

## TRANSCRIPTION VERBATIM

DÉBAT PUBLIC ÉOLIENNES EN MER NOUVELLE-AQUITAINE

30 SEPTEMBRE 2021 > 28 FÉVRIER 2022

### Compte-rendu Verbatim

Journée pêche 2

Lundi 24 janvier 2022 à St Georges d'Oléron

**Salle/adresse** : Salle du Chai à St Georges d'Oléron et en ligne

**Nombre de participants** : 38

**Début/fin** : 10h > 16h

#### Intervenants

**M. Nicolas AUGER** — responsable des infrastructures — DIRM NAMO

**M. Laurent BARANGER** — secrétaire général — RICEP

**M. Jean-Michel CHEVALLIER** — PREMAR

**M. Brice COUSIN** — chargé du développement — WPD Offshore France

**M. Denis CUVILLIER** — membre de la Commission particulière du débat public

**Mme Julie DUMONT** — membre de la Commission particulière du débat public

**Mme Aurore GILLMANN** — responsable de la concertation environnement — RTE

**Mme Faustine MASSON** — membre du Comité régional des pêches Nouvelle-Aquitaine

**M. Jean-Baptiste MICHEL** — CROSS

**M. Gaëtan MORIN** — chargé d'étude environnement marin et concertation — RTE

**Mme Émilie ROCHE** — Chargée de mission VALPENA — CPDPMEM Charente-Maritime

**Mme Magali LASSERRE** — Comité régional des pêches

**M. Luc PICOT** — secrétaire général de la Commission particulière du débat public

**Mme Catherine RATSIVALAKA** — préfecture maritime de l'Atlantique

**M. Pierre-Emmanuel VOS** — directeur du projet éolien en mer de la DREAL

**M. Johnny WAHL** — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA

#### Début de la réunion

---

##### PARTIE 1

**M. Luc PICOT** — secrétaire général de la Commission particulière du débat public

Vous nous indiquez, via le fil de discussion, pour les problèmes techniques ou le son, si vous n'entendez ou si vous avez un problème d'image pour qu'on puisse s'adapter en direct.

Alors... me semble-t-il que je transmets la parole à Denis CUVILLIER qui est membre de la Commission particulière du débat public. Merci Denis.

**M. Denis CUVILLIER** — membre de la Commission particulière du débat public

Bonjour, donc Denis CUVILLIER, membre de la Commission particulière. J'avais participé à la première journée pêche, le 30 novembre dernier, qui avait été une journée qui avait été ciblée autour des pratiquants de la pêche, donc tournée autour des pêcheurs. Cette deuxième journée, elle est un petit peu plus ouverte, parce que, bien sûr, elle est destinée aux pêcheurs, mais la connexion a été ouverte à tous ceux qui le souhaitent, dans notre obligation d'associer étroitement le grand public à tout ce qu'il se passe dans le cadre du débat. Un bref retour sur la journée du 30 novembre. Ça avait été l'occasion, le matin, d'échanger, de faire des retours d'expérience avec des pêcheurs de pays étrangers, l'Angleterre notamment, la Hollande aussi, qui ont l'expérience de parcs éoliens puisqu'ils ont démarré avant la France dans l'installation des parcs éoliens. Et puis, l'après-midi, ça avait été réservé à des échanges strictement avec des pêcheurs, sur leurs attentes, leurs besoins dans le cadre de ce débat. Il y a ensuite une journée de préparation de cette deuxième journée, avec des instances représentatives de la pêche, notamment des instances syndicales. Et le programme de cette deuxième journée, il a été établi à partir de cette réunion de préparation. Voilà, donc Julie va animer cette journée.

### **Mme Julie DUMONT — CNDP**

Merci beaucoup, Denis, bonjour à tous. Donc Julie DUMONT, donc membre de la Commission particulière du débat public.

Donc, aujourd'hui, notre programme tournera essentiellement, pour la matinée, autour des effets socio-économiques sur la pêche : en phase travaux, exploitation, démantèlement. Voilà, avec plusieurs intervenants que je vous présenterai par la suite.

Ensuite, dans l'après-midi, on sera plus autour de la question de la sécurité en mer, des assurances et, ensuite, des retombées économiques sur le territoire.

Voilà, donc, un programme assez chargé.

Alors, avant de commencer les présentations, donc pour chaque intervenant on aura 20 minutes environ de présentation et 20 min de questions-réponses. On essaiera de tenir ce timing durant la journée.

Donc, simplement, avant de commencer cette journée, j'ai re balayé rapidement les scénarios qui ont été élaborés il y a quelques semaines, quelques jours, lors d'une réunion à laquelle ont participé pas mal d'acteurs socio-économiques, dont des pêcheurs qui étaient bien représentés lors de cette rencontre. Et donc, ça nous a permis, si vous voulez, d'établir un certain nombre de scénarios, qui sont pas définitifs, il y aura des scénarios plus définitifs en fin de débat, évidemment, mais ça permet aux acteurs de commencer à se prononcer sur les avantages, les inconvénients, d'identifier les scénarios les plus favorables. Voilà, donc on est, bien sûr, sur des scénarios qui vont du scénario 0, c'est-à-dire pas de projet, jusqu'à des scénarios combinés qui associent un premier parc et un second parc.

Donc je vais passer rapidement sur les diapos, voilà, pour présenter ces différents... voilà, donc on aura effectivement, on l'a précisé, un scénario 1, 2, 3, 4, plus un autre parc éventuel.

On va partir sur le scénario 0, donc celui-ci est assez simple à présenter, pas de projet.

Sur le scénario 1, c'est un scénario qui reprend ce qu'on a appelé « le projet historique », c'est-à-dire un parc de 500 MW, posé, dans la première zone, donc la zone initiale de 300 km<sup>2</sup>, et dans les eaux territoriales. Voilà, donc ça c'était le projet de 2015.

Ensuite, on a un deuxième scénario, qui est un parc de 1 000 MW dans la zone d'étude qu'on a appelé « la zone d'étude étendue », puisqu'elle est passée de 300 km<sup>2</sup> à 743 km<sup>2</sup> en cours de débat public. Et, cette fois-ci, ce parc de 1 000 MW serait dans la zone économique exclusive.

Ensuite, on a un scénario 3 qui est là, de nouveau, un parc posé de 1 000 MW mais qui est hors de la zone d'étude de l'État, donc plus loin et donc en dehors du parc naturel marin.

Donc voilà, donc des localisations qui se situent plus au large avec des profondeurs importantes.

Donc scénario 4, donc cette fois-ci on, est sur de l'éolien flottant. Et donc ce serait un premier parc flottant de 1 000 MW, complètement hors de la zone d'étude et bien plus au large. Donc voilà, donc, à ces

scénarios 1, 2, 3, 4, peuvent être associées les options d'un deuxième parc, en posé ou en flottant, avec, là aussi, une palette d'options assez variée. On a également les cartes d'enjeux, qui sont disponibles, on va les diffuser très rapidement pour que les gens qui nous regardent et vous qui êtes présents ici vous puissiez, voilà, les avoir en tête.

Voilà, donc là je vais pas faire de grands commentaires, simplement, là on est sur la carte de la zone, des zones de protection, donc Natura 2000, parc naturel marin et périmètre de protection du phare de Cordouan. Donc ça, c'est une zone de protection.

Ensuite, on a la carte des enjeux environnementaux. Donc avec une zone à fort intérêt écologique, des zones pardon, à fort intérêt écologique : les couloirs de migration qui sont indiqués, les enjeux forts pour les cétacés et les enjeux forts pour l'avifaune.

Ici on a une carte plus réglementaire, notamment avec les chemins d'accès militaires et les zones d'essais militaires.

Et enfin, donc une carte plus technique qui revient sur les gradients de vitesses de vent, également la tachymétrie, pour les limites de profondeur et les différentes zones de raccordement du parc.

Ici nous avons donc une carte sur la pêche et le trafic maritimes avec un gradient d'intensité des zones de pêche connues, donc ce sont des bateaux, a priori de plus de 12 m, et la limite des 20 milles nautiques, limite de pêche artisanale.

Voilà, alors, issue de l'atelier que nous avons fait sur les scénarios, vous avez un ensemble de gommettes qui ont été positionnées par les différents acteurs dont on a fait une synthèse. Voilà les zones de localisation qui ont pu être proposées lors de cet atelier et, comme vous le voyez, ça peut recouper l'ensemble des 4 scénarios que j'ai présentés il y a quelques minutes.

Voilà, donc ça c'est pour que vous ayez en tête un petit peu l'avancée aussi des différents sujets que nous avons pu traiter lors de ce débat.

Voilà, pour la présentation je dirais « introductive », qui permet à chacun de disposer un petit peu des différents éléments. Et puis donc, nous allons, cette fois-ci attaquer, je dirais, le dur de tout ce que nous avons à faire aujourd'hui et donc, on va commencer avec WPD, donc Brice COUSIN, qui doit, normalement, être-là en visio.

#### **M. Brice COUSIN — chargé de développement - WPD offshore France**

Je suis là.

#### **Mme Julie DUMONT — CNDP**

Et on vous entend. C'est formidable.

#### **M. Brice COUSIN — chargé de développement - WPD offshore France**

C'est parfait.

#### **Mme Julie DUMONT — CNDP**

Voilà, donc, comme je l'ai précisé, on se donne environ 20 min de présentation. Alors, ici on est sur les effets socio-économiques sur la pêche en phase travaux, exploitation et démantèlement. Donc WPD vous avez cette expérience d'exploitation, de mise en place des parcs et donc on va donc vous laisser une petite vingtaine de minutes pour présenter votre propos et, ensuite, on aura une séquence de questions-réponses, à la fois ici dans la salle, mais aussi via le chat, de manière à ce que tout le monde puisse, voilà, nous poser des questions.

#### **M. Brice COUSIN — chargé de développement - WPD offshore France**

Très bien. Alors, est-ce que je peux partager mon écran ?

Je sais pas si... et donner la possibilité...

Alors, je vois pas la possibilité pour l'instant et je suis peut-être au mauvais endroit.

(Réglage des écrans)

Normalement c'est bon. Alors, est-ce que vous pouvez me dire où je... on n'a pas fait le test avant, à quel endroit suis-je censé voir le partage ?

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Un petit bouton vert en bas où il y a écrit « écran partagé » et normalement on clique dessus.

**M. Brice COUSIN — chargé de développement - WPD offshore France**

Tout à fait, mais... il ne me propose pas... « un participant peut partager à la fois » il me propose pas « partager mon écran » c'est pour ça que... ah ! ça y est, ça arrive.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

C'est bon, on le voit bien.

**M. Brice COUSIN — chargé de développement - WPD offshore France**

Vous le voyez ? Cela fonctionne ?

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Oui, parfaitement.

**M. Brice COUSIN — chargé de développement - WPD offshore France**

Parfait, merci beaucoup.

Bonjour à toutes et à tous. Je voulais me présenter, donc Brice COUSIN, je suis en charge développement chez WPD offshore France. Cela fait 15 ans que je travaille dans le développement de parcs éoliens en mer au large des côtes françaises. Je vais vous partager le retour d'expérience, alors peut-être, un peu amont, de la définition du projet de Courseulles. La manière dont il a été défini, en particulier avec les acteurs de la pêche ce qui, je pense, introduira le propos de Laurent BARANGER ensuite sur les aspects purement socio-économiques que nous sommes en train de travailler, puisque nous entrons plus précisément dans la phase de construction de ce parc. Alors, je vais vous dire en deux mots, WPD qui nous sommes ? Nous sommes un producteur d'électricité 100 % renouvelable, nous faisons donc de l'éolien à terre, de l'éolien en mer, du photovoltaïque. Aujourd'hui, présent dans 28 pays avec plus de 2 400 éoliennes construites donc un vrai retour d'expérience sur ces problématiques, de l'origine des projets, de l'évaluation du site, de la planification des parcs jusqu'à leur exploitation et leur maintenance. Donc, l'ensemble de la chaîne des projets, qu'il s'agisse de photovoltaïque, d'éolien terrestre et d'éolien en mer. Et pour l'éolien en mer, les parcs, aujourd'hui une dizaine, enfin dix projets autorisés, dont ceux de Courseulles-sur-Mer et Fécamp en France, dont nous avons été colauréats en 2012, des parcs déjà construits en Allemagne et un parc également en construction à Taiwan. Voilà, c'était une très courte introduction mais pour... le projet éolien en mer Courseulles, il étudie avec le parc d'Oléron dont on parle aujourd'hui. Il a été initié, alors Courseulles-sur-Mer, pour rappel donc, c'est en Normandie, ex-Basse-Normandie, il fait partie du premier appel d'offres qui a été lancé par l'état en 2011 et dont nous avons été attribués en 2012 et il entre aujourd'hui dans sa phase de construction. Donc les similitudes, j'en parlais, ce projet il a été initié en 2007 avec un cadre réglementaire différent, c'est-à-dire, qu'à l'époque, les porteurs de projets développaient des parcs, avec un tarif de rachat qui a été réglementé, et donc, WPD avait initié une concertation sur l'ensemble de la Manche. Nous avons identifié 5 sites et l'idée c'était d'aller sur le littoral et d'essayer d'affiner ces zones techniquement favorables pour identifier des projets. Donc, finalement, c'était un exercice assez similaire à celui qui est en cours aujourd'hui dans le cadre du débat public. Donc deux années de concertation pour affiner, finalement, ces zones élargies avec des élus, des associations de protection de l'environnement, les résidents et, évidemment, les pêcheurs, pour aboutir à des projets

beaucoup plus... beaucoup plus précis. Donc, cette concertation, elle a d'abord débuté de manière individuelle, aller voir chaque élu, aller voir chaque pêcheur, enfin un maximum en tout cas, essayer de comprendre la baie de Seine, que vous avez sur la carte de gauche, essayer de comprendre les enjeux de cette baie et si je caricature, finalement, les pêcheurs nous disaient, les usagers de la mer de manière générale, nous disaient « mettez-les sur les plages » et les élus « mettez-les le plus au large possible ». Et donc, notre travail ça a été, finalement, d'essayer de trouver un compromis entre les problématiques, les problématiques de chacun. Sur la problématique pêche plus spécifique, ce... la pêche en baie de Seine est un peu particulière puisque vous êtes dans un gisement classé de coquille Saint-Jacques avec une très forte activité durant l'hiver et d'autres activités de chalutage au printemps et à l'automne sur des zones un peu distinctes. Et, l'enjeu qu'il y a eu, finalement, sur cette zone c'est de comprendre la pratique de chacun, de chaque port, puisque vous aviez cinq ports qui étaient directement concernés par le parc éolien en mer, des ports avec des pratiques différentes, des métiers différents et donc, nous avons cherché à mettre en place un groupe de travail représentatif de l'ensemble de ces ports, des différents ports et des différents métiers pour essayer de répondre à toutes les interrogations qu'il y avait. Donc les interrogations, elles étaient, évidemment, sur les effets sur la ressource halieutique, mais également des questions sur la sécurité maritime. Comment on va voir ces éoliennes sur nos radars ? Comment elles vont être indiquées sur les cartes ? Donc on a mené une cinquantaine de réunions sur le sujet et nous sommes allés en Angleterre avec des représentants des différents comités pour rencontrer des pêcheurs qui travaillaient là-bas, ce que vous avez pu faire lors de la dernière réunion pêche. Avoir un échange avec des gens qui travaillent à côté de ces éoliennes et voir ce... répondre, finalement, aux interrogations, aux principales interrogations. Il y avait beaucoup d'autres problématiques à prendre en place des autres usagers de la mer. Les problématiques de ferry, les problématiques de remorqueur à proximité du port du Havre et, finalement, nous avons réussi à aboutir à un projet. Ce projet à l'époque, en mars 2009, deux années de travail, c'était un projet de 50 éoliennes, sur 50 km<sup>2</sup>, à une dizaine de kilomètres du littoral et, pour les aspects pêche, il suivait les orientations, l'orientation de la marée pour pratiquer la pêche à la coquille Saint-Jacques. On avait exclu toute une partie du gisement, toute une partie de la zone qui était le cœur du gisement de coquilles Saint-Jacques et nous étions éloignés d'un certain nombre d'épaves que les pêcheurs, que les pêcheurs, autour desquels les pêcheurs travaillaient. Et, finalement, ce projet, il a été... il y a eu une demande de concession, une demande d'autorisation pour ce projet, en mars 2009, ce projet il avait obtenu un véritable consensus, un soutien des élus, des usagers de la mer. Nous étions tous d'accord sur cette localisation, mais il a finalement été gelé. L'instruction n'a pas eu lieu et l'État a décidé de lancer une procédure d'appel d'offres. Cette procédure d'appel d'offres, c'était une zone plus grande, une zone de 100 km<sup>2</sup>, donc deux fois plus grande que la zone historiquement imaginée, c'est un parc de 60 à 100 éoliennes alors que nous avons réussi à trouver un accord sur 50 machines. Et donc, il a fallu, en 2011, relancer une concertation avec l'ensemble des acteurs pour essayer de trouver un consensus et ça, c'était dans le cadre de l'appel d'offres, une fois l'appel d'offres lancé, réfléchir à la meilleure offre, au meilleur projet, au projet qui obtiendrait le soutien du territoire. Si nous avions bêtement répondu aux critères techniques, nous aurions rempli la zone 100 éoliennes, 100 km<sup>2</sup>, une production maximale, mais nous nous n'aurions pas respecté les engagements historiques que nous avions, à la fois des engagements avec les comités des pêches de nous éloigner du gisement de coquilles Saint-Jacques, de respecter certaines épaves, mais également avec les élus, de sortir de l'axe du site historique d'Arromanches, puisque ce parc est au large des plages du débarquement avec un certain nombre de sites mémoriels extrêmement importants. Donc nous avons retravaillé, durant la phase d'offre, avec les acteurs, pour essayer de redéfinir le meilleur parc, mais tout en répondant au cahier des charges de l'État. Donc nous avons cherché à condenser ce projet, essayé d'implanter les éoliennes, à s'éloigner du gisement de coquilles Saint-Jacques, à s'éloigner de l'axe du site classé d'Arromanches. Et tout ça nous a produit un parc qui n'était plus rentable puisque les éoliennes étaient trop proches les unes des autres et elles se perturbaient trop. Donc il a fallu faire des choix, et donc, nous avons décidé de supprimer une partie du site, de ne pas aller dans la partie nord du site, et donc, c'est pour ça qu'aujourd'hui le parc de Courseulles-sur-Mer ne fait pas 500 MW, comme l'ensemble des projets du premier appel d'offres, mais il

n'en fait que 450 parce que nous avons décidé de remettre une offre, qui respectait nos engagements historiques avec les usagers de la mer et les élus, mais qui était, finalement, moins productifs ça a été un choix payant puisque, in fine, nous avons remporté cet appel d'offres. Voilà, il y avait eu, je vous l'ai évoqué, un travail également paysager, l'idée était de combiner à la fois les problématiques des usagers de la mer, mais aussi les problématiques paysagères en essayant de limiter au maximum l'impact visuel du projet. Donc ce projet qui est 10 km, c'est-à-dire qu'il y a eu, ensuite, tout un travail, des demandes d'autorisation, qui ont pris, donc, les études d'impact sur l'environnement, les demandes d'autorisation, l'instruction des dossiers, avec l'administration qui nous a demandé un certain nombre de compléments pour répondre à l'ensemble des problématiques. Ensuite, l'obtention des autorisations, trois années de recours contentieux et, l'année dernière, la décision finale d'investissement du projet qui lance la phase de construction. Durant toute cette période, le travail avec les ensembles des acteurs s'est poursuivi. Durant la phase d'instruction, une grande commission nautique a eu lieu. Cette grande commission nautique, nous, nous sommes arrivés avec une proposition conjointe construite entre le... entre nous et les comités des pêches. L'idée était de proposer à la commission nautique des propositions d'usage dans le parc, donc le type de navire, moins de 25 m, les problématiques techniques, savoir si on pourrait mouiller ou non au sein du parc, stationner. Et, une réflexion sur la pratique de pêche qu'on pourrait autoriser dans le parc. Alors, je vous le disais, c'est un site un peu particulier avec beaucoup de pêche à la coquille Saint-Jacques et donc, l'idée, ça a été de définir ce qu'il était possible de faire hors saison de coquille Saint-Jacques et pendant la saison de coquille Saint-Jacques. Donc autoriser les arts traînants, donc des chaluts, au sein de couloir entre les éoliennes et puis, autoriser également la pratique aux arts dormants, donc les filets, les casiers. Et, ce qui a été réfléchi avec les comités à l'époque, puisque tout ça évolue, à l'époque l'idée c'était d'avoir une... partager le parc en deux zones et avoir une pêche alternée. Là je parle hors de la saison à la coquille Saint-Jacques. Donc, l'idée c'était de se partager la zone. Donc c'est ce qu'on voit sur la carte de gauche, donc une partie nord, une partie sud. Le partage de la zone avec une rotation, régulièrement, un coup au nord, un coup au sud. Pendant la période de pêche à la coquille Saint-Jacques, ce qui a été réfléchi, c'est d'autoriser exclusivement la pêche à la coquille Saint-Jacques. Elle se travaille avec des dragues, ce sont des engins qui sont peu manœuvrants, et donc, on ne souhaitait pas avoir plusieurs types de pêche dans le parc durant cette période et donc, il a été proposé de travailler à la coquille Saint-Jacques, dans des chenaux de 600 m entre les éoliennes, et donc, vous voyez d'ailleurs que le design du parc a été réfléchi pour dégager des chenaux dans lesquels vous n'avez pas de câbles électriques qui croisent ces chenaux, donc des distances de 3 milles qui permettent aux bateaux de manœuvrer et de pêcher au sein du parc. Et donc, cette proposition, qui a été faite durant l'instruction du dossier à la grande commission nautique, a été favorablement accueillie par les autorités maritimes.

On a également fait tout le travail de balisage au sein de cette grande commission nautique donc je vais passer vite là-dessus, mais des éoliennes, en coin, signalées par les balisages SPS, il faut savoir que, sur ces problématiques de balisage, il y a aujourd'hui des réflexions en cours au niveau national pour adapter les balisages des parcs éoliens en mer afin de limiter au maximum l'effet visuel que pourraient avoir ces projets. Donc il y a des évolutions réglementaires en cours de discussion au niveau national. Évidemment, la grande commission nautique traite des sujets de sécurité maritime, donc, on a également évoqué la manière dont seraient repérées ces éoliennes avec des dispositifs d'aide à la navigation, de caméra pour observer ce qui se passe dans le parc et, l'installation de radars.

Tout ça a été présenté, proposé (?) l'idée en commission nautique, pendant la construction. Dernière étape, plus récente, pour valider les propositions, confirmer on va dire, ce qui avait été défini en grande commission nautique. En mars 2018 nous avons réalisé une expérimentation de pêche dans le parc. C'est-à-dire que, alors dans le parc virtuel, évidemment, mais nous avons installé sur les tables traçantes des bateaux de pêche le parc éolien en mer et il y a eu une expérimentation de drague à la coquille Saint-Jacques pour, finalement, vérifier que ce qu'on a imaginé sur le papier était possible, que les navires pouvaient travailler dans ces chenaux sans danger. Donc ça a été évidemment fait sous l'égide des

autorités maritimes et les résultats ont été extrêmement positifs et confortent l'idée que cette coactivité est possible.

Donc, évidemment, nous en tant que porteur de projet, notre « rôle » entre guillemets, s'arrête là. C'est-à-dire que nous avons tout mis en œuvre pour que le parc soit le plus compatible, de moindre gêne pour l'activité de pêche. Nous avons travaillé sur sa localisation, nous avons cherché à orienter les lignes d'éoliennes dans le sens qui convenait le mieux, mis en place tous les dispositifs de sécurité nécessaires mais ensuite, la décision revient au préfet maritime et c'est lui qui confirmera l'autorisation de pêche au moment de la mise en service du projet. Voilà, alors, pour conclure, donc c'est une présentation un peu amont, finalement, de ce qui se passe en phase construction et exploitation, mais la concertation se poursuit, évidemment. Aujourd'hui, je vous le disais, nous entrons dans la phase de construction et les discussions qui sont en cours sont, finalement, les études socio-économiques qui ont été réalisées durant l'instruction du dossier et durant le développement du projet. Aujourd'hui, il s'agit de voir avec les pêcheurs comment nous allons limiter au maximum l'impact de la construction sur leur activité donc, comment, quelle est la séquence de construction du projet ? Quelles vont être les zones qui vont peut-être être gelées à la pêche ? Puisque, pour des raisons de sécurité évidemment, lorsque les navires de construction travaillent, on ne peut pas se permettre de pêcher directement dans le même secteur. Donc travailler ensemble sur la manière dont nous allons limiter au maximum les surfaces gelées à la pêche et discuter, également, des mécanismes de compensation durant la phase construction lorsque des zones de pêche, des zones de pêche seront gelées et que certains navires seront impactés directement par la construction. Et ça, je pense que ça fera l'objet de la présentation de Laurent BARANGER, par la suite de notre journée.

Voilà les éléments que je pouvais partager avec vous sur... voilà, la prise en compte de l'activité de pêche du jour où on imagine le projet jusqu'à sa construction, avant même de parler des impacts que l'éolien en mer peut avoir, une fois qu'il est en service, sur l'activité. On est convaincu qu'en travaillant bien en avant, ces effets peuvent être extrêmement limités et ça a été le sens de cette démarche à Courseulles-sur-Mer et, je pense, l'objet de la concertation en cours. Essayer de trouver la concertation en cours sur Oléron, essayer de trouver le projet qui permettra la meilleure cohabitation entre les différents usages. Voilà, je vous remercie.

#### **Mme Julie DUMONT — CNDP**

Merci beaucoup. Alors ce que je vous propose c'est que, tel qu'on l'a prévu, on fasse une, simplement, une petite phase de questions-réponses, si vous en avez, ou de réactions à ce qu'il vient d'être dit par M. COUSIN. Avec d'avoir donc la prochaine intervention.

