

Instance de concertation et de suivi du parc éolien en mer
des îles d'Yeu et Noirmoutier

Groupe « Usages maritimes » : réunion du 20 décembre 2016

Le groupe de travail *Usages maritimes* de l'instance de concertation et de suivi du parc éolien en mer des îles d'Yeu et Noirmoutier s'est réuni le 20 décembre 2016 à la Préfecture de la Vendée. Il s'agit de la quatrième réunion de ce groupe, dont l'animation est assurée par la DIRM NAMO. La liste des participants est donnée en annexe.

L'ordre du jour a été établi comme suit :

- activités de construction et d'installation
- analyse des risques
- propositions de règles de navigation dans le parc
- balisage maritime
- travaux sur la sécurité maritime
- état d'avancement des réflexions sur les bases d'exploitation et de maintenance.

Relevé de décisions.

1. Construction/installation.

Les travaux sont prévus sur une durée de 22 mois en dehors des aléas météorologiques. À ce délai, viennent se rajouter les travaux préparatoires qui consisteront en l'enlèvement éventuel de blocs rocheux gênants, pour une durée maximale de six mois.

Le calendrier des travaux pourra donc s'étaler sur une durée totale d'environ deux ans et demi.

Le descriptif détaillé du processus d'installation est exposé : forage d'un pieu, mise en place d'un cadre pour le forage des trois autres pieux, scellement des quatre pieux, pose du jacket par un navire auto-élévateur.

Le poste électrique sera installé selon le même procédé.

Les câbles inter-éoliennes seront ensuite posés puis enrochés par un second navire.

Les nacelles et les pales seront installées par un navire auto-élévateur qui chargera ces éléments au port du Havre.

Un certain nombre de points sont encore à préciser à ce stade de l'étude. Ainsi, l'ordre d'installation des divers éléments du parc n'est pas définitivement arrêté. Une incertitude demeure sur le chargement des navires auto-élévateurs au Havre et leur arrivée directe sur le site, sans passer par un relais au port de Saint-Nazaire. Les conditions météorologiques à l'arrivée sur site peuvent générer des délais supplémentaires, mais ceux-ci sont pris en compte dans un forfait de jours non travaillés. À noter qu'à ce sujet, les représentants de Météo-France font état de moyens d'anticipation existants.

2. Analyse des risques.

Une présentation des risques selon la méthodologie FSA est effectuée. Il est fait état de 37 accidents sur les 25 dernières années dans les parcs éoliens en mer. Ceux-ci sont surtout liés à la phase

construction en raison de risques particuliers : pieux et jackets émergents, nombre de navires plus élevés, etc.

Moyens prévus pour réduire ces risques.

- interdiction de la navigation et de la pêche dans toute la zone du parc et dans une zone tampon de 0,5 mille autour du parc pendant les travaux,
- définition de couloirs préférentiels de navigation,
- diffusion de l'information : AVURNAV, cartes marines.

Discussion.

Les représentants de la pêche professionnelle s'opposent fermement à l'interdiction totale de la pêche sur toute la superficie du parc, augmentée de la zone tampon, pendant les travaux, soit pendant une durée de deux ans et demi environ. Si cette solution était retenue, les représentants du COREPEM cesseraient toute participation aux groupes de travail de l'instance de concertation et suivi, notamment leur participation au groupe de travail *Pêche*.

Le représentant des Pilotes maritimes de la Loire émet des doutes sur l'opportunité de créer des couloirs préférentiels de navigation, compte-tenu de la houle très changeante dans ce secteur qui rend difficile la détermination de routes fixes pour des navires auto-élevateurs peu manœuvrants.

Les scénarios n'étant pas figés, il a été décidé qu'une étude supplémentaire devra être menée sur les points ci-dessus – interdiction de pêche sur toute la zone pendant les travaux et création de couloirs de navigation – et que ces points seraient de nouveau évoqués lors d'une réunion ultérieure de ce groupe de travail.

3. Règles de navigation proposées.

Comme indiqué ci-dessus, il est proposé une interdiction de navigation dans la zone du parc en phase travaux, ainsi que dans une zone tampon.

