



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

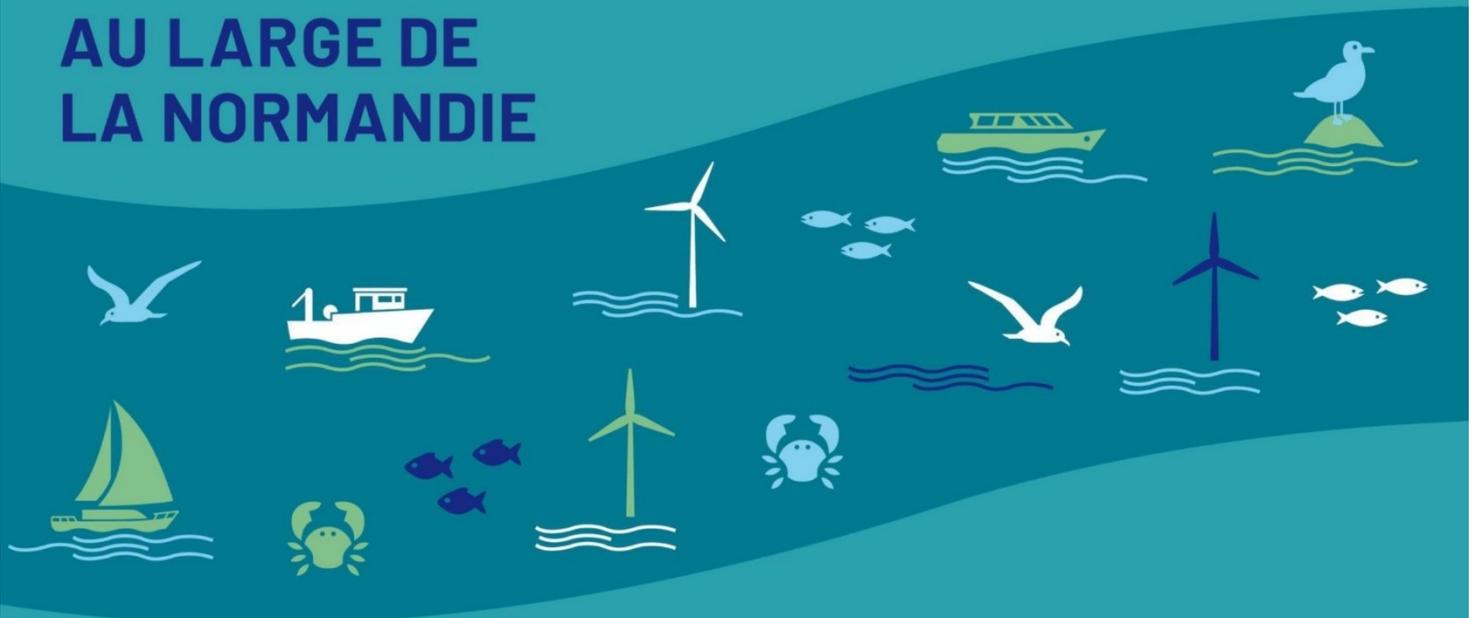
*Liberté
Égalité
Fraternité*

CONCERTATION « CENTRE MANCHE 2 »

Compte-rendu intégral de la réunion
publique dédiée aux usages en mer

Cherbourg – vendredi 29 avril 2022

ÉOLIENNES EN MER AU LARGE DE LA NORMANDIE



Intervenants présents

Pour la maîtrise d'ouvrage :

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

Thierry DUSSART, adjoint du préfet maritime de Normandie

Nicolas MAIRE, préfecture maritime de Normandie

Garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP) :

Dominique PACORY

Jean TRARIEUX

Laurent PAVARD, excusé

Atelier animé par Claude CHARDONNET, SYSTRA

1. Introduction

Claude CHARDONNET, animatrice

Bonsoir à toutes et à tous. Nous sommes réunis pour deux heures autour du projet de parc éolien en mer au large de la Normandie au sein de la zone « Centre-Manche ». Il s'agit d'une réunion publique ouverte à tous et accessible en ligne également.

Merci à ceux qui nous suivent en ligne. Je m'adresse tout de suite à vous pour vous indiquer que vous pouvez participer à cette réunion en formulant des questions sur le chat qui nous seront transmises et que nous pourrions aborder avec ceux qui sont ici présents.

Cette réunion a pour thématique les usages de la mer ; elle est placée sous l'égide de deux garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), Messieurs Jean Trarieux et Dominique Pacory qui sont avec nous ce soir.

Nous aborderons plusieurs sujets à travers les exposés de la maîtrise d'ouvrage et d'experts de la préfecture maritime. À ma gauche, Damien Levallois qui est le directeur du projet pour l'Etat. À ses côtés, Thierry Dussart qui est adjoint du préfet maritime et, Nicolas Maire qui est également de la Préfecture Maritime (PREMAR). Vous allez tous les trois intervenir et, entre chacune de vos interventions, nous allons pouvoir échanger avec le public. Tous les avis et questions sont les bienvenus et les intervenants essaieront d'y répondre autant que faire se peut.

Nous sommes ensemble jusqu'à 21h donc nous avons tout notre temps et j'invite tout de suite les garants à s'exprimer sur leur rôle. Merci.

Dominique PACORY, garant

Merci. La CNDP est présente sur cette concertation depuis le début. Nous sommes très heureux d'être là ce soir ; nous étions hier au Havre.

Ce qui importe, c'est la bonne information du public et de tous les publics. Cette réunion va participer à cette bonne information. On peut rappeler qu'il y aura un verbatim qui sera rédigé et mis à la disposition de tous via le site internet. Tout le public a donc la possibilité de revenir sur cette réunion et ce, même sans être présent ce soir.

Je ne doute pas qu'il y ait des participants en distanciel parce qu'on nous a expliqué hier soir que la communauté urbaine du Havre allait suivre cette réunion à distance. On rappelle aussi que le public a la possibilité de s'exprimer, de manière individuelle ou au titre d'une association, d'un syndicat ou de toute autre organisation représentative par le biais des cahiers d'acteurs qui sont mis à votre disposition. Les entreprises candidates à l'appel d'offres du gouvernement peuvent également s'exprimer : tout le monde en a le droit et il n'y a pas d'interdit ; donc nous comptons sur vous tous.

Je vous rappelle également, mais Monsieur Levallois reviendra certainement là-dessus, que des réunions importantes sont à venir la semaine prochaine dans le cadre de la concertation.

Un bilan partiel sera tiré le 11 mai avec une fin de concertation prévue le 16. Nous restons à votre disposition bien évidemment. Je vous souhaite une bonne réunion.

Claude CHARDONNET, animatrice

Damien Levallois c'est à vous pour introduire le contenu de cette soirée.

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

Bonsoir merci à toutes et à tous d'être présents ce soir. Je vais revenir brièvement sur le projet avant d'aborder la thématique de ce soir : les usages en mer.

Ce projet fait suite à l'engagement de l'Etat en faveur de la neutralité carbone. De quoi s'agit-il ? Cette slide présente une synthèse rapide de ce qu'est la neutralité carbone au travers de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Cette stratégie se décline en grands objectifs qui alimentent les lois et en décrets pour les appliquer.

Le but de la SNBC est de réduire de 40 % nos émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) d'ici 2050 à travers le développement des Energies Renouvelables (EnR) et l'effacement de l'ensemble du mix énergétique carboné (partie rouge du camembert) issu du pétrole, du gaz et du charbon. La partie carbonée représente 60% des énergies que nous consommons et le but, à l'horizon 2050, est que cette partie rouge soit la plus minime possible voire, n'existe plus du tout.

Comment arrive-t-on à cet objectif ? Avant tout, à travers le développement des EnR, en conservant une part de nucléaire pour électrifier les usages et avoir une production électrique « bas-carbone » mais également à travers l'effacement de 40 % notre consommation d'énergie actuelle.

Cet effacement se retrouve par exemple dans toutes les politiques d'isolation des bâtiments, d'électrification des moyens de transport. On cherche donc à gagner en efficacité et en efficience, soit à

choisir la bonne énergie pour le bon usage à ne pas utiliser d'énergie quand c'est possible ou le minimum possible.

Une fois que l'on a défini une stratégie, il faut se doter des outils pour y arriver. C'est ce qu'a demandé l'Etat à Réseau de Transport d'Électricité (RTE) : analyser ce que pourrait être un mix électrique à l'horizon 2050, dans un contexte où toutes les consommations énergétiques relèveraient de l'énergie électrique. Après deux ans de concertation avec l'ensemble des acteurs de la filière énergétique, RTE a proposé un rapport à l'Etat qui s'appuie sur 6 scénarii qui vont du M0 (scénario 100 % EnR à l'horizon 2050) au N03 (scénario où l'on conserve un maximum de nucléaire et où l'on relance le nucléaire).

Pour le sujet qui nous intéresse ce soir, quel que soit le scénario, l'éolien en mer est une forte composante de notre système énergétique à l'horizon 2050. Par exemple, si l'on prend le scénario 100 % EnR, ce serait 62 gigawatts des éoliennes en mer qu'il faut avoir à l'horizon 2050. Si l'on prend le scénario N03 ce serait 22 gigawatts à l'horizon 2050. Or, aujourd'hui nous parlons du 7^e ou du 8^e GW installé, donc le pas est important à franchir, et ce, même si l'on se dirige vers un scénario au maximum nucléarisé.