Est-ce qu'il y a des questions dans notre salle ? Ou est-ce qu'il y a des réactions ? Oui ?

Denis va vous apporter le micro.

#### **Mme Émilie ROCHE — Comité des pêches de Charente-Maritime**

Oui, bonjour à tous. C'est Émilie Roche au Comité des pêches de Charente-Maritime. Merci beaucoup pour votre retour d'expérience qui était très intéressant. Moi j'avais une question sur le métier du chalut. Vous avez parlé d'exercices de simulation pour les dragueurs à coquille Saint-Jacques. Est-ce qu'il a été transposé sur le métier du chalut ? Est-ce que vous pouvez nous en dire deux mots, sur ce métier particulier ? Et éventuellement la cohabitation qui a été réfléchi au sein du parc. Merci.

#### **M. Brice COUSIN — chargé de développement - WPD offshore France**

Alors, l'expérimentation qui a eu lieu était exclusivement dédiée à la coquille Saint-Jacques, qui était le... vraiment l'enjeu clé pour les pêcheurs du Calvados. Cela étant dit, sur le parc éolien en mer de Fécamp, dont nous sommes également co-lauréats, la problématique du chalut s'est posée, puisque là-bas, vous n'avez pas de drague à la coquille. Et la réflexion qui a eu lieu est similaire. C'est-à-dire, d'aligner les éoliennes dans l'axe de travail des chaluts et de réaliser des couloirs de câble également pour permettre

l'activité de chalutage. Donc c'est la proposition qui a été faite lors de la grande commission nautique à Fécamp, qui a reçu un bon accueil des autorités maritimes. Voilà, après d'un point de vue technique, je me permettrai pas de... de vous... voilà, de rentrer dans le détail. Vous êtes certainement plus au fait que moi. La plus grosse problématique qu'il y avait sur la drague à la coquille Saint-Jacques c'est que c'est un engin intrusif dans le sol, parce que c'est une espèce de râteau et donc, se posait la question du risque de croche avec les câbles, puisque la drague à la coquille est... voilà, est intrusive. Le chalut, lui, le chalut de fond n'est pas aussi intrusif. Pour ce qui est des chaluts pélagiques, je pense que c'est encore une autre problématique et ça, c'est à discuter. Il faut voir la longueur des chaluts, des spécificités site par site, finalement, pour imaginer comment permettre la coactivité. De mon point de vue, éloigner les... augmenter les distances entre machines et poursuivre cette réflexion d'alignement doit permettre la coactivité également entre l'éolien en mer et le chalutage. Mais, c'est un avis personnel et, la sécurité maritime en mer, c'est bien au préfet maritime de la décider donc je pense qu'une cohabitation est possible. Et c'est... On l'observe au Royaume-Uni dans certains parcs où le chalut est pratiqué.

**Mme Faustine MASSON — membre du Comité régional des pêches Nouvelle-Aquitaine**

Bonjour à tous. Je suis Faustine MASSON du Comité régional des pêches. J'avais deux questions. Elles se rejoignent assez c'est pour ça que je vais les poser une seule fois.

Pardon, vous avez parlé donc de l'expérience virtuelle. Moi, ma question c'était plus vis-à-vis du résultat qui est positif d'après les autorités maritimes. J'aurais aimé savoir, qu'est-ce qu'il en était du côté des pêcheurs ? S'ils avaient trouvé cette expérience utile et si ça les avait rassurés ou pas ? Également, vous avez parlé du voyage d'études en Angleterre. Aussi, quel était le retour d'expérience des pêcheurs là-dessus ? Puisque, à la dernière journée pêche, les pêcheurs anglais nous avaient dit qu'au final, même s'ils étaient autorisés, ils pêchaient très très peu dans les parcs notamment parce qu'ils avaient peur pour leur sécurité. Voilà, merci.

**M. Brice COUSIN — chargé de développement - WPD offshore France**

Alors, sur le... J'ai pas envie de répondre pour le... à la place du Comité régional de Normandie sur le... ce qu'on a observé, ce voyage d'études il a eu lieu, véritablement, au début du projet quand il y avait énormément de questions. La réaction spontanée qu'il y a eu, c'est... je pense que les inquiétudes de l'époque c'était plus sur la capacité à travailler, à manœuvrer, au sein des éoliennes. Et la réaction spontanée, qui a été celle des pêcheurs, c'était de dire « vos éoliennes, avec 1 km entre deux machines, je vais avoir aucun problème à travailler dedans, je travaille en baie de Seine où il y a 250 épaves invisibles et j'arrive très bien à travailler ». Donc, parce qu'à l'époque, finalement, la réflexion, ce que les pêcheurs voulaient, c'était obtenir l'autorisation de pêcher. Et donc, ça a été véritablement ça l'axe de travail. C'est, comment on travaille ensemble à démontrer aux autorités maritimes que la pêche sera possible ? Donc, eux, leur réflexe, leur premier réflexe lors de ce voyage d'études, ça a été de dire « bah oui on les voit sur... je les vois sur le radar embarqué, je les vois bien parce que c'est des structures visibles, contrairement aux épaves, donc, je pourrais pêcher ». Ça a été ça leur réflexe. Ensuite, il y avait à l'époque... il se posait moins de questions sur les problématiques de ressources halieutiques puisque, ces pêcheurs avec qui on travaillait, étaient habitués à avoir des structures anthropiques dans leur espace maritime, les pontons du débarquement, toutes ces épaves... Donc, pour eux, c'était pas forcément un sujet à l'époque... la question de « est-ce qu'il y aura ou non de la ressource ». Pour ce qui est du retour d'expérience des pêcheurs anglais que vous évoquiez, là-dessus c'est compliqué. C'est compliqué de répondre, j'ai du mal à savoir, enfin, je peux pas me positionner pour eux. Savoir pourquoi ils pêchent plus dans les parcs, est-ce que... quelle est la raison ? Est-ce que c'est une raison... ? Enfin, voilà. Je sais pas... c'est pas évident pour moi de répondre, d'autant que vous les avez, enfin il y a une réunion dédiée donc je pense qu'ils ont apporté un certain nombre d'éléments là-dessus. Moi je pense que voilà, les pêcheurs ont été rassurés sur la possibilité technique de travailler. Il reste, je pense que le retour d'expérience sur quel est l'état de la ressource halieutique dans le parc sera important une fois qu'on aura un parc éolien en mer



construit en France. Et pour ce qui est des autorités maritimes, je pense qu'aujourd'hui elles sont confiantes sur l'idée d'autoriser la pêche dans le parc.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

La première question qu'avait posée donc notre participante, c'était de savoir, lors de l'expérimentation que vous aviez faite sur... fictive... Est-ce qu'on peut avoir un petit retour ? J'imagine, sur place vous avez dû avoir un retour des pêcheurs peut-être sur ce point ?

**M. Brice COUSIN — chargé de développement - WPD offshore France**

Je suis embêté de... je suis embêté de répondre à leur place. Ce qu'on a observé, c'est que, l'expérimentation s'est bien déroulée et que chacun a pu respecter les conditions de pêche qui étaient imposées par l'expérimentation. À savoir, naviguer dans les couloirs, de front, il y avait 18 navires. Alors, peut-être qu'à l'ouverture de la coquille Saint-Jacques il y a plus de navires sur zone et qu'il faudra réglementer le nombre de navires dans le parc, je ne sais pas, mais ce qui est certain c'est que des pêcheurs ont réussi à respecter les contraintes que le parc amenait. Donc, de mon point de vue, c'est une réussite puisque ça n'a fait que conforter l'idée, qu'on avait construite ensemble, que la pêche dans un couloir d'éoliennes, c'est possible, un couloir qui fait 3 milles nautiques de long c'est possible, la drague à Saint-Jacques c'est possible. Après, voilà. Peut-être que le Comité régional des pêches de Basse-Normandie, de Normandie, pardon, aurait des nuances à apporter. Mais je préférerais... voilà il faudrait leur poser la question.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, s'il n'y a pas d'autres questions dans la salle, je vous propose qu'on passe à notre deuxième intervenant. Je rappelle aux personnes qui sont en distanciel qu'elles peuvent également poser des questions, si elles le souhaitent, dans le petit onglet « conversation » représenté par une bulle en bas de l'écran. Donc, pour continuer cette séance, on va accueillir donc M. Laurent BARANGER, qui, je crois, est avec nous.

C'est vous, voilà excusez-moi, on n'a pas eu le temps de se voir avant. Donc secrétaire général du RICEP, qui va donc insister un petit peu plus là sur les conditions, les impacts socio-économiques qu'on peut avoir dans ces parcs.

**M. Laurent BARANGER — secrétaire général — RICEP**

Bonjour à toutes et à tous, merci.

Je vais me rapprocher là-bas pour pouvoir prendre la main sur le diaporama.

Alors, effectivement, Brice a raison puisqu'en fait, il a fait une très bonne introduction à mon intervention. Moi je vais surtout vous parler de, finalement, l'étude, l'analyse des impacts socio-économiques des projets offshore sur les activités de pêche. Ça fait maintenant une dizaine d'années qu'on travaille sur ces sujets avec les professionnels de la pêche. Donc on a découvert la problématique il y a une dizaine d'années avec WPD quand ils ont souhaité qu'on étudie les risques potentiels pour la pêche lors de la phase de levé des risques. Depuis, il y a beaucoup de choses qui ont évolué. Les besoins des professionnels et des industriels d'en connaître un peu plus et de se projeter davantage sont apparus au fil de l'avancement des différents projets. Voilà, donc c'est une très bonne intervention précédente, ça me permet d'enchaîner assez rapidement sur la suite.

Donc, j'ai prévu l'intervention en quatre points. Premier point : je vous présenterai l'activité et, en particulier, en lien avec l'éolien offshore. Je présenterai par la suite la pêche professionnelle et son environnement, de manière très synthétique, juste pour poser quelques sujets clés qui montrent que, finalement, chaque site est un peu particulier. Sur l'ensemble des sites sur lesquels on est intervenu il y en a très peu qui se ressemblent, donc je vous expliquerai pourquoi. En troisième point j'expliquerai rapidement la méthodologie qu'on déploie, puisqu'en fait, on a aujourd'hui une méthodologie qui est similaire sur l'ensemble des sites. On a une même méthodologie mais pas forcément les mêmes

spécificités à prendre en compte. Mais, en tout cas, on a un protocole unique, ce qui permet en fait d'avoir aussi une analyse comparée des différents sites. Et enfin, au dernier temps, je vous présenterai rapidement quelques exemples d'application sur les trois types d'évaluation que l'on mène aujourd'hui pour les différents sites métropolitains.

Donc, rapidement, le RICEP c'est une association, en fait, qui réunit à la fois des professionnels de la pêche, des techniciens de la filière et des scientifiques. Moi-même je suis issu de l'université de Nantes. Voilà, on fait bénéficier, finalement, cette filière de toute une logique R&D puisqu'on est adossés au Laboratoire d'économie de Nantes. Ça fait à peu près 25 ans qu'on travaille sur les sujets « pêche » et donc, beaucoup de choses qui ont été faites dans l'éolien sont finalement... sont apparues sur d'autres problématiques puisque la pêche, demandait un encadrement, notamment à travers la politique commune des pêches, depuis de nombreuses années et, finalement, l'activité éolienne correspond, sur certains sujet, à des problématiques d'encadrement de la filière en général. Donc, au sein du RICEP on a trois métiers principaux : les études d'impact économiques, donc ça, ça fait partie des sujets éoliens. Et puis après, deux autres métiers, qui sont hors sujet par rapport à nos activités que je vous présente aujourd'hui. On est une petite équipe d'une quinzaine de personnes, voilà. Et avec un réseau d'experts scientifiques sur l'ensemble du littoral, voilà, pour pouvoir répondre précisément aux particularités de chaque site. Donc, en 2022, nous, on a un retour d'expérience aujourd'hui sur plus de 15 projets offshore. En fait, quand on dit « offshore » on intègre à la fois l'éolien offshore, donc le parc et son raccordement, mais aussi des travaux d'interconnexion, notamment que RTE a mené, avec deux études préliminaires, IFA, IFA 2 et puis finalement IFA 2 qui a été construit récemment.

Sur l'ensemble de ces sites on est intervenu sur des problématiques différentes en fonction, finalement, de l'état d'avancement des projets, des études initiales jusqu'aux états de référence et aujourd'hui, on est, pour certains sites qui sont en travaux, sur l'accompagnement pour les protocoles indemnisation puisque, finalement, sur l'ensemble des sites il reste des risques pêche résiduels. Et, enfin, on est en train de finaliser avec EDF et RTE, actuellement, dans le cadre du parc du banc de Guérande, un protocole de suivi, voilà, qui est quelque chose, pour moi, est quelque chose de nouveau, mais indispensable pour, aussi bien s'assurer que, justement, lorsque le parc est construit, les risques qui ont été identifiés en amont, finalement, sont ceux qu'on constate en phase construction mais aussi, potentiellement, en phase d'exploitation.

Donc on a, globalement, quatre grands types de méthodologie. En phase pré-projet, on a deux opérations que l'on mène, donc l'état initial ou là, vraiment, c'est accompagner en fait les acteurs professionnels et industriels dans l'analyse de toutes les mesures d'évitement ou de réduction de l'impact qui sont identifiés en amont. Toujours en pré projet, juste avant le lancement de la construction, on a un état de référence avant travaux où, généralement, finalement, il reste potentiellement des impacts sur l'activité de pêche et là, les principales questions qui se posent sont des questions de compensation à la fois collectives, pour l'ensemble des navire concernés ou pour la filière locale, voire même individuelle parfois lorsqu'il y a des navires particulièrement inféodé à la zone qui se retrouvent pendant toute la durée de la construction, exclus, de fait, de cette zone de pêche. Et puis, par la suite, en phase opérationnelle, donc phase construction, ce que je vous disais, les mesures de compensation individuelles donc MCI, donc là l'idée c'est d'anticiper en amont, avant de lancer la construction, les éventuelles entreprises qui, potentiellement, pourraient être impactés de manière significative et donc mettre en place des mesures de compensation pour leur permettre, en fait, de tout simplement continuer leur activité pendant cette phase de construction.

Voilà, et puis, enfin, le dernier point, le protocole de suivi en phase de travaux puis d'exploitation.

Donc, pour revenir sur les particularités de la pêche, j'ai repris quelques petites slides assez synthétiques pour poser un peu le sujet de ce qu'on va regarder, nous, par la suite. Je pense que ça a été bien précisé par Brice et les différentes questions qu'il y a eu. En fait, en mer il n'y a pas qu'un seul type de pêche donc, forcément, selon les sites vous allez avoir des problèmes spécifiques en fonction des métiers qui

sont pratiqués dans les zones d'implantation, notamment en fonction de l'art trainant ou l'art dormant qui va potentiellement conduire à un design du parc différent. Même chose, pour navire, il y a pas toujours qu'un seul type de pêche, ni une seule zone de pêche. Ça va varier selon les ports d'attache. Certains navires ont des zones de pêche qui sont très réduites de par leur taille, d'autres ont des zones de pêche beaucoup plus larges donc des capacités de report plus simples. Ils sont pas toujours présents dans ces zones-là aux mêmes périodes, en fonction des espèces qui vont cibler, la saisonnalité. Donc ce qui veut dire que, quand on regarde l'analyse de l'impact, il faut intégrer tous ces facteurs dans l'analyse. Même chose, dans une zone de pêche, il n'y a pas qu'un seul type de pêche, je crois que la démonstration de Courseulles, l'organisation entre les différents types de pêche en fonction de la zone nord ou de la zone sud est un bon exemple et, en fait, surtout, dans une zone de pêche, il n'y a pas forcément que l'activité de pêche, il y a aussi d'autres activités, marchandes ou non marchandes, c'est-à-dire qu'on peut aussi avoir, de fait, des problématiques de cohabitation en dehors de ces zones. Et donc, la problématique du report, elle n'est pas la même selon les sites en fonction des autres usages qu'on a autour du parc. Et voilà, et surtout, donc ça c'est le vrai sujet pour nous, en fait la pêche c'est pas qu'en mer. C'est surtout aussi une filière économique qui intègre, finalement, toute une création de richesses, une filière et une économie littorale et toute perturbation, finalement, d'une activité de pêche peut être amené à perturber toute une filière terrestre.

Voilà, et quand on regarde, en fait, cette filière terrestre, il faut avoir en tête que, comme toute autre activité économique, la pêche est confrontée, la filière pêche est confrontée à tous les aléas de n'importe quel secteur d'activité. Et là c'est une petite image pour montrer, mettre en évidence en fait l'écosystème de la filière pêche. On se rend compte qu'il y a énormément d'interactions ce qui veut dire que, quand un site est analysé, un site potentiel d'implantation éolien, il faut aussi regarder tout l'environnement et tout l'écosystème puisque, selon les types de pêche, vous pouvez avoir des expositions plus ou moins importantes aux aléas économiques, notamment classiques, qu'on peut avoir pour tout secteur d'activité. Donc nous, ce que l'on regarde, initialement, en fait, on connecte cette filière pêche à l'entreprise de pêche qui est, de fait, l'entreprise qui va amener pour la première fois une richesse à terre et donc, générer un ensemble d'emploi sur cette filière. Donc notre point d'ancrage c'est le navire et donc, pour pouvoir imaginer, en fait, cette activité à terre, il faut aussi regarder précisément la contrainte sur les entreprises de pêche. Et donc, concrètement, la filière pêche, elle a déjà une activité qui est exposée à plein de facteurs qui sont totalement indépendants du système éolien offshore donc, en fait, ça concerne tous les navires, qu'ils soient concernés ou pas par le projet. Vous avez les effets de la conjoncture économique, ce que je vous disais, vous avez les effets de la biomasse. Voilà, la biomasse n'est pas qu'affectée par les activités de pêche, elle est aussi liée à l'évolution climatique, qualité des eaux et ainsi de suite. Et vous avez, aussi et surtout, les effets qui sont liés à l'encadrement réglementaire, c'est-à-dire que, une activité de pêche est particulièrement encadrée et, pour le coup, cet encadrement est aussi très évolutif d'une année sur l'autre, que ce soit en termes de possibilité de pêche ou en quota ou en termes de réglementation d'accès à certaines zones, avec certains types d'engins. Donc, quand on imagine, sur 10 ans, l'analyse qui a été menée par exemple sur Courseulles, en 10 ans, il peut se passer beaucoup de choses sur ces trois sujets là. Ce qui fait que, une situation qui est observée en début de projet, en amont, n'est pas forcément celle qu'on va observer au moment où le parc se construit et, donc, il faut les intégrer en amont pour éviter, justement, d'être confronté à des effets cumulés qui ne soient pas gérables pour les entreprises de pêche.

Donc, concrètement, quand on met sur un schéma les différents enjeux, donc les enjeux environnementaux qui viennent perturber les activités de pêche potentiellement chaque année, les enjeux réglementaires, les enjeux en termes de pratique, et puis, aussi, les enjeux d'un point de vue socio-économique. Et en fait, tous ces enjeux, ils sont totalement interdépendants et la particularité c'est que, un parc éolien, quand il s'installe, finalement, il va potentiellement toucher à tous ces enjeux-là. Et donc c'est la grosse difficulté que l'on a aujourd'hui, c'est, vous imaginez, dans le cadre d'un protocole de suivi, c'est isoler, finalement, l'impact que pourrait avoir un parc éolien par rapport à l'ensemble des autres effets qui pourraient être totalement indépendants.

Donc pour pouvoir mener ça, on a essayé d'isoler ces effets qui sont, potentiellement, dépendants d'un projet éolien, c'est-à-dire là où le projet peut venir perturber l'activité de pêche.

Donc il y a très clairement, les effets directs, c'est ceux en fait, assez simples à imaginer, c'est que pendant une période donnée, dans un espace donné, l'activité de pêche est exclue. Donc on perd, potentiellement, directement toute l'activité de pêche qui est issue de cette zone. Donc ça, ça va concerner essentiellement les navires qui pratiquent historiquement cette zone. Après, vous avez les effets qui sont indirects et ceux-là, par nature, il est très difficile de les anticiper en amont puisqu'ils peuvent apparaître dans un délai plus ou moins long. Et donc, ces effets indirects, vous allez les retrouver comme ils sont assez classiques, ce qu'on avait dit avant, les effets de report d'activité, c'est tout bête, mais les navires qui sont exclus d'une zone pendant 2 ans ou 3 ans de travaux, vont être amenés, potentiellement, à se reporter dans d'autres zones et donc, potentiellement, venir perturber d'autres navires de pêche qui, historiquement, étaient seuls dans ces coins. Donc il y a des sujets de report d'activité et de cohabitation sur ces zones de report. Et, enfin, il y a aussi les effets des travaux sur la biomasse, c'est-à-dire toutes les études environnementales qui sont menées par ailleurs, dans le cadre d'un projet éolien, qui peuvent, potentiellement, venir affecter de manière positive ou négative d'ailleurs, en tout cas, peuvent avoir un effet sur la biomasse. Et, alors ces effets directs on sait les mesurer en état de référence, donc toute la phase amont, puisqu'en fait assez simple : on isole les navires qui sont concernés et on évalue comment ces navires peuvent finalement poursuivre leur activité durant la phase travaux. Après, par la suite, on est dans la logique de protocole de suivi, voilà, basé sur des scénarios en amont et d'évaluation a posteriori. Donc nos premiers retours d'expérience permettent déjà de, je dirais, de vous faire part d'un certain nombre d'éléments qu'on a identifiés. Ce que je disais tout à l'heure c'est qu'on est, finalement, sur des spécificités de site. C'est-à-dire que, selon les sites, on va avoir les types de navires qui sont différents en termes de taille, en termes d'espèces ciblées, de métiers pratiqués, en termes aussi de concentration. On va retrouver des espaces peu pratiqués où les parcs éoliens s'implantent et d'autres en particulier où il y a beaucoup de navires qui sont dans ces zones. Voilà. Et vous avez aussi des parcs où les entreprises de pêche présentent des niveaux de dépendance très faibles, mais ils sont nombreux. Et d'autres où on a des niveaux de dépendance assez élevés avec une partie de la flotte qui est concernée à des niveaux importants. Et puis, aussi, vous avez, selon les sites, puisque c'est une activité de pêche qui touche l'ensemble du littoral et qui vit, ce que je vous disais, en 10 ans un type de métier peut avoir une fragilité économique différente de celle qu'il a connu 10 ans plus tard, ou plus tôt, et donc, pour le coup, on a cette logique d'analyse des effets cumulés, c'est-à-dire que les travaux ne tombent pas toujours au meilleur moment pour ces navires-là.

Autre élément clé, c'est la notion de concentration des effets directs et indirects. Ce qui, en fait, nous importe, nous, c'est pas forcément uniquement, je dirais, l'amplitude de la richesse qui est extraite de cette zone, l'important c'est surtout sa concentration. C'est-à-dire qu'on se retrouve pas avec l'essentiel de l'activité lié à un seul port puisque, globalement, si vous avez toute une partie des navires concernés par la zone d'implantation qui se retrouvent dans des difficultés pendant 2, 3 ans on peut avoir ce qu'on appelle des effets de seuil, c'est-à-dire, finalement, ça peut entraîner l'ensemble de l'activité portuaire, et donc, quand on est dans ces situations-là, on a connu ça sur certaines décisions de la politique commune des pêches, où vous avez eu, sur la façade atlantique, la fermeture notamment de la pêcherie d'anchois. Au final, les ports qui étaient concernés, il y en avait que deux, ont eu des énormes difficultés à, globalement, se remettre de cet arrêt de la pêcherie. Donc on est sur des schémas à peu près comparables. Ce qu'on regarde aussi c'est la capacité de report des navires impactés. Parce que ça c'est un sujet pour qu'en fait, les entreprises qui sont concernées puissent durant les 2 ou 3 ans de construction, maintenir leur activité et, surtout, ne pas venir en perturber d'autres. Et enfin, un élément important qu'on oublie souvent, c'est le risque de perturbations de toute la dynamique de la demande. Puisque en fait, sur un port vous avez les navires qui font l'offre, mais vous avez aussi des acheteurs et lorsqu'un port se retrouve avec toute une partie de l'approvisionnement spécifique de certaines espèces cibles des navires qui étaient concernés par la zone qui disparaît, ces acheteurs, ils ont aucune raison de rester sur le port et donc, ils vont,

potentiellement, à travers leur départ, aussi impacter toute la dynamique de la demande sur les autres navires, qui eux, ne sont pas concernés initialement. Voilà ce qu'on regarde. Donc, concrètement, je vais vous juste présenter, de manière très simple, des exemples de caractérisation. Donc, ce que je vous disais, on a une approche commune autour du processus ERC, une méthodologie commune, on s'appuie sur les sources de données communes. C'est-à-dire, systématiquement, des données spatiales et des données économiques parce que ce sont les deux sujets qui sont indispensables à maîtriser pour pouvoir comprendre ce que fait un navire en mer, et de quoi il vit, finalement. Et puis, les indicateurs communs, puisque l'idée c'est que ces indicateurs puissent être comparés entre les différents sites, et suivis dans le temps.

