UNION DES ASSOCIATIONS DE NAVIGATEURS DU MORBIHAN

Capitainerie du port de Vannes, rue du commerce, 56000-Vannes

ETUDE PROSPECTIVE

SUR LA PLAISANCE ET LA PÊCHE RECREATIVE

DANS LE MORBIHAN EN 2050.

La prospective n'est pas une science exacte : elle ne prédit pas l'avenir, mais aide à poser les bonnes questions et à orienter les décisions. Pour cela, il faut adopter une vision à long terme. Tel est l'objectif de ce document réalisé par l'Union des Associations de Navigateurs du Morbihan (UNAN 56 fédérant une trentaine d'associations soit près de 3000 adhérents) avec ses groupes de travail permanents et de nombreuses contributions extérieures, parfois divergentes, que nous remercions vivement.

Cette réflexion sur la plaisance dans le Morbihan s'inscrit dans une approche globale de la maritimité du territoire. La méthode des scénarios est utilisée pour imaginer différents futurs, parfois caricaturaux, mais éclairants. Trois scénarios sont envisagés : un optimiste et rassurant (« RAS »), un relativement maîtrisé (« PanPan ») et un plus pessimiste évoquant une perte de contrôle («Mayday»). Avant cela, une analyse aussi objective que possible de la situation actuelle parait nécessaire.

Pour l'UNAN 56, le président Jacques de Certaines

LA PLAISANCE MORBIHANNAISE EN 2025

Le Morbihan, avec ses 1400 km de littoral, est le premier département français pour la plaisance, comptant près de 20000 places et environ 80000 pratiquants, soit l'équivalent de 10 % de sa population. Le port du Crouesty est le troisième plus grand de la façade atlantique. La Société des Régates de Vannes (SRV) a été une des premières en France, créée il y a presque deux siècles. Le département, avec notamment la *Sailing valley,* est reconnu pour ses régates et courses au large, notamment à La Trinité et Lorient. Le nautisme génère environ 2000 emplois permanents. La Fédération Française de Voile (FFV) compte environ 15 000 licenciés dans 46 clubs, en croissance de 5 % en 2025. Le Morbihan est très actif dans la voile scolaire, la croisière et la compétition, avec près de 200 écuries de course et plus de 200 entreprises liées, générant environ 80 millions d'euros de chiffre d'affaires. Le comité départemental de voile du Morbihan se distingue par ses résultats en compétitions nationales et internationales. Cependant, l'industrie de la plaisance reste fragile, comme le montre par exemple la baisse du chiffre d'affaires du groupe vendéen Béneteau en 2024, avec les inquiétudes liées aux exportations ; selon la FIN (Fédération des Industries Nautiques) la construction de voiliers a chuté en 2024 de 12 % et celle de bateaux à moteur de 44 %.

Avant d'envisager les hypothèses pour 2050, un bref bilan 2025 s'impose : environnement, ports et mouillages, plaisance voile/moteur et pêche embarquée.

Contexte environnemental

Il est très préoccupant : la navigatrice Isabelle Autissier affirme que « l'océan est malade », et le créateur de l'expédition *Captain Darwin* parle du changement climatique comme d'une « bombe à retardement ». Selon le GIEC, le niveau des océans a déjà monté de 20 cm depuis 1900 et pourrait augmenter de 26 à 82 cm d'ici 2100. En France, 20 % du littoral recule. D'autres effets inquiétants incluent l'augmentation de la température des océans, leur acidification ainsi que des événements climatiques extrêmes imprévus, comme les crues de la Vilaine début 2025 (les pontons des ports ont failli passer au-dessus de leurs pieux d'amarrage : personne n'avait imaginé que cela pourrait arriver!) ou la tempête de 1987 qui a mis près de 500 bateaux à la côte dans le golfe du Morbihan.

L'Union Européenne vise 10% des eaux sous protection stricte. La France en est loin avec, en 2025, moins de 2% de sa zone économique exclusive (ZEE) sous ce statut. Mais quel statut pour les zones de protection forte (ZPF) et les aires marines protégées (AMP) ? En Juin 2025, a eu lieu à Nice la troisième conférence des Nations Unies pour l'Océan (UNOC 3) avec les délégués de 193 pays. Concernant ces AMP, l'UNOC 3 (selon Mer et Marine) a été « une véritable déception ». Quelles concertations avec la pêche notamment côtière artisanale ou plaisancière ?