La zone d'implantation du projet éolien est issue du débat public 2019-2020 et des conclusions qu'on en a tiré l'État, au regard de la participation des citoyens. Celle-ci s'était notamment manifestée au travers d'un outil participatif qui avait été développé par la CNDP à l'époque afin de proposer des zones d'implantation des éoliennes au maître d'ouvrage (carte participative). On a donc retenu cette zone au large du Cotentin, une zone qui fait 500 km² et qui répond à grande majorité des attentes que l'on a pu recueillir. On ne peut pas répondre à toutes les attentes : il n'existe pas de zone magique qui réponde à tous les critères et les différents enjeux sont donc plus ou moins pris en compte, de manière équilibrée.

La zone « Centre-Manche » identifiée se situe à une distance équivalente de l'ensemble des côtes normandes (zone encadrée en jaune sur la carte). Le premier projet « Centre-Manche 1 » (en vert sur la carte) est un peu plus près des côtes (32 ou 33 km de distance à la côte la plus proche).

Ce nouveau projet qui fera jusqu'à environ 1,5 gigawatts occupera surface finale entre 220 et 250 km² et on espère que la mise en service se fera courant 2031. On mène en tous cas toutes les études techniques et environnementales afin de pouvoir donner l'ensemble de ces informations à l'industriel une fois qu'il sera sélectionné. Ceci afin qu'il puisse au plus vite demander l'autorisation et construire ce parc.

C'est un projet global qui a un coût estimé entre 4 et 5 milliards d'euros, raccordement compris (parc financé par l'industriel, raccordement financé par RTE). On peut estimer que les éoliennes seront entre 75 et 125 sur la zone. Pourquoi ce chiffre ? Depuis 2018, l'évolution réglementaire du « permis-enveloppe » permet à l'industriel lauréat de faire un choix évolutif d'éolienne et de s'adapter à la meilleure technologie disponible sur le marché au moment où l'industriel fait le choix technique de ses machines. Avec ce qui existe sur le marché aujourd'hui, ce sont 125 éoliennes qui seront nécessaires. On espère demain que les éoliennes seront plus puissantes, ce qui permettrait de réduire le nombre de machines pour atteindre la même puissance installée.

Il faut un raccordement électrique pour pouvoir évacuer l'énergie de ces parcs en mer. Le premier projet sera raccordé via le Cotentin au poste de Manuel, dans le fuseau que vous voyez sur la carte. Pour le second projet, on envisage un raccordement préférentiel sur le Calvados et une alternative existe en Seine-Maritime. Cette concertation vise également à discuter de ce raccordement où plutôt de sa destination et l'on voit d'ailleurs à travers notre concertation, que la préférence évolue vers la Seine-Maritime. On verra à la fin, en fonction des études qui sont menées ou des conditions d'accueil, et en fonction de nombreux paramètres, si l'on reste sur l'option préférentielle du Calvados ou si l'on part vers Le Havre. Il y a une forte expression de HAROPA et de la communauté urbaine du Havre pour orienter ce choix en leur faveur, mais d'autres critères doivent être pris en compte...

Parlons à présent du calendrier. On est en 2022, ce qui correspond à la concertation sur le projet. En 2022-2023, si l'Etat décide de continuer ce projet, il y aura le lancement de la procédure de dialogue concurrentiel afin de choisir l'industriel qui construira ce projet. Nous menons déjà les études sur le projet comme je l'ai dit tout à l'heure. En parallèle aura lieu une concertation spécifique dite « Loi Fontaine » pour le raccordement électrique. L'étude d'impact et les demandes d'autorisation sont estimées entre 2024 et 2026. Vu notre planning, je pense que les études environnementales seront terminées début 2024, ce qui signifie que, quelques mois après, l'étude d'impact sera prête pour demander les autorisations. De 2026 à 2031 auraient lieu les travaux, après l'obtention des décisions d'investissement, pour une mise en service en 2031.

Et on arrive au sujet de ce soir.

Claude CHARDONNET, animatrice

Effectivement, mais avant, je propose d'ouvrir un premier échange avec les participants. Damien Levallois vous nous avez rappelé les principales caractéristiques du projet et l'historique de son élaboration. Les internautes ont déjà formulé 2 questions d'explicitation et avant de vous les communiquer, peut-on savoir, parmi les participants en salle, combien assistent pour la première fois à une réunion de concertation sur le projet ?

La plupart des présents lèvent le bras.

Ces éléments sont donc déjà connus de vous. Vous auriez peut-être tout de même une intervention à faire ? Oui, Madame ? On vous apporte le micro, merci de vous présenter pour le compte-rendu.

Christiane TINCELIN, présidente de l'association Eolarge

Oui, merci, j'avais une première question concernant le poste électrique en mer et le raccordement. Une question avait été posée dans une réunion précédente et je n'avais pas très bien compris votre explication. J'ai cru comprendre fin février qu'il y aurait un seul poste électrique en mer pour les deux champs éoliens.

Deuxième question, il y avait deux tracés possibles de raccordement, l'un par le sud-est et l'autre par le nord-ouest, et vous m'avez répondu que le raccordement était déjà identifié. Cependant je n'avais pas eu ce sentiment.

Voilà ma double question. Merci.

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

Il y aura deux postes en mer d'une puissance de 1,25 gigawatts donc cela veut dire que le premier projet – qui ne fait que 1 GW – laissera disponible 250 MW de capacité pour le second projet, si celui-ci va jusqu'à 1,5 GW. Cela veut dire qu'une partie des postes est mutualisée au sens où la première plate-forme pourrait faire transiter vers le Cotentin une petite partie de l'énergie produite par le second parc. La seconde plateforme fera transiter la plus grande partie de la production du 2^e parc vers le Calvados ou vers la Seine Maritime. Ce qui n'est pas encore complètement arrêté est la manière dont RTE va concevoir la liaison entre les postes. C'est encore un peu loin mais il y aura bien deux postes. Le premier poste sera tel que défini lors de la concertation « Fontaine » qui a eu lieu le 28 février et qui a défini le fuseau de raccordement de moindre impact final.

Voici le tracé possible (voir présentation du projet) : le poste du 1er parc serait placé quasiment ici dans la partie nord-est de la zone de granulats et le raccordement filerait vers cette zone pour suivre la direction de la N13 et après la route vers Bricquebec.

Claude CHARDONNET, animatrice

Voilà les réponses à vos questions.

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

Pour préciser, on suit bien la zone de granulats au Nord-Ouest. A noter que le fuseau réel est plus fin que ce qui est dessiné là. Il faudrait que l'on reprenne cette diapo avec la conclusion de la concertation « Fontaine » puisque on a avancé sur le sujet.

Les liens sont disponibles sur le site de l'AO4, dans la partie « éoliennes en mer sur la Centre-Manche 1 », en particulier tous les comptes-rendus de cette concertation « Fontaine ».

Claude CHARDONNET, animatrice

D'autres questions ou interventions à ce stade un peu général, sur le projet et ses procédures ?

Dominique PACORY, garant

Peut-être que beaucoup d'entre vous ne connaissent pas la concertation « Fontaine ». J'indique que RTE a également organisé une concertation supplémentaire, dédiée aux riverains.

Arnaud FORGAR, DREAL

Pour tout nouvel ouvrage sur le réseau de transport d'électricité, RTE est soumis à la circulaire de 2002 signée par Madame Nicole Fontaine (d'où le nom). Celle-ci prévoit l'organisation d'une procédure de concertation qui a pour but de définir, avec les élus, les associations, les représentants des services de l'Etat et les chambres consulaires, le tracé de moindre impact pour le raccordement électrique.

Claude CHARDONNET, animatrice

J'invite Thierry Dussart intervenir sur le premier sujet de cette soirée : la politique de l'Etat en mer. Ceci offrira des éléments de contexte des usages en mer.

2. Présentation « Enjeux de développement de la filière éolien en mer » - Préfecture Maritime

Thierry DUSSART, adjoint du préfet maritime

Merci Madame. Bonsoir Mesdames et Messieurs.

Je vais recentrer mon sujet pour vous présenter de façon synthétique les enjeux du développement de la

filière de l'éolien en mer pour le préfet maritime.

Premier constat, la Normandie et notre façade Manche - Mer du Nord – vous voyez ici une carte que l'on va essayer de déchiffrer ensemble – donne beaucoup pour les énergies marines en général et l'éolien en particulier parce que, si on omet le projet hydrolien au niveau du Raz Blanchard, nous avons 6 autres projets dans la façade dont 5 rien que pour la Normandie.

En ce qui concerne l'éolien en mer, les projets sont figurés ici en en bleu (bleu un peu soutenu pour les projets qui sont déjà autorisés, soit pour deux d'entre eux en cours de construction, pour deux autres en cours d'autorisation : à Dunkerque, tout le long de la limite belge et à Dieppe-Le-Tréport). Vous reconnaissez notre zone d'un peu plus de 500 km² dédiée aux deux appels d'offres en Zone Économique Exclusive (ZEE) que sont le 4e et le 8e appels d'offres. J'indique que la localisation en ZEE signifie que la délivrance des autorisations relèvera la compétence du préfet maritime.

