2 et une cible qui se limitent à respecter la réglementation : « *Taux de projets générant des émissions impulsives présentant un risque de dérangement et de mortalité des mammifères marins (suite à l'évaluation environnementale) et ayant mis en place des mesures de réduction de l'impact acoustique* » avec une cible de « 100% ». La LPO souhaite rappeler que l'Ae a recommandé de proscrire les indicateurs dont la cible est le respect de la réglementation au profit d'indicateurs concernant l'intensité et l'effectivité du contrôle de ce respect. Or, cet indicateur revient à appliquer la séquence ERC.

La LPO propose un indicateur qui vise à vérifier la bonne application de la séquence ERC en mer, là où la compensation ne permet pas aujourd'hui d'atteindre 0 perte nette de biodiversité⁷.

4. Sur le choix des zones prioritaires EMR

La LPO note que les objectifs énergétiques actuels concernant l'éolien en mer ne sont pas inscrits dans la loi, en l'absence de la PPE 3 qui devrait être prochainement adoptée par décret. Cela démontre une nouvelle fois un manque de cohérence dans les étapes de la planification énergétique, car les zones prioritaires sont délimitées avant que les objectifs prévisionnels ne soient fixés.

⁵ Plan de gestion anguille de la France Rapport de mise en œuvre – juin 2024, p. 156.

⁶ Ifremer, Evaluation du descripteur D3 Espèces commerciales en France métropolitaine. Rapport scientifique pour l'évaluation cycle 3 au titre de la DCSMM, p. 63.

⁷ Gurvan Alligand, Charlotte Bigard, Léa Crepin, Dounia Khallouki, Tiphaine Legendre et Alexis Tressol (Commissariat général au développement durable), Guide méthodologique, Définition des mesures « éviter, réduire, compenser » relatives au milieu marin, février 2023, 80p., p. 7.



Quatre zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer ont été identifiées par la décision du 17 octobre 2024 sur la façade NAMO : deux zones indicatives de poursuite de la concertation (Bretagne Nord-Ouest et Bretagne Nord-Est) à l'horizon 10 ans et deux zones à l'horizon 2050 (Bretagne Grand Large et Centre Atlantique Grand Large).

La zone Bretagne Nord-Ouest est proche des côtes, en grande partie située dans la mer territoriale et à proximité de la réserve naturelle nationale des Sept-Iles gérée par la LPO. Elle risque d'impacter la zone fonctionnelle de la seule colonie nicheuse de fous de Bassan du territoire français.

La population globale des oiseaux de mer a diminué de moitié au cours des cinq dernières décennies. C'est notamment le cas du Fou de Bassan (*Morus bassanus*), espèce inscrite sur la liste rouge de l'UICN des espèces menacées en France. Entre début juillet et mi-septembre 2022, cette population a été touchée très fortement par la grippe aviaire avec la perte d'environ 80 % des poussins de la saison 2022⁸ et de près de 20 000 adultes, soit plus de la moitié de la population reproductrice de l'île. Un couple de Fou de Bassan ne produit qu'un poussin par an : la perte est donc inestimable et peut être fatale pour l'une des plus grandes colonies de Fou de Bassan d'Europe. Le développement d'un projet de parc éolien en mer à proximité de cette colonie déjà fragilisée présente donc des risques très importants, l'espèce étant particulièrement sensible à la collision⁹.

La zone Bretagne Nord-Est interroge également sur les effets cumulés avec les parcs anglo-normands prévus et la zone Roche-Douvres en façade Manche-Est Mer du Nord. Il est nécessaire de mettre en avant ces risques de cumul dans le DSF NAMO.

La LPO salue néanmoins la volonté de dépasser l'antagonisme économie/environnement affichée dans la vision à 2050 pour la façade NAMO. Le milieu marin joue un rôle indispensable dans la lutte contre les changements climatiques : la biodiversité marine ne peut pas être un paramètre parmi d'autres dans la planification maritime française et sa protection devrait être une priorité absolue.

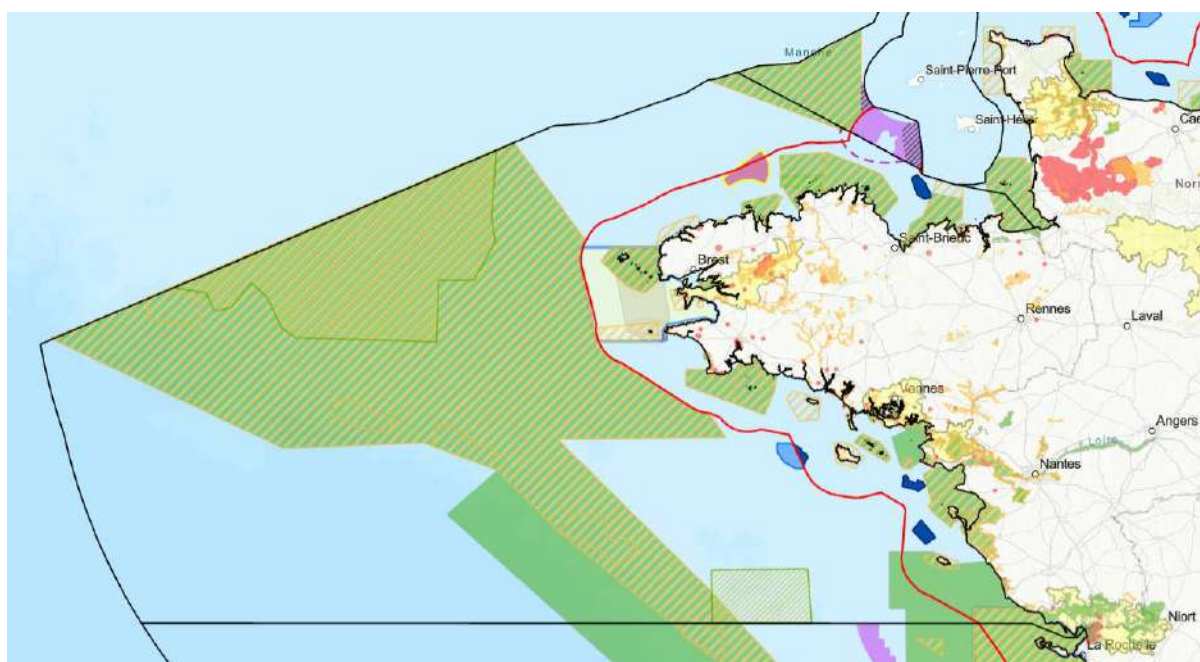
Les observations précitées ont été formulées à plusieurs reprises durant le processus de mise à jour de la stratégie de façade maritime, mais sont restées sans réponses satisfaisantes. La LPO France émet donc un avis défavorable à la stratégie de façade Nord-Atlantique Manche Ouest, sous réserve de l'intégration de ces recommandations.

⁸ Grippe Aviaire : la colonie des Sept îles décimée - LPO (Ligue pour la Protection des Oiseaux) - Agir pour la biodiversité.

⁹ Lane et al., 2020, "Vulnerability of northern gannets to offshore wind farms; seasonal and sex-specific collision risk and demographic consequences".

Pièce jointe à l'avis de la LPO France – SFM NAMO (PPVE)

Les parcs et projets éoliens en mer ainsi que les aires marines protégées de la façade Nord-Atlantique Manche Ouest



Couches de référence pour la planification de l'espace maritime

Façade maritime



La France maritime

Délimitations maritimes

Limite extérieure de la mer territoriale (12M)



Activités et usages

Eoliennes en mer

Parcs éoliens en mer

France

-  Zones déjà attribuées
-  Zones en cours d'AO

Eolien en mer: zones retenues par l'Etat suite au débat public

Développement de l'éolien en mer

Développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

 Zones prioritaires retenues pour la procédure de mise en concurrence - AO10

 Zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes, retenue pour la procédure de mise en concurrence - AO10

 Zones nécessitant des études complémentaires et/ou des échanges avec les îles anglo-normandes

 Autres zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 10 ans

 Autre zone indicative de poursuite de la concertation, qui pourra intégrer des zones complémentaires limitrophes

Développement de l'éolien en mer à l'horizon 2050

 Zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à l'horizon 2050

Milieux naturels, sites et paysages

Protection, sites et paysages

Espaces protégés

Natura 2000

Natura 2000 Habitats (SIC et ZSC)



Natura 2000 Oiseaux (ZPS)



Arrêté de protection de biotope



Parc Naturel Marin



Parc National



Aire d'adhésion



Cœur



Parc Naturel Régional



Réserve Naturelle Nationale



Réserve Naturelle Régionale



Parc National



Parc National



Parc National



Parc National



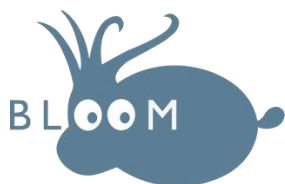
Source : CEREMA, Géolittoral

CONSULTATION PUBLIQUE

**MISE À JOUR DES DOCUMENTS STRATÉGIQUES DE
FAÇADE DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE
NATIONALE MER ET LITTORAL 2024-2030**

CONTRIBUTION DE BLOOM

30 JUILLET 2025





Sommaire

Introduction	3
I. Renforcer la protection du milieu marin pour atteindre le bon état écologique	4
• D'ici 2030, protéger au minimum 30% de nos eaux sans chalutage ni aucune forme d'activité ou d'infrastructure industrielle, dont 1/3 sous « protection stricte »..	4
II. Activités maritimes : développements, interactions avec le milieu marin et les autres usages	7
• Sur la transition sociale et écologique du secteur de la pêche	7
• Exclure les méga-chalutiers de la bande côtière.....	9
• Sur l'élimination des subventions à la pêche néfastes et la réallocation de ces financements	11
• Sur les infrastructures aquacoles invasives	13
III. « L'éolien en mer, au cœur de la transition énergétique »	14

Introduction

L'océan n'a jamais été aussi exsangue, le climat aussi dérégulé, la pêche artisanale aussi précaire. À l'occasion de la mise à jour des documents stratégiques de façade (DSF), BLOOM formule une série de recommandations visant à réhausser le niveau d'ambition des objectifs fixés par la planification maritime pour chaque façade : politique de protection du milieu marin, activités maritimes et développement de l'éolien en mer. Cette planification maritime doit être à la hauteur des enjeux climatiques et environnementaux actuels et prendre des mesures ambitieuses pour engager la transition sociale et écologique du secteur de la pêche française. Cela est d'autant plus crucial après le renoncement du gouvernement à prendre des mesures ambitieuses en faveur de l'océan, du climat et de la petite pêche française lors de la [Conférence des Nations Unies sur l'océan \(UNOC\) en juin dernier](#). Alors que la COP 30 se tient dans quelques mois et que nous sommes encore loin de tenir une trajectoire viable et vivable pour les générations futures, protéger l'océan est une nécessité pour la survie de l'humanité.

L'océan fait face à de multiples pressions : surexploitation chronique des populations de poissons, destruction des écosystèmes marins, pollutions diverses, canicules marines, multiplication des « zones mortes » privées d'oxygène, acidification... [Plus d'un tiers des mammifères marins](#) sont actuellement menacés et on estime que [seuls 3% de l'espace marin mondial](#) sont épargnés par la pression humaine. En Atlantique Nord, la biomasse des espèces marines de prédateurs [a chuté de plus de 90% depuis 1900](#). Par ailleurs, l'institut européen Copernicus a indiqué qu'en 2024 la température mondiale avait dépassé pour la toute première fois la limite de +1,5°C par rapport à l'ère préindustrielle.

Dans ce contexte d'urgence, la protection de l'océan est cruciale. En effet, l'océan représente à la fois un trésor de biodiversité et un allié majeur dans la lutte contre le dérèglement climatique : il joue un véritable rôle de thermostat planétaire et absorbe plus de [90% de l'excès de chaleur](#) émis par les activités humaines et [environ un tiers de nos émissions annuelles de CO₂](#). Par ailleurs, comme le souligne le panel intergouvernemental d'experts sur la biodiversité (IPBES), [la pêche et particulièrement la pêche industrielle](#) est l'activité ayant eu l'impact le plus important sur la biodiversité marine et la santé de l'océan au cours des cinquante dernières années.

Il y a donc urgence à protéger les écosystèmes marins et à engager la transition du secteur de la pêche. Mais, alors que des recommandations scientifiques claires et des [objectifs internationaux, européens et français](#) ont été établis pour développer un réseau cohérent et efficace d'aires marines protégées (AMP) préservées de toute activité



extractive, dont la pêche industrielle, que [le GIEC rappelle](#) que la restauration et la protection des écosystèmes est le second levier pour faire face au changement climatique, **la France s'enfonce dans son retard en faisant la promotion d'[une « écologie à la française » inefficace.](#)**

Dans le cadre de la mise à jour des documents stratégiques de façade, BLOOM dresse une liste de propositions pour réhausser le niveau d'ambition des objectifs fixés par la planification maritime, protéger le milieu marin et défendre la justice sociale dans le secteur de la pêche français.

I. Renforcer la protection du milieu marin pour atteindre le bon état écologique

Le premier objectif de la planification maritime à l'échelle des façades est de « renforcer la protection du milieu marin pour atteindre le bon état écologique ». À ce sujet, BLOOM porte les propositions suivantes :

- **D'ici 2030, protéger au minimum 30% de nos eaux sans chalutage ni aucune forme d'activité ou d'infrastructure industrielle, dont 1/3 sous « protection stricte »**

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Les panels d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat (GIEC) et la biodiversité (IPBES) s'accordent tous deux sur l'urgence à développer un réseau cohérent d'aires marines protégées pour faire face au dérèglement climatique et à l'effondrement de la biodiversité. Dans son dernier rapport, **le GIEC souligne ainsi que le second levier le plus efficace pour atténuer le réchauffement climatique réside dans la protection des écosystèmes naturels.** L'IPBES identifie la [pêche](#) comme l'activité ayant eu l'impact le plus important sur la biodiversité marine et la santé de l'océan au cours des cinquante dernières années. Lors de la COP15, la communauté internationale s'est d'ailleurs engagée à protéger 30% de nos terres et de nos eaux d'ici 2030.

Alors que la France se targue d'avoir dépassé l'objectif de 30% d'aires marines protégées, en métropole, là où la pression de la pêche industrielle est la plus forte, seul



0,005% des eaux sont réellement protégés sur la façade Atlantique, Manche, Mer du Nord et 0,094% sur la façade Méditerranéenne. Et les annonces faites par le gouvernement lors de l'UNOC ne changent rien à la situation étant donné que les prétendues "nouvelles" zones de protection se situent en réalité dans des zones où le chalutage de fond est déjà interdit. Par ailleurs, limiter l'interprétation de ce que constitue une AMP à la seule interdiction du chalutage de fond est très loin de remplir les objectifs internationaux et scientifiques qui impliquent la fin de toute forme de chalutage et de l'ensemble des activités et infrastructures industrielles. **Dans les faits, les navires de pêche peuvent exploiter plus de 99,9% des eaux françaises métropolitaines et ces nouvelles zones n'interdiront pas, par exemple, les mégachalutiers pélagiques de plus de 80m (jusqu'à 145m) d'opérer en toute impunité. Les aires marines françaises dites « protégées » ne protègent donc rien du tout : les activités industrielles destructrices y sont constantes et parfaitement autorisées.** En outre, les rarissimes aires réellement protégées des activités humaines sont mises en place de manière à ne jamais gêner les intérêts économiques du secteur industriel de la pêche, comme c'est par exemple le cas dans les Terres australes et désormais en Polynésie française.

Pour ce faire, la France ignore le consensus scientifique et les recommandations européennes et internationales en développant un modèle de protection « à la française » inopérant et dangereux. Le décret no 2022-527 du 12 avril 2022 sur la « protection forte », censé répondre à l'objectif européen sur la « protection stricte » instaure cette imposture : là où l'UICN précise qu'une aire marine protégée doit nécessairement interdire les infrastructures et activités industrielles, et notamment la pêche industrielle, là où la définition de la « protection stricte » va plus loin et établit qu'il ne doit y avoir aucune forme d'activité extractive, le décret sur la « protection forte » n'interdit en revanche aucune activité *a priori*. On est donc très loin de la notion de protection, et encore plus de la « protection stricte ». C'est pourquoi BLOOM a attaqué ce décret devant le Conseil d'État en octobre 2022.

Depuis plusieurs années, les associations françaises de protection de l'océan appellent au renforcement de la protection dans les aires marines protégées et à l'instauration de 10% de protection stricte sur chaque façade maritime et chaque bassin ultramarin. Une position conforme aux attentes citoyennes, un sondage IPSOS réalisé en juillet 2023 ayant révélé que **78% des citoyens français demandent une protection effective de 30% de nos eaux en y interdisant les méthodes de pêche destructrices.**

Loin de viser la constitution d'un réseau efficace, cohérent et représentatif de la diversité des écosystèmes marins français, le gouvernement poursuit sa fuite en avant. Ainsi défend-il **désormais une protection « au cas par cas » qui consacre le régime des exceptions « à la française ».** Mais cette approche, présentée comme « pragmatique », va à l'encontre de décennies de recherche scientifique et des objectifs



[internationaux et européens de protection marine](#). Le chalutage, en particulier le chalutage de fond, est la pratique de pêche la plus impactante pour les écosystèmes et le climat, en comparaison des autres pratiques utilisant les arts dormants. La destructivité intrinsèque du chalutage – puisqu'il s'agit d'un filet lourdement lesté et tracté dans la colonne d'eau ou sur le fond pour capturer un maximum de poissons — rend *de facto* caduque l'approche « au cas par cas » promue par le gouvernement. Pis, les mesures de renforcement du niveau de protection dans les aires marines protégées métropolitaines, annoncées la veille de la Conférence des Nations Unies sur l'océan le 8 juin 2025. En effet, le gouvernement annonçait placer 4% de nos eaux métropolitaines sous « protection forte » d'ici 2026. En analysant les cartes fournies en annexe du dossier de presse produit par le Ministère de la Transition écologique durant l'UNOC, **BLOOM a révélé que les zones labelisées en « protection forte », où le chalutage de fond serait prochainement interdit, se trouvaient dans des zones dans lesquelles le chalutage de fond est, en réalité, déjà interdit, parfois depuis plusieurs décennies.**

Renforcer la protection du milieu marin pour atteindre le bon état écologique nécessite de mettre en place de véritables aires marines protégées.

NOS PROPOSITIONS

- **Créer de véritables aires marines protégées dans 30% des eaux françaises sans chalutage, ni activité et infrastructure industrielle, dont un tiers sous protection stricte sans aucune activité extractive, et ce sur chaque façade maritime et chaque bassin maritime ultramarin :**
 - **Adopter dans le Code de l'environnement, sans plus attendre, la [définition de l'UICN d'une « aire marine protégée »](#)** afin d'y interdire toutes les activités et infrastructures industrielles, et notamment la pêche industrielle. Dans le contexte de la protection marine, [la pêche industrielle](#) est définie par l'UICN comme la pêche *pratiquée « par des navires motorisés (>longueur de 12m x largeur de 6m) », ainsi que « la pêche utilisant des dispositifs de chalut traînés ou remorqués le long des fonds marins ou de la colonne d'eau, et la pêche utilisant des sennes coulissantes et des grandes palangres »*.
 - **Abandonner immédiatement et définitivement le décret sur la « protection forte »**, qui fait l'objet d'un recours de BLOOM devant le [Conseil d'État](#). La France doit s'aligner sur [la terminologie européenne de « protection stricte »](#), c'est-à-dire « *des aires intégralement et légalement protégées pour conserver et/ou restaurer l'intégrité des espaces riches en biodiversité ainsi que leur structure écologique afin qu'ils maintiennent tous les processus écologiques en leur sein. Les processus naturels ne doivent pas être perturbés par des pressions anthropiques ou toute*



menace pour la structure globale et le fonctionnement de l'écosystème, même si ces pressions ont lieu à l'extérieur du périmètre de l'AMP ».

- **Mettre en œuvre le Plan d'action pour l'océan de l'UE, notamment en ce qui concerne :**
 - La création de véritables aires marines protégées sous protection stricte sur les lieux de reproduction et de croissance des juvéniles.
 - L'interdiction du chalutage de fond et des arts traînants dans l'ensemble des aires marines protégées d'ici 2030, en commençant dès à présent par les zones Natura 2000 désignées au titre de la protection des habitats.
- **Prendre des mesures strictes pour protéger les juvéniles** (poissons qui n'ont pas atteint leur majorité sexuelle) et assurer la régénération des populations, et en ce sens protéger également les zones de nourricerie et les frayères en **sanctuarisant la bande côtière pour les navires jusqu'à 24 mètres.**

II. Activités maritimes : développements, interactions avec le milieu marin et les autres usages

Le deuxième volet de la planification stratégique à l'échelle des façades est consacré aux « activités maritimes : développements, interactions avec le milieu marin et les autres usages », parmi lesquelles la pêche occupe une place prépondérante. À ce sujet, BLOOM porte les propositions suivantes :

- **Sur la transition sociale et écologique du secteur de la pêche**

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

La transition du secteur vers une pêche véritablement durable, à savoir une pêche qui suit les principes d'une « pêchéologie » qui minimise les impacts sur le climat et le vivant tout en contribuant à la souveraineté alimentaire européenne, en maximisant les emplois et en offrant des perspectives socio-économiques et humaines dignes, est une nécessité.

Cette vision de la pêche de demain, s'inscrit dans un contexte de changement global avec des répercussions très fortes sur le climat et le vivant, dont l'humain fait partie. Cet impératif de « transition » est plus catégorique encore pour une activité qui, comme la pêche en mer, impacte directement un écosystème sauvage, l'océan, dont la santé



détermine la stabilité même du « Système Terre ». En plus des changements physiques et chimiques liés aux changements climatiques, l'océan est le théâtre d'une dégradation significative de la biodiversité marine due aux activités humaines. La principale cause de cette altération réside dans l'exploitation des organismes marins. La pêche constitue le facteur ayant eu l'impact relatif le plus marqué sur ce milieu.

C'est particulièrement le cas de la pêche industrielle (navires de plus de 24 mètres) dominée par les arts trainants (chaluts et sennes pélagiques et de fond). **Le chalutage de fond a la pire empreinte environnementale, mais également sociale et économique.** De manière générale, en France, 88% des poissons issus de populations surexploitées sont pêchés par des chalutiers et des sennes, 75% des juvéniles pêchés sont capturés par des chalutiers et des sennes, et 77% des émissions de CO₂ de la flotte de pêche liée à l'utilisation de carburant sont relarguées par ces navires. En contrepartie, et ce alors que les chalutiers et sennes représentent 15% de la flotte française. **Enfin, ces techniques destructrices sont massivement subventionnées : elles captent à elles seules 75% des subventions publiques à la pêche.** À l'opposé du spectre, **la petite pêche utilisant des arts dormants crée jusqu'à 10 fois plus d'emplois, est 4 fois moins émettrice de CO₂ tout en créant jusqu'à 4 fois plus de valeur ajoutée.**

Tout l'enjeu d'une transition réside en un changement des pratiques et une restructuration de la flotte autour de pratiques moins impactantes.

En France, il est techniquement possible de transférer 85% des volumes capturés par des chaluts de fond de moins de 40 mètres vers des casiers, lignes et filets sur des navires appartenant à la même classe de taille. Près de 40% seraient même facilement transférables, comme le merlu ou le bar. Cette possibilité ouvre la voie à un pan entier de la transition des pratiques de pêche : la « déchalutisation », à commencer par le remplacement du chalut de fond par des arts dormants.

En plus de ce changement de pratiques, la transition sociale du secteur de la pêche doit intégrer des mesures sur : la protection des juvéniles, la sanctuarisation de la bande côtière pour les navires jusqu'à 25 mètres, la mise à l'arrêt et le démantèlement des navires-usines et méga navires.

Outre cette nécessaire évolution des pratiques de pêche, il est urgent d'éliminer les subventions publiques qui encouragent la surcapacité, la surpêche et la pêche illégale et de réorienter ces financements vers les navires ayant les pratiques de pêche les plus performantes sur les plans environnemental, social et économique.

La transition sociale et écologique du secteur implique donc d'opérer une "rupture", notamment vis-à-vis de l'argument productiviste dont l'objectif est de produire toujours plus et le plus vite possible sans aucune considération pour la pression exercée sur



l'environnement, le climat et les humains. Ce principe de transition dépasse bien évidemment la seule question de la transition énergétique qui repose sur l'utilisation de sources d'énergie alternatives et sur la recherche d'efficacité énergétique sans toutefois remettre en cause le modèle économique et l'utilisation des arts trainants.

NOS DEMANDES

- Obtenir une feuille de route claire du gouvernement sur la transition sociale-écologique des pêches et de sa filière avale basée sur des faits scientifiques.
- Intégrer dans un projet ou une proposition de loi les leviers de transition explorés par les chercheurs et qui visent à obtenir une meilleure répartition des quotas en faveur des pratiques les moins impactantes et à réduire l'effort de pêche global :
 - o La déchalutisation c'est-à-dire le remplacement du chalut, en commençant par les navires de moins de 40 mètres.
 - o Le respect de tailles minimales de capture des poissons.
 - o La limitation de la pêche dans les eaux territoriales pour les navires de moins de 25 mètres (mesure détaillée ci-dessous).
 - o L'allocation des quotas en priorité à la pêche artisanale ayant recours à des engins dormants

Ces mesures sont complémentaires à la mise en œuvre effective et immédiate d'aires marines véritablement protégées.

- **Exclure les méga-chalutiers de la bande côtière**

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

La petite pêche côtière est confrontée à une crise sévère en raison de la diminution des ressources dans les eaux côtières et de la concurrence déloyale résultant de la présence de navires industriels, et parfois géants, pouvant atteindre plus de 140 mètres de long et capturer jusqu'à 400 tonnes de poisson par jour. **Il est donc urgent d'accorder un accès prioritaire et des droits de pêche aux petits pêcheurs qui constituent le cœur des emplois dans ce secteur, qui utilisent les techniques de pêche les plus durables et les plus sélectives (engins dormants ou « passifs »).** De telles dispositions sont conformes aux objectifs visés par l'article 17 de la Politique commune de la pêche.