Donc on mêle notre travail, avec l'ensemble des comités des pêches, les comités des pêches, en fait, ont déployé un système d'information qui leur permet de spatialiser l'activité des navires de chacune de leur région. Et donc, avec les comités, on identifie les navires qui sont présents dans la zone jaune, donc, en fait, c'est un maillage qui intercepte le projet, qui est schématisé en orange. Et, en fait, on regarde dans ce maillage-là quels sont les navires qui pratiquent la zone. Donc ce sont les comités qui font ces analyses. On croise cette spatialisation avec le chiffre d'affaires qui est débarqué par ces navires, ce qui nous permet d'évaluer les navires qui sont dans la zone jaune. Selon les situations et la finesse de la donnée, on applique des rapports de surface pour évaluer le chiffre d'affaires qui est dans la zone orange et nous, on vient y greffer tout le modèle économique associé pour les différents types de navires qui sont concernés par cette zone orange, ce qui nous permet de décliner, à travers l'activité de production qui est commercialisée dans les ports, de décliner toute la partie filière et donc, les flux de création de richesses qui sont générés, aussi bien au niveau des fournisseurs de biens et services des entreprises de pêches, qui génèrent de la richesse grâce aux services qu'ils apportent aux bateaux. Et puis, même chose côté aval de la filière pour, en fait, tous les opérateurs de la chaîne aval, qui vivent des produits qu'ils achètent aux pêcheurs. Donc là, c'est un exemple que j'ai pris, alors, j'ai pris la décision de prendre l'exemple, pour le caractériser, parce que ça reste confidentiel sur les autres sites, pour celui de IFA 2, puisque IFA 2 est un projet qui est, aujourd'hui, construit, terminé et dont la phase d'avalisation, en tout cas, individuelles est terminée. Donc là, c'est un exemple, vous avez exactement la même chose que je vous ai montrée avant, mais pour de vrai, cette fois. C'est le cordon d'interconnexions que vous avez entre la France et l'Angleterre et tous les maillages qui entourent cette zone. Et, lorsque l'on vient caractériser, on se rend compte qu'en fonction donc du kilomètre, ça faisait à peu près 200 km, qu'on avait la plus grosse dépendance de la flottille était sur les 50 premiers kilomètres, où à peu près, on avait, en moyenne, 1,8 % du chiffre d'affaires de la flottille qui est concerné, qui était dans cette zone. Et après, on avait très peu, finalement, de dépendance au reste, en fait du raccordement, de l'interconnexion.

Autre élément : une fois qu'on a caractérisé, finalement, cette zone, on vient y apporter des modifications. En fait, on vient changer les pratiques des navires à travers les scénarios. Donc là, c'est un exemple de scénario mené donc par RTE lors de la phase d'analyse, état de référence, de différents schémas, finalement, d'implantation des travaux pour l'interconnexion avec des périodes d'autorisation, des zones d'autorisation et des, potentiellement, métiers qui pouvaient ou pas être autorisés. Et donc, on a intégré l'intégralité de ces différents scénarios en menant, finalement, une analyse de risques qui permet de chiffrer les impacts potentiels, en les répartissant sur chaque branche, et permet, surtout, de comparer les scénarios entre eux. Donc il n'y a pas que le scénario le plus, je dirais, impactant qui est regardé parce qu'il peut être plus impactant, mais diffus en termes d'effets, voilà. Ça permet d'identifier les différentes flottilles qui sont impactées, les degrés d'impact et différents ports qui seront potentiellement impactés. Donc, concrètement, le résultat de ces scénarios, ça peut donner des choses comme ça. Là, on a un exemple où on a 5 ou 6 scénarios. Et on regarde, en fait, pour chacun de ces scénarios, la part de la richesse qui est perdue, qui est concerné par cette période de richesse, aussi bien en termes de port, de type d'entreprise de pêche et de type de métier. Donc ça permet d'éclairer, finalement, un certain nombre de points, je dirais, en état de référence. Après, une fois qu'on rentre dans le mode, je dirais, plus concret, phase construction, donc ce que je vous disais juste avant, l'idée c'est de regarder quelles sont les

compensations à prévoir. Donc on repart en fait, de la logique individuelle, on regarde l'ensemble des navires qui sont concernés, on évalue à quelle hauteur, potentiellement. Ils ont un risque économique pour évaluer le montant associé et, si le niveau d'indemnisation est suffisamment important, pour déclencher une indemnisation individuelle. Donc je vais vous passer tout le détail, l'idée c'est d'identifier, en fonction de différents seuils de dépendance et de niveau de dépendance à la zone et de l'indemnité, quels seraient les navires, en fonction des choix qu'on retiendrait, qui seraient potentiellement indemnisables. Donc en termes de dépendance économique, on voit que si on retient qu'un seuil de 3 % finalement, il n'y aurait que deux types d'entreprises de pêche qui seraient potentiellement concernés. Si on diminue le seuil, ça permet d'intégrer d'autres métiers jusqu'à un seuil de 1 %. Même chose au niveau des ports, donc ça permet d'éclairer, en fait, le choix des opérateurs sur, globalement, quels sont les acteurs qui, a priori, sont les plus sensibles, qu'il ne faut pas oublier dans le risque qui a été identifié. Donc ça c'est, par exemple, sur l'effet en fonction des seuils de dépendance des navires, l'effet sur les ports, voilà. Et puis, pour terminer, c'est toujours une discussion importante qui est menée par rapport à l'ensemble du préjudice, c'est de savoir comment on essaie de le compenser au mieux. C'est-à-dire, est-ce qu'il vaut mieux aller vers des compensations collectives, avec des actions structurantes pour l'ensemble de la filière locale, ou est-ce qu'on est plutôt sur des compensations individuelles pour s'assurer que les entreprises particulièrement exposées passent le cap des travaux. Et donc, on analyse, en fonction des scénarios minimisant, maximisant, les choix qui sont opérés en fonction des seuils. Ça permet d'évaluer, en gros, en fonction des seuils, comment on consomme l'enveloppe de compensation initialement calibrée entre une compensation individuelle ou collective. On voit qu'en fonction des impacts, selon les scénarios, on a des compensations qui sont différentes. Voilà. Donc j'ai fait le tour c'est un peu... un peu technique pour certains moments, je suis désolé. Voilà, merci.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Merci beaucoup. Alors, je vais reprendre la main. Est-ce que vous avez des remarques concernant cette présentation ? Oui.

**Mme Émilie ROCHE — Chargée de mission VALPENA — CPDPMEM Charente-Maritime**

Re bonjour. C'est plus une remarque qu'une question à proprement parler. C'était simplement pour préciser, qu'effectivement, nous, enfin à l'échelle des comités des pêches, ça me paraît primordial de mener ce type d'étude. On va aller vers cette demande-là, évidemment, de notre côté et pour préciser également que, sur la zone d'étude qui nous intéresse au large d'Oléron, on a la plupart des navires qui sont concernés donc par les besoins habituels d'acquisition de données spécialisées, donc, en grande partie des navires de Charente-Maritime, mais également les navires des Pays de Loire, et dans une moindre mesure, les navires de Bretagne également. Donc on se tient à disposition, évidemment, pour participer à ce type de diagnostic, de simulation de scénario, et donc ça nous paraît quelque chose de très très important de pouvoir quantifier tous ces effets-là, socio-économiques, sur l'ensemble de la filière, voilà. Merci.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Merci, alors, moi je vais peut-être poser moi-même une question. Alors, certainement une question bête, mais tant pis. Qui... à quel moment cette étude-là, elle intervient ? Je crois que vous l'avez dit au tout début de votre présentation, mais à quel moment on produit cette étude ? Est-ce qu'elle est systématique ? Est-ce que c'est quelque chose qu'on fait, voilà, sur tous les projets ? Et, qui produit ce type d'étude ?

**M. Laurent BARANGER — secrétaire général — RICEP**

Alors, je dirais qu'aujourd'hui elle est devenue systématique. C'était pas le cas avant, voilà. Et, en fait, à quel moment ? En fait, c'est dès le départ, c'est dès la séquence évitement et réduction des impacts. Parce que c'est là que ça permet d'éclairer les acteurs sur, finalement, quelles sont les entreprises de pêche qui

sont concernées ? À quelle période ? Et donc ça permet aussi d'accompagner l'industriel sur les mesures d'évitement et de réduction, voilà.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Merci beaucoup.

Alors, je vais à l'autre bout de la salle.

**Mme Faustine MASSON — membre du Comité régional des pêches Nouvelle-Aquitaine**

Merci, l'atelier de ce matin portait uniquement sur les phases de construction, d'exploitation et de démantèlement. On n'a pas du tout parlé démantèlement. Donc, ma question est une question peut-être un peu bête, mais savoir si vous aviez déjà prévu des méthodes de suivi ? Ou si quelque chose de ce que vous avez présenté va être appliqué en phase de démantèlement ou pas ?

**M. Laurent BARANGER — secrétaire général — RICEP**

C'est une bonne question. C'est un peu dans la même logique que la phase d'exploitation. C'est-à-dire, ce sont les questions qui se posent au fil de l'avancement des projets. Donc, aujourd'hui le démantèlement, à partir du moment où on est capable de, nous, produire des scénarios de démantèlement, on peut déployer des méthodes. Je crois que la plus grosse difficulté, aujourd'hui, c'est pas... la priorité en tout cas c'est regarder, mais on n'a jamais réellement fait de scénario de démantèlement, si ce n'était un scénario maximisant, qui est un peu, le pendant du scénario de travaux, c'est-à-dire que durant toute une période, on gèle cette zone de toute activité de pêche jusqu'au démantèlement, voilà. C'est le seul scénario, jusqu'à maintenant, qu'on étudie sur le démantèlement. Mais ça n'apporte pas grand-chose, finalement, par rapport à une logique de travaux. Parce que, par le démantèlement, OK on peut l'imaginer techniquement, mais savoir ce que la filière sera dans... je ne sais plus combien c'est, je crois que c'est 25 ans l'exploitation. Dans 25 ans, c'est assez compliqué pour nous, de prendre des hypothèses, donc voilà. C'est un peu prématuré pour moi.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Bien sûr, oui. Et puis vous l'avez souligné, d'une année ou deux, trois années sur l'autre, on a des variations au niveau de la ressource, au niveau du climat... donc c'est difficile à s'imaginer.

Alors est-ce qu'il y a d'autres questions ? Est-ce qu'on a des questions en ligne ? Non ?

Non, eh bien écoutez, on avance tout à fait bien. Pour compléter tous ces propos, on va donc... donc c'est Aurore GILLMANN, la RTE qui va faire une brève introduction.

**Carole MAVEYRAUD - Secrétariat général CPDP**

Attendez, il y a une question.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Ah, ? Il y a une question ?

Alors, attendez, voilà.

**Carole MAVEYRAUD - Secrétariat général CPDP**

Il y a une demande d'intervention. Tu peux venir ?

**Mme Magali LASSERRE — Comité régional des pêches**

Oui, bonjour, vous m'entendez ?

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Oui très bien

**Mme Magali LASSERRE — Comité régional des pêches**

C'est Magali LASSERRE du Comité régional des pêches. J'avais juste une question sur la méthode. Parce que je trouvais ça très intéressant qu'on évalue aussi les effets indirects. Parce que c'est vrai que, dans la présentation, il y a un focus sur les effets directs et les effets indirects et, du coup, je me demandais si, dans l'évaluation des mécanismes de compensation, il y avait cet aspect-là, des effets indirects ? J'ai cru comprendre de la présentation, bon ça allait assez vite, que c'était simplement sur les effets directs. Donc voilà, c'était ma question, merci.

**M. Laurent BARANGER — secrétaire général — RICEP**

Alors, c'est une bonne question. En fait, justement, c'est, comme ils sont indirects, c'est très difficile d'évaluer en amont les risques associés, et donc, les... on va dire les enveloppes de compensation. C'est pour ça qu'un protocole de suivi permet, en fait, de documenter la réalité des effets indirects, en tout cas c'est l'objectif qu'on poursuit, qui est pas simple, il faut l'imaginer, pour avoir, en fait, une base de discussion sur la mesure des effets indirects et donc une autre compensation qui devrait être associée, voilà.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Merci beaucoup, alors s'il n'y a pas d'autre question donc, je recommence, donc c'est Aurore GILLMANN de RTE qui va commencer donc, et qui est avec nous aujourd'hui, qui va commencer à introduire et qui passera la main, ensuite, à Gaëtan MORIN, qui complétera son propos.

**Carole MAVEYRAUD - Secrétariat général CPDP**

Non, celui il marche pas.

**Mme Aurore GILLMANN — responsable de la concertation environnement - RTE**

Bonjour à tous. Donc en introduction, pour rappeler l'activité de RTE, dont il a été fait mention plusieurs fois précédemment, le représentant du RICEP, donc Réseau de transport d'électricité. Donc notre rôle, pour les projets éoliens en mer, c'est de les raccorder jusqu'aux réseaux terrestres existants et d'intégrer au mieux la production dans le mix électrique national. Et nous sommes donc en charge de l'ensemble des raccordements de l'éolien en mer lancés par l'État, en application de sa planification pluriannuelle de l'énergie depuis les années 2018, depuis le premier projet éolien posé. Nous raccordons également les fermes pilotes et donc, flottantes. Et nous sommes donc au côté de l'État pour les nouveaux projets sur les différentes façades, dont la façade Sud-Atlantique. Un raccordement, depuis les réformes récentes, c'est-à-dire depuis 2018, débute au poste électrique en mer, c'est pas le cas des premiers projets, donc... et sa vocation est de collecter l'électricité produite par les éoliennes pour exporter le courant via des câbles haute tension jusqu'au littoral, à la jonction de l'atterrissage, pour aller chercher le réseau terrestre dans les terres. Ce raccordement dépend de deux choses : de la puissance à raccorder, de la distance au réseau de transport terrestre, c'est-à-dire les questions posées au public pour ces nouveaux projets, comme c'est le cas pour le débat public en cours sur la façade (?)

Juste un mot pour dire qu'il y a aussi une concertation, après la phase de débat public. Donc, pour un débat public comme celui-ci, on part sur la zone d'étude. Donc ça n'est QUE, une zone d'étude, avec plusieurs variantes, le cas échéant, c'est le cas pour ce projet, au nord ou au sud de l'île d'Oléron. L'objectif est, à l'issue du droit public, pour nourrir la décision ministérielle, c'est de proposer une zone d'étude resserrée. Par exemple, de resserrer une variante sur deux, le cas échéant. Donc, si l'État poursuit le projet, on partira après en concertation Fontaine, c'est-à-dire une concertation avec les parties prenantes et, premiers (?) les pêcheurs pour la partie maritime de ce projet pour définir un fuseau de moindre impact. Et, ce fuseau de moindre impact, il fera quelques centaines de mètres de large et c'est au sein de



ce fuseau de moindre impact, que définira le débat que nous mènerons, les études de détails et notamment des études pêche et navigation.

Ensuite, on aura aussi toute la phase qui a été aussi présentée par WPD, l'instruction, les autorisations, étude d'impacts, et cetera. Jusqu'à la phase travaux qui occupera encore moins l'espace maritime. Puis, la mise en service où on ne verra plus que le poste électrique en mer s'agissant de la partie maritime.

Un mot de la concertation : on a accumulé avec les Comités des pêches concernées par les projets soit d'interconnexion, ça a été dit, soit de raccordement éolien en mer depuis les années 2010, au sein du Conseil national, du Comité national des pêches (?) qui a été un groupe de travail, qui a été mis en place, où ont participé donc les comités les plus investis, les plus concernés. Et, pendant plus de deux ans, on s'est parlé. Tout simplement, pour RTE qui est arrivé en mer, un occupant, un opérateur terrestre historiquement, comprenne bien les enjeux de la pêche et réponde aux inquiétudes aussi. Et inversement, que les comités puissent expliquer en quoi leurs activités sont spécifiques, en fonction des zones concernées. Donc, ça a été un long travail, mais assez fructueux puisqu'il a abouti à la signature d'un guide de bonnes pratiques, en fin d'année 2017, qui a vocation à structurer les échanges de la phase amont jusqu'à la phase suivi, donc, exploitation, pour tous les projets, qu'il s'agisse d'interconnexion ou de raccordement de l'éolien en mer, avec des modalités de coopération qui sont définies et des engagements réciproques. Donc ils sont assez simples, ils sont évidemment détaillés dans le guide que vous pouvez télécharger en ligne. J'en ai quelques exemplaires sur moi si vous souhaitez également. Le premier objectif c'est de limiter, évidemment, l'impact des travaux lors de la phase travaux ou d'exploitation sur les activités de pêche. L'autre objectif commun c'est de communiquer régulièrement sur les différentes étapes de projets et les risques assimilés, ça va bien dans les deux sens, c'est très important. L'objectif, évidemment, c'est de garantir la sécurité, aussi bien des navigants que des ouvrages électriques. Et enfin, c'est une demande qui est récurrente de tous les comités, c'est de privilégier l'ensouillage, c'est-à-dire de placer le câble sous le fond marin, dès lors que c'est possible. C'est là qu'on peut travailler, là-dessus, ensemble, dès la phase de débat public, sur la phase de concertation complète. Ce choix de fuseau de moindre impact est essentiel pour qu'on soit en mesure de privilégier l'ensouillage. Il y va y avoir aussi un dialogue sur les procédures d'organisation dont on va parler juste après. A ce stade, c'est notre objectif, évidemment ça relève de la décision du PREMAR, ça a été dit, on vise l'absence de restrictions d'usage de (?) câble, pour l'instant, on touche du bois, l'objectif est atteint, on verra ce que ça donne pour les futurs projets qui sont toujours en phase travaux.

Donc, je vais laisser la main à mon collègue Gaëtan MORIN, expert de l'environnement marin et de la pêche, qui va pouvoir partager aujourd'hui autour du REX, sur le parc de Saint-Nazaire, dont on a fini le raccordement il y a déjà plusieurs mois de cela.

### **M. Gaëtan MORIN — chargé d'étude environnement marin et concertation - RTE**

Merci Aurore. J'espère que vous m'entendez tous bien ?

Si c'est bon, on va pouvoir enchaîner donc, du coup, sur ce retour d'expérience lié au raccordement du projet de Saint-Nazaire. Donc ma présentation, en fait, vise à vous présenter donc les règles d'usage qui se sont appliquées sur la phase de chantier. La communication aussi, qu'il a pu avoir et, bien sûr, la partie indemnisation en phase en phase travaux. Donc, juste pour vous refaire un petit laïus sur le projet de Saint-Nazaire, donc, que ce soit nous avec, du coup, le porteur de projet, la société du parc du banc de Guérande, on a, dès 2013-2014, mis en place une concertation préalable et un débat public sur les études générales du projet. Donc ça, ça a été la première phase du projet. Après, en 2015-2018, toute la phase de concertation a continué, on a réalisé nos études environnementales, on a déposé nos demandes d'autorisation pour obtenir l'ensemble de ces autorisations en mai 2017 et les travaux ont débuté dès 2018 avec le lancement de la création du poste électrique de Prinquiau. Ensuite, en 2019 et en 2022, c'est la suite des travaux qui a continué, donc les travaux à terre en 2019 avec le génie civil, du coup qui part de la plage de la Courrance jusqu'à ce poste électrique de Prinquiau et, en 2020-2021, c'est les travaux en mer qui ont débuté et donc, on a, logiquement, une mise en service du raccordement qui est prévue pour

avril pour la première ligne, et juin pour la deuxième ligne. La consistance du projet, donc on est, si on part de la mer, donc en mer il y a le parc éolien qui va être installé, le poste électrique va être installé dans une zone assez centrale de ce parc éolien, ensuite en vient une liaison sous-marine de 33 km. Cette liaison sous-marine c'est deux câbles, du coup, qui relient, du coup, ce poste électrique en mer à la plage, la plage de la Courrance, où l'atterrissage se réalise donc où la liaison souterraine et la liaison sous-marine se rejoignent. Ensuite, on a une liaison souterraine de 27 km qui utilise principalement les voiries existantes et qui file vers le poste électrique de Prinquiau qui a été, du coup, réalisé et construit pour ce projet et derrière on vient se raccorder au réseau existant. Donc la suivante, on peut voir une carte, que je trouve intéressante, on en parlait en plus la dernière fois, sur la notion de moindre impact et là, du coup, je voulais vous présenter comme ce que Aurore évoquait aussi juste avant, le fuseau de moindre impact, qui était ressorti de la concertation. Et ce qu'on peut voir aussi sur cette carte c'est, finalement, toutes les contraintes qui étaient déjà existantes sur la zone, entre les différents chenal, chenaux pardon, de sortie du port de Saint-Nazaire, les concessions qui pouvaient exister pour les granulats et d'autres zones aussi d'attente pour le port et des zones de pêche, aussi. Tout ça qui nous a amenés à, finalement, avoir un tracé qui s'est dessiné assez naturellement sur la zone. Donc, après, on peut passer parce que finalement il y avait une petite vidéo, mais on ne la passera pas, du coup là je vais enchaîner sur les règles d'usage pendant la phase des travaux en mer. Du coup on peut y aller, merci. Donc voilà. La phase des travaux en mer. Donc qu'est-ce qui a été d'abord mis en place et exigé un peu par le monde de la pêche ? C'était de réaliser un chantier glissant, donc ce chantier glissant, pour le maintien de l'activité, notamment aux arts traînant, au fur et à mesure de l'avancée des travaux. Pour se faire, on a découpé en trois blocs dynamiques, c'est les flèches bleues que vous pouvez voir à droite, qui ont été fermés, en fait, progressivement, au fur et à mesure de l'avancée des travaux. Après, ce qu'il faut savoir, c'est que ceci a été rendu possible sur Saint-Nazaire parce que la technique d'installation est un peu particulière. C'est une technique où l'ensouillage par charrue et la pose du câble est simultanée. Il faut savoir que sur d'autres projets tels que Fécamp, Courseulles, Saint-Brieuc, la procédure d'installation est différente et, en fait, on le fait en deux temps avec un premier temps où on pose les câbles sur le fond et un deuxième temps où les engins d'ensouillage, soit les trancheuses, les hydrojetting et autres, et autres charrues, interviennent dans un second temps. Donc voilà, ça, c'est une particularité de ce projet qui nous a permis de faire ce chantier progressif. Alors, en dessous, sur les restrictions, donc elles étaient de trois ordres. Du coup on a d'abord une restriction statique. Donc cette restriction statique c'est sur une bande de 0,5 mille nautique, le long du tracé. Les arts dormants, les mouillages et les arts trainants, après la pose du premier câble, du coup, sont interdits sur la zone. Là-dessus, la navigation bien sûr est maintenue. Ensuite, il y a deux restrictions dynamiques, finalement, dynamiques parce que c'est en suivant l'avancée de la pose du câble par le navire câblé. Donc là, sur une bande d'un mille nautique, sur cette restriction dynamique, les arts dormants et les arts trainants ont été totalement interdits sur une bande d'un mille nautique, donc finalement, jusqu'à la fin et pendant les travaux. Ça, du coup, ça a été ouvert au fur et à mesure, au fur et à mesure, du coup, de la vérification après de la bonne pose et du bon ensouillage des câbles. Et il y a une bulle dynamique, celle-ci vous allez la rencontrer assez souvent, c'est ce que vous voyez à droite, le navire câblé, autour de lui, on a une restriction à la navigation, par contre, et dans cette restriction à la navigation, elle est d'un mille nautique à l'avant et à l'arrière du câblé et de 0,5 mille nautique de part et d'autre du navire câblé. Donc là, par contre, c'est usage et aussi navigation qui sont interdits. En dessous, comment ceci s'est formalisé ? En fait ceci s'est formalisé par des arrêtés, que la PREMAR a pu éditer. Là je vous présente deux arrêtés qui ont été mis en place : le premier, donc le premier est intéressant parce que vous pouvez voir, notamment, cette zone B1, du coup, qui est la première zone qui a été fermée aux usages. C'est ce fameux chantier progressif. Et ce que vous pouvez voir, le point rouge, c'est le point d'avancée, en fait, du navire câblé sur la zone. Ça, après vous verrez dans la partie communication, quotidiennement, en fait, des annonces ont été faites aux usagers pour leur dire : « aujourd'hui le bateau est là, dans 24 h il sera à telle distance ». Ensuite, cet arrêté, donc vous imaginez bien que toutes les zones, au fur et à mesure de l'avancé des poses de la première liaison, puis de la deuxième liaison, tout l'ensemble du tracé a été interdit, du coup, non pas la navigation, mais aux activités. Et, une fois les

travaux terminés, donc ces travaux qui ont duré à peu près deux mois, on a installé le premier câble du 9 août au 26 août, ensuite s'en est suivis 7 jours où le deuxième câble a été installé sur le bateau de Cable Enterprise, et après, la deuxième partie a été réalisée également en un mois, du 14 septembre à mi-fin octobre. Une fois tout installé, ce qu'on peut voir ici, c'est le moment où, en fait, où on a redonné finalement les zones avec cet arrêté numéro 8, qui était finalement un des derniers arrêtés, celui du 25 novembre, où on pouvait voir juste que la zone du câble en finale a été redonnée à la zone. Il est resté deux points, une zone qui s'appelle « point kilométrique pk 8. 5 » où là, les interdictions de pêche ont été maintenues, et une autre à 19. 5 pourquoi ? Parce qu'en fait la profondeur d'ensouillage n'avait pas été atteinte donc, du coup, des enrochements complémentaires ont été installés sur cette zone-là. Et ensuite, sur la zone au niveau du parc, en fait le câble a été installé en « wait storage », donc en attente de l'installation de la sous-station. Donc, du coup, on a dû garder, en fait, cette zone avec une interdiction parce que le câble était sur le fond marin et, de plus, on a installé en arrivant sur le banc de Guérande, des enrochements aussi complémentaires pour maintenir le câble une fois qu'il arrivait sur le banc.

Sur la phase de communication, donc là ce qui a été intéressant c'était de mettre en place, du coup, une communication quotidienne avec les marins pêcheurs. Donc là, ce que vous pouvez voir à droite, c'est cet exemple de communication quotidienne où vous voyez, notamment, le bateau, donc le point rouge. Donc c'est l'endroit où le bateau se situe au moment de l'envoi de la communication. Et derrière, vous avez le point vert où on est capable de dire « le bateau dans 48 h sera à cet endroit-là ». Ça permet aux marins concernés qui exploitent cette zone-là, de savoir où sera situé le bateau, étant donné qu'il y a des contraintes de navigation autour du bateau, de se dire « OK je vais essayer d'éviter cette zone-là », potentiellement aussi, s'ils ont installé des filières des filets, de se dire « tiens, on les enlève parce qu'à proximité ce sera un peu complexe de travailler ».