Greenpeace France dénonce une protection réellement efficace sur seulement 4 % des eaux françaises (0,03 % en métropole), malgré les 33 % affichés par le gouvernement. Le débat oppose une harmonisation des règles pour toutes les aires marines protégées (AMP) contrairement à un traitement au cas par cas tenant compte de la diversité des situations. Le gouvernement (JO du 17/10/2024) annonce pour 2027 sur NAMO (façade Nord Atlantique Manche Ouest) 3% de ZPF et 5% pour la France métrotropolitaine en 2030. La question d'interdire le chalutage dans certaines ou toutes les AMP est posée. Entre les scientifiques, les ONG écologistes, les pêcheurs professionnels, les plaisanciers et les politiques hélas impuissants, l'IPOS (*International Platform for Ocean Sustainability*) tente depuis 2021 de faciliter le dialogue entre chercheurs et décideurs, mais son efficacité reste incertaine.

Quelles seront les zones interdites aux mouillages ? Si les plus beaux sites de mouillage du département sont interdits, les plaisanciers ne pourront plus aller que de port en port, ce qui serait la fin de la plaisance morbihannaise telle qu'elle existe depuis des décennies.

Les aléas climatiques, de plus en plus fréquents et intenses, ont triplé le coût des sinistres climatiques pour les assurances entre 2020 et 2025 par rapport aux années 1980. Ces phénomènes risquent d'alourdir les frais liés à l'entretien des ports, aux primes d'assurance et donc au coût global de la plaisance. Les règles légitimes de protection de l'environnement (éco-mouillages, dragages, coût des études d'impact d'AOT, cuves à eaux noires…) ne risquent-elles pas aussi d'augmenter ce coût ?

Les prévisions météorologiques mondiales sont fragilisées depuis février 2025, après le licenciement de 800 agents de la NOAA (Agence américaine d'observation océanique et atmosphérique) par le président Trump et l'interdiction faite à cette agence de partager ses données avec l'étranger, notamment l'IFREMER. La réduction du programme AGO, essentiel pour la météo grâce à ses 4000 bouées majoritairement américaines risque de provoquer des pertes d'informations critiques pour la navigation mondiale.

Le débat public « La mer en débat » soulignait aussi des tensions entre usagers et objectifs environnementaux. L'agriculture rétro-littorale (bassins versants) est aussi concernée, car « tout finit à la mer », mais le principe pollueur-payeur reste difficile à appliquer. Des ostréiculteurs du golfe du Morbihan dénoncent un « verdissement » croissant ; ceux de la ria d'Etel ont attaqué en justice l'agglomération Blavet-Bellevue-Océan (BBO) en avril 2025 pour une gestion insuffisante des eaux usées. En janvier 2025, Thierry Burlot (comité de bassin Loire-Bretagne) reconnaissait que « nos

réseaux ne sont pas complètement étanches », provoquant des débordements et infections au norovirus. En réponse, David Robo (président de GMVA) évoquait des dizaines de millions investis en assainissement, sans pour autant répondre aux inquiétudes nées des pluies exceptionnelles de l'hiver 2024-2025, inédites depuis des décennies. Ne faudrait-il pas aussi s'interroger sur les conséquences de la densité d'ostréiculture et mytiliculture sur la sédimentation, les dépôts d'algues, les freins aux courants… ?

Le rapport « La mer en débat » suggère aussi que le dérèglement climatique causera la disparition de certains usages de la mer, et cela "ne serait pas grave s'ils sont anticipés"! Faut-il dès lors prévoir la disparition de la plaisance et de la pêche récréative ? Une telle perte serait-elle vraiment « sans gravité» pour le Morbihan ?

En 2025, à l'approche d'un nouvel appel d'offres pour les parcs éoliens flottants (dont 250 MW au large du Morbihan d'ici 2030, avec un port de service à Lorient), le président du Conseil Régional évoque un « modèle breton de développement des EMR » (Energies Marines Renouvelables), fondé sur la co-construction avec les pêcheurs professionnels et le respect de la biodiversité. De bonnes intentions, mais les intérêts économiques pourraient vite primer et il serait souhaitable de mieux prendre en compte la plaisance. Pour la Bretagne, rappelons que l'UNAN 56 est membre de la CRML (Conférence Régionale Mer et Littoral) et participe à l'élaboration du DSF (Document Stratégique de Façade) de NAMO.

