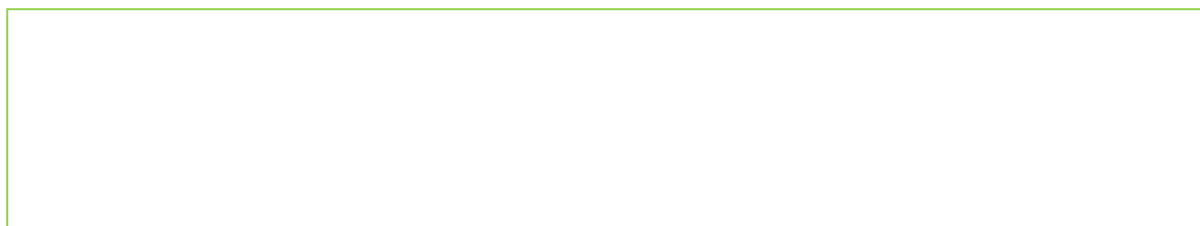


DÉBAT PUBLIC DUNKERQUE ÉOLIEN EN MER



SALLE/ADRESSE :	Dunkerque, Pavillon des Maquettes
PARTICIPANTS :	70 personnes en salle, 36 sur Zoom
DÉBUT > FIN :	17 h 36 à 20 h 11 (durée du REC : 2 h 35)
QUESTIONS-RÉPONSES :	16 questions

CPDP

M^{me}	Dominique	SIMON	Membre de la Commission particulière du débat public
M.	Jacques	ROUDIER	Membre de la Commission particulière du débat public
M^{me}	Priscilla	CASSEZ	Secrétariat général
M.	Éric	BONTE	Secrétariat général
M^{me}	Christine	MARCO	Assistante du Secrétariat général
M^{me}	Valentine	COLLET-LAMOINE	Stagiaire

Intervenants :

M.	Stéphane	RAISON	Président du Directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque
M.	Nicolas	MAIRE	Chef du bureau Domanialité - énergies marines - Préfecture maritime manche Mer du Nord
M^{me}	Élodie	SCHMIT	Adjointe au Chef du bureau Domanialité - énergies marines - Préfecture maritime manche Mer du Nord
M.	Maxime	PLANQUE	Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire
M.	Pascal	DERACHE	Responsable RTE du Débat public
M.	Charles	PLEINTEL	Vice-Président des Pilotes de Dunkerque
M.	Frédéric	DROGERYS	Président du Comité départemental des Pêches maritimes et des Cultures marines
M^{me}	Claude	PICHOCKI	Vice-Présidente du Yacht Club de la Mer du Nord
M.	Alain	LEDAGUENEL	Président de la SNSM Dunkerque
M.	Benoît	FIGAREDE	Chef de projet EMD Pêche et usages

COMPTE RENDU DE RÉUNION :

M^{me} Dominique SIMON, Membre de la Commission particulière du débat public

Bonsoir. Mon nom est Dominique SIMON, je suis membre de la Commission particulière du débat public qui organise le débat auquel vous allez participer ce soir, avec Jacques ROUDIER qui a conçu la structure de cette rencontre et qui l'animera tout à l'heure. Nous sommes très heureux de vous accueillir pour cette rencontre consacrée à l'approfondissement d'un enjeu important du débat et qui concerne le projet d'Éoliennes en Mer au large de Dunkerque, qui est la question des usages de la mer et de l'intégration de ce projet dans ces usages. Je commence par vous rappeler, parce que c'est important, que nous tenons cette rencontre en tenant compte de toutes les contraintes liées à la situation sanitaire, contraintes qui ne cessent d'évoluer, et ce n'est peut-être pas terminé, mais qui nous ont valu déjà d'avancer l'horaire de cette rencontre à 17h30. Merci d'être là, d'être à l'heure. Nous sommes ici physiquement rassemblés au Pavillon des Maquettes, mais nous ne sommes pas seuls. Il y a une autre salle virtuelle avec des gens bien réels qui participent à cette fameuse salle visio Zoom, que j'aimerais bien voir apparaître à l'écran pour que l'on puisse se sentir ensemble même s'ils ne sont pas avec nous physiquement. Cette salle visio est animée par Sofia ALIAMET que nous devrions voir apparaître. Bonsoir.

