

La réunion s'est tenue dans un format dématérialisé de 09h05 à 10h37, en présence de 53 participants.

Voir annexe 1 : invitation/déroulé

Voir annexe 2 : présentations

1. Ouverture

Damien LEVALLOIS, directeur de projets Parcs éolien en mer, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Normandie, remercie les participants présents ; il présente l'objectif de cette première réunion sur le volet trafic maritime. Il présente les représentants de l'Etat. Il signale la présence des candidats à l'appel d'offre.

Il informe les participants que le site internet www.eoliennesenmer.fr est désormais disponible, avec des informations sur les projets et rappelle l'adresse contact : ao4.concertation@developpement-durable.gouv.fr

Il rappelle le contexte et les étapes passées du projet de 4^{ème} parc éolien au large de la Normandie. En particulier, le débat public qui a abouti au choix d'une zone de 500 km², plus vaste que la zone qui sera *in fine* nécessaire pour le parc éolien.

2. Présentation de la zone

Arnaud FORGAR, chargé de mission Énergie, au sein de la DREAL Normandie, présente les raisons du choix de la zone de 500 km², et le lien avec les études de trafic à venir.

L'exclusion du domaine public maritime (DPM) s'est appuyée sur :

- Le débat public qui a mis une carte participative à la disposition du public et a amené l'État à exclure les eaux territoriales ;
- L'analyse des enjeux environnementaux,
- Les enjeux paysage et patrimoine.

Ensuite, trois enjeux structurants ont été pris en compte :

- Les tours observatoires de Vauban à Saint Vaast la Hogue,
- Le trafic maritime,
- La pêche.

Voir annexe 2: presentations

Cette analyse a conduit à la définition de zones de moindres contraintes, avec la prise en compte forte des enjeux de trafic. De plus, l'État s'est interrogé sur la possibilité de décaler des contraintes réglementaires tel que le chenal d'approche d'Antifer.

In fine, c'est la zone Centre Manche qui a été retenue : le large de la Seine Maritime a été exclu à ce stade en raison du trafic des ports de Rouen et du Havre et de l'implantation du parc éolien de Fécamp. L'implantation d'un nouveau parc dans cette zone demandera plus d'études.

Ce processus a conduit à la décision ministérielle de la zone définie pour le 4^{ème} parc éolien au large de la Normandie. La zone finalement retenue, de 500 km², est encadrée par des enjeux forts (voir #11).

Echanges :

Brice COUSIN, WPD Offshore, demande (dans le tchat) si l'enjeu des câbles sous-marins a été pris en compte comme cela a été le cas pour Courseulles.

Réponse : RTE a été associé à la démarche de choix de zone et n'a pas émis d'objection. La zone évite la câble IFA2 en particulier.

Pierre PEYSON, RWE, demande (dans le tchat) ce qui justifie les distances limites des DST, à savoir 10 MN.

Réponse : Cette distance est justifiée par les temps d'intervention de l'Abeille Liberté de Cherbourg telle que présentée dans le dossier du maître d'ouvrage au débat public et repris dans l'étude trafic présentée.

Nicolas CHERVY, commandant du Port du Havre, pose la question de la zone de tirs de la Marine nationale.

Réponse : la Marine nationale a confirmé le besoin de cette zone ; dans tous les cas, les enjeux de la pêche sont aussi très forts sur cette zone.

Jean-Charles CORNILLOU, expert sécurité au CEREMA, confirme la raison des 10 MN de zone tampon par les positions prises au niveau international. Une conjonction de plusieurs facteurs explique la distance : densité du trafic, vitesse des navires, préservation de la surveillance de la navigation maritime.

Nicolas CHERVY, commandant du Port du Havre, demande si la distance des 10 MN sera respectée avec le rail qui passe entre la zone des 500 km² et Barfleur.

Réponse : L'instruction de 2016 de la direction des affaires maritimes précise les distances à respecter dans les eaux territoriales entre les différents types de voies de navigation et les parcs éoliens, la distance sera à confirmer par l'étude en cours mais ne pourrait être de même niveau de prescription que celle avec un DST. Les navires pétroliers et les porte-conteneurs seront bien autorisés à passer entre le parc et Barfleur. Le représentant de la Préfecture maritime confirme que cela a été validé.

