



ATELIER THEMATIQUE

« L'impact du projet sur les activités et pratiques en mer : peut-on maîtriser les risques, tout en limitant les contraintes ? »

12 juin 2015 – Ce que la commission a entendu

Introduction

L'atelier s'est tenu vendredi 12 juin 2015 à Dieppe, en présence de 42 participants répartis en 6 tables¹.

Etienne Ballan, président de la commission particulière du débat public (CPDP) a introduit l'atelier en rappelant que nous sommes à la moitié du débat. Il a fait un point sur les auditions d'acteurs : les propositions de cahiers d'acteurs sont attendues jusqu'au 2 juillet sur notre site ou par email. Une audition sera organisée autour du 10 juillet, pour permettre à chaque acteur de faire connaître en 15 à 20 minutes ses arguments, et les confronter aux questions du public et de la commission. Il a également rappelé les prochaines rencontres à venir et le fonctionnement de l'atelier.

L'atelier a permis de déterminer que les pêcheurs et les plaisanciers seront les principaux impactés par le parc éolien. Ils craignent pour leur sécurité, que la navigation soit interdite à l'intérieur du parc et s'inquiètent aussi d'une éventuelle modification des fonds marins et d'un appauvrissement de la ressource en poissons. Plusieurs propositions ont vu le jour sur une série de thématiques, notamment sur la sécurité au sein et aux abords du parc et sur une zone alternative présentée par les pêcheurs et située à l'ouest de la zone prévue qui a fait l'objet d'un débat entre les participants. Alors que les pêcheurs demandent l'étude de cette autre zone, moins gênante pour leur activité selon eux, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) a rappelé que le projet actuel s'inscrit dans le cadre d'un appel d'offres de l'Etat qui a déterminé la zone d'études tandis que la maîtrise d'ouvrage a souligné que dans cette éventualité, le projet repartirait de zéro,

¹ Voir la liste des participants sur notre site : <http://eolienmer-pdlt.debatpublic.fr/archives-differentes-reunions>.

et ne serait donc pas en mis en œuvre avant 2025.

Les échanges étaient organisés en deux séquences (l'une sur les impacts sur les pratiques et activités et en mer, l'autre sur les façons d'assurer la sécurité au sein et aux alentours du parc), avec des temps de travail par tables, puis une séquence de restitution et de débat en plénière. A la fin du travail par tables, les participants devaient remplir un formulaire pour laisser une trace de leur contribution. Ce document fait la synthèse de ces interventions, des questions orales et des contributions écrites.

Les impacts du parc sur les pratiques actuelles

L'intervention de Franck Jourdain, directeur de la flotte DFDS Seaways, a permis de déterminer que le parc n'aurait pas d'impact sur l'activité des ferries, des navires commerciaux, la ligne de trafic passant très au large des éoliennes (5 milles nautiques). En revanche, ce sont les pêcheurs et les plaisanciers qui seraient les plus gênés par ce projet.

Les pêcheurs, représentés par Olivier Becquet du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM) de Haute-Normandie ont expliqué que le projet aurait des conséquences sur leur activité de pêche en termes d'accès à la zone, d'appauvrissement de la ressource en poissons et de dénaturation des fonds marins. Le déminage, l'installation des fondations et l'ensoulement des câbles risquent de modifier les fonds marins comportant un gisement important d'amandes et de pétoncles qui participent à la nourriture des merlans et des cabillauds. Aussi, les vibrations, le bruit lors des travaux (pétardage, battage) et les champs électromagnétiques risquent d'entraîner une désertion de la ressource. Enfin, les pêcheurs pourraient se voir interdire l'accès à la zone, notamment la nuit (alors que c'est à ce moment-là que se pêche la sole) ce qui représenterait une perte de 80 km² de leur zone de pêche qui les obligerait à faire davantage de kilomètres pour contourner le parc, chose difficile pour les bateaux de petite taille du Tréport. Si l'accès à la zone leur était permis, ils craignent pour leur sécurité à l'intérieur et aux abords du parc.

