

Trafic et sécurité maritime – Lancement de l'étude –

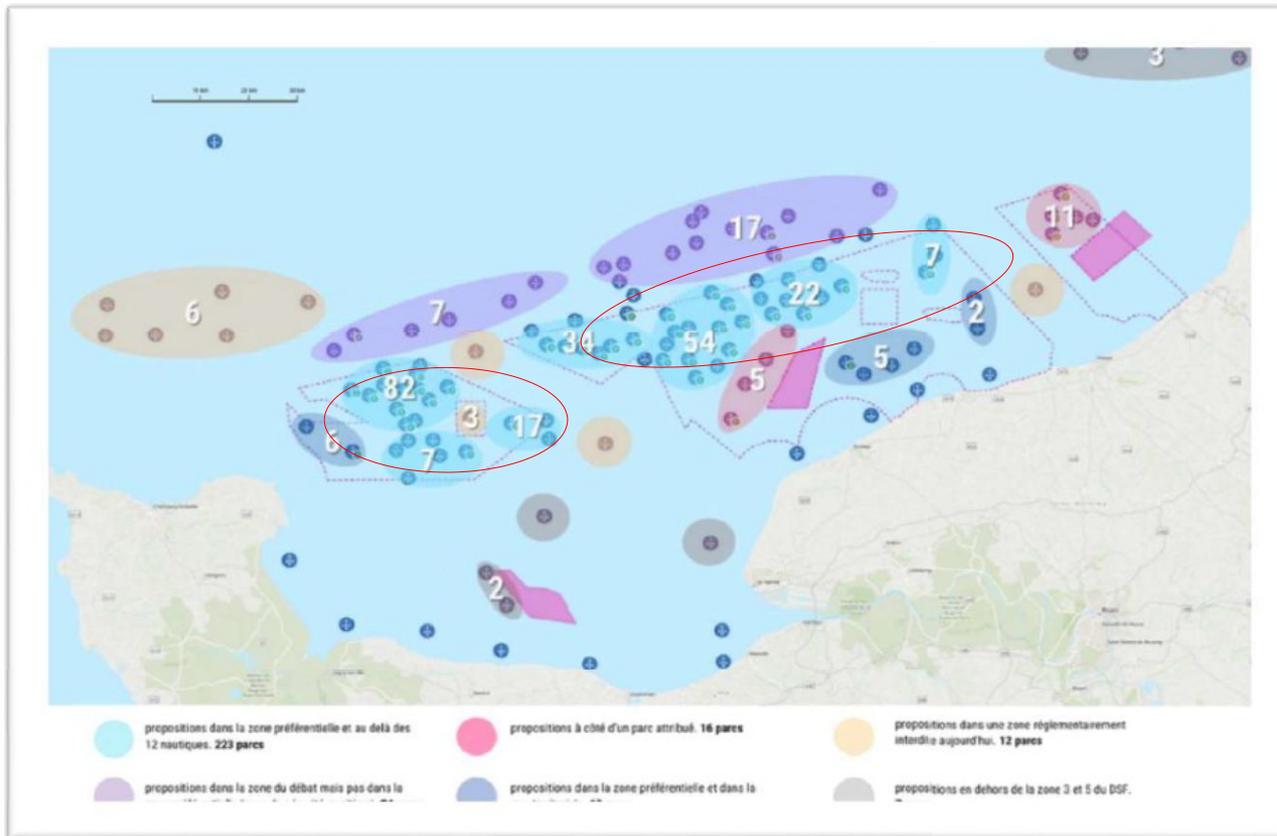
Le 28 mai 2021 – visioconférence

- Point 1 -

Retour sur le choix de la zone AO4

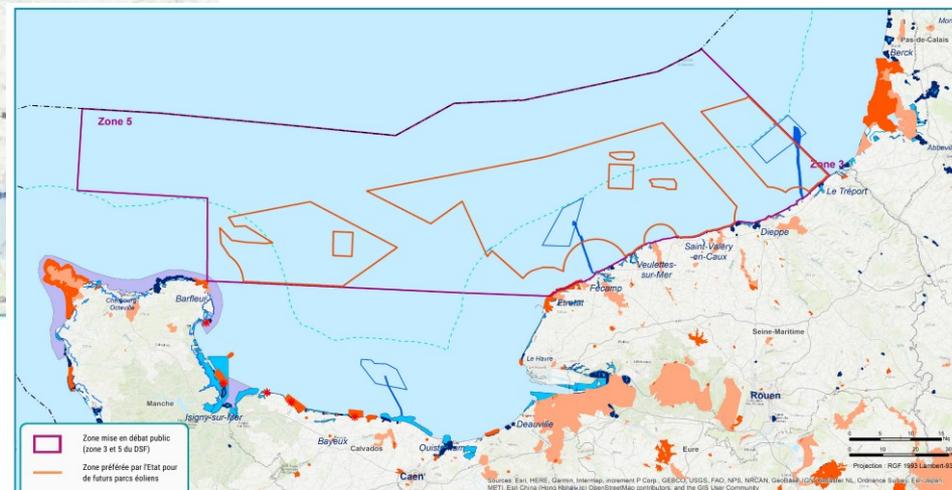
Exclusion des eaux territoriales (1/2)

Prise en compte des expressions du débat



Exclusion des eaux territoriales (2/2)

Des zones sensibles à plusieurs titres



PAYSAGE

Sites du Conservatoire du littoral et sites du Conservatoire d'espaces naturels
Terrains acquis ou susceptibles d'être acquis et gérés par le Conservatoire du Littoral. (Ex : Omaha Beach); ou par le conservatoire d'espaces naturels (Ex : la roselière de Bénouville (14))

Espaces remarquables

Ces espaces remarquables du littoral sont réglementés et figurent dans les documents d'urbanisme.

PATRIMOINE

Site projet Unesco
Sites exceptionnels proposés à l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO.