Bien sûr, vu de la terre, ces espaces maritimes peuvent paraître très vastes, mais je voudrais souligner que nous sommes dans une mer qui est assez étroite et qui est partagée en deux avec la partie britannique. A Cherbourg, par exemple, vous avez à peu près 60 milles nautiques de largeur dont la moitié seulement sous souveraineté des juridictions françaises. Dans ces eaux qui s'étendent sur la côte depuis le niveau du Mont-Saint-Michel jusqu'à la longitude de Morlaix et jusqu'à la frontière belge de l'autre côté, on remarque que c'est naturellement très étroit au niveau du détroit du Pas-de-Calais. Ce sont des eaux qui intègrent complètement les eaux Anglo-Normandes mais qui, par définition ne sont pas françaises et constituent la plus étroite des façades maritimes de France métropolitaine.

Se déroulent sur cette façade maritime de nombreuses activités. La première d'entre elles est très visible puisque c'est un espace qui est d'abord dédié à la circulation maritime (représentée ici en jaune) à travers ce qu'on appelle « le Rail », c'est-à-dire le prolongement des trois dispositifs de séparation de trafic qui permettent d'aller de l'Atlantique jusqu'à la mer du Nord. C'est un endroit très fréquenté puisque nous avons entre 200 et 300 bateaux de commerce qui empruntent tous les jours cette zone et qui, au passage, croisent un trafic passagers transmanche qui est non négligeable : avant Covid et Brexit, il y avait tout de même 17 millions de passagers en Transmanche.

Parmi les autres activités, il y a bien sûr l'activité de pêche présente partout sur la façade. Il y a aussi une activité de plaisance très développée - on approche d'ailleurs de la saison. L'extraction de granulats n'est pas qu'un cas théorique dans le cas qui nous intéresse aujourd'hui puisque à l'intérieur de la zone on a ici un petit timbre-poste qui correspond à cette activité.

Pour le préfet maritime, la bonne intégration de ces données avec l'activité éolienne sur la façade repose finalement sur 3 éléments principaux :

- Le premier est consubstantiel aux fonctions du préfet maritime. Il s'agit d'**assurer la sécurité maritime des personnes et des biens**. C'est pour cela que je vous ai parlé en premier du trafic maritime : le préfet est par exemple responsable du sauvetage en mer.
- Deuxième sujet de préoccupation qu'il partage d'ailleurs avec le préfet de la région Normandie pour l'ensemble de la façade, le préfet est coordonnateur de la façade et a une responsabilité en termes de **planification spatiale maritime**, ce qui se traduit au quotidien par la recherche d'une cohabitation la plus harmonieuse possible de l'ensemble des usages qui existent. Il y a des usages nouveaux comme l'éolien, mais aussi des usages anciens... Tout le jeu, c'est de permettre aux usages anciens de perdurer tout en développant les nouveaux.

- La troisième grande prérogative du préfet maritime par rapport à ces questions relève de l'**environnement marin**. Vous voyez ici plusieurs zones Natura 2000, en vert, celles qui relèvent de la directive Habitat, et en orange, celles qui relèvent de la directive « Oiseaux ». Dans les Hauts-de-France, nous avons un parc naturel marin, celui de la Côte Picarde et de la Côte-d'Opale.

Voilà donc nos trois grands sujets. Pour ce qui concerne la navigation maritime, l'intervention principale que nous avons eue et qui est déterminante pour le choix de l'emplacement de la zone qui nous intéresse aujourd'hui, c'est de maintenir une distance de garde entre les deux grands rails de navigation (de l'ordre de 10 milles, soit un peu plus de 18 km). Là-aussi, cela peut paraître beaucoup mais c'est ce qui représente notre bande d'arrêt d'urgence. On a fréquemment des navires qui sont en panne, c'est-à-dire qu'ils n'ont plus de propulsion ou qui ne sont plus manœuvrant. Cela arrive à raison de 180 fois par an, soit à peu près un tous les deux jours. Ce n'est pas très grave en soi, mais par contre ça peut le devenir : quand un bateau est dans cette situation il va chercher à réparer par ses propres moyens et puis il va nous prévenir et nous allons nous-même nous mettre en capacité d'intervenir. Cette « bande d'arrêt d'urgence » est une distance qui se compte pour nous en unités de temps : il s'agit de se donner les moyens et le temps d'intervenir, c'est-à-dire de se rendre sur les lieux.

Dans notre cas, Cherbourg étant l'endroit le plus près de la zone considérée, un remorqueur de haute mer d'intervention et d'assistance est situé à 40 minutes et peut prendre la mer lorsque les conditions de météo sont dégradées. Il peut atteindre, en fonction de la météo et de la marée, une vitesse de 19 nœuds, ce qui est une vitesse élevée pour un navire de cette importance. Jusqu'à présent, il fallait pouvoir rejoindre un éventuel bateau avant qu'il touche la côte et, désormais, il faudra pouvoir le rejoindre avant qu'il se trouve dans le parc éolien. On peut toujours intervenir dans le parc éolien, mais ça devient un peu délicat, donc notre préoccupation est de pouvoir intervenir avant. Nous ne prétendons pas d'ailleurs supprimer complètement ce risque. Il s'agit de le réduire de façon considérable en ayant cette possibilité d'assister le navire qui ne pourrait pas réparer par ses propres moyens.

Le deuxième sujet est celui de la cohabitation des usages en mer dont l'un des deux principaux, la pêche, est présente partout au sein de cet espace. Dans les précédents parcs, un travail de co-construction a été mené avec les organisations professionnelles de la pêche de manière à voir comment la pêche pourrait être autorisée à l'intérieur des parcs. Sachant que ce qui est absolument primordial dans l'esprit du préfet maritime, c'est que partout où il n'y a pas d'enjeux de sécurité, la liberté de naviguer en général et de pêcher pour les pêcheurs soit permise. Une mention particulière doit être également faite aux activités d'extraction de granulats déjà évoquées.

Dernier sujet, l'environnement. Vous voyez bien que cette zone n'est pas soumise à un enjeu particulier au plan environnemental (parc Natura 2000). Ce sont pour autant des zones qui présentent des équilibres écosystémiques qui sont intéressants, certainement à préserver. Ce sera donc également une préoccupation particulière du préfet maritime, et en particulier sur le sujet de ce qu'on appelle les « impacts cumulés ». Nous en sommes en effet au 6e parc pour notre façade maritime, 5^e pour la Normandie, et ceux-ci sont susceptibles d'avoir des interactions et des impacts cumulés pour l'impact socio-économique sur la pêche ou les granulats mais également sur l'environnement et il s'agit de les prendre en compte.

Voilà ce que je souhaitais dire en quelques mots. Merci Madame.

3. Temps d'échange autour des enjeux de développement de la filière éolien en mer

Claude CHARDONNET, animatrice

Merci beaucoup. Je partage avec vous une question qui a été posée sur le chat et qui s'adresse à l'Etat en général donc peut-être aussi à Nicolas MAIRE qui va intervenir dans un instant, mais je vous la livre. Un internaute dit que les études du CEREMA montrent une concentration de trafic au niveau de HAROPA – j'imagine qu'il évoque la baie de Seine – et mentionne la cohabitation difficile des usages. Sa question est : « quelle réponse pour sécuriser le trafic commercial ». Vous avez en partie répondu mais vous pouvez compléter si vous le souhaitez.

Thierry DUSSART, adjoint du préfet maritime

Très bien. Le rail principal est quand même déjà à une certaine distance et suit ce qu'on appelle des « dispositifs de séparation de trafic » (espaces en rose sur la carte) qui permettent de s'organiser un peu comme sur une route. On a une voie montante, plus proche de la France, et une voie descendante, plus proche de la Grande-Bretagne. A priori, notre projet est sans incidence une fois que l'on a précisé ce que j'ai indiqué tout à l'heure par rapport aux risques présentés par les navires qui ont perdu leur manœuvrabilité. La réponse viendra plutôt dans l'intervention de l'administrateur principal, Nicolas MAIRE mais les voies de desserte des ports, ici schématisés en jaunes, sont un peu plus compliquées que cela. On n'a pas représenté du tout sur cette carte le trafic transmanche qui croise le rail. Cela doit être regardé de manière plus fine mais je ne vais pas empiéter sur l'exposé suivant.

Claude CHARDONNET, animatrice

Merci beaucoup. Certaines personnes dans la salle souhaitent réagir à l'intervention de monsieur Dussart ? Oui, Monsieur, on vous apporte le micro. Merci de vous présenter.

Kenan VEYRON, chargé de mission au Comité régional des Pêches de Normandie

Je tenais à rappeler l'inacceptabilité de ce projet pour les professionnels. Comme vous le disiez, on en est au 5e parc sans avoir encore vu une seule éolienne. On ne connaît pas les effets que ça aura sur la profession et en plus on se retrouve avec une zone de 500 km² qui rajoutera en plus des difficultés à la navigation. Merci.

Claude CHARDONNET, animatrice

Effectivement, c'est un avis, pas une question, qui n'appelle donc pas forcément de réaction. Mais si vous le souhaitez, vous pouvez le commenter.

