



ATELIER ENVIRONNEMENT

L'IMPACT DU PROJET SUR LES ACTIVITES ET PRATIQUES EN MER : PEUT-ON MAITRISER LES RISQUES, TOUT EN LIMITANT LES CONTRAINTE ?

12 JUIN 2015, RETRANSCRIPTION INTEGRALE (VERBATIM)

Projet de parc éolien en mer de Dieppe - Le Tréport

Lieu : Salle le Carré, 101 Bld de Verdun - Dieppe

Durée de la réunion : 4 heures (début : 17 heures – fin : 21 heures)

Nombre de participants : 42 répartis en 6 tables

Mot d'accueil du Maire de Dieppe

Sébastien JUMEL, Maire de Dieppe : M. le Président de la Commission du Débat Public, Mesdames, Messieurs ; en tant que maire, conformément aux usages républicains, il me revient la responsabilité d'accueillir le débat public, de souhaiter que ce débat public soit le plus transparent possible, mais je sais que c'est l'état d'esprit qui anime la commission ; d'ailleurs, le législateur prévoit cela. Que ce débat public permette aux différents acteurs qui sont représentés ce soir de défendre leurs argumentations, de développer leurs points de vue, pour faire en sorte finalement que les points de vue soient entendus, respectés, et que cela débouche sur une décision d'intérêt général.

Dans ce mot d'accueil, le maire n'a pas vocation à développer le point de vue de la Ville. Celui-ci est développé dans le cahier des acteurs que nous avons déposé, conformément à ce que la loi prévoit. J'invite les uns et les autres à regarder le point de vue développé par la Ville ; il est étayé, argumenté, il est le fruit d'une concertation que nous avons menée nous-mêmes : Lucien Lecanu, mon adjoint, Dominique, Patrick, ont beaucoup travaillé là-dessus, et ont fait en sorte que, pour résumer, nous puissions examiner comment maximiser les retombées d'un projet aussi structurant en en minimisant les impacts, et même peut-être en en maximisant les impacts positifs pour les acteurs du territoire.

En atelier, il me semble que les conditions sont réunies pour que les échanges soient posés, que l'écoute soit au rendez-vous ; c'est en tout cas le souhait que j'exprime. Je ne resterai pas jusqu'au bout de la réunion de ce soir mais je resterai au moins au début pour entendre la communauté de la pêche qui me semble être un acteur important à entendre et à prendre en compte dans le débat public qui est organisé.

Bonne soirée à vous et bon travail collectif.

(Applaudissements.)

Présentation de la Commission

Etienne BALLAN, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir à tous. Vous aurez noté un petit changement, la présidente qui m'a précédé, que vous avez eu l'occasion de rencontrer ou de croiser, a pris d'autres fonctions.

Je voudrais vous parler des questions d'image. Ce soir, des caméras vont un peu circuler : une caméra de France 3 qui est là, qui prendra des images d'ambiance et du dispositif de travail. La CPDP vous donne la possibilité de donner votre point de vue et de le filmer, la personne qui filme sera disponible à la pause et à la fin de la réunion, elle circulera pendant la réunion pour prendre des photos, éventuellement pour rendre compte aussi sur le site Internet de cette réunion, d'un point de vue visuel.

Nous aurons une réunion assez longue, vous savez que vous êtes tous venus pour travailler. J'espère que vous avez pesé les conséquences de votre inscription, vous êtes là jusqu'à 21 heures et nous essaierons de produire un certain nombre de choses.

Nous en sommes à la moitié du débat en termes de jours, nous avons fait 4 rencontres sur 9, nous avons eu 410 participants. Je vous passe les détails.

Un débat, c'est long parce que cela doit permettre de faire progresser la discussion de réunion en réunion, et d'associer de plus en plus de monde et d'acteurs à cette discussion. C'est vraiment l'objectif.

Nous avons varié les formats et les possibilités pour chacun de venir s'exprimer et porter ses arguments dans le débat.

La Commission fait systématiquement une synthèse des réunions et essaie progressivement de vous rendre par ces synthèses ce qu'elle a entendu de vos échanges.

Les rencontres sont devant vos yeux. Je voudrais insister sur la ville dans laquelle nous sommes ; nous aurons un moment dieppois dans le débat public, nous le commençons ce soir. La prochaine réunion sera également à Dieppe, le 25 juin, ce sera une réunion importante, de mi-débat, où nous pourrons faire le point sur les enseignements que chacun tire de ce débat public.

La réunion qui devait se tenir le 18 juin a été décalée dans le temps, elle sera tenue le 7 juillet ; c'est une réunion importante, nous comptons sur ceux qui voulaient venir le 18 juin. C'est un changement de date, mais pas de lieu. La thématique est la même : la question du projet de territoire. Concrètement, quelle vision du territoire, de l'économie, des emplois, des ressources, de l'exploitation de ces ressources ? Comment cela interagit-il avec le projet d'éolien offshore, ou pas ?

Nous essayons de toucher le grand public. J'espère que vous tous, si vous pensez que l'exercice du débat public est utile, êtes aussi des ambassadeurs et invitez les gens autour de vous. La Commission a ce devoir et cette mission d'aller à la rencontre du public, et parfois il ne veut pas venir en réunion. Nous avons donc mis en place des dispositifs de communication, de mise en débat du grand public via la télévision mais également via des débats mobiles. Nous sommes régulièrement dans différents lieux où du public passe, pour interroger les personnes et recueillir leur avis aussi. Vous verrez que sur les sujets qui nous occupent ce soir, quelques éléments émanent de ces débats mobiles. Le prochain est le 27 juin à la Solitaire du Figaro.

Vous connaissez peut-être l'exposition itinérante, elle est actuellement à Dieppe.

Nous avons un site Internet, c'est le lieu de l'expression mais aussi de la capitalisation du débat, c'est là que tout s'enregistre, s'incrémente.

Je voudrais faire un point sur les auditions d'acteurs. C'est un point important. C'est donner à des acteurs qui le souhaitent et qui font l'effort de présenter leurs arguments, leurs propos, construits, devant les autres acteurs et devant un public plus large. M. le Maire l'a mentionné, vous aurez la possibilité de présenter un cahier d'acteur : un texte avec éventuellement quelques images, de quatre pages, qui vous permet de faire le point sur votre position et vos questionnements sur ce projet. Une personne seule peut faire un cahier d'acteur. Peuvent le faire aussi une structure associative, économique, une entreprise publique, etc. Vous pouvez aussi vous rassembler pour faire un cahier d'acteur à plusieurs. On vous donnera la possibilité de le faire à partir de la semaine prochaine, donc je lance tout de suite cet appel à ceux qui sont dans la salle, n'hésitez pas, c'est le moment, le débat a déjà un mois et demi, on en est à la moitié. La commission vous aidera, jouant un rôle un peu de secrétariat de rédaction, pour mettre en forme vos arguments, et au final le document. Vous pourrez proposer, si vous le souhaitez, que ce cahier d'acteur soit présenté en audition. On discutera avec la commission, on ne peut pas faire des auditions de plusieurs jours donc on sélectionnera forcément les cahiers d'acteurs par rapport à la diversité des arguments. Vous pourrez nous faire part de votre envie de venir présenter ces cahiers d'acteurs et vos argumentaires en audition d'acteur, sur un temps de présentation assez long, de 15 ou 20 minutes. Vous aurez des éléments sur le site Internet.

Nous sommes ce soir dans un format atelier, sur une thématique extrêmement importante. Certains d'entre vous ont participé à la préparation du débat, la Commission a choisi de bien sérier, creuser les différentes thématiques.

La thématique de ce soir est celle des usages de la mer. Nous serons donc essentiellement « en mer », avec l'ensemble des usages ; vous avez parlé de la pêche, M. le Maire, les autres également, que l'on va essayer d'évoquer, sur deux angles.

Le premier angle est : quel impact le parc éolien pourrait-il avoir sur les pratiques actuelles ? Peut-on limiter cet impact ?

Le deuxième élément est un peu sorti dans les différents échanges : comment peut-on assurer la sécurité de ces différents usages entre eux, et chacun ?

Voilà nos deux séquences. Comment cela va-t-il se passer ? Je vous demande votre plus grande attention. C'est un peu précis, c'est une règle du jeu qui n'est en rien compliquée mais qui permet de travailler de façon très productive. Chacun à une table, vous entendrez d'abord, sur chaque thématique, trois intervenants, qui vont poser le décor. Auparavant, la commission va essayer de partager avec vous les éléments qui émanent du débat, déjà sur ce sujet d'ensemble. Ensuite, ces trois intervenants viendront donner leur point de vue, ils auront sept minutes pour le faire. Cela permettra de lancer la discussion. Après ces trois interventions, on ne lancera pas un débat tous ensemble mais un travail à chaque table, en se posant les questions que vous avez devant vous sur

ces fiches : quel impact aurait le parc sur les pratiques actuelles ? Peut-on le limiter ? Quelles sont les propositions ?

Vous travaillez collectivement, vous discutez et à la fin de ce temps de travail vous avez chacun cette fiche à remplir par le fruit de la discussion que vous aurez eue. La CPDP fera une synthèse de l'ensemble des travaux des tables, en fin de réunion.

Nous ferons cela deux fois, une fois sur les usages, une fois sur la sécurité, puis nous ferons une pause, vers 19 heures. Ensuite, nous reviendrons dans la salle pour avoir un débat sur toutes vos propositions faites dans les deux premiers temps. Nous aurons du temps pour discuter, cette fois en format collectif, en discussion libre, avec tous.

Le programme de la soirée est-il clair ? Pour lancer la discussion je donne la parole à François Thomas qui est membre de la CPDP, qui va vous donner un aperçu des éléments que le débat a fait émerger sur la question des usages.

François THOMAS, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Merci. Ce sera avec humilité que je parlerai de la mer devant des Dieppois. Il faut savoir être modeste.

Je ne reviendrai pas sur les éléments de contexte qui sont affichés parce qu'ils sont plus explicites sur cette carte (qui date de 2015, en provenance du CEREMA).

Si l'on prend la grande échelle, le chenal de la Mer du Nord ; je rappelle les chiffres que vous connaissez : un navire rentre ou sort de ce chenal toutes les 7 minutes, c'est une des zones les plus fréquentées d'Europe, non compris les navires qui sont transversaux comme les ferries. C'est le premier point.

Deuxième point : l'accès au port de Dieppe.

Troisième point : les couleurs déterminent les zones de fréquence et de force du vent telles qu'elles ont pu être repérées. On voit les deux champs, de Fécamp d'une part, le projet du Tréport d'autre part, et en bleu, la zone du parc.

Je m'arrête là car vous connaissez cette carte certainement mieux que moi.

C'est une zone très poissonneuse, pratiquée par les pêcheurs étrangers et français, dont ceux de Dieppe et du Tréport, qui s'opposent fermement à tout projet sur cette zone.

A ce stade du débat, des citoyens et habitants manifestent dans le cadre du débat mobile leur solidarité avec les pêcheurs, ainsi que leur compréhension, leurs questionnements, etc. Certaines des personnes que nous avons interrogées, se posent des questions également sur l'impact du parc sur cette activité marine ; d'autres considèrent que cela pourrait avoir un effet « réserve » (certains disent « récif ») positif pour l'environnement, et donc pour la pêche, dans le cadre de la chaîne de construction du milieu marin.

Quelques questions qui ont été exprimées et qui nous semblent assez symboliques :

- Si le parc nuit à l'activité des pêcheurs (et si c'est prouvé), pourquoi l'Etat ne l'implanterait-il pas ailleurs ?
- Les pratiques des « arts traînants » (chalut, drague, etc.) et des arts « dormants » (filet, palangre, ligne, casier, etc.) seront-elles autorisées dans le parc éolien ? Je dirais « à quelle condition ? ».

- Les fondations des éoliennes étant du type « jacket », quel est le plus large diamètre des fondations ? Ipso facto, quelle sera la largeur réelle des couloirs de pêche ? Une fois que l'on aura défalqué le diamètre de ces fondations des 900 mètres, je crois, qui sont prévus officiellement (je parle sous le contrôle du maître d'ouvrage).
- Si un bateau en panne tape dans un mât, que se passera-t-il ? Du point de vue des événements, mais aussi des responsabilités. Comment va-t-on le secourir ? Quelles seront les conséquences pour le bateau, pour les installations, pour le milieu marin, etc. ?

Voilà les questions déjà exprimées, en termes de contexte pour lancer le débat.

SÉQUENCE 1

Quel impact aurait le parc sur les pratiques actuelles ? Peut-on le limiter ?

Etienne BALLAN : Merci beaucoup, François. Je demande aux trois intervenants de la première séquence, qui prendront successivement la parole, de bien vouloir venir à la table : M. Olivier Becquet, M. Claude Midi, M. Franck Jourdain de la Compagnie DFDS Seaways.

Si vous avez une question sur une diapositive, notez-la et à la fin de leurs interventions nous leur demanderons des précisions sur les éléments techniques.