La pollution maritime vient aussi des navires, mais le nautisme représente moins de 1 % du total des pollutions marines, contre 80 % pour les sources terrestres. Néanmoins, des efforts restent nécessaires: selon BDI (agence de développement du Conseil Régional) moins de 20 % des ports bretons sont labellisés « ports propres ». L'obligation de cuves à eaux noires sur les bateaux neufs est inefficace, les pompes portuaires étant peu accessibles, parfois inutilisables selon la hauteur de marée, souvent en panne, et mal équipées (raccords différents). Certains loueurs conseillent même de ne pas les utiliser. Les produits anti-odeurs vendus par les shipchandlers sont très polluants.

La déclaration d'Eaux et Rivières suite aux inondations de janvier 2025 donne à réfléchir : «On a mis très longtemps à faire des bêtises et on mettra plus de temps à les réparer ». La plaisance ne risque-t-elle pas de se réduire à une variable d'ajustement dans des politiques à court-terme dépassées par les changements climatiques ?

Ports et mouillages

La montée des eaux et les aléas climatiques forceront certains ports à rehausser leurs quais. L'augmentation de la taille des bateaux (liée à la location) et les multicoques imposent d'adapter les largeurs entre catways et les aires d'évitage. Selon la CPM (Compagnie des Ports du Morbihan), cela reste gérable, mais les coûts des dragages indispensables auraient été multipliés par dix depuis quelques années.

La CPM poursuit son extension (rade de Lorient, Vilaine, ZMEL), mais sa stratégie reste encore opaque pour les usagers. Son quasi-monopole dans le Morbihan (et au-delà?) soulève la question : efficacité d'une mutualisation ou risque de perte de concurrence au détriment des tarifs ? Les tensions de la CPM avec certaines associations sont parfois fortes, notamment sur ses tarifs.

La sécurité dans les ports et ZMEL reste insuffisante, les dispositifs actuels (portiques, caméras…) étant peu efficaces.

Les ZMEL (zones de mouillages) prennent en compte la protection des zones de zostères, dont les superficies augmentent. L'UNAN 56 soutient l'installation des mouillages à moindre impact écologique pour préserver les herbiers comme zones de reproduction et grossissement de plusieurs espèces. On peut cependant s'étonner que l'administration autorise l'installation de tables ostréicoles et que la pêche au filet soit autorisée sur ou à proximité des herbiers.

Le rétablissement d'une taxe sur les zones de plate qui jusqu'ici excluait la ria d'Étel et le golfe du Morbihan, pourrait entrainer un triplement du coût du mouillage pour les plaisanciers concernés. L'UNAN 56 a interpellé pour cela la DGFIP (Finances publiques).

Plaisance voile et moteur

Les plaisanciers de demain seront-ils comparables à ceux d'aujourd'hui ? Une tendance, très nette aujourd'hui, est le passage de navires de propriétaires à des navires de location, avec une conséquence sur la taille (42-46 pieds plutôt que 28 ou 30) et le type des navires (croissance des multicoques); ceci s'observe aussi bien dans les bateaux au port que dans l'offre des chantiers. On dit parfois qu'un voilier de plaisance coûte 10% /an de son prix (par exemple (par exemple, la revue Voiles etr Voiliers a estmé à 6000 € en 2025 le coût annuel d'un voilier de 32 pieds, ce qui correspondrait à environ 4 semaines de location) ; cela signifie qu'à moins de 4 semaines de navigation par an, il est plus économique de louer, ce qui permet en plus de faire varier ses aires de navigation et d'éviter les soucis d'entretien. Depuis quelques années, cette évolution déjà très sensible fait un peu passer ces plaisanciers de marins à consommateurs occasionnels : le nautisme se réduit alors à un objet de consommation parmi beaucoup d'autres.

Quelles conséquences de cette évolution ? La SNSM déplore le nombre d'appels résultant d'incompétences de skippers. Quelles formations sachant que le permis côtier n'est pas obligatoire sur les voiliers et ne correspond hélas pas à un apprentissage maritime ? En Allemagne, le permis est obligatoire pour tout navire ayant une motorisation supérieure à 10 cv, c'est-à-dire tous les voiliers de croisière. De plus ce permis exige une période de navigation encadrée pour le présenter : 300 milles pour le premier niveau (moins de 6 milles des côtes) et 1000 milles pour le second (jusqu'à 80 milles des côtes). Après l'examen, il faut encore naviguer les mêmes distances sous contrôle d'un skipper agréé. Sur les eaux intérieures en France, les propriétaires sur leur propre bateau doivent passer le permis fluvial tandis qu'un locataire en est dispensé (une prise en main du bateau par le loueur est souvent très minimale !).