Thierry DUSSART, adjoint du préfet maritime

Simplement pour dire que cette inquiétude est bien compréhensible. C'est vrai que ce qui est délicat dans la situation actuelle, c'est qu'on est encore en amont de l'inauguration du premier parc éolien en mer en

France. Ce n'est plus qu'une affaire de quelques mois en Atlantique, un peu plus d'un an. C'est pour bientôt mais pas encore maintenant. En revanche, on vit déjà la phase chantier et on peut avoir l'intuition que c'est là l'une des phases les plus délicates ce qui permet d'avoir une idée sur l'impact sur la pêche, même si celle-ci endure dès maintenant un certain nombre d'interdictions ou de restrictions d'activité que je suis obligé de signer souvent. On est bien conscient de ce caractère-là.

J'ajoute que la France n'est pas le premier pays qui installe des éoliennes en mer, donc il existe quand même dans plusieurs pays européens des retours d'expérience plus ou moins connus, plus ou moins transposables qui peuvent quand même donner une idée. Je peux témoigner au nom de l'Etat que l'on fait quand même un gros effort auprès de la profession de la pêche, tout particulièrement dans une situation qui est forcément délicate pour elle, on le comprend bien.

Claude CHARDONNET, animatrice

Merci. D'autres interventions, questions ou avis ? Oui on vous apporte le micro.

Une résidente de Barfleur

Merci beaucoup. Cette fois-ci, je vais parler au titre de Barfleur puisque c'est mon village de résidence. Bien sûr, sur la côte, entre Barfleur et Saint-Vaast-la-Hougue, on est on est très proches des préoccupations des pêcheurs, donc je me permets de prendre la suite du commentaire de Monsieur : le point sur lequel je m'interroge, c'est le poids que représente cette zone dans l'activité globale des pêcheurs. Je crois que cette zone, on l'a vu sur les cartes, a été quand même choisie en essayant de respecter les zones de pêche essentielles de la Baie de Seine, mais combien de tonnes pêchées représentent ces 500 km²? A l'activité de combien de bateaux de taille moyenne cela correspond-t-il ? Combien d'entre eux seraient affectés ?

On entend beaucoup les pêcheurs dire que la pêche à l'intérieur de la zone reste très théorique pour eux et qu'ils voient mal l'activité de chalutage par exemple. Cela rejoint le commentaire du comité régional des pêches : j'aimerais donc savoir un peu ce que cette zone représente en poids en volumes de pêche globalement, car j'imagine que cela a été évalué, merci.

Claude CHARDONNET, animatrice

On peut avoir des réponses du côté de la tribune, on peut avoir aussi des réponses du côté de la pêche, présente ce soir.

Thierry DUSSART, adjoint du préfet maritime

Sur les chiffres, je ne sais pas. Damien Levallois pourrait-il nous donner une indication ? Je rappelle quand même que les 550 kilomètres carrés ne seront pas tous occupés par les deux appels d'offres à la fin.

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

Au total, les parcs éoliens représenteraient autour de 400 km².

Thierry DUSSART, adjoint du préfet maritime

D'accord. J'ajoute qu'à l'intérieur de chacun de ces parcs la pêche ne sera pas interdite partout : il y aura des restrictions.

Je parlais tout à l'heure d'un projet pilote que l'on a fait à Courseulles qui nous a permis de modéliser un petit peu l'activité de pêche. Pourquoi Courseulles ? Parce qu'à Courseulles on pêche surtout la coquille Saint-Jacques, une espèce sédentaire qui ne se déplace que de quelques mètres dans sa vie. On la pêche là où elle se trouve, ou bien on ne la pêche pas et elle meurt de vieillesse ce qui, évidemment, est très triste parce que les coquilles, c'est très bon. Il y avait un enjeu à vraiment pêcher ces coquilles, donc il y aura quelques zones d'intérêt, d'interdiction autour des piquets et des fils électriques. Autrement, l'essentiel de la surface du parc sera pêchable.

Dans la zone qui nous intéresse aujourd'hui, on a sûrement de la coquille, mais elle est beaucoup moins dominante que le poisson qui, pour le coup, est mobile. Il sera possible de l'attraper dans le parc, mais aussi de l'attendre à la sortie... La problématique est un tout petit peu différente. Je fais confiance au talent des pêcheurs pour savoir trouver le poisson là où il est.

Ce qui est affiché là vise à compléter à partir de l'exercice de pêche qui avait été fait sur Courseulles. Cette photo est un photomontage puisque les éoliennes n'existent pas encore. L'exercice a été conduit avec une vingtaine de navires qui se comportaient de façon fictive : les navires avaient sur leur carte marines des éoliennes fictives tracées, puis tous les navires ont été mis dans la même voie pour voir ce qui se passait.

Je rappelle qu'il y a 950 mètres d'écart entre chaque éolienne à Courseulles. Les navires de dragage mesurent entre 12 et 15 mètres de long. Ce sont des navires beaucoup plus engagés en termes de risque puisque la drague racle le fond. Sur le parc « Centre-Manche », les machines sont espacées de l'ordre d'1,6 km (soit presque le mille nautique) du fait de leur taille et de leur puissance. Certes, les bateaux de pêche sont un peu plus longs (entre 16 et 22 mètres) pour aller dans cette zone et se positionnent davantage sur le chalut pélagique qui roule sur le fond mais qui n'est pas aussi engagé qu'une drague. Je vais donner quelques chiffres sachant qu'il n'est pas facile de se projeter sur un espace maritime aussi vaste.

Nous avons réalisé une étude d'impact sur la pêche. À l'échelle de la Manche, presque tous les navires de pêche sont équipés de systèmes de balise de suivi, sauf ceux de moins de 12 mètres ou moins de 10 mètres. Cependant, en Normandie, dès qu'on pêche la coquille Saint-Jacques, même si on n'est pas dans la ligne réglementaire pour avoir cette balise, elle est obligatoire. On a la chance que tous nos navires de pêche qui vont vers le large (à plus de 5 ou 6 milles) et qui ont la licence coquille Saint-Jacques ont une balise. Ainsi, plus on est au large, plus les données sont fiables. Dans cette zone réservée aux navires de seconde catégorie (15-16 mètres de long contre 12 mètres en 3^e catégorie), ce qu'on observe c'est environ un million d'heures d'exploitation par an par tous les navires quels qu'ils soient (français ou étranger) et à peu près 600 navires différents. On s'aperçoit qu'il y a 7000 heures effectuées dans la zone « Centre-Manche » de 500 km² dont 85% réalisées par des Français. Sur les 600 navires, 180 passent dans cette zone. Si on veut être beaucoup plus précis, on peut par exemple regarder par art traînant : la diapositive de gauche représente du chalut et la photo de droite, la coquille Saint-Jacques. On considère que tous les navires qui ont répertorié une drague dans l'un de leurs engins de travail sur la période d'ouverture de la coquille Saint-Jacques pêchent des Saint-Jacques donc on maximise l'effort de pêche à la coquille Saint-Jacques. On a donc un petit panache dans le sud, ce qui est déjà pris en compte (zone en jaune sur cette carte, au sud du gisement de granulats). Pour donner un ordre d'idée, il a été exploité un peu plus d'une semaine et ensuite, faute de rentabilité, les navires ont réarmé au chalut.

Sur la photo de gauche, on remarque une tache au-dessus de la zone de granulats en bleu. Pendant le débat public, cette tache n'existait pas sur les données 2016-2017-2018 : c'est un nouveau navire qui est arrivé en 2019 et qui est venu pêcher là. C'est une tache qui paraît énorme mais qui ne représente que sur 4-5 jours de pêche /an.

Avec certains outils de l'Ifremer, on peut aller jusqu'à calculer le chiffre d'affaires, un peu moins précis

puisque la vente directe est importante et que le calcul est fait par rapport au prix de vente en criée. Par contre, on a ainsi la donnée du poids pêché par espèce. On est capable de dire ce qui a été pêché.

Claude CHARDONNET, animatrice

Damien Levallois, cette étude est-elle disponible ?

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

Oui, il faut que je prenne le temps de la mettre en ligne. **(Après vérification post réunion, cette étude est en ligne depuis début mars).**

Claude CHARDONNET, animatrice

Une autre question ici, je vous en prie.

Kenan VEYRON, chargé de mission au Comité régional des Pêches de Normandie

Oui, très rapidement, vous avez parlé de l'expérimentation au niveau de Courseulles qui a effectivement eu lieu mais au large de Barfleur, les conditions peuvent être beaucoup plus difficiles. Vous parliez de la possibilité pour les pêcheurs de pêcher à l'extérieur du parc mais il faut prendre en compte que la période de travaux et d'installation, l'augmentation du trafic pour amener les éoliennes risquent d'effaroucher voir de détruire certaines espèces et la biodiversité en général. Merci.

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

On va le voir sur l'étude trafic. L'hypothèse prise dans le cadre de l'étude de l'impact socio-économique, est celle d'un parc fermé (soit une modélisation de la phase de travaux). Il faut noter qu'après, il sera ouvert au maximum à la pêche.

Il y aura certes toujours un impact économique, mais qui sera vraiment réduit par rapport à l'hypothèse la plus restrictive, celle des travaux.

Claude CHARDONNET, animatrice

Damien Levallois je vous laisse donc nous présenter les principaux résultats de cette étude de trafic.