M. Becquet, vous avez la parole.

Olivier BECQUET, Président de la Commission environnement - Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CRPMEM) de Haute-Normandie : Bonjour à tous. Cette carte représente la nature des fonds marins, plus exactement le relief. On s'aperçoit très bien que dans l'ouest, sur la gauche de la ligne rouge qui représente la ligne Dieppe - Newhaven, les fonds sont plus réguliers, alors que sur la droite, le relief est plus accidenté. Ces reliefs sont dus au modelage des fonds marins par des milliers d'années de marées montantes et descendantes, c'est ce que l'on appelle les ridens, avec une accumulation de bancs de sable, de galets ; c'est lié à la dérive des sédiments du littoral, que vous connaissez bien sûr dans la région. Nous ne sommes évidemment pas responsables de ces reliefs, le fait qu'ils soient là amène un milieu halieutique très riche qui fait que l'activité principale des navires, de Haute-Normandie mais aussi de Picardie, du Nord-Pas-de-Calais, dont les représentants du Comité Régional sont là... Vous voyez en rouge foncé la zone de prédilection, où se trouve la zone convoitée par le promoteur, qui aurait été décidée par le gouvernement. On ne sait pas comment le gouvernement a pu choisir une zone, comme cela, dans un lieu pareil.

Aujourd'hui, nous maintenons évidemment la position d'il y a dix ans parce qu'il y a dix ans un promoteur est venu, la Compagnie du Vent, M. Germa, en disant qu'il allait mettre des éoliennes dans une ancienne zone minée (un peu plus au nord-est). Cette zone a glissé légèrement – on peut la déplacer, apparemment – en impactant encore plus les fonds plus intéressants pour nous, les ridens de Dieppe, que tous les acteurs de la région intéressés par la pêche connaissent. Donc, c'est encore pire qu'avant. Cette zone est la principale pour les bateaux normands, mais aussi de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais.

Concernant l'activité de pêche, pour Dieppe, il y a en gros 55 navires, au Tréport une cinquantaine de bateaux, mais cela comprend deux tiers de bateaux du Nord-Pas-de-Calais. Donc, 55 navires pour le port de Dieppe, 1 620 tonnes débarquées (au Tréport, sur l'année c'est autour des 6 000 tonnes). On a 49 % de chalutiers, 14 % de fileyeurs, 12 % de caseyeurs, 25 % de dragues à coquilles Saint-Jacques.

S'agissant du Comité Régional du Nord-Pas-de-Calais, 46 navires dont une trentaine sur le port du Tréport.

Va-t-on vers la disparition du port du Tréport ? Il faut comprendre que les pêcheurs ne sont pas opposés aux éoliennes en mer, la preuve en est : on a eu une concertation assez large pour la décision de la zone de Fécamp. Donc, vous voyez qu'en toute légitimité on ne peut pas dire que la pêche est contre l'éolien ; mais, nous voulons que l'implantation d'éoliennes convienne à la pêche, parce que la pêche a le droit d'exister. Elle existe depuis très longtemps, vous le savez bien. Elle génère beaucoup d'emplois, beaucoup d'activité ; elle est un attrait évident pour le tourisme.

Aujourd'hui, nous avons des outils sur les ports. Je suis également gérant de la Coopérative des Pêcheurs, il y a autour de 3 millions d'euros de chiffre d'affaires par an tout de même, on fabrique de la glace et on livre de la glace aux bateaux, on ravitaille les bateaux en carburant, on loue des box réfrigérés. Cet outil-là est vital pour le port, évidemment. Si l'on perd 20 % de bateaux, on remet en question l'équilibre de cet outil. Que feront les bateaux qui resteront ? Cela va se compliquer, évidemment.

Dans le port du Tréport, 70 navires picards et normands sont présents, avec les périodes saisonnières. Quand je parlais d'une cinquantaine de bateaux, c'était à l'année. Selon la coquille Saint-Jacques, le hareng, etc., on peut arriver à 70 bateaux.

Nous avons 29 navires haut-normands localisés au Tréport, 3 731 tonnes de poissons, coquillages et crustacés ; sans compter la vente directe. Nous avons un chiffre d'affaires d'environ 8 millions d'euros pour les 22 navires haut-normands basés au Tréport et de nombreux emplois à terre : on considère qu'un pêcheur, c'est deux à trois emplois indirects. On a environ 250 marins au Tréport. A cela s'ajoute le chiffre d'affaires des navires picards présents au Tréport.

Les impacts du projet sur les activités de pêche sont :

- La perte d'une zone de 80 km² pour les pêcheries.
- L'impossibilité de travailler dans le parc ; nous avons eu une Commission nautique à Fécamp pour le parc de Fécamp (pour lequel je le rappelle, nous sommes d'accord). Nous avons vite compris que l'hélicoptère ne pourrait pas intervenir pour une question de sécurité du matériel et des hommes. Un hélicoptère doit patrouiller à une hauteur comprise entre 150 mètres et 60 mètres. A 150 mètres, un homme dans l'eau est une tête d'épingle à vos pieds quand vous êtes debout. Il faut évidemment se rapprocher de la surface de l'eau ; à 60 mètres cela devient très dangereux, vu le courant dans cette zone-là. Il ne faut pas faire un comparatif entre un parc éolien en Manche et un parc éolien en Mer du Nord. Ce ne sont pas les mêmes fonds, ni les mêmes courants, et pas tout à fait les mêmes vents non plus. Si un homme dérive dans l'eau avec un courant de 3 nœuds, cela fait 5 km/h environ sans compter la force du vent ; si l'on ajoute la force du vent à cela, on arrive vite à 7 ou 8 km/h.
- Nous avons beaucoup de questions sur le champ magnétique dû aux câbles de raccordement entre chaque éolienne et entre le site et la terre, parce qu'on s'adresse à un monde vivant, les poissons, les crustacés, etc., tout l'halieutique. On ne connaît pas les vibrations, il n'y a pas d'installation du même type que les éoliennes prévues sur le papier, pour pouvoir faire des comparaisons.
- Pour les poissons migrateurs, on sait que le chantier fait beaucoup de bruit, toutes les espèces sont sensibles. C'est comme vous : si l'on fait du bruit quand vous dormez, vous déménagez.

- C'est un danger pour la navigation commerciale, la pêche et la plaisance. On ne peut pas nier – les plaisanciers qui sont dans la salle le savent – qu'un bateau de plaisance tombe en panne aussi, a besoin d'être remorqué, que ce n'est pas toujours facile, etc.
- Les perturbations sont importantes pendant la construction du site, j'en ai parlé ; y compris, les perturbations préalables pendant les périodes de déminage, chaque année depuis une dizaine d'années, qui contribuent à déstabiliser les fonds, ce que nous, professionnels, ressentons très nettement : après chaque campagne de déminage il y a un problème sur la ressource. Elles sont effectuées aussi bien pendant la période de la seiche que pendant celle du rouget barbet. C'est décidé et organisé par l'OTAN, ce n'est pas de la faute des militaires, ce n'est pas eux qui décident. Une dizaine de pavillons européens sont conviés à pratiquer ces campagnes de déminage.
- Cela crée sur le fond de la mer énormément de bruit, de perturbations. Nous avons une colonie de dauphins que nous ne voyons plus – je m'adresse là à nos amis écologistes.

Nous proposons une nouvelle zone.

Dans la zone du Tréport, évidemment, les reliefs sont exceptionnels, vous avez compris que dans l'ouest de Dieppe c'était différent, c'est pourquoi nous n'avons pas marqué d'opposition pour Fécamp, je pense que le promoteur ne peut pas dire le contraire.

En exagérant un peu, on a envie que le projet de Fécamp se fasse pour qu'il fasse école et que l'on puisse en tirer des conclusions.

La Pêche propose une zone d'étude qui serait dans l'ouest de Dieppe, et au moins aussi grande, si ce n'est plus, que celle du Tréport.

Nous ne sommes pas opposés à l'éolien mais cela doit être en concertation, ce qui n'a pas été le cas avec le dossier du Tréport ; nous en sommes franchement désolés car cela fait dix ans que nous nous bagarrons et que nous disons la même chose. Nous nous adressons à tout le monde, nous avons de très bonnes relations avec les préfetures, régionale ou maritime, nous avons l'impression d'être compris, mais d'un point de vue politique (la politique en place, bien sûr) on s'arc-boute sur cette zone-là. Le promoteur nous dit que c'est le politique qui a décidé et que ce n'est pas de sa faute.

Merci.

Etienne BALLAN : Merci beaucoup. Merci aussi d'avoir fait l'effort de réfléchir déjà à des éléments d'alternatives ; nous sommes là aussi ce soir pour envisager quelles alternatives, quelles modifications, quels aménagements, permettraient de réduire les impacts, d'organiser autrement les usages. Merci d'avoir fait cet effort et cet exercice.

M. Franck Jourdain, vous êtes directeur de flotte à la DFDS Seaways ; vous avez la parole.

Franck JOURDAIN, Directeur de flotte à la DFDS Seaways : Bonsoir à tous, merci d'accorder de l'attention à ce sujet. La Compagnie DFDS Seaways est l'opérateur pour le compte du Conseil Général, pour la ligne Dieppe – Newhaven, depuis mars 2007. Nous opérons cette ligne dans le cadre d'une délégation de service public qui se termine en janvier 2015. DFDS Seaways opère environ 40 lignes en Europe, elle opère le Côte d'Albâtre et le Seven Sisters, avec aujourd'hui trois départs par jour.

Vous voyez sur l'écran la carte de la zone d'approche sur Dieppe. Ce n'est pas très lisible, je suis désolé. Le quadrilatère ABCD représente la zone éolienne. Vous voyez deux routes partir de Dieppe, l'une à destination de Newhaven et l'autre est le trajet retour sur l'approche sur Dieppe. On note sur cette carte que pour notre activité, le tracé emprunté par les ferries aujourd'hui est assez éloigné du

champ éolien. On a la bouée cardinale ouest, la bouée « Daffodils », que l'on passe à l'ouest, et le champ éolien est à l'est de cette bouée cardinale. Sur la distance la plus courte entre notre liaison et le champ éolien la distance est de plus de 5 milles nautiques. Dans le cadre d'une exploitation normale, le champ éolien n'a pas d'impact sur notre activité.

Bien entendu, des questions de sécurité se posent, à savoir : qu'en est-il s'il y a un problème sur le navire ? D'une perte de propulsion ? Etc. Notre réponse en tant qu'opérateur maritime est que nous avons des systèmes de redondance assez complexes sur nos navires. Pour l'ensemble de nos liaisons maritimes, plus proches comme Portsmouth que nous opérons jusqu'à janvier, ou plus lointaines, nous avons des obstacles beaucoup plus proches que le champ éolien : pour Le Havre - Portsmouth, des distances de manœuvre inférieures à 150 mètres par rapport à des sous-marins nucléaires et la centrale de Penly est à 5 milles nautiques de Dieppe. Le risque est quasi-similaire en cas de perte de propulsion, qui est le risque le plus élevé auquel on peut être confronté en zone d'approche. Il se gère par des ancres, des systèmes simples permettant d'arrêter le navire et de le mouiller.

Ensuite, il y a toutes les problématiques de mise à jour des documents nautiques, les mises à jour de signalisations, de moyens sonores ou visuels permettant de signaler le parc éolien en tant que tel.

Je conclus sur un point important. Nous sommes tous membres d'une communauté maritime et je ne veux surtout pas que la position de DFDS soit synthétisée et caricaturée pour un débat « pour ou contre le parc éolien » ; ce n'est pas du tout l'objet et en tant que membres de la communauté maritime nous aurons une position de soutien, que nous avons toujours démontrée, pour la communauté des pêcheurs.

Etienne BALLAN : Merci beaucoup. Je vous rassure sur le dernier point que vous avez évoqué : à aucun moment il ne s'agit, et d'autant moins ce soir, de considérer que parce que techniquement les impacts ne sont pas énormes, cela voudrait dire de facto que vous seriez favorable au projet. C'est bien entendu plus complexe que cela.

M. Claude Midi, vous avez la parole.

Claude MIDI, Directeur du Développement, Eoliennes en mer Dieppe - Le Tréport : Bonsoir. Eoliennes en mer Dieppe - Le Tréport est la société qui développe le projet.

Une présentation rapide pour remettre tout le monde à niveau concernant le positionnement et situer les distances en kilomètres (la traduction en milles nautiques peut être faite).

A l'intérieur de cette zone, sur laquelle nous avons répondu à un appel d'offres, nous avons choisi de mettre en place un parc qui comporte 62 éoliennes, avec un schéma de câblages inter-éoliennes, et un raccordement dont le faisceau est déterminé (mais le tracé ne l'est pas encore) pour ramener la puissance produite vers la terre.

La zone d'implantation prévue par l'appel d'offres était de 110 km² et les éoliennes, telles que nous avons proposé de les mettre en place, couvrent 91,5 km².

Nous reviendrons sur les distances, surtout par rapport aux usages de la mer, mais rapidement, 19 km de Cayeux et entre les deux, Saint-Valéry, il y a environ 35 km, l'essentiel étant que nous sommes ici à 16 km de Dieppe et 15 km du Tréport.

Le slide suivant est pour vous décrire comment nous avons travaillé pour prendre en compte les activités de la mer dans la conception. Avant de travailler sur les impacts nous avons essayé de l'éviter qu'il y ait ces impacts, et donc de travailler sur les enjeux de ce parc. Nous avons fait un certain nombre de choix techniques. D'abord, nous avons choisi une éolienne de grande puissance, de 8 MW, qui nous a permis de réduire le nombre d'éoliennes implantées, mais également fait un

choix technique concernant les câbles, avec une puissance, une tension, donc une capacité d'évacuation des câbles inter-éoliennes supérieure, permettant de diminuer la longueur des câbles.