M^{me} Sofia ALIAMET, Animatrice Zoom

Bonsoir, Dominique. Nous sommes 36 ce soir sur Zoom. Nous sommes prêts à suivre les échanges et à participer.

M^{me} Dominique SIMON, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci, et à tout à l'heure. Donc, une rencontre qui tient compte des conditions, tous masqués, à distance. Tout à l'heure, lorsque vous aurez à prendre la parole, vous ne tiendrez pas le micro. On vous le tendra pour réduire les risques de contamination. Parmi ceux qui sont ici ce soir, il y a quelques habitués de ce débat. D'autres le sont moins. De toute façon, cela nous semble important de vous redire quelques mots sur les principes du débat, sur l'enjeu de ce débat autour du projet des Éoliennes en Mer au large de Dunkerque. Sachez que ce débat est organisé par une Commission particulière qui a été désignée par la Commission nationale du débat public, dont il est important de rappeler qu'il s'agit d'une autorité administrative indépendante. D'ailleurs, la même caractéristique d'indépendance s'applique à la Commission particulière. Nous sommes quatre personnes. Vous avez deux représentants ici et deux autres, Roland PEYLET, le Président, et Claude BREVAN. Nous sommes largement soutenus et supportés par un Secrétariat général animé par Priscilla CASSEZ, avec Éric BONTÉ, Christine MARCO et Valentine COLLET. Notre intérêt en organisant ce débat est d'essayer de faire en sorte que vous soyez le plus nombreux possible à pouvoir y participer, à pouvoir vous informer à propos du projet qui est en débat. Notre enjeu est de vous donner la parole et de la faire entendre. Le débat public tel que nous le pratiquons repose sur six principes auxquels nous tenons mordicus et qui sont très importants, qui sont les garants de la qualité de ce débat.

- Les premiers principes concernent directement la Commission particulière. Ce sont les principes d'indépendance et de neutralité. L'indépendance, cela veut dire qu'aucun d'entre nous ici n'a de relation ou d'intérêt particulier, de lien, avec l'une des parties prenantes intéressées à ce projet. Nous sommes indépendants et nous sommes neutres, c'est-à-dire que nous veillons à n'exprimer à aucun moment un point de vue sur le projet lui-même. Nous ne parlons pas du projet. Nous parlons du débat. Ce qui nous intéresse est la qualité du débat. Le débat doit vous permettre de vous faire votre opinion, d'interroger et de questionner, d'argumenter autour de ce projet.

- Le troisième principe fondamental est la transparence. Bien évidemment, elle caractérise beaucoup l'exigence que la Commission particulière a vis-à-vis des maîtres d'ouvrage, qui sont ici et se présenteront tout à l'heure, EMD et RTE. Nous veillons à ce que toute l'information disponible existante soit mise à disposition.

- Le quatrième principe nous concerne tous. C'est celui de l'argumentation. C'est la philosophie du débat. Le débat n'est pas simplement le comptage d'un certain nombre de positions de pour ou de contre. C'est plutôt la mise en confrontation d'arguments, ce qui fait que je pense ceci ou cela, quelle est la raison pour laquelle j'avance cette position. C'est une façon d'éclairer précisément le jugement et la compréhension à propos de ce projet.

- Le cinquième principe très important est celui de l'égalité de traitement à laquelle nous veillons, c'est-à-dire qu'ici, chacun a la même voix, la même place pour s'exprimer. Il n'y en a pas qui ont une voix qui compte plus que d'autres. Vous avez tous la même place.

- Le dernier principe est celui de l'inclusion qui fait que nous allons faire tous nos efforts, et nous le faisons régulièrement, pour aller chercher le plus grand nombre de participants et surtout ceux qui n'ont pas l'habitude de s'exprimer et de prendre la parole.