Certains participants ont relativisé l'impact pour la pêche, expliquant que sans les éoliennes, les pêcheurs souffrent déjà d'un appauvrissement de la ressource, et que la pêche locale ne parvient pas à fournir la demande des restaurateurs par exemple. Des particuliers et le CRPMEM ont contesté ce point de vue: la diminution des prises est due à une augmentation du maillage de leurs filets qui vise à ne plus pêcher les petits poissons.

Après les pêcheurs, les plaisanciers seraient les plus touchés par le projet. L'essentiel des activités nautiques et de plaisance étant comprises dans la bande côtière des 6 milles nautiques, le maître d'ouvrage ne prévoit pas de gêne. Cependant Patrick Marcassin, de l'Association des usagers des ports de Dieppe, a expliqué que pour certaines liaisons, les plaisanciers passaient au-delà de cette bande et seraient obligés de traverser le parc (ou de le contourner).

La DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) a conclu qu'il était difficile aujourd'hui de déterminer précisément les impacts. Seules les études attendues du consortium permettront de statuer sur ces points.

Afin de limiter ces impacts, des propositions ont été faites de la part du maître d'ouvrage et des participants. Le maître d'ouvrage a d'abord rappelé les choix techniques qu'il avait fait dans cette optique : installer des éoliennes de 8 MW plus puissantes que la moyenne et réduisant leur nombre dans le parc ainsi que des câbles de plus haute tension réduisant l'emprise sur les fonds marins. D'autres mesures ont également été envisagées : aménager de grands couloirs de passage (950 m), aligner les éoliennes dans le sens du courant et suivant le réseau de câblage, faire un schéma de câblage « multicritères » (prenant en compte les enjeux économiques, environnementaux et réglementaires), implanter les mâts en dehors des zones de ridens (hauts-fonds marins) et des épaves, enfouir les câbles, mettre des fondations « jacket » et prendre en compte le parc naturel marin.

Les contributions écrites ont fait émerger d'autres propositions. A propos du schéma d'implantation, elles proposent de positionner les éoliennes en ligne ou d'étudier une implantation du même nombre d'éoliennes sur une zone dix fois plus grande avec des couloirs beaucoup plus larges. Pour les travaux, elles proposent de les limiter dans la durée, d'atténuer les vibrations et le bruit par des techniques moins impactantes (du forage plutôt que du battage) et de faire des études fines et précises sur l'impact des fondations et de « l'effet récif ». Concernant le tourisme, certains ont demandé de réfléchir à une « offre touristique globale » proposant des visites du parc. Au niveau de la plaisance, les pêcheurs demandent à ce qu'elle soit interdite dans le parc ou seulement autorisée le dimanche. Concernant la pêche, une forte majorité appelle à ce que celle-ci soit autorisée dans le parc. Patrick François du CRPMEM Nord-Pas-de-Calais Picardie propose d'obliger les professionnels à faire des demandes d'autorisation à chaque entrée et sortie du parc. D'autres ont proposé d'aider les pêcheurs à renouveler leur flotte pour acheter des bateaux plus grands pouvant aller plus loin. En cas d'une évolution de la réglementation dans la zone, Sylvie Barbier de France Nature Environnement (FNE) souhaite que les pêcheurs accèdent à des formations pour faire évoluer leurs pratiques de pêche. César Roynette de la maîtrise d'ouvrage propose de renforcer les outils de pêche en développant une pêche « durable et responsable ». D'autres préconisent un soutien psychologique pour les pêcheurs. Ces propositions ont suscité des réactions. Patrick Domenget souligne que si les couloirs de pêche sont plus grands, cela va augmenter la longueur du câblage et donc son coût. Lucien Lecanu, adjoint au maire de Dieppe a estimé qu'un tourisme industriel n'était pas envisageable en Normandie qui tire son charme de ses paysages naturels.