Cette implantation prend aussi en compte un certain nombre d'activités, notre objectif étant de répondre à la question forte posée par M. Becquet sur la possibilité ou non de pêcher sur ce parc, et quel type de pêche (ce ne sera pas « oui » ou « non »). Nous avons travaillé en amont pour rendre notre projet le plus possible compatible avec les activités. Nous avons aménagé des couloirs de pêche de 950 mètres, entre les deux axes des éoliennes.

Concernant la question de tout à l'heure : « faut-il réduire cette distance de la taille de la fondation ? » (puisqu'elle dépassera de l'éolienne), il reste à déterminer la nature de la fondation. A priori, dans ce que nous avons déposé comme projet à ce stade, ce sont des fondations de type treillis métallique, dites « jacket », dont on peut imaginer qu'elles représentent entre 12 et 14 mètres supplémentaires à prendre en compte de part et d'autre des éoliennes.

Le schéma de câblage n'est pas très lisible dans la couleur du slide mais vous le retrouvez dans le dossier du maître d'ouvrage. Il est le fruit d'une analyse multicritères, c'est important de le prendre en compte. Sur une zone où nous avons à développer un projet comme celui-là, notre objectif ne peut pas être de ne prendre qu'un seul critère, même aussi important que la pêche ; nous devons prendre en compte d'autres activités maritimes – c'est l'objet de notre atelier – mais également des enjeux environnementaux, des enjeux réglementaires, des enjeux économiques. Tout cela est à prendre en compte pour arriver à une solution.

Cette solution n'est pas trouvée aujourd'hui, c'est l'intérêt du débat public, dans nos règles du jeu nous pouvons encore évoluer. Ce schéma de câblages a fait l'objet de cette analyse multicritères et notre proposition à ce stade est, au-delà d'avoir essayé d'éviter au maximum les ridens, la partie rouge dans le périmètre de la zone d'implantation : nous avons tracé des couloirs de pêche de 950 mètres de large, et des câblages inter-éoliennes qui respectent ces couloirs de pêche, qui sont également des couloirs de courant et des couloirs de vent.

L'implantation des éoliennes a été faite au maximum en dehors des ridens, en respectant et en prenant en compte les épaves, en essayant de respecter au maximum la biodiversité ; ce sont les aspects multicritères que j'indiquais tout à l'heure.

Une partie des câbles serait perpendiculaire à des axes d'éoliennes (a priori des zones où les arts traînants ne sont pas pratiqués). Nous avons choisi à ce stade d'enfouir les câbles en les protégeant par une profondeur de 1,50 mètre : on creuse un sillon, on pose le câble et on laisse cette tranchée se reboucher. Cela permet d'avoir une protection importante. Surtout, c'est important dans tous les domaines (environnemental, activité ou de ce point de vue de la sécurité) d'avoir un suivi important.

Enfin, cela a été très bien indiqué par M. Thomas, la partie réglementaire associée à l'environnement du parc naturel marin est prise en compte.

Les choix de conception ne sont pas arrêtés à ce stade mais ils ont évidemment pris en compte un certain nombre d'éléments : le schéma de câblage, la largeur des couloirs, la position du poste électrique qui est installé à l'intérieur de la zone du parc, pour pouvoir évacuer vers le câble, sous responsabilité RTE, l'électricité. Egalement, le type de fondations, et la prise en compte du Parc Naturel Marin (cela a été dit tout à l'heure).

Sur les activités en mer, nous devons mener (avant une mise en service qui pourrait avoir lieu en 2021, avant un début de construction qui pourrait avoir lieu en 2019) le temps de la concertation que nous avons devant nous et poursuivre celle qui est déjà menée, pour prendre en compte, spécifiquement sur les activités de la mer, les impacts sur le trafic maritime commercial, sur les activités de travaux, en considérant – comme le disait M. Becquet – de façon différenciée la période

d'implantation, où l'on fait les travaux, on construit ce parc, et le moment où l'on est en phase d'exploitation.

Egalement, concernant la navigation de plaisance, l'éloignement du couloir menant au port de Dieppe a été évoqué, le trafic commercial, donc le rail, situé à une hauteur distante raisonnable, et considéré comme éloigné de la navigation commerciale, et des navigations de plaisance qui, elles, doivent rester dans la bande côtière des 6 milles nautiques, dans lequel le parc n'est pas situé.

Nous avons noté le point d'attention qu'est la centrale nucléaire de Penly, sur lequel nous avons à travailler.

Toutes ces dispositions seront proposées à la Préfecture maritime pour envisager les possibilités de naviguer ou non dans le parc.

Etienne BALLAN : Je vous remercie beaucoup. Les documents, compte tenu de la taille de la projection, n'étaient pas tous très faciles à lire.

On vous a distribué à l'instant le dossier du maître d'ouvrage et la synthèse pour que vous ayez ces éléments en papier. Vous pourrez aussi demander à la régie une reprojexion des documents pour pouvoir vous en inspirer.

Merci beaucoup à tous les trois. Je vous propose de rester un peu pour répondre à d'éventuelles questions de compréhension des documents ou sur des points qui ne seraient pas clairs.

Patrick DOMENGET, Association écologiste : Bonsoir. Vous avez fait des présentations successives et il n'y a pas eu d'interactions entre elles, je vais donc poser la question : M. Midi, quelle est votre réaction à la proposition des pêcheurs ? Je précise : au niveau des délais, par rapport au fait que sur ce site-là on sort d'un appel d'offres, etc. Quel serait le délai supplémentaire si techniquement l'autre zone était validée de votre point de vue ou de celui de la filière ? Au niveau des délais par rapport à l'appel d'offres, ou même des études, etc. De combien de temps cela rallongerait-il ? De 2021 à peu près, à quelle année cela repousserait-il ?

Etienne BALLAN : M. Domenget, j'apprécie votre question mais elle n'a rien à voir avec la compréhension des documents présentés. Nous la gardons pour tout à l'heure, à la suite de l'ensemble du travail – nous parlerons notamment de cela. Nous laissons les tables réfléchir à cette question et nous faire des propositions.

Y a-t-il une autre question, cette fois vraiment de compréhension des documents ?

Frédéric WEISZ, Maire adjoint de Dieppe : Bonsoir. Quelle est la superficie de la zone d'implantation du parc par rapport à la zone totale de pêche ? Je n'ai peut-être pas bien entendu.

Olivier BECQUET : Nous avons vu qu'une zone de 110 km² était prévue, c'est la zone d'implantation du parc, et d'après ce que l'on sait des parcs de la Mer du Nord, il y a autour une zone d'exclusion, normalement ; sa mise en place n'est pas écartée. Elle peut être de 3 ou 5 milles autour du parc.

Etienne BALLAN : Quelle part cela représente-t-il sur l'ensemble des zones de pêche que vous fréquentez ? Si je comprends bien votre question, Monsieur.

Olivier BECQUET : Je crois que la carte est assez claire ; il faudrait la superposer avec celle des fonds mais nous n'avons pas eu la possibilité de le faire. On voit bien que cette zone-là est en plein dans la zone la plus exploitée. On ne s'adresse qu'aux bateaux haut-normands, cela va du Havre au Tréport. Voilà ce qui se passe pour tous ces bateaux. Toutes ces zones de coquilles Saint-Jacques, etc., sont là, il y a un gisement énorme de d'amandes (pétoncles) dans ces zones et le parc est à cheval sur le gisement d'amandes. C'est la nourriture des merlans, des cabillauds. Pourquoi est-ce là et pas

ailleurs ? On ne le sait pas. En tout cas, c'est là, c'est un gisement classé et le parc est en plein dans cette zone.

Patrick MARCASSIN, Association des Usagers du Port de Plaisance de Dieppe : Bonsoir. Vous avez dit : « La plaisance, c'est moins de 6 milles », je ne suis pas d'accord, nous avons beaucoup de plaisanciers hauturiers qui naviguent à plus de 6 milles, et il y a tous nos amis hollandais ou belges qui descendent en voilier et vont traverser cette zone. Un exemple : Dieppe – Boulogne, on traverse la zone. Donc, je ne suis pas tellement d'accord quand on dit que cela ne concerne pas la plaisance.

Etienne BALLAN : Merci, c'était plutôt un complément d'information.

Claude MIDI : J'ai effectivement été caricatural (en tenant trop compte de ma situation et du permis que j'ai) sur cet aspect-là mais l'idée est de réfléchir et bien situer le fait que le parc était en dehors de la zone des 6 milles nautiques qui est une « frontière » pour les marins, qui est connue, et évidemment chacun a le droit d'aller au-delà s'il a le navire et les sécurités associées. Nous savons que l'on fait du transatlantique.

Sylvie BARBIER, France Nature Environnement : Tout le monde ne sait pas qu'il y a une période dite de levée des risques pendant laquelle des options diverses doivent être étudiées, qui ne sont pas toutes citées dans le document du maître d'ouvrage et pour lesquelles les impacts sur le milieu ou les activités ne seraient pas du même ordre. Je ne sais pas dans quelle mesure on peut aborder cela dès maintenant. Par exemple, il est présenté dans le document comme choix de fondations, les « jackets ». Or, selon que l'on choisisse des jackets, ou des mono-pieux, ou des bases gravitaires (d'immenses bouteilles de béton posées), on n'a pas du tout les mêmes impacts, ni pendant l'installation, ni lors de la mise en service.

Même avec les jackets, est-ce que ce serait du battage de pieux ? Du forage ? Si c'est du battage de pieux ou une autre technique à fort impact, quelles seraient les mesures d'évitement ? Cela a des effets importants sur la faune halieutique. Il est question de rideaux de bulles, quelles autres techniques éventuelles ? Il y a toute une série de questions, je ne sais pas si l'on a le temps de les décortiquer mais il faut savoir que cela fait partie des choses qui changent un peu la façon de percevoir quels seraient ces impacts.

Etienne BALLAN : Et qui ont aussi un impact sur les activités.

Sylvie BARBIER : Certes, ce sont les milieux marins dans leur diversité qui nous préoccupent, mais quand il y a des impacts, en particulier sur le départ de la chaîne alimentaire, cela a des répercussions évidemment, sur ce qui est pêché, etc.

Etienne BALLAN : Merci, on est également plutôt dans l'ordre du complément d'information.

Gérard MONTASSINE, Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM)

Nord-Pas-de-Calais Picardie : Bonsoir. Je suis là en partie pour représenter les pêcheurs-marins de la Baie de Somme qui ont migré sur le port du Tréport. C'est pour éclaircir la projection qui est faite pour le Comité Régional de Haute-Normandie. Cette zone-là est principalement pratiquée par les gens du Tréport, dont les 29 bateaux que je représente. En même temps, vous avez des bateaux que vous ne connaissez pas, parfois des étrangers, ou des bateaux de Boulogne qui descendent et vont pratiquer. Il y a souvent des types de bateaux beaucoup plus importants, qui peuvent, eux, repartir un peu plus loin ; en revanche, les petits bateaux du Tréport auront des difficultés à se projeter plus au large. Il y aura donc un report d'activité. C'est ce que je voulais dire, pour éclaircir un peu la salle. C'est la raison pour laquelle c'est surtout sur le port du Tréport que l'impact négatif le plus important pour les activités de pêche va se faire.

Etienne BALLAN : Merci. C'est intéressant, je vois que tout le monde a des ressources sur cette question pour illustrer et compléter, faites-en maintenant profiter vos voisins directs de table. Vous avez une demi-heure pour échanger, puis vous remplirez cette feuille, individuellement.

Messieurs, merci beaucoup. Vous pouvez rejoindre vos tables et contribuer aux réflexions. Il y a un facilitateur à chaque table, qui vous aidera peut-être à animer la discussion. Bon travail.

(Temps de débat par table.)

Etienne BALLAN : Je demande aux intervenants de la séquence suivante de bien vouloir nous rejoindre. Il s'agit de M. Thomas Bordron, d'Eoliennes en mer Dieppe – Le Tréport, et de M. Hubert Ardillon, vice-président de l'Association française des capitaines de navire.

Merci pour ces premiers éléments. J'ai cru comprendre qu'il y avait des premières discussions sur les questions de sécurité. François, peux-tu faire un rapport d'impressions sur ce que tu as pu entendre dans les différentes tables ?

François THOMAS : J'ai effectivement entendu des mots en passant parmi vous, je vais vous les présenter un peu bruts de décoffrage. Ce n'est absolument pas exhaustif ; peut-être même que je n'ai pas très bien compris. Je vous les cite, sans préciser à quelle table cela a été dit :

- Dans quelle phase se situe la démarche actuelle ? Vers où va-t-elle déboucher ? Va-t-elle déboucher, et quand, sur des études d'impact ?
- Une question que j'ai entendue au moins deux ou trois fois concerne le choix de la zone. Par qui ? Sur quels critères ? Là encore, avec quelle étude d'impact ?
- Une question sur les raccordements, entendue à deux ou trois reprises. Les personnes veulent avoir des précisions sur le raccordement, les conséquences des travaux de raccordement, les aspects techniques du raccordement, l'ensouillage, etc.
- Une question que je n'ai entendue qu'une fois, mais je n'étais peut-être pas à d'autres tables, relative à la protection des sites ou plus exactement à la visibilité des installations éoliennes depuis la terre et les zones fortement touristiques.
- A au moins deux reprises, des interrogations concernant « l'effet récif » qui est fortement mis en doute dans sa réalité, et parfois défendu, au moins sous forme de questions.
- Une série de questions autour des problématiques de l'emploi et des mutations économiques, plus exactement par analogie proche ou lointaine avec ce qui s'est passé pour la construction des centrales nucléaires, et sur la nécessité d'anticiper, en particulier en matière de formation.