Pour éviter le coût des places de port, certains plaisanciers s'équipent localement d'un semi-rigide et d'une remorque tout en pratiquant la location de voiliers plus gros pour de courtes périodes. Mais ces semi-rigides sont le plus souvent surmotorisés et donc facilement en excès de vitesse dans les aires plus fermées (ria d'Etel, rade de Lorient, golfe du Morbihan) ainsi que plus près des côtes ou dans les entrées de ports. Les rapports du BEA mer (Bureau Enquête Accident) ont clairement démontré les dangers des excès de vitesse de navires de plaisance. Faut-il des limitations sachant que les infractions sont aujourd'hui très nombreuses et les contrôles largement insuffisants par manque de moyens?

Quel message pour l'avenir ? La baisse des licenciés à la Fédération Française de Voile (FFV), sauf encore dans le Morbihan, est-elle irréversible ? La population des plaisanciers dépend (mais pas exclusivement) de la population du Morbihan. Elle est aujourd'hui en croissance mais de combien et pour combien de temps ? Comment dénombrer la population littorale sans prendre en compte le surtourisme estival ? Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) établi en 2020 pour l'agglomération de Vannes prévoyait une augmentation de la population de 25% d'ici 2035 ; ce SCOT a été annulé en 2025 par la cour d'appel du tribunal administratif de Nantes comme ayant une sous-estimation de cette croissance de la population.

De même, les programmes de voile dans les écoles sont bien soutenus. En 2025, 251 classes du département ont participé à la *Virtual regatta* du Vendée-Globe. L'intérêt existe donc mais est-il durable lorsque les jeunes passent facilement d'un sport à l'autre ? Si on recense en Bretagne près de 200000 scolaires séduits par le nautisme, seulement 16% évoluent d'une pratique scolaire à une pratique annuelle ou estivale selon une étude de BDI.

Enfin, quelle est la représentativité réelle des plaisanciers ? Leurs associations peinent à faire entendre leur voix face au lobbying des industriels du nautisme, de la pêche professionnelle et des associations environnementales. Les collectivités locales, quant à elles, sont de plus en plus influencées par les attentes des résidents secondaires et estivants, devenus un électorat clé, notamment dans le Morbihan.

Pêche embarquée

Que représente la pêche embarquée de plaisance par rapport à la pêche artisanale et surtout à la pêche industrielle ? Il est inexact d'affirmer que la pêche plaisancière puise dans la ressource comme la pêche côtière professionnelle et de tenter d'opposer les deux. La FNPP (Fédération Nationale de la Plaisance et de la Pêche de loisir en mer, représentant environ 30000 adhérents en France) considère que la pêche récréative ne représente que 1,5% des pêches en mer. Le Conseil de l'Union Européenne (document COM n° 15106/24 d'octobre 2024) n'hésite pourtant pas à invoquer « l'incidence considérable de la pêche récréative sur la biomasse de ce stock [de bar] ». Une *fake news* qui ne fait pas progresser le débat ! Est-ce là le vrai problème ? Ne doit-on pas insister plutôt sur les 15% de pêche illicite (pêche INN) dans le monde, ce qui, d'après la ministre de la mer, représente 10 fois le volume de la pêche française !

La pêche plaisancière est souvent la cible des ONG environnementales et son impact réel sur les décisions de quotas (prises par la CIEM, Conseil International pour l'Exploitation de la Mer) est limité. Les incohérences sont nombreuses : pourquoi 2 bars/jour au nord du 48e parallèle et un seul au sud, alors que la ressource y est plus abondante ? À partir de 2026, l'Europe exigera une déclaration des captures récréatives. Comment cela va-t-il être mis en place et comment cela va-t-il être accepté au vu des incohérences réglementaires ?