Cet article énonce la façon dont les possibilités de pêche (quotas, effort de pêche) devraient être distribuées entre les différents pêcheurs. Il prévoit que les États membres utilisent des critères transparents, environnementaux, sociaux et économiques pour



allouer leurs quotas. Mais depuis la dernière réforme de la PCP, [seuls quelques États ont mis en place de tels critères](#). Pour de nombreux pays, les captures historiques des navires représentent le critère le plus utilisé. Le système actuel bénéficie donc depuis des années à la pêche industrielle et ne valorise aucunement les pêcheries ayant un faible impact sur l'environnement marin, utilisant des engins sélectifs.

En outre, les eaux côtières sont des nourriceries et des habitats essentiels pour les juvéniles de nombreuses espèces. [La préservation de l'intégrité physique et biologique de ces zones est cruciale pour maintenir un océan en bonne santé](#).

Par ailleurs, les petits pêcheurs ont des capacités de mobilité beaucoup plus réduites en raison de la taille de leur navire et de leurs équipements. Ainsi, là où les gros navires industriels viennent concurrencer les petits navires dans les eaux côtières, ces derniers n'ont pas la possibilité de se reporter ailleurs plus au large. Cette concurrence déloyale nuit fortement à la survie de la petite pêche, très dépendante de la ressource côtière, raflée par les gros navires industriels. **En France, les navires de pêche de moins de 25 mètres représentent 97% de la flotte, 83% de l'emploi pour seulement 51% des débarquements. Actuellement, il n'existe aucune disposition légale pour protéger les pêcheurs des 3% des navires de plus de 25 mètres qui débarquent 49% des captures.**

En France, les pêcheurs côtiers ont déjà exprimé leurs préoccupations à l'égard des méga-chalutiers opérant dans les eaux côtières. **Le Comité régional des pêches de Normandie, entre autres, plaide en faveur de l'interdiction des navires de plus de 25 mètres en Manche**. Ces recommandations de bon sens s'inscrivent dans la logique des lignes directrices de l'UE, qui indiquait dans [une résolution adoptée en janvier 2023](#) que « *la viabilité de la pêche artisanale dépend fondamentalement d'un accès garanti aux ressources et aux zones de pêche* » et appelait à « *une approche différenciée de la gestion de la pêche artisanale comportant un accès prioritaire aux zones de pêche littorales* ».

NOS DEMANDES

- **Donner la priorité à la pêche à faibles impacts : mettre en œuvre l'article 17 de la PCP** en accordant les licences et quotas de pêche en priorité aux navires de moins de 12 mètres utilisant des arts dormants (casiers, lignes, filets, etc.), pratiques qui ont les meilleures performances environnementales, sociales et économiques.
- **Réserver la bande côtière des 12 milles nautiques aux navires de moins de 25 mètres** pour préserver les zones de nourriceries ainsi que les frayères et protéger



les pêcheurs côtiers d'une concurrence déloyale.

- Sur l'élimination des subventions à la pêche néfastes et la réallocation de ces financements

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Au début des années 1990, le rôle néfaste des subventions publiques dans la surcapacité des flottes de pêche et la surpêche a été clairement établi par les experts et les organisations internationales¹. En augmentant les capacités de production et en rendant certains segments artificiellement rentables, les subventions publiques incitent en effet les pêcheurs à accroître continuellement leurs captures sans tenir compte des signaux alertant sur l'état des ressources et qui devraient normalement les conduire à réguler leur activité. En 2015, l'adoption de l'Objectif de développement durable 14.6 a fixé une feuille de route claire aux États en leur enjoignant d'interdire les subventions néfastes et de s'abstenir d'en accorder de nouvelles. En juin 2022, les États membres de l'OMC ont conclu un accord visant à éliminer les subventions néfastes accordées au secteur de la pêche après 20 ans de négociations.

Le secteur de la pêche mondiale a reçu 35,4 milliards de dollars de subventions en 2018, dont plus de 60% encouragent la surcapacité et la surpêche². À elles seules, les pêcheries industrielles ont capté plus de 80% de ces aides publiques, alors qu'elles représentent moins de 20% de la flotte mondiale³. **Alors que les recherches scientifiques montrent que la petite pêche côtière est plus performante sur tous les tableaux, Les subventions bénéficient aux méthodes de pêche les plus destructrices, les plus énergivores et les plus émettrices de CO2.** D'après nos estimations, 63% des aides allouées au secteur de la pêche en France en 2021 étaient des aides au carburant. Près de la moitié de cette enveloppe a bénéficié à des navires industriels de plus de 24 mètres, alors qu'ils ne représentent que 3% de la flotte française⁴. **À eux seuls, les grands chaluts et sennes captent chaque année 70% des subventions, soit 135 millions d'euros⁵.**

¹ FAO, Pêches maritimes et droit de la mer : dix ans de mutations. Chapitre spécial (révisé) de La situation mondiale de l'alimentation et de l'agriculture 1992, Rome, FAO, 1994.

² Sumaila et al., « Updated estimates and analysis of global fisheries subsidies », Marine Policy, 109, 2019, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103695>.

³ Schuhbauer et al., « The Global Fisheries Subsidies Divide Between Small- and Large-Scale Fisheries », Frontiers in Marine Science, vol. 7, September 2020, 539214.

⁴ BLOOM, Institut Rousseau, À contre-courant. L'action publique et les enjeux de transition : synthèse des subventions publiques allouées au secteur de la pêche en France entre 2020 et 2022, Paris, Janvier 2024.

⁵ BLOOM (2025) [S'affranchir du chalut](#)



Cette flottille est entièrement dépendante des subventions publiques et donc, non-viable. **Dès 2006, le rapport Poséidon alertait sur la non-viabilité du chalut. Pourtant, rien n'a été fait jusqu'à présent pour engager la transition du secteur vers un modèle respectueux des ressources, bas carbone et qui préserve les emplois.** Si la décarbonation des navires de pêche est un objectif que l'on retrouve pour chaque façade maritime, elle n'est en revanche assortie d'aucune condition en matière de transition vers des méthodes à faible impact. De même, alors que l'élimination des subventions néfastes est un enjeu crucial de la gestion des pêches, pas une seule mention n'est présente dans les DSF.

NOS PROPOSITIONS

- **Interdire l'octroi de nouvelles subventions ou toute autre mesure de soutien financier susceptible de favoriser :**
 - **La surcapacité et la surpêche**, conformément à l'Objectif de développement durable 14.6 et à l'accord de l'OMC sur les subventions à la pêche, y compris les aides au carburant ;
 - **La détaxe sur le carburant** en prévoyant un plan d'accompagnement du secteur pour sa transition vers la durabilité éco-climatique;
 - **Le renouvellement des navires d'une longueur supérieure à 12 mètres et/ou utilisant des engins traînants.**
 - **Les projets visant la décarbonation des navires utilisant des engins de pêche destructeurs**, c'est-à-dire utilisant des engins remorqués ou entrant en contact avec le fond, tels que la senne et le chalut. Cela inclut l'interdiction faite aux engins traînants d'obtenir des aides à l'acquisition de moteurs à hydrogène ou tout autre matériel ou technologie réputés réduire la consommation de carburant.
- **Interdire immédiatement les subventions aux pêches illicites, non déclarées et non réglementées et aux navires ayant commis des fraudes, du braconnage ou toute autre infraction à la loi.**
- **Flécher la dépense publique vers la conversion du secteur de la pêche vers la performance à la fois sociale et écologique**, c'est-à-dire vers des méthodes à faible impact carbone, respectueuses des habitats marins et respectueuses des ressources.
- **Autoriser les navires utilisant des méthodes destructrices, telles que le chalut et la senne démersale**, à être éligibles aux programmes d'aides à la



décarbonation à la seule condition qu'ils se convertissent à des méthodes à faible impact, respectueuses des habitats marins et de la diversité biologique de l'océan, c'est-à-dire à des engins dormants.

- **Sur les infrastructures aquacoles invasives**

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Depuis les années 1990, l'aquaculture est présentée comme une alternative à la réduction des captures en mer. Elle comprend la production de végétaux (algues) et d'animaux (poissons, crustacés et mollusques). Les politiques publiques, l'innovation technologique et l'augmentation de la demande en produits alimentaires aquatiques ont incité l'aquaculture à se développer rapidement et considérablement. Depuis l'adoption du Code de conduite pour une pêche responsable en 1995, la production de pêche de capture est demeurée stable, alors que [la production aquacole a augmenté de 250% en 25 ans](#).

Or, l'aquaculture contribue non seulement à entretenir la vision du poisson comme un bien courant de consommation de masse, alors qu'il s'agit d'une ressource à l'origine sauvage, mais a aussi un fort impact environnemental sur le milieu marin.

De manière directe, elle est à l'origine de pollutions marines en raison des excréments qui sont rejetés et des antibiotiques qui sont massivement utilisés dans les parcs aquacoles. De manière indirecte, elle a un fort impact sur la consommation des ressources car les produits utilisés pour nourrir les espèces aquacoles sont directement issus de la pêche minotière – alors que ces poissons pourraient être utilisés pour la consommation humaine – ou des cultures de soja OGM. De plus, [10% de la production aquacole elle-même est utilisée pour produire de la farine de poisson ou de l'huile de poisson](#), qui servira à nourrir d'autres fermes aquacoles.

NOS PROPOSITIONS

- **Sortir de l'aquaculture non durable et notamment celle dépendante de la pêche minotière en :**
 - Interdisant l'élevage d'espèces carnivores ou invasives et autorisant sur les littoraux uniquement les projets aquacoles d'algoculture et de coquillages (huitres, moules, etc.).
 - Interdisant l'utilisation de farines animales, y compris celles issues de la pêche minotière, pour alimenter les espèces aquacoles.

III. « L'éolien en mer, au cœur de la transition énergétique »

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Pour se conformer aux définitions internationales (UICN) des aires marines protégées, **la France doit de facto renoncer à l'implantation d'éoliennes en mer dans toutes les aires marines protégées.** Selon l'UICN, une AMP est définie comme « *un espace géographique clairement défini, reconnu, spécialisé et géré par des moyens légaux ou d'autres moyens efficaces, visant à assurer la conservation à long terme de la nature et des services écosystémiques et valeurs culturelles qui y sont associés* »⁶. A ce titre, les activités et infrastructures industrielles y sont interdites.

En outre, **le [dernier rapport du GIEC](#) a montré que le deuxième levier le plus efficace pour atténuer le réchauffement climatique, juste après le déploiement des énergies renouvelables (solaires et éoliennes), réside dans la protection et la restauration de nos écosystèmes. Le développement de ces énergies ne doit donc en aucun cas compromettre les objectifs de restauration et de protection des écosystèmes marins.** En toute cohérence, les enjeux de protection de la biodiversité dans les AMP doivent primer sur le développement des activités industrielles. Par ailleurs, au même titre que les zones d'implantation, les zones de raccordement doivent faire l'objet de la même vigilance quant à l'évitement des aires marines protégées, afin de minimiser l'impact du raccordement sur l'écosystème environnant.

NOS PROPOSITIONS

- **S'assurer que les énergies renouvelables respectent les écosystèmes marins et la petite pêche en :**
 - Interdisant les projets éoliens dans les aires marines protégées et les écosystèmes vulnérables, y compris les zones de migration des oiseaux marins.
 - Favorisant des implantations éloignées des côtes pour préserver la pêche artisanale.
 - Modifiant la répartition de la taxe éolienne et en fléchant la part de la taxe sur l'éolien en mer attribuée au secteur de la pêche vers la transition sociale et écologique de la pêche.

⁶ IUCN (2012), [Vers une définition correcte des aires marines protégées](#)



Avis d'EDF sur les documents de mise à jour des stratégies de façade, portant sur la décarbonation du transport maritime et des ports

28 juillet 2025

EDF, premier producteur mondial d'électricité bas carbone, s'appuie sur son mix énergétique composé de 94% de sources de production bas carbone (nucléaire, hydraulique, solaire, éolien et autres énergies renouvelables), avec une intensité carbone parmi les plus faibles au monde (30 g CO₂/kWh en 2024).

Le Groupe a ainsi un rôle clé à jouer dans l'accompagnement de la transformation du secteur maritime et le développement de l'économie bleue en proposant des solutions innovantes et adaptées au service de la transition énergétique, en :

- Contribuant à accélérer la décarbonation du secteur maritime
- Produisant davantage d'électricité bas carbone, et ce notamment dans les zones littorales, et en développant des énergies marines renouvelables.

Ainsi, le groupe EDF s'appuie sur une forte implantation en zones littorales, estuariennes et maritimes, avec 25 GW de capacités installées en France, dont près de 90 % sont bas carbone :

- Plus de 21 GW issus de centrales nucléaires situées en bord de mer ou d'estuaire
- Près de 3 GW de centrales thermiques en métropole et dans les territoires ultra-marins
- Environ 1 GW d'éolien en mer exploité par EDF Power Solutions, et 2,6 GW en développement ou construction

Cette dynamique s'inscrit dans la stratégie d'EDF visant à augmenter la production d'électricité bas carbone, notamment à travers le lancement d'un programme industriel de trois paires de réacteurs EPR2 en France, dont deux pourraient être implantées en bord de mer à Penly et Gravelines, ainsi que par le développement des énergies marines renouvelables.

Le groupe EDF veille à concilier le développement de ces activités avec :

- La préservation de la biodiversité marine,
- L'adaptation au changement climatique,
- Et l'ancrage dans les territoires littoraux et l'économie bleue

Cet avis porte uniquement sur les sujets touchant à la décarbonation des activités maritimes et portuaires.

EDF a construit des liens historiques avec le monde de la mer notamment par ses ouvrages de production d'énergie nucléaire et thermique installés depuis des décennies sur les côtes de la Mer du Nord, de la Manche, de l'océan Atlantique et de la Méditerranée. La construction des parcs éoliens en mer et la décarbonation du secteur maritime. Depuis 2023, EDF soutient l'institut MEET2050 dédié à la Transition Énergétique et Environnementale du Maritime et se positionne comme un partenaire stratégique pour impulser des projets et accompagner la filière maritime dans sa décarbonation.

A ce titre, EDF se réjouit de voir apparaître dans la stratégie des différentes façades des objectifs socio-économiques permettant de concrétiser l'ambition de décarbonation des ports et du transport maritime.

Cet avis a pour objet d'attirer l'attention sur des sous-jacents de cette décarbonation, intégrés de manière inégale par les documents stratégiques des différentes façades.

Décarbonation du transport maritime

Pour décarboner le transport maritime, le choix de la brique technologique se fera en fonction de la taille de chaque embarcation mais aussi de son usage. L'électrification, l'hybridation électrique et l'hydrogène seront des solutions optimales pour les petites embarcations alors que les e-carburants permettront de décarboner la mobilité maritime lourde.

Solutions optimales suivant le type de navire :

Pour les grands navires et les longues distances :

- Les carburants de synthèse ;
- L'alimentation à quai pour éviter le rejet de GES dans les ports.

Pour les moyennes distances :

- L'hydrogène bas carbone ;
- L'alimentation à quai pour éviter le rejet de GES dans les ports.

Pour les petits navires et les petites et moyennes distances :

- Hydrogène directement utilisé dans une pile à combustible ou un moteur à combustion ;
- Électrification des embarcations.

Les objectifs des différents documents stratégiques touchant à la décarbonation de la propulsion doivent ainsi pouvoir intégrer l'ensemble des technologies possibles sans oublier l'électrification directe qui peut être une solution pour certains types de bateaux.

Report modal

Plusieurs documents stratégiques intègrent naturellement des objectifs de report modal, vers du fret ferroviaire ou fluvial, en accompagnement de la massification du transport de marchandise dans les ports français. Ce report modal ne sera néanmoins vertueux en matière de transition écologique que s'il est décarboné. Un report modal vertueux vers le fleuve nécessite que la propulsion des barges fluviales puisse également être décarbonée. Pour cela, la prise en compte du besoin d'électrification le long des grands fleuves permettant de desservir l'hinterland des ports industriels et des ports de commerce est donc nécessaire. Cette incitation pourrait passer par des objectifs d'équipement des berges par des prises de recharge électriques.

Transition écologique des ports de plaisance

Actuellement, les normes internationales touchant à la décarbonation de la propulsion maritime se limitent aux bateaux de plus gros tonnage. Pour autant, le nombre de ports de plaisance sur les côtes françaises invite, s'agissant de la transition écologique, à s'intéresser également à la propulsion des navires de plaisance et de pêche qui, s'ils sont moins émetteurs, sont aussi beaucoup plus nombreux.

Les solutions de décarbonation de ces petites unités passant principalement par l'électrification, l'équipement des ports de plaisance en solutions de recharge électrique pour les bateaux ne doit pas être oublié à l'heure où la norme ISO18725 utilisée pour le label Port Propre, cité dans de nombreux documents stratégiques, se limite encore à la gestion des effluents des solutions de distribution de carburant.

Gouvernance

Les documents prévoient la mise en place d'un Conseil Maritime propre à chaque façade. Parmi les membres sont prévus notamment un représentant de France Renouvelables et un représentant de RTE. Néanmoins, l'électrification progressive des ports, qu'il s'agisse du raccordement à quai des navires, des prises de recharge électrique pour les flottes concernées ou des bornes de recharge pour les entrepôts logistiques installés sur les ports vont profondément impacter le réseau et les besoins de puissance électrique.

La présence d'un représentant d'EDF ou de l'UFE dans ces Conseils Maritimes serait utile pour intégrer ces enjeux de besoin électrique.

Éléments spécifiques pour la façade Manche Est Mer du Nord

Vision à 2050

Le texte précise « les ports sont également au cœur des stratégies de décarbonation de l'économie en améliorant les flux et le report modal, en accompagnant le développement des carburants alternatifs à destination des navires, ainsi que le déploiement des EMR ».

Les carburants alternatifs étant utiles essentiellement pour les grands navires, les autres solutions doivent pouvoir apparaître. Le texte pourrait ainsi être modifié comme suit « les ports sont également au cœur des stratégies de décarbonation de l'économie en améliorant les flux et le report modal, en accompagnant le développement des carburants alternatifs à destination des navires, l'électrification des quais, ainsi que le déploiement des EMR ».

Objectifs socio-économiques

- 7C – Développer le transport fluvial et ferroviaire dans une logique de report modal et de massification **pré et post** acheminement tout en évitant les perturbations du milieu
Dans une logique de report modal vertueux, il conviendrait ici d'ajouter un indicateur 2 du type « nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène) le long des fleuves »
- 8B – Encourager un nautisme durable et accessible à tous
Pour un nautisme décarboné, il serait utile d'intégrer un indicateur 3 du type « Nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène), dans les ports de plaisance »

Éléments spécifiques pour la façade Nord Atlantique Manche Ouest

Pas de remarques

Éléments spécifiques pour la façade Sud Atlantique

Objectifs socio-économiques

- 3.1.3 Contribuer à l'amélioration des dessertes, des solutions logistiques et des services de transport. Favoriser le report modal ferroviaire, fluvial et le cabotage
Dans une logique de report modal vertueux, il conviendrait ici d'ajouter un indicateur du type « nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène) le long du fleuve »
- 4.1.3 Encourager l'intégration des enjeux de la transition écologique dès la phase de conception des navires
Le développement de navires disposant de modes de propulsion alternatifs doit s'accompagner des dispositifs de ravitaillement adapté. Il conviendrait ainsi, au §04 (navires) ou au §03 (ports) d'intégrer un indicateur du type « Nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène), dans les ports »
- 7.4.1 Encourager la décarbonation à terre et à flot des flottes et infrastructures portuaires (y compris immobilières)
Comme précédemment, le développement d'une flotte de plaisance décarbonée passera par l'équipement des quais en solutions de recharge. Il conviendrait ainsi d'intégrer un indicateur du type « Nombre de points de recharge dans les ports de plaisance ».

Éléments spécifiques pour la façade Méditerranée

Vision à 2050

Le texte de prospective mentionne « la façade est approvisionnée en hydrogène dit vert ». Un point important est de sortir des énergies fossiles, et donc de l'hydrogène fossile. La France défend d'ailleurs au niveau européen la neutralité technologique permettant de valoriser l'énergie nucléaire comme une énergie bas carbone avec environ 4g CO₂ / kWh.

Cette phrase mériterait d'être modifiée comme suit : « la façade est approvisionnée en hydrogène décarboné ou *bas carbone* »

Objectifs socio-économiques

- **L1-4 : Part du massifié dans les trafics susceptibles de pré/post acheminement du Grand Port Maritime de Marseille-Fos**
Dans une logique de report modal vertueux, il conviendrait ici d'ajouter un objectif du type « nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène) le long du Rhône
- **L2-3 : Nombre de postes de raccordement électrique installés à quai dans le Grand Port Maritime Marseille-Fos**
Au-delà du GPMM, cette problématique de raccordement des bateaux à quai se retrouve également sur les autres ports de la façade, notamment sur les ports accueillant des navires de croisière
- **M2-1 : Nombre de navires ayant bénéficié de mesures permettant une réduction de la consommation de carburants fossiles ou convertis à des carburants durables.**
Il conviendrait de modifier comme suit : « ... convertis à des carburants durables ou à l'électricité »
- **Q3 : Valoriser les ports de plaisance comme outils stratégiques de développement durable du territoire.**
Les objectifs Q3-1 et Q3-2 n'intégrant pas les sujets de décarbonation de la propulsion, il conviendrait d'intégrer un objectif du type « Q3-3 : Nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène), dans les ports de pêche et de plaisance »

Marseille le 28 juillet 2025

Directeur Action Régionale EDF Provence Alpes Côte d'Azur
Chef de file *EDF & la mer* pour le Groupe EDF

PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE)
RELATIVE A
LA MISE A JOUR DES VOLETS STRATEGIQUES DES DOCUMENTS
STRATEGIQUES
CONSEIL MARITIME DE FACADE NORD ATLANTIQUE – MANCHE OUEST

CONTRIBUTION
DE LA FEDERATION FRANCAISE DE CANOE-KAYAK ET SPORTS DE PAGAIE

La Fédération française de canoë-kayak et sports de pagaie (FFCKSP) est délégataire du ministère chargé des sports pour la pratique du canoë-kayak et des sports de pagaie. A ce titre elle exerce une mission de service public dans 13 disciplines différentes dont trois sont inscrites au programme des jeux olympiques et paralympiques. Mais historiquement le canoë-kayak, dans sa pratique non compétitive, s'inscrit dans le « plein air » devenu depuis les « sports de nature »¹. Le canoë-kayak se pratique dans les trois milieux, eau calme, eau vive et mer². La Fédération fédère³ plus de 800 membres (affiliés ou agréés) et compte plus de 280 000 licencié(e)s. Elle couvre l'ensemble du territoire métropolitain et ultramarin avec ses organes déconcentrés, les comités régionaux et comités départementaux.

La FFCKSP siège au comité national de l'eau (collège des représentants des usagers au titre des sports nautiques) et au comité national de la biodiversité au sein du collège « des usagers de la nature garants du bon état écologique des milieux » (représentant les associations de sports de nature terrestres et aquatiques). Au niveau territorial, ses représentants siègent dans chacun des six comités de bassin, et dans les conseils maritimes des façades hexagonales.

La présente contribution comporte cinq parties :

- **Introduction : la méthode d'élaboration de la stratégie maritime de façade NAMO**
- ***Eléments à amender ou compléter sur les spécificités de la façade Nord Atlantique - Manche Ouest (activités, environnement, patrimoine)***
- ***Vision de la façade à horizon 2050 ? Eléments qui nécessiteraient d'être complétés ?***
- ***Objectifs qui méritent d'être précisés ou complétés ou estimés manquants dans la stratégie de façade maritime***
- **Conclusion**

¹ Au même titre que la voile, la plongée, le surf, l'aviron de mer, la navigation de plaisance

² Outre le kayak de mer, la pratique en mer comprend le wave ski, la pirogue et va'a et le surf ski.

³ 752 associations affiliées et 75 structures agréées sont les membres de la fédération qui compte 286 058 licencié(e)s (Référence Année 2024)

ELABORATION DE LA STRATEGIE MARITIME DE FAÇADE NAMO

La révision de la stratégie maritime de façade Nord Atlantique – Manche Ouest n'échappe pas à l'une des faiblesses des politiques publiques : **leur absence d'évaluation**. Il est vrai que le document initial ne comportait pas de précisions sur les conditions de mise en œuvre de celle-ci.

Un second constat concerne l'existence et l'accès aux données, à leur fiabilité et à leur suivi temporel, sur lesquelles l'évaluation doit s'appuyer. La fédération française de canoë-kayak constate en effet, pour son domaine de compétence, la navigation de plaisance et les sports nautiques, d'une part un défaut de méthode pour qualifier les activités (encadrées vs autonomes), quantifier leurs pratiquants et mesurer le poids économique, d'autre part.

La stratégie maritime sur la façade Nord Atlantique reste largement centrée sur l'utilisation de la mer comme ressource et sur les activités humaines directement induites par le milieu maritime (production, transport) et prend insuffisamment en compte la diversité, l'évolution et les mutations récentes des façons de percevoir la mer et ses littoraux.

Le projet présenté le 9 juillet lors de la réunion plénière du conseil maritime de façade va malheureusement conduire au même futur constat, tant il ne comprend aucune piste de réflexion sur la contribution substantielle que peuvent apporter à la réalisation des objectifs :

- une gouvernance partagée,
- une juste reconnaissance de l'utilité sociale des activités nautiques et de la navigation de plaisance,
- l'apport de la profonde culture maritime de ses territoires .

La FFCKSP n'a pas de légitimité à apprécier le contenu de chacun des chapitres de la stratégie maritime de façade. En revanche elle s'autorisera à formuler des observations sur des oublis notoires, des exposés superficiels et des erreurs manifestes attestant d'une connaissance à consolider du sujet : la fonction sociale de la plaisance et des activités nautiques.

SUR L'ETAT DES LIEUX : IDENTIFIEZ-VOUS DES ELEMENTS A AMENDER OU COMPLETER SUR LES SPECIFICITES DE LA FAÇADE NORD ATLANTIQUE - MANCHE OUEST (ACTIVITES, ENVIRONNEMENT, PATRIMOINE) ?

