



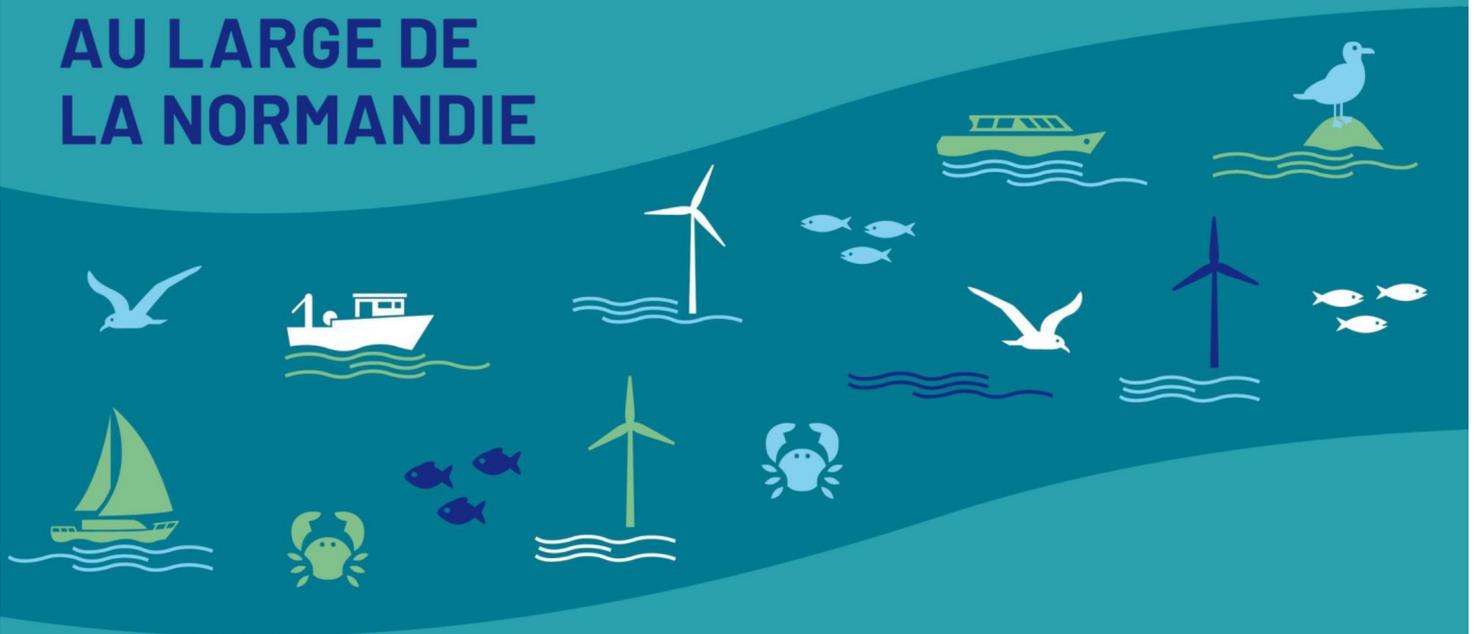
MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

TRAFIC ET SÉCURITÉ MARITIME

Compte rendu – 16 septembre 2021

ÉOLIENNES EN MER AU LARGE DE LA NORMANDIE



La réunion s'est tenue dans un format dématérialisé de 14h30 à 16h, en présence de 45 participants.

Voir annexe 1 : invitation

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 les invite à faire leurs remarques sur le compte-rendu de la première séance. Il évoque le sujet du trafic maritime dans la voie d'accès en eau profonde au port d'Antifer, qui a fait l'objet d'une étude réalisée par le Cerema. Cette étude qui va être présentée en séance contribuera à préciser l'emplacement exact du parc éolien.

2. Actualités du projet

Damien LEVALLOIS, DREAL, rappelle que l'ambition initiale était d'attribuer le parc en mars 2022, et de définir la zone en octobre 2021, il annonce un décalage de calendrier. L'attribution se fera fin 2022 afin de fournir des données complémentaires aux candidats (notamment géophysiques et géotechniques), et ainsi s'assurer qu'ils disposent de toutes les informations nécessaires pour faire les offres les plus compétitives possibles.

Il évoque l'annonce du Premier Ministre fin août 2021 de développer un nouveau projet au sein de la même zone de 500 km². L'Etat va saisir très prochainement la CNDP pour lancer la concertation cet hiver. Cette donnée sera aussi à prendre en compte pour l'étude de trafic maritime.