Alexis FLEURY, Brittany Ferries, demande si les enjeux des liaisons transmanche ont été analysés avec les opérateurs concernés.

Réponse : à ce stade, l'analyse a considéré la route de densité maximale de la liaison Ouistreham-Portsmouth ; en outre, la surface de 500 km² est largement supérieure à la surface nécessaire à un parc éolien d'1 GW. Les réunions sur le trafic maritime ont bien pour objectif de préciser la localisation du parc.

3. Présentation des enjeux trafic et sécurité maritime en interaction avec la zone des 500 km² et études à venir

Damien LEVALLOIS rappelle que les liens vers l'étude ont été envoyés avec l'invitation.

Léa THIEBAUD, Gaëlle NASSIF et Emeric BIDENBACH, du CEREMA, présentent les résultats de l'étude réalisée à la fin du débat public avec les éléments suivants :

- Description du trafic,
- Risques identifiés,
- Analyse des évolutions potentielles.

Emeric BIDENBACH présente en particulier les sources des données (données AIS).

Voir annexe 2 : présentations

Echanges :

Nicolas CHERVY, commandant du Port du Havre, souligne les disparités au sein d'une même catégorie telle que les cargos ou les tankers ; il se pose donc des questions sur la granulométrie de l'étude. Il rapporte aussi le fait que le tirant d'eau des porte-conteneurs a tendance à augmenter. Enfin, on constate au Havre des bateaux de pêche de grandes dimensions (30 à 40 mètres), depuis le Brexit.

En réponse, **Jean-Charles CORNILLOU, expert sécurité au CEREMA**, indique que les données AIS ne sont pas plus précises au sein des grandes catégories. L'étude approfondie à mener devra être plus précise.

- Différencier cargos, tankers
- Différencier les navires par taille
- Différencier les navires par tirant d'eau
- Appliquer ces éléments aux navires de pêche

Samuel LEMIERE, Ocean Winds, (dans le tchat) souhaite savoir quand l'étude « dérive », mentionnée dans le rapport du CEREMA, sera disponible

Réponse : le travail est en cours pour développer un outil pour avoir une meilleure connaissance des dérives (développement d'un démonstrateur par le CEREMA).

Concernant la disponibilité des données brutes AIS pour les candidats, **Christophe LE VISAGE, cabinet SML**, indique (dans le tchat) que les données AIS pourront être acquises auprès des fournisseurs commerciaux.

Damien LEVALLOIS estime que l'étude à venir devrait qualifier de façon satisfaisante l'espace maritime en termes de trafic maritime.

4. Travaux à venir

Damien LEVALLOIS, DREAL, indique que l'évolution du chenal d'approche du port d'Antifer (une cinquantaine d'escales par an) a été envisagée suite à un temps d'échange avec les pilotes et le commandant de port du Havre. Il semble qu'il n'y ait pas d'obstacle dirimant à son évolution. Mais la réflexion a montré qu'il est nécessaire d'avoir une vue plus globale de l'espace maritime, au-delà de la seule zone de l'appel d'offres AO4 (cf. cartes de densité #24). Cette réflexion pourra finalement répondre à la question plus globale de l'évolution du trafic sur cette zone.

Nicolas CHERVY, commandant du Port du Havre, remarque que l'étude du CEREMA montre que les Legs125 et 127 vont concentrer environ 3000 navires sur des routes restreintes, avec des capacités de manœuvre entravées. Donc il estime que la question de la création d'un VTS (Service de Trafic maritime) côtier se pose.

Pour Antifer, il insiste sur le fait que les tankers sont très peu manœuvrants dans la zone de mouillage.

Il demande si la création de routes maritimes est envisagée dans cette zone.

Damien LEVALLOIS indique que ces deux sujets, VTS et zone de mouillage constitueront des résultats possibles de l'étude, au titre de la sécurité maritime.

Jean-Charles CORNILLOU, expert sécurité maritime au CEREMA, rappelle que l'étude du CEREMA donne une idée générale des enjeux de trafic et de sécurité. Il est maintenant nécessaire d'entrer plus dans le détail, prendre en compte tous les types de trafic et considérer toutes les solutions.

De plus, il indique que la notion VTS va évoluer au niveau international.