LE CONTENU DU CHAPITRE RELATIF A LA « NAVIGATION DE PLAISANCE ET SPORTS NAUTIQUES »

Des activités à risque pour le pratiquant et pour la biodiversité ?

Aborder **les risques de la pratique** de loisirs en mer rend davantage compte des moyens mis en œuvre par la puissance publique que véritablement de l'accidentologie. D'autant que la rédaction souligne *in fine* : « *Toutefois, il convient de rappeler qu'un nombre significatif d'opérations d'assistance ou de secours se déroulent à proximité immédiate de la plage ou du littoral* ».

Le Système national d'observation de la sécurité des activités nautiques (SNOSAN), s'appuie sur les données des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) métropolitains et ultramarins et des opérations de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Ainsi, plus de 6 000 opérations pour plaisance et loisirs nautiques étaient enregistrées dans les CROSS pour la saison estivale 2023 dont 1 700 pour les loisirs nautiques. Pour ces derniers, c'est la plongée qui a déclenché le plus d'opérations du CROSS. Et il convient de rappeler qu'un nombre significatif d'opérations d'assistance ou de secours se déroulent à proximité immédiate de la plage ou du littoral !

La tentative de démonstration d'un développement massif de la pratique autonome des activités nautiques en mer par l'interprétation des chiffres de la pratique sportive des français publiés annuellement par l'INJEP n'est pas juste. En effet, ces chiffres portent sur une cinquantaine de pratiques sportives (du jogging aux sports de montagne !) et si la tendance est effectivement à la croissance des pratiques individuelles, on ne peut en déduire que les sports de nature, dont on sait qu'ils s'exercent dans un « environnement spécifique » suivent la même évolution.

Le risque pour la biodiversité est exposé de façon sévère et même excessive à la lecture de l'énumération et des deux derniers d'entre eux :

- Risque d'introduction et de dispersion d'espèces non indigènes
- Risque d'introduction d'organismes pathogènes.

Les activités nautiques font l'objet de différentes actions d'amélioration des connaissances, de sensibilisation et de limitation des impacts afin de répondre aux enjeux environnementaux des espaces fréquentés.

Depuis 2011 l'**Ecole nationale de voile et sports nautiques**, le **Pôle national de ressources des sports de nature du ministère chargé des sports** et l'**Office Français de la Biodiversité** entretiennent un partenariat actif pour un développement maîtrisé des sports de nature dans les aires marines protégées. Les actions de ce partenariat s'inscrivent dans la mise en œuvre de la Stratégie nationale des aires marines protégées.

La Fédération française de canoë-kayak et sports de pagaie a défini, conformément à la délégation octroyée par l'Etat, les normes de sécurité pour les activités organisées pour ses licenciés⁴. Elle a instauré un dispositif appelé « **Pagaies Couleurs** » à la fois une méthode d'enseignement de ses disciplines et un système de certification des niveaux de pratique. Construit en référence à un code couleur, l'outil « *Pagaies Couleurs* » permet à un(e) pratiquant(e) de se situer et de faire reconnaître son niveau. La progression est articulée autour de trois capacités :

- La sécurité : Connaissance de son matériel et son utilisation, aisance ou intervention aquatique, communication,
- La technique et la culture sportive : habiletés tactiques et stratégiques, habiletés techniques et motrices,
- L'environnement : Facteurs physiques faune & flore patrimoine et réglementation.

En parallèle, un label « **Gardiens de la Rivière à la Mer** » a été mis en place pour les structures fédérales affiliées ou agréées qui souhaitent s'engager, dans la protection de l'eau, de la biodiversité et du patrimoine ; à ce jour plus de 125 structures ont obtenus ce label.

La Ligue régionale de voile des pays de la Loire met en œuvre un plan « **Voile et biodiversité** ».

La Fédération Française de Surf a mis en place « **ECOSURF** » afin de « faire prendre conscience de l'importance d'un comportement responsable face à notre planète ».

La Fédération française d'études et sports sous-marins a réalisé le dispositif « **DORIS** » pour *Données d'observations pour la reconnaissance et l'identification de la faune et de la flore subaquatiques*.

La Fédération nationale de la plaisance et de la pêche en mer a diffusé le « **guide des bonnes pratiques 2024** » à plus de 2 millions d'exemplaires, pour une plaisance et une pêche récréative plus propres et plus respectueuses de l'environnement.

Les acteurs des activités nautiques et de la navigation de plaisance constituent un important levier de sensibilisation au milieu marin notamment par le développement mutuel de l'information pour des pratiques encadrées plus sûres et plus respectueuses de l'environnement.

SUR L'ETAT DES LIEUX : IDENTIFIEZ-VOUS DES ELEMENTS A AMENDER SUR LES SPECIFICITES DE LA FAÇADE NORD ATLANTIQUE - MANCHE OUEST (ACTIVITES) ?

Une rédaction qui semble ignorer l'utilité sociale des activités nautiques et de plaisance

Les sports de nature ont une histoire ancienne, très liée à celle du sport en général.

⁴ S – 1.4.1 – Les licences fédérales : « Les licences fédérales sportives comme mentionnées au Code du sport, quelle que soit leur durée, donnent accès selon leur type à tout ou partie des activités fédérales dans les conditions prévues par le Règlement Intérieur. La délivrance d'une licence fédérale donne lieu à la perception d'un droit fixé par l'Assemblée Générale. Il marque l'acceptation de sa ou son titulaire aux Statuts et aux règlements de la fédération.

Les activités proposées par la FFCK ne sont pas ouvertes aux personnes non-détentrices d'une licence fédérale, à l'exception des activités scolaires » (Extrait des statuts de la fédération française de canoë-kayak et sports de pagaie).

En 1946, le Conseil national de la résistance publie un rapport de sa commission plein air qui précise : *«les activités de plein air relèvent, presque toujours simultanément, de trois catégories principales : tourisme, sports, culture...(...) les occupations de plein air (promenade, baignade, canotage, pêche à la ligne...) participent au même titre que les activités de plein air d'une réaction saine contre la sédentarité »*. Le rapport insiste aussi sur la dimension éducative du plein air et sur sa fonction d'aménagement du territoire.

L'instruction du 14 mars 1950 (première « circulaire de base » pour le plein air) indique que : *« par activités de plein air, il faut entendre toutes les activités qui, n'ayant pas pour objectif essentiel la participation à des compétitions, constituent un moyen à la fois éducatif et sportif d'utilisation des loisirs (ski, alpinisme, spéléologie, canoë, kayak, navigation à voile, camping, cyclotourisme). Faisant appel à l'esprit d'aventure et de découverte aussi bien qu'aux qualités physiques, ces activités développent chez les pratiquants, à un haut degré, la volonté, l'endurance, le sang-froid, le sens de la solidarité.»*

Le kayak de mer et ses déclinaisons (waveski, pirogue et va'a, surfski) est une activité nautique comme la voile, la plongée, le surf, l'aviron de mer. Comme ces dernières, il se pratique dans un environnement spécifique, le milieu marin, un environnement qui comporte des risques qu'il s'agit de bien évaluer mais aussi de minimiser en respectant les règles fondamentales de sécurité, un environnement fragile qu'il convient de connaître pour ne pas le dégrader.

A la différence des pratiquants d'activités évoluant dans un espace sportif terrestre normé, le pratiquant des sports de nature en cas d'incident (matériel, physique,...) ou de risque avéré, ne peut interrompre sa séance pour mettre un terme au trouble, c'est pourquoi la pratique individuelle est proscrite en mer et les sorties y sont toujours collectives. La progression pédagogique comprendra la capacité du pratiquant à assurer sa propre sécurité et contribuer à celle des autres membres du groupe.

On peut affirmer qu'il existe une triple réalité éducative, scientifique et économique du nautisme et de la plaisance bien loin de l'imagerie du pratiquant-consommateur, détaché de tout lien avec son environnement. La plongée sous-marine, la voile, le kayak de mer et l'ensemble des sports nautiques contribuent à une authentique culture maritime accessible au plus grand nombre dans notre pays. Les fédérations sportives ayant reçu délégation de l'Etat, tout en développant des activités économiques qui contribuent au développement du tourisme, mènent une mission d'insertion sociale et d'éducation de l'Homme par la Mer.

SUR L'ETAT DES LIEUX : IDENTIFIEZ-VOUS DES ELEMENTS A COMPLETER SUR LES SPECIFICITES DE LA FAÇADE NORD ATLANTIQUE - MANCHE OUEST (ACTIVITES, ENVIRONNEMENT, PATRIMOINE) ?

Des thématiques figurant dans la stratégie maritime de façade qui requièrent un complément de rédaction

1. L'action conjuguée des départements ministériels pour le développement de la plaisance et des sports nautiques

Le ministère chargé de la mer exerce les attributions relatives à la navigation, à la sécurité, à la formation, aux gens de mer, à la plaisance et aux activités nautiques. Il définit, en accord avec les ministres concernés, la politique générale en matière de secours, de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer. Il prépare et met en œuvre la politique de développement des sports maritimes, conjointement avec le ministre chargé des sports.

La création récente de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) vise à consolider les moyens affectés à la mer et à améliorer la visibilité des enjeux maritimes au sein de l'État. Ses services déconcentrés, les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM), sont en charge des

politiques publiques dans les territoires. Les attributions de la DGAMPA visent le suivi et le soutien de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques ainsi que de la mise en place de la réglementation dans ce secteur. Les DDTM travaillent quant à elles sur la mise en œuvre des différentes politiques liées à la plaisance sur le terrain et sont des guichets de proximité pour toutes les questions des plaisanciers. La sécurisation du plan d'eau est également un enjeu important pour permettre une cohabitation harmonieuse. Celle-ci passe par des actions de sensibilisation mais également de contrôle réglementaire.

Le ministère chargé des sports, ses services centraux et déconcentrés, agissent en partenariat avec le mouvement sportif et les collectivités locales, au premier rang desquels figurent les conseils départementaux chargés de « favoriser le développement maîtrisé des sports de nature » (Art. L311-3 du code du sport) par l'élaboration des plans départementaux des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature (PDESI). L'Ecole nationale de la voile et des sports nautiques (ENVSN) établissement public national⁵ du ministère chargé des sports implanté sur la presqu'île de Quiberon, a notamment pour objectifs de renforcer les capacités d'expertise-conseil des agents du Ministère chargé des Sports dans le domaine de la pratique des sports de nature en milieu littoral.

Les missions de la direction des sports (bureau du sport durable) reposent sur une démarche concertée et coordonnée afin de répondre aux objectifs prioritaires suivants :

- **-Rénover et moderniser**, dans une perspective de durabilité, l'offre de structures et d'équipements sportifs dédiés aux activités nautiques et subaquatiques,
- **-Améliorer la connaissance des usages** des sports nautiques et subaquatiques, pour mieux identifier les compatibilités entre usages en concertation avec les fédérations sportives délégataires,
- **-Consolider la sécurité** et le bien-être dans les activités de loisir et sportives nautiques et subaquatiques, prendre en compte la relation sport-santé-biodiversité et se fonder sur la science participative.

2. La formation maritime

Pour être complet ce chapitre qui pourrait s'intituler, « la formation aux métiers de la mer », doit comprendre les métiers de l'animation sportive.

L'encadrement des activités nautiques, à titre professionnel, est une activité réglementée qui requiert pour l'exercer la possession d'une certification délivrée ou contrôlée par l'Etat : certificat de qualification professionnel (CQP) délivrée par la branche professionnelle, brevet professionnel jeunesse éducation populaire et sportive (BPJEPS) pour l'animation, diplôme d'Etat jeunesse éducation populaire et sportive (DEJEPS) et certificat de qualification mer. Les formations débouchant sur ces diplômes sont préparés dans les CREPS, établissements publics du ministère chargé des sports, dans les fédérations délégataires et dans des organismes de formation privés habilités.

En référence à l'article A-322-67 du code du sport « L'encadrement pédagogique bénévole des établissements dépendant d'une fédération ou d'un organisme national agréé en application de l'article R. 131-3 est titulaire d'une qualification définie par cet organisme pour l'activité concernée ». Les formations sont organisées par les comités régionaux et départementaux de chaque fédération.

Pour la FFCK : aspirant et moniteur fédéral pagaie couleur (AMFPC, MFPC)

Pour la FF Voile : aide-moniteur de club

Pour la FF surf : Brevet d'Initiateur Fédéral SURF et Moniteur fédéral

Pour la FF études et sports sous-marins : Moniteur fédéral 1^{er} degré

3. La recherche publique

⁵ Le ministère chargé de la mer est représenté au conseil d'administration qui nomme un représentant et désigne une personnalité qualifiée dans le domaine de la mer.

Chaque conseil maritime de façade a créé un conseil scientifique :

- CMF MED : conseil scientifique éolien auprès de la commission éolien flottant
- CMF SA : conseil scientifique placé auprès de la commission spécialisée chargée de la gestion et du suivi de l'éolien en mer
- CMF NAMO : conseil scientifique éolien en mer NAMO, saisine des préfets coordonnateurs ou du président de la commission permanente
- CMF MEMN : conseil maritime placé auprès du conseil maritime de façade chargé du suivi scientifique des projets d'énergies maritimes renouvelables.

Il est particulièrement dommageable qu'ils aient tous pour unique compétence d'attribution l'éolien en mer. L'appui scientifique à la mise en œuvre des stratégies mer et littoral doit couvrir l'ensemble des champs disciplinaires des sciences de l'ingénieur aux sciences humaines et sociales et aux sciences du vivant et s'engager dans une démarche participative.

La recherche nécessite l'acquisition de données. Pour cela, différents programmes, bases de données et dispositifs de suivi sont menés sur les problématiques variées du littoral NAMO, dont le patrimoine naturel marin et l'évolution de trait de côte. L'essor des sciences participatives permet en outre de fournir de nouvelles données, soulever de nouvelles questions et créer un réseau d'alerte et de surveillance d'un nouveau genre. La masse de données ainsi recueillies nécessite d'être bancarisée et valorisée pour identifier, développer et partager les connaissances nécessaires à la gestion de la politique maritime littorale de la façade.

Pour la façade Nord Atlantique – Manche Ouest, au vu du tissu économique diversifié, l'innovation, notamment dans le secteur de la construction nautique très sensible à la demande internationale, est un défi majeur. L'introduction de la dimension environnementale au sein des différentes filières constitue un enjeu fort qui permettra l'essor d'une « croissance bleue » respectueuse des milieux marins.

SUR LA VISION : QUE PENSEZ-VOUS DE LA VISION DE LA FAÇADE A HORIZON 2050 ? IDENTIFIEZ-VOUS DES ELEMENTS QUI NECESSITERAIENT D'ETRE COMPLETES ?

Culture et patrimoine

Ce propos introductif semble avoir été un peu perdu de vue aujourd'hui : « En 2050, forts d'une culture maritime partagée, les femmes et les hommes de la façade Nord Atlantique-Manche Ouest sont parvenus à dépasser l'antagonisme économie/environnement en ayant inventé un modèle de société qui répond aux défis majeurs que représentent la lutte contre le changement climatique, l'adaptation à ce dérèglement ainsi que les transitions écologique et énergétique sur les espaces maritimes, insulaires et littoraux. Confrontés à des crises sanitaires, géopolitiques et climatiques, ils ont su les appréhender, et construire un modèle résilient répondant aux enjeux de sobriété et de souveraineté (notamment alimentaire, énergétique) nationale. »

Le littoral NAMO possède un patrimoine culturel très diversifié (phares, stations balnéaires, villages ostréicoles, navires historiques, patrimoine sous-marin, etc...) et de nombreux sites classés au titre d'un intérêt paysager, artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. La protection de ces paysages littoraux est donc indispensable, au regard notamment de leur composante naturelle, historique et culturelle très riches.

La Bretagne et le littoral ligérien ont construit l'histoire maritime de notre pays. Il est étonnant que le déploiement de la stratégie maritime de cette façade ne convoque pas ce patrimoine incomparable pour donner davantage de sens à cette politique publique et mobiliser ses acteurs sur un récit.

SUR LES OBJECTIFS : QUELS SONT LES OBJECTIFS QUI, SELON VOUS, MERITENT D'ÊTRE PRÉCISES OU COMPLÈTES, OU CEUX QUE VOUS ESTIMEZ COMME MANQUANTS DANS LA STRATÉGIE DE FAÇADE MARITIME ?

- **LA PRINCIPALE DEMANDE DE LA FFCKSP AU SEIN DU CMF NAMO : LE LIEN « TERRE-MER »**

Il est souvent rappelé que la pollution terrestre est la principale cause de perturbation des écosystèmes marins. Par exemple, des ostréiculteurs estiment et dénoncent les pollutions diffuses issues des bassins-versants, ayant pour conséquence les impacts sur le milieu marin. Les activités agricoles sont particulièrement concernées.

L'enjeu de la connaissance : est-elle suffisante ? De nombreux participants au débat s'interrogent sur l'état des lieux et la transmission complète des données concernant la biodiversité et le bon état écologique de la mer. Ce constat interroge sur l'action entreprise par les pouvoirs publics pour centraliser, organiser et mettre à disposition du public la connaissance.

L'opportunité d'un travail partagé entre le comité de bassin Loire Bretagne et le conseil maritime de façade est à saisir puisque le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) doit être ré-écrit pour entrer en application en 2028.

- Un enjeu qui demande une gouvernance forte et harmonisée
- La priorité est d'agir sur la gestion des bassins-versants en harmonisant les relations de gouvernance entre l'État, les Collectivités et les Comités de Bassin, par exemple via leur schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).
- Intégrer les objectifs environnementaux des DSF aux SDAGE et SAGE pour que les politiques de l'eau limitent les impacts des pollutions terrestres sur le milieu marin et garantissent des apports d'eau douce suffisants par des débits fluviaux respectant les cycles naturels.

- **UN OBJECTIF QUI « MANQUE » DANS LA STRATÉGIE MARITIME DE FAÇADE : LE TOURISME !**

Par la qualité de ses espaces naturels, l'existence de sites emblématiques internationalement connus (La Torche, golfe du Morbihan,...) et le patrimoine de ses stations balnéaires (Saint Malo, La Baule,...), le littoral est une destination touristique majeure.

Le tourisme est ainsi une ressource économique importante pour la façade Nord Atlantique et Manche Ouest.

Il est surprenant que ce thème ne soit abordé qu'en termes de conflits d'usage dans le projet de stratégie maritime de façade !

Pourtant la conjonction entre des enjeux écologiques forts et des risques amplifiés par les effets du dérèglement climatique nécessite de tenir compte de l'importance de la préservation et de la valorisation du patrimoine et des paysages du littoral, tout en les conciliant avec les capacités d'accueil des infrastructures, la fréquentation touristique croissante et l'évolution de la demande.

C'est pourquoi, l'aménagement est un sujet central qui contribue à la fois à la gestion de l'espace et celle des risques, tout en assurant la pérennité de l'attractivité et du développement économique touristique. La pédagogie auprès des résidents et des estivants est également à développer afin d'améliorer leur appréhension des enjeux en présence, de développer une culture du risque et de permettre le maintien du tourisme dans une logique de sensibilisation au milieu marin.

La FFCKSP contribue, comme les autres opérateurs du tourisme nautique, à la sensibilisation du grand public et œuvre pour la protection de l'environnement marin. *Sentier Nautique® par la FFCK* est une offre écotouristique innovante, véritable vitrine territoriale via l'itinérance à la pagaie. Il permet de découvrir le patrimoine bâti, naturel,

culturel et paysager, grâce à une signalétique dédiée, des parcours sécurisés pour en faire un produit touristique d'itinérance douce.

CONCLUSION DE LA CONTRIBUTION DE LA FEDERATION FRANÇAISE DE CANOE-KAYAK ET SPORT DE PAGAIE

Les activités nautiques se pratiquent de plus en plus tout au long de l'année dans le cadre d'une structure affiliée ou de façon autonome comme de simples loisirs durant les périodes de temps libre (vacances, excursions, temps extra-professionnel).

Le ministère en charge des sports, le ministère chargé de la mer et les fédérations sportives délégataires soutiennent le développement maîtrisé de la navigation de plaisance et des activités nautiques en particulier afin de concilier les enjeux de la préservation de l'environnement, du respect du droit des autres usagers du milieu naturel, avec l'aspiration légitime et grandissante des citoyens à la pratique de ces activités.

La réussite de cette politique, partagée avec les différents acteurs (collectivités territoriales, Etat, mouvement sportif...) s'appuie sur la mutualisation de l'expertise développée par les cadres et dirigeants des fédérations, « experts d'usage » et les agents du ministère et cela depuis de très nombreuses années. Cet investissement a facilité l'intégration des sports de nature dans les autres politiques publiques (environnement, urbanisme, tourisme, aménagement du territoire,...) et a permis d'obtenir des effets significatifs sur l'organisation des pratiques et leur développement.

Représentant de la Fédération française de canoë-kayak et sports de pagaie

Collège des associations d'usagers de la mer et des littoraux

Conseil maritime de façade Nord Atlantique – Manche Ouest

Association Wind Ship France

Contribution

Wind Ship est une association française créée en 2019 pour accélérer à son échelle et par ses actions la transition vers un transport maritime plus propre et décarboné grâce au développement et au déploiement de la propulsion des navires par le vent. Elle fédère aujourd'hui plus de 70 entreprises sur toute la chaîne de valeur du transport maritime vélique (armateurs, équipementiers, chantiers, ingénierie, financement...). Wind Ship œuvre à l'échelle locale, nationale et auprès de l'Union Européenne pour positionner les solutions véliques comme une voie majeure et déjà disponible afin de décarboner la navigation de travail. Wind Ship fait partie du réseau de l'International Windship Association, qui regroupe 180 membres et supporters, et représente le secteur vélique auprès de l'Organisation Maritime Internationale.

Introduction

La propulsion vélique se définit comme l'utilisation directe de l'énergie du vent pour propulser les navires. Cette solution vieille de 7 000 ans fait aujourd'hui l'objet d'un renouveau porté par l'impératif d'une transition écoénergétique du transport maritime, responsable de 3% des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de 90 % des échanges de marchandises dans le monde¹.

La propulsion vélique se décline en une diversité de technologies de propulsion innovantes telles que des voiles, des ailes, des profils aspirés, des rotors ou des kites, adaptées aux différents besoins de la flotte actuelle. Ces technologies peuvent aussi bien être intégrées sur des navires existants, afin de réduire le besoin énergétique et les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) associées, qu'être intégrées dans le processus de conception du navire. Sur de nouvelles constructions, les performances peuvent alors être optimisées pour permettre une propulsion principale par le vent. Ces projets disruptifs amènent à réinterroger les modèles logistiques conventionnels, et à innover du point de vue des modèles économiques et sociaux pour inventer le transport maritime de demain.

Les ambitions portées par la France pour la transition écoénergétique du maritime au sein de la Stratégie Nationale Mer et Littoral appellent à la mise en œuvre rapide d'actions pour limiter les impacts de plus en plus visibles du changement climatique. La révision du Document Stratégique de Façade (DSF) en cours constitue donc l'opportunité de définir les orientations les plus pertinentes dans l'atteinte de ces objectifs.

Neutralité Carbone - La propulsion des navires par le vent représente aujourd'hui l'une des seules solutions de décarbonation immédiatement disponibles et capables de réduire significativement le besoin énergétique des navires et les émissions de GES associées. Le rôle de la propulsion des navires par le vent dans la capacité de l'industrie du shipping à atteindre les objectifs de décarbonation fixés à 2030 et 2050 est reconnue par l'European Maritime Safety Agency (EMSA) dans le dernier rapport EMTER (European Maritime Environmental Report)² : « *It is certain that wind assisted technologies can*

¹ 4^{ème} étude sur les gaz à effet de serre, Organisation Maritime Internationale, 2020.

² European Maritime Safety Agency (2023), Potential of Wind-Assisted Propulsion for Shipping, EMSA, Lisbon

contribute to achieving the GHG reduction targets, making this technology vital in the shipping sector's low-carbon transition up to 2050 ».

Economie - Le vent, en tant que source d'énergie directement utilisée à bord des navires, ne repose pas sur la disponibilité de carburants fossiles ou alternatifs, générant ainsi une forte résilience vis-à-vis d'une restriction d'accès à d'autres sources d'énergie pour propulser les navires. Le vélique représente donc un levier de compétitivité et de souveraineté énergétique majeur qui est mobilisable pour tous les segments de flotte.

Biodiversité – Le vent est une source d'énergie directe « non combustible » pour la propulsion, utilisée depuis des millénaires pour déplacer les navires. Pour son usage, ce mode de propulsion n'émet aucun gaz à effet de serre et ne rejette aucun liquide polluant dans l'eau. Silencieux, il permet de réduire drastiquement l'usage de chaînes de propulsion motorisées dont le bruit sous-marin généré perturbe la faune sous-marine.

En France, le secteur vélique rassemble 14 équipementiers, 3 usines, 8 armateurs conventionnels qui testent les technologies véliques et 16 néo-armateurs qui portent des projets véliques. 12 navires sont actuellement en exploitation, et 15 sont en construction ou en commande. Ensemble, les acteurs véliques français ambitionne d'équiper un tiers du marché mondial à horizon 2050. L'activité pourrait alors représenter 23 500 emplois, soit la moitié des emplois actuels dans le secteur de la construction navale civile³.

La production industrielle vélique et l'opération des navires reposent sur un écosystème industriel dense, en pleine croissance et générateur d'emplois. Si cette filière s'appuie largement sur de nouveaux acteurs, elle se base également sur des écosystèmes existants tel que la logistique, le naval, le nautisme, l'aéronautique ou l'informatique, elle est déjà très ancrée dans les territoires. Cette présence s'illustre sur l'ensemble des façades maritimes françaises :

En Manche mer du Nord –

- 1 armateur (2 navires marchands en exploitation), 3 porteurs de projet, et 1 usine de production d'équipements ;

En Méditerranée –

- 4 armateurs et compagnies maritimes (4 navires en opération, 1 en cours de construction), 4 bureaux d'études spécialisés, 1 équipementier et 2 porteurs de projet ;

En Nord Atlantique Manche Ouest –

- 6 armateurs (6 navires marchands, 1 navire de transport de passagers, et 2 navires de pêche opérationnels), 4 équipementiers, 10 bureaux d'études spécialisés, 2 usines et 7 porteurs de projet ;

Et en Sud Atlantique –

- 1 armateur (1 navire marchand en construction), 3 équipementiers, 2 bureaux d'études spécialisés et 1 porteur de projet.