Ce sont quelques points que j'ai pu glaner, je répète que je sollicite de votre part de l'indulgence car cela ne se veut pas exhaustif.

Etienne BALLAN : Merci beaucoup. Nous aurons tout à l'heure un compte rendu plus complet, notamment sur la base de la lecture de tout ce que vous avez produit. Nous, membres de Commission, nous nous essaierons à un rapport véritable du travail de cette première séquence.

SÉQUENCE 2

Pourra-t-on assurer la sécurité et comment ?

Etienne BALLAN : Nous passons à la séquence suivante, nous aurons deux interventions et un propos liminaire, qui sera presque celui du Préfet de la Région Haute-Normandie et du Préfet maritime. Ils ne sont pas là, néanmoins ils ont bien voulu nous transmettre les éléments à votre intention pour lancer cette discussion sur la mise en sécurité.

La question de la sécurité est évidemment de la responsabilité, entre autres, et en particulier de l'Etat. La Commission du Débat Public a insisté fortement auprès des deux préfets pour qu'ils nous donnent des éléments.

Je vais vous délivrer le message qu'ils nous ont transmis. M. Lepetit, qui est membre de la DREAL, pourra répondre à vos questions si vous le souhaitez, sur des éléments techniques ou réglementaires, dans la mesure du possible.

Le texte que je vous présente est un peu aride, mais ce texte réglementaire a le mérite de poser les choses de façon extrêmement claire. Ce document n'est pas validé à ce jour mais le préfet nous autorise à vous le communiquer.

1. Qui est responsable ? de quoi ? Les conditions d'accès à la ressource halieutique (la pêche) sont dans le champ de compétences du Préfet de Région, celui de la Haute-Normandie pour le parc qui nous occupe. Le Préfet maritime quant à lui, régleme la navigation au regard des règles de navigation liées à la prévention des abordages en mer.

Donc, deux autorités préfectorales se répartissent le champ, et la nature des navires concernés.

2. Dans le cadre de l'instance de concertation qui a été mise en place, un groupe de travail spécifique portant sur la thématique de la sécurité maritime sera constitué à l'issue du débat public.

Vous savez que l'instance de concertation qui est mise en œuvre poursuit ses travaux, cela va durer encore quelque temps. L'information est : il y aura bien un groupe de travail, il n'existe pas encore, il sera mis en place. C'est à l'intérieur de ce groupe de travail que les acteurs qui y seront conviés auront pour vocation de préparer les commissions nautiques qui se réuniront ensuite dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisations administratives. C'est un point important. La commission nautique donnera un avis sur ces questions, pour décision ensuite des deux préfets, mais avant cette commission un groupe de travail préparera finalement l'avis de cette commission. Cela fait beaucoup de commissions mais on prend le temps et on prend la mesure du problème pour préparer la décision administrative.

3. Les règles d'usage dans les champs éoliens font l'objet d'un processus itératif d'élaboration entre les acteurs maritimes concernés et sont examinées lors de commissions nautiques.

Pour expliciter « processus itératif » : c'est un processus d'allées et venues entre les acteurs, de dialogues réguliers, une boucle itérative est quelque chose qui va et vient. On est bien dans cette affirmation de la part des préfets d'un processus de négociation, au moins de dialogue qui avance dans le temps et qui aboutit à des règles pour qu'elles soient le mieux partagées possible.

Pour mémoire, les recommandations de la Grande commission nautique pour le futur parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer sont disponibles sur le site Internet du SHOM. Vous en avez un exemplaire sur vos tables. Ce texte est long, technique, si vous avez à vos tables quelqu'un qui connaît un peu ce document, il pourra vous guider ou vous faire part de ses éléments clés. Je ne vous propose pas de lire ensemble les 22 pages.

4. L'arrêté du Préfet maritime réglementant les usages sera établi sur des règles simples, dont un fondement commun aux parcs éoliens de Courseulles-sur-Mer et de Fécamp.

Le Préfet ne parle pas des autres parcs mais il dit que concernant les deux parcs qui en sont à l'instruction et à l'élaboration de l'avis de la Grande commission nautique, il souhaite qu'il y ait des règles communes à ces deux parcs.

5. Les activités seront réglementées afin de garantir un niveau de sécurité maritime optimal, notamment en permettant l'intervention des moyens d'assistance et de secours. Ce point a déjà été discuté dans le débat public, en particulier la question du secours en hélicoptère.

Il convient donc de prendre en compte les situations de détresse et de considérer le cas critique où des moyens de sauvetage (SNSM, HLO) devront aller porter secours aux personnes dans le champ éolien par mauvaises conditions météorologiques. On voit que la préoccupation de la Préfecture n'est pas seulement qu'il n'y ait pas d'accident ou d'incident, ou de panne de propulsion, mais qu'elle soit surtout capable d'intervenir en secours lorsqu'il y aura un incident de ce type.

Je vous remercie pour votre attention. Il nous paraissait très important de partager ces points avec vous ; c'est l'état de la situation d'un point de vue réglementaire et administratif. Il y a aussi quelques éléments de compréhension sur qui va décider, et quand et comment la décision sera prise sur les questions de sécurité.

M. Bordron, vous avez la parole.

Thomas BORDRON, Responsable des autorisations, Eoliennes en mer Dieppe -Le Tréport : Bonsoir. Je suis responsable des autorisations administratives pour le maître d'ouvrage et également en charge de la coordination des études de sécurité maritime. La prise en compte sans réserve et sans compromis de la sécurité maritime est un enjeu qui nous réunit tous.

De notre côté, des travaux ont été initiés depuis plusieurs mois sur ce sujet (j'y reviendrai après) et c'est vrai que nous sommes heureux de participer avec vous à cet atelier qui marque le début de nos travaux de concertation et d'échange sur ce sujet extrêmement important, qui se poursuivra dans le cadre des groupes de travail de sécurité maritime qui seront mis en place par l'instance de suivi et de concertation.

De notre côté, nous respecterons encore une fois sans réserve et sans compromis les exigences qui seront fixées par l'Etat, par la Préfecture maritime notamment, du point de vue de la sécurité maritime.

Dès lors que l'on parle de sécurité maritime et de parc éolien en mer, il y a trois enjeux à considérer.

Le premier est la prise en compte des impacts du parc éolien sur les dispositifs de surveillance, le deuxième est la prise en compte du risque pour la navigation et pour la pêche, le troisième est la prise en compte de la gestion de l'urgence maritime, notamment tout ce qui concerne les opérations de sécurité et de sauvetage.

Pour ce qui concerne la surveillance de la navigation, l'objectif est de garantir la sécurité des navires et des équipages, ainsi que celle des installations côtières. On a parlé tout à l'heure de la centrale de Penly, c'est typiquement ce genre de choses dont il faut s'assurer.

Etant lauréats de l'appel d'offres lancé par l'Etat, nous devons pour début août prochain, c'est-à-dire 14 mois après notre attribution officielle, rendre à l'Etat, aux préfectures maritimes et à la Direction des Affaires Maritimes, une étude de justification des moyens techniques destinés à assurer la surveillance de la navigation. L'étude est en phase de finalisation et consiste en différentes parties.

Dans un premier temps, on devra définir l'état du trafic aux abords du parc éolien, en considérant les données AIS et si on le peut également, des données radars. L'idée est d'étudier l'impact sur les radars de surveillance de la navigation, à la fois fixes (à terre), ce sont typiquement les radars des sémaphores, des capitaineries des ports, du CROSS, de la centrale de Penly ; et les radars embarqués à bord des navires.

Les impacts sont connus, on les constate en tout cas sur certains parcs en Europe du Nord : de temps en temps, des phénomènes de désensibilisation des radars (une saturation du radar du fait de la trop forte quantité d'énergie réfléchiée par les éoliennes), de masquage (l'éolienne crée une zone d'ombre radar), et des phénomènes de faux échos.

Si les impacts sont connus, les mesures pour éviter, réduire et compenser les impacts le sont également. Citons le cas d'installations de radars déportés au niveau du parc éolien pour combler la zone qui n'aurait pas pu être observée par les radars du fait des éoliennes. On sait aussi paramétrer différemment les radars existants de manière à compenser l'impact. Egalement, on peut mettre en place des systèmes qui permettent de signaler aux navigateurs les éoliennes avec la mise en place d'émetteurs AIS au niveau des éoliennes, ou de balises dites Racon qui sont des transpondeurs de radars qui matérialisent un danger. On peut mettre en place également du balisage à la fois maritime et aéronautique puisque la navigation aérienne doit aussi être prise en compte.

Concernant le balisage maritime, une réglementation fait foi : la recommandation O139, relative aux structures artificielles en mer, définie par l'Association Internationale de Signalisation Maritime ; pour le dire simplement elle impose le marquage des éoliennes sur les premiers mètres du mât par une peinture jaune. Elle impose également que certaines éoliennes en périphérie du parc éolien soient équipées de feux à éclat de couleur jaune.

Il existe également un balisage aéronautique, avec un arrêté à respecter : l'arrêté en vigueur est celui du 13/11/2009 qui impose que chaque éolienne soit balisée au niveau de la nacelle par des feux à éclat de couleur blanche, la nuit des feux à éclat de couleur rouge, et que les éoliennes dont la hauteur est comprise entre 200 et 250 mètres soient balisées de feux à éclat à 45 et 90 mètres. Ce projet d'évolution qui est assez contraignant du fait de l'impact visuel qu'il peut générer depuis la côte devrait être modifié par l'Etat. La Direction Générale de l'Armement et la Direction de la Circulation Aérienne Militaire travaillent dessus.

Le deuxième enjeu est celui du risque sur la navigation. Les risques auxquels les usagers de la mer pourraient être exposés doivent être pris en compte et évalués par une étude dite « d'analyse des risques », selon une méthodologie définie par l'Organisation Maritime Internationale. L'idée est d'apprécier le degré d'admissibilité de l'ensemble des scénarios de risques qui ont été identifiés au regard d'une matrice d'aide à la décision, dite « de criticité », qui croise deux types d'informations : la fréquence d'occurrence du risque (est-il jugé très fréquent, c'est-à-dire inférieur à dix ans, ou au contraire exceptionnel, supérieur à 10 000 ans ?) avec la gravité de l'accident (sans effet ou jusqu'à catastrophique).

Il faut parler obligatoirement aussi du risque « engins explosifs » puisque (cela a été rappelé par M. Becquet) le parc se trouve à proximité et en partie sur une zone minée. Le risque a été classé significatif par l'Etat dans le cahier des charges de l'appel d'offres. On est évidemment très vigilant sur ce sujet. Avant toute opération intrusive (toute campagne géotechnique pour sonder les fonds marins ou toute installation d'équipements sur les fonds), on procèdera à une campagne de détection d'engins explosifs, selon une méthodologie qui sera discutée. Tout sera fait en lien très étroit avec la Préfecture maritime de la Manche Mer du Nord.

Le troisième enjeu, dont j'ai déjà parlé, est la prise en compte de l'impact du projet sur la gestion de l'urgence maritime. Il existe en France sur chaque façade, un document qui est l'outil de gestion de

l'urgence maritime : le dispositif ORSEC (Organisation de la Réponse de Sécurité Civile) maritime. Ce document précise les modalités d'organisation des secours en cas d'accident et les modalités de direction des opérations. Dès lors que le parc éolien constitue un obstacle nouveau à la navigation, il se doit de figurer dans ce dispositif ORSEC par l'intermédiaire d'un plan d'urgence : un Plan d'Intervention Maritime, établi par nous en lien étroit, encore une fois, avec la Préfecture Maritime et le CROSS Gris-Nez qui est son bras armé, pour que chaque événement soit anticipé et pour faire en sorte que si un accident se passe, on sache précisément comment s'organiser.

Etienne BALLAN : Merci. M. Ardillon, vous êtes vice-président de l'Association française des capitaines de navire ; vous avez la parole.

Hubert ARDILLON, Vice-président de l'Association Française des capitaines de navire : Bonsoir. Je suis ancien capitaine de navire de commerce, j'ai passé toute ma vie sur des pétroliers et des gaziers, sur des bateaux dangereux. On m'a demandé de vous parler de la sécurité en fonction du trafic des navires de commerce qui seraient susceptibles de passer.

La première diapositive est un screenshot du site Internet Marine Traffic, sur lequel on voit bien les navires qui passent en montant (ceux qui sont le plus au sud) et les autres au-dessus qui repartent vers l'Atlantique.

Depuis que l'on m'a prévenu, je suis allé deux ou trois fois par jour sur ce site pour voir combien de bateaux passaient sur ce petit rectangle qui délimite la zone d'éoliennes ; à chaque fois c'étaient des bateaux de pêche.

Les cibles rouges sont les navires dangereux : gaziers, chimiquiers, pétroliers ; les verts sont les cargos, porte-containers, etc. ; en bleu foncé ce sont les ferries ou navires à passagers, en bleu clair les remorqueurs/le pilotage, et en rose orangé, la pêche. A chaque fois que j'ai vu des bateaux passer là, c'étaient des navires de pêche. Quand les navires qui viennent ici à Dieppe, ressortent, ils ressortent à côté.