Nicolas CHERVY, commandant du Port du Havre, insiste de nouveau sur le besoin de conserver la facilité d'accès aux ports du Havre et de Rouen, facilité d'accès qui constitue un avantage concurrentiel important. Cet avantage, identifié par des enquêtes, sera difficile à quantifier. Des mesures devront être prises pour continuer à préserver cette facilité d'accès.

→ Conserver l'attractivité des ports dans la réflexion globale

Gaëlle NASSIF, CEREMA, précise que l'analyse de risque se fait avec tous les acteurs concernés par la zone. L'analyse porte aussi sur les risques économiques et environnementaux et pas seulement les risques en termes de sécurité.

Alexis FLEURY, Brittany Ferries, estime qu'il n'y a pas d'augmentation du risque lié aux segments de route (leg) concernés (25 et 42). En revanche, l'impact sera économique et environnemental, lié à l'augmentation du trajet. Les ferries choisiront toujours la route la plus courte, grâce aux techniques développées pour l'optimiser et notamment en l'utilisant les courants. En bref, la sécurité ne présente pas de problème. L'enjeu est principalement économique.

Damien LEVALLOIS confirme que l'analyse terrain pourra prendre en compte ces sujets et qu'il reste des marges de manœuvre pour le choix de la localisation du parc.

Il est prévu que le CEREMA commence l'étude la semaine suivant la réunion. Il sollicite les participants pour un suivi régulier de l'étude.

→ Intégrer les modifications de routes sous l'angle environnemental et économique

Le directeur du CROSS souhaite que le rôle de la zone de mouillage en Baie de Seine en cas de mauvais temps soit intégré dans l'étude.

→ Intégrer la zone de mouillage de mauvais temps BdS

Nicolas CHERVY, commandant du Port du Havre, se dit partant pour participer à l'étude du CEREMA. Cette position est partagée par **le représentant du pilotage du Havre**.

Grégoire DURAND demande (dans le tchat) si l'étude à venir a prévu d'intégrer un deuxième parc d'1GW dans la zone des 500 km².

Réponse : La décision ministérielle concerne seulement un projet soit l'appel d'offre n°4. La programmation pluriannuelle de l'énergie prévoit, au niveau national, un développement de l'éolien en mer dans les prochaines années et le débat public avait posé la question d'un deuxième projet au large de la Normandie.

Au titre de la bonne gestion de l'espace maritime, le parc objet de l'AO4 sera positionné de façon à anticiper l'arrivée d'un autre parc.

Christophe LEBLANC, Ocean Winds, demande (dans le tchat) l'échéance prévue pour l'étude.

Réponse : dans le cadre de l'AO4, le respect du calendrier de l'appel d'offres impose de levé tous les risques au titre du déplacement du chenal d'accès d'Antifer afin d'avoir un choix le moins contraint possible pour la localisation du parc à l'intérieur de la zone des 500 km². L'étude continuera sur les autres volets, interaction avec le trafic maritime actuel, niveau de risque, adaptation du trafic.....

Brice COUSIN, WPD Offshore, demande (dans le tchat) si l'État s'est rapproché des autres états qui ont à gérer du trafic maritime près des parcs éoliens.

Réponse : Le CEREMA suit, au niveau international, tous les travaux liés à ce sujet. Cependant, la régulation du trafic en Europe du Nord est différente, le trafic maritime était déjà fortement encadré dans des voies de trafic dédiées et le développement éolien s'est inséré majoritairement dans ces dispositifs.

Thomas BORDENAVE, Shell, demande (dans le tchat) s'il est prévu que l'État fournisse l'ensemble des données brutes AIS, comme cela a été le cas pour les données relatives à l'environnement.

Réponse : cette question sera vue dans le cadre du dialogue concurrentiel.

Le **commandant Fleury** exprime l'accord de Brittany Ferries pour participer au groupe de travail, ainsi que **M.Bonnel, capitaine du Port de Rouen**, les **représentants de Shell et d'Ocean Winds** (dans le tchat).

5 . Conclusion

Damien LEVALLOIS conclut la réunion en proposant un projet d'ordre du jour pour la prochaine réunion : rappels réglementaires et conclusions sur les précédents projets, d'une part, et présentation des outils d'études, d'autre part. Il sollicite les participants sur les données qui leur sembleraient nécessaires.