³ IRT Jules Vernes, Rapport Final VENFFRAIS, 5/10/2023

Valorisant les spécificités propres aux quatre façades, ces projets contribuent activement à l'atteinte des objectifs environnementaux et socio-économiques définis dans le document stratégique de façade en cours de révision.

C'est pourquoi Wind Ship souhaite par cette contribution apporter des éléments chiffrés permettant de démontrer l'intérêt stratégique de la propulsion des navires par le vent pour la stratégie maritime pour la façade NAMO.

1. La façade maritime Nord Atlantique Manche Ouest (NAMO)

1.1 Etat des lieux : La propulsion par le vent dans les activités recensés

La façade NAMO profite d'une croissance importante dans le secteur vélique. En 2025, environ 150 entreprises travaillent directement sur les projets véliques sur l'ensemble de la façade NAMO, un recensement non-exhaustif représentant plus de 500 emplois.

Une dynamique qui s'illustre concrètement :

5 projets véliques ont été financés sur la façade par le Fond d'intervention maritime (FIM) depuis 2022 (pour un total de 1,1M €), permettant l'émergence de projets emblématiques et variés en lien avec les objectifs de la Stratégie Nationale Maritime et Littorale. Parmi eux, le navire Grain de Sail II, voilier cargo de 50m pour 350 tonnes de capacité de transport entre Saint-Malo et New-York, et la nouvelle formation en ingénierie de la propulsion vélique proposée par l'Ecole Centrale de Nantes.

Sur la façade NAMO, les Régions Bretagne et Pays de la Loire font figure de fer de lance de la propulsion vélique en France. La Feuille de route Propulsion par le vent adoptée par la Région Bretagne en 2023 confirme sa volonté de faire de la propulsion par le vent un des piliers de la transition des transports en Bretagne. Une volonté qui se traduit concrètement au travers de la structuration d'une filière vélique bretonne. En région Pays de la Loire, l'événement Wind for Goods de Nantes Saint Nazaire Développement et dédié à la propulsion des navires par le vent est organisé tous les deux ans depuis 2021 à Saint-Nazaire et rassemble l'ensemble de l'écosystème national et international (plus de 1 000 participants, 35 nationalités) pour construire le transport maritime de demain.

En 2025, la propulsion des navires par le vent s'inscrit dans différentes activités clés du territoire :

Construction navale & nautique

La façade NAMO bénéficie d'acteurs de premiers rangs concernant la conception, la production et l'intégration de systèmes de propulsion par le vent des navires. Ce secteur d'activité connexe de la construction et maintenance des navires constitue une réelle opportunité socioéconomique et un levier majeur de décarbonation.

- La solution de propulsion vélique SolidSail issue du programme de R&D des Chantiers de l'Atlantique. Cette voile rigide de 70 mètres de haut permettra d'équiper des paquebots de 200 à 250 mètres de long et ainsi de réduire fortement leurs émissions de gaz à effet de serre. L'usine SolidSail Mast Factory située à Lanester a commencé à produire les mâts qui équiperont les futurs navires dont la série Orient Express Silenseas de la société Accor. La start-up nantaise Neoline a d'ailleurs choisi SolidSail pour la propulsion principale du cargo roulier Neoliner, son navire pilote.

- Les ailes de l'équipementier CWS (Computed Wing Sails) qui équiperont le premier porte conteneur à voile Windcoop. L'usine d'assemblage de Saint Nazaire est désormais opérationnelle et prévoit de livrer ses deux premiers systèmes d'ici la mise à l'eau du navire en 2027.
- Les deux premiers voiliers cargos de TOWT et le Grain de Sail II ont été construits par le chantier naval Piriou (groupe basé à Concarneau).
- L'équipementier WISAMO, entreprise du groupe Michelin, a signé un contrat pour intégrer un de leur système de voile gonflable à bord du futur Patrouilleur nouvelle génération des Affaires maritimes (PAMNG). Ce navire conçu par le bureau d'étude MAURIC sera construit par le chantier Socarenam.
- Cormoran développe un système d'ailes solaires rigides pour propulser les navires tout en produisant de l'électricité grâce à des panneaux photovoltaïques intégrés. L'entreprise devrait équiper le premier navire d'exploration polaires de la compagnie maritime SELAR en 2026-2027.



De gauche à droite – Neoliner Origin, Ro-Ro de 136m, 6300 dwt, SolidSail (nouvelle construction) - @RMK Marine ; Orient Express Silenseas, paquebot de 220m, 22 300 UMS, SolidSails by Chantiers de l'Atlantique (nouvelle construction) - @Orientexpress ; Canopée, Ro-Ro de 121m, 5 400 dwt, OceanWings (nouvelle construction) – @Tom Van Oossanen.

Formation maritime

Le diagnostic CAPVENT réalisé par Wind Ship en 2024 (AMI CMA de France 2030), estime que le secteur vélique en 2024 représente plus de 1 100 emplois répartis essentiellement sur les régions côtières françaises. D'ici 2050, cela pourrait représenter 13 000 à 23 500 emplois dans l'industrie navale civile française (comparés aux 50 000 emplois actuels de cette dernière).

En réponse aux besoins de personnels qualifiés et en nombre suffisant, les organismes de formation développent leur offre pour y intégrer la propulsion par le vent :

- L'ENSM a lancé en mai 2025 une formation pratique de 40 h à destination des navigants, devant compléter le premier module de formation CrewWind développé en collaboration avec Wind Ship et D-Ice Engineering. L'école s'est engagée à intégrer la propulsion des navires par le vent à la formation initiale de ses élèves à la rentrée 2025 ;
- L'Ecole Centrale de Nantes propose depuis cette année une formation continue à destination des ingénieurs ou architectes navals intitulée : "piloter l'ingénierie de conception de navire à propulsion vélique" ;

- Les Lycée maritimes de Nantes, Le Guilvinec, La Rochelle et Ciboure proposent une option voile aux élèves de bac professionnel « Conduite et gestion des entreprises maritimes » ;
- L'Université de Nantes développe une formation pour soutenir l'égalité femmes-hommes dans le maritime qui intègre une partie sur la propulsion des navires par le vent.

Pêche professionnelle

Des essais prometteurs sont en cours dans le secteur de la pêche, démontrant l'adaptabilité et la polyvalence de ces technologies, comme en témoignent les projets novateurs de l'armement Cap Bourbon équipé du kite français de Beyond The Sea, ou le projet du palangrier Balueiro Segundo équipé par l'espagnol Bound4Blue ou encore des campagnes de pêche du projet breton Skravik. Ces initiatives soulignent la volonté d'intégrer la propulsion vélique à des segments de marché diversifiés, pas uniquement au transport de marchandises.



De gauche à droite – Skravik, Prototype de voilier de travail polyvalent, homologué navire de pêche div. 227 de 9,9m (retrofit) ; Cap Bourbon, Navire de pêche de 60m, équipé par Beyond the Sea (retrofit).

Transport maritime et ports de commerce

La Stratégie nationale bas-carbone définit une trajectoire de décarbonation complète du transport maritime [...] à horizon 2050, pour laquelle la propulsion par le vent peut constituer un levier majeur. Aujourd'hui, les premiers acteurs de la façade œuvrent à la réduction de l'impact environnemental du transport maritime en proposant des solutions innovantes :

- Zéphyr & Borée, compagnie maritime lorientaise spécialisée dans l'armement de navires bas carbone, s'est engagée dans plusieurs projets permettant d'équiper de voiles des porte-conteneurs ou navires rouliers, de combiner plusieurs types de propulsion.
- L'entreprise Grain de Sail, a annoncé la construction d'un 3^{ème} navire, un an après la mise à l'eau du Grain de Sail II. Prévu pour 2027, ce porte conteneur de 110 mètres de long pourra transporter 200 conteneurs de 20 pieds.
- Windcoop, la « compagnie maritime militante » a annoncé l'entrée en construction de son premier navire, un porte conteneur de 210 EVP qui transportera des marchandises entre la France et Madagascar.
- La compagnie Îliens a lancé en 2021 une liaison régulière en catamaran entre Quiberon et Belle-Île-en-Mer.
- La société coopérative Sailcoop a inauguré son catamaran de 19m de long « Isabelle » conçu par le cabinet d'architecture VPLP design en 2023. Il transporte jusqu'à 80 passagers entre Concarneau et les Glénan.

Et Recherche publique

- L'Ifremer a annoncé à l'occasion de la Conférence des Nations Unies pour l'Océan à Nice leur projet de navire de recherche océanographique. Le premier concept de navire présente les systèmes de propulsion par le vent développés par l'équipementier lorientais Cormoran.
- La coopérative Skravik poursuit ses campagnes de recherche à bord du premier voilier de travail polyvalent homologué à la division 227 et travaille au refit d'un navire hauturier de 15m de long, « Morskoul ».

1.2 Vision de la façade maritime NAMO à horizon 2050

Le secteur vélique à horizon 2050

L'étude de faisabilité VENFFRAIS réalisé en 2023 par Wind Ship en collaboration avec l'IRT Jules Verne et l'Institut Meet2050 fait état du potentiel socioéconomique, énergétique et environnemental unique que représente la propulsion des navires par le vent en France à horizon 2050 :

- Environ 1600 navires véliques seront en commande ou en cours d'équipement d'ici 2030 à l'échelle mondiale, dont plus de 400 en rétrofit. En 2050, cela représente 33 000 navires véliques équipés, dont 6 400 en rétrofit sur tous les segments de flotte.
- D'ici 2050, 23 500 emplois pourraient être créés, ce qui représente près de 50 % de l'emploi actuel dans le secteur de la construction navale civile⁴. Cette croissance massive témoigne du potentiel de transformation et de revitalisation de l'industrie maritime.
- Pour exemple en France, d'ici 2030, le chiffre d'affaires est estimé à 1,6 milliard d'euros. Les équipementiers, en particulier, joueront un rôle prépondérant, générant 1,3 milliard d'euros. Cela souligne l'importance des entreprises spécialisées dans la fabrication de composants et de systèmes pour les navires. D'ici 2050 : Le chiffre d'affaires atteindrait 7,7 milliards d'euros.
- L'adoption des technologies utilisant cette source d'énergie pour propulser les navires pourrait générer des économies substantielles. Pour exemple, en France, on estime que le déploiement du vélique sur la flotte permettrait d'économiser jusqu'à 6 TWh d'ici 2030, soit l'équivalent d'investissements de l'ordre de 2,5 à 5 milliards d'euros, qui pourront être évités dans les infrastructures de production d'énergie conventionnelles, telles que les centrales nucléaires.

En apportant des solutions concrètes, immédiates et efficaces aux enjeux de décarbonation, de sobriété et de souveraineté énergétique, la propulsion des navires par le vent s'inscrit complètement dans la vision portée par le document stratégique de la façade NAMO pour 2050 telle que présentée.

⁴ IRT Jules Vernes, Rapport Final VENFFRAIS, 5/10/2023

DEMANDE D'ÉTUDE QUANTITATIVE PRÉALABLE D'IMPACT SUR LA COLONIE DE FOUS DE BASSAN DE LA RÉSERVE DES SEPT ÎLES

Cette demande est formulée au nom du collectif NEMO et des plus de 8000 pétitionnaires qui le soutiennent dans l'opposition au projet présenté par les services de l'Etat pour l'implantation d'un projet éolien de 110 éoliennes pour une capacité installée de 2 GW au sein d'une zone de 350 km² désignée Bretagne Nord-Ouest (BNO).

Pièce jointe groupée contenant : copie du courriel adressé à la maîtrise d'ouvrage via la CNDP le 17/07/2025 et de la réponse de la maîtrise d'ouvrage transmise en retour par la CNDP le 24/07/2025.

MOTIVATION

Le collectif NEMO continue de travailler sur une proposition alternative éloignée à 40 km des côtes, qui ne remet pas en cause la technologie employée, avec une bathymétrie et des vents un peu plus favorables, une nature des fonds pour l'incrément de raccordement semblable à celle du raccordement prévu, notamment sans fonds rocheux, un éloignement supérieur à la réserve des Sept Îles et un impact environnemental multicritère équivalent. Aucune contrainte militaire n'est présente, et aucune route maritime n'est déviée. Un dossier complet a été déposé et largement diffusé.

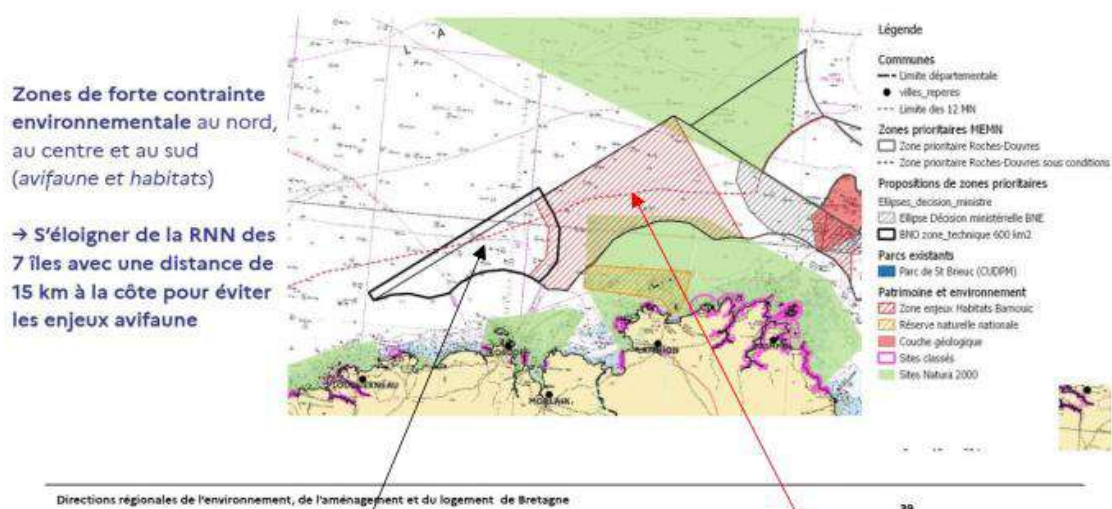
Nous rappelons que cette proposition résout l'ensemble des conflits d'usage créés par l'implantation retenue par l'Etat, qu'elle est financièrement bénéficiaire pour ce dernier en ce qu'elle évite le paiement de lourdes compensations pour tous les préjudices causés (800 millions d'euros sur 20 ans, l'incrément de coût d'éloignement étant évalué de façon argumentée à 150 millions d'euros), et qu'elle est susceptible d'emporter l'adhésion d'une majorité de la population.

Jusqu'à présent nous n'avons reçu aucune contestation valable ni quantitativement fondée de la part des services de l'Etat vis à vis de cette proposition. Bien au contraire, nous continuons à accumuler de nombreux faits qui contredisent les deux arguments lapidaires qui ont été opposés à l'éloignement très avantageux que nous proposons.

Le premier argument concernant la sécurité maritime a fait l'objet d'une contradiction irréfutable de notre part.

Nous nous attachons ici au second argument avancé : celui de l'existence d'une zone d'enjeu majeur à éviter pour la colonie de fous de Bassan des Sept Îles, présentée par la maîtrise d'ouvrage lors des quatre réunions publiques qu'elle a organisées à Sibiril, l'Île de Batz, Plougasnou et Lannion. La cartographie de cette zone est reproduite ci-dessous. Si nous ne contestons pas l'existence d'un enjeu majeur, cette contrainte apparue mystérieusement sans référence aucune à des données nouvelles contredit celles fournies au débat public « La mer en débat », notamment les cartographies abondamment nourries de données agrégées par le Cerema concernant les fous de Bassan et de nombreuses autres espèces. Nous avons donc réclamé auprès de la maîtrise d'ouvrage, via la CNDP, des données précises justifiant l'apparition inattendue de cette cartographie inconnue jusqu'alors.

3.1) Synthèse des enjeux environnementaux



Diapositive présentée lors des réunions publiques de Sibiril, l'île de Batz, Plougasnou, et Lannion afin de justifier le positionnement de la zone technique d'acquisition de connaissance de 600 km² au sein de la zone propice au développement de l'éolien

zone technique d'acquisition de connaissance

Zone d'exclusion au titre des enjeux environnementaux : la cartographie de cette zone (tronquée aux limites de la zone propice BNO) n'est corrélée avec aucune des nombreuses cartes d'enjeux environnementaux versés au débat public « la mer en débat » par le CEREMA. Or elle a été déterminante dans le placement de la zone de 600km²

Figure 1 Reproduction annotée de la diapositive zone d'exclusion sous de Bassan (hachuré rouge) présentée en réunions publiques par la maîtrise d'ouvrage, incorrectement libellée « habitat Barnouic ». Cette zone limitée à la zone propice retenue par l'Etat à l'issue de la consultation « la mer en débat » appelle une justification rigoureuse.

REVUE DES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE PORTÉS À NOTRE CONNAISSANCE

Nous avons reçu une réponse nourrie mais fort décevante de la maîtrise d'ouvrage (voir pièce jointe), que nous commentons brièvement ci-après afin de fonder notre analyse, nos conclusions et enfin formuler notre demande.

Le premier document cité est la synthèse cartographique versée à la consultation « la mer en débat » le 20/03/2024, dont nous reproduisons l'en-tête ci-dessous,



Les données pertinentes concernant les fous de Bassan sont reproduites ci-dessous (page 41 figure 33 du document). Nous y avons superposé deux polygones représentant la zone de 350 km² proposée par l'Etat (polygone bleu) et la zone alternative de 250 km² (polygone vert). Elle démontre que le positionnement du projet proposé par l'Etat et l'alternative que nous lui opposons sont équivalentes sur la base de l'indicateurs de densité retenu.

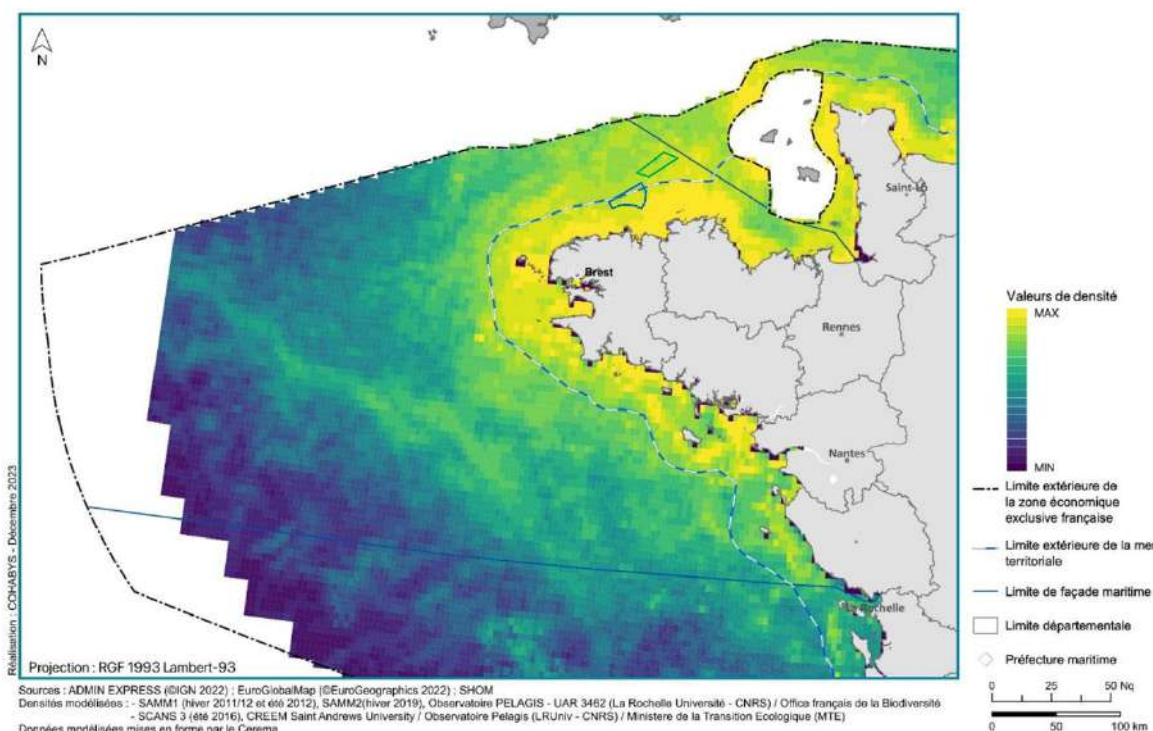


Figure 33. Carte de distribution du fou de Bassan sur la façade

Figure 2 Extrait de la synthèse cartographique mise en forme par le Cerema et versée le 20/03/2024 à la consultation « la mer en débat » sur les densités observées de fous de Bassan. Cette carte est annotée des deux zones d'implantation, celle proposée par l'Etat (polygone bleu) et l'alternative défendue (polygone vert) afin d'illustrer que la zone alternative n'est en aucun cas plus défavorable que celle proposée par la maîtrise d'ouvrage.

Cette cartographie de densité ne fait que confirmer les données disponibles sur le portail Géolittoral avec une échelle de couleur et une résolution légèrement différentes, comme l'illustre la carte ci-dessous produite par nos soins à l'aide dudit portail.

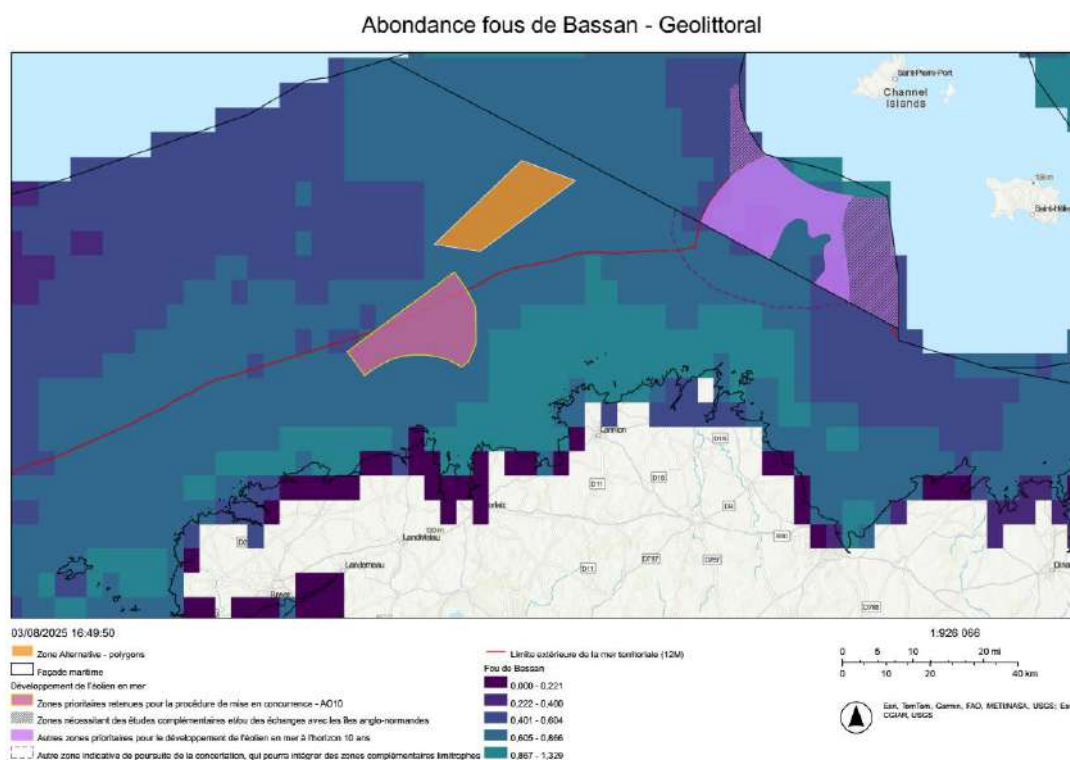


Figure 3 Abondance des fous de Bassan : données Géoportail fournies à l'appréciation du public lors de la consultation "La mer en débat" et toujours disponibles. La zone proposée par l'Etat (mauve) et la zone alternative (orange) sont clairement indiquées.

Le second document proposé à notre considération est un document plus récent de 346 pages, daté de décembre 2024 dont l'intitulé est reproduit ci-dessous.



Aucun élément nouveau n'est présenté dans le document en question concernant les fous de Bassan, hormis p. 134 où nous apprenons qu'une étude à priori très pertinente de 183 pages a été publiée en juillet 2024, soit plusieurs mois après « la mer en débat » ; nous en reproduisons ci-dessous l'en-tête :



Figure 4 En-tête de l'étude publiée en juillet 2024 postérieurement à la consultation publique "la mer en débat" et référencée dans la synthèse environnementale publiée en décembre 2024 par la maîtrise d'ouvrage préalablement à la phase de concertation continue ayant abouti à la définition de la zone technique de 600 km².

La réponse de la maîtrise référence suivante est faite aux données disponibles sur l'outil GIS Géolittoral dont les sources et méthodologie de spatialisation sont évoquées. Nous sommes déjà familiers avec ces données qui ont d'ailleurs fondé pour une très grande part la construction de notre proposition alternative ; ces données étant par ailleurs celles qui ont été données à l'appréciation du public lors de la consultation « la mer en débat » et pourtant contredites par la maîtrise d'ouvrage dans la poursuite de sa planification.

Outre une présentation de l'importance bien connue de la réserve nationale des Sept Îles pour la nidification de nombreuses espèces sensibles d'avifaune marine, les références à deux études nous sont proposées. Ces études sont manifestement fondées sur les traçages GPS de fous de Bassan opérés dans la réserve sur deux campagnes successives : 2005-2017 et 2022-2025 (Grémillet et al.). Elles ne sont disponibles que sur demande, que nous avons effectuée.