4. Présentation « Etude de trafic » - DREAL Normandie

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

Comme le disait Thierry Dussart tout à l'heure, on a le rail au large, mais, comme le demandait un internaute, qui peut-être s'occupe du trafic maritime à l'entrée du Port du Havre, qu'est-ce qui se passe dans le reste de l'espace maritime ?

Pour les pays d'Europe, c'est assez simple : à partir du Pas-de-Calais, le trafic maritime est engagé dans des voies et on n'en sort plus jusqu'au port de destination. En Normandie, on a la possibilité, en tant que navire, de prendre la route de son choix quand on quitte le secteur du DST des Casquets, à quelques exceptions près (pas moins de 7 milles nautiques des côtes pour le transport des matières dangereuses). Ils peuvent en particulier prendre les voies qu'ils veulent pour rejoindre le port ou le quitter, ce qui nous a conduit à mener les études de trafic maritime dans la zone afin de pouvoir justement étudier ce qui existe aujourd'hui.

Quelles sont les voies utilisées aujourd'hui ? Quels sont les risques associés dans l'état actuel de ce trafic ? Aujourd'hui l'état des lieux est fait et on va pouvoir entamer l'étude de risques, on va regarder comment on peut concevoir de nouvelles voies de trafic. Sachant par exemple que celle d'accès au port d'Antifer passe aujourd'hui dans la zone des 500 km². La faire évoluer aura des effets en cascade sur le reste du trafic. Aujourd'hui, on peut donc regarder de façon théorique ce que l'on crée ou pas comme risque par rapport à ce qui existe aujourd'hui.

C'est comme cela que l'on va modéliser le futur trafic maritime pour après, si on arrive à conclure au niveau de l'État français, aller proposer à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) un agencement des trafics pour aller vers le port du Havre et *a minima* vers le port d'Antifer. Pourquoi aller voir l'OMI ? Parce qu'on n'est pas dans les eaux internationales. Ce que vous avez à l'écran est l'information communiquée à Londres afin de modéliser le trafic maritime en vue d'implanter des parcs éoliens.

Notre dynamique consiste à modéliser les différentes situations en amont des décisions : je rappelle qu'aujourd'hui, la zone des 500 km² n'est toujours pas autorisée pour les éoliennes, et ne le sera pas avant 2025-2026. On espère avoir terminé ces travaux de recherche l'an prochain. L'information à l'OMI a été envoyée courant mars 2022 et sera présentée en mai ou juin 2022.

Cette étude de trafic maritime a été discutée depuis le mois de mai 2021. On en est à la troisième version pour définir l'état des lieux parce que, chaque fois que l'on présente cette étude aux acteurs du monde maritime, il y a des demandes de complément. Cette version se base sur deux années d'étude 2018-2019, elle cartographie de façon mensuelle la zone et détaille les navires par taille. Elle va rechercher tous les navires au mouillage, et concerne tous les navires (cargo, tankers, navires de passagers, pêche, plaisance). On regarde les flux qui entrent et qui sortent des ports pour pouvoir modéliser correctement le risque et on explique aussi comment on va mener cette analyse du risque pour les usages actuels.

Ce que l'on voit sur la partie gauche de la slide, c'est que, pour les cargos et les tankers, on a des flux de trafic qui sont à peu près identiques sur les mêmes voies, toute l'année. En revanche, la plaisance est un phénomène très saisonnier (navires qui disposent de l'AIS, une balise qui émet afin de pouvoir informer le navire croisé de ce que l'on fait). Plusieurs activités sont très différentes. Enfin, on voit que la pêche est dans une activité plutôt mouvante, avec certains types de navires plutôt stables en termes de localisation.

Voilà, j'ai mis sur cette slide les évolutions de la pêche (via des balises de navigation (navire de plus de 15m) et pas des balises de pêche, ce qui explique pourquoi on a moins de navires). Voilà les cartographies par taille de navire. J'ai séparé ici les navires de longueur inférieure à 180 mètres et ceux entre 180 et 250 m, et on voit que les points de passages ne sont pas les mêmes.

Sur les zones de mouillage, on voit, sur la photo de gauche, que l'on a une importante zone de mouillage en face de Saint-Vaast (utilisée principalement l'hiver puisqu'on a des vents dominants de sud-ouest à nord-ouest quand une dépression passe). Cette zone de mouillage est parfois très pleine, et va être travaillée pour compter quelques points de mouillage de plus parce que c'est un bon abri pour les navires de commerce pour entamer le départ vers l'Atlantique avant le passage des Casquets qui est un endroit difficile à passer. On voit également les zones de mouillage au large du port Haropa et des autres ports.

Pour l'analyse de risque, on utilise deux méthodes, une méthode qualitative et une méthode quantitative pour pouvoir cumuler les deux. Le logiciel qui tourne pour la méthode quantitative repose sur de nombreux paramètres. C'est pour cela que les usagers de la mer sont attendus pour renseigner tous ces paramètres et les étalonner parce que sinon, la machine ne va pas nous dire ce qu'il faut.

L'autre méthode, qualitative, consiste à analyser la zone par morceau ; un premier découpage a été proposé qu'on a déjà fait évoluer avec les pilotes de Cherbourg et du Havre ainsi qu'avec le commandant du port du Havre. Une première réunion de calage de cette étude de risque va être fixée quand on sera

libérés de cette concertation (à partir du 16 mai).

Voilà, la première version reçue en mars de cette étude va être mise en ligne même si une V2 résultera sans doute de la présentation au pilotage et au port.

Claude CHARDONNET, animatrice

Pouvez-vous résumer les conclusions principales de ce que vous nous avez présenté ?

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

On n'a pas une homogénéité de la présence ou de la manière dont les navires évoluent dans l'espace. La zone « Centre-Manche » est bien placée vis-à-vis du trafic maritime : à quelques exceptions près, c'était une zone peu traversée. Les navires sur la partie ouest quittent ou vont vers les Casquets (arrivée au port du Havre) et, sur la partie Est, on est en limite du trafic commercial navire à passagers Ouistreham Portsmouth. Au milieu de la zone, il y a des choses qui se passent, mais ce n'est pas le fort du trafic.

Ce que l'on a remarqué aussi, c'est que le chenal d'Antifer en eaux profondes qui passe dans la zone Centre-Manche, est très peu exploité (40 pétroliers à l'année, pas même un par semaine).

Quand on regarde les tailles des navires, on s'aperçoit que des navires encore plus grands que des pétroliers (portes conteneurs près de 400 m) n'utilisent pas non plus ce chenal d'Antifer.

Là-dessus vient la question de l'organisation de l'arrivée au port du Havre en présence de tous ces flux de trafics. Lorsqu'on a la coquille Saint-Jacques qui s'ouvre, avec près de 200 navires qui pêchent à la coquille Saint-Jacques – ce n'est pas aussi intense que Saint-Brieuc, ils ne sont pas au mètre près les uns contre les autres mais ont entre 50-100 m entre chacun d'entre eux – et qu'on a un porte-conteneurs de 400 mètres qui arrive au milieu cette flottille, ça peut poser question. Je sais que le commandant de port du Havre pose ces questions, donc on regardera si les navires de commerce sont empêchés lorsqu'il y a de grands mouvements de navires de pêche autour. Ils le sont évidemment un peu, pour avoir fait de la police de circulation dans le Pas-de-Calais, (j'en ai fait des contresens pour aller chercher le navire de pêche lui-même à contresens du trafic), et ce, même de nuit...Oui, il y a toujours quelques navires qu'il faut aller chercher, mais en grande majorité, ils respectent les règles.

Tout ce monde s'organise. J'ai tendance à dire que, notre Baie de Seine, est notre site pilote puisqu'on y mène toutes les activités depuis longtemps, entre les zones de granulats, les zones de protection environnementale, la pêche à la coquille Saint-Jacques, la plaisance et le tourisme balnéaire. On a tout le temps réussi à faire cohabiter toutes les activités. Alors, demain, il y en aura une nouvelle, le parc éolien du Calvados, qui est aussi une nouvelle activité pour la France. Pour les pays du nord de l'Europe, l'énergie a toujours été présente avec les centrales et avec les plates-formes pétrolières donc leur conversion en éoliennes n'a pas été vécue comme une nouvelle activité.

Dans ce secteur Baie de Seine, on a vraiment un laboratoire qui nous dit ce que pense l'Etat en termes de cohabitation et que la mise en place de cette cohabitation est possible puisqu'on le fait déjà, même à l'intérieur de la filière pêche je pense à la régulation entre arts dormants et traînants. Parfois, ces activités sont juste réglementées par le comité régional, mais en tout cas, ce secteur est un bon laboratoire.

Claude CHARDONNET, animatrice

Oui. Donc, ce que l'on peut déjà retenir de la première partie de votre intervention, c'est qu'on est dans une zone de flux moins dense que d'autres, ce qui est donc plus favorable à l'émergence ou l'irruption d'une activité nouvelle.

Dominique PACORY, garant

Je voulais ajouter des analyses en cours dont a parlé Damien Levallois et qui ne seront bien sûr pas terminées lorsqu'il sera libéré de la concertation. Il faut en effet savoir qu'il va y avoir une post-concertation, avec un suivi des études qui sont faites, et que le public pourra toujours s'informer lors de cette post-concertation qui aura lieu après le 16 mai.