Il est important de voir la distance entre ces navires qui passent et la zone d'éoliennes. Entre le nord de la zone d'éoliennes et le dispositif de séparation du trafic qui existe, il y a 18 milles, ce qui représente pour ces navires, si l'on excepte les porte-conteneurs, pour un pétrolier, un gazier, une heure et demie de route, à fond, en full speed. Donc, si malencontreusement (je ne peux pas vous dire que cela n'arrivera jamais, des gens prennent l'autoroute en sens inverse aussi), un de ces navires avait envie d'y aller, il lui faudrait beaucoup de temps en vitesse pleine. Si c'est par accident parce qu'il a une avarie de barre ou autre, le temps de ralentir un tel navire fera qu'il sera stoppé largement avant et il aurait une vitesse qui correspondrait au courant existant sur zone, avec toujours la possibilité pour ces navires de mouiller car à cet endroit (s'il y a de la pêche c'est aussi pour cela) il y a suffisamment de fond, ou le fond est suffisamment prêt de notre côte, pour que l'on puisse mouiller les navires. Du point de vue de la sécurité, que cette zone soit là ou un peu plus à l'ouest, comme je l'ai entendu tout à l'heure, a priori cela ne posera pas de problème pour la navigation des navires de commerce ; en revanche, cela peut en poser bien sûr pour les navigations de pêcheurs et les plaisanciers.

Je suis passé à côté de plein de zones comme celle-ci en Mer Baltique et en Mer du Nord, quand on arrive à Rotterdam, on passe à 500 mètres à peu près d'une énorme zone d'éoliennes, avec des navires très gros et très dangereux. En revanche, on est dans ce dispositif de séparation de trafic, qui fait que l'on est très surveillé, on ne peut pas s'en écarter, en sortir, car il y a des radars de surveillance, il y a les Anglais, les Allemands, les Hollandais, les Belges, on est en permanence surveillé et s'écarter un tout petit peu, c'est automatiquement un appel, voire une contravention – pas comme sur la route, un procès-verbal est fait, puis cela se règle au Tribunal maritime. Cela m'est malencontreusement arrivé de devoir dévier de ma route pour ne pas rentrer dans quelqu'un

d'autre, donc de partir vers le bord du dispositif de séparation de trafic : on est appelé immédiatement par le CROSS parce qu'il ne comprend pas ce que l'on est en train de faire, on est appelé par notre nom, avec l'AIS, etc., il n'y a aucun problème pour cela. On est hyper surveillé lorsqu'on est sur ce type de navire. Un procès-verbal sera émis contre le capitaine du navire et contre le navire, ce sera réglé au tribunal et cela ne recommencera plus.

Je ne vous dis pas que jamais un bateau ne rentrera dedans, c'est bien clair. En revanche, vous voyez sur la deuxième diapositive, les zones roses, ma flèche fait un peu plus de 15 milles et là c'est le sud de la route normale. La route tracée est celle que prennent les pilotes hauturiers pour remonter à Rotterdam ; on est très loin de cette zone-là, tous les navires qui passent le font très au large. Ne peuvent passer dans ce coin que le ferry de Dieppe et les quelques petits cargos caboteurs qui viennent dans le port de Dieppe, les autres ne peuvent pas venir là car il n'y a pas de port où aller. Pourquoi passer là ? Même ceux qui partiront du Havre rejoindront le dispositif soit à Greenwich Buoy, soit un peu plus loin, mais directement.

Merci.

Etienne BALLAN : Merci beaucoup. Y a-t-il des questions de compréhension ?

Frédéric WEISZ, Adjoint à la mairie de Dieppe : A-t-on des retours d'expérience sur d'autres champs éoliens en Mer du Nord, en Mer Baltique, sur toutes les questions liées à la sécurité des personnes et du trafic, et pour revenir à un sujet qui nous intéresse aussi, sur la sécurité des pêcheurs qui travaillent sur ces zones-là ?

Hubert ARDILLON : Pour les pêcheurs, je ne peux pas trop vous dire. En revanche, toutes les zones comme cela sont pointées par des bouées. Soit une bouée avec AIS maintenant parce que c'est plus pratique, le Racon n'est pas top parce qu'on l'attrape sur les radars et déjà, les éoliennes ne sont pas essentielles pour les radars. Ce sont des zones à éviter, des « no go areas ». Lorsqu'on veut faire cela – la Préfecture maritime va s'en charger certainement – on délimite une zone, cela ne veut pas dire qu'elle sera comme cela. On va ensuite proposer cette zone à l'Organisation Maritime Internationale, lors d'un sous-comité de navigation puis lors d'un Comité de sécurité maritime. Elle sera acceptée comme cela et à partir du moment où elle est acceptée et on a les quatre points du carré, on est capable de le dire à tout le monde. Toutes les cartes sont corrigées. C'est une zone marquée « zone à éviter », vous ne pouvez pas passer dedans. Il y a la même chose autour de toutes les plateformes pétrolières en Afrique de l'Ouest : des zones à éviter, on n'a pas le droit de passer dedans. Il y a une surveillance exprès, faite soit par les capitaineries des ports s'il y a un port à côté, soit par un CROSS, ou un VTS (Vessel Traffic Service), qui permet de pointer du doigt le contrevenant éventuel, de lui dire « attention ! » et s'il continue, de lui mettre un procès-verbal, voire de le détourner dans le port pour pouvoir l'arrêter.

Olivier BECQUET : Pour information, je suis breveté capitaine de pêche de la marine marchande et j'ai commandé les navires de M. Leveau comme le Snekkar et le Snekkar Nordic. Il m'est arrivé de prendre une haussière dans l'hélice et d'attendre 12 heures que le Snekkar Nordic vienne me chercher. On était dans le Nord de l'Ecosse et évidemment, pas dans des circonstances aussi rapprochées que celles-là. Cela veut dire qu'une manœuvre malheureuse sur un navire de pêche peut arriver.

J'ai aussi navigué chez France Pélagique, sur le Sandettié et le Prins Bernhard, ces bateaux de 80/90 mètres, et avec les bateaux hollandais qui font aujourd'hui 100/120 mètres, pendant la saison du hareng. C'est dommage que l'approche que nous avons eue là ne soit pas au moment de la saison du hareng – ce n'est pas un reproche, on fait avec ce que l'on a. Pendant la saison du hareng, la zone dont on parle est très convoitée par ces bateaux-là, il peut y avoir un problème sur un navire de ce genre, un navire de 120 mètres, même 100 ou 90 mètres, n'est pas dans la même configuration

qu'un navire de commerce parce qu'il y a un engin de pêche derrière. Il faut le manoeuvrer, on est dans un « temps chasse », à bord il y a une certaine excitation, il faut à tout prix rentabiliser les affaires et cela suscite beaucoup de concentration pour amener un résultat cohérent.

Ensuite, je suis étonné qu'au niveau du port du Tréport on n'ait pas d'approche parce qu'il y a quand même 110 ou 120 bateaux de commerce, et sur les 120 on a 5 à 10 bateaux d'acide qui viennent à l'année, au port du Tréport, pour les usines d'engrais qui existent chez nous. Ces bateaux sont assez sensibles. J'ai demandé lors d'une commission nautique à Rouen où il y avait la Préfecture maritime, que soit pris en compte l'atterrissage des navires de commerce du port du Tréport, car il est certain qu'à Dieppe il y a un va-et-vient permanent, avec les ferries, mais malgré tout il faut tenir compte de ces navires, cela me paraît élémentaire, et tenir compte de l'activité de pêche réelle tout au long d'une année et pas seulement d'une manière ponctuelle, c'est important. Quand le citoyen qui se présente au bout du phare de Dieppe ou du Tréport regarde l'horizon, généralement, il ne voit pas grand-chose, quelques bateaux de plaisance qui sortent, mais une fois que les bateaux de pêche ont fait quelques milles on ne les voit plus parce qu'ils disparaissent derrière la courbe. Cependant, il y a une activité de pêche assez dense, avec de grands navires ; et une activité commerce aussi.

Etienne BALLAN : Merci beaucoup. Y a-t-il une dernière question technique ?

M. DOMENGET : C'est une question pour M. Ardillon et j'aimerais revoir la première diapositive. Une question très simple sur le croisement entre les bateaux de commerce du rail et les ferries. Par exemple, le bleu qui va croiser les deux rouges, au niveau de la distance de sécurité dans ce cas-là : pour avoir habité à Calais assez longtemps, j'étais toujours étonné de ces croisements dans des sens différents entre les ferries et le rail. Pourrions-nous avoir un petit éclairage sur ces distances sur ces « voies navires », avec aussi la taille des navires, etc. ? Vous voyez où je veux en venir.

Etienne BALLAN : M. Bordron d'abord, puis M. Becquet.

Thomas BORDRON : C'était effectivement un point important, je n'ai pas pu le détailler plus tout à l'heure, mais l'analyse du trafic que l'on va faire prendra en compte des données AIS mais également des données radars. Je n'ai pas précisé que ce serait fait sur une temporalité d'un an qui nous permettra de régler ce problème de saisonnalité et d'avoir (c'est important) la navigation qui vient du Tréport et qui viendrait d'ailleurs.

Hubert ARDILLON : En ce qui concerne le croisement des navires, comme cela, il n'y a pas vraiment de règle. Pour certains navires le capitaine demandera à ne pas passer à moins d'un mille des autres ; cela dépendra de la façon dont cela arrive. On peut noter qu'il y a rarement un abordage en Mer du Nord, ce qui prouve un peu que l'on passe suffisamment loin. L'idéal est une distance suffisante pour ne pas rentrer dedans.

Etienne BALLAN : Merci pour cette réponse précise. Nous passons à nouveau en table, c'est la même règle du jeu. Il y aura peut-être un peu moins de temps de discussion pour passer ensuite à la mise en commun. La thématique est cette fois : comment peut-on assurer la sécurité ? Vous avez des éléments, et des ressources à chaque table. Vous avez 20 à 25 minutes pour débattre de ce sujet. Bon travail.

(Temps de débat par table.)

MISE EN COMMUN DES TRAVAUX PAR TABLE

Etienne BALLAN : Nous allons essayer de faire un rapport sur l'ensemble des fiches de synthèse qui ont été produites sur chaque table ; ce ne sera bien sûr pas exhaustif donc n'hésitez pas à reprendre la parole, préciser votre pensée, dire : « J'ai dit cela, je veux vraiment que ce soit entendu, débattu ». Nous sommes dans un débat très ouvert, nous avons une heure. Pour le lancer, nous avons deux rapports. Barbara Serrano fera le rapport sur la première séquence et François Thomas fera le rapport sur la seconde séquence.

Le principe est d'entendre toutes les questions qui ont été posées jusqu'ici, les propositions d'alternatives, de modifications, d'évolutions du projet, pour que l'on puisse réagir assez librement sur ces questions-là. Nous évoquons la séquence 1 : quel impact aurait le parc sur les pratiques actuelles, peut-on le limiter ?

Barbara SERRANO, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Plusieurs types d'impacts ont été mis en avant, d'abord des impacts pour la pêche et des impacts pour la plaisance.

Concernant la pêche, on a identifié trois types d'impacts :

- L'accès à la zone : les écrits révèlent une inquiétude quant à la possibilité d'accéder à la zone, en particulier la nuit.
- La conséquence principale de cette difficulté d'accès est bien évidemment une réduction de la zone de pêche, surtout pendant les travaux.
- La contrainte qui va peser sur des bateaux quand ils vont se déplacer plus loin. Cela va générer un coût supplémentaire, financier, mais aussi en termes de temps.
- En dernière position, on se demande aussi si l'effet récif va modifier les richesses halieutiques. On observe sur ce sujet beaucoup de doutes, ce n'est pas une question mise beaucoup en avant.

S'agissant des impacts sur les autres usages de la mer, on constate une inquiétude sur les probables limitations de la plaisance ; en revanche, pas d'impact notable sur les ferries.

Concernant les possibilités de limiter ces impacts, on a identifié des propositions de plusieurs ordres.

- Sur la localisation du parc, on a vu trois types de propositions :
 - o déplacer la zone vers l'ouest,
 - o étudier une implantation du même nombre d'éoliennes mais sur une zone dix fois plus grande, ce qui impliquerait des couloirs beaucoup plus larges,
 - o implanter les éoliennes en ligne.
- Une autre série de propositions concerne l'agencement du parc :
 - o réduire ou agrandir les couloirs de pêche,
 - o bien ensouiller les câbles,
 - o utiliser des fondations de type jacket pour limiter les phénomènes de courant.

On a pensé à la question plus générale de la carrière et de l'avenir des pêcheurs. Il s'agit par exemple :

- D'aider les pêcheurs à renouveler leur flotte ;

- D'accompagner les changements des pratiques en fonction d'éventuels changements de réglementation ;
- On propose également un soutien psychologique pour les pêcheurs ainsi que des formations en vue d'éventuelles reconversions.

Concernant le tourisme et la plaisance, on propose aussi de réfléchir à une offre touristique globale, des visites du parc éolien par exemple, et que soit autorisée la navigation de plaisance le dimanche.

Pour finir, la Commission a jugé qu'il était important de relayer ici quelques questions ouvertes que l'on a notées :

- ✓ Quelle est la position de l'Etat et de la Préfecture sur toutes ces questions ?
- ✓ Cette réunion changera-t-elle quelque chose ?