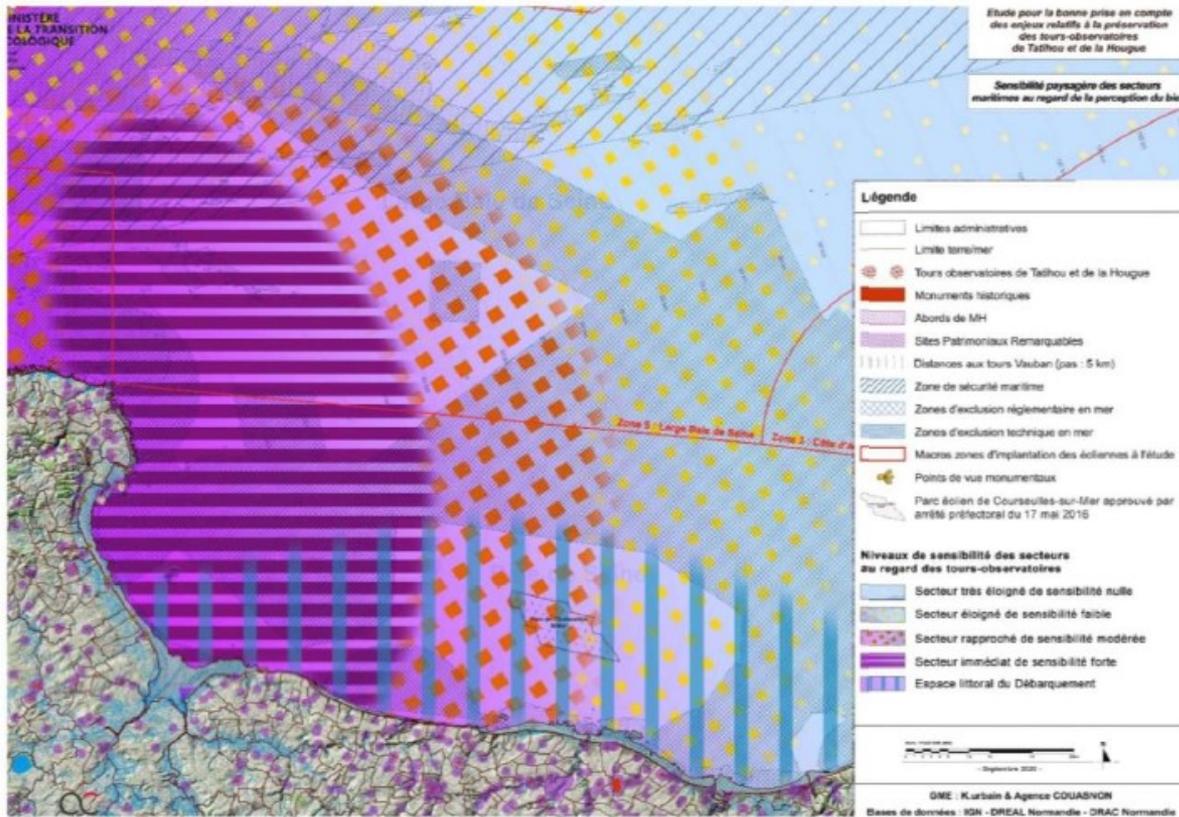
Sites classés
Sites très protégés, moins de 2 % du territoire national est classé au titre du paysage. Exemple : Pointe de Barfleur (50)

Sites inscrits
C'est un premier niveau de protection pouvant conduire à un classement. Exemple : vallée de la Durdent (76)

Zonage richesse archéologique
Secteurs présentant une richesse archéologique importante

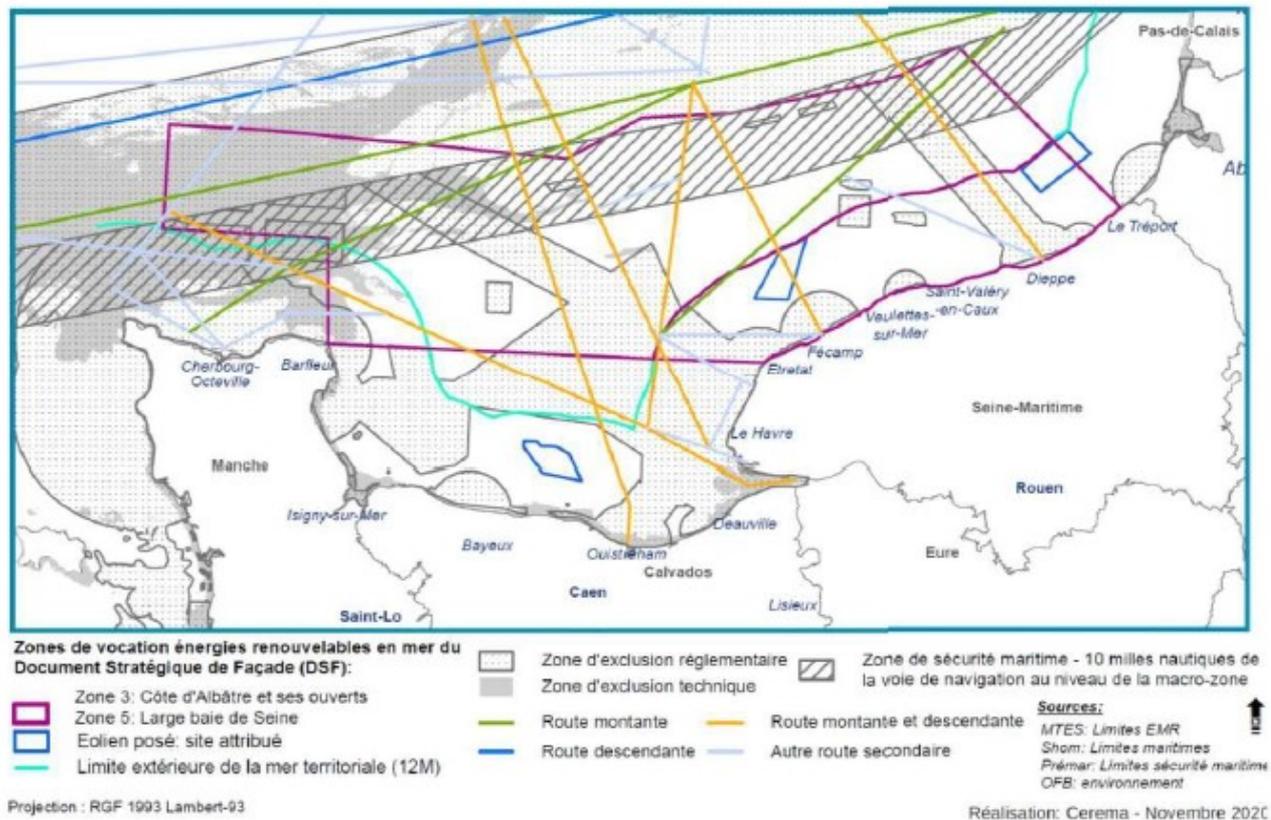
Des enjeux structurant (1/3)