Les parcs éoliens off-shore inquiètent à juste titre la pêche professionnelle mais aussi les plaisanciers. Une réunion d'information de la CRML (conférence régionale bretonne de la mer et du littoral), tenue en mai 2025 à Rennes, a été houleuse. Un des enjeux est l'autorisation de circulation et de pêche dans ces parcs. De fait, en avril 2025, un chalutier ayant heurté une éolienne dans le parc sud-Bretagne aurait coulé s'il n'avait pas été sauvé de justesse par la SNSM. D'autre part on rapporte l'histoire d'un pêcheur plaisancier s'étant amarré à une éolienne pour pêcher tranquillement ! Des incidents isolés ne justifient pas des restrictions générales.

La pêche artisanale elle-même décline. Une étude du PNRGM (Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan) en 2012 sur le Golfe signalait 55 bateaux et 88 marins ; en 2025, leur nombre a été divisé par trois. Le vieillissement, la pénibilité du métier, la baisse des ressources et la pollution (algues, nettoyage des filets…) expliquent ce recul.

Il ne s'agit pas d'opposer les plaisanciers et les professionnels (les tonnages pêchés n'ont rien de comparables) mais le défi commun est la survie de la ressource. Par exemple, selon l'IFREMER, la taille des sardines a été réduite de 50% en quinze ans ; ce serait dû à une modification du zooplancton, elle-même liée au changement climatique et à la pollution. La grande pêche professionnelle, celle qui nourrit le monde, n'est-elle pas discutable ? Selon la FAO (organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture), environ 65% des captures sont perdues ou gaspillées. Aujourd'hui, les critiques se multiplient vis-à-vis des destructions par les très grands chalutiers pélagiques et surtout de fond, c'est « cueillir des fleurs avec un bulldozer » ! En 2025, un rapport scientifique de l'ONG Bloom (vigoureusement contestée par certains pêcheurs professionnels et même attaquée au tribunal) affirme que 85% des volumes débarqués en France par des grands chalutiers pourrait être pêchés par des arts dormants (filets, lignes, casiers…) avec beaucoup moins d'impacts négatifs notamment sur les espèces non recherchées et sur les juvéniles. Des chercheurs ont publié dans *Science Advances* une étude selon laquelle les océans perdraient l'absorption de 2 à 8

millions de tonnes de CO_2/an du fait de l'alcalinité de l'eau liée au chalutage de fond. Faut-il une « déchalutisation » ou simplement des adaptations (maillage des filets, protection des zones côtières, quotas…) comme déjà timidement engagées ?

Greenpeace dénonce l'inaction du gouvernement français face à la protection des aires marines. Or, la zone côtière est la plus vulnérable et la plus convoitée par la pêche artisanale et la plaisance. Les corps de contrôle : l'OFB (Office Français de la Biodiversité), gendarmerie maritime, affaires maritimes, douane sont-ils suffisamment coordonnés ?

Le bruit sous-marin, problème croissant dans les zones fermées (ria d'Étel, rade de Lorient, golfe du Morbihan), est alimenté par la densité de moteurs et les vedettes à passagers. Peu d'études existent sur ses effets (hors sur les cétacés), mais les grandes compagnies maritimes ont publié en 2024 un guide pratique. Pourquoi pas pour la plaisance et les navires de promenade?

Lors de l'UNOC 3, des engagements non contraignants ont été signés (plastique, pollution acoustique). L'objectif mondial est de protéger 30 % des océans d'ici 2030, soit trois fois plus qu'aujourd'hui. La France revendique avoir atteint ce seuil… mais 95 % de ces aires protégées sont situées dans des zones à faible activité humaine ce qui est le contraire du Morbihan. Cela ravive les conflits d'usage, déjà soulignés par le CESER (Conseil Economique Social et Environnemental) de Bretagne il y a 20 ans : quelle avancée depuis ?

Par ailleurs, la multiplication des structures administratives complexifie l'action et crée une jungle législative peu compréhensible pour les usagers. *« Au vu des lois ESSOC, ASAP et APER, sans compter RED III et donc des DCSMM, les conséquences pour le CMF NAMO en ce qui concerne les EMR et du fait des liens entre DSF, SCOT et SAGE, les DMO portant sur les AMP et ZPF risquent d'impacter les ZMEL contre l'avis des CLUPP».* Comprenne qui pourra ! L'opacité des discours nuit à l'information des usagers de la mer. La submersion réglementaire ne serait-elle qu'un rideau pour cacher l'impuissance politique et les incohérences réglementaires ? Concernant les AMP, le droit français (d'après un rapport du ministère de la transition écologique en 2022) comporterait 43 types d'outils législatifs différents ! Brouiller les cartes pour masquer l'inaction ? Et il ne faut pas oublier que les règlementations n'avancent qu'au rythme de leur acceptabilité sociale.