Etienne BALLAN : Merci beaucoup. Je ne sais pas si vous avez pu noter les éléments, il y a des choses assez précises. Il faut bien tout garder en tête pour réagir aux différentes propositions, je pense notamment au zonage ou à l'implantation: il y a eu des propositions assez concrètes et précises, sur lesquelles vous pourrez réagir.

Nous écoutons François Thomas, sur la sécurité.

François THOMAS : Il y a eu une série de questions porte sur le thème : pourra-t-on assurer la sécurité ? Avec des questions, mais plutôt des commentaires.

- Une première série de commentaires sur le fait que les dangers et risques d'accidents ne se limitent pas aux collisions et qu'il faudra bien les prendre en compte. On parle de brouillard, de la nuit, du gros temps, voire d'un cocktail des trois. Cela peut arriver. Donc, il y a une diversité des dangers.
- La diversité des types d'accidents possibles, pas uniquement des collisions. C'est un homme à la mer, un accident à bord, la mise en danger éventuelle des sauveteurs, avec une question sur les temps d'intervention des hélicoptères.
- Une série de questions tourne autour du fonctionnement des radars, des aléas, de leur fiabilité, de leur capacité à permettre l'identification réelle d'une situation, sachant qu'un accident arrive toujours quand on ne l'a pas prévu, par définition.

Je me suis permis de regrouper les « comment » et les propositions.

- Une première proposition : toutes les questions relatives à la sécurité relèvent non pas d'une approche verticale, mais d'une approche coordonnée, réunissant l'ensemble des personnes concernées, y compris les Anglais, et les autres acteurs européens éventuellement.
- Des propositions sont relatives à la limitation de l'accès au parc éolien : en particulier, l'interdiction des plaisanciers et au cas par cas, en fonction de la taille des bateaux, donc le fait de lier la possibilité d'accès au parc à la taille des bateaux.
- On a regroupé une série de propositions relatives à l'évolution nécessaire des réglementations, à la mise en place de formations, et à la dotation en équipements spécifiques obligatoires à bord, mais aussi à terre, avec un poste sécurité ouvert 24 heures sur 24, un hélicoptère, un Groupe de prévention et de sécurité, un bateau-remorqueur disponible – si j'ai bien compris, à Dieppe et non pas plus loin ; un bateau de sauvetage dédié.

J'ajouterai, parce que je l'ai entendu, les questions relatives à la sécurité aérienne, mais c'est abordé à travers les hélicoptères.

Etienne BALLAN : Merci beaucoup. Quelles sont vos réactions à ces propositions assez précises sur l'implantation, à la fois en termes de zone et en termes de logique d'implantation, voire de géométrie du parc ? Je suppose que cela va faire réagir. Egalement, sur ce que nous venons de dire, des mesures d'accompagnement à la mise en œuvre du projet qui peuvent être autour de la question de la pêche et des pêcheurs, autour de la question du tourisme (une mise en tourisme du parc), enfin, sur la question du secours et de l'organisation des secours au plus près de la zone.

Qui veut réagir ? Etes-vous pour, contre, outrés, choqués, surpris ? Nous vous écoutons.

Patrick DOMENGET : Je signale qu'il manque un verbatim pour les échanges après les ateliers, concernant celui de Cayeux.

Juste une petite remarque sur le projet d'avoir des distances dix fois plus grandes. Cela signifiera évidemment des câbles dix fois plus grands et je suppose qu'au niveau économique cela risque d'être un peu juste par rapport au tarif.

Etienne BALLAN : Merci. C'était dans la logique en particulier d'élargir les couloirs de pêche, si j'ai bien compris.

Sylvie BARBIER : La zone dix fois plus grande est aussi une proposition du SER (Syndicat des Energies Renouvelables) : que les zones soient définies autrement, avec de la concertation et plus largement pour permettre d'ajuster. En même temps, nous sommes un certain nombre dans la salle à avoir participé aux différentes étapes de la détermination des zones propices du troisième appel d'offres, nous avons vu qu'en Manche, la place est très restreinte, il y a beaucoup de contraintes. Il vaut mieux donner l'information.

Certes, aujourd'hui c'est par rapport aux usages en mer. L'usage principal, qui est la pêche, dépend grandement du milieu, des impacts sur le milieu marin. On les a un peu laissés de côté. Je voudrais que l'on essaie de voir concrètement comment on peut réduire au maximum ces impacts, que ce ne soit pas qu'une position de principe. Comment s'y prend-on ? Il y a un certain nombre de dispositions de réduction qui ne sont pas détaillées ou sont présentées avec « une solution » alors qu'il y en a peut-être d'autres.

Une autre question n'a pas été traitée non plus, qui a des aspects concernant le milieu marin et l'activité : le phasage des travaux. Comment seraient-ils organisés ? Peut-il y avoir des dispositions pour réduire la gêne, pour être en sécurité, etc. ? Si l'on pouvait y travailler un peu...

Etienne BALLAN : Merci. Une précision : nous avons déjà parlé un peu des impacts sur le milieu à l'occasion de l'atelier environnement. Pour vous, est-ce dans un zonage équivalent à celui qui est proposé aujourd'hui ? Cela implique-t-il des évolutions dans le zonage, ou en tout cas dans la zone d'installation ? Je fais le naïf, je me dis que si le milieu marin est préservé donc le début de la chaîne alimentaire marche bien et cela nourrit des ressources halieutiques, mais on ne peut pas les prélever, le rapport entre milieu et pêche n'est plus.

Sylvie BARBIER : Oui, nous avons dit ici et dans d'autres lieux que nous souhaitons que les différents usages soient rendus compatibles, que l'on recherche les conditions pour les rendre compatibles, y compris les connaissances scientifiques qui permettent de mieux cerner un certain nombre de choses. C'est une position forte, que nous rappelons. En même temps, quelle pêche ? Il serait crucial de permettre à la pêche artisanale de continuer et même développer son activité en la rendant plus qualitative, en améliorant aussi ses débouchés, etc. En revanche, le western de la pêche en Manche, il faudrait aussi revoir cela ! Ne nous leurrions pas. Les locaux sont mis en avant par certains, et en fait

d'autres risquent de ramasser la mise, avec encore plus de dispositions qui ne sont propices ni au milieu, ni même à la pêche parce qu'ils sont en train de ratiboiser tout cela – c'est lamentable -, ni même pour l'activité côtière.

Etienne BALLAN : Merci. Vous pensez aux plus gros bateaux dont M. Becquet parlait.

Sylvie BARBIER : Je suppose que les pêcheurs souscrivent à la réglementation française de façon à préserver la ressource, en tout cas sa pérennité. Elle s'applique aux Français, et ceux qui viennent d'ailleurs raflent la ressource sous leurs yeux pendant qu'ils ne peuvent pas le faire. Il y a toute une série d'anomalies graves, qui ne relèvent évidemment pas du porteur de projet, pas uniquement des pouvoirs publics français (c'est plus haut). Il faut mettre aussi ce problème-là sur la table.

Etienne BALLAN : Tout à fait. Merci.

Olivier BECQUET : Je voudrais préciser que nous sommes allés à une réunion à Port-en-Bessin, au sujet des coquilles Saint-Jacques, il y avait les Anglais, des scientifiques de tout horizon. Le Canada était représenté ; au Canada, ils ont fermé une zone complète de 75 km² pendant 17 ans. Il n'y avait plus rien. Cela ne repart pas. Concernant la pêche, il faut travailler raisonnablement. On a affaire à une profession qui est organisée en France, ce qui n'est pas forcément le cas ailleurs, c'est pourquoi vous avez raison. Les Français décident pour les engins, les maillages, etc., ce n'est pas l'Europe, donc la pêche se punit elle-même puisque la Préfecture fait appliquer le règlement voté par les comités régionaux. Cela marche ainsi. Il ne faut donc pas croire que les pêcheurs font n'importe quoi, ils veulent protéger la ressource et effectivement les navires étrangers ne sont pas soumis à ces décisions-là. On a affaire au Parc Naturel Marin qui va de Boulogne au Tréport, dans le Parc Naturel Marin il y a une autorité, une police, pour le dire rapidement ; cette police ne peut agir que sur la population maritime française et non pas sur la population étrangère. S'il y a des interdictions de certaines techniques dans le Parc Naturel Marin, ils ne pourront pas en mettre pour d'autres.

Patrick FRANÇOIS, Vice-président en charge de l'environnement et des usages marins – Comité Régional des Pêches Nord-Pas-de-Calais Picardie : Imaginons que ce parc se fasse, mais je pense que c'est applicable à tous les parcs ; je pense que l'on ne peut pas permettre l'accès au sein d'un parc à tout le monde, et que la plaisance n'a rien à faire au sein d'un parc. Déjà, pour les professionnels, pour rentrer au sein d'un parc il faudrait demander l'autorisation, ce qui permettrait à tout moment de savoir qui s'y trouve : quand on rentre dans le parc on le signale, et quand on en sort également. Je dis qu'il ne faudrait pas permettre à la plaisance d'y entrer parce que souvent les plaisanciers connaissent très mal les règles de navigation. J'en connais beaucoup qui sont perdus quand ils sont en mer, ils viennent nous demander où se trouvent Boulogne, Dieppe... Ils ne se parlent pas alors qu'entre professionnels, nous nous parlons. Si deux bateaux de pêche se croisent, ils se parlent, on explique comment on va travailler, où et comment on passe. On connaît les fonds, on sait très bien où l'on peut passer ou pas. Avec un plaisancier ce n'est pas jouable. Donc, je crains qu'au sein d'un parc, si on laissait les plaisanciers rentrer, un accident pourrait avoir un effet domino et créer un accident beaucoup plus grave au sein du parc. C'est une première observation.

Deuxièmement, une proposition pour la sécurité. C'est bien joli de mettre des sécurités à terre, partout, des bateaux tous temps, il y en a déjà donc il ne faut pas en rajouter. En revanche, ce serait intéressant de déposer des hommes facilement sur le poste principal, et que sur ce poste il y ait un canot. On pourrait déposer des sauveteurs, là, qui pourraient directement intervenir au sein du parc.

J'ai 37 ans et demi de navigation, j'ai passé plus de temps en mer qu'à terre, je pense que l'accident n'arrivera pas spécialement au sein du parc parce quand il fera mauvais temps les bateaux n'iront pas. Il faudra d'ailleurs que l'autorité puisse interdire l'accès aux bateaux s'il y a du vent force 6 à 7 et des creux de 3 ou 4 mètres. En revanche, un bateau à l'extérieur aura le droit de naviguer, de travailler, s'il fait mauvais temps. Même s'il est à 3 milles du parc, au nord-ouest du parc, s'il y a du 6

à 7 ou du 7 à 8 de noroît, s'il lui arrive quelque chose il va se retrouver dans le parc et c'est là qu'est le plus gros danger, ce n'est pas pour celui qui travaille dans le parc, c'est pour celui qui est en bordure de parc et qui suite à un incident se retrouver dans le parc. Cela arrivera peut-être plus facilement que l'inverse.

Patrick DOMENGET : J'ai une question que je vais introduire un peu longuement puisque je dois résumer un reportage qui est passé il y a quelques semaines à la télévision, qui portait sur le sujet de l'atelier de ce soir. Je pense en faire un résumé assez honnête, chacun en jugera. Le reportage montrait un pêcheur qui faisait une pêche qui n'était pas satisfaisante. Ensuite, on passait, toujours au Tréport mais je suppose que c'est pareil à Dieppe, côté activité touristique avec les restaurateurs (certains sont dans la salle) avec les conséquences de cette pêche qui n'était pas satisfaisante, sur le fait qu'il fallait se fournir en poissons pour servir les clients ailleurs que dans la pêcherie à côté, etc. Ce reportage a eu lieu il y a quelques semaines et donc avant toutes les éoliennes. A l'occasion du reportage les pêcheurs ou les restaurateurs qui témoignaient soulignaient que les éoliennes apparaissaient comme une goutte d'eau supplémentaire. Ce qui m'a interpellé et beaucoup interrogé – c'est pourquoi j'y reviens ce soir en présence de certains participants au reportage – c'est que sans éoliennes le problème se pose déjà, c'est-à-dire que le système du Tréport qui est admirable (la pêche, l'activité touristique liée à la pêche, l'activité de restauration, de fruits de mer etc., liée à la pêche, qui est en suite logique) est menacé. Le reportage démontrait qu'il n'y avait pas assez de poissons sur place, qu'il fallait aller en chercher ailleurs. Donc, il n'y a plus de raison d'aller au Tréport pour cela. J'aimerais qu'il y ait une interprétation. J'en ai parlé à la table, ce que je vais dire n'est pas du tout mon point de vue. J'ai dit que je m'interrogeais sur le fait d'aller chercher du poisson ailleurs, la personne qui m'a répondu est partie mais les autres personnes de la table peuvent témoigner, la réponse était : « Le poisson du Tréport est du poisson de qualité, et pour les menus d'entrées, etc., on va chercher du poisson ailleurs », ce n'est pas du tout comme cela que j'ai compris le reportage. La question que je pose est : actuellement, sans éoliennes, sur cette question de ressource en poissons, sur les conséquences, le poisson proposé dans les restaurants, qu'est-ce que cela signifie ?

J'en viens au débat. De mon point de vue, le projet doit permettre d'analyser les raisons fondamentales qui amènent à cette situation, sans éoliennes. La zone est particulièrement travaillée, etc., on regarde plus précisément et à charge pour le consortium d'apporter tout son soutien à des solutions pour ces problèmes plus généraux que l'apparition d'éoliennes. Voici donc la question que je pose.