Les tours observatoires de Vauban



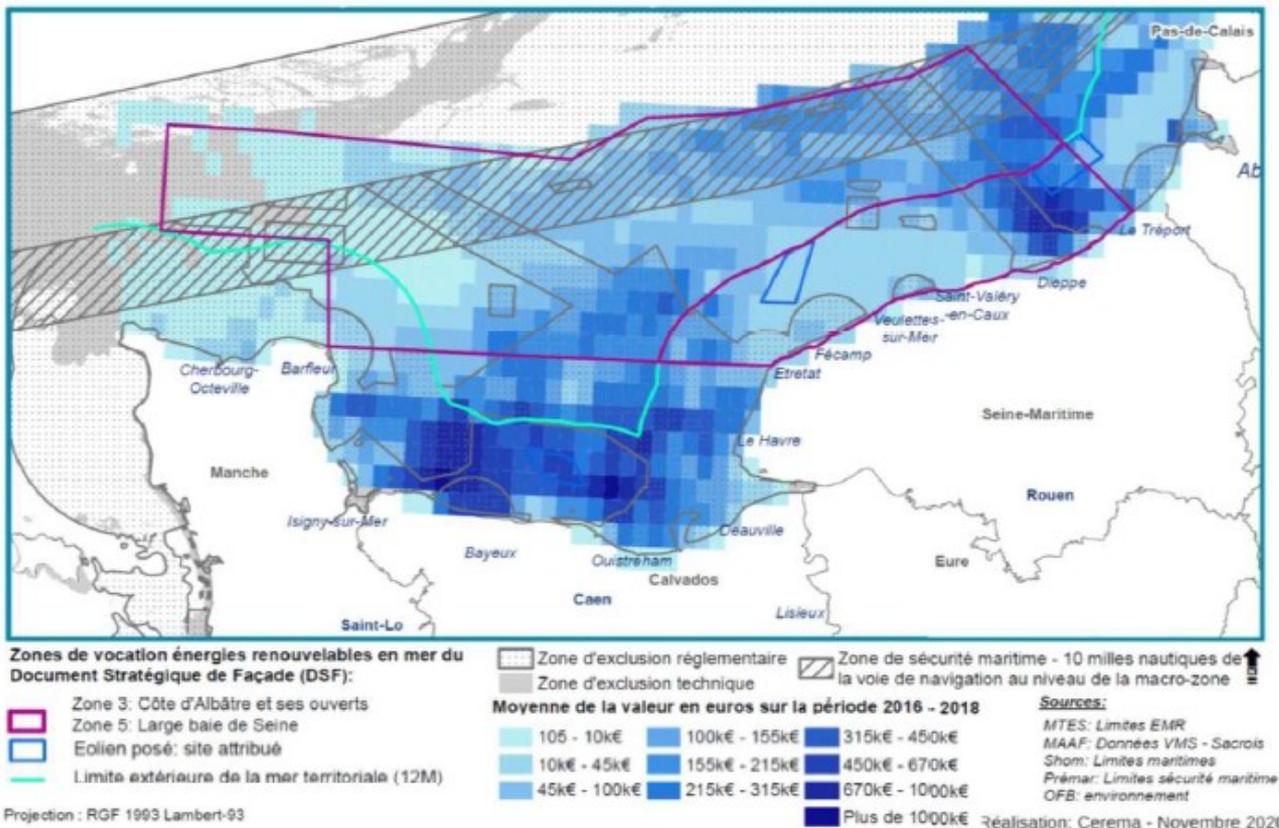
Des enjeux structurant (2/3)

Le trafic maritime

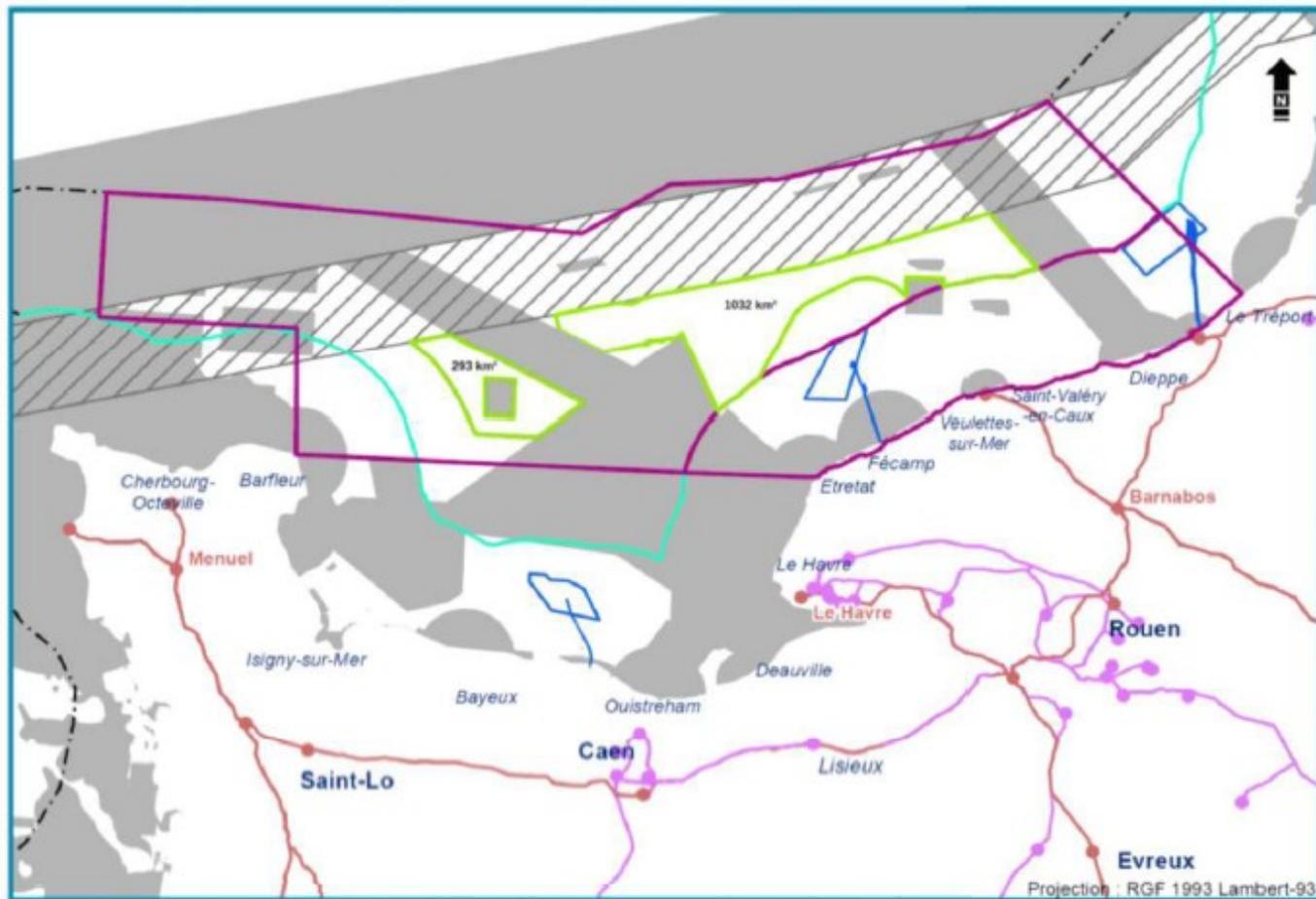


Des enjeux structurant (3/3)