Enfin, de nombreuses contributions proposent de déplacer la zone du parc. Le CRPMEM a étudié et présenté succinctement une zone à l'ouest de Dieppe qui serait moins impactante pour la pêche. La DREAL rappelle que le projet s'inscrit dans une zone déterminée par un appel d'offres d'Etat. Mais Patrick François, du CRPMEM Nord-Pas-de-Calais Picardie, juge que si une zone paraît plus appropriée, alors la rupture du contrat issu de l'appel d'offres est préférable, même si elle occasionne des frais pour la collectivité. Le consortium a quant à lui précisé qu'une telle éventualité ramènerait le projet au stade de développement de 2010 ou 2011, et qu'un délai d'environ 10 ans serait nécessaire avant de voir les éoliennes en place. Ce retard empêcherait de répondre aux objectifs de la loi de transition énergétique, selon Patrick Domenget. Sylvie Barbier s'est interrogée sur la zone proposée par les pêcheurs étant donné qu'ils avaient refusé cette même zone lors de la concertation préalable au 3^{ème} appel d'offres sur l'éolien en mer. Olivier Becquet a nuancé : leur opposition à la zone était une opposition de principe à toute zone tant que le projet du Tréport n'avait pas été

abandonné.

Des inquiétudes subsistent à la fin de ce premier échange. Sylvie Barbier demande quelles seront les mesures d'évitement arrêtées par le consortium (type de fondation, battage ou forage) et quelle organisation des travaux est prévue pour réduire la gêne (phasage, zone d'interdiction). Beaucoup de contributions ont demandé des retours d'expérience des pays étrangers et s'il y aura ou non un effet récif. Certains ont demandé si un déplacement de la zone ne risquait pas de susciter des conflits avec d'autres pêcheurs, quand d'autres ont demandé la position de l'Etat sur la zone alternative.

Assurer la sécurité au sein et aux abords du parc

Afin de garantir la sécurité des navires, de leurs équipages et celle des installations côtières de Penly, la société des Eoliennes en Mer de Dieppe-Le Tréport (EMDT) a réalisé différentes études et analyses sur les impacts du parc et les risques sur la sécurité en mer. Une « *étude de justification des moyens techniques pour assurer la sécurité de la navigation* » est en cours de finalisation et sera rendue au mois d'août à l'Etat. Elle consiste à établir l'état du trafic maritime en Manche sur un an (prenant en compte la saisonnalité des pêches) et à étudier l'impact des éoliennes sur les radars de surveillance de navigation à terre (sémaphore, capitainerie, Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) Gris-Nez, centrale de Penly) et en mer (embarqués à bord des navires). Ces impacts peuvent être de différents ordres : phénomène de désensibilisation (saturation trop forte de l'énergie dégagée par les éoliennes), masquage ou encore apparition de faux échos. EMDT a également prévu la réalisation d'une « *analyse des risques maritimes* » qui va « *apprécier le degré d'admissibilité de tous les scénarii de risques identifiés au regard d'une matrice d'aide à la décision dite 'de criticité'* ». Au-delà des études, Thomas Bordron, responsable des autorisations chez EMDT a indiqué qu'un Plan d'Intervention Maritime (PIM) spécifique au parc éolien serait rédigé en lien avec la préfecture maritime et le CROSS Gris-Nez. « *Intégré au Dispositif ORSEC Maritime (Organisation de la réponse de sécurité civile), le PIM prévoit la réponse aux différents scénarii d'accidents et décrit les procédures de secours et de sauvetage* ». Enfin, la réglementation les oblige à mettre en place un balisage maritime (peinture blanche pour les éoliennes, jaune pour le tronçon du mât et des feux à éclat jaune) et aéronautique (feux à éclat blanc le jour, rouge la nuit, feux intermédiaires sur la tour).

Malgré toutes ces dispositions, les pêcheurs n'estiment pas que la sécurité soit assurée de manière générale et pour la pêche de nuit en particulier. Selon Olivier Becquet, l'activité de pêche est dense à l'année sur la zone et une manœuvre malheureuse peut toujours arriver notamment lors de la saison du hareng où les bateaux sont plus nombreux et plus longs. Naviguer aux abords du parc lui semble tout aussi dangereux : dans certaines conditions météorologiques, les courants et les vents de cette partie de la Manche pourraient rapidement faire dériver un bateau en panne dans le parc. De même, une opération de sauvetage lui semble difficile : si la commission nautique appliquait le même règlement au parc du Tréport que pour celui de Fécamp, un hélicoptère ne serait pas autorisé à effectuer des opérations de sauvetage dans la zone. Enfin, Patrick François a estimé que la dangerosité viendrait des plaisanciers si l'accès leur était autorisé car ils connaissent mal les règles de navigation et ne communiquent pas assez avec les autres bateaux.