C'est munis de ces six principes que nous avons pensé la structure du débat. Nous vous invitons à y participer comme vous le faites ce soir, c'est-à-dire en participant à un événement public. Comme vous l'avez vu, on peut y participer physiquement ou en visio. Vous pouvez rencontrer la Commission particulière, enregistrer des points de vue à travers une vidéo. Vous avez peut-être déjà vu dans les rues de Dunkerque un animal étrange qui est un vélo surmonté d'une cabine dans laquelle vous pouvez enregistrer des vidéos. Nous en voyons la photo. Vous pouvez, et je vous invite à le faire, vous exprimer sur le site Internet de ce débat, poser des questions, exprimer un avis, apporter une contribution. Si vous le souhaitez, si vous n'avez pas Internet, vous pouvez aller 16 rue Thiers au local du débat, où vous pouvez apporter des contributions, poser des questions. Vous êtes invités à participer. Faites-le vous-même. Faites-le savoir autour de vous. Que va produire ce débat à la fin ? D'abord, nous aurons deux mois, nous, Commission particulière, pour établir un compte rendu du débat. L'idée n'est pas que nous exprimions un point de vue sur le projet en tant que Commission particulière, mais nous exprimerons un point de vue sur le débat et sur les arguments qui ont été échangés, les questions qui ont été posées, les enjeux qui paraissent importants aux citoyens qui se sont exprimés. Nous aurons ensuite, en même temps que la publication de ce compte rendu, la publication d'un bilan par la Présidente de la Commission nationale du débat public. Ensuite, le maître d'ouvrage aura trois mois pour dire ce qu'il fait de ce compte rendu, quelle décision il prend sur la base de ce compte rendu quant à la poursuite éventuelle de ce projet et à ses caractéristiques. Tout cela sera publié sur le site du débat et celui de la Commission nationale du débat public. Voilà à quoi nous jouons ce soir. Ce sont les principes et l'esprit du débat public que nous allons vivre au cours de cette réunion. Nous nous trouvons au Pavillon des Maquettes, sur les terres du Grand Port Maritime de Dunkerque. Monsieur Stéphane RAISON, qui en est le Président, qui nous fait le plaisir d'être là, ce qui n'était pas évident en cette journée tout particulièrement, va venir ouvrir la rencontre.