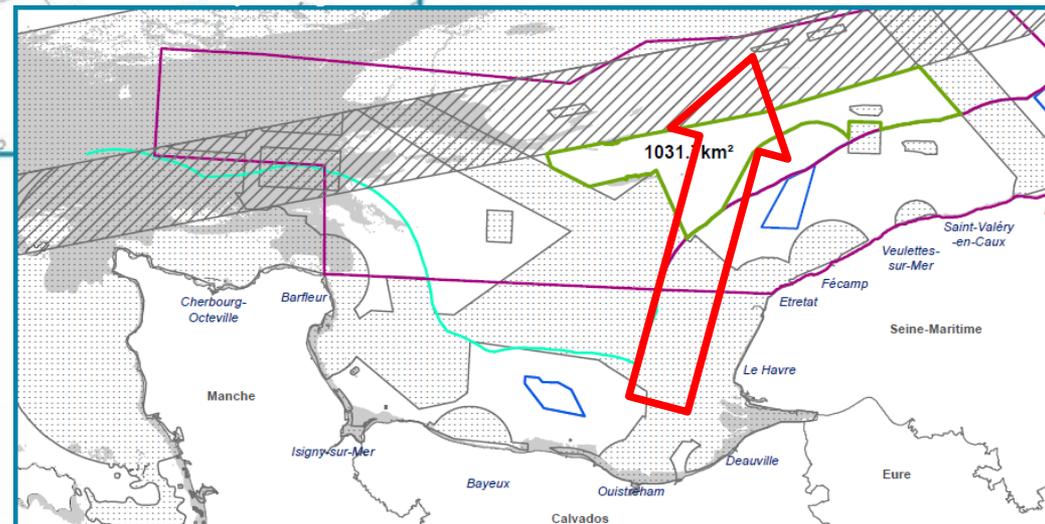
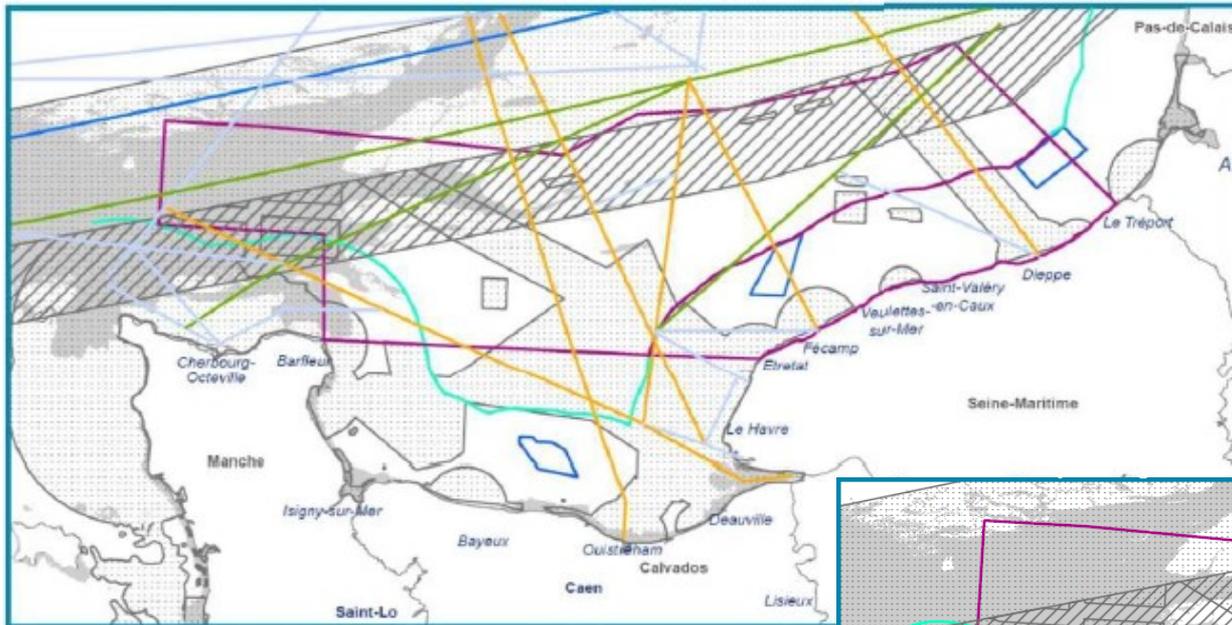
La pêche