Le document suivant est une copie de la carte ayant servi à discriminer les « Enjeux environnementaux à éviter Fous de Bassan », dont la date de publication et l'auteur ne nous sont pas fournis nous laissent à penser de par sa légende qu'il s'agit d'une carte d'enjeu dérivé sur la seule base de densité d'utilisation des fous de Bassan en période nuptiale (UD = Utilization Density), probablement établie sur la base des données des campagnes citées plus haut dont nous avons partiellement connaissance (notamment la campagne 2022-2023 disponible sur le GIS du projet MIGRATLANE dont nous avons analysé les traces sans altimétrie). La zone d'exclusion serait définie par une ligne d'iso-densité, qui n'est d'ailleurs pas strictement respectée par le positionnement proposé par l'Etat pour le projet BNO.

Contribution à la PPVE pour la zone BNO de l'AO10

27/07/2025 14:03

Gmail - Re: Demande d'information sur un arbitrage réalisé lors de la concertation continue

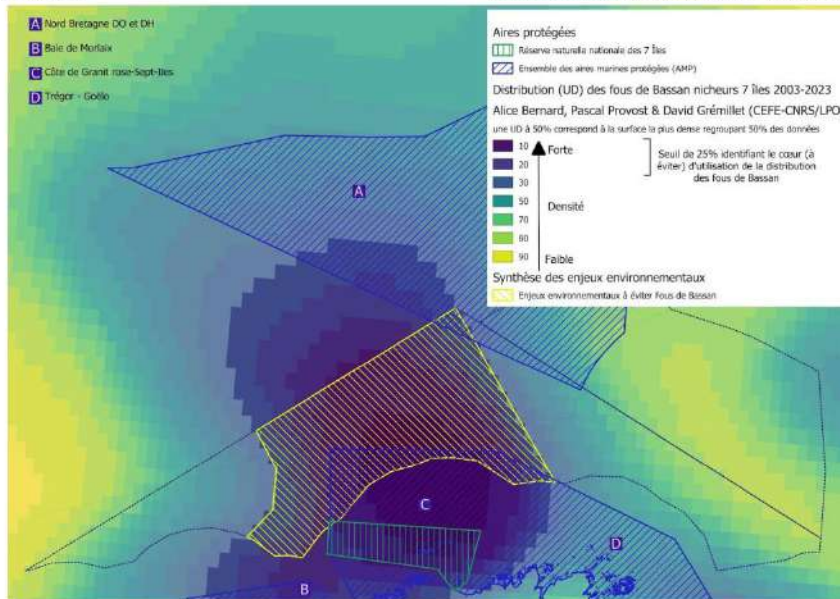


Figure 5 Carte fournie par la maîtrise d'ouvrage afin de justifier le positionnement du projet BNO au sein de la zone propice proposée par l'Etat. La zone hachurée en jaune correspond à la zone d'exclusion, qui s'étendrait, selon les services de l'Etat, au nord et au sud selon une ligne d'iso-densité d'utilisation pour les fous de Bassan.

En l'état, ce seul document qui ne produit aucune mesure nouvelle mais au contraire réduit l'analyse d'impact environnemental à un sous-ensemble appauvri de données sans justification. Il ne peut être recevable pour un arbitrage aussi important que le placement d'un projet éolien, surtout dans une région à enjeux forts ou majeurs pour de très nombreuses espèces d'avifaune et certains mammifères marins notamment.

ANALYSE

Nous procédons à présent à une analyse rationnelle des seuls nouveaux éléments soumis à notre considération par la maîtrise d'ouvrage en réponse à notre demande du 24 juillet 2025 concernant les motivations à l'origine d'un des deux arbitrages qui ont été opposé à notre proposition d'implantation alternative de la zone d'appel d'offre.

Concernant les conclusions du projet BIRD DYNAMIC du projet ECUME, nous constatons qu'il est non pertinent pour la réserve des Sept Îles. En effet, outre une méthodologie relativement abstraite, peu documentée, peu discriminante et pauvre en mesure pour l'évaluation du risque spécifique de collision concernant les fous de Bassan, l'étude ne modélise que l'impact des 7 champs éoliens déjà programmés, n'incluant malheureusement pas celui qui nous intéresse. Ainsi le seul champ éolien proche de la réserve des Sept-Îles inclus dans l'étude d'impact est celui de Saint Briec, où nous savons que de certains individus de la réserve se nourrissent jusqu'en 2023.

Cependant il est consternant de constater que cette étude à 30 ans destinée à éviter le risque d'impact sur une espèce dont le seul site de nidification en France va être situé à moins de 25 km d'un projet éolien majeur planifié pour 2035, ne considère pas ce projet éolien mais un autre situé à 65 km (baie de Saint-Briec) et six autres éloignés de 260 km à 550 km, hors des zones d'utilisation de la colonie concernée. Ses conclusions doivent donc être écartées non seulement concernant les fous de Bassan, mais aussi certaines autres espèces abondantes sur la réserve des Sept Îles.

De plus, si l'étude conclue à 229 mortalités annuelle pour les fous de Bassan, il faut nécessairement considérer qu'elles sont le seul fait du parc éolien en baie de Saint Briec. Ceci devrait être corroboré par des observations sur ce parc déjà en activité, ce qui n'a pas été le cas à notre connaissance.

Dans le cadre des mesures d'évitement de l'appel d'offre AO10, pour une étude de risque d'extinction à 30 ans de la colonie, tous les projets éoliens dans les zones proposées à 10 ans et à des horizons plus lointains jusqu'à 2050 devraient être modélisés. En l'absence de localisation précise, des scénarios cartographiques multiples devraient être simulés en fonction des puissances à installer, qui sont déjà connues. Des statistiques devraient alors être présentées afin d'effectuer des arbitrages éclairés en fonction d'un seuil de prise de risque toléré.

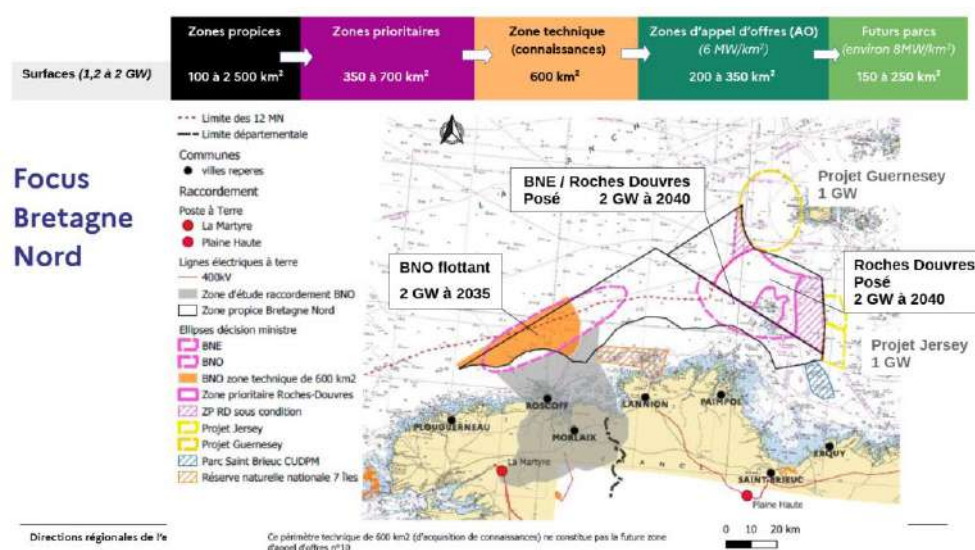


Figure 6 Illustration des capacités et zones propices au développement de l'éolien en Bretagne Nord. Document émis par la DREAL en 2025. Au moins trois ignorés projets éoliens d'impact potentiel cumulé majeur sont ignorés par l'étude : BNO (2 GW), BNE (2 GW) et Roches Douvres (2GW), tous plus proches et au total six fois plus puissants que le complexe éolien de Saint-Briec (496 MW).

Rien de cela dans l’étude référencée, qui semble être déconnectée de la réalité du problème à appréhender qui pourrait voir quintupler à 30 ans l’emprise des projets éoliens en mer mais n’en tient nullement compte.

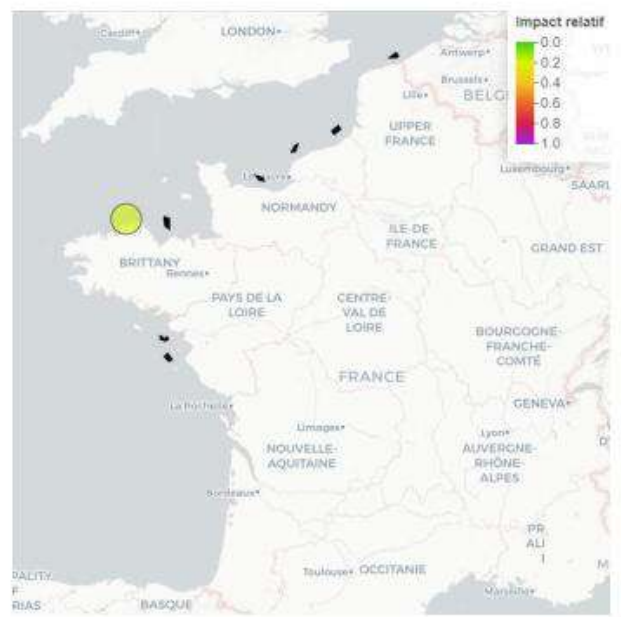


Figure 3. Cartographie de l’impact estimé pour l’unique population française de Fou de Bassan. Le gradient de couleur indique la force d’impact relatif estimée (voir légende).

Tableau 7. Résultats de l’analyse d’impact démographique sur le Fou de Bassan. Les I.C. à 95% sont fournis entre crochets.

Pop	Taille de population initiale (2021) estimée	Nombre de mortalités annuelles estimé	Impact relatif estimé (médiane)	Impact estimé (quantile 95%)
1	51206 [49452, 52978]	229.1 [167.7, 306.8]	0.12 [0.09, 0.16]	0.15
National	51206 [49452, 52978]	229.1 [167.7, 306.8]	0.12 [0.09, 0.16]	0.15

Tableau 8. Probabilité d’extinction à 30 ans de la population de Fou de Bassan selon les deux scénarios : (i) le scénario de référence sans parc éolien et donc sans impact; et (ii) le scénario avec impact. La dernière colonne montre l’augmentation relative de la probabilité d’extinction à 30 ans liée à l’ajout de l’impact « collision » des 7 parcs éoliens.

Pop	Probabilité d’extinction à 30 ans (sans impact)	Probabilité d’extinction à 30 ans (avec impact)	Augmentation relative de la probabilité d’extinction à 30 ans
1	0.00	0.00	0%
National	0.00	0.00	0%

Figure 7 L’étude invoquée pour le risque d’extinction de la colonie des sept îles à 30 ans ne prend en compte aucun des projets de l’AO 10 ni des perspectives de développement à l’horizon 2050. Elle est invalide et inutilisable en l’état.

Nous contestons enfin la cartographie unique présentée par la maîtrise d'ouvrage intitulée « *Enjeux environnementaux à éviter Fous de Bassan* ». La seule densité d'utilisation ne représente en aucun cas un critère déterminant du risque d'atteinte à la pérennité de la colonie des Sept Îles. Il semble s'agir d'un pis-aller en l'absence d'études concluantes (certaines seraient en cours tel ESCO EMR ou à actualiser) et contre les avis de l'AE et de la CNPN, au nom d'un calendrier à respecter qui réduit l'approche ERC à la phase du fait accompli, les opportunités majeures d'évitement et de réduction étant irrémédiablement perdues dès le choix de localisation d'un projet éolien.

Nous reconnaissons, comme l'unanimité de la communauté scientifique spécialisée, les risques graves que fait peser l'éolien en mer à l'avifaune, et en particulier aux fous de Bassan.

Les risques génériques sont ceux de collision avec les éoliennes, dont la sévérité est élevée, et ceux de perte de zones de nourrissage ou d'accès plus éloigné à ces dernières, dont la sévérité est estimée moindre si l'on s'en tient à la seule mortalité des individus, mais dont les effets cumulés sont importants. Les deux risques sont en partie exclusifs selon que les individus évitent (perte d'habitat avec risque de collision moindre) ou n'évitent pas les zones de développement éolien (habitat conservé mais risque de collision potentiellement élevé) : cette latitude de comportement ou d'adaptabilité n'est pas bien évaluée à ce jour.

Cependant, il est établi de façon indiscutable au vu des données internationales que :

- Le risque de collision est deux à trois fois plus élevé chez les femelles que les mâles selon la phase nuptiale concernée, notamment parce qu'elles volent plus haut et plus loin en chasse (forte différenciation sexuelle des comportements).
- Les zones de nourrissage se déplacent d'une année sur l'autre (avec la répartition de la ressource halieutique), le moyennage pluriannuel peut sous-estimer l'effet à long terme d'une année particulièrement défavorable ou la ressource se déplacerait au sein d'installations éoliennes. L'effet récif souvent décrit pourrait aggraver ce risque.
- Les zones d'utilisation sont très différenciées entre les périodes pré et post éclosion.
- Les altitudes de vol sont différenciées entre périodes de transit vers les zones de nourrissage (altitudes faibles) et périodes de chasse sur les zones de nourrissage (altitudes maximales)
- La hauteur libre sous les pales des éoliennes est un facteur déterminant de collision pour de très nombreuses espèces dont les fous de Bassan et doit être prise en compte comme une contrainte efficace d'évitement à imposer « a priori » au développeur puisqu'elle n'est pas imposable « post mortem ».

S'il faut relativiser la fiabilité des prédictions en l'absence de mesures directes de mortalité malgré les dispositifs de détections mis en place depuis de nombreuses années sur certains installations éoliennes en activité (caméras diurnes et nocturnes, micros et radars par exemple), le silence des scientifiques sur le sujet est inquiétant. Il ne laisse place qu'aux communications rassurantes des opérateurs qui affirment être surpris de ne pas détecter de mortalité sans pour autant présenter de données vérifiables : au large, personne ne voit périr l'oiseau ?

Pour notre part, nous recommandons à minima une étude préalable utilisant une méthodologie riche en mesures et instruite des paramètres comportementaux documentés des fous de Bassan. A ce titre, notre attention est retenue par l'article de Lane & al. 2020 « *Vulnerability of northern gannets to offshore wind farms; seasonal and sex-specific collision risk and demographic consequences* ».

L'étude se base sur quatre années consécutives d'observation d'individus de la plus importante colonie de fous de Bassan au monde, située à Bass Rock dans la baie d'Edimbourg, à proximité d'un ensemble de développements éolien en mer à différentes échéances. Les individus sont munis de traceur GPS et

d'une sonde de pression qui, corrigée de la pression atmosphérique observée, permet une évaluation fiable de l'altitude de vol.

Elle identifie et prend en compte :

1. Les deux phases (pré et post-éclosion) de la période nuptiale ;
2. Les phases de transit, de chasse et de repos des trajectoires ;
3. La différenciation de comportement des individus mâles et femelles ;
4. La cartographie des développements éoliens actifs et à venir, ainsi que la hauteur libre sous pales des éoliennes ;
5. Des hypothèses d'évitement.

Cette étude est la seule à produire des statistiques de collision, de hauteur de vol et de mortalité tenant compte des paramètres différenciateurs pour nourrir une étude d'impact démographique.

En l'occurrence, sur les données concernées, l'étude rend un diagnostic d'impact significatif ne menaçant pas pour autant la survie de la colonie selon les auteurs.

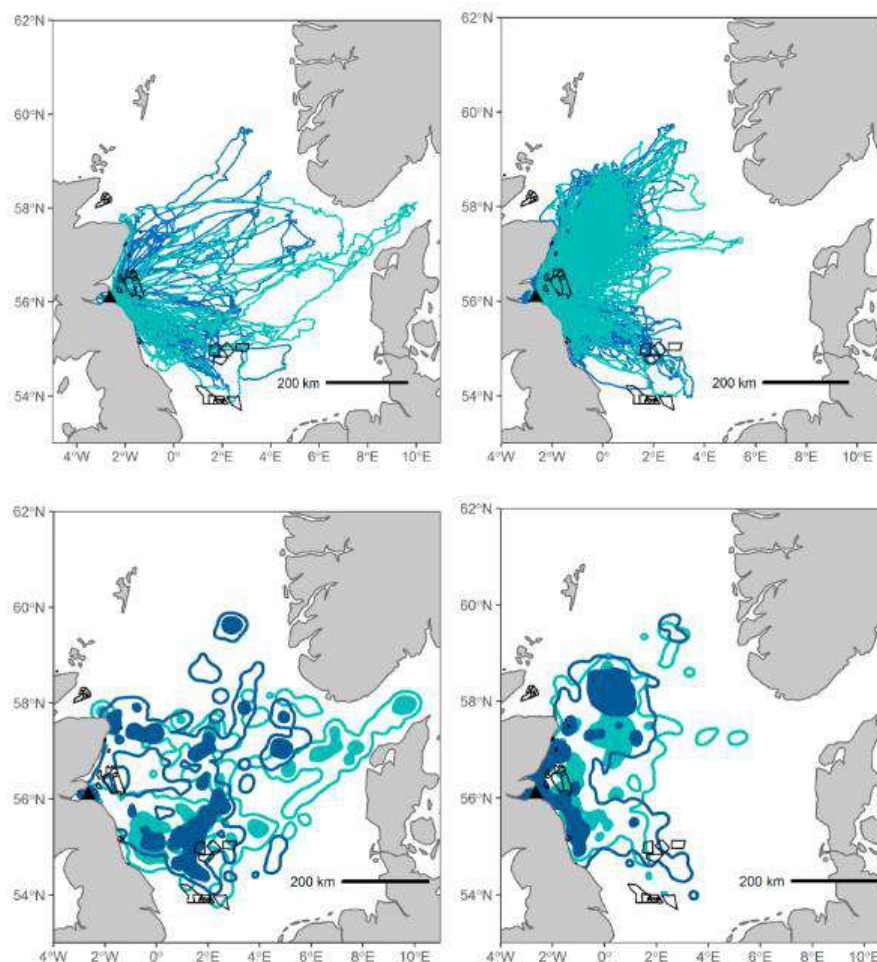


Fig. 1. (Top) foraging tracks and (bottom) utilization distributions (UDs) of female (green) and male (blue) gannets tracked from Bass Rock (black triangle) (left) prior to chick hatching (pooled data for 2017–2019) and (right) during chick-rearing (pooled data for 2015–2019). UD are based on active foraging locations and shading denotes UD contours (filled, 50%; unfilled, 95%). Wind farm sites are outlined in black. (For interpretation of the references to colour in this figure legend, the reader is referred to the web version of this article.)

Figure 8 Tracé et densités d'utilisation différenciées entre mâles (bleu foncé) et femelles (turquoise) et par stade de la période nuptiale pour les adultes de la colonie de Bass Rock. Les limites des développements éoliens sont également indiqués (polygones noirs)

Cette étude fournit également de nombreuses statistiques sur les distances parcourues, éloignements maximaux et durées des trajets aller-retour par stade nuptial, ainsi que sur les altitudes en transit et en chasse. A noter que l’altitude la plus élevée observée concerne les femelles.

Table 2
Characteristics of foraging trips by male and female gannets during pre-hatching and chick-rearing stages of the breeding season (n = 43 trips by 15 males, 24 trips by 9 females pre-hatching; 245 trips by 69 males, 196 trips by 61 females during chick-rearing).

	Sex	Pre-hatching		Chick-rearing	
		Median	IQR	Median	IQR
Duration (h)	Male	44.1	35.2–63.2	22.8	17.4–29.7
	Female	63.6	47.8–69.5	24.9	19.1–31.6
Distance (km)	Male	743.5	593.7–925.5	481.5	261.6–721.8
	Female	846.3	726.1–1121.9	554.3	374.5–716.4
Maximum displacement (km)	Male	292.6	215.7–333.7	205.1	107.6–300.5
	Female	308.2	254.3–419.3	224.4	149.3–293.5
Commuting flight height (m)	Male	–	–	15.3	5.9–32.7
	Female	–	–	19.7	7.5–42.9
Foraging flight height (m)	Male	–	–	25.0	9.8–42.4
	Female	–	–	34.6	13.9–54.6

Des statistiques différenciées sont également fournies sur les temps de repos en mer

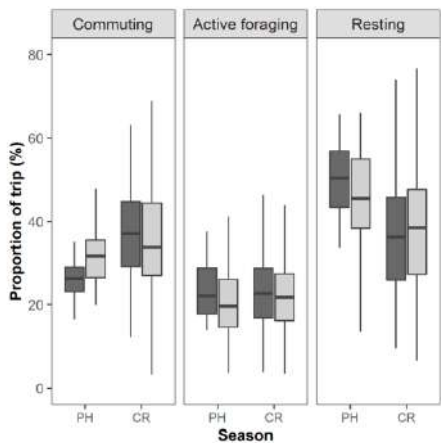


Fig. 2. At-sea time-activity budgets of gannets at Bass Rock. Data show the proportion of total daylight hours (medians, IQRs and ranges) spent in commuting, active foraging and resting on the water for females (dark grey) and males (light grey) prior to hatching and during chick-rearing stages of the breeding season (PH and CR, respectively). Data pooled across years.

Enfin des résultats sont produits sur la mortalité cumulée et ses conséquences sur la démographie évaluées.

Table 3
Predicted number of potential collisions per month during the pre-hatching period (April–May) and chick-rearing period (June–August) for male and female gannets from Bass Rock, summed across wind farm sites within foraging areas of birds, plus total predicted numbers of collisions for each sex across the core breeding season (April–August) each year.

	Pre-hatching	Chick-rearing	TOTAL
Male	24	103	357
Female	35	349	1117

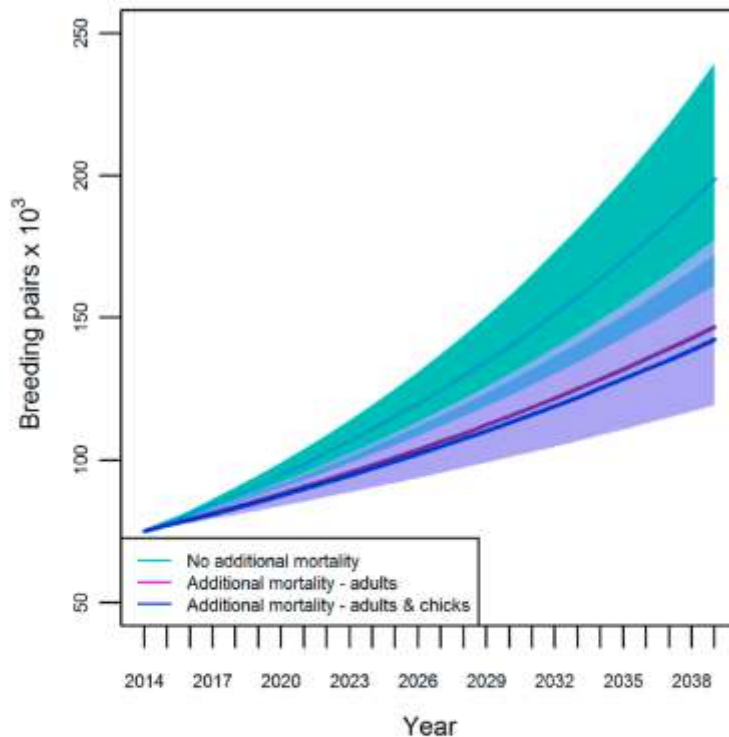


Fig. 4. Predicted mean population trajectory (number of breeding pairs) for the Bass Rock gannet colony under three scenarios; (1) without additional mortality from wind turbines (green line); (2) including additional adult mortality from wind turbines (purple line) and; (3) including additional adult mortality from wind turbines and associated decrease in breeding success (blue line). All models are based on a starting population of 75,259 breeding pairs in 2014 with a stable age distribution. Model predictions assume a closed population and are applied over 25 years, the expected operational lifetime of an offshore wind farm. Coloured polygons show the bootstrapped 95% CI (2.5th and 97.5th percentiles) from 100,000 model runs. (For interpretation of the references to colour in this figure legend, the reader is referred to the web version of this article.)

CONCLUSIONS

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage concernant la contrainte d'exclusion d'une zone « *Enjeux environnementaux à éviter Fous de Bassan* » ne sont non seulement pas satisfaisantes mais révèlent une précipitation qui fait douter d'une gestion effective du risque. Aucun des documents, pourtant nombreux et volumineux, proposés à notre considération ne permettent de justifier cet arbitrage. Au contraire, des études obsolètes et manifestement sans pertinence sont toujours référencées dans les volumineuses synthèses qui noient les sujets importants dans la planification précise des zones de développement. L'approche par façade maritime, qui résulte en une perte de précision et d'opportunité d'engagement à l'échelle locale, n'est que l'expression d'une volonté d'imposer à tout prix le développement accéléré des énergies marines renouvelables du haut vers le bas. Contrairement à ses ambitions, elle a largement oblitéré la participation du public mais également failli à donner une visibilité accrue aux acteurs économiques concernés.

DEMANDE

Afin de remédier à temps aux carences observées, nous demandons la réalisation d'une étude préalable d'impact sur la colonie des fous de Bassan et des autres espèces protégées de la réserve des Sept Îles sur des bases méthodologiques rigoureuses permettant :

1. L'évaluation des impacts en fonction d'implantations possibles au vu des autres contraintes
2. La définition du seuil d'impact mettant potentiellement en jeu la survie des colonies concernées

Cette demande n'est pas exclusive d' autres demandes concernant notamment l'évaluation économique et sociale du projet BNO.

Re: Demande d'information sur un arbitrage réalisé lors de la concertation continue

1 message

CNDP À

24 juillet 2025 à 11:09

Bonjour,

Je vous transfère comme convenu la réponse de la maîtrise d'ouvrage aux questions posées dans votre mail du 17 juillet 2025.

Je vous en souhaite bonne réception et bonne lecture.