5. Temps d'échange autour de l'étude sur le trafic maritime

Claude CHARDONNET, animatrice

Merci. Je vous invite, en ligne, comme en salle, à revenir sur certains points de l'intervention de Damien Levallois pour poser des questions, exprimer un avis, exprimer une crainte, ou exprimer au contraire des attentes. N'hésitez pas à le faire.

Dominique PACORY, garant

J'ajoute que nous invitons les pêcheurs, soit le comité régional, soit les individus en général, à produire des cahiers d'acteurs comme ils savent le faire. De même pour les exploitants des zones granulat, on est demandeurs.

Claude CHARDONNET, animatrice

Pas de réaction, pas de question ? Tout est clair ? En tout cas le rendez-vous est pris pour la mise en ligne des résultats des études.

Ah si, une question en ligne ou plutôt, une remarque de quelqu'un qui dit que « en conclusion, il faut veiller à gérer la cohabitation en réglementant ». Donc la personne s'exprime en appelant de ses vœux une réglementation qui permette de favoriser une cohabitation « équilibrée », on peut l'imaginer.

Je dirais que ça n'appelle pas forcément de commentaire mais en tout cas c'est bien noté. Une question du représentant de la pêche.

Kenan VEYRON, chargé de mission au Comité régional des Pêches de Normandie

Vous dites que ce n'est pas un nouvel acteur en soi l'éolien, mais s'il arrive dans une zone qui était déjà occupée par d'autres activités, il prend une zone qui était utilisée par d'autres activités, ce qui fait que, cumulé avec le contexte Brexit et le report de pêche associé, les zones de pêche se rétrécissent. L'éolien rajoute une contrainte à la profession pour pouvoir pêcher dans ces eaux-là. Vous leur retirez en quelques sortes des zones de pêche. Merci.

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

C'est un nouvel acteur ici. Je disais simplement que l'énergie n'était pas un nouvel acteur dans la mer du Nord mais c'est bien sûr un nouvel acteur sur notre façade, tout à fait.

Claude CHARDONNET, animatrice

Nicolas Maire, c'est à vous.

6. Présentation « Règles de navigation et d'usage de l'espace maritime - ?

Nicolas MAIRE, préfecture maritime

Comme vous le savez, la première mission du préfet maritime est de garantir la sécurité des personnes et des biens. Et comme on l'évoquait à l'instant, les parcs éoliens vont constituer une nouvelle activité et l'objectif de la préfecture maritime, est de maintenir - dans la mesure du possible - des activités préexistantes (en particulier la pêche professionnelle et la plaisance) tout en assurant la sécurité de chacun.

Cette sécurité passe notamment par l'établissement de règles de navigation dans et aux abords du parc éolien. En guise de comparaison je viens préciser que ces règles de navigation sont différentes d'un pays à l'autre. La carte que vous voyez ici, représente la zone au large de Zeebrugge où vous avez deux grands parcs éoliens de part et d'autre de la frontière belge et hollandaise ici et là.

Claude CHARDONNET, animatrice

N'hésitez pas à vous lever pour appuyer votre commentaire en désignant sur la carte les secteurs dont vous parlez.

Nicolas MAIRE, préfecture maritime

Vous voyez ici, sur la partie gauche, une zone dédiée à l'éolien pour la partie belge et, de l'autre côté vous avez ici la partie hollandaise avec un parc en cours de construction. On a deux approches en termes de réglementation, avec

- Une approche belge plus restrictive où tout accès au parc est interdit,
- Une approche hollandaise où l'accès au parc est autorisé à tout navire de moins de 24 mètres. Un accès à un corridor pour des navires de commerce entre 25 et 45 m a même été établi au milieu de ces deux grandes zones de parc.

On est vraiment sur des approches différentes dans une zone un peu circonscrite. En France, notre position est intermédiaire entre ces deux approches : on accordera l'accès au parc sous les conditions liées notamment au type de navire.

Pour la partie française, c'est bien le préfet maritime qui réglementera l'accès à ce parc à travers un arrêté de navigation. J'ai mis un exemple d'arrêté du préfet maritime Atlantique car cela reste un peu notre modèle puisqu'ils ont un an d'avance sur nous. Vous le voyez ici sur la slide, à droite, le parc de Saint-Nazaire avec l'instauration (en orange) de corridors de navigation pour favoriser le transit des navires de pêche professionnelle.

Le préfet maritime ne prend pas cette décision seul, il s'inspire en premier lieu de la Grande Commission Nautique. C'est une commission qui est composée, je cite, de « marins pratiquants » (commerce, plaisanciers, marins-pêcheurs) et d'experts qui ont pour objectif d'établir des règles de navigation et des règles de balisage pour sécuriser la navigation de ces différentes pratiques de navigation. Vous voyez à gauche le procès-verbal de la Grande Commission Nautique qui date de 2015, pour le parc du Calvados, et qui avait proposé des règles de navigation et de balisage sur lesquelles s'appuie actuellement le préfet maritime.

Cette Grande Commission Nautique ne s'est pas encore réunie pour les parcs de la zone « Centre-Manche » comme elle a pu l'être pour le Calvados et pour d'autres parcs, mais elle devrait le faire d'ici quelques semaines. On a malgré tout, des tendances qui se dégagent d'une façade à l'autre : globalement, les mêmes règles sont proposées par les marins pratiquants et je vais pouvoir vous les présenter dans quelques instants.

En plus de cette recommandation de marins pratiquants, le préfet maritime peut également s'appuyer sur des réglementations nationales. Vous voyez à droite des règles définies par la direction des affaires maritimes, qui donnent de grands principes généraux comme le fait de recommander l'accès à des navires en fonction de leur taille, de leur type et de leur vitesse. On a deux grands types de doctrine sur lesquelles on peut s'appuyer :

- Les réglementations nationales qui sont de grands principes,
- La Grande Commission Nautique qui en fait une application locale avec les enjeux locaux.

Voilà comment cela peut se matérialiser sur nos cartes. On voit là les règles de navigation externes au parc. Chacun des plots correspond à une éolienne. Cette zone de 500 m sera dédiée notamment aux navires à passagers – on sait notamment qu'au large de Fécamp, il y a un fort intérêt de développement du tourisme industriel pour la municipalité et il a été envisagé de favoriser l'accès de ce tourisme jusqu'à une limite de 500 mètres autour du parc éolien.

Pour la navigation commerciale, il a été décidé de maintenir une distance de 2 nautiques : un navire de commerce ne pourra pas s'approcher à moins de 2 nautiques du parc.

Pour la partie navigation à l'intérieur – vous reconnaissez le parc du Calvados – les recommandations sont les suivantes :

- la première, c'est une navigation qui ne pourra pas être inférieure à 50 mètres autour de chaque de chaque éolienne,
- la seconde, c'est que la pêche ne pourra pas se faire à 150 mètres de part et d'autre des câbles inter-éoliennes.

La plaisance sera autorisée à transiter dans le parc, sous réserve de bien respecter cette interdiction de 50 mètres autour de chaque éolienne. Autre illustration liée à la sous-station électrique : il y aura aussi également une interdiction de transiter autour la sous-station à moins de 200 m de part et d'autre.

L'autre point spécifique à la pêche professionnelle c'est encore une fois la cohabitation des différents usages : arts dormants et arts traînants. Ce qui a été établi, c'est que les arts traînants pourront exercer leur activité dans ces couloirs, tandis que les arts dormants pourront exercer leur activité sur ces zones un peu plus claires : entre les câbles interéoliennes.

Ce sont des règles qui ont été travaillées et validées à la fois par le lauréat du parc, par les services de l'Etat mais également par la filière de la pêche.

Cette slide-ci vise à illustrer comment s'organiseront les usages de la pêche pendant la phase travaux, alors que les précédentes évoquaient la phase d'exploitation qui dure à peu près 25 ans. Pour rappel, la phase travaux ne dure que 2 ans mais c'est aussi une phase sensible avec de nombreux navires sur zone pour la construction. Il a malgré tout fallu que l'on prenne en compte l'objectif de maintien, dans la mesure du possible, des autres usages en mer, et donc, il y a eu un travail de co-construction dans différents groupes de travail notamment en ce qui concerne la sécurité maritime. Ce travail a eu lieu en présence de la filière de la pêche, de la plaisance, des pilotes maritimes, des centres de sauvetage (CROS) et de la préfecture pour proposer des règles d'installation du parc.

On a établi un phasage du parc (ici, du Calvados) : il sera divisé en quatre ou cinq secteurs et les travaux seront évolutifs de manière à pouvoir dégager dès que possible des zones qui seront réouvertes à la navigation et aux activités, en particulier la pêche professionnelle. On avait établi trois grands codes de navigation :

- en vert, accès libre à la navigation et à la pêche
- en orange-jaune, accès à la navigation avec des réglementations spécifiques à la pêche
- en rouge, toute activité, y compris la pêche, est interdite.

En première phase du projet de parc du Calvados, la zone est totalement ouverte à l'exception de cette petite zone centrale qui est l'emplacement de la future sous-station électrique.