Des zones de moindres contraintes

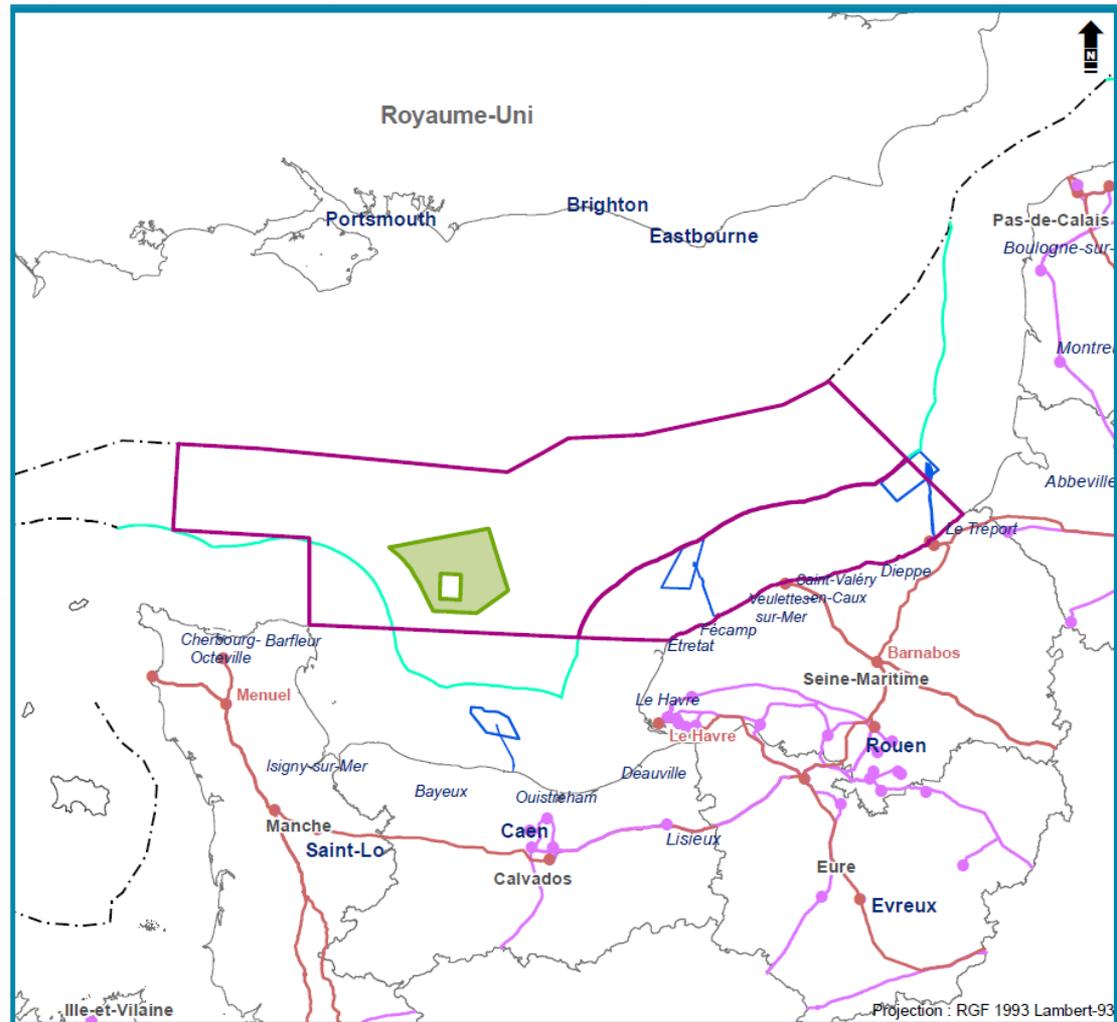


La large de la Seine-Maritime

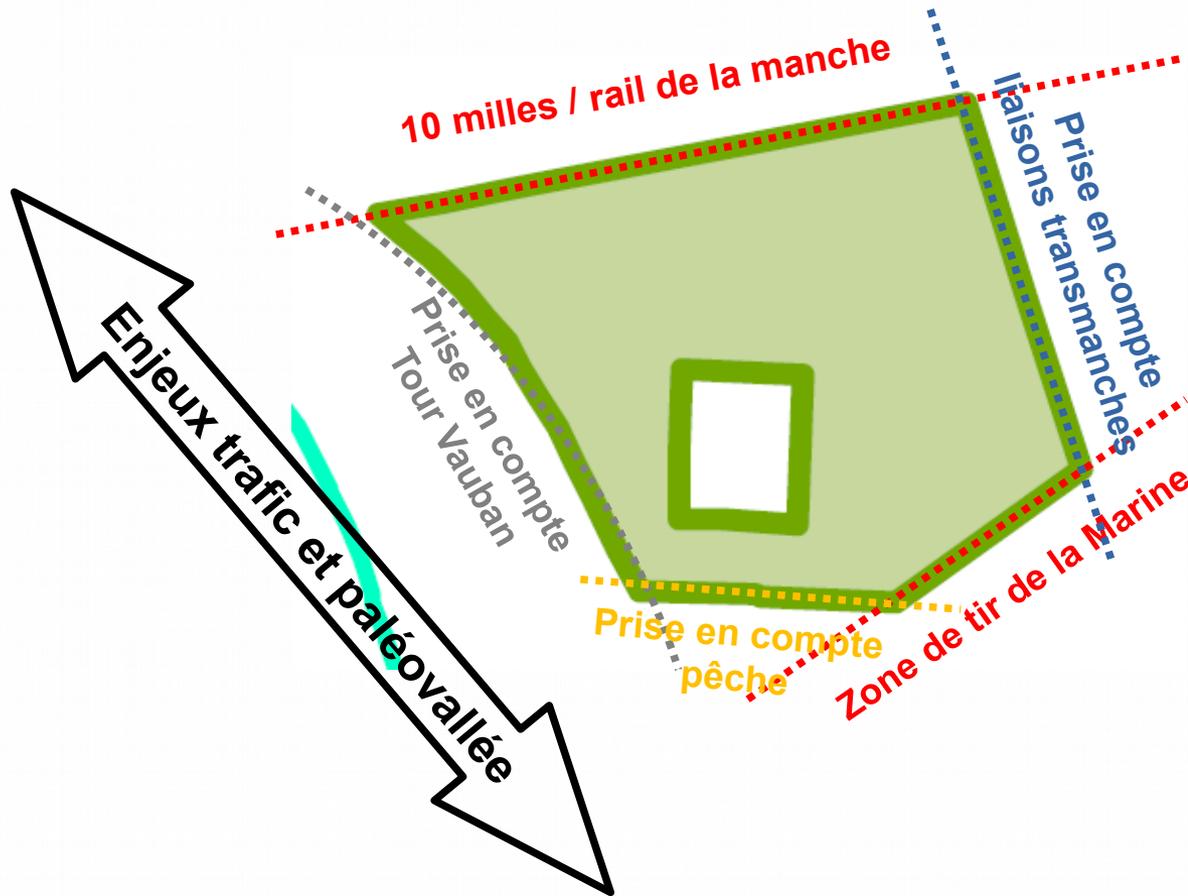


L'enjeu des dégagements Nord et Est des grands ports maritimes

La zone d'AO (1/2)



La zone d'AO (2/2)



- Point 2-
**Présentation des enjeux trafic et
sécurité maritime en interaction avec la
zone des 500 km²**

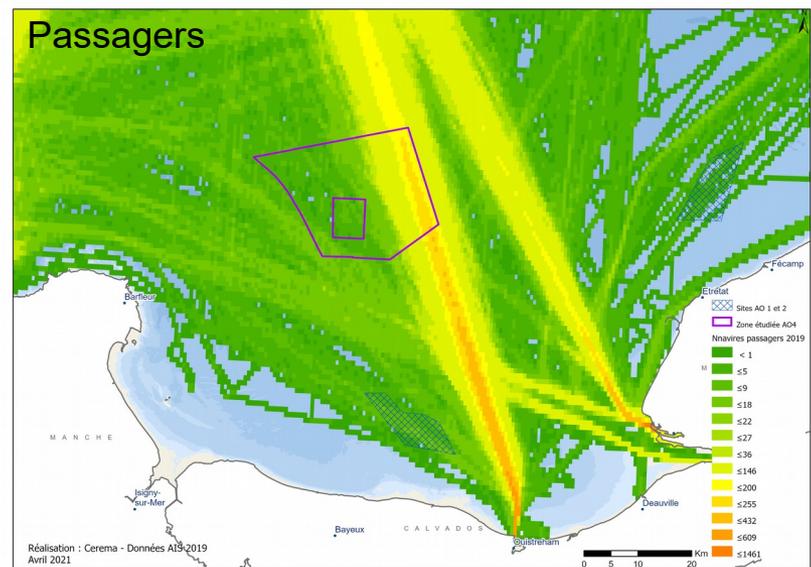
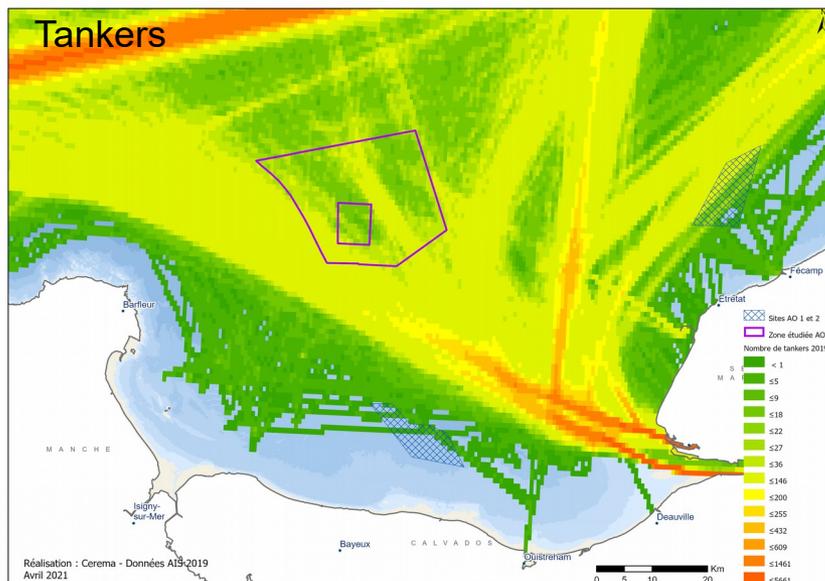
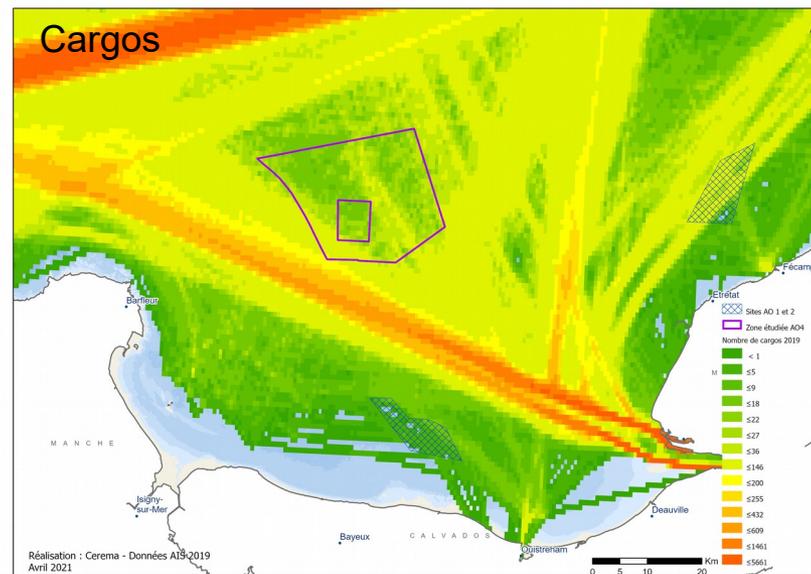
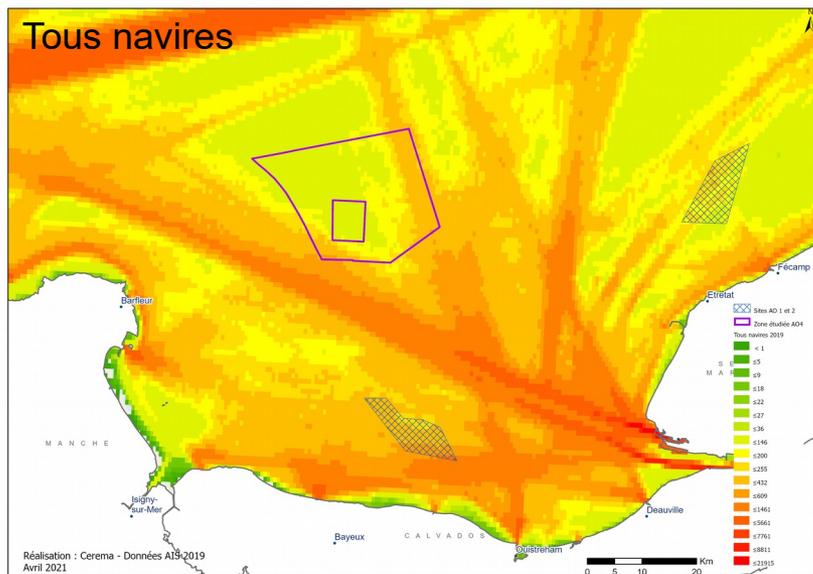