"Lors du débat public, l'État a présenté une synthèse cartographique sur l'environnement (mars 2024) pour chacune des 4 façades française. Cette étude vise à rendre public une information robuste pour éclairer le choix des futures zones de développement de parcs éoliens en mer sur la façade ; elle est disponible ici : <https://www.eoliennesenmer.fr/synthese-carto-enviro-planif-namo>. Les cartes produites dans cette synthèse ont par la suite été complétées – notamment pour tenir compte de jeux de données acquis récemment – dans l'évaluation environnementale stratégique du DSF accessible ici : https://geolittoral.din.developpement-durable.gouv.fr/telechargement/concertation/NAMO/Pi%C3%A8ces%20obligatoires/Evaluation_environnementale_strategique_NAMO.pdf

Cette étude a été réalisée par le bureau d'études Créocéan et la cellule Cohabys de l'Université de la Rochelle pour le volet relatif à l'avifaune et aux mammifères marins.

Les méthodes de spatialisation ont été mises au point avec le concours de l'OFB, de l'Ifremer et du Cerema, et en consultant les instances en façade (notamment conseils scientifiques). Cette méthodologie correspond également à l'approche préconisée par la Commission européenne dans son guide annexé au Document d'orientation sur les aménagements éoliens et la législation de l'Union européenne relative à la conservation de la nature (: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a3f185b8-0c30-11eb-bc07-01aa75ed71a1/language-en21>).

L'ensemble des couches SIG sont accessibles sur le site Géolittoral : <https://www.geolittoral.developpement-durable.gouv.fr/telechargement-en-ligne-donnees-geolittoral-a802.html>

Les sources des données mobilisées sont présentées dans les livrables précités et dans les fiches de métadonnées disponibles sur Géolittoral ; il s'agit de données issues de campagnes d'observations nautiques et aériennes en mer : CAPECET, DUNKRISK, MiniSAMM 1, SAMM, SCANS 3, SPEE, CAMANOC, CGFS, EVHPE, IBTS, BOBECO, MOOSE, PELGAS, PELMED, ASI, MEGA OBS (Pelagis), ELADOM, MIGRALION, PNM Iroise (OFB), état de référence parc éolien de Courseulles-sur-mer, état initial Centre Manche, état initial Bretagne Sud (DGEC).

Concernant les enjeux avifaune, ces études soulignent les enjeux plus forts :

- au niveau des eaux territoriales sur la façade atlantique

- au niveau de la Bretagne Nord : « *Les eaux côtières au Nord de la Bretagne jusqu'au golfe normand breton et la baie du Mont Saint-Michel présentent également des enjeux forts notamment pour les nombreux oiseaux nicheurs sur les îles et îlots rocheux (ex. réserve des Sept-Îles) et les falaises : fou de Bassan, macareux moine, pingouin torda, puffin des Anglais, guillemot de Troil, sterne de Dougall, océanite tempête, cormoran huppé, fulmar boréal.* » (synthèse du débat public)

Il est à souligner que les cartographies élaborées pour cette étude sont basées sur les données issues de campagnes à large échelle, elle n'intègre pas les données locales des colonies de la réserve des 7 îles. Cette étude permet une approche des enjeux à l'échelle des façades par grands compartiments dont les oiseaux.

À plus fine échelle, la poursuite de l'identification des enjeux et des sensibilités à l'éolien en mer a été menée sur l'ensemble des compartiments et en particulier concernant l'avifaune sur la base des recommandations du GT Ecume et des experts de l'OFB qui préconisent la prise en compte des colonies locales les plus sensibles et menacées.

La réserve naturelle nationale des 7 îles constitue « le seul point de nidification (île Rouzic) en France pour le Fou de Bassan (20 000 couples en 2012 - mais plus que 13 à 14 000 couples en 2023/2024) ainsi que pour la quasi-totalité des macareux moine (175 couples en 2012), puffins des

Anglais et pingouins torda. On y voit aussi d'autres nicheurs comme les goélands marins, bruns et argentés, le Cormoran huppé, le Guillemot de troïl, le Fulmar boréal, la Sterne pierregarin, l'Océanite tempête, l'Huitrier pie, la Mouette tridactyle, l'Aigrette garzette, etc. »

(<https://reserves-naturelles.org/reserves/sept-iles/>).

Le fou de Bassan est une espèce protégée (Directive Oiseaux, droit français). C'est également une espèce à enjeu majeur du DSF NAMO au même titre que le Macareux, le Puffin des anglais et le Pingouin torda.

Ces espèces sont le principal justificatif de la création de la réserve naturel national (RNN) des 7 îles. L'atteinte à ces espèces sur leur zone d'alimentation (et tout particulièrement le fou de Bassan) pourrait compromettre les enjeux de conservation de la RNN, enjeu relayé par la LPO lors du débat public (gestionnaire de la RNN Sept Îles) qui demandait à ce que les zones de plus forte densité de fous de Bassan soient évitées lors de la délimitation des futures zones de projets éoliens.

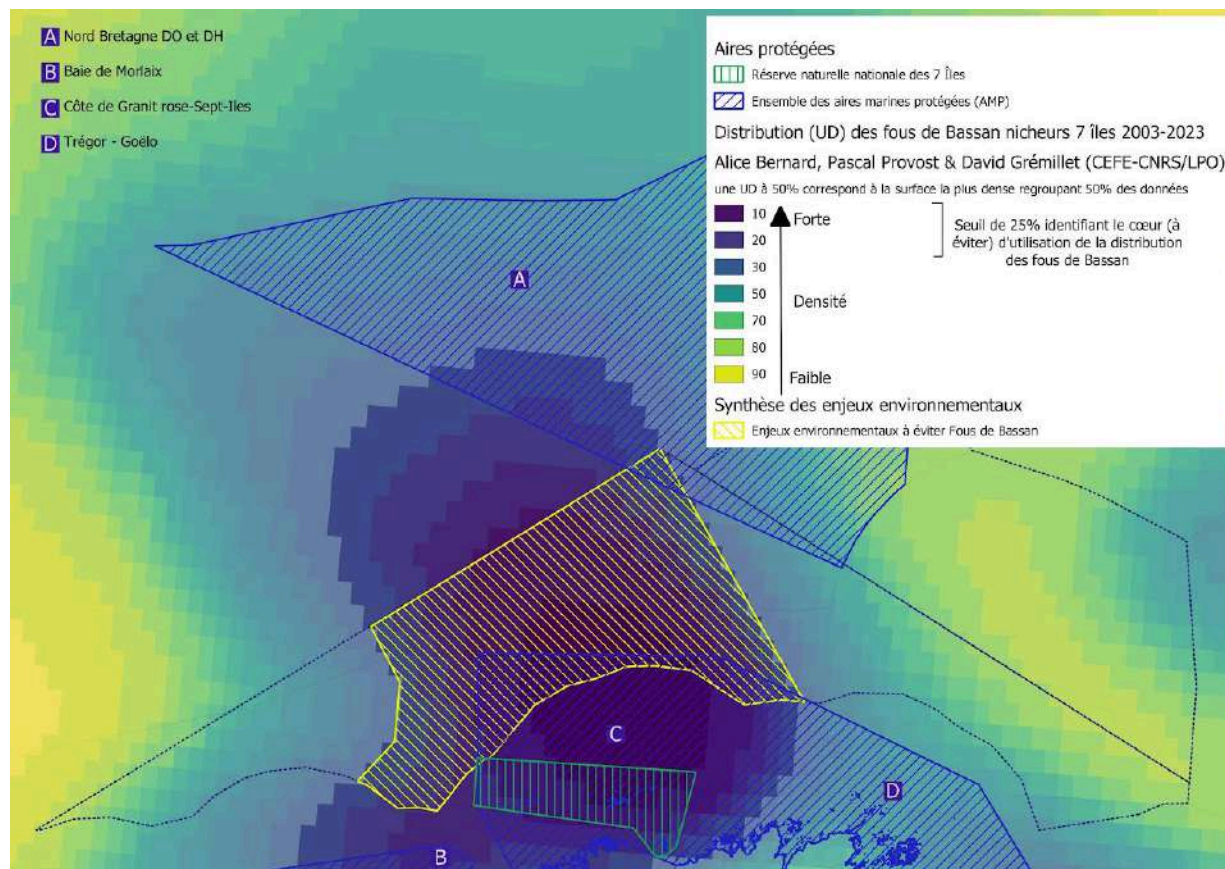
Enfin le fou de Bassan est connu pour être sensible à l'éolien (perte d'habitats et collision) .

Le suivi régulier et les travaux réalisés par la LPO (gestionnaire de la réserve des 7 îles) et le CNRS (David Gremillet, Alice Berard) ont permis d'apporter des données complémentaires relatives à la colonie des fous de Bassan des 7 îles qui ont été présentées aux instances de gouvernance et scientifique de la façade (CMF, CSF, CRML). Dans le détail : des oiseaux de la colonie sont équipés tous les ans de balise GPS afin de connaître précisément l'utilisation de l'espace par ces individus nicheurs. Cette utilisation de l'espace varie d'un individu à l'autre et d'une année à l'autre, c'est pourquoi le CNRS et la LPO ont préconisé l'utilisation de carte de synthèse de la distribution de l'espace qui permet de synthétiser les 20 ans de données concernant près de 200 individus.

La source utilisée est : Distribution d'utilisation des fous de Bassan nicheurs RNN 7 îles (2003-2023) Alice Bernard, Pascal Provost & David Grémillet (CEFE-CNRS/LPO).

Les données sont référencées sur Movebank par David Grenillet du CNRS.

https://www.movebank.org/cms/webapp?gwt_fragment=page=studies,path=study1188850384
https://www.movebank.org/cms/webapp?gwt_fragment=page=studies,path=study2296851236



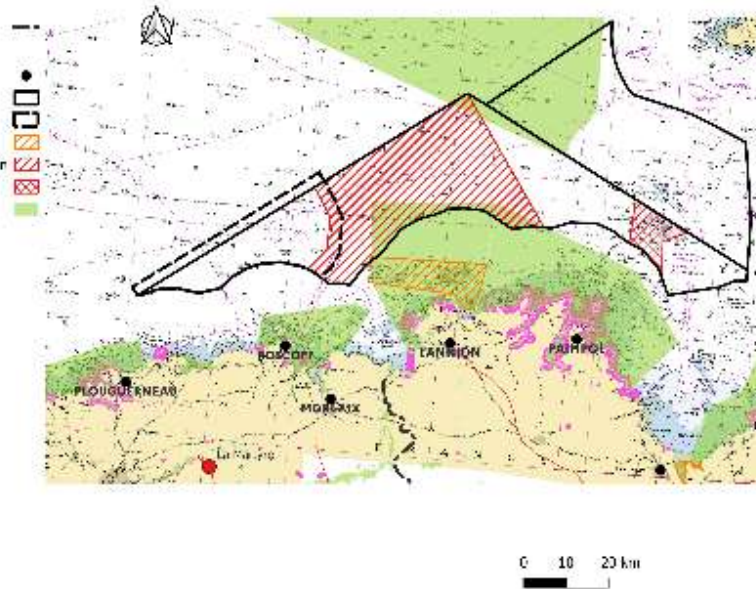
Cette carte permet d'identifier le lien entre le site de la colonie sur les Sept Îles et les zones d'alimentation au large en centre Manche. Au sein de la zone propice, sur préconisations des acteurs concernés (LPO, CNRS mais aussi GEOCA), la DREAL a identifié une zone cœur concentrant l'utilisation par les Fous et constituant une aire minimale indispensable pour préserver la colonie et son aire vitale (alimentation en période de reproduction) notamment au regard d'espèce protégée du fou de Bassan.

La prise en compte de l'ensemble des enjeux dont font partie les fous de Bassan, en intégrant également ceux de la pêche, a permis de définir la zone d'étude de 600 km² qui est présenté en annexe du diaporama des réunions publiques de juin.

Une coquille s'était effectivement glissée dans la légende : la zone d'enjeu centrale est bien la zone d'enjeu avifaune fou de Bassan.

Bretagne Nord Ouest (BNO)
Zone d'étude de 600 km²

Limite départementale
 Communes
 villes réserves
 Zone propre Bretagne Nord
 BNO zone technique 600 km²
 Réserve naturelle nationale
 Zone enjeux autour de la route de Brest
 Zone enjeux Hauts de la Basse-Loire
 Sites Natura 2000



La réalisation par l'État de l'état initial de l'environnement (EIE) et l'intégration des données à venir de Migratlane permettront de poursuivre la démarche d'évitement."

Cordialement,

Garant de concertations
Commission nationale du débat public



Créez votre propre signature gratuite

Le jeu. 17 juil. 2025 à 15:30, CNDP a écrit :

Bonjour,

Je viens de transférer votre question à la maîtrise d'ouvrage et ne manquerait pas de vous tenir informé de la réponse qui y sera apportée.

Cordialement,

Garant de concertations
Commission nationale du débat public



Créez votre propre signature gratuite

Le jeu. 17 juil. 2025 à 14:52, :

Bonjour Monsieur,

Je reviens vers vous concernant un arbitrage qui est intervenu sur la zone BNO lors de la concertation continue qui a eu lieu entre le 11 décembre 2024 et avril 2025, qui a déterminé, au plus tard en février 2025 à en juger par la présentation au conseil communautaire du Haut Léon le 19 mars 2025 (en PJ), à la cartographie de la zone technique d'acquisition de connaissance de 600 km2.

Lors des réunions publiques organisées par les services de l'Etat à Sibiril, l'Ile de Batz, Plougasnou et Lannion, il nous a été présenté la diapositive ci-dessous intitulée "Synthèse des enjeux environnementaux", dont on nous a expliqué qu'elle justifiait le choix d'implantation de la zone de 600 km2 au sein de la "zone propice". Plus précisément, il a été systématiquement été répété par Madame Lucie Trulla, cheffe de projet pour la DREAL, que la zone hachurée rouge au nord des côtes du Trégor était une "zone d'exclusion" liée à la réserve nationale des Sept Îles et la protection des fous de Bassan. Il a été également été précisé que cette "zone d'exclusion" s'étendait plus au nord. Or la légende indique pour le figuré hachuré rouge "Zone enjeu habitat Barnouic", ce qui est manifestement inapproprié.

Nous souhaitons donc que l'Etat nous communique au plus vite :

1. la ou les études ayant servi de base à la définition de la cartographies de cette "zone d'exclusion", notamment date, auteurs , et copie des documents associés ainsi que leurs annexes
2. les personnes physique, institutions publiques (p. ex. museum d'histoire naturelle), associations agréées pour la protection de l'environnement, services de l'Etat (AE, CNPN,...) , qui ont participé à cette cartographie inconnue jusqu'alors.
3. La méthode scientifique ayant conduit au tracé de cette cartographie (par exemple courbe d'isovaleur seuil sur une carte d'indicateur d'impact)
4. la cartographie complète de cette "zone d'exclusion" et non sa seule restriction au périmètre de la "zone propice à l'éolien en mer"

En effet, rien dans les données cartographiques des enjeux environnementaux versés au débat public "la mer en débat", notamment les données cartographiques exhaustives élaborées par le Cerema sur le site Geolittoral concernant la *sensibilité à l'éolien pour les oiseaux marins*, mais aussi la *densité maximale observée toutes saisons des Fous de Bassan*, ou encore les *densités maximales observées toutes saisons de grands cormorans ou de macareux guillemot*, ne permet de justifier cette "zone d'exclusion". Les cartes d'enjeux *habitats benthiques* , *nourceries*, *frayères*, *zones de croissance* ou encore *habitats sédimentaires* n'exhibe aucune corrélation spatiale avec cette "zone d'exclusion". Concernant la faune halieutique, ne trouvons aucune corrélation non plus avec les enjeux forts concernant les *densités de mammifères marins*, *tortues marines*, *petits delphinidés* ou encore *marsouins*.

Ni les conclusions de "la mer en débat" ni la réponse de l'Etat à ces mêmes conclusions ne mentionnent de préconisation particulière à l'issue du débat public.

Vous comprendrez donc que cette "zone d'exclusion" nouvelle et contradictoire de l'ensemble des éléments versés au débat pour la considération du public nous intrigue ; d'autant plus qu'elle apparaît déterminante dans l'arbitrage de la zone de 600 km² finalement retenue pour la poursuite du projet BNO.

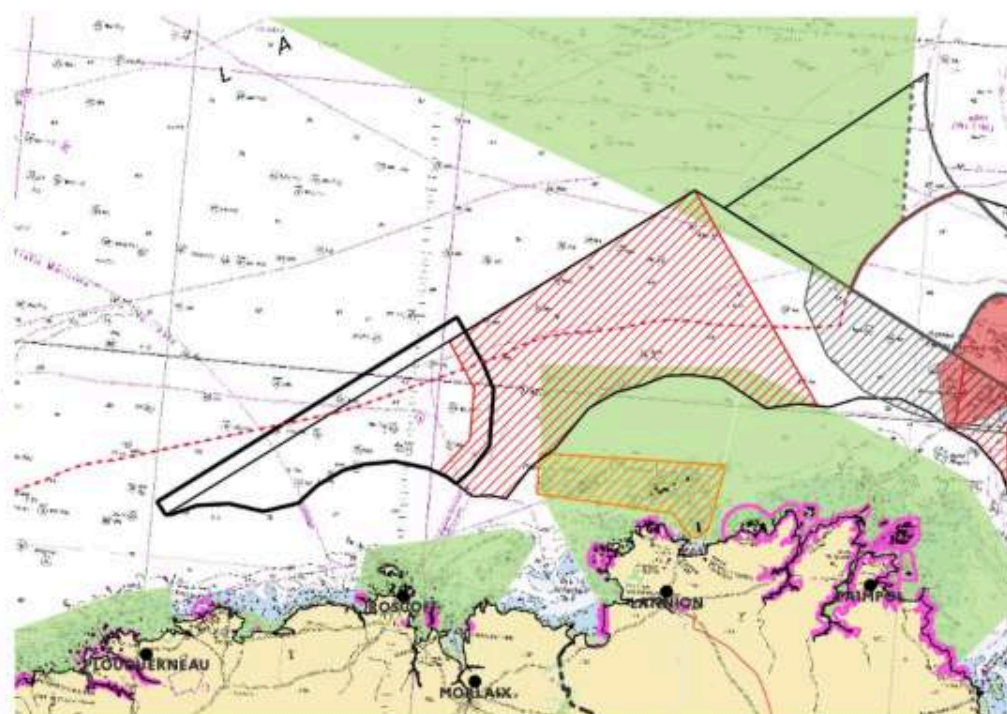
En vous remerciant de votre aimable considération et dans l'attente de vous lire.

Bien à vous

3.1) Synthèse des enjeux environnementaux

**Zones de forte contrainte
environnementale** au nord,
au centre et au sud
(avifaune et habitats)

→ S'éloigner de la RNN des
7 îles avec une distance de
15 km à la côte pour éviter
les enjeux avifaune



Légende

Communes

- Limite départementale
- villes_reperes
- - - Limite des 12 MN

Zones prioritaires MEMN

- Zone prioritaire Roches-Douvres
- - - Zone prioritaire Roches-Douvres sous conditions

Propositions de zones prioritaires

- Ellipses_decision_ministre
- Ellipse Décision ministérielle BNE
- BNO zoné technique 600 km²

Parcs existants

- Parc de St Brieuc (CUDPM)

Patrimoine et environnement

- Zone enjeux Habitats Barnouic
- Réserve naturelle nationale
- Couche géologique
- Sites classés
- Sites Natura 2000



Contribution déposée le 4 août 2025 sur la plateforme dédiée <https://jeparticipe.expertises-territoires.fr>

N/REF : 2025-10/OL/AP

Objet : Consultation du public sur le document stratégique de façade maritime Nord Atlantique – Manche Ouest (DSF NAMO) – protection du patrimoine et des paysages.

Créée il y a plus de 100 ans, la Demeure Historique est une association nationale reconnue d'utilité publique qui regroupe plus de trois mille monuments historiques et demeures remarquables. De par ses statuts, elle a notamment pour vocation de défendre le patrimoine et l'environnement de ce dernier contre les atteintes qui les menacent. Elle est à ce titre agréée par le ministère de l'Environnement (arrêté ministériel du 11 avril 2016, renouvelé en 2021).

Notre action s'appuie en particulier sur la Convention européenne du paysage, adoptée le 20 octobre 2000 à Florence. Selon les termes de l'article 5, chaque partie (dont la France) s'engage à reconnaître juridiquement le paysage en tant que composante essentielle du cadre de vie des populations, expression de la diversité de leur patrimoine commun culturel et naturel, et fondement de leur identité.

Nous avons été alertés par plusieurs de nos adhérents et collectifs d'associations de la concertation publique qui se déroule jusqu'au 5 août relative à la mise à jour des documents stratégiques des façades maritimes, et plus particulièrement de la façade Nord Atlantique – Manche Ouest (NAMO).

Il est rappelé que le DSF NAMO valide la création de plusieurs parcs éoliens en mer. Celui qui nous inquiète à ce jour est celui de « Bretagne Nord-Ouest (BNO) » qui prévoit l'implantation de 110 éoliennes de 285 mètres sur une surface déployée de 350 km², à seulement 16 kilomètres des côtes (pour le point le plus proche, île de Batz).

Ce projet s'il se réalise serait une véritable catastrophe pour tout le site. La baie de Morlaix c'est bien entendu un patrimoine naturel exceptionnel (sites loi 1930, réserves naturelles nationales ou encore des espaces Natura 2000) qui en font un conservatoire majeur de la biodiversité. C'est également de nombreux monuments historiques, pour certains ouverts au public, et dont les perspectives monumentales vont être totalement dégradées par l'émergence de ces aérogénérateurs industriels sur la ligne d'horizon.

En voici une liste non exhaustive (certains étant adhérents de notre association) : Château de Kérestat (Roscoff), Maison de Marie Stuart (Roscoff), Manoir de Kernévez (St Paul de Léon), Manoir du Froust (Carantec), Château de Kérouzéré (Sibiril), Manoir de Kerlan (Sibiril), Manoir de Creac'h Ingar (Tréflaouénan), Manoir de Tronjoly (Cléder), Château de Penmarc'h (Lesneven), Manoir de Coran (Plougasnou), Manoir de Ruffélic (Plougasnou), Manoir de Tromelin (Plougasnou), Château du Taureau (Baie de Morlaix).

Nous tenons à rappeler que tous ces immeubles ont fait l'objet de la part de l'État d'une protection spécifique qui reconnaît ainsi leur intérêt public de conservation au regard du patrimoine régional

et national. La connexité entre ces immeubles et l'environnement dans lequel ils sont situés n'est plus à démontrer.

Il existe déjà plusieurs exemples de bandes littorales massacrées du fait des éoliennes comme le parc de Saint-Nazaire ou celui de Saint-Brieuc. Le projet BNO, plus dense d'1/3 d'éoliennes, semble donc totalement déraisonnable. En complément des arguments financiers, éthiques et d'atteinte à la faune connus de tous, ce projet est un contresens écologique qui revient à déposséder la population d'un bien commun : son paysage.

Les photomontages disponibles sur le site du Gouvernement (www.eoliennesenmer.fr) et notamment ceux qui ont été réalisés au pied du phare de l'île de Batz sont absolument terrifiants et illustre la catastrophe à venir.

Notre pays s'est engagé dans une transition énergétique de façon à réduire notre empreinte écologique source de grande déstabilisation climatique et cette prise de conscience est salubre. Pour autant, la politique publique de développement des énergies renouvelables a pris totalement le pas sur la protection du patrimoine et des paysages. Protéger l'environnement, ce n'est pas uniquement assurer une transition énergétique. Cela impose de prendre en compte l'ensemble des éléments de l'environnement : climat, voisinage, paysage et patrimoine.

A l'appui de ces éléments, nous soutenons les conclusions du collectif NEMO et de certains élus demandant l'éloignement du parc à 40 km des côtes, solution qui ne remettrait pas en cause la faisabilité du projet et qui permettrait en outre de sauver les lignes paysagères de la baie de Morlaix.

Président de la Demeure Historique

- 1) Sur les mécanismes d'obligation d'achat d'électricité ou de complément de rémunération, qui remplacent les premiers depuis la loi de 2015, j'aimerais connaître les éléments de calcul d'indexation qui ont conduit à une hausse de 20% à 30% du prix initial négocié payé aux développeurs depuis les acceptations des offres, cf tableau ci-dessous pour les 6 appels d'offre répondus à ce jour, sur la base des réponses au débat public la Mer en débat de 2024 [Projet participatif - Où accéder aux tarifs actualisés des 8 sites éolien en mer et à la production réelle du parc de Saint Nazaire ?](#) et les éventuelles révisions de ces prix pour 2025, notamment pour les projets accordés depuis.

Appel offres	P initial (eur/Mwh)	GW	Lieux	Technologie	Attribution	Mise en service	Lauréats	P actuel ?(*)	Δ	Coût CR - Meur (**)
AO1	143.6	0.5	Saint Nazaire	posé	2012	2022	EDF RE/EIH	172.011	20%	196
	155	0.5	St Brieuc	posé	2012	2023	Iberdrola	196.35	27%	239
	135.2	0.5	Fécamp	posé	2012	2023	EDF re / EIH / Skyborn	164.24	21%	183
	138.7	0.5	Courseules	posé	2012	2027		176.7	27%	204
AO2	131	0.5	Yeu-Noirmoutier	posé	2014	Fin 2025	Ocean winds, Sumitomo , CDC	171.66	31%	196
	137	0.5	Dieppe	posé	2014	2026		166.9	22%	187
AO3	44	0.6	Dunkerque	posé	2019	2028	EDF renouvelables / Enbridge	53.53	22%	-14
AO4	43	1	Centre Manche1	posé	9 Mars 2023	2032	EDF renouvelables / Maple	45.43	6%	-51
AO5	86.45	0.25	Sud Bretagne 1	flottant	15 Mai 2024		Pennavel (Elicio/Baywa)	?		23
AO6	85.9	0.25	Méditerranée / FOS1	flottant	27-Dec-24		EDF renouvelables / Maple	?		23
	92.7	0.25	Sud Hérault 1	flottant	27-Dec-24		Ocean winds / Eolen en mer particip.	?		29
Total										1,215

(*) source la mer en débat CNDP 2024

(**) M0 2024 60eur

Ces hausses ne sont-elles pas contradictoires avec l'argument affiché sur le site du projet - volet Economie et Fiscalité : « les sept premiers projets de parc éoliens en mer posés français et leurs raccordements ont coûté entre 1.4 et 2.2 milliards d'euros par projet, [...] Ces coûts sont en baisse grâce aux progrès technologiques, à la structuration des filières industrielles et aux effets d'échelle » et, plus bas, « Le coût des énergies renouvelables, et notamment l'éolien en mer, a fortement baissé ces dernières années » ?