Etienne BALLAN : Merci bien. Nous reviendrons aussi sur les questions d'implantations d'éoliennes.

Liseline LAVOINE, Comptoirs de l'océan au Tréport : Bonsoir. Nous avons eu la chance d'être filmés et mon chef de cuisine a parlé en son nom mais aussi au nom de notre établissement, et au nom des marins-pêcheurs avec qui nous travaillons avec le plus grand bonheur depuis bientôt 25 ans. Il est bien évident qu'en tant que professionnelle du tourisme, la qualité dont vous parliez, Monsieur, est importante, et ceci dans un menu que je vendais à midi 15 euros (prix net) entrée, plat, dessert, avec aujourd'hui en plat du petit turbot. Nous n'avons pas du tout l'intention de changer notre mode de fonctionnement, c'est pourquoi nous sommes contre le projet. Nous l'avons prouvé lors du précédent débat public, mais aussi à chaque fois que nous discutons autour des tables, nous savons très bien que le projet n'apportera pas plus de poissons dans les assiettes, n'apportera pas plus d'argent aux marins-pêcheurs, ne donnera pas aux pêcheurs, dans les conditions économiques actuelles qui sont viables sur la ville du Tréport, une meilleure aubaine financière que ce qu'ils connaissent aujourd'hui.

Je vais vous parler strictement du tourisme et de ce que je pense, non seulement en tant que professionnelle du tourisme, également en tant qu'habitante de la région. Je suis née à Dieppe, j'ai eu la chance de voyager dans beaucoup d'endroits sur la planète, beaucoup sont magnifiques, mais

quand je marche sur les falaises de Criel-sur-Mer, où j'habite, j'ai la chance de voir à 6 h 30 le matin en ce moment, se lever le soleil, quand les falaises de craie sont baignées de rose. Je vous assure qu'à titre privé, cela me dérangerait beaucoup que l'on m'empêche d'admirer ces paysages. On va en priver tant de gens (je ne parle pas des impressionnistes, je ne parle pas de Victor Hugo) qui vivent maintenant et viennent faire le déplacement le long de la Côte d'Albâtre, que l'on pensait il y a cinq ans classer au patrimoine mondial ; pour tous ces projets de zones industrielles, évidemment, il n'en est plus question. On comprend pourquoi.

Donc, en tant que professionnelle du tourisme, je suis inquiète car ces paysages-là n'existeront plus. Les clignotants se voient à 30 km, c'est une obligation maritime, il ne faut pas se demander si on les verra ou pas. Je suis allée à 15 km des côtes il y a cinq ans avec mon ami Jean-Marie Byhet et je vous assure que par temps de brume on voyait très bien les falaises de craie du Tréport. On ne connaît pas tout à fait l'impact de la démolition et la destruction des nourricières de poissons, tel que le parc est prévu aujourd'hui. C'est ce qui nous pose aussi des problèmes ; la démarche est destructrice alors qu'il y a des zones qui sont belles aussi. Si malheureusement les éoliennes sortent de mer à Fécamp, on ne choisira plus le paysage d'Etretat pour représenter la Côte d'Albâtre – ou il faudra un très bon photographe qui prenne le bon angle. A 200 ou 220 mètres de hauteur, on verra ces abominations. Des milliers de gens passent chaque année dans mon établissement, ils s'accordent tous à dire qu'ils viennent chercher le rêve. Nous avons la chance de connaître ici cette part de rêve qui nous est accordée gratuitement par la mer, les océans et ces zones où l'homme n'est pas encore allé. Je suis là pour dire : regardez comme c'est beau ! Mes 10 salariés à l'année et mes 20 salariés l'été ont besoin de travailler, une personne sur sept vit du tourisme le long des côtes de la Manche, et je ne suis pas certaine que si l'on offre un paysage industriel demain, nous aurons autant de fréquentation et que cela produira autant d'argent dans les caisses des gens qui vivent de cela.

Etienne BALLAN : Je vous interromps parce qu'on n'est pas tout à fait dans le sujet. On en parlera après.

Liseline LAVOINE : Monsieur m'a posé une question donc je réponds...

Etienne BALLAN : Il a posé la question de la pêche, sans éoliennes.

Liseline LAVOINE : C'était particulier, je n'ai pas trop entendu la question sur la sécurité non plus.

Etienne BALLAN : Non, il parlait de la pêche aujourd'hui, sans éoliennes. La question du lien du tourisme avec le paysage, qui est importante, n'est pas tout à fait la même chose que les usages de la mer. Nous aurons cette discussion le 7 et le 23 juillet. Je comprends que vous ayez envie de développer mais nous devons revenir sur les usages de la mer.

Olivier BECQUET : Pour répondre sur l'état de la pêche aujourd'hui, elle est organisée et nous sommes passés du maillage 35 au maillage 40 pour ne pas pêcher des solettes. Donc, au lieu de pêcher des solettes d'une longueur de 24, on en pêche d'une longueur de 27. Ces petites solettes que nous ne pêchons plus ne sont donc plus comptabilisées et le résultat de cette comptabilité est que l'on pêche beaucoup moins de soles. « Les stocks se sont effondrés », non, les stocks ne se sont pas effondrés ! On a volontairement arrêté de pêcher les petites solettes pour qu'elles grossissent. On est dans la pêche durable. On exporte la sole en Italie, la seiche va jusqu'au Japon, au Tréport nous avons du poisson qui fait presque le tour du monde. Arrêtons de dire qu'il n'y a plus de pêche, elle vit depuis toujours. Nous sommes tous dans des activités diverses et variées, tout le monde rencontre des problèmes dans son entreprise, à part l'éolien qui va bien ; ou bien dites-moi ce qu'il faut faire pour que ce soit l'Eldorado. La pêche non plus, ce n'est pas rose tout le temps, mais elle est responsable, on augmente les maillages pour ne plus pêcher des poissons trop petits.

Etienne BALLAN : Je me permets en introduction, comme le Président de la Commission l'a fait lui-même, de souligner, Mme Lavoine, que vous n'avez pas répondu à ma question précise – vous aurez

d'autres occasions – qui est bien l'absence de poissons du Tréport dans vos menus et les raisons pour lesquelles ils ne sont pas à 100 % du Tréport.

Il faut bien connaître le dossier pour savoir qu'à Etretat il y a eu tout un travail sur les aspects paysagers et que la commune d'Etretat qui est le pivot de la candidature, à l'époque UNESCO, Grand Site aujourd'hui, que vous mentionniez, a été obtenue. Nous serons demain à Etretat pour faire le point sur l'avancement du projet de Fécamp.

Gérard MONTASSINE : Je veux bien parler de la pêche. Quand on voit comment des espaces estuariens ont été agressés depuis des siècles par des entreprises humaines pour du développement agricole ; quand on voit que la Seine déverse des quantités phénoménales de polluants insoupçonnés qui transitent sur nos espaces ; quand je vois que des productions primaires comme la crevette grise que nous sommes un peu les derniers en France à exploiter, de l'ordre de 150 tonnes que l'on vend aussi bien sur la côte Atlantique qu'à Honfleur, Trouville, Deauville, parce que là-bas il n'y en a plus : c'est qu'il y a des problèmes, que nous subissons déjà aujourd'hui.

On pourrait philosopher sur les productions d'hier, de demain, que seront-elles ? Et nous sommes toujours, en tant que braves pêcheurs, en train d'essayer de nous réorganiser, de subsister, mais nous n'avons jamais pensé avoir de tels impacts avec de telles machines, sur un espace aussi intéressant pour nous.

Il y a beaucoup de choses, nous tous (je m'y intègre) en sommes responsables, par notre vie d'aujourd'hui. Elle est beaucoup trop riche, somptueuse. Il y a tellement de lumières dans cette salle qu'il va falloir des éoliennes pour l'éclairer. Je crois qu'il faut rester humble, nous sommes aussi des pollueurs. Aucun PCB (polychlorobiphényles), aucun HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques), n'est comptabilisé dans la qualité de l'eau aujourd'hui.

Etienne BALLAN : Si je comprends bien, sans éoliennes la pêche est déjà face à certaines difficultés, à discuter ; le fait qu'il y ait des éoliennes ne réglera pas le problème de la pêche et le fait qu'il n'y en ait pas ne suffira pas non plus. Les problèmes sont séparés d'une certaine façon, mais l'impact que vous presentez, vous, pêcheurs, de ce choix de zonage, fait que cela n'ira pas vers une amélioration.

M. Domenget a demandé assez clairement, notamment au maître d'ouvrage, ce que cela modifierait si l'on changeait de zone ou si l'on étudiait une autre zone. Je crois que c'était en lien avec la proposition que les pêcheurs ont faite tout à l'heure. Nous revoyons la diapositive. J'adresse la question au maître d'ouvrage mais aussi aux autres acteurs et aux autres personnes qui sont là, en termes de réaction.

Sylvie BARBIER : Une zone moins grande, approximativement dans ce coin-là, fait partie des zones proposées pour la recherche des zones propices pour le troisième appel d'offres. Si ne je me trompe pas, la zone la plus proche de cela a été refusée par le Comité des Pêches ?

Etienne BALLAN : Soyez précise quant à la zone dont vous parlez.

Sylvie BARBIER : D'après mes souvenirs, il y avait une zone A en face de Dunkerque, une zone B en face de Berck, et du côté de Fécamp deux demi-zones. Il y avait eu un « refus ». Si vous le démentez, ce sera un élément d'information.

Olivier BECQUET : Vous avez raison parce que vous parlez du troisième appel d'offres. Nous avons toujours dit que c'était hors de question de parler d'un troisième appel d'offres tant que le parc du Tréport serait avorté. Si l'on avorte le parc du Tréport on peut mettre ces zones là mais cela ne fait pas partie du troisième appel d'offres.

Etienne BALLAN : Le refus est donc lié à l'existence même de l'appel d'offres.

Sylvie BARBIER : Dans le cadre de la lutte pour que la zone actuelle du deuxième appel d'offres ne soit pas retenue (vous me direz si je déforme), on refuse de discuter de quelque zone que ce soit pour le troisième appel d'offres.

Etienne BALLAN : C'est cela.

Sylvie BARBIER : C'est clair, cela mérite d'être rappelé. En même temps, sur les zones qui ont été quand même évoquées, pour la zone A de Dunkerque il y a des réticences mais elle est très fortement portée, concernant la B en face de Berck, les riverains y sont assez opposés, et pour les deux demi-zones du côté de Fécamp il me semble qu'il a été dit qu'il y avait des problèmes de pêche. Si je me trompe, ou si vous préférez que ce ne soit pas discuté tout de suite parce que cela fera l'objet de discussions ultérieures, peut-être, mais j'avais retenu cela.

Etienne BALLAN : Vous avez dit « Fécamp » mais on parle bien de Dieppe. La zone bleue, sur Dieppe, donc. Ce point d'histoire est important, mais tout le monde a-t-il bien compris la position des pêcheurs ? Il y avait une opposition de principe au troisième appel d'offres, qui a conduit à refuser cette zone, mais pas sur le motif qu'elle est mauvaise en termes d'implantation. L'ensemble du processus de sélection de zone a été refusé.

Sylvie BARBIER : C'est bien cela.

Etienne BALLAN : Y a-t-il d'autres réactions sur cette zone d'étude proposée ? Claude Midi, peut-être ?

Claude MIDI : Je ne réagirai pas à proprement parler sur la zone, personnellement j'ai une règle du jeu et je m'y tiens, c'est bien dans ce cadre-là que j'ai répondu à l'appel d'offres et que nous travaillons, y compris dans ces ateliers.

En revanche, il n'a pas été répondu à la question qui a été posée au tout début : quel pas de temps un projet éolien prend-il ? En reprenant depuis zéro, quand on se dit que l'on va étudier une zone, on se retrouve dans le meilleur des cas entre 2010 et 2011 pour une zone, et on s'aperçoit que la zone que l'on est en train d'étudier sera mise en service en 2021. Cette zone est définie par l'Etat, ce qui laisse supposer qu'avant il y a eu une concertation importante et musclée, qui a appelé les vœux de tout un chacun, ce qui prend donc du temps. A partir du moment où des industriels commencent à réfléchir en termes d'études sur une zone et sa mise en service, il se passe dix ans. Cela veut dire : dix ans, une filière qui ne se construit pas...

Etienne BALLAN : Donc si l'on recommence à partir d'aujourd'hui, l'horizon de la réalisation du projet est 2025-2026, avec un démarrage dès à présent pour déterminer la zone.

Patrick DOMENGET : Je voudrais juste une précision. Merci, M. Midi, pour cette réponse très claire. Disons 2026 pour la clarté de la réponse, cela ne correspond pas du tout au calendrier que l'Etat lui-même s'est fixé concernant l'évolution du mix énergétique auquel ces projets contribuent énormément. Il a été fixé très clairement (avec une forte bataille à l'Assemblée lors de toutes les lectures sur la loi de transition énergétique) à 2025. On a donc ici un élément de réponse.

Etienne BALLAN : Merci beaucoup. Vous pointez la contradiction entre cette logique de réétudier une zone maintenant et le calendrier de transition énergétique. Y a-t-il d'autres points sur l'intérêt ou la faisabilité, ou des éléments pouvant éclairer sur l'intérêt de mettre cette zone à l'étude ? Les uns et les autres, vous êtes en capacité de dire que cela vaut la peine de l'étudier, ou que d'emblée cela ne vous paraît pas cohérent, notamment par rapport à ces questions d'usage de la mer ou de sécurité.