Gaëlle Nassif, Responsable d'études affaires nautiques
Émeric Bidenbach, Responsable d'études trafic maritime
Léa Thiebaud, Responsable d'études littoral et énergies

Description du trafic

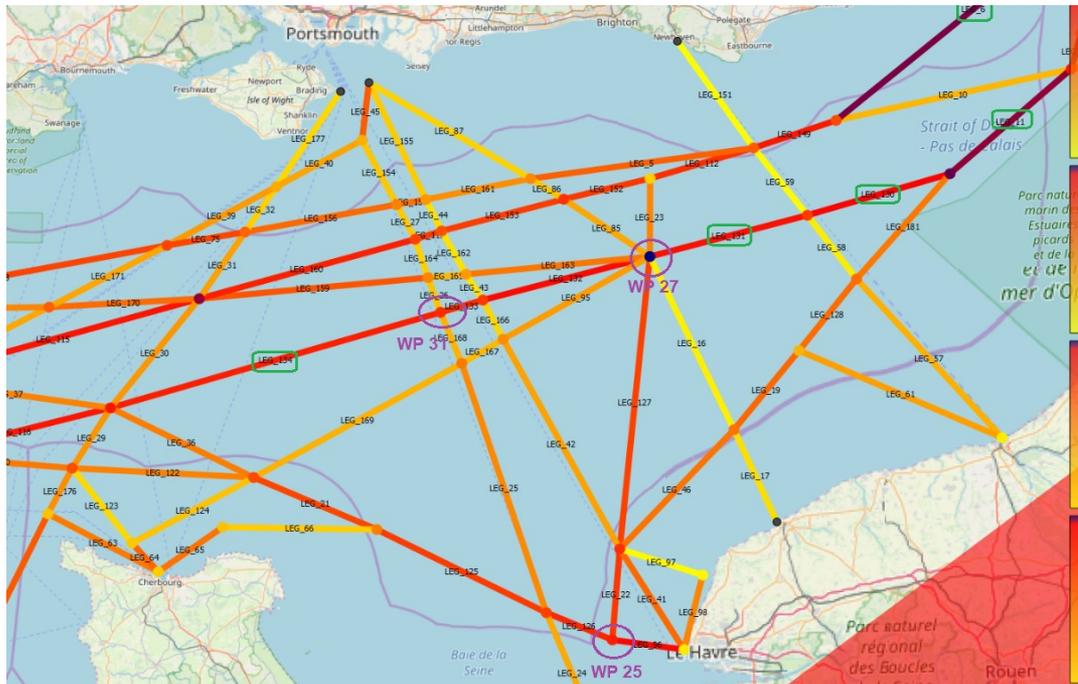
- La majeure partie du trafic est constituée de :
 - navires de marchandises diverses (cargos), principalement des porte-conteneurs ;
 - navires de transports d'hydrocarbures (tankers).
- Vitesse moyenne des navires : entre 12 et 14 nœuds.
- Tirants d'eau : peuvent aller jusqu'à 18 mètres pour certains tankers, mais se situent plus généralement entre 6 et 14 mètres.
- On note aussi la présence de rotations régulières de navires à passagers entre Caen-Ouistreham / Le Havre et Portsmouth.

Nombre de navires 2019 / Résolution : 0,5'*0,5'