Il est plus que temps d'affirmer que la plaisance, la pêche récréative, la petite pêche professionnelle côtière et les ONG de protection de l'environnement marin font face aux mêmes défis et sont objectivement engagées dans des combats qui devraient être communs.

Une approche prospective a été choisie pour envisager l'évolution de la situation d'ici 2050, à travers la méthode des scénarios.

SCENARIO RAS

Sans ignorer les défis, la certitude de pouvoir les surmonter apaise les inquiétudes. En 2050, rien d'alarmant à signaler : les structures publiques et privées ont su s'adapter efficacement. Grâce à l'application rigoureuse des décisions climatiques dès les années 2000, la montée des océans a été freinée, les calottes glaciaires se reforment, et les températures se stabilisent, réduisant les phénomènes climatiques extrêmes.

En France, un revirement écologique a été opéré depuis 2025. Des mesures agricoles ont limité les pollutions des bassins versants. Les règles sur les eaux grises et noires des bateaux sont enfin respectées grâce à des installations portuaires adéquates. Les interdictions temporaires de pêche à pied ou les proliférations d'algues vertes ne sont plus qu'un souvenir.

La location de bateaux est mieux encadrée, les skippers occasionnels sont bien formés, les accidents en mer ont diminué, et la SNSM est moins sollicitée. Les primes d'assurance sont restées stables,

rendant inutile l'idée d'un permis voile. Les ports se sont adaptés aux nouveaux bateaux, y compris les multicoques. La jeunesse, formée à la voile dès l'école, renouvelle les associations de plaisanciers. La plaisance locale n'a pas souffert du développement de la location. Dans les zones fermées, la réduction des vitesses et la motorisation électrique ont amélioré la sécurité et la biodiversité.

Les AMP sont enfin respectées. Les zones d'éoliennes en mer, associées à des récifs artificiels, profitent à la faune et à la pêche artisanale. Le chalutage est interdit (plus aucune dérogation) à moins de 3 milles des côtes, créant des «ceintures bleues» autour des îles. Les quotas de pêche sont désormais basés sur des données scientifiques rendues publiques. La coculture marine (algues, huîtres, moules), testée en baie de Quiberon, s'est généralisée. Le Salon Mille Sabords s'est internationalisé, et une nouvelle manifestation nautique prospère à Lorient. La FFV a retrouvé ses licenciés, et d'anciens skieurs se tournent vers la voile après la feremeture des stations de moyenne montagne. La SNSM, bien financée, assure ses missions sereinement. Tout semble aller pour le mieux en 2050… même si ce scénario optimiste reste peu probable.

SCENARIO PAN PAN

En mer, le message *PanPan* signale un problème sérieux mais non vital : des mesures appropriées peuvent suffire. En 2050, malgré une meilleure prise de conscience, la plupart des objectifs fixés en 2025 n'ont pas été atteints. La plaisance a évolué, privilégiant la location aux bateaux personnels. Les skippers occasionnels sont plus nombreux, ce qui a conduit à l'instauration d'un permis voile, accepté grâce à un niveau assez bas. Le nombre de licenciés FFV s'est stabilisé, et les listes d'attente dans les ports ont diminué avec la baisse du nombre de propriétaires.

La plaisance est devenue plus coûteuse, attirant des catégories sociales plus aisées, sans faire disparaître une petite plaisance populaire. Le permis pêche n'a pas été instauré, mais les déclarations obligatoires, bien respectées, ont réduit les tensions avec les professionnels.

Dans les eaux plus fermées, les petites embarcations dominent. La motorisation électrique progresse, mais la surmotorisation reste présente et les vitesses sont toujours insuffisamment contrôlées. Loin des ambitions de 2025, la plaisance et la pêche de loisir persistent. Il ne reste qu'à poursuivre les efforts.

SCENARIO MAYDAY

Le terme *Mayday* viendrait d'un pilote français lançant le message « m'aider » à une station anglaise dans les années 1920. Ce message n'est utilisé qu'en cas de danger vital. En prospective, c'est le scénario d'alerte maximale.