Le **représentant du CROSS** signale que le CROSS ne pourra pas être présent compte tenu du démarrage de la saison estivale.

Pavel PEREIRA, pilotage du port de Rouen, suggère que des relevés hydrographiques soient effectués, s'il est envisagé de modifier le chenal d'accès au port d'Antifer, afin d'actualiser les connaissances sur la zone.

Réponse : le SHOM sera sollicité pour présenter les caractéristiques des données disponibles.

→ Faire des relevés hydrographiques pour caler l'évolution géographique du chenal d'accès à Antifer

Damien LEVALLOIS confirme que les candidats à l'appel d'offres pourront assister aux réunions et seront destinataires des comptes-rendus.

La question de la création d'un groupe de travail spécifique est actée son rattachement à une instance existante reste ouverte (CMF, grande commission nautique, instance de concertation ad hoc....)

→ Création d'un groupe de travail

Destinataires :

La préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, – division « Action de l'État en mer »
La préfecture de la région Normandie « secrétariat général aux affaires régionales »
La direction des affaires maritimes
Le commandement de la zone maritime Manche – mer du Nord
Le commandement de la Formation opérationnelle de surveillance et d'information territoriale (FOSIT) Cherbourg
La grande commission nautique
La direction interrégionale de la mer MEMNor – Sécurité maritime - Mico -
Le CROSS Jobourg
La direction des territoires et de la Mer de la Seine-maritime
La direction des territoires et de la Mer de la Manche
La direction des territoires et de la Mer du calvados
Le conseil régional Normandie
Le Grand port maritime de Rouen
Le Grand port maritime du Havre
Ports de Normandie
La station de pilotage de Cherbourg
La station de pilotage du Havre (Le Havre, Fécamp)
La station de pilotage de la Seine (Seine, Dieppe, Rouen)
La fédération française des pilotes maritimes
L' Abeille Liberté
La compagnie « Brittany ferries »
Armateurs de France
L'union nationale des industries de carrières et matériaux de construction
Le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins – Hauts-de-France
Le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Normandie
La délégation départementale de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) - 50 /14/76
L'union nationale des associations de navigateurs
L'union maritime et portuaire du Havre
L'union maritime et portuaire de Cherbourg
La chambre de commerce et d'industrie de Normandie
Le Cerema
France énergie éolienne (FEE)
Le syndicat des énergies renouvelables (SER)
Parc éolien en mer de Fécamp
Parc éolien en mer de Courseulles sur mer
RTE



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Ao4.concertation@developpement-durable.gouv.fr
www.eoliennesenmer.fr

DREAL Normandie
www.normandie.developpement-durable.gouv.fr

ÉOLIENNES EN MER AU LARGE DE LA NORMANDIE

<https://www.eoliennesenmer.fr>



Point d'étape sur le projet :

Le trafic maritime

Le 28 mai 2021 à 09h00

Le débat public sur le projet éolien au large de la Normandie s'est terminé le 19 octobre 2020 avec la publication, du [compte-rendu](#) de la commission particulière du débat public et [le bilan](#) de la présidente de la commission nationale du débat public.

A la suite de la décision ministérielle du 4 décembre concluant à la poursuite du projet, l'Etat, maître d'ouvrage du futur parc éolien, et RTE (Réseau de transport d'électricité), maître d'ouvrage du raccordement électrique ont rendu publique, le 19 janvier, leur [réponse détaillée](#) aux attentes et recommandations de la commission et l'étude des raccordements du parc éolien marin au réseau électrique terrestre.

Ce rapport détaillé explique la manière dont ont été prises en compte les attentes du public et notamment au titre de la limitation des impacts potentiels du projet sur l'environnement, le paysage, et les usages. Des compléments techniques accompagnent ce rapport sur les activités de [pêche](#), une étude [paysage](#) et patrimoine précise les interactions entre le projet éolien et les tours Vauban de Saint Vaast la Hougue inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO, et un document spécifique caractérise les enjeux liés au [trafic maritime](#).

Ce rapport détaillé conclut donc que plusieurs actions complémentaires ou études doivent être engagées dans le but d'affiner la zone d'implantation du parc éolien. Il est notamment défini qu'une meilleure connaissance du trafic maritime est nécessaire et qu'une modification de la voie recommandée d'accès au port pétrolier d'Antifer sera recherchée.