Risques identifiés sur ce secteur

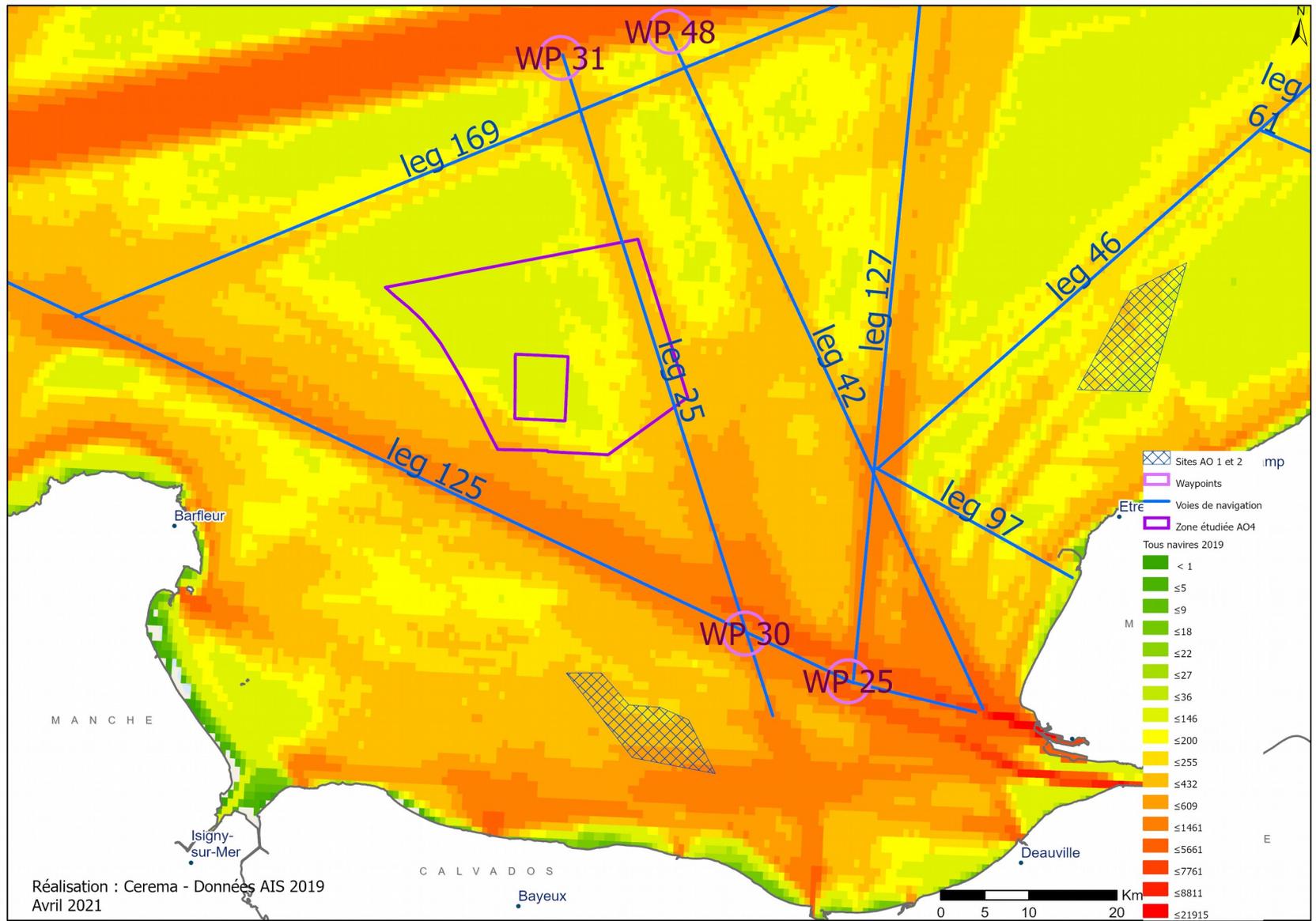
- Risques de collision entre deux navires qui se rattrapent et, dans une moindre mesure, entre les navires qui se croisent ou qui arrivent dans une zone de resserrement.



- **Points de rencontre** les plus accidentogènes :
 - WP27, WP 31 tous les deux situés sur la voie montante entre les deux DST
 - WP 25 qui se situent au niveau de la sortie du port du Havre.

- Les voies du DST du Pas de Calais et la sortie de la voie montante du DST des Casquets et les arrivées et départs du port du Havre sont les branches les plus accidentogènes, notamment pour les navires rattrapant.

Analyse des évolutions potentielles des voies de navigation



Analyse des évolutions potentielles des voies de navigation

La zone de l'AO4 va impacter les voies de navigation actuelles et augmenter le risque de collisions voir d'échouement lié :

- au déplacement de la voie de navigation de la branche 25 ;
- au rapprochement entre les voies de navigation des branches 25 et 42 (navires à passagers transmanche Caen-Ouistreham / Le Havre et Portsmouth) ;
- au rapprochement, voir fusion, entre les points de croisement 31 et 48 et les points de croisement 30 et 25.

- Point 3- Perspectives d'études en vue de l'État des lieux



Gaëlle Nassif, Responsable d'études affaires nautiques
Émeric Bidenbach, Responsable d'études trafic maritime
Léa Thiebaud, Responsable d'études littoral et énergies

Cartes de densité

- Données AIS issues du réseaux SPATIONAV (DAM-Marine Nationale).
- Seuls les navires ayant une jauge brute supérieure à 300 et les navires de pêche de plus de 15 mètres ont l'obligation d'emport d'un AIS.
- Les données ne sont donc pas complètement exhaustives du trafic maritime existant notamment de la plaisance.

- Type de navires : cargos, tankers, plaisance, passagers, pêche, tous navires ;

- Période : annuelle et/ou mensuelle ;

- Résolution : à définir en fonction de la zone d'étude ;

- Automatisation des calculs pour du monitoring sur de longues périodes.

Analyse du trafic

- Analyse des routes maritimes par rapport aux différents types de navires, pavillons, activités etc.. ;
- Analyse des événements de mer ;
- Description des moyens d'atténuations existants ;
- Analyse quantitative et qualitative des risques liés aux événements de mer.

Études des risques maritimes

- Étude quantitative (outil IWRAP)

C'est un système d'information géographique (SIG), qui gère, selon une méthode probabiliste, les interactions entre les routes des navires, les types de navires et la bathymétrie.

Les facteurs de causalités sont basés sur la **probabilité qui existe qu'un navire ne puisse pas modifier sa route** de manière appropriée pour éviter tout accident / incident maritime.

Il ne prend pas en compte les conséquences des accidents maritimes.

- Étude qualitative

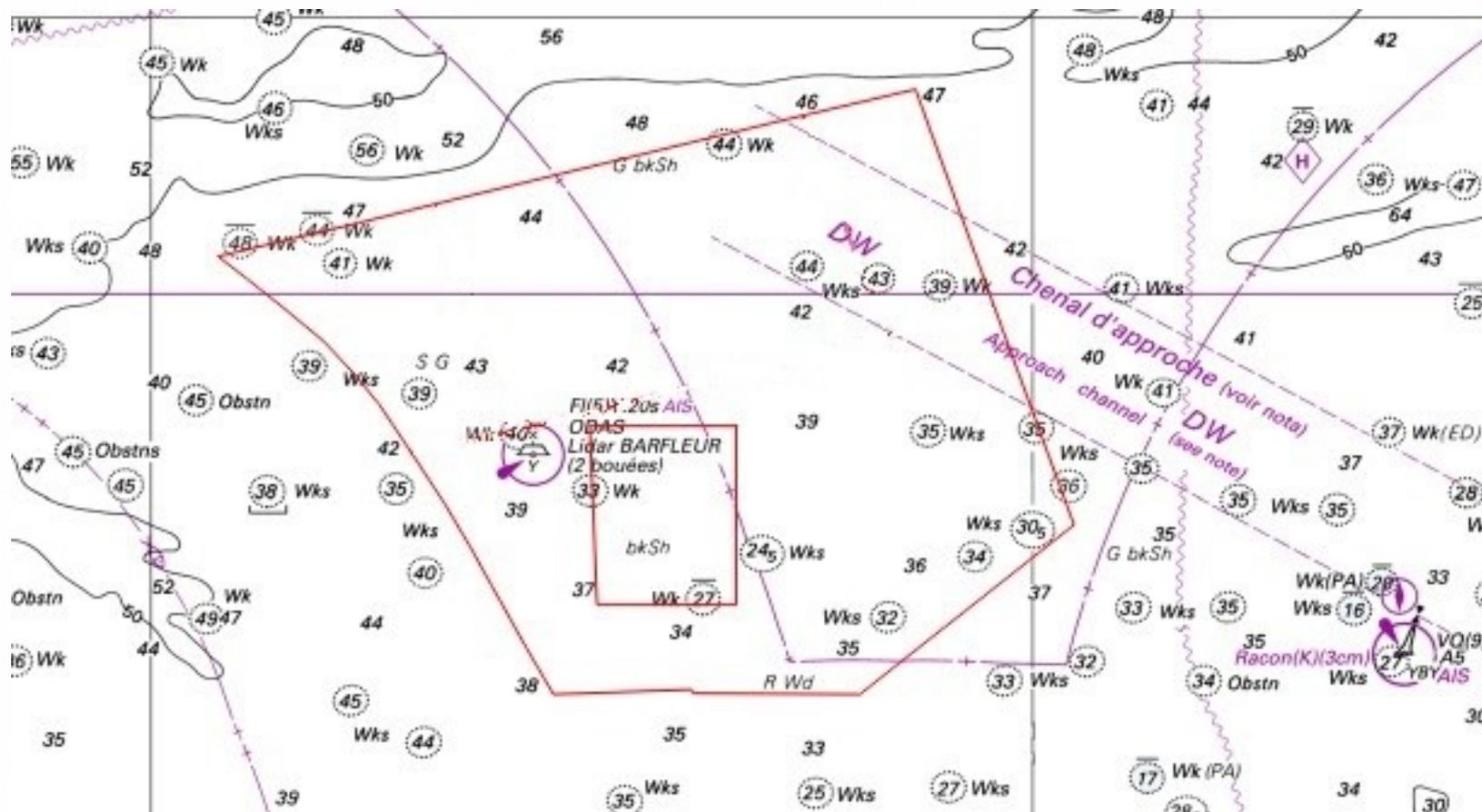
Basée sur la méthode SIRA (Simplified IALA Risk Assessment), cette analyse de risques permet d'identifier les dangers d'une zone, d'évaluer les risques (~ probabilité d'impacts) liés à ces dangers et de proposer des solutions de maîtrise du risque adaptées.