Le cas des navires sabliers qui empruntent une partie du périmètre du parc pendant leur transit avait déjà été évoqué lors de la réunion précédente. Il pourrait trouver sa solution dans le déplacement de la bouée cardinale des *Bœufs* vers l'est, ce qui est techniquement possible. Il est noté que l'arrêt de l'exploitation du site *du Pilier* en 2018 devrait entraîner la fin du passage des sabliers dans cette zone. En phase Exploitation, la navigation dans le parc et dans la zone tampon pourrait être interdite aux navires de plus de 25 mètres, ainsi qu'à tous navires à moins de 50 mètres des éoliennes et 200 mètres du poste électrique. Des interdictions de navigation devraient également intervenir pour les voiliers à moins de 200 mètres de toute structure et une vitesse limitée à 20 nœuds. D'autres interdictions pourraient concerner les activités sous-marines, plongée notamment, et le mouillage. A ce stade, il ne s'agit-là que de propositions, la décision finale revenant au Préfet maritime, après avis de la Grande Commission nautique.

Enfin, le balisage sera conforme aux prescriptions de l'AIMS (peinture, éclairage, balisage périphérique, etc.).

4. Impacts sur le milieu humain.

- Plusieurs impacts du parc sur le milieu humain ont suscité des interrogations et des discussions.
- l'impact sur le tourisme est qualifié de faible. Plusieurs personnes s'étonnent de cette appréciation, jugeant que l'impact du parc sera négatif sur le tourisme et la fréquentation touristique.
- l'impact sur l'activité voile est noté faible ou positif. Le parcours de certaines régates empruntant la zone du futur parc, le représentant de la Fédération française de voile précise que l'impact sera

important et en aucun cas positif. Il demande que l'activité « Régates » soit dissociée de l'activité « Loisirs nautiques » afin de mieux faire apparaître les particularités de cette discipline. Les effets du parc sur ces deux activités devront être étudiés à nouveau et faire l'objet d'une nouvelle présentation.

- Impact sur la surveillance de la navigation.

La présence du parc pourra avoir un impact sur la détection des radars. Un nouveau réglage des radars sera peut-être nécessaire ainsi que l'installation d'un radar déporté. L'ensemble de ces radars devrait être connecté au système SPATIONAV.

Selon un courrier de Météo-France, le parc n'aura pas d'incidence sur le radar météo.

Le parc pourra avoir également un impact sur les établissements de signalisation maritime (phares), notamment les phares du Pilier et de l'île d'Yeu. Un feu supplémentaire devra être installé.

En raison d'un effet possible sur les communications VHF, une station d'appoint sera installée pendant les deux ou trois premières années d'exploitation du parc afin d'en étudier l'impact.

- Les points suivants ont suscité des observations :

- étude sur le bruit généré par le parc : pas d'étude menée à ce jour.

- possibilité de raccorder les radars du grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire au réseau SPATIONAV : point à étudier et à réaliser pour maintenir les possibilités de détection du port et du pilotage.

- mise en place d'un remorqueur de haute mer aux abords du parc : ce point n'est pas de la compétence de ce groupe de travail et devra être intégré dans une réflexion nationale sur la sécurité en mer.

5. Bases d'exploitation et de maintenance.

Deux ports de maintenance ont été confirmés : Port Joinville pour les éoliennes et les turbines et L'Herbaudière pour la sous-station et les câbles. Ces ports nécessiteront des aménagements afin de garantir des conditions compatibles avec les activités de maintenance : tirant d'eau suffisant, accès possible en toutes circonstances, espaces à quai, terre-pleins, etc.

Divers scénarios sont à l'étude et nécessiteront des réunions de concertation avec les acteurs locaux : municipalités, usagers, riverains, pêcheurs, etc. Un point de blocage avec les pêcheurs professionnels a d'ores et déjà été identifié en ce qui concerne l'utilisation du quai du Canada à Port Joinville. Un groupe de travail regroupant les usagers devrait être mis en place sous l'égide de la mairie. Une réunion publique est également prévue.

6. Question annexe.

Un prototype de l'éolienne ADWEN est en cours de test à terre en Allemagne. Des essais devraient être menés en mer fin 2017-début 2018.

La prochaine réunion du groupe de travail *Usages maritimes* aura lieu au cours du premier semestre 2017, à une date qui sera précisée ultérieurement. Les participants sont invités à faire connaître, le plus tôt possible, les points qu'ils souhaiteraient inscrire à l'ordre du jour, par courrier électronique ou postal :

À la préfecture du département de la Vendée :

ou

À la DIRM NAMO gerard.vaudout@developpement-durable.gouv.fr ou 2 boulevard Allard

BP 78749 – 44187 NANTES CEDEX 4.

Téléphone : 02 90 08 57 47.