En revanche, Hubert Ardillon, de l'Association française des capitaines de navire a fait savoir que, même si le risque nul n'existait pas, la sécurité était assurée pour les bateaux de commerce et de ferry. En effet, le parc est situé à 18 milles nautiques du dispositif de séparation du trafic (DST) et il faudrait une heure et demi pour un bateau à pleine puissance pour arriver au parc. A part pour la pêche et la plaisance, il n'y a selon lui aucune raison que les bateaux viennent dans cette zone. Il a expliqué à quel point les navires étaient surveillés dans le DST et les garde-fous qui existaient pour prévenir tout accident : appel du CROSS, contravention voire détournement dans le port en cas de déviation. Il a mentionné un retour d'expérience en Afrique du sud où des « no go area » ont été cartographiées par l'Organisation maritime internationale autour des plateformes pétrolières et où il est formellement interdit de passer. En Hollande, les navires passent à 500 mètres d'une zone d'éoliennes. Le risque est donc moindre ici selon Hubert Ardillon. Toutefois, certains formulaires ont contredit ce dernier, estimant que la sécurité n'était pas assurée pour les bateaux de commerce à destination du Tréport.

Sur cette question cruciale, la préfecture s'est exprimée par l'intermédiaire de Dominique Lepetit de la DREAL, et via une note présentée par la CPDP qui explique notamment « *qu'un groupe de travail spécifique portant sur la sécurité maritime sera constitué à l'issue du débat public* », que « *les règles d'usage dans les champs éoliens font l'objet d'un processus itératif d'élaboration entre les acteurs maritimes concernés et sont examinés lors des commissions nautiques* » et que « *l'arrêté réglementant les usages dans le parc sera établi sur des règles simples dont un fondement commun aux parcs de Courseulles et Fécamp* ».

Des mesures pour réduire les impacts sur les radars ont été envisagées par le maître d'ouvrage : installer des radars déportés au niveau du parc éolien de manière à combler la zone qui n'aurait pas pu être observée par les radars du fait des éoliennes, paramétrer différemment les radars existants et mettre en place des systèmes de signalisation des éoliennes aux navigateurs (émetteurs AIS ou balises transpondeurs radar).

D'autres propositions ont émané du public pour garantir la sécurité de manière générale dans et autour du parc. En amont, ils demandent à s'appuyer sur les retours d'expérience des parcs de Fécamp et Courseulles et à ce que tous les risques soient clairement identifiés par des études. En second lieu, une majeure partie des participants préconise une restriction d'accès à la zone : autoriser les plaisanciers au cas par cas ou en fonction de la longueur du bateau, contrôler à chaque entrée et sortie du parc, interdire l'accès la nuit ou même y interdire la pêche. Les équipements et les moyens humains semblent les plus efficaces : il a été proposé de mettre à Dieppe un poste d'assistance et de sécurité ouvert 24h/24 équipé d'un bateau remorqueur et de bateaux SNSM en plus d'un radar. En mer, Patrick François a proposé d'installer sur le poste électrique un groupe de secours qui pourrait être équipé d'un hélicoptère et de canots de sauvetage. Mettre un garde en permanence sur zone, former des marins et des groupes de secours à la sécurité en mer dans le parc et aux abords, fournir les bateaux en équipements de sécurité et accroître la surveillance sont les autres propositions qui ont été récoltées via les contributions écrites. Enfin, pour beaucoup de participants, la sécurité du parc passe par la réglementation. Certains souhaitent obliger les marins-pêcheurs à suivre une formation pour naviguer dans le parc. D'autres demandent une réglementation du type de pêche autorisée dans la zone (arts dormants/trainants) et de la période (jour/nuit) ainsi qu'une réglementation harmonisée entre les différents parcs de

la Manche. Quelques personnes ont proposé une approche coordonnée avec les Anglais sur la question de la sécurité en Manche en vue d'une réglementation commune.

Au terme des échanges, des inquiétudes persistent quant à la navigation : quelle sécurité et quelles dispositions en temps de brouillard, de nuit ou par tempête ? Au niveau du sauvetage : quel serait le temps d'intervention des secours ? Par quelles conditions météorologiques les interventions pourraient-elles se faire ? Avec quel équipement ? D'autres encore se demandent comment secourir un homme à la mer ou même comment remorquer un bateau dans le parc. En outre, certains craignent les perturbations électromagnétiques des éoliennes sur les instruments de télécommunication et les radars. Enfin, des personnes se sont interrogées sur les questions de sécurité aérienne et de vol des hélicoptères.