- 2) Avenant à ces contrats de prix garantis : par communiqué de presse du 2 juin dernier le gouvernement annonce avoir négocié un avenant au contrat d'obligation d'achat, notamment pour la prise en compte des périodes de prix négatifs sur le marché de gros de l'électricité, avec les parcs de l'AO1. Serait-il possible de consulter les termes de cet avenant ?
- 3) Mise en avant d'appels d'offres peu représentatifs dans les documents de présentation des volets économiques du projet développement de l'éolien en mer :

Le tarif de référence P des appels d'offre AO3 et AO4 paraît fortement sous évalué par rapport aux autres prix, environ 40 euros contre 140 euros/MWh (même net du coût du poste en mer qui a été transféré du développeur vers RTE depuis la PPE2), **comment cela est il justifié ? Pourquoi l'exemple du parc Centre Manche 1 est il justement le seul mis en avant sur le site du débat public** comme devant rapporter « 3.4BN sur 20 ans à l'état », alors que l'ensemble des parcs dont le prix garanti à 20 ans est connu à ce jour coûtent ou coûteraient 1.2BN à l'Etat juste pour une année, l'année 2024 (facteur de charge de 40% et prix moyen de référence M0 de 60eur/Mwh sur l'année – M0 = moyenne mensuelle des prix spot servant au calcul du complément de rémunération) ?

A noter que pour ces deux parcs c'est EDF renouvelable qui a remporté l'appel d'offres, détenu à 100% par l'état, les 3.4BN sur 20 ans affichés ne sont donc a priori qu'un transfert financier intégral de l'Etat vers l'Etat.

4) Risque pour l'Etat du mécanisme de complément de rémunération : financé par les taxes sur l'électricité, il fait peser sur l'Etat un risque important lié aux fluctuations des prix spot de l'électricité. Ce risque est d'autant plus matériel qu'il est contracté à 20 ans et qu'il ne fait pas l'objet d'une couverture dans le marché. Ainsi, compte tenu de la variabilité du prix M0 constatée depuis 2017 qui est de 85eur/Mweur (écart type), une puissance installée de 45GW (objectif à 2050 de l'état français pour l'éolien en mer) **représente une incertitude sur le budget de l'état de 13.5BN d'eur annuels** sur ce seul développement, qui est l'ordre de grandeur du budget total du ministère de la transition écologique pour 2024 (15BNeur). **Pourquoi ce risque est-il entièrement supporté par l'Etat, qui plus est sur une aussi longue maturité**, alors que :

- i. Les développeurs de projet et les banques qui les financent se rémunèrent déjà grassement pour ce risque via ces prix garantis par l'Etat avec un TRI du projet estimé entre 7% et 8% (taux de rendement). L'Etat paie 3.4% de rendement à 10 ans sur sa dette à titre de comparaison.
- ii. Il existe un marché de couverture des prix à terme de l'électricité produite en France, jusqu'à 10 ans de maturité (EEX)
- iii. L'Etat prend déjà un risque futur important en prenant à sa charge en direct l'intégralité des coûts de raccordement y compris le poste en mer depuis la PPE2 qui pour les parcs de grande taille (>0.8GW) sont en très forte progression (30% à 35% du coût total des projets au lieu de <10% pour les plus petits projets) du fait des très fortes tensions sur la chaîne de valeur de ce marché et du coût de postes en mer en courant continu (HDVC 320K au-delà de 1GW et 525k au-delà de 2GW). Cf document RTE [Schéma de développement du réseau 2025 - Raccordement de la production \(Fiche 6\)](#) « Il n'existe que huit sites de production en Europe capables d'assembler des postes en mer de puissance 1,2 GW (technologie HVDC 320 kV, environ 12 000 tonnes). Parmi ces huit sites, seuls cinq sont aujourd'hui en mesure d'assembler des postes pour une puissance de 2 GW (technologie HVDC 525 kV, plus de 20 000 tonnes). De la même manière, deux bateaux sont capables de soulever les postes en mer HVDC 320 kV. Parmi ces bateaux, seul un peut soulever la technologie HVDC 525 kV ».

Ci-dessous un tableau donnant l'évolution comparée du coût de raccordement des parcs français (estimé pour Oléron 1) :

AO	PPE	Lieu	MW	Coût raccordement BNeur (*)
1	1	Fécamp	0.5	0.27
2	1	Yeu	0.5	0.375
3	2	Dunkerque	0.6	0.45
7	2	Oléron 1	1.2	2.7

(*) charges contributives via TURPE

Au passage le prix de marché au MWh des contrats à terme « futures » d'électricité sont significativement inférieurs aux coûts de production demandés par les développeurs de projet d'éolien en mer, 60-70eur/MWh, **ce qui pose question sur la rentabilité implicite de tels projets puisque l'Etat garantit aux producteurs un prix plus élevé que le marché et sur des maturités deux fois plus longues**, ci-dessous source EEX, les prix de marché pour les termes 1 à 10 ans en tarif base :

EEX FRENCH POWER FUTURES				
2025-08-01	366	Year	Quarter	Month
		Week		

Base

Future	Last Price	Last Volume	Settlement Price
Cal-26	62.05	8,760	62.32
Cal-27	60.21	8,760	60.47
Cal-28	65.25	8,784	65.21
Cal-29	-	0	69.73
Cal-30	-	0	70.17
Cal-31	-	0	69.96
Cal-32	-	0	69.70
Cal-33	-	0	70.42
Cal-34	-	0	71.04
Cal-35	-	0	71.66

- 5) Appel d’offres AO10 : **Concernant le projet BNO (Bretagne Nord Ouest) qui est projeté en 2035, le mécanisme de complément de rémunération est il envisagé ? L’état a-t-il une estimation budgétaire du prix de référence qui sera demandé par les candidats à l’appel d’offres prévu en 2025/2026 ?**

- 6) Scénarios de taille et évaluation économique du projet BNO : Concernant le projet BNO, l’arrêté d’octobre 2024 définissant les zones de développement prioritaires de l’éolien en mer pour l’horizon 2050 et notamment l’AO10 annonce une puissance planifiée pour BNO comprise entre 1.2GW et 2GW. **Pourquoi seule la projection de 2GW est elle proposée au débat alors que le coût pour la collectivité entre les deux scénarios évolue quasiment du simple au double (2Meur par GW installé pour le seul coût du raccordement selon le document SDDR 2025 de RTE), de 5.5BN à 9.5BN selon mes estimations pour le projet total (à partir des ordres de grandeur fournis pas le SDDR) et que :**
 - Un projet de taille plus raisonnable représente un risque financier plus maîtrisable pour la collectivité, en anticipation d’une tension très élevée sur la chaîne de valeur de telles technologies(cf question 4 au dessus) et d’une volatilité accrue des cours de l’électricité.

 - Un moindre coût du projet global permet d’envisager sans problème financier un éloignement minimum de 20km supplémentaire des côtes dans le cas BNO qui est déjà prévu trop près des côtes eu égard aux technologies envisagées; le coût de la longueur des câbles représentant l’épaisseur du trait, estimé à 150M pour 30km supplémentaires (5Meur le km pour la nature des sols sous marins de la baie de Morlaix), une taille réduite (60 éoliennes au lieu de 110) et un éloignement contribuant à une meilleure acceptabilité du projet tant des points de vue sociologique, économiques (activités de pêche artisanale notamment) et de préservation de la nature et du paysage.

- En équivalent d'énergie produite cela ne représenterait qu'une perte d'opportunité de 2.8TWh (hyp. 40% de facteur de charge), soit seulement 3% de l'excédent net de production d'électricité française en 2024 (88.3TWh). Pourquoi se caler sur le maximum de taille alors que la consommation d'électricité en France baisse clairement en tendance, 449TWh en 2024, 446TWh en 2023 vs 474Twh en moyenne sur 2014-2019 période pré covid, et se situe structurellement 20% en dessous de la production actuelle.
- L'objectif national de 45GW à 2050 est calé sur la fourchette basse du total des parcs envisagés à horizon 2050, de 40GW à 59GW et un autre parc est à l'étude plus loin des côtes du Finistère (100km), BGL.

Coûts BNO estimés (BNeur)

Puissance / éloignement des côtes	2GW 18km	1.2GW 18km	1.2GW 48km
Poste en mer	2.4	1.44	1.44
Cables	0.2	0.2	0.4
Total raccordement	2.6	1.7	1.7
Total projet	8.8	5.4	5.5
Soit EUR/MWh (*)	106	108	111

(*) calculé sur la base de 30 ans, facteur de charge de 40% et tx d'actualisation de 7.5%

RECOMMANDATIONS DE FNE

Mise à jour des stratégies de façade maritime

Travaux de FNE sur les stratégies de façade maritime

Dans le cadre de sa représentation au Conseil national de la mer et du littoral (CNML) et au sein des conseils maritimes de façade (CMF), France Nature Environnement (FNE) s'est impliquée dans les travaux de mise à jour des stratégies de façade pour défendre une planification spatiale maritime qui concilie activités maritimes et atteinte du bon état écologique. Cette contribution s'inscrit dans la continuité des recommandations portées par FNE et ses associations lors du débat public « La mer en débat ». Elle s'appuie également sur les avis de l'Autorité environnementale sur les projets de stratégie de façade maritime (SFM).

Après avoir repris le contexte et le cadre réglementaire des documents stratégiques de façade, cette note présente les recommandations générales et thématiques de FNE pour la mise à jour des stratégies de façade.

Cette note fait état des premières recommandations de FNE dans le cadre de la participation du public par voie électronique sur les SFM.

Contexte : « La mer en débat » premier débat public sur la planification spatiale maritime

La mise à jour des stratégies de façade maritime s'inscrit dans un processus de planification spatiale maritime renouvelé. En effet, la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables est venue mutualiser le processus de participation du public concernant les projets éoliens en mer et les documents stratégiques de façade. C'est dans ce cadre que le débat public « La mer en débat », sous l'égide de la Commission nationale du débat public, a été organisé. En plus d'être le premier débat public portant sur la gestion intégrée des espaces maritimes et littoraux, il a abouti à la publication d'une décision interministérielle. Celle-ci prend la forme d'une cartographie des zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à horizon 10 ans et 2050 et présente les secteurs d'étude pour la protection forte.

De cette décision ressortent des progrès et des points de vigilance pour la planification spatiale maritime. Elle témoigne des efforts de l'Etat pour avancer vers la transition énergétique. Certaines améliorations, à horizon 10 ans, sont observables sur la localisation des parcs éoliens en mer par rapport aux aires marines protégées avec des exceptions : des zones propices à l'éolien en zone Natura 2000 sur la façade Méditerranée et une incertitude sur la localisation des futurs parcs éoliens en mer sur la façade Nord Atlantique Manche Ouest. A horizon 2050, en revanche, plusieurs des zones envisagées comme propices à l'éolien en mer sont localisées au sein d'aires marines protégées – dont des parcs naturels marins.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la révision/mise à jour des stratégies de façade maritime. Outre l'état des lieux et la vision à 2050 pour chacune des façades, les stratégies de façade maritime fixent les objectifs environnementaux (OE) et socio-économiques (OSE) des documents stratégiques de façade. Elles sont assorties d'une carte des vocations traduisant ces objectifs sous forme cartographique.



Cadre national et européen : pour une gestion intégrée des espaces maritimes et littoraux

Les documents stratégiques de façade s'insèrent dans un contexte national et européen. Ils doivent mettre en œuvre la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML). Celle-ci constitue le cadre de référence pour l'ensemble des politiques publiques concernant la mer et le littoral, en application deux directives européennes :

- La Directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) ;
- La Directive cadre pour la planification des espaces maritimes (DCPEM).

La première, à caractère environnemental, vise l'atteinte du bon état écologique (BEE) dans les eaux européennes et la seconde permet la coordination des différentes activités en mer de façon soutenable. La SNML prend aussi en compte d'autres engagements compris notamment dans les Directives habitats, faune, flore (DHFF) et oiseaux (DO) – dites Natura 2000 et dans le Règlement européen pour la restauration de la nature.

Les documents stratégiques de façade (DSF) font partie de la liste des plans et programmes dressée à l'article R.122-17 du code de l'environnement et sont soumis à une évaluation environnementale.

RECOMMANDATIONS GENERALES

Améliorer la gouvernance de la planification spatiale maritime

Les associations du mouvement FNE se sont fortement impliquées lors du débat public « La mer en débat » en fournissant de nombreux cahiers d'acteur et des cartes. Cette mobilisation se poursuit au sein des conseils maritimes de façade et commissions permanentes. Bien que la situation puisse varier d'une façade à une autre, elles regrettent un calendrier très contraint et une organisation à plusieurs étages qui nuisent à la concertation sur les stratégies de façade. De surcroît, il leur est difficile d'avoir un suivi de la prise en compte de leurs propositions et encore plus difficile d'avoir une voix dans le processus de planification.

FNE rappelle que les associations de protection de la nature et de l'environnement défendent l'intérêt général et non pas des intérêts particuliers. A ce titre, mieux les intégrer participe à la prise de meilleures décisions. FNE recommande ainsi de :

- **Garantir le suivi des propositions formulées par les APNE et justifier la suite donnée à ces propositions.**
- **Donner une place entière aux représentants des associations dans les processus participatifs au sein des CMF et des commissions permanentes.**

Renforcer la cohérence entre la SNML et les autres stratégies liées au milieu marin

Le manque de visibilité et de cohérence des différentes politiques liées au milieu marin entrave la mise en place d'une planification spatiale maritime favorisant la transition écologique et énergétique malgré certaines améliorations permises par la SNML.



La SNML retient par exemple comme priorités :

- L'atteinte du bon état écologique, la gestion effective du réseau français d'aires marines protégées et la mise sous protection forte de 10% de l'espace maritime français – Priorité qui figure dans la Stratégie Nationale Aires Protégées (SNAP);
- Se donner les moyens d'atteindre la neutralité carbone à horizon 2050 en visant 45GW d'éoliennes en mer en service dont 18GW mis en service en 2035 – Priorité qui relève de la planification énergétique.

Ces priorités ayant aussi guidé le débat public et la mise à jour des stratégies de façade, FNE regrette que, à ce jour :

- **La Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) ne soit toujours pas mise à jour. Celle-ci concerne pourtant le développement de l'éolien en mer puisqu'elle en fixe les objectifs de production. Ainsi, les objectifs de développement de l'éolien en mer à horizon 2035 ont été retenus dans la SNML avant même que la PPE3 qui concerne la période 2025-2035 ne soit validée.**
- **La note d'instruction visant à clarifier le décret de 2022 sur la protection forte ne soit toujours pas publiée. Le décret dit « ZPF » n'est pas suffisant pour garantir la cohérence entre le déploiement de la protection forte et les autres activités maritimes.**
- **Le plan d'action territorialisée de la Stratégie nationale Aires protégées (SNAP) pour la façade Nord Atlantique Manche Ouest reste inaccessible.**

Pouvoir évaluer l'efficacité des précédentes stratégies de façade maritime

Lors du précédent cycle d'élaboration des documents stratégiques de façade, FNE a souligné la nécessité pour les prochains documents stratégiques de façade de développer une vision plus stratégique et opérationnelle de façon à pouvoir atteindre le bon état écologique du milieu marin – qui devait déjà être atteinte en 2020.

En effet, FNE avait insisté pour que **les objectifs environnementaux (OE) et leurs indicateurs soient les plus opérationnels possibles et qu'ils soient assortis de cibles précises**. En ce sens, dans ses avis du 13 mars 2025, l'Autorité environnementale relève, pour le cycle 1 des DSF, que « plus de la moitié des objectifs environnementaux et indicateurs ne sont pas évalués pour diverses raisons (méthode ou données manquantes ». Sur la façade Manche Est Mer du Nord (MEMN), seuls 6% des objectifs et 14% des indicateurs ont été atteints, sur la façade Nord Atlantique Manche Ouest, les chiffres sont encore plus bas : 5 % et 12 %. Les effets environnementaux des DSF sont donc difficiles à évaluer.

En outre, **les informations nécessaires à l'appréciation des différents critères de chaque descripteur du bon état écologique ne sont pas définies et parfois les moyens d'acquisition de ces données ne sont pas clairs, voire contestables**. En France, les textes définissant le bon état écologique du milieu marin manquent de clarté et empêchent la mise en œuvre correcte de la DCSMM.

Rendre les objectifs environnementaux opérationnels et stratégiques

Consciente des difficultés de l'exercice de planification spatiale maritime, FNE souhaite que ses propositions contribuent à des documents stratégiques de façade plus ambitieux et mieux



définis que lors du cycle précédent et ce d'autant plus que les objectifs environnementaux sont opposables juridiquement.

Il y a donc un réel enjeu de lisibilité et d'opérationnalité pour ces nouveaux objectifs environnementaux. **Les cibles et indicateurs des objectifs environnementaux doivent donc être précis pour leur donner leur portée normative et permettre le bon état écologique du milieu marin.**

FNE note toutefois que des efforts ont déjà été faits pour rendre les objectifs plus opérationnels. Elle salue l'ajout de fiches expliquant les évolutions des objectifs et le travail proposé par la façade Méditerranée sur la force juridique des DSF.

Dans la continuité de ses précédentes contributions et des avis de l'Autorité environnementale, FNE recommande ainsi de :

- **Assortir davantage les objectifs environnementaux de cibles quantitatives.**
- **Proscrire les indicateurs dont la cible est le respect de la réglementation. Respecter la réglementation n'est pas un choix stratégique, c'est une obligation légale.** Cela concerne par exemple les objectifs D07-OE1 & 02 qui prévoient que 100 % des nouvelles autorisations de projet seront sans impact résiduel significatif après mesures ERC, ce qui est le respect du code de l'environnement et manque d'ambition.
- **Veiller à la compatibilité des objectifs socio-économiques des SFM avec le bon état écologique du milieu marin.**
- **Eviter les cibles de type « augmentation » ; « diminution » ; « tendance à la hausse/baisse » qui nuisent à l'opposabilité des objectifs.**

De plus, pour être opérationnels, les OE, et les DSF en général, doivent être assortis de ressources sur lesquelles les projets de SFM sont peu-disant.

FNE demande ainsi de :

- **Préciser les ressources humaines, matérielles et financières qui seront mises à disposition et les organismes qui seront chargés de l'évaluation.**
- **S'assurer qu'elles soient suffisantes pour l'atteinte des objectifs.**

RECOMMANDATIONS THEMATIQUES

Lien terre-mer

Une meilleure intégration du lien terre-mer dans les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), dans leur déclinaison locale avec les SAGE et dans les DSF est primordiale. Ces documents de planification déclinent la Directive cadre sur l'Eau (DCE) et la DCSMM. Selon l'IFREMER, il apparaît que 12% de la superficie de l'unité marine de rapportage côtière n'est pas en bon état eu égard à son niveau d'eutrophisation. Les origines de l'eutrophisation sont pourtant connues : apports terrestres diffus en nitrate et phosphate de l'agriculture.



Les objectifs environnementaux sont opposables aux documents de planification terrestre. Ils pourraient permettre de mieux agir sur les pollutions du milieu marin d'origine tellurique.

FNE recommande :

- **Intégrer les objectifs environnementaux des DSF aux SDAGE et aux SAGE, pour que les politiques de l'eau limitent les impacts des pollutions terrestres sur le milieu marin et garantissent des apports d'eau douce suffisants par des débits fluviaux respectant les cycles naturels.**
- **Choisir comme cible la non-augmentation des prélèvements et si possible leur réduction pour l'OE D07-OE04.** Celui-ci vise à assurer un volume d'eau douce suffisant en secteur côtier toute l'année, en réduisant les niveaux de prélèvement d'eau. Actuellement, aucune cible n'est précisée au risque de voir cet objectif environnemental supprimé.
- **Etudier comment maintenir dans les stratégies de façade les objectifs de limitation des apports atmosphériques polluants supprimés en l'absence d'indicateur opérationnel (OE D08-OE08 de réduction des apports atmosphériques de contaminants et D05-OE04 de réduction des apports d'azote atmosphérique).** Comme souligné par l'Autorité environnementale, ces objectifs sont importants car ils obligent les documents de planification terrestre à être compatibles aux DSF.

Par ailleurs, l'interface terre-mer se distingue aussi par ses fonctionnalités écologiques riches (e.g. zone de reproduction des oiseaux marins et de nourricerie pour les poissons juvéniles) et participe à la continuité des aires marines protégées. Dans cette perspective, FNE appelle à :

- **Préciser les cibles de l'objectif D07-OE03 qui vise à limiter les pressions et les obstacles à la connectivité terre-mer au niveau des estuaires et des lagunes côtières.** En effet, jusqu'à présent, la trajectoire de cet objectif n'est pas fournie et se résume à une augmentation du pourcentage des estuaires et des lagunes en protection forte.
- **Désigner un plus grand nombre de ZPF dans la bande des 3 milles en sortie des principaux fleuves côtiers, des baies les plus importantes.**

Zones de protection forte

Avec des pourcentages en protection forte compris aujourd'hui entre 0 et 1% dans les eaux hexagonales, l'ajout d'un objectif transversal dédié au développement de la protection forte permettra de suivre l'atteinte des objectifs de couverture en protection forte à horizon 2027 (1% en MEMN ; 3% en NAMO et Sud Atlantique ; 5% en Méditerranée) et à horizon 2030 (5% sur toutes les façades). En plus de manquer d'ambition, ces objectifs ne sont assortis d'aucune justification.

9 indicateurs ont vocation à contribuer à cet objectif transversal :

- D01-HB-OE01-ind1 : Proportion de surface de prés salés situés dans des zones de protection forte [Sauf Méditerranée]
- D01-HB-OE03-ind1 : Surface d'habitats rocheux intertidaux sensibles situés dans des zones de protection forte = augmentation tendance à la baisse
- D01-HB-OE04-ind1 : Proportion de surface de bioconstructions de l'espèce *Sabellaria alveolata* constituant les principales zones sources pour sa diffusion larvaire, située dans des zones de protection forte
- D01-HB-OE06-ind1 : Proportion de surface d'habitats sédimentaires infralittoraux et circalittoraux situés dans des zones de protection forte



- D01-HB-OE010-ind3 : Proportion de surface d'EMV connus située dans des zones de protection forte
- D01-OM-OE06-ind3 : Surface de zones fonctionnelles des oiseaux de l'estran situées dans des zones de protection forte
- D07-OE03-ind1 : Pourcentage des estuaires situés dans des zones de protection forte
- D07-OE03-ind2 : Pourcentage des lagunes côtières situées dans des zones de protection forte
- D06-OE02-ind2 : Proportion de surface de chaque habitat particulier situés dans des zones de protection forte

De façon générale, concernant ces indicateurs, FNE souhaite que les efforts faits sur l'opérationnalité des OE soient poursuivis et demande de :

- **Préciser les cibles encore trop floues de type « tendance à la hausse » ou « tendance à la baisse » surtout quand elles ne sont associées à aucune métrique.**
- Dans la continuité des avis de l'Autorité environnementale, FNE appelle à :
- **Mettre en place des mesures fortes de prévention des collisions entre les navires et la faune notamment dans les zones de protection forte au large.**
- **Renforcer la surface de zones de protection forte à l'est de la façade Méditerranée très exposée à l'artificialisation et la surfréquentation.**

Par ailleurs, la mise à disposition de cartes permet d'observer les superpositions éventuelles entre ZPF et zones d'activités industrielles. **Pour FNE, la mise à disposition de telles informations est indispensable.**

Par exemple :

- Des superpositions entre des zones aquacoles et des propositions de ZPF sur la façade Sud Atlantique (Banc d'Arguin et RNN de Bonne Anse)
- Absence de superposition de ZPF futures avec des zones d'extraction de granulats et zones prioritaires pour l'éolien en mer sur la façade Sud Atlantique ce qu'il n'est pas possible d'affirmer sur la façade MEMN.

A ce sujet, **FNE considère que les zones de protection forte sont incompatibles avec l'éolien en mer.** Or, des éléments récents – lors des webinaires organisés par les services de l'Etat sur la mise à jour des SFM – laissent penser qu'une labellisation en ZPF de secteurs dédiés à l'éolien en mer pourrait être possible.

Face à ces incertitudes et aux lacunes de la protection forte « à la française », pour FNE, il est nécessaire de :

- **Aligner la "protection forte" française sur la "protection stricte" européenne, fondée sur les critères des catégories I et II de l'UICN.**
- **Décliner les objectifs de la SNAP à l'échelle de chaque façade maritime pour viser au moins 10% de protection forte par façade maritime et assurer ainsi que la biodiversité marine de l'Hexagone soit aussi protégée.**
- **Identifier les aires marines protégées à reconnaître en protection forte de façon à construire un réseau d'aires marines protégées qui soit à la fois cohérent et représentatif de la diversité des écosystèmes marins, et de fait plus fonctionnel et résilient.**

Impacts cumulés des activités

Les activités humaines, qu'elles soient maritimes ou terrestres, constituent des pressions et peuvent générer des impacts sur le milieu marin.

Ainsi, les engins traînants utilisés pour la pêche (chalut de fond, drague) dégradent fortement les habitats marins, tandis que les substances issues de l'agriculture (ex. Fertilisants, produits phytosanitaires) participent à la prolifération des algues vertes et aux phénomènes d'eutrophisation, et à la perte de biodiversité littorale.

C'est du fait du cumul des impacts de l'ensemble de ces activités, qui s'ajoute aux effets des changements climatiques, que le bon état du milieu marin n'est pas atteint. Des mesures de réduction globale de ces impacts sont donc indispensables pour revenir à un niveau acceptable pour le milieu. Ces réductions sont d'autant plus nécessaires que la transition énergétique vient ajouter une nouvelle pression, celle de l'éolien en mer.