Depuis 25 ans, les SMVM (Shémas de mise en valeur de la mer) ont échoué faute de moyens. Les mesures environnementales, déjà insuffisantes puis réduites en 2025, n'ont pas empêché la fonte des glaces, la hausse des températures marines ni la multiplication des événements climatiques extrêmes. La biodiversité a reculé, la petite pêche côtière est devenue une animation touristique, et le chalutage en eaux profondes, bien que peu productif au regard de sa nuisance, a augmenté. Les pollutions liées aux bassins versants persistent, accentuées par la pression démographique littorale. La conchyliculture a presque disparu, tout comme la petite plaisance populaire, remplacée par quelques riches propriétaires peu présents en mer. Les coûts des ports et assurances ont explosé, réduisant l'accessibilité. L'emploi local a fortement chuté. Face à cela, l'État a multiplié les comités inutiles et attisé les divisions entre usagers pour masquer son inaction. Le Morbihan imite la Méditerranée : Quiberon organise sa Nioulargue et La Trinité se rêve en Saint-Tropez.

Le pire semble possible. Reste-t-il un droit au rêve ?

PRECONISATIONS CONCLUSIVES

A) **Mesures au bénéfice de l'environnement et de la pêche**

A1) Les parcs éoliens en mer devraient obligatoirement intégrer des récifs artificiels pour favoriser la reproduction marine, comme le prouvent les résultats aux Pays-Bas.
A2) Les documents publics relatifs aux quotas de pêche de loisir et aux périodes d'interdiction et zonages doivent mentionner clairement leurs sources scientifiques.
A3) Le chalutage doit rester interdit dans la bande côtière des 3 milles sans aucune dérogation.
A4) Les ZPF doivent interdire les filets responsables de captures non ciblées.
A5) On ne doit pas dissocier la mer et la terre du point de vue de la qualité des eaux. Il est nécessaire d'intégrer une dimension maritime dans les SCOT et au sein du PNRGM.

B) **Mesures au bénéfice de la sécurité**

B1) Les permis côtiers et fluviaux devraient inclure un véritable apprentissage pratique ce qui est rarement le cas aujourd'hui.
B2) Les locataires de bateaux fluviaux ne devraient pas être dispensés de permis comme les personnes qui louent une voiture, contrairement aux propriétaires soumis à cette obligation.
B3) Un permis voile, avec un vrai apprentissage, renforcerait la sécurité et éviterait les contournements via la location de voiliers motorisés. Cela mériterait d'être étudié sans attendre.
B4) Les stations SNSM du Morbihan, ayant largement fait la preuve de leur efficacité, doivent recevoir un soutien accru pour développer la formation dans les associations de plaisanciers.
B5) En cas d'accident dans un port ou ZMEL lié à un défaut d'entretien, de conception ou de gestion, la responsabilité du gestionnaire d'AOT devrait être engagée.
B6) Moderniser les équipements de sécurité, notamment remplacer les feux à main par des torches LED géolocalisées fonctionnant plusieurs heures.

C) **Mesures au bénéfice de la plaisance**

C1) Les installations portuaires devraient mieux répondre aux besoins réels des plaisanciers. La CPM doit rester au service de son public. Les services liés aux places de port doivent correspondre aux besoins exprimés pour éviter des coûts injustifiés.
C2) Face à la rareté et au coût des places sur ponton, souvent occupées par des bateaux-ventouses, il faut développer les ports à sec et taxer l'inactivité.
C3) La plaisance dépend du thalassotropisme et de la connaissance des marines : l'enseignement de l'histoire maritime devrait être renforcé dans les écoles, lycées et à l'UBS, et les musées maritimes plus activement soutenus.
C4) Pour rendre la plaisance accessible à tous, il faut encourager les bateaux partagés, la copropriété ou les embarquements collectifs.
C5) Des communes voisines pourraient mutualiser zones de mouillage et AOT afin de réduire les coûts.
C6) Instaurer une concertation régulière entre acteurs maritimes au niveau départemental et local. Les avis des conseils portuaires et conseils des mouillages ne devaient plus être que consultatifs pour conduire à une gouvernance mieux partagée.
C7) Le renouvellement des AOT doit être allégé et moins onéreux notamment du fait de mutualisations. La multiplication des avis (des DDTM à la DREAL...) devait être mieux coordonnée.

Septembre 2025