M. Stéphane RAISON, Président du Grand Port Maritime de Dunkerque

Merci, Madame SIMON. Merci, Jacques ROUDIER, de votre invitation. C'est vrai qu'avec Madame SIMON, on se connaît, car nous avons déjà vécu une période de débat public en 2017. Je suis très heureux de pouvoir vous accueillir ce soir au Pavillon des Maquettes du Grand Port Maritime de Dunkerque. Je voudrais d'abord saluer les autorités, Monsieur le représentant du Préfet maritime, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les membres de la CPDP et toute votre équipe, Messieurs les porteurs du projet éolien offshore, Mesdames et Messieurs. Ce soir, nous sommes dans un contexte particulier qui est lié à la pandémie. Ce n'est pas évident d'organiser un débat public dans ces conditions. On ne sait pas ce qui va nous arriver. On croise les doigts pour que ce débat public puisse aller au bout de son temps. Ce soir, vous allez parler et échanger sur les questions de sécurité maritime, qui sont au cœur de nos missions, nous le voyons tous les jours. Je suis accompagné ce soir par Éric SOREL, mon commandant de port, qui sera là si nécessaire pour répondre à vos questions techniques, en tout cas vis-à-vis du port. Ce que je voulais vous dire au début et avant de vous souhaiter de très bons échanges, c'est que la question de la sécurité maritime vis-à-vis du projet éolien est au cœur de nos préoccupations depuis 2014. J'ai vu Alain LEDAGUENEL, ancien pilote, qui est là, avec qui nous avons beaucoup travaillé à partir de 2014 sur les questions de sécurité maritime à l'initiative du président VERGRIETE. Donc, nous sommes particulièrement contents que ce processus puisse se dérouler sous les meilleurs auspices parce que c'était un de nos sujets majeurs, de faire en sorte qu'il y ait une compatibilité totale entre le projet et le port, parce que vous savez que le port est un outil essentiel pour le territoire. C'est un outil qui pèse 4 milliards d'euros de valeur ajoutée par an, 32 000 emplois, directs, indirects et induits. Il faut que l'ensemble de ses usages puissent continuer à exister et à travailler les uns avec les autres. Je ne vais pas être beaucoup plus long. La place est au débat, ce soir. N'hésitez pas à revenir vers nous. Je vous souhaite une excellente soirée qui s'arrêtera avant 21h, heure de couvre-feu. Merci à vous.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci de cette introduction et de cet accueil, et d'avoir bénéficié de cette magnifique salle pour cette réunion avec, dans le mot « maquette », déjà, une petite dimension maritime qui sommeille... Quelques indications sur la façon dont cette réunion va être organisée. Nous commencerons par deux exposés, deux interventions introductives. L'une va être faite par les représentants de la Préfecture maritime. Comme vous le savez, le Préfet maritime est l'autorité suprême représentante de l'État pour régler tout ce qui se passe en mer. Il nous a paru important que ce soit la Préfecture maritime qui commence par un exposé introductif sur le constat et les enjeux de la zone dans laquelle va se situer ce projet éolien. Dans la foulée, j'ai prévu que les maîtres d'ouvrage répondent en indiquant quelle est la façon dont ils appréhendent les dispositions qu'ils doivent prendre pour répondre à ces enjeux de sécurité en commençant par des indications sur les études auxquelles ils procèdent pour construire cette réponse. Nous aurons après un premier échange. Vous pourrez commencer à poser vos questions, faire part de vos points de vue. Le reste de la réunion sera entrecoupé par deux fois deux interventions d'usagers de la mer et de personnes qui pratiquent ces eaux qui pourraient entourer ce projet s'il se réalise. Donc, j'ai demandé au titre des activités de commerce à un pilote de s'exprimer, au titre des activités de pêche au Président du Comité Départemental des Pêches. Au titre de la plaisance, la Vice-Présidente d'un Yacht-Club s'exprimera. Il m'a paru important de faire s'exprimer le Président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, en tout cas de son antenne de Dunkerque. Ce sont ces interventions des pratiquants de la mer, mais il y en a probablement beaucoup d'autres dans cette salle, qui rythmeront notre séance qui sera entrecoupée de moments de questions pouvant venir de la salle présente qui nous réunit, mais aussi de la salle Zoom à distance, selon des modalités que j'indiquerai tout à l'heure. Voilà comment va se passer cette réunion. Je vais demander tout de suite aux représentants de la Préfecture maritime de rejoindre la tribune, la table d'où ils vont s'exprimer, pour leur présentation.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Merci de nous laisser la parole. Nous allons faire cette présentation à deux voix, moi-même, Nicolas MAIRE, et Élodie SCHMIT. Pour rappel, la mission du Préfet maritime est de deux ordres. La première, c'est d'assurer la sécurité maritime, à savoir la sécurité des biens et des personnes, mais également préserver l'environnement marin. Ces missions sont remplies sur la zone que vous pouvez voir ici. Elle s'étend de la Baie du Mont-Saint-Michel jusqu'à la frontière belge. C'est 870 km de côtes, deux régions côtières, sept départements littoraux, 251 communes littorales et 45 ports. On peut considérer que c'est également un environnement particulier pour la navigation. C'est un espace aux eaux resserrées. Au plus large, la Manche-Mer du Nord fait 60 nautiques. Au plus étroit, dans le Pas-de-Calais, elle fait 20 nautiques. À cela s'ajoutent des conditions météo océanographiques plutôt difficiles. Vous avez des bancs de sable un peu partout, en particulier au Nord de Dunkerque, les Bancs des Flandres. Vous avez régulièrement des jours avec de la brume en mer. Vous avez un jour sur 3 par an plus de 60 km/h de vent, qui souffle majoritairement vers la côte française. Donc globalement, des conditions météo un peu complexes. Néanmoins, cela n'empêche que le trafic maritime commercial soit très important, comme vous pouvez le constater sur cette carte. Le détroit du Pas-de-Calais est le premier détroit le plus fréquenté au monde en nombre de navires. 60 000 navires de commerce transitent chaque année dans cette zone. C'est 25 % du trafic mondial. Ce trafic commercial est essentiel, car 85 % de nos biens de consommation viennent de la voie maritime. 60 000 navires transitent dans cette zone, 900 millions de tonnes de marchandises sont déversées chaque année dans les ports d'Europe du Nord et dans les ports français, tels que celui de Dunkerque qui est le troisième port de commerce français. En ce qui concerne le type de ces navires, nous avons constaté une augmentation exponentielle depuis plusieurs années de leur dimension et de leur capacité d'export. En 1956, le premier porte-conteneurs qui était mis sur cale pouvait transporter l'équivalent de 96 conteneurs. Maintenant, on lance des porte-conteneurs de plus de 400 m qui transportent plus de 23 000 conteneurs. J'ai fait un bref zoom sur la zone qui nous intéresse. Vous pouvez constater le rail montant qui mène vers l'Europe du Nord au plus proche de la côte française. On voit très bien ici le chemin d'accès au port de Dunkerque. Vous avez ici le périmètre du parc éolien à proximité du rail montant du DST du Pas-de-Calais. Bien entendu, il n'y a pas que des porte-conteneurs et des pétroliers en mer. Nous avons toute une diversité d'usages en Manche-Mer du Nord. Vous avez un trafic longitudinal de trafic commercial. Vous avez en plus un trafic transversal de l'Angleterre vers la France, et inversement, de navires à passagers chaque jour. En temps normal, sans Covid-19, 45 000 passagers transitent de la France vers l'Angleterre. Cela est à peu près entre 15 millions et 16 millions de passagers chaque année qui partent des ports de Dieppe, Boulogne ou Dunkerque. À cela s'ajoute la pêche professionnelle. 800 navires de pêche professionnelle français pêchent dans la zone. Boulogne, qui n'est pas très loin, est le premier port de pêche français. Vous avez la plaisance qui est très importante. 500 manifestations nautiques sont organisées en