Ce mail donc, comme il est mentionné sur le côté, cette notice aux usagers, elle est destinée aux différents acteurs de l'État, que ce soit aussi sur le port du coup de Saint-Nazaire pour la partie plus port de commerce et, bien sûr, à toute la filière aval et, également, aux services de l'État et aux pêcheurs. Sur les communications, tous les jours, donc à 9 h, il y a une annonce VHF qui est réalisée sur la nature des travaux, avec un canal VHF dédié pour ces travaux-là. La communication, elle peut être ciblée aussi, avec les professionnels, on a, nous, ce que je vais vous présenter juste en dessous, un FLO, donc c'est quelqu'un qui s'occupe de la liaison avec le monde de la pêche qui, du coup, a les contacts des marins. Il y a des échanges de mails, des appels, des textos, WhatsApp qui sont réalisés pour une plus grande fluidité, pardon, de l'échange.

Donc là, vous avez un deuxième exemple aussi de communication qui est un peu... qui a été réalisé. Ça, c'est les communications au début des projets et des phases d'installation. Donc, là, c'était le début d'installation du câble 1, et en fait, ce document-là permettait à chacun de comprendre la nature les activités. Donc, là, c'était sur un test d'ancrage et l'installation du câble numéro 1. Ensuite, de voir les moyens nautiques qui seront présents à bord, donc le navire câblé et les remorqueurs et navires-chien de garde qui étaient installés à côté. Du coup, la communication était rapide, ce que je vous ai évoqué juste avant, sur cette communication quotidienne et, derrière, les restrictions en place qui allaient venir. Donc, ça, c'est le premier document envoyé et ensuite les documents quotidiens.

Ici, je voulais vous faire un petit focus sur le rôle de ce FLO, qui veut dire, c'est un anglicisme, désolé Fishing Legend Officer, donc cette personne qui est rattachée au monde de la pêche et qui, pour nous, en fait à une disponibilité quotidienne et 7 jours sur 7, pour suivre les opérations en mer et répondre aux questions des marins et à toutes leurs remarques. Donc, il faut savoir qu'eux, ils sont à terre, et à bord on a aussi des personnes qui parlent français pour pouvoir échanger avec tout le monde, mais en clair le travail de Brown & May, d'Antoine FRY, que vous pouvez voir ici, ça a été de mettre en place toutes les procédures de communication, c'est lui qui s'est occupé pour nous d'envoyer tous les mails que vous voyez au-dessus. C'est lui qui, avec nous, est le maillon pour transmettre les informations aux

professionnels, aux comités des pêches, aux navires-chien de garde, aux prestataires. Il s'occupe, en fait, d'être, j'allais dire, le chef d'orchestre de la liaison avec le monde de la pêche et en interface avec les travaux. Parfois, il y a eu aussi des appuis un peu plus techniques sur les interactions entre pêche et ouvrages en mer, notamment si besoin de déplacement de filières, voilà. Il a pu faire le relationnel, mais tout ça, finalement, en lien avec le comité des pêches et c'est ce que je vous rajoute dans le petit encart à droite. C'est le rôle vraiment du comité dans la co construction des supports pour nous dire si, oui ou non, ils sont bien réalisés, si ça va pouvoir servir, être lus par les marins concernés et derrière, aussi, pour relayer du coup toute l'information. Sur les quais, en fait, heureusement que les gens du comité étaient là pour pouvoir nous aider, à la fois avec les antennes locales et aussi pour... sur les quais pour aller installer notamment les couches informatiques à bord des navires. Ça a été un travail assez important pour que les marins aient, dans leurs outils d'aide à la navigation, des cartographies, en fait, mises à jour de nos travaux et de ce qu'il se passe.

Donc là sur l'indemnisation, c'est pas mal parce que ça va faire le lien avec ce que vous a évoqué, du coup Laurent BARANGER tout à l'heure, c'est l'application donc de cette indemnisation, uniquement individuelle à ce stade-là pour les activités de pêche. Donc, pour comprendre l'activité, c'est ce que vous avez... ce qu'a évoqué Laurent là, une des questions. C'est le travail, à quel moment, en fait, est lancé, sont lancés ces travaux. En fait, ces travaux ont été lancés dès 2013. En fait, via ce fameux programme VALPENA de cartographie des activités de pêche, on a pu avoir, dès 2013, une première vision sur la zone du parc. Ensuite, en 2014, on a demandé au COREPEM de travailler, donc, sur la zone du parc et également, pour nous, sur la zone du raccordement. Et, tout ça, avec une mise à jour annuelle parce que le comité de pêches va sur les ports récupérer l'information et la donner de manière exhaustive tous les quatre ou cinq ans, je crois, et de manière ponctuelle, du coup tous les ans.

Tout ça, ça a permis d'avoir des résultats qui nous ont présenté les dépendances géographiques des marins, donc aux différentes zones, donc aux différents carroyages de ces données VALPENA. Par rapport à nos... à l'installation de notre raccordement, et, derrière, le RICEP, lui, a été travailler plus sur la dépendance économique des entreprises de pêche ligérienne. Donc, en dessous, qui sont les acteurs concernés par la mise en place de la compensation individuelle ? Donc, en premier lieu, bien sûr, il y a le Comité régional des pêches qui fait le gros travail d'identification des pêcheurs impactés, finalement, ce travail de compréhension de la dépendance géographique des marins aux zones de travaux. En dessous, le RICEP, dont vous avez eu la présentation, qui eux, vont plus travailler sur la partie dépendance économique avec le calcul en pourcentage de chiffre d'affaires réalisé sur la zone de travaux. Et derrière, le calcul des indemnisations. En dessous, il y a les deux porteurs de projets, RTE accompagné de son... de Brown & May pour communiquer les périodes et localiser les travaux sur la zone. Et ensuite, aussi, à travailler avec, finalement les quatre acteurs, à la sélection des navires dans une instance, un comité de sélection, qui a pu être mis en place. Tout ça, du coup, a été formalisé par la signature d'une convention entre le COREPEM, RTE et le parc du banc de Guérande. Donc, en dessous, c'est ce que l'on voit, comment les choses se sont passées. Donc, une première convention, avec RTE et le COREPEM, qui définit, en fait, les tâches de chacun et qui aussi, définit le soutien financier versé par RTE au COREPEM en échange, voilà, de cet accompagnement sur l'identification de la dépendance géographique et le management, aussi un peu, de la mise en place de cette procédure de compensation individuelle, pour contacter les marins, pour leur envoyer parfois certains documents, recevoir certains documents aussi de leur part. Et, derrière, avec le RICEP donc c'est un contrat de prestation, somme toute, assez normal. Donc, là en dessous, pour initier, pour lancer la démarche de compensation individuelle, la première chose à faire c'est de fournir, bien sûr, la période de travaux, parce que souvent on travaille plutôt sur des périodes estivales donc le calcul de l'indemnisation se fera sur les périodes de travaux et, bien sûr, leur localisation, étant donné que le carroyage VALPENA, vous le voyez ici, pour nos notre site, il y avait presque huit carrés VALPENA, en fait, qui étaient concernés donc c'est les travaux, leur date, à l'intérieur de chaque carré. Donc, tout ça on l'a fait avec notre FLO et derrière on pouvait indiquer le pourcentage de la maille concernée par les travaux

pour, in fine, calculer l'indépendance géographique des différents navires de pêche. Donc, en dessous, on enchaîne sur la sélection des navires et le calcul des indemnités. Donc, première étape, donc ça c'est un travail qui a été réalisé par notamment le parc de Guérande un pour créer, en fait, un guide méthodologique. Donc ce guide a été envoyé à tous les armements pour qu'ils comprennent si, oui ou non, ils étaient concernés par cette indemnisation. Derrière, qu'est-ce qu'il en... qu'est-ce qu'il en ressort c'est donc de présenter ses différentes étapes, assez factuellement :

Étape 1. Suis-je concerné par la zone de projet ?

Donc là, on va vraiment regarder si le navire est dépendant donc, géographiquement. Donc le calcul qui a été réalisé c'est de se dire que si 2 % de ma fréquentation au cours d'un mois, ou 5 % de ma fréquentation annuelle et réalisée au sein de ces carroyages, du coup, je suis présélectionné.

En dessous :

OK, je suis présélectionné. Mais suis-je éligible à une indemnisation ?

Donc là, pour être éligible à l'indemnisation, il fallait, sur la période de travaux, réaliser au moins 2 % du chiffre d'affaires dans la zone des travaux.

Et derrière, on enchaîne sur la partie modalité d'indemnisation en fonction des montants et du préjudice qui a été élevé. Sur le projet de Saint-Nazaire, a été décidé de mettre en place deux forfaits, deux indemnisations. Une indemnisation en forfait et une indemnisation au réel. Là, vous pouvez voir les deux volets de cette indemnisation. Donc, sur la première partie à gauche, c'est la première procédure d'indemnisation au forfait. Donc, en clair, c'est des tranches : si on a entre 0 et 1 500 € d'indemnisation calculée, on touchera 1 500 €. Idem si on a entre 1 500 et 3 000 €, et entre 3 000 € et 4 500 € c'est donc de 4 500 € qui est donc reversé. Pour les montants supérieurs à 4 500 €, là, par contre, la méthodologie était un petit peu plus complexe. Nous, côté RTE, on ne l'a pas appliquée. C'est plus côté parc du banc de Guérande qu'ils l'ont appliquée. Étant donné que les montants étaient importants mais le RICEP pourrait très bien vous l'expliquer. Il y avait des options et des choix à faire pour, du coup, toucher l'entièreté de son indemnisation : soit de laisser son navire à quai pendant la période des travaux et toucher ensemble de son indemnisation, soit faire un choix mixte entre indemnisation et redéploiement, ou, une autre option, avec redéploiement complet ou l'indemnisation n'était pas forcément reversée, mais c'était un remboursement, en fait, des surcoûts de redéploiement qui, au final, s'élève quasiment au même montant d'indemnisation.

Donc là, ce que vous voyez, c'est le protocole transactionnel. En fait, une fois que tout ça a été réalisé donc, et validé, on a les montants des indemnisations. Les indemnisations, donc, sont envoyées par le comité des pêches aux différents marins. Là, en vient une phase où le marin dit « oui OK, ça correspond bien à ce que je fais comme activité sur la zone » dans quel cas, la suite logique, c'est la signature de ce protocole transactionnel qui permet, finalement, d'accepter cet accord. On touche l'indemnisation, en contrepartie de ne pas, finalement, se retourner contre RTE ou la société porteur de projet par la suite. Donc voilà, là ici vous avez un petit tableau, donc synthétique, qui vous synthétise tout ce qui a été mis en place sur la zone. Donc, nous, pour le raccordement de Saint-Nazaire, on a eu trois indemnisations individuelles qui ont été mises en place. Trois phases. Donc une première phase pour la pose des câbles 1, 2 et les enrochements donc, c'est-à-dire, du 9 août 2020 au 28 novembre 2020. Ensuite on a eu une deuxième phase, parce qu'il y a eu des petits décalages travaux, donc il a fallu remettre ça à jour et parce qu'il y a eu de nouveaux enrochements d'installés sur le point kilométrique 8,5 et 19,4. S'en est suivi, en 2021, une troisième phase où là, en fait, on a eu des travaux de réparation à réaliser sur le câble, sur de la fibre optique au point kilométrique 16 et la pose, aussi, de matelas béton sur le point kilométrique 07. Donc cette première phase, vous voyez, 31 navires, 140 000 € d'indemnisation qui ont été versés du coup à ces 31 navires ; sachant qu'on a travaillé donc, comme je vous le rappelais, du 9 août au 28 novembre, donc quasiment trois mois. Derrière, sur la totalité de l'indemnisation, c'est 35 navires qui ont été éligibles parce qu'en chaque phase, en fait, c'est souvent les mêmes navires qui se retrouvaient. Donc il y a eu 195 000 € d'indemnisation de versé pour ce projet-là. Les études donc, le COREPEM a reçu, donc, au titre de son activité, de ce qu'ils ont pu réaliser sur la phase 1, 84 000 € et derrière, sur la partie, RICEP là c'est

les montants de notre contrat avec le RICEP, en fonction de chacune des phases. Donc voilà un petit peu comment les choses se sont déroulées entre indemnités pures et études. Donc voilà de mon côté, j'en ai fini avec la présentation.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

... très concrète, par des retours d'expérience, on commence à avoir en France des premiers retours d'expérience. Et là, on peut avoir des choses concrètes à montrer dans le cadre de ces réunions. Est-ce qu'il y a des questions à se poser ? Oui ? Je retourne aussi voir ma collègue. Est-ce qu'il y a des... pas de...

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Pas de question pour l'instant.

**Mme Faustine MASSON — membre du Comité régional des pêches Nouvelle-Aquitaine**

Re bonjour, merci pour cette présentation. J'avais deux questions : vous avez parlé de... une fois que l'indemnisation est envoyée, si le marin pêcheur disait OK, dans ce cas-là l'indemnisation était envoyée, qu'est ce qui se passe s'il dit non ? Est-ce qu'il peut dire non ? Et quelle est la suite de la procédure ? Et, également, si j'ai bien compris, la présentation c'était pour la période de construction. Si, par exemple, il y a pas d'ensouillage prévu pour la période d'exploitation du parc, est-ce qu'il y a des aussi des moyens de compensations qui sont prévus pour la période d'exploitation du parc vis-à-vis des câbles qui ne seront pas ensouillés, vu que ça limite la pêche également ? Merci.

**M. Gaëtan MORIN — chargé d'étude environnement marin et concertation - RTE**

Alors, je vais répondre pour la première question sur les envois des indemnisations. Donc, ce cas de figure est arrivé une fois, sur IFA 2, notamment, où, en effet, on a eu un armement qui, du coup, n'est jamais venu, en fait, n'a jamais rempli ses papiers pour toucher l'indemnisation. Du coup, nous on met quand même une certaine date buttoir et il s'avère que là, la date buttoir a été, après même la réalisation des travaux, donc oui, en effet, ça peut arriver qu'un marin ne le touche pas, mais on... en tout cas c'est quand même quelque chose de très très très rare. Après, voilà. Là-dessus, en tout cas, nous aujourd'hui on est plutôt sur une réponse de tous les marins, donc que ce soit avant les travaux, on essaie de faire au mieux, mais souvent, ça peut arriver aussi également a posteriori. Donc on laisse aussi une petite marge, en fait, pour que les marins puissent revenir vers nous même si les travaux sont finis.

**Mme Faustine MASSON — membre du Comité régional des pêches Nouvelle-Aquitaine**

Pardon, ma question, pour la première question, c'est : est-ce que les marins peuvent contester la somme que vous lui proposez ?

**M. Gaëtan MORIN — chargé d'étude environnement marin et concertation - RTE**

Oui, oui ! Il peut la contester, oui, bien sûr. C'est bien d'ailleurs pour ça qu'il y a une commission de sélection. Après, il peut la contester, mais il y a quand même aussi un travail derrière tout ça. Donc le fameux travail du RICEP qui a touché, enfin qui a touché, qui a récupéré les éléments de chiffre d'affaires des marins concernés. Donc on va dire que c'est un peu difficile quand même à remettre en cause, en fait, les montants qui ont été identifiés parce qu'ils sont vraiment issus des données, en fait, des armements. Donc c'est pour ça que le cas de figure arrivé très très rarement, c'est même jamais arrivé d'ailleurs à ma connaissance.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

Et sur la deuxième question ? Est-ce que vous pouvez la reformuler ?

**Mme Faustine MASSON — membre du Comité régional des pêches Nouvelle-Aquitaine**

Si j'ai bien compris, toute votre présentation c'était pour les indemnités pendant la période de construction et du coup j'avais la même question pour la période d'exploitation. Si les câbles ne sont pas ensouillés, par exemple, s'il y a un enrochement ou si c'est un matelas, il y a... ça va grandement limiter la pêche.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

C'est Aurore qui répond ?

**Mme Aurore GILLMANN — responsable de la concertation environnement - RTE**

Oui alors, pour l'instant, le cas ne s'est pas posé. Notre objectif, comme je le rappelais, c'est zéro restriction d'usage aux droits de (?) et donc, la meilleure façon d'atteindre, c'est l'ensouillage et l'enrochement pour les points extrêmement limités, quand l'ensouillage, la cible, la profondeur, n'a pas pu être atteinte. Comme vous pouvez le voir, on voit que c'est extrêmement limité. Voilà le premier retour d'expérience complet qu'on a partagé aujourd'hui avec vous. Les autres projets sont en cours de travaux, on vient de terminer le raccordement en mer pour Fécamp, Courseulles on va pas tarder à y aller, donc voilà. Il est difficile d'anticiper sur ce que seront les autres projets. Un projet peut-être qui sera particulièrement à regarder de ce point de vue-là, ce sera le projet de raccordement des îles de Noirmoutier, où compte tenu de la localisation du parc sur un banc rocheux également on va devoir faire aussi de l'enrochement, si le sol est très dur, et on sait qu'il sera très dur, mais on le saura qu'en phase pré-étude, pré travaux, avec notre navire câblé qui va faire des études de finalisation pour voir où, exactement, on fait l'enrochement. En tout cas, c'est sur son enrochement, c'est qu'on le design de façon à ce qu'il puisse être compatible avec l'usage de pêche identifiés en amont sur la zone. Et tout ceci sera travaillé étroitement avec le comité des pêches compétent qui est, encore une fois le COREPEM, pour ce projet-là. Donc voilà, on a un objectif, on verra ce que ça donne pour ce projet qui nous donnera un très bon retour d'expérience, compte tenu, voilà, de la nature des fonds rocheux pour ce projet-ci. Mais, encore une fois, c'est avec l'évitement et la localisation qu'on pourra peut-être travailler ensemble sur le projet Oléron si celui-ci perdure à l'été.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

Je ne sais pas s'il y a d'autres questions... Je voudrais rebondir sur la question précédente. J'imagine que, dans les études amont, alors je pense à vous, vous appréciez justement la gêne que peut procurer à la pêche ces différents types d'ensouillage qui sont mis en place ?

**M. Laurent BARANGER — secrétaire général — RICEP**

Oui, disons que c'est la conséquence des différents types d'ensouillage qui donnent des hypothèses de coactivité. Et c'est ces hypothèses-là qu'on traite pour regarder, nous, quels sont les effets... Donc ça dépend des métiers sur zone, des technologies utilisées... Et je voulais juste répondre, en complément à ce qui a été dit sur les possibles contestations. En fait, mais... les armateurs qui se sont présentés aujourd'hui, on a traité plusieurs centaines de dossiers sur l'ensemble des sites, ils viennent avec les pièces qui leur sont demandées en fait. Les pièces qui sont mobilisées pour les logiques d'indemnisation ont été retenues justement (?) dont dispose les armateurs. Donc, en fait globalement il y a aucun armateur qui a eu une grosse difficulté (?) de la réalité de l'activité qui a été affectée par les travaux. Donc il y a pas eu de sujet de contestation, pour le moment en tout cas. Y compris sur l'activité économique, on a même utilisé des données, des déclarations de revenus individuelles pour des entreprises qui n'avaient aucune déclaration en comptabilité. Donc tout est possible.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

Est-ce qu'il y a d'autres questions dans la salle ou en ligne ?

**Carole MAVEYRAUD - Secrétariat général CPDP**

Non, en ligne il n'y en a pas.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

Moi j'en avais une. C'est le rôle de l'agent de liaison de pêche, le FLO. Manifestement il a un rôle clé dans toute l'animation de cette démarche, et c'est... ma curiosité c'est, comment vous... d'où vient-il cet agent ? Comment vous l'avez recruté ? Enfin quel est son profil ? Comment vous avez réussi à le trouver ?

**M. Gaëtan MORIN — chargé d'étude environnement marin et concertation - RTE**

Donc le FLO, sur beaucoup de nos projets, on lance une consultation. Donc, souvent, il y a même plusieurs FLO dans un projet. Je vais prendre, par exemple, l'exemple du projet de Saint-Brieuc. Il y a donc le câblé qui a son propre FLO à bord et, nous-mêmes, qui avons du coup notre FLO de liaison avec le comité des pêches. Donc voilà, c'est une consultation. Il existe des entreprises, dont Brown & May, donc qui répondent à cela. Il y a aussi Setec In Vivo qui répond à ce genre de consultation. Et donc, ils nous allouent une personne pendant toute la période des travaux. Donc ils nous aident de la phase un petit peu amont, où il y a finalement souvent les travaux préparatoires, passages de grappins, réalisation des campagnes UXO, réalisation de certaines campagnes géophysique-géotechnique avant les travaux, jusqu'à la présentation de la CNL donc la Commission nautique locale, où à ce moment-là en fait, on présente les travaux qui vont arriver. Et après, sur toute la phase de travaux, ils sont là pour ces échanges de communication.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

D'autres questions avant qu'on ne close cette matinée ?

Julie, je te repasse le micro pour la suite.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Eh bien, la suite va être assez simple.

Je vais, tout simplement, inviter tout le monde à faire donc, notre pause déjeuner.

On se retrouve, pour ceux qui sont en ligne, (...) à 14 h, donc ici même, dans la salle, rendez-vous à 14 h.

Donc, pour cet après-midi, plusieurs interventions, qui reviendront sur les questions de sécurité, d'assurance, de retombées financières à la fois pour les collectivités, les ports, voilà. Donc avec des interventions qui vont s'enchaîner cet après-midi un petit peu sur le même format que ce matin, à avoir intervention, questions-réponses. Voilà, et donc on vous présentera, bien entendu, tous nos invités de cette après-midi, en début d'après-midi, à 14 h. Voilà, merci.

**FIN DE LA PARTIE 1**

---



## PARTIE 2

### M. Jean-Michel CHEVALLIER — PREMAR

J'ai participé à des réunions sur le débat public avec des élus et on confondait, effectivement, la fonction et l'autorité militaire. Donc ici, je reprends, ça représente bien l'autorité civile en mer. Le deuxième rappelle que je voudrais faire très rapidement, c'est le rôle du préfet maritime dans la gestion des crises maritimes, c'est-à-dire la gestion opérationnelle des crises, qu'elles soient recherche et sauvetage, lutte contre les pollutions marines et accueil des natures en difficulté, en relation avec, évidemment, le projet d'installation d'un parc éolien en mer qui ne change en rien les procédures applicables par les services de l'État. Alors, tout d'abord, peut-être un rappel sur le préfet maritime. La diapositive suivante, s'il vous plaît, sur la zone d'action. Le préfet maritime est compétent en mer, je viens de le dire, en limite du littoral il est compétent sur les plages, jusqu'à la limite des eaux donc il n'est pas compétent dans les eaux intérieures, il n'est pas compétent dans les ports, et il n'est pas compétent en amont de la limite transversale de la mer dans les estuaires. Donc il est compétent dans les eaux territoriales, dans la zone contiguë des 12 milles ou 24 milles et non pas « milles » c'est mille, 852 m donc 24 milles c'est 22 km. Et le préfet maritime est compétent également dans la zone économique exclusive, certaines compétences exclusivement, puisque vous savez que les pouvoirs d'un État sur la côte se dégradent au fur et à mesure que nous allons vers le large et, le préfet maritime, hormis le cas particulier de la lutte contre le narcotrafic, n'a pas de compétence particulière en mer. Voilà, la structuration de l'action de l'État en mer, donc le préfet maritime, un préfet civil, une autorité administrative compétente en mer interministérielle, donc qui agit pour le compte du Premier ministre et des différents départements ministériels qui disposent de compétences en mer. Donc trois domaines de compétences, c'est un préfet de l'urgence, il gère les crises en mer, c'est un préfet qui coordonne, il n'a pas pouvoir hiérarchique sur les services, il fait de la coordination, c'est le modèle français de l'action de l'État en mer. On n'a pas créé d'administration propre, mais on coordonne des services qui ont des compétences et une coordination des administrations qui disposent de vecteurs pour agir envers les vecteurs nautiques et les vecteurs aériens. Une particularité toutefois, le préfet maritime a vraiment une vision globale des affaires de la mer, il est compétent à tous les niveaux puisqu'il agit également, avec un préfet de région, en l'occurrence pour la région Nouvelle-Aquitaine c'est la préfète de région Nouvelle-Aquitaine, en tant que préfet coordonnateur de façade. Et, dans ce cadre-là, le tandem de préfet, les coordonnateurs de façade agissent pour planifier les usages en mer et les aménagements en mer et sur le littoral. Et, l'exemple le plus emblématique c'est, effectivement, la construction d'installations en mer comme les parcs éoliens.

Et puis, pour mémoire, simplement, le rôle de ces préfets, actuellement, c'est également d'élaborer, vous en avez certainement entendu parler, les documents stratégiques de façade qui ont pour vocation de traduire concrètement la politique maritime intégrée en essayant d'agréger les différentes politiques ministérielles sectorielles : granulat marin, pêche, aires protégées, énergies marines, et cetera.

Diapositive suivante s'il vous plaît. Donc, le préfet maritime pour agir, il dispose de moyens, des moyens (?) Mais, surtout, il a un pouvoir réglementaire, comme tout préfet.