Dans ce cadre et dans le but de faire un point d'étape sur le projet, une présentation des conclusions du débat public est organisée et plus particulièrement sur les aspects trafic maritime, expliquant le besoin de faire évoluer la voie recommandée d'accès à Antifer.

Comme décrit dans le dossier du maître d'ouvrage pour le débat public, « *le trafic maritime est important dans cette zone maritime. L'espace maritime au large de la Normandie est une interface entre l'Europe et le reste du monde, c'est une porte d'entrée du commerce mondial vers l'Europe, il accueille le quart du commerce mondial mais c'est aussi l'espace d'un trafic maritime intra-européen dimensionnant pour les grands ports maritimes et les ports régionaux* ».

Une attention toute particulière doit donc être portée au transport, au trafic maritime pour assurer un développement en toute sécurité de l'activité éolienne en mer au large de la Normandie. C'est dans ce cadre qu'une étude fine sur le trafic maritime est lancée par la direction des affaires maritimes sur la demande du préfet maritime.

Cette réunion permettra également de faire le point sur la réglementation maritime applicable dans la zone maritime du projet.

Enfin, un débat sera ouvert sur les suites à mener pour conforter le développement éolien dans la zone en lien avec le trafic maritime.

La direction du projet
« Eoliennes en mer
au large de la Normandie »

Destinataires :

La préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, – division « Action de l'État en mer »
La préfecture de la région Normandie « secrétariat général aux affaires régionales »
La direction des affaires maritimes
Le commandement de la zone maritime Manche – mer du Nord
Le commandement de la Formation opérationnelle de surveillance et d'information territoriale (FOSIT) Cherbourg
La grande commission nautique
La direction interrégionale de la mer MEMNor – Sécurité maritime - Mico -
Le CROSS Jobourg
La direction des territoires et de la Mer de la Seine-maritime
La direction des territoires et de la Mer de la Manche
Le conseil régional Normandie
La délégation départementale de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) - 50 /14/76
L' Abeille Liberté
La compagnie « Brittany ferries »
Armateurs de France
L'union nationale des industries de carrières et matériaux de construction
Le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins – Hauts-de-France
Le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Normandie
L'union nationale des associations de navigateurs
Ports de Normandie
L'union maritime et portuaire du Havre
L'union maritime et portuaire caennaise
L'union maritime et portuaire de Cherbourg
La chambre de commerce et d'industrie de Normandie
La station de pilotage de Cherbourg
La station de pilotage du Havre (Le Havre, Fécamp)
La station de pilotage de la Seine (Seine, Dieppe, Rouen)
La fédération française des pilotes maritimes
Le Cerema
France énergie éolienne (FEE)
Le syndicat des énergies renouvelables (SER)
Parc éolien en mer de Fécamp
Parc éolien en mer de Courseulles sur mer
RTE
Le Grand port maritime de Rouen
Le Grand port maritime du Havre

Éoliennes au large de la Normandie
Trafic et sécurité maritime – Concertation- Lancement de l'étude -

– 28 mai 2021 à 09h00 en visioconférence –

09h00 : Début de la réunion, ordre du jour

09h05 : Retour sur les conclusions du débat public – Décision ministérielle du 4 décembre -
(DREAL Normandie)

- 1.1- Présentation de la zone du projet
- 1.2- Présentation des questions restantes au titre du trafic maritime

09h25 : Questions / réponses

09h30 : Présentation de l'étude trafic fournie en fin de débat public
(CEREMA)

- 2.1- Présentation des enjeux de trafic et de sécurité maritime et usages de la façade maritime
- 2.2- Présentation des enjeux trafic et sécurité maritime de la zone des 500 Km² -

09h45 : Perspectives d'études en vue de l'État des lieux
(CEREMA)

Méthode – Étude de risques - (CEREMA)

10h00 : Questions / réponses

10h05: Evolution du chenal d'accès en eaux profondes d'Antifer et effets de bordure
(DREAL Normandie)

- 4.1- Premières réactions sur le projet de modification
- 4.2- Autres interrogations / avis sur la zone

10h35 : Organisation des travaux
(DREAL Normandie)

- 5.1- Validation des problématiques / des objectifs à atteindre
- 5.2- Groupe de travail à définir / rythme à définir

Fin de la réunion : 11h30