Manche-Mer du Nord chaque année, 135 000 navires de plaisance sont immatriculés sur les ports de plaisance sur la façade normande et des Hauts-de-France.

En plus de cela, il faut souligner la sensibilité de la zone maritime. Entre 38 et 40 % de l'espace maritime est classé sous protection environnementale, type Natura 2000. Nous ne sommes pas très loin du Parc naturel marin des Estuaires picards, pour l'illustrer. Pour résumer, vous avez une multiplicité d'usages en Manche-Mer du Nord dans une zone assez restreinte. Cela crée un environnement complexe qu'il est nécessaire de surveiller et de réguler. Même si on le surveille et on le régule, on ne peut pas empêcher les accidents de survenir. J'ai mis des photos un peu spectaculaires de grands événements que nous avons pu connaître ces dernières années. En haut à droite, vous avez un navire de commerce qui a chaviré suite à un abordage avec un autre navire en 2018. Là, vous avez ce qu'on a régulièrement dans les périodes hivernales par mauvais temps, des pertes de conteneurs dans le détroit. En 2019, il y a eu trois abordages de navires de commerce en Manche-Mer du Nord, sept « presque accidents », c'est-à-dire qu'on a évité de peu la catastrophe, et 210 navires en avarie. Je n'évoque que les événements qui concernent les grands navires de commerce. Les petits navires, mais également les personnes, ne sont pas en reste. En 2019, 1 900 opérations de secours à personne et d'assistance ont eu lieu. 6 000 personnes ont été impliquées. Nous avons déploré 30 décès et 7 disparitions. Quoi qu'il arrive, le risque zéro n'existe pas. Vous aurez toujours des accidents maritimes. Maintenant, notre mission est de faire en sorte que ce risque soit réduit à sa portion congrue. C'est pour cette raison que la France a établi un dispositif de sécurité maritime assez complet. Le premier dispositif est un dispositif de prévention qui est de deux ordres. Le premier, ce sont les dispositifs de séparation du trafic. Vous les voyez en mauve, ils sont au nombre de trois, un au large de la Bretagne, un au large de la Normandie et un dans le détroit du Pas-de-Calais. Ce dispositif dans le détroit du Pas-de-Calais est le premier qui a été créé au monde en 1967. Ces DST ont deux objectifs. Le premier est de prévenir les abordages entre les navires qui ont des routes contraires. C'est pour cette raison qu'il y a des flèches ici, pour montrer qu'il y a un vrai sens de circulation établi, je fais une simplification au maximum, comme une autoroute. Vous avez au milieu des zones de séparation pour séparer les flux contraires, une sorte de terre-plein central. C'est le premier objectif. Le deuxième est de faire en sorte que le trafic maritime passe au plus loin des côtes. Les navires chercheront à couper au plus court. Le risque est d'avoir des échouements sur la côte. C'est pour cette raison qu'on a établi des dispositifs de séparation du trafic le plus au large possible. Bien entendu, nous avons dû prendre en compte l'étroitesse du Pas-de-Calais pour installer ce DST. C'est le premier dispositif.