Il est donc issu, de son statut de préfet, c'est un pouvoir de police administrative générale en mer, qui prend des actes administratifs, des actes réglementaires, les arrêtés, dans le cadre des plans et des champs éoliens, nous verrons qu'il sera appelé à réglementer les usages, à la fois pour permettre une meilleure cohabitation entre les différents acteurs et pour assurer la sécurité tant en phase de construction qu'en phase d'exploitation. Le préfet maritime, on va le voir, délivre des autorisations et puis, il délivre des avis, alors des avis simples dans le cadre par exemple de la délivrance des concessions d'utilisation du domaine public maritime pour les champs éoliens, et puis des avis conformes dans le cadre des autorisations environnementales, mais on y reviendra. Et puis, les pouvoirs de police administrative : donc préservation de l'ordre public, j'ai tout dit, on va aller un peu plus vite. La troisième diapo, donc les modes d'action. Ah ! vous avez dû passer une diapo, c'est pas grave. Oui, écoutez... alors,

voilà ! Donc, l'une des, alors je pense qu'ils sont pas dans l'ordre les diapositives, mais peu importe... donc le préfet maritime a une compétence en matière de gestion des crises, mais il assure également la surveillance de la navigation et la souveraineté nationale au travers de plusieurs instruments : un réseau de de sémaphores, donc qui sont des structures organiques de la Marine nationale sur l'île d'Oléron nous en avons deux : le sémaphore de Chassiron et le sémaphore des baleines et puis, à Étrel près de Lorient, une structure qui s'appelle le CROSS (le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) qui a pour objectif de coordonner la recherche et le sauvetage en mer et d'assurer également la surveillance de la navigation et de détecter les incidents à la navigation par plusieurs capteurs. Alors le CROSS d'Étel ne dispose pas de radar à la différence de son homologue à la pointe de Corsen à la pointe de Bretagne, mais peut détecter, effectivement, des situations, des navires de commerce par exemple qui sont en avarie, ou ont des comptes un peu erratiques et peuvent faire craindre un incident donc ils peuvent les détecter suffisamment tôt.

Diapositive suivante s'il vous plaît. Alors voilà, dans le cadre de son pouvoir de, enfin pas de son pouvoir, de sa prérogative, de gérer la police maritime, le préfet d'urgence, le préfet maritime met en œuvre le dispositif ORSEC. ORSEC pour organisation de la réponse de sécurité civile.

Ce dispositif ORSEC c'est un dispositif normé au niveau étatique qui se compose de trois volets. Un volet maritime, un volet départemental et un volet zonal. Le tout, avec les mêmes références de manière à ce que les trois autorités administratives (préfet de zone, préfet de département, préfet maritime) puissent parler le même langage, puissent avoir la même partition et travailler de la même manière. Donc, cette réponse de sécurité civile, c'est une organisation permanente. On ne déclenche pas un plan, on monte en puissance. Ce dispositif, il est modulaire et on accompagne, effectivement, la montée en puissance en fonction de la nature et de la gravité de l'évènement. Alors modulaire, pourquoi ? Parce que ce dispositif ORSEC, qui est d'ailleurs consultable et téléchargeable sur le site de la préfecture maritime, qui a été révisé en 2020, prend en compte quatre thématiques. La première thématique, elle est très importante, c'est la recherche et le secours à la personne, le sauvetage en mer, l'assistance aux navires en difficulté et, la troisième thématique ce sont les pollutions, je vais en citer quatre et un quatrième segment en thématiques qui concerne la circulation perturbée des navires qui peut générer, effectivement, une situation de sur accident, mais je la cite uniquement pour mémoire. Alors, trois niveaux de gravité, et nous montons en puissance dans l'accompagnement de la gestion des crises, en fonction de la gravité. Le niveau 1 c'est la gestion des affaires courantes. Niveau 2, on renforce les moyens d'intervention individuels des centres opérationnels, je citais par exemple les CROSS, mais il n'y a pas que les CROSS, il y a également le centre des opérations maritimes à la préfecture maritime qui peut être un centre chargé de traiter un aspect thématique, notamment l'antipollution. Et puis, quand on arrive à un niveau significatif d'évènement maritime, exceptionnel, on passe en niveau 3 et on renforce la structure de l'état-major de gestion de crise, ça s'appelle l'équipe de gestion de crise, avec différentes compétences qui peuvent venir de l'extérieur. Je cite quelques exemples : ?, l'office français de la biodiversité, le CEDRE, la chaîne médicale, de manière à avoir toute l'expertise à la main du préfet qui est directeur des opérations de secours en mer. Alors, les zones de compétence, je vous ai parlé tout à l'heure des 12 milles ou des 24 milles, et bien, pour ce qui concerne la recherche et le secours en mer, ce sont... c'est la région responsabilité de sauvetage qui est défini par une convention internationale, la convention de Hambourg, c'est la ligne bleue que vous voyez. Alors, c'est pas une limite administrative, c'est limite à prendre avec précaution, il faut être pragmatique, c'est le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage qui reçoit l'alerte et qui est le mieux placé pour produire les opérations de sauvetage. Et puis, la zone économique exclusive, qui est une ligne de compétence du préfet maritime pour l'accueil des navires en difficulté, des navires qui sont en difficulté, pour certaines de ces situations et puis, la lutte contre les pollutions marines, plutôt accidentelles puisque les pollutions, les pollutions maritimes volontaires sont en réduction en zone maritime atlantique. Le sauvetage en mer, alors, quelques... on va y revenir avec un intervenant du CROSS qui va vous expliquer l'intervention du CROSS sur des... plus particulièrement au

sein d'un champ éolien, puisque nous avons un champ éolien en construction à Saint-Nazaire et le CROSS expliquera, effectivement, quelques situations pour illustrer ce qui est, comment il a pu coordonner cette opération. Donc c'est bien le préfet maritime qui détient la responsabilité juridique de coordination des opérations de recherche et de sauvetage. Il s'appuie et il délègue à des officiers, qui sont dans les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, le soin de le représenter, ce sont le directeur et son représentant permanent, ils sont chargés de coordonner des opérations de surveillance et de sauvetage avec à la fois des moyens publics, donc les moyens des administrations de l'État, mais également les moyens privés, et je cite notamment la Société nationale de sauvetage en mer, dont on voit la photo sur la droite, mais tout moyen particulier. C'est-à-dire, un particulier qui aurait un voilier qui sera à proximité peut également contribuer aux opérations de sauvetage. Diapositive suivante s'il vous plaît. Ça, c'est le traitement des navires en difficulté, donc des navires qui sont en collision, des navires qui sont en avarie, qui sont privé de propulsions, qui commencent à giter, on a un exemple ici d'un navire qui avait pris feu et bien, le principe, c'est que c'est bien le propriétaire du navire, l'armateur, qui est responsable de la gestion de l'évènement. Mais, bien souvent, la gestion de l'évènement le dépasse et il va falloir que l'État policier, donc représenté par le préfet maritime, le cas échéant, prenne la main, et commence par mettre en demeure l'armateur de faire cesser un danger, soit une situation qui n'est plus sûre, soit un danger pour l'environnement. Alors on pense notamment aux pollutions marines. Et en cas de défaillance seulement, mais ça peut aller très vite, on peut considérer que la défaillance on la constante dans les 24 h, voire moins. Le préfet maritime va intimé l'ordre, à l'armateur, au capitaine, de décider, effectivement, de coordonner une intervention étatique d'office et aux frais et aux risques du propriétaire. Donc ça, c'est un outil juridique qui est à la main du préfet maritime et qui peut accélérer, effectivement, le transfert de responsabilité dans la gestion d'un sinistre ou d'une crise maritime. Et puis, dernière illustration, s'il vous plaît, la dernière. La lutte antipollution, là c'est la même chose, c'est bien le propriétaire de l'expression du navire, de l'engin de la plateforme, là j'illustre par les champs éoliens, qui est responsable de la gestion d'une pollution qui serait générée par l'engin, la plateforme ou le navire. Donc là aussi, la loi donne des outils juridiques au préfet maritime pour mettre en demeure le propriétaire, c'est le même cas de figure que précédemment, et d'intervenir d'office aux frais et risques, vous voyez l'État peut agir sur un armateur, un propriétaire de plateforme, qui serait dépassé par les évènements ou qui serait insuffisant dans la gestion de la crise. Alors cette planche, pour vous illustrer la répartition des moyens d'État, des moyens nautiques d'État en zone maritime atlantique, alors j'ai pas précisé, mais le préfet maritime est compétent de la baie du mont Saint-Michel à la frontière franco-espagnole. C'est une vaste zone de responsabilité et vous voyez que nous avons un maillage de moyens nautiques généraux qui correspondent aux moyens de la fonction garde-côtes, c'est-à-dire les différentes administrations qui disposent de vecteurs nautiques : les affaires maritimes, la Marine nationale, la gendarmerie maritime, la gendarmerie départementale, qui peut avoir des moyens nautiques. Planche suivante s'il vous plaît. Nous avons également des moyens nautiques spécialisés. La Marine nationale affrète des remorqueurs d'intervention et d'assistance, vous voyez une photo sur la gauche, et des moyens portuaires, avec des contrats avec certains remorqueurs portuaires et nous disposons également de bâtiments spécialisés, Rhône et Garonne, pour intervenir en matière de lutte contre l'incendie, extinction, remorquage, enfin des moyens un peu polyvalents qui peuvent être dépliés sur l'ensemble de la zone sud-atlantique. Et, dernière planche, pour vous donner la physionomie des différents moyens aériens, que le préfet maritime peut déployer, peut coordonner pour agir, pour gérer un sinistre. Donc ce sont des moyens de la Marine, de la douane et de la sécurité civile. Voilà donc les moyens étatiques, évidemment. Voilà, je crois que j'en ai fini. Je vais passer ma parole à Mme RATSIVALAKA qui est chef du Bureau énergie marine développement durable à la préfecture maritime de l'Atlantique.

### **Mme Catherine RATSIVALAKA — préfecture maritime de l'Atlantique**

Bonjour. Donc, moi je vais vous parler plus particulièrement du pouvoir réglementaire du préfet maritime dans le cadre des champs éoliens. Suivant, donc pour d'abord parler des autorisations sur les champs

éoliens, donc ce qui est la phase, au moment où on dépose les arrêtés. Donc il faut distinguer deux zones : la zone en eaux territoriales sur le domaine public maritime, et là du coup c'est les préfets des départements qui conseillent, qui conseillent, qui donnent les autorisations après avis conforme du préfet maritime, par contre, si on se retrouve sur le plateau continental, au-delà des 12 milles, au-delà du domaine public maritime en ZEE, c'est le préfet maritime qui est l'autorité compétente. Donc, on voit tout de suite que, pour un parc éolien qui se retrouve en ZEE, il y aura deux autorités parce qu'il y aura aussi, également, l'autorisation sur le site DPM pour le raccordement du parc. Par contre, non c'était pas encore... précédent s'il vous plaît. Par contre, il faut bien, il faut bien comprendre que, que ce soit en DPM ou que ce soit en ZEE, c'est le préfet maritime qui exerce le pouvoir de police administrative générale sur toute la zone. C'est-à-dire qu'il est... c'est lui qui est le... qui réglemente, tout l'aspect sécurité et circulation. Suivante s'il vous plaît.

Alors, dans le cas des champs éoliens, le maintien des missions du préfet maritime est... doit être... (...) les missions du préfet maritime doivent être maintenues, notamment la surveillance de la navigation, la surveillance des côtes, le sauvetage en mer, l'assistance des navires en difficulté et la lutte contre la pollution. Donc, le fait de faire un champ éolien sur le domaine public maritime, ou en ZEE, peu importe, il doit, ce champ ne doit, doit continuer à assurer toutes ses fonctions et, notamment, donc on demande au porteur de projet de s'assurer du maintien de la couverture radio, du maintien de la couverture radar. Et après, c'est le... il va y avoir... Le préfet maritime va devoir gérer la cohabitation des usagers au sein du parc et aux alentours du parc. Et c'est également lui qui va être responsable de la réglementation, de la navigation, des usages dans et autour du parc. Et un point sur lequel je reviens, qui est important, ça dépend si on se trouve souvent ZEE ou en eaux territoriales, à savoir qu'en ZEE, le pouvoir du préfet au niveau de la réglementation de la navigation est plus... est plus limité et relève des organisations internationales. Suivante s'il vous plaît.

D'autre part, il y a cinq textes qui encadrent la sécurité en mer autour des champs. Donc c'est la lettre cadre de 2013, la note du 11 juillet 2016 relative aux mesures de sécurité maritime qui prend plus principalement en compte les effets des éoliennes sur les champs, sur les moyens de surveillance. La note du 27 juillet 2017, du 28 juillet 2017 sur l'organisation des usages, alors ce sont des notes, donc il faut bien voir que ce sont des lignes directrices, qui vont aider le préfet à la... le préfet maritime à la réglementation. La note technique du 8 octobre 2018, qui est en cours de révision et qui devrait... dont la nouvelle version devrait sortir rapidement cette année, relative à la gestion d'opération de recherche et de sauvetage. Et également le décret 86-606 de... relatif aux commissions nautiques qui demande à ce qu'il y ait une commission nautique locale, puis, une grande commission nautique locale, avant la mise en place des champs. C'est un point assez important parce que les porteurs de projet devront avoir préparé ces grandes commissions nautiques avec tous les éléments qu'ils ont en leur possession pour pouvoir définir les grandes lignes directrices pour réglementer les parcs. Suivante s'il vous plaît.

Alors, surveillance de la navigation et des côtes. Donc il faut savoir que les éoliennes vont modifier un peu les capacités de surveillance et de communication par rapport au... notamment sur la détection radar, donc les éoliennes perturbent directement les radars. Donc en fait, ce qu'il se passe, c'est que sur les radars de surveillance des sémaphores ou des CROSS il y a des mesures de compensation et donc des radars qui sont emportés plus au large pour qu'on puisse avoir cette surveillance au sein des parcs. C'est plus compliqué, il y a vraiment une perturbation des éoliennes. On commande également la communication radio, la VHF. Jusqu'à présent il n'y a aucun retour d'expérience sur le fait que les VHF soient perturbées, seulement on demande quand même à l'exploitant de s'assurer qu'il n'y a aucune perturbation. Le balisage du champ éolien, lui, se fait suivant les règlements internationaux, et tout ça se fait aux frais du maître d'ouvrage et la surveillance de l'intérieur du champ, elle, va se faire avec les moyens de l'État que l'on va renforcer et également avec les moyens de l'opérateur, parce que pour maintenir le parc, ils ont ce qu'on appelle une cellule de coordination maritime.

Sur ces deux derniers points, on vous a développé le balisage par Nicolas AUGER qui est de la DIRM et NAMO, et donc qui est responsable des infrastructures à la DIRM et NAMO. Il est là parce qu'il va aussi nous présenter le retour d'expérience qu'il va y avoir des deux champs qui sont encore en construction sur

la façade NAMO, donc à Saint-Nazaire, à Saint-Brieuc. Et sur la surveillance des parcs et sur la façon dont c'est organisé, ce sera Jean-Baptiste MICHEL du CROSS d'Étel.

Suivante s'il vous plaît.

Donc, le sauvetage en mer.

Selon la note de 2018, il a été, oui c'est ça, 2018, il a été demandé au maître d'ouvrage un plan d'intervention maritime. Donc en fait c'est un plan dans lequel il met, il explique quels sont les, tous les accidents, les risques d'accidents qu'ils peuvent avoir et il faut qu'il mette en place des procédures qui soient cohérentes avec le dispositif ORSEC que vous a présenté l'administrateur général. Effectivement, le but est que le CROSS continue à suivre les missions qu'il a toujours, et que, en fait, après, la communication elle soit la plus fluide possible s'il a besoin d'intervenir au sein d'un champ et que, aussi, il y a toujours un moyen au sein du champ de... toutes ces missions soient assurées de façon la plus optimale, c'est-à-dire avant que les éoliennes soient bloquées... voilà.

Suivante. Le maintien des usages.

Alors pour le maintien des usages, ça, ça se fait, c'est quelque chose que l'on fait, qui doit se faire à l'avant, avant la constitution du champ. La constitution du champ, il est très important qu'elle soit bien travaillée avec tous les usagers pour qu'elle soit faite au mieux, pour pouvoir continuer à maintenir les usages, donc je sais que ça intéresse particulièrement le milieu de la pêche, et que sur les champs qui ont pu être faits, aussi bien à Saint-Brieuc qu'à Saint-Nazaire, les champs comme on vous a expliqué également ce matin, les champs ont été conçus pour maintenir la pêche sur ces zones.

Donc la conception du parc, comme ce que j'ai écrit, doit se faire en concertation avec les pêcheurs. Et puis les autres activités aussi doivent être impactées, on doit essayer de diminuer le plus possible. Suivante. Et donc, la note de 2017 donne quand même les grands principes, ce sont les grands principes qui ont été élaborés, en tout cas les 2 milles autour d'un champ est élaboré par rapport au retour d'expérience que... des champs en mer du Nord. Donc le trafic maritime doit être éloigné de 2 milles, à 2 milles nautiques des côtes et interdit, ça c'est un exemple, de circuler et de naviguer dans un rayon de 50 m autour des éoliennes et 200 m autour des sous-stations électriques. En fait, il faut savoir que cette réglementation, ça, c'est un exemple, cette réglementation, elle est à définir au cas par cas pour, en fonction de chaque parc, que la configuration du parc doit être travaillée avec les usagers et que la Grande Commission nautique et la Commission nautique locale devront aussi, après, définir les grandes lignes directrices de... les grandes lignes directrices de la navigation et des usages au sein du parc. Et on va pouvoir passer la main à Nicolas AUGER, pour une présentation sur le ?  
Nicolas, est-ce que tu nous entends ? Non ?

**M. Nicolas AUGER — responsable des infrastructures — DIRM NAMO**

Je vous entends, oui. Je vais essayer de partager mon écran, si ça vous va.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Il faut enlever la sécurité.

**Carole MAVEYRAUD - Secrétariat général CPDP**

Oui c'est déjà fait, j'attends qu'il... Normalement c'est bon, tu peux lui dire.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Normalement vous devriez pouvoir partager votre écran.

**M. Nicolas AUGER — responsable des infrastructures — DIRM NAMO**

Je t'entends.

**Carole MAVEYRAUD - Secrétariat général CPDP**

Pour moi c'est bon là.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Donc nous on a bien les autorisations, donc la petite flèche du bas, écran partagé, non ? Ça marche pas ?

**M. Nicolas AUGER — responsable des infrastructures — DIRM NAMO**

Ça change, il y a quelque chose qui a changé et du coup, je pense... Ah ! Si, c'est bon, ça devrait le faire.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Voilà, je crois que... c'est bon, on l'a.

**M. Nicolas AUGER — responsable des infrastructures — DIRM NAMO**

C'est peut-être encore mieux comme ça ?

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

C'est très bien.

**M. Nicolas AUGER — responsable des infrastructures — DIRM NAMO**

OK, bon.

Donc, oui, Nicolas AUGER, donc je travaille à la DIRM NAMO, donc pas sur la zone sud-atlantique. Ce qu'on m'a demandé c'est de faire un petit rappel de la réglementation, qui est un retour d'expérience provisoire sur notre zone puisqu'il y a un champ qui est bien avancé et puis un, un petit peu moins. Au niveau des textes, donc on a deux textes internationaux de l'association internationale de signalisation maritime qui sont presque d'utilisation obligatoire, qui ont été transposés dans un document français qui régit, un petit peu, la signalisation maritime des constructions artificielles en mer, ce qui inclut les énergies marines renouvelables. Donc, les dispositifs concernés, il y en a un certain nombre, j'imagine qu'on n'est pas complètement exhaustif, mais on couvre quand même bien la gamme. Ça va des éoliennes aux hydroliennes, au dispositif de récupération des vagues, les sous-stations, les câbles si ça pose problème, les mâts météorologiques, et cetera. Alors, le balisage, ça couvre à la fois la partie de jour, notamment la partie marques de jour, donc la couleur de, principalement le balisage maritime des... qu'on impose sur les dispositifs. Et également de nuit, avec les feux à installer sur les éoliennes, leur couleur, leur rythme, leur portée. Éventuellement, tout ce qui est rétroéclairage des structures et revêtements rétro réfléchissants. Et puis ça traite aussi des ondes radioélectriques ou sonores, si jamais on estime qu'il est nécessaire d'en mettre, ce qui n'est pas toujours le cas. Donc, du retour d'expérience qu'on a, l'idée c'est que ces documents couvrent à peu près bien les règles. Ça permet d'être aussi cohérent au niveau international. L'expérience qu'il faut pas en mettre trop, il faut mettre ce qui est nécessaire, mais pas plus. Parce que la tentation c'est de transformer ces dispositifs en arbre de Noël, si je puis m'exprimer ainsi, et, sans doute, c'est pas optimum d'un point de vue sécurité maritime. Il faut mettre tout ce qu'il faut, mais rien que ce qu'il faut entre guillemet. Ça couvre aussi tout ce qui est champ, champ d'éoliennes par exemple. Et donc, du coup, quelle structure, sur quelle structure faire mettre un feu, sur quelle structure ne pas en mettre. Donc là, c'est pareil, c'est à peu près bien précisé dans le guide et la réglementation française. Là, c'est pareil aussi, faut savoir raison garder, donc ne pas avoir une forêt d'arbres de Noël, mais plutôt le balisage qui va bien, là où il faut, pour permettre aux navigateurs de se positionner avec précision. Mais il faut aussi tenir compte du contexte local, c'est-à-dire que les dispositifs vont s'implanter dans des zones qui sont déjà balisées, pour la navigation qui est préexistante. Il faut savoir que ce balisage va devoir s'adapter à la présence du champ, mais aussi le balisage du champ va devoir s'adapter à la navigation. C'est tout l'enjeu de la démarche de consultation des usagers, c'est de construire un projet qui soit adapté aux besoins. Donc la consultation des usagers, effectivement, elle est prévue par les textes, elle comprend un avis local et un avis de national. L'idée c'est de bien caler les grands principes en amont, souvent c'est ce qui est fait dans lors de la grande commission nautique, ça permet de caler les grands

principes. Et puis, après, on peut regarder les détails dans les Commissions nautiques locales. Un élément très important, c'est bien anticiper la phase chantier. Tenir compte de l'ordre de mise en place des structures, c'est pas forcément les structures qui vont porter des feux in fine, qui vont être mises en place en premier, donc comment est-ce qu'on signale ces structures en amont ? Il faut tenir du fait aussi qu'il y a souvent la présence de moyens sur zone, qui sont eux-mêmes très visibles et qui portent des feux, donc ça joue sur la perception de la zone, éventuellement les interdictions d'accès. Il faut tenir compte aussi des aléas de chantier. C'est-à-dire que ce qui est prévu initialement n'est pas forcément ce qui est réalisé, parce que on va changer le phasage en fonction des conditions météo, des difficultés rencontrées. Ça nécessite aussi d'être capable de recalculer les dispositifs avec un bon temps de réaction. Et puis, effectivement, il y a différentes phases, il y a des fondations, il y a les structures qui vont devenir émergées, tout ça c'est à prendre en compte lorsqu'on va parler de balisage de chantier. L'information nautique c'est aussi un point important. L'idée c'est de tenir les navigateurs informés, soit en préparatoire, soit en réalisation sans les assommer d'informations. L'information elle vient forcément du porteur de projet qui va me mettre en place ce balisage, mais elle passe par des canaux de diffusions officiels qui font l'objet d'une instruction. Et la question qui se pose aussi dans les projets qu'on a sur la façade sud-atlantique-manche-ouest c'est : est-ce qu'on aura on a des moyens de diffusion complémentaires à l'information nautique réglementaire ? Est-ce qu'elle va toucher tous les usagers la mer ? Et puis après, la question qui va se poser c'est la mise à jour des documents nautiques, mais ça, ça regarde plutôt le CHOM qui va mettre à jour ces documents.

L'idée c'est de bien sensibiliser les porteurs du projet à l'importance de l'information nautique pour que les navigateurs soient prévenus, qu'ils puissent prendre leurs dispositions.

Un autre enjeu c'est la conformité du balisage, donc la conformité initiale, une fois qu'on a décidé quelque chose il faut s'assurer que ce qui est mis en place correspond bien à ce qu'on a décidé. Et puis le maintien de recette conformité dans le temps, c'est à dire qu'on a un dispositif qui est la beaucoup plusieurs années, il faut qu'on ait l'assurance que les caractéristiques, les performances des systèmes sont maintenues dans la durée. Ça inclut, notamment, la disponibilité de l'aide, il faut qu'elle fonctionne avec un pourcentage de temps suffisant. L'information nautique, si ça ne fonctionne pas, puisqu'en mer ça peut arriver qu'il y a des pannes, ait un rétablissement rapide. Donc tout ça, c'est aussi quelque chose sur lequel il faut insister vis-à-vis des concessionnaires, donc pour l'instant on n'a pas de retour d'expérience là-dessus puisque les parcs sont en cours de mise en place. Mais c'est un élément indispensable pour la sécurité de navigation. Et puis, on m'a demandé de rajouter une petite partie sur le balisage aérien. Alors, c'est pas tout à fait mon rayon, mais il y a également un texte qui couvre bien ça. Donc à la fois la partie diurne avec les marques de jour apposées sur le dispositif, en bas vous voyez une pale d'éolienne. Mais aussi la partie nocturne et, aussi, le balisage diurne lumineux. Donc tout ça c'est prévu par un arrêté et puis c'est les autorités de l'aviation civile qui gère cette partie-là. On s'est assuré lors de la mise au point des textes qu'il n'y avait pas de confusion entre la partie aérienne et maritime, ce sera sans doute le cas au cours de l'évolution des projets. Voilà, j'en ai fini pour la partie balisage maritime et je me tiens à votre disposition pour des questions, maintenant ou plus tard. Merci à vous.

### **Mme Julie DUMONT — CNDP**

Du coup on va continuer avec le CROSS, pour la partie CROSS et après moi je finirai pour faire un retour d'expérience de ce qui s'est passé, sur ce qu'il se passe sur le parc de Saint-Nazaire.

Alors, notez bien vos questions au fur et à mesure, parce que c'est vrai qu'on va avoir un pavé d'informations et peut-être pas pour vous, en tout cas moi je découvre beaucoup de choses. Donc n'hésitez pas à bien noter vos questions pour qu'on puisse y répondre ensuite.

C'est Jean-Baptiste MICHEL qui va, en ligne, qui va prendre... qui va partir sur les sauvetages. Alors je ne sais pas si tu prends la main et le déroulement des slides ?

Bon effectivement, vous pouvez soit partager votre écran soit on le met, mais je pense que c'est mieux si vous pouvez piloter vous-même votre...