Vous voyez que les schémas évoluent, vous avez ici en jaune toute une zone qui est ouverte à la navigation mais pour laquelle l'activité de pêche professionnelle est contrainte. Effectivement, la zone 4 est interdite à toute activité. Je ne vous montre que 2 slides d'évolution des travaux mais on a travaillé avec les pêcheurs et le secteur privé sur une quinzaine ou une vingtaine de phases différentes. L'objectif est bien de réduire à sa portion congrue les impacts des travaux sur la navigation et sur les activités professionnelles

Pour le parc de Fécamp dont les travaux ont commencé le 15 mai, les besoins des pêcheurs sont un peu différents : ils souhaitent en priorité pouvoir transiter dans le parc. Même si à partir du 15 mai, les fondations des éoliennes ont commencé à être installées, à partir de fin septembre et octobre vous avez ce fameux corridor de sécurité qui sera installé au milieu du parc pour permettre le transit direct des navires de pêche et même des autres navires. Elle conduit directement à une zone d'activité située dans le nord-ouest du parc de Fécamp.

Vous l'avez compris, les règles de navigation s'appuient sur des règles générales mais il faut bien prendre en compte les spécificités locales. On sait très bien que les enjeux et les préoccupations des coquilles en Baie de Seine ne sont pas les mêmes qu'au large de Dunkerque. On est obligés de prendre en compte ces enjeux-là pour adapter ces fameuses règles de navigation.

Bien entendu, la sécurité maritime ne se fait pas seulement avec de la réglementation et les arrêtés du préfet maritime. Elle se fait également avec l'installation d'équipements de balisage maritime et de balisage aérien. Elle se fait également par la mise en place de caméras et d'un radar pour la surveillance de la zone et enfin par l'ajout d'une station radio VHF pour compenser les éventuels impacts d'éoliennes sur les communications. Chaque opérateur a l'obligation d'installer un centre de surveillance qui fonctionnera 24 heures sur 24 avec des opérateurs qui seront formés et disposeront de stations radio VHF et de caméras. L'ensemble des moyens de surveillance sera à la disposition des services de l'Etat en cas d'événement. Ces moyens seront en fonctionnement pendant toute la durée du parc.

Pour terminer, il faut retenir que l'organisation et la gestion des secours sera la même que celle que l'on connaît actuellement : quelques soient les circonstances c'est l'Etat qui reste compétent dans les opérations de sauvetage aux abords du parc. C'est bien le CROSS qui sera compétent si vous avez une urgence à gérer, c'est lui qui sera alerté et, quoi qu'il arrive, c'est lui qui organisera les secours. Il pourra s'appuyer sur les dispositifs mis à la disposition de l'opérateur privé et notamment ces moyens de surveillance.

On a travaillé ces dernières semaines avec les opérateurs privés du Calvados pour établir ce qu'on appelle un plan d'intervention maritime. C'est un plan qui identifie l'ensemble des situations de crise que l'on peut rencontrer pendant la phase de construction d'un parc mais également lors de la phase exploitation

ainsi que, pour chaque scénario, quelle réponse on peut apporter. L'objectif, c'était d'être clair sur la répartition des compétences : qui fait quoi entre l'opérateur privé et les services de l'Etat et surtout quels moyens le privé peut mettre à la disposition de l'Etat pour intervenir dans les parcs.

J'en ai terminé. Merci à tous.

7. Echanges sur les règles de navigation et d'usage de l'espace maritime

Claude CHARDONNET, animatrice

Merci beaucoup. Je vous fais part de la question d'un internaute à laquelle vous avez en partie déjà répondu : qui assure la police de navigation à l'intérieur du parc ? L'Etat ou l'exploitant ?

Nicolas MAIRE, préfecture maritime

Les règles de navigation sont établies par le préfet maritime donc, en l'état, l'opérateur privé n'est pas compétent pour constater une infraction ou émettre une contravention. Par contre, il a l'obligation d'installer les moyens de surveillance ; s'il constate un non-respect des obligations et donc un risque pour la sécurité, il pourra alerter services de l'Etat, en l'occurrence, le sémaphore géographiquement compétent ou le CROSS, et ce sera à ceux-ci de constater l'infraction. En aucune manière l'opérateur privé n'est compétent pour punir : il pourra faire un rappel sur le non-respect de la réglementation, mais son rôle s'arrête là.

Claude CHARDONNET, animatrice

Merci. Un partage d'expérience d'un internaute : « le parc éolien de BORSELE* aux Pays-Bas dispose de parcelles dédiées à certains usages comme par exemple l'aquaculture ».

Nicolas MAIRE, préfecture maritime

Je crois qu'il y a eu un appel à projet d'RTE pour le parc de Dunkerque pour développer d'autres usages pour la station électrique à Dunkerque. Plusieurs projets auraient été retenus, notamment des projets scientifiques liés à des études météo-océaniques ou le projet de développer des huîtres au pied de la station. Je ne connais pas d'autre initiative du genre, mais cela existe.

Claude CHARDONNET, animatrice

C'est vrai que cette remarque d'un internaute et votre réponse appelle finalement à ouvrir ce dernier temps d'échange de notre soirée autour des aménagements auxquels on peut penser en tant que professionnel ou en tant qu'usagers pour améliorer l'accessibilité de la pêche, la gestion du commerce, le développement économique au sens large – vous avez évoqué le tourisme industriel. On peut parler aussi de la plaisance...

On est aussi ensemble pour essayer de partager les idées, les attentes que portent les uns les autres en tant qu'usagers et professionnels pour améliorer la navigabilité et les usages dans l'enceinte de ce parc. Certains d'entre vous souhaitent-ils s'exprimer sur ce sujet ou éventuellement poser des questions à Nicolas Maire qui vient de s'exprimer ?

Merci de vous présenter.

Luc TINCELIN, Comité Départemental de Voile

Est-ce que la cartographie sera adaptée à chaque stade évolutif des parcs ? A quelle condition sera-t-elle accessible, en particulier au navigateur privé ?

Nicolas MAIRE, préfecture maritime

Si vous regardez sur le site dédié du Service Hydro Océanographique de la Marine (SHOM), qui est chargé de cartographie de la mer, les parcs du Calvados et de Fécamp sont déjà intégrés aux cartes. C'est une obligation pour le SHOM de faire cela, pour qu'elles soient disponibles aux marins pratiquants. L'information nautique est réalisée notamment par la marine nationale, à travers les avis urgents à la navigation que vous connaissez, mais également par le préfet maritime qui diffuse ses arrêtés de régulation et d'organisation (disponible sur le site Internet de la Préfecture Maritime)

L'opérateur privé a l'obligation de communiquer sur l'évolution des travaux sur son site internet et il envoie cela à toute une série d'adresses génériques (associations, plaisanciers, comité régional des pêches et services de l'Etat) pour que tout le monde soit informé de sa part et c'est dans son intérêt que tous les marins soient avisés de cette situation et l'évolution de chacune des phases des travaux.

Claude CHARDONNET, animatrice

Cela répond à votre question ?

Luc TINCELIN, Comité Départemental de Voile

Oui, j'imagine bien que tout ce travail est fait mais souvent, beaucoup de navigateurs, en particulier les plaisanciers, utilisent une cartographie et, si celle-ci n'est pas mise à jour ou proposée d'être mise à jour, éventuellement gratuitement s'agissant d'un parc éolien, certains ne vont pas la télécharger. C'est le risque pour les plaisanciers qui n'ont pas les mêmes rigueurs que les professionnels ni les mêmes habitudes.

Claude CHARDONNET, animatrice

À noter ! Merci. D'autres interventions, questions ? Certains en ligne ou ici en salle souhaitent-ils attirer l'attention sur d'autres aspects ?

Bien, je me tourne vers Damien Levallois qui évoquait en amont de cette réunion la possibilité de verser à nos travaux un retour d'expérience sur la dérive d'un navire dans un parc aux Pays-Bas ?

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

En effet, comme on le disait tout à l'heure, l'accident de mer existera toujours et le navire en avarie, c'est du quotidien. En mars 2022, nous avons eu l'occasion d'effectuer des retours d'expériences dans le cadre du Nord sea shipping Group qui regroupe Norvégiens, Danois, Allemands, Néerlandais, Belges, Français, Anglais, Irlandais et Ecosais.... Celui dont je vais parler est arrivé le 31 janvier, et je l'ai déjà évoqué lors d'une de nos réunions début février.

C'est donc un retour d'expérience à chaud. Vous voyez la trace du navire le « Julieta » qui est arrivé le 23 janvier pour se mettre en zone de mouillage et laisser passer le mauvais temps sachant qu'il a déjà subi 2 fortes tempêtes hivernales et qu'à la deuxième, il avait perdu son mouillage.

Il s'agissait d'un navire léger, sans cargaison, donc très haut sur l'eau. Il est entré en collision avec un

chimiquier (le Péchera) qui n'a pas eu de forts dégâts. C'est un accident classique : on est sur une zone de mouillage de navire, un navire décroche et casse son ancre et vient percuter le navire qui est à proximité.

Qu'est-ce qui ressort de cet accident ? Une voie d'eau survient à bord et la décision est prise d'évacuer l'équipage (18 membres) avec les moyens de recherche et de sauvetage belge et des Pays-Bas soit trois hélicoptères pour évacuer les 18 membres. C'est une situation assez grave : on a un navire qui dérive sans équipage à bord, avec une voie d'eau, et qui se dirige tout droit vers la côte.