Questions restées sans réponse au cours de la réunion

Vous trouverez ci-dessous la liste des questions restées sans réponse au cours de la réunion. Celles qui n'ont pas encore été posées au sein de notre espace questions-réponses sur le site du débat y seront intégrées ; les auteurs des autres seront invités à consulter les réponses déjà en ligne et à demander des précisions s'ils le souhaitent.

Sur la zone du parc

- « Quelle est la superficie du parc par rapport à la zone totale de pêche ? » Frédéric Weisz, maire adjoint à Dieppe.
- « Pourquoi pas un autre lieu avec moins d'impacts sur la pêche ? » Eric Olivier, citoyen.

Sur la sécurité du parc

- « A-t-on des retours d'expérience sur d'autres champs éoliens en Mer du Nord et Baltique sur toutes les questions liées à la sécurité des personnes, du trafic et des pêcheurs qui travaillent sur ces zones là ? » Frédéric Weisz, Adjoint à la ville de Dieppe.
- Comment assurer la sécurité lorsqu'il y a du brouillard ? Claudine Houssaye, Club de voile de Dieppe. (Question reformulée).
- Quelle sécurité pour la plaisance ? Claudine Houssaye, Club de voile de Dieppe. (Question reformulée).
- « Comment assurer la sécurité d'un homme à la mer, d'un homme blessé sur un bateau ? » Rudy Palatci, CRPMEM.
- Quelles tailles de bateaux seraient autorisées à naviguer dans la zone ? Xavier Fontenit, DFDS Transmanche Ferrys. (Question reformulée).
- Sera-t-il possible d'apporter une assistance ou de faire des recherches par hélicoptère ? (Question reformulée) Xavier Fontenit, DFDS Transmanche Ferrys.

Sur les fondations

- « Est-ce que ce serait du battage de pieu, du forage ? Si battage de pieu ou autre technique à fort impact, quelles mesures d'évitement ? Quelles autres éventuelles techniques ? » Sylvie Barbier, FNE.

Sur les impacts

- « Aujourd'hui, on est sur les usages en mer mais l'usage principal c'est la pêche qui dépend grandement du milieu marin et des impacts sur les milieux marins qu'on a laissés de côté. Je souhaitais qu'on essaie de voir comment on pouvait faire concrètement. Comment on s'y prend ? Il y a un certain nombre de dispositions de réduction qui ne sont pas détaillées ou qui sont présentées avec une solution alors qu'il y en a peut-être d'autres et qu'on ait des retours ». Sylvie Barbier, FNE.
- « Une autre question n'a pas été traitée qui a des aspects sur le milieu marin et les activités, c'est le phasage des travaux. Comment ces travaux seraient organisés. Y aurait-il des dispositions pour réduire la gêne, garantir la sécurité ? » Sylvie Barbier, FNE.
- Pourquoi ne pas attendre la construction du parc de Fécamp et voir les impacts réels ? Jean-Pierre Henri, citoyen.

Sur la pêche

- « En même temps, quelle pêche ? Il serait important voire crucial de permettre à la pêche artisanal de continuer son activité en la rendant plus qualitative en améliorant ses débouchés etc ». Sylvie Barbier, FNE.
- « Pour quelles raisons tous les poissons qu'elle (Liseline Lavoine) propose ne sont-ils pas tous du Tréport ? » Patrick Domenget, citoyen.
- « Comment réduire les zones d'interdiction pendant les travaux ? » Sylvie Barbier, FNE.
- « Les petits bateaux peuvent-ils se reporter sur d'autres zones ? » Jérôme Bonche, ESTRAN Cité de la mer.

Sur la faune marine

- « L'effet récif va-t-il modifier la faune et la ressource halieutique » Jérôme Bonche, ESTRAN Cité de la mer.
- « Quelle réaction des différentes espèces du milieu halieutique ? » Olivier Becquet, CRPMEM Haute-Normandie.