**M. Jean-Baptiste MICHEL — CROSS**

OK. Bonjour à tous. Vous m'entendez bien ? Allo ?

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Oui, oui. Et vous, vous nous entendez bien ?

**M. Jean-Baptiste MICHEL — CROSS**

Je vous entends très bien, j'essaie juste... j'essaie juste de partager le...

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, le bouton en bas, partage d'écran.

Et vous sélectionnez votre PowerPoint, normalement ça doit fonctionner. Voilà, c'est bon.

**M. Jean-Baptiste MICHEL — CROSS**

Donc, je vais vous présenter relativement brièvement le retour d'expérience qu'on peut avoir ici au CROSS Étel, sur la gestion des opérations de sauvetage et d'assistance sur le parc éolien de Saint-Nazaire en particulier. C'est le premier qui a bien avancé, en phase de construction, et qui est donc dans notre zone de compétence. Donc, pour rappel le CROSS c'est le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage, qui est compétent de la pointe de Penmarch jusqu'à Hendaye, voilà, donc pour toutes les opérations de sauvetage et d'assistance en mer, donc dans le golfe de Gascogne. Alors, de manière générale, le principe il est... le principe général donc il est le même en fait qu'on soit dans ou hors du parc éolien. C'est-à-dire que la gestion des opérations de recherche et de sauvetage, elle se fait sous la coordination du CROSS Etel et donc, pour le compte du DOS, du directeur des opérations de secours, donc le préfet maritime de l'Atlantique. Alors, la particularité c'est que l'exploitant du parc éolien doit prévoir, dans le PIM, donc le plan d'intervention maritime, tout un ensemble de protocoles pour gérer les incidents ou les accidents qui surviennent donc dans le périmètre du parc éolien ou juste à ses abords. Voilà donc c'est, notamment, ce qui... on va développer un certain nombre de protocoles concernant un homme à la mer, un incendie sur une structure, une pollution, et cetera. Donc tous les cas doivent être prévus par l'exploitant et comme cela a été expliqué tout à l'heure, le PIM doit être compatible avec l'organisation de l'ORSEC et il est signé par le préfet maritime.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, excusez-moi, je vous coupe juste une seconde. Est-ce que vous pourriez mettre votre PowerPoint en, je dirais, format plein écran ? Parce que là on ne voit pas très très bien. Voilà, merci beaucoup.

**M. Jean-Baptiste MICHEL — CROSS**

C'est mieux ?

Oui. Alors, juste donc, en cas d'opération de SAR ou MAS — le SAR c'est le sauvetage de la recherche le MAS c'est l'assistance — l'alerte elle peut provenir donc dans le parc éolien. Elle peut provenir des navires sur zone donc, notamment des navires en phase construction et qui travaillent sur le champ éolien et qui peuvent contacter directement le CROSS. L'alerte peut également provenir des personnels qui sont sur les structures fixes donc ça concerne notamment tout ce qu'on appelle « les pièces de transition » ou les éoliennes lorsqu'elles seront montées et qui ne sont donc pas des navires à proprement parlé. Et, donc là en face construction, notamment, les personnels chargés de... qui sont sur ces structures-là qui pourraient nécessiter un secours contactent les navires de rattachement qui les ont, en fait, amenés sur la structure et qui va contacter, et qui vont contacter le CROSS. Et enfin, la coordination maritime, donc on appelle aussi CCM ou Marine Co, donc c'est la cellule de coordination maritime, alors qui aujourd'hui est



basée à Saint-Nazaire et qui est une structure ad hoc créée par le parc, relais l'alerte vers le CROSS. Voilà, donc j'y reviendrai un petit peu plus tard, sur ce que cette coordination maritime peut apporter pour le CROSS. Donc les vecteurs d'alerte habituels sont les vecteurs d'alerte en mer qu'on rencontre, enfin qu'on utilise, tous les jours, nous au CROSS. Que ce soit le canal 16, la téléphonie, la téléphonie fixe ou la téléphonie mobile sur le le numéro d'urgence du CROSS, donc le 196. Alors, quels moyens peuvent être engagés par le CROSS ? Alors, là c'est, comme je disais, la même règle pour toute la... quel que soit le lieu de l'opération, sur toute notre façade de notre zone de compétence. C'est tous les moyens qui sont jugés utiles par le CROSS, pour le CROSS jugés utile à la gestion de l'opération qui sont utilisés. Donc le CROSS va notamment privilégier, en particulier en phase construction, et c'est un petit peu le retex que nous avons, le retour d'expérience, on s'appuie sur les navires qui sont déjà sur zone. Donc soit pour la recherche pour les transferts de personnes de navire à navire ou les récupérations de personnels sur les structures fixes, notamment en utilisant les CTV, donc c'est les Crew Transfert Vessel, donc c'est les navires qui transportent, en fait, les travailleurs du parc éolien, depuis le port de Saint-Nazaire, donc sur les structures fixes. Voilà, donc ces navires particuliers, je vous montrerai une photo tout à l'heure, ils sont, on va dire, ils sont faits vraiment pour travailler sur ces parcs. Ils ont la possibilité, en fait, « d'accoster » entre guillemets sur les structures fixes. Tout ce qui va dépasser de la colonne d'eau, si vous voulez, et qui va permettre de, qui va permettre au personnel de monter sur sur les éoliennes en construction. Et sinon, on va engager les moyens habituels dans le cadre des opérations de sauvetage, donc des moyens publics de l'État, mais également des moyens privés et notamment ceux de la SNSM dont on a parlé tout à l'heure. Alors, pour la cellule de coordination maritime donc, qui a plusieurs appellations (Marine Co pour les anglophiles ou CCM pour les francophiles) donc cellule de coordination maritime, peut apporter donc des informations précieuses pour le CROSS, pour l'aider à mieux gérer l'opération. Alors, petit rappel, donc la cellule de coordination maritime, aujourd'hui, elle est... qui est basée sur Saint-Nazaire, donc pour le parc éolien de Saint-Nazaire, a une mission de coordination logistique des navires qui sont engagés, donc notamment dans cette phase de travaux, sur le parc éolien et une mission de surveillance des activités maritimes qui sont dans le parc et à proximité de celui-ci. Donc ils font tout un suivi, notamment des personnels, des allées et venues des personnels, et puis des navires qui travaillent sur ce chantier.

La cellule de coordination maritime peut fournir au CROSS, en temps réel donc, ces informations donc sur les travailleurs, les personnes qui sont présentes dans le parc et sur leur localisation, voilà. Et puis ils vont vérifier notamment, et ça c'est... ils vont vérifier que les personnels ont bien les aptitudes requises pour travailler dans tel ou tel endroit du champ. Par ailleurs il peut, le centre de coordination maritime, peut fournir la localisation des navires qui travaillent pour le projet sur site alors, normalement, la plupart des navires, voire la totalité d'entre eux sont équipés d' AIS, donc ils sont aussi visibles par le CROSS.

Et le sémaphore voisin d'ailleurs. Également, fournir au CROSS des éléments sur... d'informations sur les équipements de secours spécifiques qui sont disponibles, sur chaque navire, sur chaque structure, ou des équipements de secours spécifiques personnels. Voilà, que ce soit des mob AIS ou des PLB, enfin, en tout cas, des équipements individuels de localisation en cas de chute à la mer, par exemple, voilà. Donc par le... cette cellule de coordination maritime peut fournir ces éléments et, enfin, et c'est presque le plus important, finalement, la cellule peut fournir, peut demander à arrêter les éoliennes, donc arrêtez le fonctionnement des éoliennes, quand elles seront en fonctionnement, en cas d'intervention, notamment par des moyens... des moyens hélicoptères, par exemple, en cas d'intervention sur le parc, voilà. Donc c'est par le Marine Co qu'on va passer, nous, le CROSS, pour demander à l'arrêt des éoliennes pour faciliter la gestion des opérations de secours, voilà. Donc sachez, d'ailleurs, qu'il est possible d'hélicoptérer une personne sur une éolienne. Il va falloir qu'on mette les pales dans une position précise, soit en Y, soit en T, pour que les pales ne bougent pas lorsque l'hélicoptère viendra treuiller la personne. Alors, pour le parc éolien de Guérande, quelques éléments d'informations complémentaires. Donc, c'est un centre qui est armé H24, 7 jours sur 7, il y a trois coordinateurs qui se relaient, donc par quart et, notamment donc en journée c'est... alors dans l'organisation actuelle, un francophone en journée et un anglophone la nuit.

Voilà pour l'organisation, et il dispose également des fréquences UHF ou VHF donc qui sont prévues pour le fonctionnement, enfin pour la phase construction. Et on a également à disposition, nous, CROSS, d'autres contacts, notamment l'astreinte opérationnelle d'EDF Renouvelables, et éventuellement, des autres contacts à terre qui sont inscrits, eux aussi, dans le plan d'intervention maritime.

Alors, vous avez ici sur la diapositive un petit retour donc, sur l'année 2021, donc en fait on a enregistré 14 évènements sur le parc éolien de Saint-Nazaire. Donc vous avez la localisation ici. Donc la localisation à l'origine de l'alerte. Donc, 14 évènements qui ont concerné 22 personnes blessées et 109 personnes en tout, voilà. Donc ce qui était intéressant c'était le retour sur les typologies d'opération donc vous avez à peu près 60 %, ça concerne l'assistance médicale, 28 % sur des situations indéterminées alors c'est notamment des opérations qui ont porté sur des fausses alertes liées aux fameux équipements individuels de localisation et d'alerte dont je parlais tout à l'heure. Donc c'est notamment des balises qui sont dans certains gilets de sauvetage et qui parfois se déclenchent toutes seules et qui donc, comme ce sont des équipements, enfin ces équipements qui nous, qui pour nous entraînent l'engagement du, potentiellement, de moyens et, en tout cas, une levée de doute par le CROSS, nous on ouvre systématiquement des opérations sur ces types d'alertes. Et puis, enfin, des avaries de propulsion, voilà donc 15 % des opérations, voilà pour le... voilà pour les ratios. Et, enfin, pour que ce soit un petit peu plus imagé, vous avez donc différents types de navires qui évoluent et qui travaillent dans le parc de Saint-Nazaire actuellement. Alors tout en haut vous avez ce fameux navire-là, qui travaillent et qui... qui en fait montent les montent les structures. Et, en fait, ils ont la possibilité de monter sur des pieux, mais on appelle ça le jack-up. Voilà, donc le navire a vraiment la possibilité de monter au-dessus du niveau de la mer et de travailler pour monter ces structures fixes. Et on a, voilà, des navires comme celui-ci, qui travaillent également pour l'installation des structures et le Furor G, ici, c'est un navire qu'on appelle le navire-chien, le navire de garde qui, lui, fait de la surveillance dans le parc éolien pour surveiller les entrées et les venues et qui peut très facilement contacter le CROSS, voilà, puisqu'il veille, comme tous les navires, le canal 16, le canal de détresse. Et puis, enfin, vous avez les fameux CTV dont je parlais. Là vous avez un exemple sur le Green Waves, donc c'est les navires de transport de travailleurs qui font pas mal la navette entre le port et le parc éolien pour déposer et ramener les travailleurs sur le parc, voilà. Donc ces navires, encore une fois, ils ont la possibilité... ils ont la possibilité de se mettre à... d'accoster sur les structures fixes du parc, voilà. Ce que ne peut pas faire un canot de la SNSM, par exemple, en tout cas il ne pourra le faire que si les conditions de mer sont extrêmement calmes. Mais, voilà, en tout cas le le mot d'ordre, ici au CROSS, c'est vraiment d'utiliser les navires sur zone pour gérer les opérations et utiliser les navires les plus adaptés, voilà, à l'opération.

## **Incident technique**

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Est-ce que pour... est-ce que vous nous entendez ?

**Carole MAVEYRAUD - Secrétariat général CPDP**

Oui, c'est bon.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Oui c'est bon, alors je te donne mon micro.

**Mme Catherine RATSIVALAKA — préfecture maritime de l'Atlantique**

Oui c'est moi qui n'aie pas dû...

Alors, donc je parlais de... donc le retour d'expérience, quand même, dans la constitution du parc de Saint-Nazaire, donc, dans le cadre du cahier des charges de l'appel d'offres numéro 1, il y a des possibilités de créer des groupes de travail. Et les armateurs ont choisi de créer plusieurs de travail, donc, notamment, le groupe de travail pêche. Ce groupe de travail, donc il y a eu beaucoup de choses qui ont été faites,

notamment à la configuration du parc, et aussi des études, donc pour gérer la figuration du parc tel qu'il a été créé et, également, le retour d'expérience des usagers de la mer que sont les pêcheurs, ont permis aussi de mettre en place certaines études pour pouvoir, après, faciliter le retour de la pêche sur le parc. Donc, il faut savoir que sur le parc de Saint-Nazaire, la pêche, dans cette partie-là c'est surtout des arts dormants.

Donc, ça, c'était la première partie. Il y a eu également la grande commission nautique, pour préparer la grande commission nautique, le parc de... le lauréat avait fait des études, des analyses de risques très précises, donc des usagers sur le parc, donc des risques que pouvait avoir la mise en place d'un champ éolien sur cette zone-là. Et, grâce à ces études, à cette concertation et tout, la grande commission nautique a établi des grandes lignes sur... pour la réouverture en phase de travaux et en phase d'exploitation. Il y a possibilité de passer à la diapo suivante ?

C'est dans le cadre de... je voudrais préciser que le groupe de travail pêche, pour le parc de Saint-Nazaire, précisément, ils se... le COREPEM et le porteur de projet, RTE et EDF, et le parc du banc de Guérande, qui les convoquaient, et l'État n'était là que pour... n'était QUE invité, il n'intervenait pas. Mais ils ont mis en place, du coup, grâce à ça ils ont eu beaucoup de discussions et ils se sont mis d'accord sur la façon dont ils voulaient travailler pendant la construction du parc.

Donc nous, après, on a travaillé avec le COREPEM et avec, surtout avec le porteur de projet, par rapport à ce dont il avait parlé, avec les ? .

Pour RTE, donc on a déjà parlé ce matin, ils nous ont bien présentés, c'est quelque chose qui a été fait, l'objectif c'était que le temps... le temps d'interdiction de pêche sur la zone soit le plus court possible. Donc on a travaillé vraiment, on a... on a sorti un arrêté pour fermer des zones, des fois l'arrêté ne tenait que trois jours parce qu'ils avançaient très très vite, et on a rouvert, pareil, on pouvait rouvrir une petite zone tous les trois jours parce que c'était en fonction de l'avancée. Donc ça a vraiment été un travail au millimètre, vraiment un travail d'orfèvre qui a été fait pour ce parc de... pour ce raccordement.

Et la zone a été, en tout, fermée, si je ne me trompe pas, de septembre à fin octobre. Et après il y a eu juste quelques petites zones qui ont été interdites jusqu'à ce qu'ils aient fini de réparer le parc. Pour la construction du parc ils se sont mis en... donc ils ont travaillé, ça, c'est une phase que je... laquelle la préfecture maritime et les (?) de l'État, je ne pense pas, a participé, mais donc ils ont choisi de faire un... une... de travailler par quadrants. Et donc, nous, on est juste arrivés pour pouvoir, après, faire les arrêtés. Il y a eu une demande spécifique, donc là c'est diapositive suivante s'il vous plaît, il y a eu une demande spécifique de la part du Comité des pêches, c'est que le parc de, le port de la Turballe qui est au nord de la zone, les navires, les navires de pêche voulaient traverser le parc pour pouvoir éviter de contourner pour juste traverser le parc. Donc on a mis en place un protocole, il devait y avoir une formation, un AIS, une certaine vitesse, demander l'autorisation à Marine Co de pouvoir passer, et ils ne pouvaient que dans certains couloirs.

Donc là, c'est ce que je vous disais, c'est que du coup le parc a été réglementé en quadrants, fin août 2021 on a fermé le quadrant nord-est, mi-août 2021 le quadrant nord-est et sud-est, là on est dans la situation où les trois quadrants, les trois quadrants sont fermés, le parc n'est toujours pas complètement fermé. Il sera fermé, je pense, aux mois de mars avril, et les deux, les couloirs jaunes qu'on voit sont les couloirs par lesquels les navires peuvent passer. Et donc, en fait, les navires de pêche ou les navires professionnels qui ont une... donc qui ont suivi une formation spécifique, et donc ils doivent demander l'autorisation et donc qui sont sur une liste des navires qui ont le droit de traverser. Ils ont cette formation et ils en attestent.

Et donc, après, du coup j'ai anticipé ma... mon discours sur, justement, la création de ces deux corridors qui ont... c'était assez spécifique. C'est la première fois que ça s'est fait dans une construction de... dans une construction de parc au monde, a priori, de ce que... de ce que nous a dit le préfet du banc de

Guérande. Et donc, les pêcheurs, enfin les usagers ne peuvent traverser le parc, uniquement s'ils ont l'autorisation du Marine Co, qu'ils peuvent contacter par VHF.

Après, retour d'expérience qu'on peut avoir, ça a bien fonctionné, la communication de la société du parc du banc de Guérande, a bien fonctionné, les quelques cas où a eu des navires qui sont arrivés sur cette sur la zone ce sont surtout des navires de plaisance, de grande plaisance qui ont un pilote automatique et qui arrivent sur le parc à ce moment-là.

Et donc là, dernière slide, donc là maintenant, on est en train de réfléchir sur des modalités d'ouverture du parc à tous les usagers. Donc on a la note technique du 28 juillet 2016 dont j'ai parlé, la grande commission nautique de 2015 et ses grands principes. Mais, comme vous voyez, elle a eu lieu en 2015 donc ça fait 7 ans. Le plan d'intervention maritime qui est lui, sur lequel il va falloir travailler, on a un plan d'intervention maritime pendant la phase travaux, mais il va y avoir un nouveau plan d'intervention maritime pendant la phase d'exploitation. Et on est en train d'engager, on a commencé à engager des concertations avec tous les usagers. On a commencé à faire des concertations avec chaque type d'utilisateur, on a très bientôt une concertation avec les pêcheurs et on va clôturer, en fonction de ces concertations, on pourrait y revenir, on fera une commission d'étude locale pour pouvoir voir, pour pouvoir rouvrir le parc en... et réglementer les usages en phase d'exploitation. Pour l'instant rien n'est vraiment confirmé sachant, quand même, que nous avons, quand même, les grandes lignes directrices des Grandes commissions nautiques. Et je vous remercie, nous sommes ouverts à toutes les questions.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, j'espère qu'on entend bien sur le zoom. Merci à tous pour cette présentation relativement dense. Voilà, alors, moi qui ne suis pas dans la partie maritime, beaucoup de choses m'ont échappées, mais j'espère que du côté notamment des pêcheurs, vous avez pu suivre tout et tout comprendre ou, en tout cas, au moins avoir quelques questions qui se manifestent suite à ces présentations.

Alors, est ce qu'on a des réactions, des questions dans la salle ? Petit moment de solitude...

Oui ? Merci, M. MICHEAU.

**M. Philippe MICHEAU — Président du collège des chefs d'entreprise de pêche maritime et d'élevage marin**

Tout ce qui nous a été présenté pour la sécurité et la pratique à l'intérieur d'un parc, je pense donc que naturellement, prévaut que ce soit de jour comme de nuit ?

**Mme Catherine RATSIVALAKA — préfecture maritime de l'Atlantique**

Ah, oui. On n'a pas, pour l'instant on n'a pas distingué ni de jour ni de nuit. Si après, s'il y a, si on se rend compte qu'on doit séparer, on séparera de jour et de nuit.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

OK.

**Mme Émilie ROCHE — Chargée de mission VALPENA — CPDPMEM Charente-Maritime**

Oui, merci beaucoup. Oui, c'est plus une remarque, du coup, parce qu'on parlait des délimitations maritimes, je crois, dans votre première présentation. Simple remarque du coup sur la limite des 20 milles, qui est importante dans le cadre de ce débat, on en a parlé plusieurs fois de la limite des 20 milles, du coup qui... et cette limite des 20 milles, du coup, elle n'est pas officiellement tracée, on va dire que c'est une limite approximative qu'on calcule par rapport aux limites officielles soit des 12 soit des 24. En fait, c'est simplement pour dire que nous, celle qu'on a en interne ne correspond pas à celle qui est présentée, dans notamment les cartes de scénario de la commission du débat public. Parce que, une petite alerte, comme je sais que c'est limite approximative, si on pouvait éventuellement se la partager entre maitres d'ouvrage et nous, ça serait peut-être bien... voilà, parce que dans la carte des scénarios en

fait, elle apparait, en fait, en dehors de la zone de projet d'étude, et nous la zone qu'on a en interne, en fait, les 20 milles sont inclus dans la zone d'étude.

**Mme Catherine RATSIVALAKA — préfecture maritime de l'Atlantique**

Alors, en fait, ce que je voulais vous préciser c'est que la zone des 20 milles que vous avez, c'est la zone de troisième catégorie de navigation, qui n'est pas liée aux limites de la convention Montego Bay qui dit « les 12 milles, avant les 12 milles c'est le territoire national », c'est au niveau de ce qu'on a le droit de faire sur les eaux. La troisième catégorie c'est jusqu'où le navire a droit d'aller.

Mais, effectivement, de toute façon c'est quelque chose qui pourra être... enfin, après c'est des usages, le navire il a le droit d'aller à 12 milles, 24 milles ou autre. C'est plus par rapport aux arrêtés et aux autres utilisations, pour le porteur de projet, que la limite des 12 milles et des 24 milles. Le 12 milles est important. C'est parce que les autorisations, dans un cas sera, si c'est en deçà des 12 milles, elle sera portée par le préfet de département, qui c'est au deçà des 12 milles, elle sera traitée par le préfet maritime. C'est juste pour ça. Pour le reste...

**Mme Émilie ROCHE — Chargée de mission VALPENA — CPDPMEM Charente-Maritime**

Ça n'apporte rien en termes de répartition des compétences, c'est juste pour être au clair sur les cartographies qui sont accessibles au grand public, en fait, parce que l'enjeu pêche est souvent... est défini par cette limite-là dans beaucoup d'informations et de réunions du public, voilà. Qu'on puisse avoir une limite qui soit claire de tous les côtés, merci.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Merci.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Oui, bonjour à tous. Alors, moi j'avais quelques questions ; si on peut revenir sur la slide de départ, parce que vous en avez déroulé tellement... Vous avez parlé de document maritime de façade et justement, après avoir participé aux commissions, lien terre-mer, économie de la mer, commission permanente, et en fait, ce qui m'étonnait c'est que, dans le document stratégique de façade, on parle de perturbation, alors que le ministère de l'Écologie lui, il donne des dérogations, pour la destruction, d'espèces protégées ou en voie de disparition. Alors indirectement, je voulais juste que ça soit noté. Ensuite, en cas d'accident, si jamais il y a eu des précédents, après s'il y a un accident dans le parc, ou deux, ça sera forcément une fermeture, non ?

**M. Jean-Michel CHEVALLIER — PREMAR**

Je crois qu'il faut, sur ces questions d'anticipation d'accident ? dans un champ éolien, il faut être pragmatique. Actuellement, en France on n'a aucun champ éolien en exploitation. Alors, évidemment, je comprends les professionnels de la pêche de dire « le jour où on aura un évènement en mer dans le champ, l'autorité administrative va nous interdire la pratique de la pêche ». Alors, c'est pas comme ça que ça se passe. Quand vous avez un évènement de mer, bien souvent il y a plusieurs enquêtes qui sont conduites. Une enquête de gendarmerie s'il y a des blessures ou morts d'homme. Et puis, vous avez une enquête technique, qui est conduite par le bureau d'enquête accident en mer, qui regarde, un petit peu, quels sont les... les faits générateurs de cet accident pour essayer de remédier, effectivement, d'un point de vue technique. Effectivement, moi je sais pas, j'espère que nous n'aurons pas d'accident dans les champs éoliens, tout dépend effectivement de la discipline des professionnels de la pêche dès lors que le préfet maritime aura fixé des règles du jeu, des règles de navigation, des règles d'usage. Si, effectivement, un navire croche la drague à coquille dans un couloir de navigation, il y a pas forcément de lien entre l'évènement de mer et l'objet parc. Donc il faudra regarder finement quel est le... quel sera le fait générateur de l'évènement en mer avant, le cas échéant, de restreindre les usages.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Moi je ne parle pas que les pêcheurs, moi je parle des navigants, en général. On avait vu, assez récemment, le pétrolier américain qui naviguait à 200 milles des côtes, il faisait pas beau, en cas de mauvais temps, on peut s'apercevoir qu'il n'y a aucune intervention possible, aucune intervention possible des secours et la Commission s'est arrêtée à 25 km de nos côtes. Si les vents n'avaient pas tourné, ça aurait été pollué. Donc je parle pas que des pêcheurs. Il y a des tankers qui passent, il y a des, comment dire, des céréaliers, il y a pas que des acteurs de la pêche qui passent là. Donc ça veut dire que le milieu il sera souillé, et quelles sont les interventions ? Quels sont les protocoles ?

Parce que, au vu du volume de tous ces bateaux qui passent au large, et même là, qui passent même dans les parcs, puisqu'ils passent (?) en tout cas dans le parc qui est dessiné là. Si ça arrive, parce que ces bateaux-là tombent aussi en panne, vous le savez très bien. On a eu aussi il y a pas si longtemps que ça le (?) qui est tombé en panne dans le Pertuis, il a fini à l'île de Ré. Donc là, comment ça se passera ? Ce sera nos côtes qui seront souillées ? Et nos activités remises en cause ?