Mais entre la côte et la zone de mouillage, on a un parc éolien en cours de construction – ce qu'on voit sur cette photo avec l'élément jaune tout en haut à gauche. Ce navire a touché une fondation qui était en construction et a touché ou frôlé la future station électrique. On voit ici les dégâts sur le navire qui sont liés notamment à son choc avec le chimiquier et à sa voie d'eau. On voit là les photos du choc sur l'embase gravitaire et sur la station.

Ce navire a dérivé tout le long du parc en construction et il est quasiment arrivé jusqu'à la côte avant d'être pris en remorque par deux remorqueurs côtiers pour être ramené au port mais il a fait une longue dérive vers la côte.

Notre retour d'expérience des accidents, c'est que l'anticipation paye. Également, il faut éviter de « coller » une voie de navigation à un parc éolien, d'où éloignement du rail à 10 nautiques appliqué dans notre cas, comme cela, on peut récupérer un navire avant qu'il n'arrive dans un parc éolien. Depuis les accidents de l'Amoco Cadiz en 1976, l'Etat français a des remorqueurs d'intervention qui permettent aussi de pouvoir réagir beaucoup plus vite.

Le premier retour à chaud que nous faisons, c'est de prendre des précautions sur l'installation de nos parcs. Le retour à chaud des autorités portuaires de ces pays, c'est qu'avec la crise sanitaire, on a des navires qui sont en attente longtemps, soit pour rentrer au port, soit pour aller vers une autre destination, et on a des zones de mouillage très chargées par moments, ce qui peut, en cas d'avarie pose souci.

On constate au large de Normandie que les navires ne se mettent même plus au mouillage. Ils font ce qu'on appelle des « hippodromes » - des tours dans l'eau au lieu de se mettre au mouillage - en continuant à naviguer lentement au moteur. Cette situation engendre un risque potentiel par rapport aux navires traversants.

La crise sanitaire et la crise économique ont cassé la dynamique du *routing* avec ses calculs « à la minute près » pour diminuer la consommation de carburant. Nous devons prendre en compte ces éléments dans nos études de trafic en vue des projets éoliens. Ce sont des retours d'expérience intéressants pour cela.

Au même moment, deux autres navires ont eu des avaries, un en Allemagne qui était en dérive et qui est passé au travers du parc éolien sans rien toucher, et un en Belgique, au mouillage, qui a cassé son mouillage mais qui a pu redémarrer. Ce dernier étant dans l'incapacité de lutter contre la mer, il a fui et est passé en route à l'intérieur du parc éolien pourtant interdit à la navigation en Belgique.

Des situations qui, pour les Allemands et pour les Belges, ont été contrôlées et suivies par l'Etat et un accident de navires qui rentrent en collision et sur lequel il faut intervenir, faire une évaluation en mer pour pouvoir en reprendre le contrôle, n'est pas toujours simple.

En France, on a même des équipes d'évaluation et des remorqueurs d'intervention qui sont capables d'aller jusqu'à reprendre le contrôle du navire en mer même si par moments, ce peut être très difficile voire impossible.

Claude CHARDONNET, animatrice

A titre illustratif, 2 solutions sont suggérées par un internaute. La première consiste en un chenal de navigation préférentiel pour les navires de commerce, qui seraient prioritaires, entre Barfleur et le champ éolien afin de sécuriser leur transit. La seconde solution serait un système trafic maritime et portuaire « élargi ».

Est-ce que cela vous inspire des commentaires ?

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

Ce sont des solutions en effet, mais aujourd'hui, on en est encore à l'état des lieux (définition de risques actuels). On s'engagera ensuite sur ce que l'on peut proposer comme solution.

On préfère aller pas à pas mais s'il y a des acteurs qui vont dans ce sens-là, on verra comment on peut les écouter par la suite.

Thierry DUSSART, adjoint du préfet maritime

Je crois qu'il faut avoir à l'esprit pour ceux d'entre vous qui ne seraient pas marins que la mer c'est un monde de liberté. Ce que j'ai présenté tout à l'heure avec les voies de circulation maritime et le dispositif de séparation de trafic, c'est un peu l'exception qui confirme la règle. La règle c'est que les navires vont où ils veulent, *a contrario* du transport aérien qui fonctionne avec des espaces prédéfinis qui doivent être suivis.

Vous le voyez bien, notre objectif c'est de réglementer à l'intérieur et aux abords immédiats du parc et de trouver des solutions pour, par exemple, les lignes régulières qui doivent traverser la Manche.

Au-delà, on veut toucher le moins possible à la liberté de circulation maritime, et uniquement lorsque c'est nécessaire pour garantir la sécurité des usagers.

Claude CHARDONNET, animatrice

Ce sont en effet des éléments de doctrine qu'il est bon d'avoir à l'esprit pour comprendre comment vous avancez sur la base de données qui seront disponibles.

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

Je rappelle que l'Etat français n'est pas seul maître et que ces dispositions de liberté de navigation sont très défendues par l'OMI. Notre travail devra être juste sur l'ensemble des critères.

Claude CHARDONNET, animatrice

En tous cas, cette contribution offrait une partie de la réponse à la question « quels aménagements favoriser ? ».

D'autres personnes souhaitent-elles s'exprimer pour faire des suggestions, poser une question, formuler un avis, des remarques, rapporter des expériences ?

Bien, je vous propose donc de conclure cette réunion avec, l'intervention de nos garants pour pointer ce qui les a marqués, puis celle de Damien LEVALLOIS pour indiquer les prochains rendez-vous de la concertation.

8. Conclusion

Dominique PACORY, garant

Encore une fois, on l'a déjà dit hier soir, mais on le redit, c'est très intéressant d'entendre les interventions de la préfecture maritime et du maître d'ouvrage. Cela aide à comprendre et à mieux informer le public, ce qui est important. J'espère que ces éléments seront rapidement sur le site internet de la concertation pour que les gens qui n'ont pas pu assister à cette conférence sur les usages puissent s'y référer.

Je rappelle que tout ceci vise à la bonne information du public et, pour la bonne participation du public – je réitère ce que j'ai dit tout à l'heure – j'invite tous les participants en présentiel et sur internet à contribuer et à participer, c'est-à-dire à nous aider pour le bilan qui vient et sachez que toutes les contributions seront lues et interprétées par nous trois.

Merci beaucoup pour cette soirée.

Claude CHARDONNET, animatrice

Merci à vous. Damien Levallois, quels sont les prochains rendez-vous de la concertation ?

Damien LEVALLOIS, directeur de projet éolien, DREAL

La semaine prochaine aura lieu, à Cherbourg, la conférence environnementale sur une journée à laquelle je vous invite à vous inscrire (le 5 mai, Salle Chanteraine). Ce colloque abordera l'étude des impacts au titre de l'environnement : des scientifiques et des praticiens du suivi environnemental vont venir expliquer comment étudier chacun des compartiments de l'environnement et répondre aux questions, échanger avec le public.

Pour ouvrir cette journée, Jean-Claude DAUVIN, professeur émérite à l'université de Caen interviendra sur les particularités de la Manche : soit un espace maritime entre l'Atlantique et la mer du Nord avec de très fortes remontées de fond, ce qui en fait une mer très riche. En tant que membre du GIEC Normand, il nous indiquera aussi comment elle pourrait évoluer du fait du changement climatique et comment il faudrait aujourd'hui s'engager afin de la préserver autant que possible. Le programme de la journée du 5 mai est en ligne. Accueil dès 9h00, pour un début prévu à 9h30.

Le 6 mai, on sera à Caen pour traiter du retour des expériences sur le cahier des charges des appels d'offres de l'Etat. Le cahier des charges de l'appel d'offres numéro 4 (Centre-Manche 1) a été publié par la Commission de Régulation de l'Energie (CRE), autorité indépendante qui a fait le choix de le publier avant même d'avoir choisi le candidat. C'est la première fois que ça se fait et c'est une opportunité parce que cela nous permettra de revenir sur les demandes formulées lors du dernier débat public, sur les engagements qu'avait pris l'Etat en décembre 2020 et sur ce qui a été formalisé dans ce cahier des charges. Notre objectif étant d'améliorer le prochain cahier des charges.

Le 7 mai, une visite à Tatihou est proposée, cela fait suite à celle du port du Havre effectuée sur un navire à passagers (évolution du port, transition énergétique, fermeture de l'usine thermique, construction d'une usine de pales, construction des éoliennes de Fécamp et navires pétroliers qui font leur manœuvre à côté du navire). Le passage sur l'île sera pris en charge, mais malheureusement pas le repas car le restaurant ne peut pas accueillir un groupe aussi important. Chacun devra apporter un pique-nique. La visite sera conduite par un spécialiste qui nous expliquera les fonctions environnementales et patrimoniales de l'île.

On terminera le 11 mai à Bayeux par une restitution à chaud de ce que l'on a vu et entendu pendant cette concertation. Les garants feront la leur également. Sachant que le rapport des garants comme la décision du maître d'ouvrage viendront ultérieurement.

On vous attend donc le 5 mai à Cherbourg à la salle Chanteraine.

FIN DE LA REUNION



Pour en savoir +

concertation.centremanche@developpement-durable.gouv.fr

www.eoliennesenmer.fr

DREAL Normandie

www.normandie.developpement-durable.gouv.fr



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*