FNE soutient les recommandations de l'Autorité environnementale de :

- **Compléter les stratégies de façade par des éléments d'analyse concernant les incidences de la pêche, de l'aquaculture et de l'extraction de granulats sur les enjeux environnementaux, notamment les sites Natura 2000.**
- **Construire un volet dans les SFM dédié à la diminution des émissions de gaz à effet de serre des activités, documenté par l'évaluation quantitative des émissions et des trajectoires ambitieuses.**

FNE préconise également de :

- **Inclure dans les DSF des mécanismes clairs de résolution des conflits relatifs à l'utilisation de l'espace maritime (compétition entre activités, impacts cumulés excessifs, etc.) permettant le respect de l'objectif de bon état écologique.**

Analyse des différents scénarii proposés par la DREAL

	Scénarii les + favorable	Scénarii les - favorable	Bilan
Cléder	16 EST <u>18 EST</u>	16 centré 18 centré 20	18 centré : très proche + grande emprise 20 : énorme emprise
Santec	16 EST <u>18 EST</u>	16 centré 18 centré 20	Les options centrées et 20 km ont une très grosse emprise.
<u>Ile de Batz</u>	<u>18EST</u>	20 km 18 centré	20 km et 18 centré ont des emprises de 66 et 70°
Carantec	16 EST 18 EST	20km	Les options centrées et 20 km augmentent fortement l'emprise
<u>Plougasnou</u>	<u>18 EST</u>	20 km 18 centré	L'emprise augmente très fortement pour 18 centré et 20km
Trebeurden / pleumeur	Peu de différence	20 km	20 km rapproche le parc des côtes et augmente l'emprise par rapport à 18

Bilan :

- 1) Les meilleures options pour l'ensemble de la zone sont les options 18 EST et 16 EST
- 2) La pire option est l'option 20KM qui rapproche le parc des côtes pour Cléder et Trébeurden mais surtout qui augmente très (trop) fortement l'emprise sur tout le littoral. De façon unanime, l'option 20 km devrait être exclue.
- 3) Les options centrées augmentent fortement les emprises par rapport aux options Est sans améliorer les distances depuis la côte ce qui oriente vers leur rejet.
- 4) Le cas de l'île de Batz : les versions 16 km semblent fortent mais c'est surtout l'emprise énorme des options 20 km et 18 centré qui les exclus.

Conclusion : Il semble de façon assez claire que l'option 18 km Est est l'option qui diminue au mieux l'impact du futur parc. La géographie semble de façon unanime favoriser l'option 18 km Est. La version 16 Est reste credible.



AVIS DE SURFRIDER FOUNDATION EUROPE CONCERNANT LES PROJETS DE STRATÉGIES DE FAÇADE MARITIME (SFM)

JUILLET 2025

Objet de cette contribution

Après avoir suivi La mer en débat en participant aux réunions publiques ainsi qu'aux réflexions techniques à travers plusieurs cahiers d'acteurs, l'association souhaite ici contribuer à l'ambition environnementale des Stratégies de Façade Maritime. Le présent avis se concentrera sur les objectifs stratégiques, tant environnementaux que socio-économiques, entrant dans le champ de compétence de l'association.

1. Objectifs environnementaux

Les propositions ci-dessous ont pour effet de valoriser les efforts de conservation, de suivi environnemental, d'initiatives de protection des écosystèmes menés par certaines façades. Par ailleurs, certaines façades sont parfois indiquées comme étant "non concernées" par certains indicateurs devraient pourtant l'être. Bien que cela est probablement dû à l'absence de données ou de possibilité d'opérationnalisation de l'indicateur de la façade, le risque est de minimiser le niveau d'ambition de l'objectif concerné.

Intitulé de l'OE	Commentaire
Descripteur 1 Biodiversité	
D01-HB-OE01	On peut s'interroger sur la raison pour laquelle il existe un OE spécifique aux prés salés d'Atlantique, mais pas d'OE spécifiques aux prés salés méditerranéens. <u>Proposition</u> : Afin de pallier ce manquement, nous proposons d'intégrer un nouvel OE D01-HB-OEx : "Adapter la pression de pâturage et réduire les perturbations physiques des prés salés méditerranéens des bas niveaux". L'indicateur associé serait le même que l'indicateur 1 de cet OE01, avec pour cible "l'augmentation de la surface de prés salés en protection forte dans les secteurs suivants [insérer les secteurs concernés par cet écosystème]".
D01-HB-OE02	Dans la continuité de la remarque ci-dessus, nous nous interrogeons de la raison pour laquelle cet OE ne s'applique pas à la façade MED, notamment au vu de l'importante exposition de la Camargue à l'érosion. <u>Proposition</u> : Appliquer cet OE à la façade MED.
D01-HB-OE05	Indicateur 1 : Nous nous interrogeons sur le fait que la cible "100%" pour la façade NAMO n'est pas la même pour SA. Cette cible découle d'une obligation légale et doit être la même sur l'ensemble des façades concernées. <u>Proposition</u> : La cible pour la façade SA doit être de 100%. Indicateur 3 : Nous saluons l'existence de tels indicateurs adressant la problématique de l'impact de la pêche sur des écosystèmes aussi sensibles que les herbiers marins.
D01-HB-OE09	Cet OE est intéressant en ce qu'il souligne la mesure de protection des herbiers de posidonie en façade MED vis-à-vis de mouillages. Il soulève la question de la possibilité de retirer dès à présent l'ensemble de ces autorisations.
D01-HB-OE10	La cible semble trop peu contraignante : il serait plus pertinent et ambitieux d'adopter une approche par surface plutôt que par nombre de plage. <u>Propositions</u> : - Indicateur 1 : "Maintien en hausse" plutôt que "tendance" - Indicateur 2 : "Surface de plage faisant l'objet d'a minima une gestion différenciée", avec pour cible 100%
Descripteur 5 Eutrophisation	
D05-OE03	Cet objectif pourrait bénéficier du même indicateur 3 que les deux objectifs précédents. Si l'on interprète "peu ou pas impactée" sous-entend que les zones ne sont pour l'instant pas affectées par le phénomène, alors avoir cet indicateur me semble être un moyen de continuer à contrôler les apports dans le milieu. <u>Proposition</u> : Appliquer l'indicateur 3 "Proportion de systèmes d'assainissement de plus de 2000 équivalents habitants rejetant directement en mer conformes à la réglementation" à cet objectif également.

Descripteur 6 Intégrité des fonds	
D06-OE01	Cibler une simple baisse du rythme de l'artificialisation par rapport au rythme moyen observé n'est pas suffisant. Par ailleurs, les données ne sont pas rapportées au linéaire côtier : le linéaire de SA est plus long que celui de MEMN, pourtant leurs cibles en hectares sont quasiment les mêmes. Il conviendrait de raisonner en pourcentages, ambitieux qui plus est. <u>Proposition</u> : Cible : moins de 1% d'artificialisation annuellement.
D06-OE02	Il y a ici un besoin d'harmonisation des indicateurs entre les façades. <u>Propositions</u> : - Ajouter les habitats génériques à l'indicateur 1 - Appliquer cet indicateur à l'ensemble des façades - Appliquer l'indicateur 4 à l'ensemble des façades - Trois indicateurs s'appliqueraient alors à l'ensemble des façades pour cet OE : l'indicateur 1 (modifié) concernant les pertes physiques des habitats particuliers et génériques, l'indicateur 2 laissé tel quel, et l'indicateur 4 concernant les perturbations physiques des habitats particuliers et génériques.
D06-A10 D06-A8	Nous saluons l'initiative ambitieuse prise par la façade MED sur ces enjeux de restauration des fonctions écologiques du milieu marin. Il nous semble tout à fait pertinent de transposer ces deux objectifs et leurs 4 indicateurs associés aux trois autres façades, concernées par cet enjeu, bien que considérées comme "<i>non concernées par [ces] OE</i>" à ce jour.
Descripteur 7 Changements hydrographiques	
OE-T01	Il convient de réitérer l'insuffisance des objectifs de protection forte pour l'ensemble des façades maritimes. Ils ne suffisent même pas à correspondre au pourcentage de surface couvertes par des écosystèmes d'importance, tel que relevé par l'Autorité environnementale dans son avis sur les projets de SFM.
D07-OE01	Les autres façades pouvant bénéficier de cet OE et étant également concernées par l'activité d'extraction de granulats, on ne peut considérer qu'elles ne sont "<i>pas concernées par cet OE</i>". <u>Proposition</u> : Appliquer cet OE à l'ensemble des façades maritimes.
D07-OE03	Afin d'aller au bout de la démarche initiée par cet objectif, il convient d'également aborder une approche de suppression de ces obstacles à la connectivité terre-mer au niveau des estuaires (et des lagunes côtières le cas échéant). <u>Propositions</u> : - Ajouter un pendant à l'indicateur 3 à travers un indicateur 4 : <i>Nombre d'obstacles ayant un impact sur la courantologie, la sédimentologie ou la continuité ayant été supprimés.</i> - Etendre cet OE et l'ensemble des indicateurs associés à l'ensemble des façades.
Descripteur 8 Contaminants	
D08-OE02	Il serait pertinent de mieux définir "constats confirmés" afin de faciliter la lisibilité de cet objectif. Au vu de cette formulation, on peut s'interroger sur les moyens permettant de confirmer les pollutions (aéronefs, CleanSeaNet (CSN)). <u>Proposition</u> : - Envisager un indicateur sur CleanSeaNet - Davantage préciser le terme "constats confirmés"

D08-OE03	Indicateur 2 : La cible associée est trop peu ambitieuse. Il faut viser un certain pourcentage des ports de plaisance de chaque façade. On remarque notamment que certaines façades sont largement lacunaires sur ce point, en particulier la façade MEMN ainsi que la façade SA en second plan. Il serait pertinent de fixer des cibles qui permettraient d'harmoniser les efforts des ports de plaisance en France. Il serait par ailleurs pertinent de mettre en exergue la distinction entre les ports certifiés Ports Propres et ceux certifiés Actifs en Biodiversité. <u>Proposition :</u> - Lancer une étude approfondie de la faisabilité de développer considérablement la quantité de ports certifiés - Définir en conséquence des objectifs chiffrés pour chaque façade, en concentrant les efforts sur la façade lacunaires à ce jour
D08-OE06	Indicateur 3 : L'activité de dragage et d'immersion étant existante sur l'ensemble des façades, on peut s'interroger sur le fait que cet indicateur ne soit envisagé qu'en SA. <u>Proposition :</u> Appliquer cet indicateur à toutes les façades.
D08-OE07	Cet objectif pourrait gagner à être évalué à travers des indicateurs ciblant des contaminants plus précis et d'importance notable sur les façades. Ne serait-ce que sur les PFAS, enjeu souligné par l'Autorité environnementale, faire le suivi de la concentration de PFAS dans le milieu marin pourrait permettre d'effectuer une typologie des PFAS présents par façade, et ainsi réussir à mieux identifier leur origine. <u>Propositions :</u> - Ajout d'un nouvel indicateur : <i>"Concentration de PFAS mesurée en diminution une année sur l'autre"</i>, avec pour cible <i>"diminution"</i>, et ce sur toutes les façades. - OU Ajout d'un nouvel indicateur <i>"mesure de concentrations de PFAS respectant les normes de qualité environnementales définies par les Directives 2000/60/CE et 2008/105/CE"</i> avec pour cible <i>"tendance à la hausse"</i> (c'est-à-dire hausse du nombre de mesures respectant les normes de qualité environnementale). En effet, les normes susmentionnées sont en cours de révision à l'échelle européenne et qu'un seuil a effectivement été annoncé et actuellement discuté pour les substances per- et polyfluoroalkylées sous la forme d'une somme de la concentration de 24 PFAS.
Descripteur 9 Questions sanitaires	
D09-OE01	Indicateur 1 : Il serait pertinent d'améliorer le niveau d'ambition de cet indicateur. <u>Proposition :</u> Reformuler l'indicateur en : <i>"Proportion de sites de baignade dont la qualité des eaux de baignade est d'excellente qualité"</i>. Des travaux de réhabilitation (entre autres) ont conduit au rétablissement de la qualité des eaux de baignade. On doit pouvoir refléter le fait que des zones de baignades sont déclassées tant elles sont de mauvaise qualité. <u>Proposition :</u> - Nouvel indicateur 3 : <i>"Evolution de la proportion de zones de baignade classée en qualité insuffisante chaque année"</i> avec pour cible <i>"tendance à la baisse"</i>.
D09-OEx	En alignement avec les enjeux actuels autour des PFAS ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale, nous proposons d'intégrer un OE soulignant l'importance du monitoring des PFAS en eaux de baignade. <u>Proposition :</u> Nouvel OE : <i>"Limiter et endiguer les risques d'exposition des individus aux polluants éternels, en particulier dans les zones de baignade"</i>, avec pour indicateur : <i>"Nombre de sites de baignade faisant l'objet d'au moins 1 prélèvement PFAS annuel en saison estivale"</i> et pour cible 100%.

D09-OEx	La pollution biologique des eaux de baignade ou récréatives correspond à la présence, en forte concentration, de micro-organismes, principalement des algues et/ou microalgues pouvant s'avérer toxiques tant pour l'environnement que la santé humaine. Les blooms algaux sont des proliférations rapides d'algues favorisées par des conditions telles que la hausse des températures ou l'excès des nutriments dans l'eau. <u>Proposition</u> : Nouvel OE : <i>"Limiter et prévenir les risques sanitaires liés aux blooms algaux et cyanobactéries en particulier vers les zones de baignade"</i>, avec pour indicateurs : - Indicateur 1 : <i>"Nombre de sites de baignade bénéficiant d'une surveillance régulière"</i>, avec pour cible : <i>"100% des sites affectés par ce risque de pollution"</i> - Indicateur 2 : <i>"Des seuils sont préconisés pour effectuer une gestion optimale de ces pollutions sur les sites de baignade"</i>, avec pour cible : <i>"Oui"/"100%"</i>
Descripteur 10 Déchets marins	
D10-OE01	Bien que les précisions annexées aux objectifs environnementaux ne soient pas contraignantes, nous alertons sur le fait que la liste des éléments considérés comme étant des "macro-déchets" n'incluent pas les déchets plastiques. <u>Proposition</u> : Ajouter les plastiques à cette liste.
D10-OE02	La perte de conteneurs par les navires peut survenir dans des cas d'événements en mer, d'accidents, ou dans des cas de défaillance de sécurité majeure. D'autres pertes, certes mineures en termes de volume mais tout aussi fréquentes, sont des pertes « fonctionnelles » liées au chargement, ou à la vétusté des conteneurs. Ce phénomène a de lourdes conséquences sur l'environnement, particulièrement quand les marchandises se déversent en mer ou s'échouent sur les plages. En effet, une fois en mer, les conteneurs deviennent des déchets et représentent une menace écologique et pour la navigation. A ce jour, il est encore difficile de quantifier avec précision l'ampleur de ces pertes. Il est donc primordial que les systèmes de déclarations de pertes au niveau international, européen et national soient fonctionnels et respectés par les capitaines de porte-conteneurs et que la France mette en place un système de contrôle et de sanctions en cas de non-respect du ship planing et de la réglementation en vigueur pour la prévention de la perte de conteneur en mer. <u>Propositions</u> : Ajout d'un nouvel indicateur 3 : <i>"Nombre de déclarations de conteneurs tombés en mer"</i>, avec pour cible <i>"Diminution du nombre de conteneurs perdus en mer dans les eaux françaises"</i> (sous couvert que le système de déclaration soit bien respecté) et/ou <i>"Augmentation du nombre de conteneurs récupérés"</i>
D10-OE03	Afin d'harmoniser l'intitulé de cet objectif avec l'OE D10-OE02 sur les macro-déchets, nous faisons la proposition suivante : <u>Proposition</u> : <i>"Réduire les apports et la présence de micro-déchets sur le littoral et en mer"</i> Nous souhaitons également modifier certains éléments des précisions apportées à cet OE. <u>Proposition</u> : <i>"Les principales sources de microdéchets > 1 mm sont la fragmentation des plus gros déchets plastiques (y compris les microfibrilles synthétiques issues de l'abrasion des textiles et les microparticules issues de l'abrasion des pneus) ainsi que les rejets de granulés plastiques industriels le long de la chaîne de production des plastiques. Il existe également d'autres sources, ~~mais ayant une contribution moindre,~~ telles que les rejets de « biobeads » par les stations d'épuration ou encore les rejets de microplastiques par les terrains de sport synthétiques via le ruissellement des eaux de pluie ainsi qu les microplastiques ajoutés intentionnellement aux produits cosmétiques, détergents, produits pharmaceutiques ou encore aux peintures. Les principaux enjeux écologiques impactés par cette pression sont la faune notamment les oiseaux marins et les tortues marines susceptibles d'ingérer les microdéchets ainsi que les contaminants chimiques, leurs zones fonctionnelles qui pourraient être affectées par le transfert d'espèces non-indigènes, et les habitats sédimentaires susceptibles d'être contaminés et de voir leur fonctionnement modifié."</i>

D10-OE04	L'atteinte du bon état écologique du descripteur Déchets marins n'est pas non plus possible sans une intégration de la problématique de la résorption des décharges littorales, qui font d'ailleurs l'objet d'un plan national de résorption des décharges littorales. Nous proposons d'intégrer l'objectif chiffré de ce plan national afin d'assurer une cohérence entre les différentes politiques publiques de suivi et de réduction des déchets marins. <u>Propositions :</u> - Nouvel OE : "Résorber les décharges historiques présentant des risques de relargage de déchets en mer" - Indicateur 1 associé : <i>"Pourcentage de décharges littorales engagées dans le plan national de résorption des décharges littorales (PNRDL) qui ont été réhabilitées", avec pour cible "100% des décharges résorbées d'ici 2030" et pour précision : "La présence sur le littoral français d'anciennes décharges en front de mer constitue une menace environnementale importante, car des déchets sont susceptibles de se retrouver sur les plages ou en mer, à la suite de tempêtes ou du recul du trait de côte notamment. Ce phénomène pourrait s'accroître ces prochaines années avec le changement climatique, qui entraîne une hausse du niveau des mers et augmente les risques d'érosion côtière et de submersion marine."</i> - Indicateur 2 associé : <i>"Nombre de décharges historiques en bord de cours d'eau engagées dans un plan de résorption" avec pour cible "20% des décharges identifiées par l'inventaire national" et pour précision : "Les décharges historiques en bord de cours d'eau représentent une source de pollution diffuse notamment en plastiques et autres macrodéchets. Sous l'effet de l'érosion des berges ou des crues, leurs contenus sont relargués dans les rivières et continuent leur chemin jusqu'en mer. L'identification et la résorption de ces sites sont ainsi indispensables pour prévenir de nouveaux apports de déchets d'origine terrestre vers les milieux marins. C'est cet objectif qui répond à un impératif de prévention, d'efficacité et de cohérence de l'action publique (élargissement du PNRDL)."</i>
D10-OE05	La problématique des biomédias ne concerne pas seulement la pollution du milieu marin, elle concerne aussi la problématique de l'état sanitaire des eaux marines. Il est essentiel de cibler spécifiquement ces biomédias afin d'assurer le bon état écologique. <u>Proposition :</u> - Nouvel OE : <i>"Réduire les apports et la présence de biomédias issus des stations d'épuration retrouvés en mer et sur le littoral", avec pour indicateur 1 : "Quantité de biomédias collectés sur les littoraux" et pour cible "Tendance à la baisse"</i> - Ajout de la précision suivante : <i>"Les biomédias issus des stations d'épuration sont régulièrement retrouvés sur les littoraux. L'appellation biomédia inclut tout support mobile en plastique ayant pour fonction d'augmenter la surface de prolifération bactérienne. Ils peuvent prendre plusieurs formes : biomédias , biobeads, billes de polystyrène. Ils peuvent s'échapper des systèmes d'assainissement de manière diffuse ou en grande quantité à la suite d'incidents majeurs. Cet objectif répond aux objectifs fixés par la DERU 2 visant la mise en oeuvre de moyens de rétention adaptés au niveau des STEP . Cet indicateur devrait donc permettre de surveiller l'efficacité des nouvelles mesures prises."</i>

2. Objectifs socio-économiques

Le développement des activités anthropiques tel que visé par les objectifs socio-économiques manque de notion de durabilité de l'implantation de ces activités sur le territoire. En effet, la limitation de l'artificialisation du littoral, voire la renaturation de certains espaces, est indubitablement essentielle pour la pérennité d'activités dépendant d'une proximité à l'espace littoral et marin. Ceci posé, il est nécessaire d'intégrer davantage d'objectifs socio-économiques permettant de combiner limitation de l'artificialisation et développement des activités économiques.

Transport maritime et espaces portuaires

Les OSE concernant le transport maritime et espaces portuaires manquent cruellement d'éléments visant la réduction des impacts de l'aménagement du territoire autour des activités portuaires.

Proposition : Nouvel OSE visant la réduction de la vitesse des navires de 40% en AMP et de 25% en dehors des AMP.

La limitation de l'artificialisation du littoral, voire la renaturation de certains espaces, est indubitablement essentielle pour la pérennité d'activités dépendant d'une proximité à l'espace littoral et marin. Les ports doivent prendre pleine conscience du rôle qu'ils jouent dans l'artificialisation des littoraux, et, de fait, de leur responsabilité dans la mitigation de ce phénomène.

Propositions :

- Nouvel OSE visant à contenir les nouveaux aménagements liés à l'adaptation portuaire dans l'enceinte même des espaces déjà artificialisés des espaces portuaires ;
- Nouvel OSE visant à limiter le mitage portuaire sur les espaces naturels – voire les espaces protégés.

Dans un contexte de détricotage du droit de l'environnement vers une limitation drastique de la démocratie environnementale, on ne peut que s'inspirer du débat public ayant eu lieu concernant les projets de réindustrialisation et de décarbonation du territoire de Fos-sur-Mer et de l'étang de Berre du 2 avril au 13 juillet 2025.

Proposition : Nouvel OSE visant 100% des Grands Ports Maritimes devant avoir organisé une concertation du public sur l'aménagement de son territoire d'ici 2030.

Energies marines renouvelables

Dans la continuité des propositions ci-dessus concernant la limitation de l'artificialisation, il convient d'inclure un objectif plus précis concernant l'atterrissage et le raccordement et l'impact que ces travaux ont sur l'artificialisation du littoral.

Proposition : Nouvel OSE proposant que 100% des atterrages et raccordement en zone déjà anthropisée.

Tourisme, loisirs maritimes et littoraux

Dans la continuité des OSE proposés dans la SFM et visant la transition écologique du nautisme, il est essentiel de proposer une mesure mentionnée à de nombreuses reprises dans le cadre de La mer en débat : la limitation, voire la suppression in fine, de l'activité de jet ski nautique.

Proposition : Nouvel OSE visant l'interdiction des engins de loisir de type motomarine dans l'ensemble des aires marines protégées.

L'OSE 11C *Favoriser l'aménagement de zones dédiées aux croisiéristes en renforçant les synergies ville/port sur le littoral* semble ne pas prendre en compte les volontés des habitant.e.s du littoral dont la santé et le bien-être sont impactés par l'activité de croisière, en particulier sur la façade MED. Il est indéniable que davantage développer cette activité va à l'encontre des objectifs de sobriété qui s'imposent à nous.

3. Planification aquacole

Le CRCBN rappelle l'importance d'identifier et d'ouvrir de nouveaux espaces conchylicoles, en réponse à la réduction croissante des zones littorales disponibles pour la production (conflits d'usages, contraintes environnementales, recul du trait de côte).

Il est essentiel de clarifier la méthodologie de sélection des zones propices à l'installation ou à l'extension des activités conchylicoles, en intégrant les évolutions des pressions environnementales notamment les impacts du changement climatique.

Par ailleurs, le CRCBN souligne l'importance de consolider la valeur juridique des documents de planification aquacole, afin d'assurer leur reconnaissance effective dans les arbitrages territoriaux.

Enfin, les DSF doivent s'articuler explicitement avec les documents d'orientation déjà existants, tels que le Plan Aquaculture d'Avenir, afin de garantir une cohérence stratégique et opérationnelle au service du développement durable des filières.

4. Recul du trait de côte

La conchyliculture est en première ligne face au recul du trait de côte, qui met en péril l'exploitation de nombreuses concessions situées en zone basse mais aussi les bâtiments conchylicoles nécessairement proches du trait de côte. Face à ce phénomène, la filière conchylicole peut aussi contribuer aux solutions, à travers par exemple des actions de restauration de récifs d'huîtres plates.

Par ailleurs, le CRCBN appelle à la mise en place de dispositifs de financement adaptés et durables pour soutenir ces initiatives et demande un accompagnement spécifique à la relocalisation des activités les plus menacées, en lien avec les dynamiques territoriales.

5. Éolien offshore : intégrer la conchyliculture dans les projets de coactivité

Le CRCBN salue les objectifs ambitieux portés par la France en matière de développement de l'éolien en mer d'ici 2030. Ces projets constituent une opportunité importante de coactivité pour plusieurs filières maritimes.

Dans le cas de la conchyliculture, l'implantation d'élevage sur ces nouveaux espaces présente de nombreux atouts : stabilité des paramètres environnementaux (pH, température, salinité), éloignement des sources de pollution d'origine terrestre, mais aussi possibilités de diversification via des cultures associées comme les algues.

Malgré ce potentiel, la conchyliculture reste absente des scénarios actuels de développement de l'éolien offshore. Le CRCBN demande que les projets soient conçus de manière à intégrer, dès l'origine, des activités aquacoles durables et compatibles, en s'appuyant sur les retours d'expérience de pays nord européens plus avancés sur ces sujets.

Le CRCBN reconnaît certaines avancées dans le document, mais estime que les incertitudes qui subsistent, en particulier sur la compatibilité avec les activités existantes dans les zones de protection forte, ne permettent pas d'adhérer totalement à cette proposition. Dans ces conditions, et dans l'attente de compléments et clarifications indispensables, le CRCBN émet un avis très réservé.

Je vous prie de croire, Messieurs les Préfets coordonnateurs, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Président du CRC BN