**M. Jean-Michel CHEVALLIER — PREMAR**

Je peux peut-être vous donner quelques éléments d'appréciation. Effectivement, actuellement il n'y a pas de parc installé à Oléron et il y a un trafic maritime qui circule sur la zone pressentie pour installer un parc. C'est ce qui est soumis actuellement. Dans les différents appels d'offres, il est prévu de modifier les routes de navigation pour qu'il n'y ait pas d'interférence entre l'objet industriel parc et les routes de circulation des navires de commerce. Donc, dès lors qu'un parc éolien est installé, il n'y a plus de circulation de navires de commerce d'une certaine longueur dans le parc. C'est l'objet de l'instruction de la direction des affaires maritimes qui prévoit un certain nombre de lignes directrices pour permettre au préfet maritime d'ajuster les règles de circulation. Il est hors de question, qu'un navire de... qu'un tanker, circule dans un parc éolien. Et toute la finalité ce sera de demander au préfet maritime de réglementer les distances par rapport aux structures périphériques d'un parc éolien pour dévier le trafic commercial. Si vous voulez, je dis pas qu'il y a pas de pollution, qu'il y a pas de risque de collision avec un objet éolien, mais, simplement, nous allons produire une analyse de risques, le lauréat va produire une analyse de risques et nous prendrons les mesures correctives pour dévier les trafics maritimes qui pourraient perturber, qui pourraient générer des événements de mer.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Vous savez, je n'avais même pas imaginé que les tankers allaient passer dans les éoliennes. Moi, dans ma tête, c'était bien le fait qu'ils passent au large. Si jamais ils passent au large, qu'est-ce qu'il se passe s'ils tombent en panne ? Voilà. Après, la question à se poser c'est pourquoi dans tous les autres pays la pêche est interdite et la navigation aussi ? À part dans le parc de Thanet que la pêche est autorisée, sinon après, je vois pas... je vois pas de... apparemment tous les pêcheurs à la journée pêche qu'on a fait avec des pêcheurs étrangers, ils l'ont tous dit.

**Mme Catherine RATSIVALAKA — préfecture maritime de l'Atlantique**

Je répondrais peut-être, à savoir pourquoi. Donc en fait... Les premiers parcs qui ont été construits, aussi bien en Angleterre qu'aux Pays-Bas, n'ont pas été conçus du tout pour pouvoir circuler, pour pouvoir naviguer et pour pouvoir pêcher en leur sein. C'est leur retour d'expérience qui fait qu'ils ont après concerté et disposé... la disposition des éoliennes ont été mises de telle sorte que la pêche puisse s'y faire.

Et, autrement, pour répondre, comme un navire peut, actuellement, sur la circulation des tankers, du trafic maritime, la réponse de l'État sera la même que sans, avec un champ éolien que sans champ éolien. C'est-à-dire que, s'il y a un navire qui tombe en panne, qui risque de générer une pollution, on met tous les moyens en place pour éviter cette pollution.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

C'est pas de nature à me rassurer, je vous rassure tout de suite, parce que si le bateau il tombe en panne à 35 milles ou à 40 milles, à 40 milles de la côte, pour intervenir, s'il y a des éoliennes à 20 milles et qu'il se met dedans, il y a 20 milles de distance pour intervenir. Quand on sait qu'il y a des semaines de mauvais temps, on a vu le grand navire américain, il a dérivé pendant je sais pas combien de temps, et puis quand il fait pas beau on peut pas... on peut rien faire.

J'avais pas fini, je ne sais plus où je m'étais arrêté, vous avez fait beaucoup de slides.

Ah, oui. Au niveau de la répartition, parce que vous avez parlé d'OFB, j'aurais voulu savoir par compte, en ZEE, au large, comment était la répartition puisque, on n'a pas eu de précision là-dessus, si l'OFB percevait de l'argent, et combien ? Parce que ça me semblait un petit peu particulier.

Brouhaha.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Je vais essayé de vous trouver quelqu'un pour y répondre, je pense que... non, c'est pas vous non plus, si ?

**M. Pierre-Emmanuel VOS — Directeur du projet éolien en mer de la DREAL**

Je n'ai pas la réponse pour le moment. Simplement, il y a eu une extension de la taxe en ZEE par l'article 101 de la loi de finances 2022, alors on sait que les fonds serviront notamment à la protection de la biodiversité et à la pêche durable, pour l'instant il n'y a pas spécificité donnée au-delà du fait que ce soit passé en (?).

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors M. WAHL, avant vous posiez la prochaine, je vais en poser une question sur le chat, parce qu'il faut qu'on alterne sinon c'est pas ça très équitable. Donc sur le chat, on avait une question sur savez-vous combien il y a eu d'accidents recensés dans les parcs éoliens en Europe du Nord ? Est-ce qu'on a une vague idée, ou est-ce que c'est quelque chose de fréquent, pas fréquent, est-ce que vous avez des chiffres là-dessus ?

**Mme Catherine RATSIVALAKA — préfecture maritime de l'Atlantique**

J'ai pas honnêtement, très honnêtement, je pourrais répondre à cette question si vous la posez, si vous posez la question sur... dans le cadre du débat public parce que j'ai pas de chiffres en tête... on a les chiffres, mais je les ai pas...

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Les pêcheurs anglais ont déjà répondu pour vous, ils ont dit que dans le parc de Thanet il y a déjà eu deux accidents.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Parfait. Alors là, on a peut-être, nous, Commission nationale du débat public, a interpellé la personne qui a posé cette question, voilà, pour lui dire de la déposer sur le site question-réponse du débat, de manière à ce que l'État puisse proposer une réponse. Je vous laisse poursuivre du coup.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Oui je voulais juste savoir, parce qu'on nous a parlé de... vous a parlé de mob et de PLB. oui les professionnels pour la plupart sont équipés de ce type d'équipement, par contre, les plaisanciers n'en sont pas équipés, ils sont pas... donc indirectement c'est aussi les navigants, c'est pas que les pêcheurs. Mais je pense qu'à un moment donné on est là pour veiller à la sécurité de tous, c'est le rôle du PREMAR je pense. Donc comment ça se passe pour eux ?

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, avant que vous répondiez, je crois que vos collègues de la DIRM, qui souhaitent faire une intervention. Donc va peut-être les laisser répondre parce qu'il faut pas oublier qu'on a aussi des intervenants en ligne.

**M. Nicolas AUGER — responsable des infrastructures — DIRM NAMO**

Simplement, ça rejoint un peu la question sur le... la première question sur le balisage de nuit et de jour. Pour vous dire que, effectivement, on prévoit le jour ou la nuit, mais, en fait, on prévoit aussi la visibilité 95 % du temps pour le balisage de nuit. Ce qui fait que, dans la conception du dispositif de signalisation maritime on intègre des conditions météo dégradées et on sait aussi que tous les usagers sont pas... je vais faire le lien avec la dernière question, que tous les usagers sont pas équipés pareils, notamment quand il fait très mauvais et bien les pêcheurs ont leur radar et ça leur permet d'avoir une information complémentaire que les autres n'ont pas. Donc, clairement, en fonction de la nature des usagers et de la manière dont ils vont fréquenter le parc, ça va donner une réponse différente en termes de signalisation maritime et sans doute aussi de réglementation, j'imagine, mais là je laisse la préfecture maritime confirmer.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Voilà, donc la question qui est intéressante sur l'équipement nécessaire, finalement, pour être en toute sécurité en navigation aux abords du parc ou dans le parc.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Ben on a les photos comment dire de pêcheurs bretons où les radars dans les parcs éoliens où dès qu'il fait pas beau, on voit rien du tout. Ça fait des zones d'ombres, ça fait des réflexions et le radar est totalement inefficace. Par contre, en temps de brume, la signalisation de jour elle fonctionnera pas, et puis de nuit pas beaucoup plus parce que quand vous voyez pas à 5 m, vous voyez pas à 5 m.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, on va peut-être laisser monsieur de la DIRM, vous voulez intervenir ? Si vous le souhaitez ?

**M. Nicolas AUGER — responsable des infrastructures — DIRM NAMO**

Je suis d'accord avec vous, quand il fait vraiment très mauvais, on a du mal à voir et quand les conditions météorologiques sont vraiment très dégradées même le radar c'est pas toujours suffisant, mais c'est une vérité générale en mer également. Et donc, du coup, faut aussi étudier les moyens alternatifs. On a... j'en ai parlé vite fait, le revêtement rétro-réfléchissant avec des projecteurs, ça peut faire partie des solutions. Même s'il y a pas de solution parfaite, il y a des conditions dans lesquelles, voilà, il est plus compliqué de naviguer, de se positionner que d'autre, et c'est une réalité et en fonction du type d'usage, il y en a qui sont plus ou moins bien armés pour ça et c'est vrai qu'il faut le prendre en compte. Donc on peut travailler à améliorer les choses, mais il restera toujours une marge de difficultés, ça c'est certain.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, OK, merci beaucoup. J'ai juste à vous renvoyer M. WAHL, puisque, du coup, vous avez fait réagir un internaute : alors, donc vous indiquez qu'il est interdit de pêcher dans des parcs en Angleterre, mais qu'il y a déjà eu deux accidents dans le parc de Thanet. Est-il possible de clarifier, car c'est contradictoire.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Il y a que dans le parc de Thanet où ils ont le droit de pêcher. Voilà, exclusivement dans ce parc-là et il reste très très peu de bateaux, notamment des gazières. C'est ce qui vous a été expliqué. C'est enregistré dans la journée de la CNDP, le monsieur pourra aller vérifier, c'est sur votre site.



**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Il n'y a pas d'agression particulière, le monsieur voulait juste clarifier le propos.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Je prends pas ça pour une agression.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, on a le CROSS également qui va peut-être pouvoir apporter des éléments, des éclairages sur la question que vous posiez, j'imagine, sur les équipements et tout ce qui est visibilité.

**M. Jean-Baptiste MICHEL — CROSS**

Oui, c'était pour compléter ce qu'à dit la DIRM. On est... le fait que... effectivement les plaisanciers, ils sont globalement moins équipés que les pêcheurs. Pour l'alerte, pour donner une alerte, ou pour voilà, pour que ça génère une opération de sauvetage par le CROSS, mais le, comment dire, il y a d'autres moyens, il y a d'autres moyens que les sarts ou les mob AIS pour être alerté par le CROSS et le premier d'entre eux c'est la téléphonie. Donc, voilà. Et le cross ne gère pas, ne gère pas les opérations de sauvetage uniquement avec un radar ou avec d'autres équipements, autres que celui de la téléphonie pour 90 % des opérations sur des plaisanciers. Les opérations, elles vont se faire à partir d'un appel téléphonique et, par contre, on va pouvoir s'appuyer sur le parc, sur le Marine Co, pour pouvoir nous apporter des éléments de réponse, notamment, en contactant les navires sur zone. Mais je dirais que c'est ce qu'on fait tous les jours, qu'on soit dans le parc éolien ou pas. Voilà, donc si vous voulez le... d'ailleurs à ce sujet les sarts et les mob AIS, c'est un... ou les PLB, c'est un vrai sujet parce que ces équipements sont extrêmement sensibles et ils sont sources de fausses alertes très nombreuses pour le CROSS, voilà. Mais, en tout cas, pour la question des plaisanciers c'est celle-ci et puis, pour les pêcheurs, d'ailleurs, les navires qui font moins de 12 m peuvent être, n'être équipés ni du VMS ni de l'AIS, donc la question se posera de la même manière pour le CROSS, on les verra pas forcément sur nos écrans et l'opération pourra aussi être gérée par téléphone ou par un autre moyen, voilà. Donc je dirais que c'est pas vraiment un sujet, en tout cas sur la plaisance, du point de vue du CROSS.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Pour votre information, la téléphonie, vous savez que les pêcheurs ils ont aussi le téléphone, et dans le meilleur des cas, quand il fait beau ça plante à 12 milles, et c'est plus souvent 8 milles que 12 milles donc ils ont aussi le droit de naviguer jusqu'à 20 milles, suivant l'équipement qu'ils ont, donc voilà. Mais je tenais juste à vous dire aussi qu'en temps de brume, la plupart du temps il fait très beau. Donc il n'y a pas de vent, la brume est stagnante. J'avais deux autres, deux ou trois autres questions. Vous nous avez parlé que les éoliennes, comment dire, se mettaient en T en cas de vent, en cas de, comment dire, on avait la possibilité de pouvoir les... tourner les pales. Non parce que, étant donné qu'il y en a une en Vendée qui est tombée il n'y a pas longtemps, comme elle était gérée par l'électronique en Allemagne, le gars avait oublié de la tourner, elle était toute neuve, je crois que

Elle avait une semaine de mise au point, le gars il l'a oublié, elle est tombée. Donc c'était juste... je voulais savoir le mode de gestion, par qui c'était fait, parce là, en l'occurrence ça toutes celles qui étaient mises à terre, elles étaient gérées par électronique est... donc ça me semble assez important quand même.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, je ne sais pas qui peut répondre à ça ? je te laisse...

**M. Jean-Michel CHEVALLIER — PREMAR**

Non je ne vais pas y répondre, parce que je pense que la question s'adresse à un opérateur et actuellement on n'a pas d'opérateur sur le champ qui se fait, d'Oléron. Simplement, non la position, le positionnement des éoliennes, en Y ou en alpha, c'est une possibilité qui est offerte au CROSS lorsqu'il va coordonner l'opération de sauvetage, de demander un arrêt des palles dans une certaine position, alors Alpha (la pointe de l'éolienne en haut et les deux pales pour une intervention, je crois, que c'est aérienne) et dans le sens Y inversé sur l'approche d'un navire en position, proche de la structure de l'éolienne. Et c'est pour permettre, effectivement, l'approche d'un hélicoptère ou d'un navire qui va porter assistance à une personne. Le CROSS demande à l'opérateur, par le biais de son centre de coordination, de stopper les éoliennes, pour qu'elles soient en position arrêtée, dans l'une des deux positions. Sur la question de la maintenance, j'avoue que la question que vous posez, il faudrait la poser à un opérateur éolien.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Non je cite juste des précédents, quoi. J'en avais une autre. J'avais une question sur, comment dire, sur le parc de Saint-Nazaire. On a vu qu'il était fermé par tranche, comme vous avez expliqué, et donc, ce que je m'étonne c'est que pendant la phase de construction, quand il est en train de forer à un bout, et puis que... 4 milles plus loin c'est la première, c'est le premier mono pieux qui est enfoncé, comment ça se fait que c'est interdit sur deux ou trois rangées ? Parce que, pour l'instant, il y a un arrêté, comment dire, de fermeture, mais il y a... c'est pas spécifié dans l'arrêté que ce sera obligatoirement une ouverture après. Il n'y a pas de limite dans le temps, semble-t-il ?

**Mme Catherine RATSIVALAKA — préfecture maritime de l'Atlantique**

Ah non, pour l'instant, en fait, ce qu'il faut voir c'est que le navire a... enfin le champ se construit, il y a le navire innovation qui va mettre, qui va forer, qui met un pieu et comme ça, il fait... il continue et il va mettre les pieux sur la zone. Mais, en même temps, il y a un autre navire qui arrive et qui tranche, qui va mettre le câble entre les deux éoliennes, donc en fait toutes les parties sont travaillées en même temps. Et à partir du mois de mai-juin, il y a un troisième navire qui va arriver et qui va mettre l'éolienne. Et là, à partir de mai-juin, il va y avoir, la première éolienne qui va commencer à être en fonction. Donc, en fait, si les zones sont fermées, elles ne seront ouvertes que quand les éoliennes seront mises en place. Et la réouverture, la réouverture se fera pareil, par quadrants, quand tout, par quadrants ou tout en entier, quand toutes les éoliennes seront mises en place. Parce que c'est comme ça, en fait, que le porteur de projet, EDF et que le COREPEM, et que... ils ont travaillé pour pouvoir utiliser l'espace au mieux pour leurs travaux et pour gêner le moins possible les usagers.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Merci. Qu'est-ce que je voulais dire... j'ai une autre petite question, comme vous avez parlé de ces jolis petits bateaux, il y a aussi des précédents sur la pollution qui sont générés par ceux-ci. En baie de Saint-Brieuc il y a eu deux pollutions consécutives et là c'est pareil, des grosses pollutions. Ensuite...

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

On va peut-être, oui on va y répondre quand même.

**M. Jean-Michel CHEVALLIER — PREMAR**

Vous n'êtes pas allé au bout de votre question, vous avez dit qu'il y a eu deux pollutions, mais vous avez été jusqu'au bout de votre question ?

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Par le bateau, l'Aeolus, il y a eu deux pollutions qui ont été générées par ce bateau à Saint-Brieuc.

**M. Jean-Michel CHEVALLIER — PREMAR**

Alors, vous savez que la définition de la pollution c'est : l'introduction d'une substance étrangère au milieu marin. Alors l'hydraulique, actuellement il y a une procédure qui a été lancée par le procureur de la République de Brest, qui n'a pas encore rendu ses résultats. Effectivement, il y a eu un déversement d'huile hydraulique biodégradable en baie de Saint-Brieuc, des quantités relativement faibles d'ailleurs et, pour l'instant, la procédure est en cours. Je crois savoir que le parquet a demandé une contre-expertise, nous n'avons pas eu le retour de cette expertise depuis le mois de juin.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Oui, vous savez qu'elle soit biodégradable ou pas votre huile, on peut toujours dire qu'on utilise celle qui est d'actif bio. Voilà j'ai terminé Faustine.

**Mme Faustine MASSON — membre du Comité régional des pêches Nouvelle-Aquitaine**

Voilà pas besoin de me représenter. J'avais deux questions et une remarque. Je vais essayer d'être rapide. La question des assurances, puisque, si la pêche est autorisée dans les parcs, cette question je l'ai déjà soulevée et l'État a botté en touche sur cette question, je me permets de la reposer pour que la CPDP la prenne bien en compte, donc la question de l'assurance, savoir si la pêche est autorisée dans le parc, là pour l'instant un assureur m'a répondu que le surcoût de l'assurance sera aux frais du pêcheur. Qu'est-ce qui... est ce que vous pouvez m'en dire plus sur cette question ? Parce que Saint-Nazaire du coup va être bientôt en construction, donc j'imagine que l'État peut être avancé sur cette question ?

Je vais continuer sur ma lignée, j'en ai juste une autre pour le balisage. Je sais que les environnementalistes demandent beaucoup que les éoliennes aient moins de d'impact lumineux malgré ça, à côté de ça les pêcheurs ont, eux, ont besoin d'avoir un balisage assez soutenu. Donc, comment vous allez prio... prioriser ça, pardon ? Savoir entre le lobbying environnement ou le lobbying de la pêche, qui va quand même, vous allez pouvoir prioriser ça. J'ai compris ce que vous dites, que les environnementalistes, eux, voulaient surtout que ça soit l'éclairage qui soit tourné vers le ciel, mais si l'éclairage est tourné vers le ciel ça va forcément impacter les pêcheurs et la vision qu'ils ont des éoliennes, et vu que les radars sont illisible, comment concilier tout ça ? Et enfin, une remarque, juste sur le format de cet atelier. J'avais compris, depuis le début du débat public, que l'on attendait beaucoup de l'intervention du PREMAR, dans le sens où ça serait beaucoup plus pratique. On a une intervention très théorique aujourd'hui et je m'attendais à beaucoup plus de... et c'est ce que la CPDP m'avait dit au début, plus de scénarios, voilà, dans tel cas par exemple, donc une croche en brouillard, qu'est ce qui se passe, quels sont les... quelles interventions il y a. Enfin, vraiment du pratique, en fait, et j'ai pas eu les réponses à toutes ces questions-là.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Après, là je renvoie la balle, c'est à dire qu'effectivement, s'il y a des cas pratiques que vous souhaitez aborder vous avez, effectivement, la préfecture maritime qui peut vous répondre, donc c'est peut-être... présenter tous les cas concrets et toutes les possibilités c'était peut-être compliqué, je sais pas... je me permets de...

Alors, sur le site, effectivement, on va pouvoir la mettre, bien entendu, mais bon là aujourd'hui on vous a avec nous, vous êtes venu de Brest donc je pense qu'on va quand même essayer de rentabiliser ce voyage et puis essayer d'avoir des réponses à toutes ces questions.

**Mme Catherine RATSIVALAKA — préfecture maritime de l'Atlantique**

Alors, sur les assurances, là, je sais pas... en fait j'ai envie de dire que l'arrêté que le préfet maritime va prendre pour la réouverture du parc, c'est que, pour lui, ce sera pour garantir la sécurité des navigants, donc après si les assurances n'ont pas confiance, enfin je sais pas... là j'avoue que c'est pas... voilà.

**M. Jean-Michel CHEVALLIER — PREMAR**

Je pense que cette question assurantielle il faut la travailler avec votre autorité « de tutelle » entre guillemets la DIRM. La DIRM ou les DDI, les directions départementales interministérielles, c'est un... bon, vous savez qu'on n'a pas de champ éolien en exploitation. Il y a un certain nombre de questions pionnières qui s'imposent. Je pense que là il faut peut-être mettre en place un dispositif de travail sur ces sujets. Effectivement, on sait que les assureurs ont toujours des abaques d'analyse de risques, un objet éolien c'est un obstacle supplémentaire, alors il faut aussi relativiser, puisque, vous avez vu une photographie, des éoliennes dans des champs qui font 70 km<sup>2</sup>, elles sont éloignées d'un mille marin, c'est juste ce que ça représente quand même... c'est bien, ça donne de l'espace pour naviguer et circuler, je parle en termes de navigation là, pas pour l'engagement de la colonne d'eau, c'est un autre sujet, effectivement. Notamment pour les arts trainants, et là je pense qu'il faudrait réfléchir à avoir comment mettre en place un groupe de travail avec des différents partenaires socio-économiques et des administrations d'État, les comités des pêches, pour réfléchir à cette question. Peut-être même en mettant autour de la table des assureurs eux-mêmes.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**  
J'avais une dernière question...

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, je crois qu'on n'a pas répondu à tout, pour les questions posées par Faustine. Également, à quelle priorité, comment on priorise entre donc préservation de l'avifaune et de sa protection pour pas qu'elle soit en collision ? La DIRM, ah, voilà ! On va avoir des éléments de réponse peut-être par la DIRM directement puisque M. AUGER est en ligne.

**M. Nicolas AUGER — responsable des infrastructures — DIRM NAMO**

Oui, j'espère qu'il y a personne de l'OFB autour de la table, qu'il se bouche les oreilles pendant que je réponds. Le problème de l'avifaune et du balisage visuel, ça toujours été une question, depuis la construction des phares, en fait. Les faisceaux des phares ont tendance à éblouir les oiseaux. Donc c'est une réalité qu'on connaît et, effectivement, il faut regarder à la fois les impacts environnementaux et les impacts de sécurité maritime, pour la sécurité des personnes, des navigateurs et on peut pas répondre qu'il faut aucun balisage lumineux, mais il faut le faire avec modération. Il y a aussi la question de la pollution lumineuse pour les riverains, c'est clair que c'est des sujets qui sont importants, mais, effectivement, faut les remettre au bon niveau entre la sécurité des personnes et la sécurité... enfin des enjeux environnementaux. Tout ça c'est de l'intégrer, je pense que la réponse est plutôt de dire qu'il faut, être parcimonieux dans l'usage de la signalisation visuelle, mais qu'on peut pas dire qu'il n'y en aura pas du tout et on peut pas dire que ça n'aura aucun impact sur l'environnement. Mais l'impact environnemental, il s'entend aussi globalement sur, voilà, l'apport de la signalisation sur la sécurité de la navigation, sur la diminution du risque de pollution, tout ça, ça s'apprécie globalement. Mais c'est des problématiques qu'on a aussi de manière plus générale que les parcs de... éoliens en mer. On a beaucoup de phares qui sont sur des sites remarquables d'un point de vue avifaune et, effectivement, on est en discussion avec les autorités en permanence pour voir comment est-ce qu'on peut améliorer les choses et concilier les enjeux. Et c'est très intéressant, mais c'est pas un problème facile...

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Pour la question des assurances, effectivement, je vous encourage à la poser directement sur le site, on va essayer de voir si on arrive à trouver des réponses auprès de... comme c'était proposé, effectivement, d'avoir des groupes de travail, mais bon ça ne répond pas forcément à tout.

On a une question également en ligne : d'un point de vue économique touristique y a-t-il des aménagements prévus afin de développer les activités touristiques susceptibles de profiter de l'installation du parc, notamment pour les plongeurs ?

Je pense, excusez-moi, les activités touristiques susceptibles de profiter de l'installation du parc, je pense, entre autres, aux plongeurs, admirateurs de la faune et de la flore, les activités de pêche sportives, pêche et relâchés, charte de pêche, charte de pêche, pardon.

Je sais pas qui... qui souhaite...

**M. Jean-Michel CHEVALLIER — PREMAR**

La direction des affaires maritimes a proposé un certain nombre de notes techniques, on en a cité trois, il y en a une qui concerne l'usage, qui définit des grands principes qui ont pour finalité l'harmonisation des réglementations sur l'ensemble des zones maritimes métropolitaines pour que les préfets maritimes puissent prendre, globalement, des réglementations cohérentes, champ par champ, en tenant compte de la physionomie locale. Cette note technique elle fixe un certain nombre de principes, elle fixe, tout d'abord, que celui qui souhaite, là je parle vraiment de la question de la pêche, mais l'utilisateur qui souhaite, effectivement, pratiquer dans un champ éolien en exploitation devoir produire une analyse de risques. Et, à l'issue de cette analyse de risque et de son examen, l'autorité maritime verra, regardera, s'il est opportun de donner suite à cette activité. Donc ça concerne, effectivement, la plongée sous-marine, qu'elle soit professionnelle, qu'elle soit individuelle, tout en sachant qu'effectivement, il y a des risques. C'est-à-dire qu'aller plonger, je comprends qu'aller plonger, c'est plonger près de la sous-station électrique qui est sur une fondation d'éolienne, donc là ça représente quand même un danger, et la note technique donne quand même déjà un début d'orientation en indiquant qu'il n'est pas forcément souhaitable d'avoir des activités proches des fondations éoliennes. Il y a deux types de dangers dans un champ éolien : il y a des fondations et puis il y a la sous-station électrique avec un point de connexion des câbles. Donc, il y a déjà des activités qui sont restreintes autour de ces zones de danger.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Merci beaucoup. Je crois que... il y a...