3. Présentation de l'étude par le CEREMA

a. Descriptif de la zone et analyse du trafic

Emeric BIDENBRACH, CEREMA, présente l'étude de caractérisation du trafic sur la voie en eau profonde du chenal du port du Havre-Antifer :

- Le contexte de l'étude et la question posée, à savoir la possibilité ou non de supprimer ou déplacer cette voie
- Les données utilisées pour l'étude (AIS et la liste des navires fournie par le port du Havre-Antifer)

Gaëlle NASSIF, CEREMA, présente les résultats de l'analyse du trafic :

- Les caractéristiques des navires entrant au port du Havre-Antifer
- Les caractéristiques des navires sortant du port du Havre-Antifer
- L'utilisation de la voie en eau profonde par les navires entrant et sortant

Echanges

Nicolas CHERVY, commandant du port du Havre, indique que les années étudiées (2018-2020) ont été marquées par de faibles volumes de pétrole brut transportés, ce qui explique la baisse du nombre de navires en circulation. Il estime toutefois que cela ne fausse pas l'analyse.

Pavel PEREIRA, président du pilotage du Havre considère que l'accès à la zone d'Antifer doit être faite par une voie sécurisée, reconnue internationalement. Il rejoint les conclusions du CEREMA qui préconisent un déplacement plutôt qu'une suppression de la voie en eau profonde. Il précise que si la voie est déplacée, il faudra aussi déplacer la zone de mouillage dont la délimitation doit être claire et qui doit être attenante à la voie d'accès.

Gaëlle NASSIF, CEREMA, confirme que la zone de mouillage devra aussi être déplacée, que cela nécessitera d'identifier les besoins précis, et à quel endroit elle pourra être déplacée (à étudier avec le SHOM).

Rémi CASTERAS et France KIRCHSTETTER, WPD, demandent via le chat s'il y a des procédures réglementaires ou des consultations nationales ou internationales à réaliser au-delà de cette concertation.

Damien LEVALLOIS, DREAL, indique qu'une information sur les travaux actuels devrait être faite à l'organisation maritime internationale (OMI) cet hiver.

Un participant au tchat souhaite savoir de quels trafics le chenal se rapprochera en passant sur un axe au 138.

Damien LEVALLOIS, DREAL, précise qu'à ce stade, la situation est analysée point par point. La mise en commun permettra de construire le schéma final.

Nicolas CHERVY, commandant du port du Havre, indique que la grande majorité des bateaux qui vont à Antifer s'arrêtent dans la zone de mouillage. Ils souhaitent connaître la direction des autres routes qui seront croisées et alertent sur la nécessité d'harmoniser pour ne pas en compliquer la gestion.

Gaëlle NASSIF, CEREMA, indique que la zone va déplacer beaucoup de trafic vers le même secteur. Une étude complémentaire permettra de voir comment planifier ces routes de manière sécurisée (éviter d'augmenter les risques de collision).

Laetitia PAPORE, UNICEM, relève que le trafic serait orienté vers la même concession que celle concernée par la zone actuelle de l'appel d'offres. Cette concession est délimitée en deux zones, l'une impactée par la zone retenue pour le parc éolien, l'autre par un rapprochement du trafic maritime. Elle s'interroge sur les impacts de ce rapprochement pour l'exploitation de la concession, dans la mesure où des navires extracteurs de 100 à 120 m viennent sur la zone.

Gaëlle NASSIF, CEREMA, précise que le trafic est de 50 navires par an sur la voie en eau profonde, ce qui réduit les risques d'interférences. Au-delà de cette voie, si une partie du trafic est décalé, il y aura un impact. L'étude présente pose une première pierre qui ne tient compte que du trafic maritime de cette voie et pas encore des autres activités. Il faut maintenant voir avec les autres activités pour ajuster.

Damien LEVALLOIS, DREAL, invite à consulter l'étude du trafic faite pour le débat public. La concession d'exploitation de granulats est déjà traversée par un flux de trafic important du port du Havre. Ce déplacement rajouterait un peu plus de trafic. Il précise qu'il n'est pas certain, à ce jour, que la zone finale d'implantation du parc éolien viennent en bordure Nord-Est de la zone.

Laetitia PAPORE, UNICEM, s'interroge sur les marges de manœuvre laissées par l'annonce d'un deuxième projet de parc éolien dans la zone.

Damien LEVALLOIS, DREAL, précise qu'il restera une marge de manœuvre d'environ 1/5 sur la zone des 500 Km².

Philippe de BONNAVENTURE, Prolarge, estime qu'il s'agit d'un trafic de moins de 5 navires par mois, et que l'interférence avec les autres trafics commerciaux sera très faible.