Patrick FRANÇOIS : Je pense que cela vaut le coup. Je le dis parce que je sais ce que pense ma base – nous représentons, nous sommes là mais des gens sont en mer qui ne pensent pas tout à fait comme nous, parfois ils ne sont pas d'accord avec ce que nous disons, nous essayons de défendre leurs positions mais ils pensent que nous ne sommes pas assez piquants. J'ai peur que si l'on reste sur la base d'aujourd'hui, on aille au clash et que cela se termine relativement mal. Je suis franc. Alors que finalement, la zone sur laquelle on est vient d'une espèce d'idiot : c'est une personne qui a pris la décision, il n'y a pas eu de concertation. Une personne qui était de la même famille qu'un certain président de la République et qui a signé immédiatement, sans chercher à comprendre, alors qu'il n'y a jamais eu de concertation sur cette zone. Il y a aujourd'hui une proposition qui tient la route, là, cela se fera. S'il y a des gens qui ont du courage au niveau de l'Etat, il y a moyen de le faire ! Quand il s'agit de démolir les portiques pour faire plaisir aux Bonnets rouges, on le fait. Combien cela a-t-il coûté à l'Etat ? C'est moi qui le paie aujourd'hui. Je le paie ! Demain, je suis prêt à payer s'il le faut pour indemniser pour changer de zone et je pense que beaucoup de monde pourrait le faire. Si l'Etat a été prêt à le faire pour les portiques, je demande officiellement que l'on fasse la même chose pour le Tréport. C'est faisable et c'est jouable, ce n'est qu'une question de prise de responsabilité !

(Applaudissements.)

Etienne BALLAN : Merci. Je ne veux mettre personne mal à l'aise mais nous sommes à Dieppe et je sais qu'il y a des élus de Dieppe dans la salle. Je ne sais pas si certains sont partis. Veulent-ils donner leur point de vue ou sentiment en tant que Dieppois ? Je ne suis pas en train de leur dire : « Prenez-vous le projet, là ? », pas du tout, entendez-moi bien. Nous n'avons pas beaucoup entendu les acteurs dieppois ; nous avons plutôt entendu les acteurs tréportais. Y a-t-il une réaction à cette idée de mettre à l'étude cette zone ?

Lucien LECANU, Adjoint au Maire de Dieppe chargé du Développement économique : Je rappelle que nous sommes pour un mix énergétique mais pas à n'importe quel prix et nous avons toujours dit – c'est pourquoi nous sommes là aujourd'hui – que les intérêts notamment des pêcheurs mais aussi d'autres personnes, devaient être pris en compte. Or, on s'aperçoit que ces intérêts n'ont pas été pris en compte.

J'ai participé aux premiers débats, j'ai trouvé que ce qui s'est passé était quand même grave parce qu'on a vraiment méprisé les personnes qui posaient des questions sur l'implantation d'un parc éolien. Je redis que nous sommes pour les énergies renouvelables, c'est tout à fait d'actualité, mais pas à n'importe quel prix.

Je rejoins la position des pêcheurs et je pense qu'il peut y avoir une solution : c'est le positionnement de ce parc. Les pêcheurs disent (ils ont des éléments qui me permettent de rejoindre leur position) que cette zone est stratégique pour la pêche et pour leur survie ; d'autant plus que l'on parle de Développement durable en termes d'énergie, mais il y a aussi la pêche responsable et ressource durable, c'est ce que font les pêcheurs de Dieppe et du Tréport notamment. Il faut le prendre en compte.

Je pense que l'enjeu est le déplacement de ce parc qui est posé, pour que les intérêts des pêcheurs soient pris en compte parce que ce sont des métiers, c'est une filière. Notre ville vit aussi avec la pêche, avec les activités maritimes, et de ce point de vue on ne peut pas opposer les deux choses. Nous souhaitons que les gens vivent ensemble ; prenons en compte les intérêts des pêcheurs.

Cela m'amène à dire que l'Etat n'a pas joué son rôle. Les zones retenues ont été décidées d'une manière arbitraire par l'Etat, sans discussions préalables, sans discussions avec les acteurs économiques et politiques locaux, sans discussions avec les professionnels, donc il y a un vice sur le fond. Il faut revoir toute cette question, sinon on arrivera effectivement à un clash et ce n'est pas souhaitable. Quelqu'un a parlé tout à l'heure de cellule psychologique ! Vous rendez-vous compte ?

On parle de progrès, de Développement durable, et pour régler ce problème on va créer une cellule psychologique pour entourer et aider les gens ! C'est grave. Quand dans notre pays aujourd'hui on met en place une cellule psychologique, c'est parce qu'il y a eu une catastrophe, un drame. Cela ne devrait pas être un drame, mais quelque chose qui devrait tous nous réunir. Donc, il y a quelque chose de faux, il faut reprendre. Ce n'est pas une question de délai. Si on ne le fait pas, il y aura des problèmes ; d'abord, des problèmes économiques. Je le redis parce qu'il faut que ce soit clair, nous avons toujours dit que nous n'étions pas opposés aux énergies renouvelables, mais même si l'on sait qu'il y aura des emplois nous ne souhaitons pas... Encore qu'il faille discuter parce que je me souviens du débat dans cette belle salle il y a quelques années, on parlait de 1 900 emplois à Dieppe ! Nous savions très bien que nous n'aurions pas la réception des bateaux qui iraient poser les éoliennes, compte tenu de la taille de notre port, nous en étions conscients. Il ne faut pas prendre les gens pour des imbéciles. Donc, il faut rediscuter sur cette question pour arriver à une solution acceptable par tous.

Nous ne nous désolidariserons pas des pêcheurs, qui ont un discours responsable. J'ai vu l'évolution, parce qu'il y a un débat qui se veut peut-être apaisé, au Tréport. Je n'ai pas entendu les gens dire : « On ne veut pas du parc éolien », j'ai entendu « on n'en veut pas là où il est », ce qui est différent.

Concernant le tourisme, on entend dire que cela va amener du monde. Savez-vous ce qui caractérise le tourisme au Tréport, à Dieppe, à Fécamp et sur toute la côte ? La pêche, le bassin de pêche, la couleur des bateaux, le port de plaisance. Je parle de Dieppe. Les ferries qui sont maintenant à Dieppe, qui reviennent à Dieppe, même le port de commerce, parce que les gens recherchent aussi une forme d'authenticité. Ce n'est pas vivre en arrière et ce n'est pas opposé à des énergies renouvelables. Il faut le prendre en compte. Nous dire que les restaurateurs, les hôteliers, vont vivre avec des gens qui iront visiter le parc éolien ! Je vous ferai remarquer que les touristes étrangers qui viennent à Dieppe notamment, par la voie maritime avec leur bateau (les Hollandais, les Allemands, les Belges, quelques Anglais), viennent d'abord visiter notre ville et notre région, ils ne viennent pas visiter un parc éolien. Si dans certains pays c'est à la mode, chez nous ce n'est pas cela. Nous ne nions pas que le tourisme industriel existe, mais ce n'est pas la base du tourisme ici.

(Applaudissements.)

Etienne BALLAN : Merci. Vous faites un lien assez clair entre le tourisme et la pêche, c'est un point important. Il est l'heure de clore. La question de ce qu'en pense l'Etat a été posée assez clairement. M. Lepetit, nous ne vous demandons pas une réponse sur tous les points, mais vous souhaitez peut-être réagir sur quelques points, qui peuvent être à la fois les questions de la filière pêche, du zonage. Je rappelle qu'à propos du zonage on n'a pas parlé que de la proposition alternative que les pêcheurs ont faite, mais que l'on a aussi évoqué d'autres logiques d'implantation : en ligne, avec des couloirs plus larges. Je voudrais que l'on retienne aussi de cet atelier qu'il y a plusieurs pistes possibles.

Avant que je donne la parole à M. Lepetit, avez-vous une réaction vis-à-vis de ces différentes propositions ? Non. Je crois que l'on ne pourra pas répondre tout de suite à la question : à quoi cette réunion servira-t-elle, qu'est-ce qui changera ensuite ? Nous n'en savons rien aujourd'hui. Ce qui est sûr, c'est que tout ce que vous avez dit là est versé au débat, vivra dans les réunions suivantes, on l'évoquera lors de la réunion du 25 juin ici, à Dieppe. Je vous invite à venir et à mobiliser les gens autour de vous pour venir, pour que l'on continue le débat sur ces questions. Nous, Commission, ne savons pas encore ce qui va changer.

Xavier FONTENIT, DFDS Seaways : C'est un détail mais concernant la zone bleue, la proposition qui a été faite, je voudrais préciser que le ferry passe en plein milieu tous les jours, quatre fois par jour. Il y a l'échelle, etc., mais à vue de nez, on passe dedans chaque jour, quatre fois.

Etienne BALLAN : Je pense que nous n'avons pas le bon support pour régler cette question ; on a sans doute besoin d'affiner les choses. Votre question est tout à fait valable, mais ce support cartographique ne permet pas de répondre. Merci.

Dominique LEPETIT, DREAL Haute-Normandie : Concernant le zonage, par rapport au cahier des charges : l'Etat a en charge le suivi du projet du Tréport ; ce qui est demandé à un consortium a été fixé dans un cahier des charges avec une zone déterminée. Il peut y avoir effectivement des propositions, des alternatives qui remontent de la part de l'ensemble des participants, après, le suivi qui sera fait du projet sera par rapport à ce que l'on attend du consortium, c'est-à-dire l'implantation d'un parc éolien d'une puissance déterminée, dans la zone qui lui a été fixée. Pour le projet que l'Etat suit, l'Etat instruira des demandes d'autorisation qui seront faites par rapport à un zonage qui a été arrêté.

Le déplacement du projet est une autre question, qui rentre dans le cadre des zones propices pour le troisième appel d'offres, mais l'Etat se positionnera sur un projet pour lequel un cahier des charges a été validé. Si jamais l'appel d'offres était remis en cause, ce serait une autre question qui se pose : quelle est la meilleure zone propice ? C'était le premier point.

Sur le deuxième point, je n'ai pas l'historique de la manière dont les zones ont été arrêtées puisque j'ai suivi plus particulièrement les discussions concernant la détermination des zones du troisième appel d'offres. J'ai suivi cette table de concertation... Troisième planification, oui, on ne sait même pas s'il y aura un appel d'offres derrière ; donc, la planification des futures zones propices. En termes d'échanges, j'avoue que le premier appel d'offres a été lancé en 2011 et je ne sais pas comment la concertation avant s'est passée. Je ne peux donc pas vous donner des éléments sur ce point.

Sur la pêche, tout un tas de questions ont été posées, par rapport au projet sur le Tréport. Aujourd'hui, ni nous, ni le consortium, ni vous, n'avons les éléments pour déterminer précisément les impacts, puisque c'est l'objet d'un suivi qui est en cours d'élaboration à travers des protocoles définis, et pour lequel on attend de la part du consortium l'élaboration de certaines études qui permettront de déterminer l'impact du projet sur la pêche, les impacts socioéconomiques, les impacts sur l'environnement. Aujourd'hui, ces études ne sont pas encore conclues, donc un certain nombre de groupes se mettent en place, notamment sur la sécurité maritime, qui travailleront après le temps du débat public parce que c'était aussi un point que l'on tenait à préciser : un certain nombre d'études et de réflexions ne seront engagées qu'après cette étape. C'est le cas pour la sécurité maritime, le premier groupe ne se réunira qu'à l'automne, une fois que le débat public sera terminé.

Etienne BALLAN : Merci beaucoup. M. Becquet voulait reprendre la parole.

Olivier BECQUET : Je rappelle juste ce que je disais tout à l'heure : l'étude qui doit être faite avec un protocole, pour nous, cela ne tient pas trop la route parce qu'on va faire une étude avec une campagne de déminage en même temps. Que voulez-vous que cela révèle ? Nous savons que les cartes Valpena, c'est tout de même dix ans de statistiques issues des Logbooks de tous les bateaux de la Haute-Normandie, c'est un argument ! Si l'on considère que ce n'est pas un argument, je suis désolé, je ne sais pas quoi vous dire, c'est que l'on n'entend pas la pêche, c'est tout.

Etienne BALLAN : Merci. Merci à tous, vous avez travaillé, vous saviez pourquoi vous étiez là, vous l'avez fait. Il y a beaucoup de sujets que l'on a seulement effleurés ou évoqués. Il y a beaucoup de matériaux dans les propositions qui sont sorties. Il n'y a pas que la question du zonage, d'autres choses ont été avancées qui n'ont pas forcément encore pu être débattues de façon approfondie. Nous ferons un point le 25 juin justement sur la moitié du débat. C'est normal d'arriver à la fin de ce type de réunion sans avoir instruit et été au bout de ces différentes propositions. Nous ne sommes

qu'à la moitié du débat, il nous reste un peu plus d'un mois et demi, nous aurons l'occasion d'approfondir ces sujets, de regarder la faisabilité ou non de ces différentes propositions.

Je voulais vraiment vous remercier. Je vous rappelle qu'il n'y aura pas de réunion le 18 juin, qu'elle est reportée au 7 juillet et qu'elle aura lieu au Tréport. Nous nous retrouvons, pour tous ceux qui le souhaitent et le peuvent, le 25 juin dans la même salle.

Merci beaucoup, bon retour.