- Point 4- Réactions sur les travaux à venir

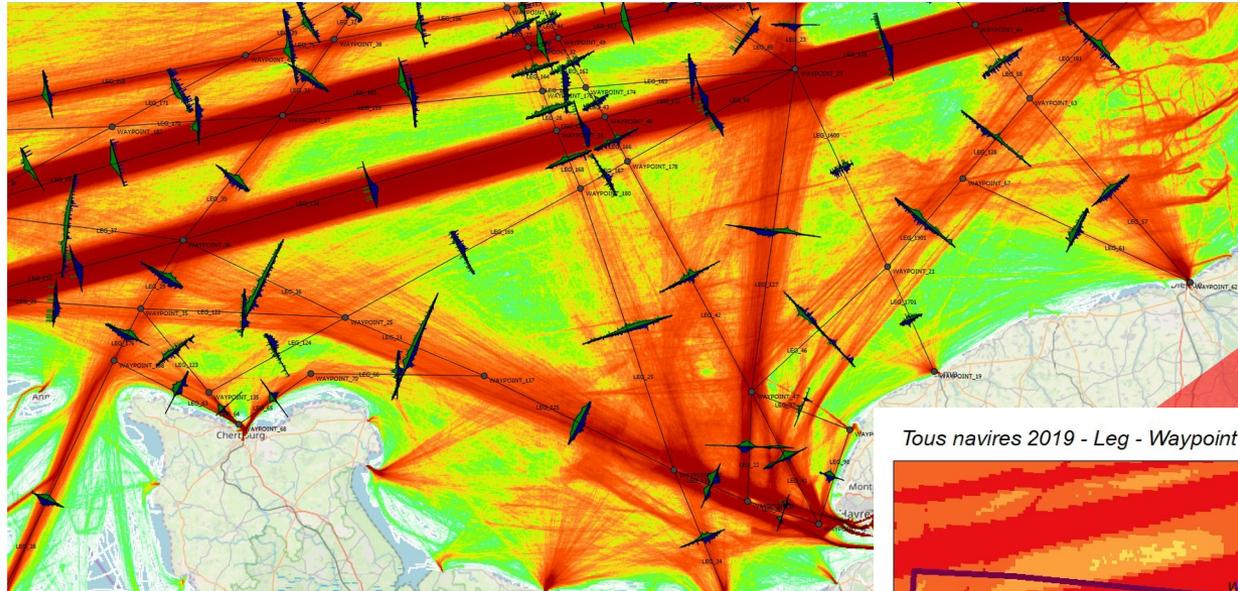


Evolution du trafic – Appel d’offres n°4

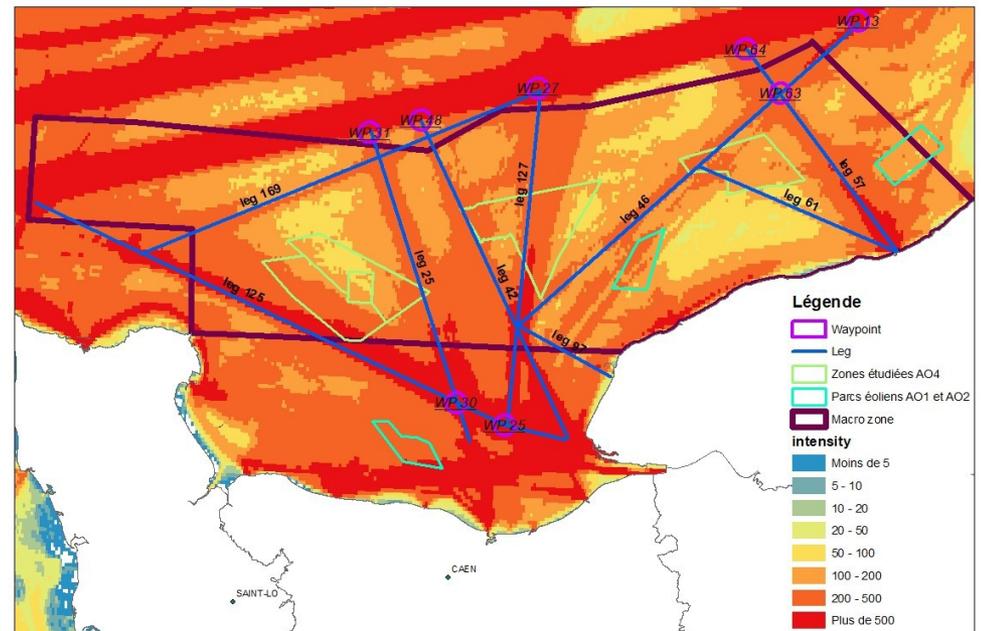
Évolution de l’accès au port d’Antifer



Evolution du trafic – Appel d’offres n°4



Tous navires 2019 - Leg - Waypoint



Rencontre à venir

Proposition d'ordre du jour, prochaine rencontre.

Rappels réglementaires et conclusions sur les précédents projets

1- Instruction DAM

2- Retour sur les conclusions des Grandes commissions nautiques Parcs éolien du Calvados, des Hauts de Falaise, Dieppe-Le Tréport

3- Contexte réglementaire en ZEE

Présentation des outils d'études