Gaëlle NASSIF, CEREMA, précise que le fait que ces navires soient peu manœuvrant et transportent des marchandises dangereuses génère un risque qui ne peut être occulté par leur faible nombre.

Nicolas CHERVY, commandant du port du Havre, ajoute que ces 5 navires par mois représentent le premier site pétrolier à eux tout seul. Le port est par ailleurs amené à se développer.

Damien LEVALLOIS, DREAL, s'interroge sur les raisons qui prévalent pour l'utilisation de ce chenal, à savoir le fait qu'il soit balisé et moins qu'il soit en eau profonde.

Gaëlle NASSIF, CEREMA, confirme que c'est ce qui ressort de l'étude. Il s'agit d'une route définie et qui permet une certaine priorité aux navires qui l'empruntent. Par ailleurs, les assurances incitent les navires à prendre des pilotages hauturiers et les voies réservées pour plus de sécurité.

Damien LEVALLOIS, DREAL, demande s'il faut identifier une nouvelle voie en eau profonde, ou une nouvelle organisation du trafic qui servirait à alimenter le port du Havre.

Gaëlle NASSIF, CEREMA, suggère de travailler avec les parties prenantes pour savoir si ces navires ont besoin d'une voie réservée.

Philippe de BONNAVENTURE, Prolarge, précise que l'Etat s'engage à un tirant d'eau assuré dans cette voie, d'où la nécessité de réaliser une étude du SHOM.

Pavel PEREIRA, président du pilotage du Havre indique que l'intérêt de cette voie est de garantir une zone avec assez d'eau pour avancer en toute sécurité vers la zone de mouillage, et de respecter la dimension réglementaire internationale, puisqu'elle a été définie par l'OMI. Aujourd'hui, tout navire qui se présente au port du Havre-Antifer a un chemin balisé en eau profonde. Il invite à beaucoup communiquer sur le déplacement de la voie auprès des usagers, et notamment des pêcheurs.

Damien LEVALLOIS, DREAL, souhaite identifier les interactivités entre leur usage du chenal aujourd'hui et de ce qu'il pourrait être demain.

Olivier PARVILLERS, SHOM, indique qu'il faudra aussi faire approuver par l'OMI la nouvelle route en eau profonde le cas échéant, en précisant une date de mise en service.

P. BONNEL, capitainerie de Rouen invite à retrouver les estimations qui avaient conduit à la création de l'actuelle voie d'approche d'Antifer pour s'assurer de ne pas passer à côté d'arguments de l'époque qui seraient toujours d'actualité aujourd'hui.

Damien LEVALLOIS, DREAL, retient l'idée qui supposera d'aller chercher dans les archives.

Christophe Le VISAGE aiguille vers les archives du SHOM.

Caroline PISARZ invite à se rapprocher de la représentation à l'OMI, pour demander la note préalable à la résolution.

a. Conclusion

Gaëlle NASSIF, CEREMA, présente les premières conclusions de l'étude :

- 1^{ère} conclusion : la voie en eau profonde est très utilisée et offre une route d'accès sécurisée au port d'Antifer (notamment pour les navires peu manœuvrant qui transportent des matières dangereuses). Le déplacement de cette voie est à privilégier plutôt que sa suppression.
- La voie en eau profonde pourrait être déplacée vers le nord. Le déplacement de la voie ne pénaliserait pas les usagers des routes actuelles qui iraient plus au sud ou plus au nord. Par contre, il faudra concerter les pilotes sur la possibilité de la déplacer par rapport au nouvel axe, et trouver une zone d'attente qui permette un accès facile.
- Le déplacement de la voie nécessite de réaliser une campagne hydrographique dans la zone prévue. La zone de granulat et l'augmentation potentielle du risque doivent être pris en compte également.

Echanges

Damien LEVALLOIS, DREAL, relève qu'à cette étape, il n'y a pas de problématique majeure, mais qu'il faut continuer à travailler sur tous les points évoqués.

Olivier PARVILLERS, SHOM, alerte sur la nécessité d'anticiper pour réaliser une étude hydrographique de la zone.

Damien LEVALLOIS, DREAL, précise que les caractéristiques d'évolution de cette voie d'eau devraient être arrêtées en 2022, afin de présenter un dossier à l'OMI, et que la voie puisse être effective en 2025-2026.

Laetitia PAPORE, UNICEM, demande si le chenal d'accès à Antifer est interdit à la pêche, et auquel cas, si son déplacement implique d'interdire de nouvelles zones de pêche.