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

J'ai une dernière question.

C'est parce que madame a dit justement qu'il y avait, pour la pose des câbles et tout. Je voulais savoir le matériel qui était utilisé ? Vous savez pour creuser les câbles, parce que j'ai entendu parler d'une charrue qui faisait un poids de 40 ou de 60 tonnes. Donc je veux dire, et puis après, les personnes gardent à l'esprit le type de matériel vraiment industriel.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Donc là, une question un peu précise sur... alors est ce que l'État ou RTE ? Non ?

**Mme Aurore GILLMANN — responsable de la concertation environnement – RTE**

C'est la même chose, je peux répondre.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Oui, allez, on varie un petit peu.

**Mme Aurore GILLMANN — responsable de la concertation environnement – RTE**

Je crois qu'il a été évoqué une trancheuse, pour le parc du banc de Guérande, puisqu'on est sur fond rocheux, donc effectivement, enfin voilà. Il y a une autre trancheuse pour les sols durs et une charrue pour les sols meubles. Voilà les deux principaux outils, un mode opératoire qu'on peut prévoir avec... pour la partie raccordement où le câblage pour la partie parc. On peut aussi prévoir du jetting, quand le fond est très meuble et qu'on peut juste le mobiliser, enfin, disperser le sable en injectant de l'eau haute pression. C'est aussi un moyen qu'on peut mobiliser en fonction des milieux traversés donc tout ceci est prévu dans les études d'impacts et décidé, in fine, avant travaux avec le câblage et en concertation avec

les pêcheurs, naturellement. Mais en tout cas, pour la partie raccordement, voilà ce qu'on prévoit en générique.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**  
Ça nous donne pas le poids de la charrue...

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

ça va dépendre de quelle charrue on utilise, en fait, c'est ça peut être.

**Mme Catherine RATSIVALAKA — préfecture maritime de l'Atlantique**

Alors, sur le parc du banc de Guérande, les câbles sont posés dans des coques, donc il n'y a pas charrue.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**  
Oui, mais à Saint-Brieuc je crois qu'il y en a une.

**M. Jean-Michel CHEVALLIER — PREMAR**

Oui, sur Saint-Brieuc, enfin, l'opérateur utilise une trancheuse et puisqu'il va enfouir... son objectif et d'enfouir les câbles à 100 % au sein du champ éolien. Donc il utilise une trancheuse pour, effectivement, ensouiller les câbles.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**  
D'accord, vous m'avez envoyé des photos comme quoi c'était différent, donc je ne sais pas bien qu'elle est la définition...

**M. Jean-Michel CHEVALLIER — PREMAR**

Non non, mais dans le champ de Saint-Brieuc vous avez une mixité de la géologie, vous avez des roches en partie nord du champ, et puis des sédiments un peu plus meubles en partie sud. Et puis du mix géologique, une géologie mixte entre les deux, mais moi je vous... je suis pas le spécialiste, je suis ingénieur. Je vous donne les éléments génériques que j'ai en ma possession. Effectivement, ce sont des trancheuses.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Mais ce qui vous intéressait c'était le poids de la trancheuse.

On regardera, on va essayer de trouver le poids de cette trancheuse.

Très bien, merci beaucoup.

Voilà, on va passer à la dernière séquence, du coup, de cette après-midi d'atelier. Donc, avec une intervention, cette fois-ci, de Pierre-Emmanuel VOS sur, donc... les retombées économiques et fiscales sur le territoire, sur différents acteurs.

Donc le temps d'installer le... ce dernier PowerPoint.

**Carole MAVEYRAUD - Secrétariat général CPDP**

Mince, je suis pas prête.

Voilà.

**M. Pierre-Emmanuel VOS — Directeur du projet éolien en mer de la DREAL**

Donc, simplement, un point rapide par rapport à une ou deux questions qui avaient été posées lors de la dernière réunion. Donc on pourra peut-être compléter si une troisième réunion... L'ordre du jour c'était un point sur la fiscalité. Donc on a déjà plus ou moins répondu, malheureusement, tout ce qu'on peut dire pour l'instant sur l'extension de la taxe en zone économique exclusive, on dit, en tout cas qui a été adopté le 31 décembre dernier et qui donc s'applique à partir de 2022 puisqu'il y avait un vice juridique, de ce

point de vue là, au-delà des 12 milles. Donc là, c'était le premier point, en deçà des 12 milles, donc sur le domaine public maritime, on va mettre la première diapo, oui donc c'est sans doute quelque chose que vous connaissez déjà. Et c'était plus pour lancer un peu aussi la discussion et vos retours, donc pour l'instant il existe une TAXE éolienne en mer dans les 12 milles qui porte sur le mégawatt installé, donc qui est de 18 000 € par an. Donc ça veut dire que si on imagine un parc de 1 000 MW au large des côtes, ça veut dire qu'il y a 18 millions de taxes éoliennes en mer qui sera générée chaque année sur le parc. Et cette utilisation se fait donc, pour le moment, à 50 %... enfin pas pour le moment, se fait à 50 % par un reversement aux communes littorales qui... dont les installations sont visibles. A 35 % au comité des pêches maritimes, donc à 15 % sur le comité national et 10 % pour le comité régional, les comités régionaux concernés et puis 10 % pour le comité ou les comités départementaux. Et puis 10 % pour l'OMP et 5 % pour la SNSM. Je pense qu'on avait eu un... on avait eu parfois des témoignages d'utilisation, en fait, de de cette taxe, des questions que vous posiez, donc ça c'est intéressant aussi que vous puissiez les faire remonter ou les inscrire dans le cadre du débat public. Donc, ça, c'est le premier point que je voulais évoquer, mais c'était un petit peu... des questions qui étaient apparues à la première réunion, mais qui n'ont pas forcément allées plus loin pour l'instant donc si vous pouvez savoir si vous vouliez en débattre encore, peut-être en troisième réunion...

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Est-ce qu'il y a... ? Oui ?

Gardez votre micro, M. VOS parce que...

**Mme Émilie ROCHE — Chargée de mission VALPENA — CPDPMEM Charente-Maritime**

Oui, j'ai juste pour porter à connaissance donc, la Commission, effectivement, c'est une question qu'on a déjà pu aborder avec les différents services de l'État. Donc on connaît, effectivement, le camembert, la répartition entre les différents organismes et les comités des pêches. Par contre, ce qui reste complètement dans le flou encore aujourd'hui, ce sont les critères d'utilisation de ces fonds. Auparavant un texte prévoyait, donc que ces fonds aller vers un fonds de compensation, qui aurait disparu donc dans la dernière moulure, donc déjà on sait pas, pour l'instant, qui va gérer ces fonds-là et surtout, on ne sait pas quels sont les critères qui vont permettre aux structures professionnelles de les mobiliser. Il était question de critères liés aux (?) en mais bon le (?) est en train d'être remplacé là donc pas donc... donc est ce qu'on est, pour l'instant, la seule indication que l'on a, ce sont que les fonds doivent servir au financement de projets pour l'exploitation durable des ressources halieutiques. Mais on ne sait pas sur quels critères, par qui ils vont être sélectionnés, quel va être le cadrage opérationnel de tout ça... voilà. Donc ça c'est une grosse inquiétude qu'on a aussi, voilà, des structures professionnelles, ce que je tenais à faire remonter à ce sujet, merci.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Alors, est-ce qu'on a en France des retours, justement, sur ce type de choses ? Est-ce que vous avez, sur les parcs qui sont construction, est-ce que c'est des sujets qui ont été abordés ? Est-ce qu'on a des retours là-dessus, non pas encore ?

Les fameuses Commissions maritimes que vous avez évoquées, qui sont des grandes instances de concertation, n'ont pas du tout travaillé les critères, je... ?

**Mme Émilie ROCHE — Chargée de mission VALPENA — CPDPMEM Charente-Maritime**

En fait, il y a une demande de cadrage national, donc pour l'instant il n'y a rien qui a été défini, même pour les parcs qui sont, finalement, bientôt concernés, notamment le banc de Guérande ou a priori ces points-là vont arriver, surtout pas dans un an... donc voilà, il serait temps de clarifier, de définir ces critères d'utilisation parce qu'il y a des comités qui vont bientôt être concernés.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

J'ai une question pour Pierre-Emmanuel VOS,

Il y a une question qui est posée et dont on sent bien qu'elle dépasse le cadre du parc d'Oléron. Vous avez évoqué une troisième réunion de travail, pourquoi pas. Ça, c'est notre rôle, commission de monter cette réunion si les pêcheurs en expriment le besoin. Est-ce que ce sujet-là, pour une troisième réunion, qui aura lieu dans maximum un mois, est ce qu'on aura avancé ce sujet-là pour leur donner des réponses ou vous savez déjà que non, on n'aura pas avancé ?

**M. Pierre-Emmanuel VOS — Directeur du projet éolien en mer de la DREAL**

Moi, j'ai pas forcément la réponse, je peux aller aux nouvelles au plan national, mais je sais pas... peut être que mes collègues soit de l'administration, que ce soit DIRM ou que ce soit DDT ont plus d'information, j'en sais rien. Moi, pour l'instant pas, et je suis pas sûr que je puisse en avoir dans les semaines à venir... vous avez peut-être un mot à ajouter là-dessus, non ?

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Est-ce qu'en ligne... on n'a personne ? Non ? On sait jamais...

**M. Pierre-Emmanuel VOS — Directeur du projet éolien en mer de la DREAL**

Donc on peut... on peut essayer d'avoir un peu plus d'informations, c'est pas forcément le cas en ligne...

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

On va passer à une question supplémentaire ici.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Merci. Donc, oui moi ce que ce que je vois dans la répartition qu'il y a pour les structures professionnelles. L'inconvénient c'est que comme les parcs vont être des zones d'exclusion, comment disent les pêcheurs anglais et tout, qu'il y a plus rien dedans... il va y avoir un report de pêche autour de ces parcs. Et, comme on est dans un parc naturel marin, qui dit qu'il y a une surexploitation, dites, qu'à court ou moyen terme ça va poser des problèmes... (?) indemniser directement les pêcheurs.

C'était ma question. Ah ! Et qui fait la bibliographie, comment dire, pour le parc ?

**Mme Aurore GILLMANN — responsable de la concertation environnement – RTE**

Oui, juste rapidement sur la question de, je l'ai dit, de ne pas pouvoir indemniser directement les pêcheurs, en fait (?), pour éviter la (?) de pêche, voilà de fonds public qui est, d'une façon ou d'une autre... donc voilà. Pourquoi, ça vous a été présenté ce matin, un protocole d'indemnisation a été élaboré de façon collective, même s'il peut y avoir des indemnisations directes individuelles, mais qui doivent être caractérisées et objectivées, et cetera. Donc ça, c'est pour l'indemnisation dont on a parlé ce matin. Et pour la taxe, ça il faudra poser la question au législateur, mais probablement qu'il y a ce même type de problème aussi juridique, mais là il faudra interroger un parlementaire plus probablement, puisque cette taxe est issue du travail législatif.

**Mme Faustine MASSON — membre du Comité régional des pêches Nouvelle-Aquitaine**

J'avais juste une petite question à... pour vous, M. VOS, à ajouter à votre liste concernant la taxe éolienne. Là on parle donc d'un ou deux parcs qui pourraient, ou ne pourraient être pas, à cheval sur la ZEE, donc comment ça se passe pour la taxe éolienne, si même un seul parc est à cheval sur la ZEE et mer territoriale ? Merci.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Ça n'apporte pas de réponse particulière

Vous aviez également une question ? Ah !



Alors peut-être, moi je... alors je vais donner la parole à mon collègue Denis CUVILLIER, et puis ensuite, ce que je vous propose c'est qu'on identifie, déjà 1. S'il y a une opportunité à se revoir sur une troisième réunion de pêche et, si oui, quelles sont vos attentes ? Et alors de quoi on parle, plus précisément, qui permettra, parce que là on n'a plus beaucoup de temps, de trouver les bons intervenants ou, en tout cas, d'aller chercher les réponses quand elles sont disponibles, puisque là on voit qu'il y a certaines questions auxquelles on n'arrive pas à apporter de réponse. Denis, je te laisse animer cette dernière partie, moi je prends note.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

OK, Je suis pas un expert du sujet, mais j'ai... j'écoute la réunion depuis ce matin. Et sur la question des indemnités individuelles, j'ai entendu ce matin l'exposé du RICEP, qui a donné même des montants précis en disant, voilà sur tel port, voilà ce qu'on a donné individuellement aux pêcheurs concernés. Alors je ne sais pas si RTE, c'était un parc RTE sur lequel le RICEP s'exprimait, sur lequel vous pourriez donner un complément ou c'était un autre sujet ?

**Mme Aurore GILLMANN — responsable de la concertation environnement – RTE**

C'était pour tous les projets de liaisons électriques en mer. Il a été question d'interconnexion, donc IFA2 par exemple, qui a été mise en service il y a peu près un an. Donc la phase d'indemnisation est terminée c'est pourquoi le RICEP s'autorise à publier, à communiquer sur les résultats. Et, comme ça a été expliqué aussi, on a pu le faire aussi avec le COREPEM pour le parc de Saint-Nazaire. Voilà, on est en (?) avec le producteur, on a mis en place la même méthode parc-raccordement, négociée avec le COREPEM, en application de la méthodologie qui nous a été présentée ce matin, et que RTE a appliqué à d'autres façades, sur d'autres projets. Quasiment tous nos projets ont fait l'obligation de cette méthode, dès lors, évidemment, qu'elle est acceptée par les comités en question et qu'ils acceptent de jouer le jeu, notamment de verser leurs données puisque c'est la base comme ça a été dit ce matin.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

Est-ce que ça va vous apporter quelques éléments de réponse sur votre question ?

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Non, pas vraiment. Ça n'apporte pas vraiment de réponse.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Attendez, parce qu'ils vous entendent pas sur internet.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

En fait, moi ce que je voulais démontrer c'est que le fait que si les pêcheurs percevaient comment dire, une partie de la taxe, ils pourraient s'arrêter proportionnellement au nombre de jours travaillés. Et ça éviterait un report de pêche, c'est ça que je veux dire, donc là surexploitation. Et, quand c'est la personne qui subit un préjudice, il me semble légitime que ça soit lui qui perçoive...

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

C'est l'exemple qu'ils ont donné ce matin. Quand il y a un préjudice subi par des pêcheurs, qui avaient été indemnisés individuellement auprès des pêcheurs. Sauf à ce que j'ai mal compris...

**Mme Aurore GILLMANN — responsable de la concertation environnement – RTE**

Je vais reprendre mon propos. Exactement, je crois qu'on parle de choses très différentes. Il y a l'indemnisation des pêcheurs individuelle ou collective, en application de la méthode RICEP qui vous a été présentée ce matin, en cas de préjudice certain. Et, juridiquement parlant, on doit caractériser le préjudice pour pouvoir indemniser, sinon, gestion de (?), problème juridique, et cetera.

Après, la taxe éolienne c'est autre chose. C'est le législateur qui a fait le choix de la mettre en place, avant même le lancement des premiers appels d'offres, et il me semble que c'est pour éviter certains écueils juridiques que ça a été... voilà, prévu, tel que ça a été prévu, comme ça vous a été présenté ici. Et, dernier point Monsieur le Vice-président, j'ai votre réponse sur le poids des charrues qui est très variable, donc d'un projet à l'autre et d'un câblage, c'est toujours un peu la même chose, ça va de 22 à 45 tonnes en l'air.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

Voilà. Donc des pêcheurs, qui ont subi des préjudices, ont été indemnisés. Voilà ce que j'ai compris de l'exposé de ce matin.

J'ai compris que c'est un peu votre préoccupation.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Encore une fois, l'indemnisation c'était pour la partie construction, là du coup la taxe éolienne c'est pour la phase d'exploitation et, du coup, c'est bien deux choses différentes.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

Alors, ces sujets-là, ils sont complexes, ils sont riches. On peut rentrer sur ces sujets par différents angles. Chaque fois que vous le pourrez, quand vous poserez des questions, parce que les questions auxquelles vous n'avez pas trouvé de réponse ici, et on comprend, pour les difficultés qu'on vient d'évoquer, n'hésitez pas à les reposer sur le site du débat public, précisez bien votre question et on s'attachera nous, c'est notre mission, Commission, à aller demander auprès des interlocuteurs compétents, qu'ils vous donnent les réponses argumentées sur chacune de vos questions. Voilà, donc c'est... désolé c'est un petit exercice qu'on vous impose, on comprend la préoccupation qu'il y a derrière vos demandes, mais à un moment donné il faut les formaliser, les concrétiser en question pour qu'on puisse apporter des réponses précises. Est-ce qu'à ce stade, il y a d'autres questions ?

C'est une expression qui... du CRTME qui dit « les structures professionnelles ont des missions définies par le code rural, ça pourrait être un critère stable d'utilisation de ces fonds ». Voilà un témoignage qui a été donné.

Est-ce qu'à ce stade, il y a, sur cette journée, plus globalement, des questions, des préoccupations, des choses que vous voudriez faire remonter et que vous voudriez qu'elles soient enregistrées dans cette réunion pour qu'elles puissent figurer dans le compte rendu ?

**M. Philippe MICHEAU — Président du collège des chefs d'entreprise de pêche maritime et d'élevage marin**

Je sais pas si on aura l'utilité d'une troisième réunion, mais, par contre, on aura l'utilité d'une présentation des enjeux sur la pêche, vraiment bien schématiser, au niveau du festival, voilà.

Parce qu'on le voit bien, l'une des préoccupations, l'une des questions, comme pour la taxe éolienne, mais bon, ça personne pourra nous répondre ici, il n'y a que l'État qui pourra nous répondre et pour l'instant je pense que ça va mettre du temps à répondre, puisque y a des critères juridiques avec la PCP et nos collègues européens qui n'autorisent pas d'aide directe de l'État et ça c'est une taxe de l'État et ils nous empêchent de la percevoir directement. Je pense que c'est pour ça que ça traîne trop. Mais, ensuite, moi personnellement, je vois pas... voilà, on a un peu fait le tour, on a encore beaucoup de questions, mais qui vont pas pouvoir être répondues, puisque soit il y a pas de parc encore en service, soit il n'y a pas, aux niveaux usages des maritimes, il n'y a pas de parc en service,

Au niveau des suivis halieutiques, il n'y en a pas eu. Donc on est encore beaucoup dans le flou, et voilà.

Mais je pense que, décrire les enjeux de la pêche pendant le festival sera une très grande chose.

**M. Denis CUVILLIER — membre de la Commission particulière du débat public**

C'est bien noté pour vous, en tant qu'organisateur de ce festival.

Donc une table ronde sur les enjeux de la pêche, par exemple, pourrait être un moment d'expression privilégié, en tout cas, d'échange.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Juste pour précision, par rapport à tout ce qui a été fait aujourd'hui, je rappelle simplement que tout a été enregistré. Donc tout ce qui est présentation, PowerPoint, les propose de Denis, et cetera. Donc tout reste bien entendu disponible, accessible au public pour... en tout cas, voilà, pour ceux que ça intéresse. Est-ce que... alors donc on a vu l'intérêt d'une troisième réunion de pêche ?

ici, moyen ? Est-ce que vous avez... je me retourne peut-être vers vous, est-ce qu'il y a des choses auxquelles on ne peut pas répondre ou auxquelles on pourrait répondre, mais on n'a pas encore répondu, qui vous intéresse. Est-ce que vous voyez l'intérêt d'une troisième réunion ? Ou est-ce qu'on est bon ou, en tout cas, vous passerez par des moyens peut-être différents ?

**M. Luc PICOT — secrétaire général de la Commission particulière du débat public**

Alors, comme ça, est-ce qu'il y a un enthousiasme délirant pour faire une troisième réunion ? C'est peut-être un peu compliqué à se dire. Moi je vais vous dire que côté Commission, il avait été envisagé, à la première réunion, le 30 novembre, on avait dit que la question de la localisation pourrait être traitée à la fin, après avoir « épuisé » entre guillemets, on voit bien qu'on n'a pas épuisé tous les sujets, mais les grands sujets de sécurité maritime, design d'un parc, et cetera. Et que, en fonction des connaissances apprises sur ces sujets-là, la profession pourrait, éventuellement, il y a beaucoup de conditionnels, éventuellement, réfléchir à un travail sur la localisation. Moi je vous alerte juste d'une chose, c'est qu'ici, dans ce débat public, on a pas volonté de vouloir monter les publics les uns contre les autres. C'est-à-dire, à recueillir des avis de localisation de manière individuelle et non travailler de manière collective. Ça a été le cas dans certains débats publics où des représentants professionnels du monde de la pêche ont proposé des localisations et il n'y a pas eu... et ça a été regretté, de travail collectif pour voir s'il y avait la possibilité de les faire converger ou pas. Donc, nous, notre responsabilité c'est pas simplement de vous dire, dans les cahiers d'acteurs vous pourrez mettre des localisations et puis d'attendre le 28 février, peut-être au dernier cahier d'acteurs versé, découvrir, voilà, il y a telle structure professionnelle qui propose un endroit A, l'autre un endroit B et l'autre un endroit C. Nous souhaitons, dans ce débat public, faire en sorte que, au moins, ce qui est présenté par les acteurs soit discuté aussi entre vous. Je vais aller... on l'a noté pas forcément les mêmes intérêts, pas les mêmes visions du sujet. Donc, prendre un temps d'échange qui n'a pas vocation à être exclusif, ce temps d'échange, qui n'a pas vocation non plus à dire « on acte d'une carte collective ». Mais, au moins, prendre un temps d'échange peut être très court, simplement, ça peut être une visio de 2 h, ou une réunion complètement présentielle si les conditions sanitaires, ou un dispositif beaucoup plus léger que les dispositifs des deux précédentes journées. Au moins, s'offrir un temps d'échange, pour dire voilà, moi... peut-être que certains comités vont dire « bah moi je suis dans le scénario 0, point. » D'autres vont dire « moi j'ai choisi un des scénarios qui a été présenté par le public le 14 janvier », et peut-être d'un autre va dire « manière il n'y a aucun des scénarios qui me convient, mais moi j'ai fabriqué un autre scénario ». Ça peut être déjà un premier exercice. Deuxième exercice, c'est aussi, sans vouloir forcément sortir une localisation ou pas, peut-être dire, on prend les scénarios tels qu'issus de l'atelier du 14 janvier et vous les décortiquez au nom de la profession de pêche. En disant « pour nous, les pêcheurs, voilà comment on a appréhendé tous les scénarios », ce qui permettra de renseigner le maître d'ouvrage sur sa prise de décision sur, voilà, la sensibilité des pêcheurs sur un scénario. Donc, vous voyez, il y a plusieurs options possibles, pour cette troisième réunion, qui traite de la question sur lequel le débat public porte et sur la réponse, sur laquelle le débat devra... renseigner. Parce que là, on est... je vous le dis très clairement, dans une situation très descendante. L'État apporte ses connaissances, il se fait challenger par les parties prenantes, et c'est bien normal dans le débat public, mais il a ce travail où... de discussion pour que l'État puisse donner une réponse en fin de débat public, qui prenne, au mieux, les intérêts et les positions des différents organismes de pêche. On regrette, aujourd'hui, que le comité régional Pays de Loire, par exemple, n'a pas

pu s'exprimer. ? est le président, voilà. Ils ont prévenu qu'ils pourront pas venir (?), ils ont bien dit clairement qu'ils écouteront l'intégralité des échanges. Donc voilà, c'est à l'aune de ça, que nous évoquons la troisième réunion, alors forcément une journée, je vous le dis. Nous, en responsabilité, on se doit de permettre aux entités du monde de la pêche de pouvoir s'exprimer, à définir ensemble la façon d'expression, est-ce que c'est fermé, ouvert, visio, pas visio, et cetera. Mais on conclura pas en disant « bon, on a on a étudié tous les... on a découpé en rondelles tout le sujet et il y a pas besoin de vous écouter sur votre exception, sur le projet de parc éolien en mer ». Voilà, donc on peut faire un tour de table, si vous voulez, on n'est pas obligés de... on conclura pas, de toute façon, de ce qui s'est dit aujourd'hui, sur le fait qu'on fera une troisième réunion ou pas. On se laisse encore un peu de temps. Mais, plutôt, voir est-ce que (?) et les angles qui pourraient être possibles.

**M. Johnny WAHL — Vice-président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins NA**

Je crois que la position des structures, quelles qu'elles soient, c'est (?)

Et nous, pour l'instant, on n'a pas... on n'a pas mandat pour dire oui pour une localisation. Vu tout ce qui a été amené, pour nous c'est non, voilà.

**Mme Julie DUMONT — CNDP**

Est-ce que d'autres personnes souhaitent s'exprimer ? Est-ce qu'on finit comme ça ?

Écoutez, effectivement Luc a raison, c'est une possibilité qui est offerte de faire des propositions qui peuvent, tout à fait, ne pas convenir. Mais c'est le temps du débat public, il nous reste un mois, et effectivement, c'est un peu maintenant, s'il devait y avoir une poursuite en tous cas que les porteurs de projet doivent entendre, tout ce qu'il y a à entendre.

Merci à tous pour ces échanges sur l'ensemble de cette journée. Merci à vous qui étiez présents avec nous aujourd'hui, à ceux qui ont fait de longs déplacements pour nous rejoindre, et merci à tous ceux qui nous ont suivi en visio, sur des formats mixtes c'est pas évident.

Ah ! Il me semble que je vois quelqu'un qui lève la main ?

Ah il salut, d'accord, au revoir.

Merci à tous donc pour cette journée et à très bientôt.

On continue d'alimenter, via le calendrier des événements, voilà, en fonction des prochaines rencontres qui auront lieu et, surtout, ne pas oublier le temps un peu fort de ce débat public qui aura lieu les 18 et 19 février, donc le festival à La Rochelle, où il y aura énormément de choses très intéressantes à suivre.

**FIN DE LA PARTIE 2**

**Fin de la réunion**

---