Gaëlle NASSIF, CEREMA, indique que le chenal d'accès n'a pas vocation à évoluer, mais seulement la voie d'accès en eau profonde, non interdite à la pêche.

Pavel PEREIRA, président du pilotage du Havre souligne la nécessité de bien délimiter la zone de mouillage si elle est déplacée, notamment en déplaçant aussi la bouée RACON qui la signale.

Damien LEVALLOIS, DREAL, relève la nécessité de réaliser des travaux préliminaires pour confirmer la faisabilité du déplacement de la voie et de la zone de mouillage, avant de lancer une modification à l'OMI. Il faudra ainsi s'assurer de la possibilité hydrographique de créer une nouvelle zone accueillant une voie en eau profonde et un espace de mouillage.

Olivier PARVILLERS, SHOM, indique qu'à sa connaissance, les fonds sont très similaires entre la zone actuelle et celles plus au nord. La bathymétrie semble acceptable, mais il faut bien identifier les épaves et les hauts fonds. Les levées de base datent des années 1970-1980.

1. Conclusion

Damien LEVALLOIS, DREAL, invite les participants à relire l'étude et à faire part de leurs remarques pour que la DREAL puisse la valider à ce stade et passer à l'étape suivante.

Emeric BIDENBRACH, CEREMA, présente l'étape suivante qui consiste à extraire des indicateurs de saisonnalité par type de navires et par mois pour en sortir une représentation cartographique pour les années 2018, 2019 et 2020. Les résultats seront disponibles courant octobre.

Damien LEVALLOIS, DREAL, indique qu'une prochaine réunion aura lieu début novembre pour présenter cette nouvelle étude. D'ici là, une réunion aura lieu sur les aspects réglementaires. Il invite chacun à consulter régulièrement le site internet et à s'abonner à la newsletter.

Echanges

Rémi CASTERAS et France KIRCHSTETTER, WPD, demandent s'il est prévu de présenter des informations sur les radars.

Emeric BIDENBRACH, CEREMA, indique qu'ils ne disposent pas de données radar aussi loin au large.

Philippe de BONNAVENTURE, Prolarge, souhaite connaître les règles de navigation dans le parc éolien.

Damien LEVALLOIS, DREAL, renvoie vers les préconisations des comités nautiques des différents parcs, et propose de présenter le niveau réglementaire lors d'une prochaine réunion.

Laetitia PAPORE, UNICEM, souhaite disposer d'un zoom de l'étude de trafic sur les interférences avec la concession de granulats, en cas de translation de la voie en eau profonde.

Damien LEVALLOIS, DREAL, demande à disposer, pour se faire, des identifications des navires venus travailler sur les zones de granulats les années passées.

Nicolas CHERVY, commandant du port du Havre, invite à préciser la typologie des navires pour étudier les solutions d'encadrement du trafic. Un porte container ou un pétrolier peuvent beaucoup varier en taille. Il est plus fiable de se référer à des indicateurs de rapidité et de manoeuvrabilité.

Participants (par ordre d'arrivée dans le réunion numérique) :

CROSS Jobourg
Olivier PARVILLERS - SHOM
Philippe DE BONNAVENTURE, Prolarge
Préfecture Maritime
Annie LANNUZEL – DDTM14
SCHMIT Prémar
Charlotte LASINE – SHELL
Arnaud FORGAR
Nicolas CHERVY, port du Havre
Baptiste BEUGIN
Mathilde RABIET
Damien LEVALLOIS
Nicolas FERELLEC, CEREMA
Kenan VERON CRPMEM Normandie
Olivier BRAQUET – SHELL
Alizée LOPEZ
Caroline PISARZ – DIRM MEMN
Frédéric HERPERS Total RWE
OW Christophe LEBLANC
Gaelle NASSIF
Laetitia SAVARY
Florence SIMONET VTF WPD BDT
EOC Hervé MONIN
Brice COUSIN
L. PAPORE
Emeric BIDENBACH
Yann-Marie COLAS
France KIRCHSTETTER, WPD
Rémi CASTERAS, WPD
Baptiste TACONET
Station pilotage Le Havre
Julia TOURON SHELL
Pauline MALAPERT SHELL
Capitainerie Rouen P. BONNEL
Olivier BERTHEZENE
Amaël MACRON
Alexandre FOSSE Total Energies
Annabelle COQUET DIR Mer
Grégoire DURAND
Pierre CECCATO, RTE
Christophe LE VISAGE
Samuel LEMIER OW
Hervé MONIN EOC
Alexis FLEURY, Brittany Ferries



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Pour en savoir +

Concertation.centremanche@developpement-durable.gouv.fr
www.eoliennesenmer.fr

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