Le deuxième est l'établissement de CROSS, les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage. Il y en a trois en Manche-Mer du Nord. Celui qui nous intéresse le plus est celui du CROSS Gris-Nez, qui est installé au Cap Gris-Nez, et dont l'objectif est de surveiller le dispositif de séparation du trafic. Il fait également du sauvetage en mer et de la surveillance de navigation. Il va suivre 24 heures sur 24, grâce notamment à des systèmes de radars, mais également d'AIS, l'évolution des routes des navires. Mais ils resteront au contact régulier avec eux via VHF. Malheureusement, malgré ces systèmes, si un événement de mer survient, nous avons une réponse étatique adaptée. La première : le CROSS restera en contact avec le navire et suivra l'évolution de la situation. L'autre éventualité est d'envoyer des experts. C'est ce que vous voyez en bas à droite, ce qu'on appelle les équipes d'évaluation d'intervention. Leur mission est d'intervenir sur le navire en avarie et venir en soutien de l'équipage. Cette équipe sera adaptée en fonction de l'avarie. Cela peut être une équipe dédiée à la lutte contre le feu ou à la voie d'eau. Malgré tout, si l'avarie continue, le dernier recours, c'est ce qu'on appelle les remorqueurs de haute mer. Vous avez deux remorqueurs sur la zone. Le premier remorqueur est à Cherbourg et le deuxième n'est pas très loin, à Boulogne-sur-Mer. L'objectif est de prendre en remorque le navire en dernier recours si le navire est sur le point de s'échouer. En guise de statistiques, nous avons eu en 2019 quatre remorquages de navires de commerce par ce type de remorqueurs et 18 escortes par les Abeilles. En plus de cela, tout un dispositif d'hélicoptères ou de navires est mis en place, que ce soit de la Marine nationale, des Affaires maritimes, de la Douane ou de la Gendarmerie maritime, qui est prêt à intervenir pour assister les personnes en difficulté et les navires. Vous voyez poindre ce qu'on appelle le triptyque de sécurité maritime, un dispositif placé aux endroits les plus critiques de la zone, à savoir les dispositifs de séparation du trafic : vous avez un CROSS, un hélicoptère et un remorqueur. Le CROSS, pour surveiller et anticiper les avaries et suivre l'avarie, l'hélicoptère de la Marine nationale qui est au Touquet prêt à projeter l'équipe d'évaluation directement sur le navire, et en dernier recours, le remorqueur prêt à remorquer le navire.

M^{me} Élodie SCHMIT, Représentante de la Préfecture maritime

Je vais continuer sur les moyens. À ces moyens professionnels de l'État s'ajoutent les bénévoles de la SNSM. Ils sont déployés tout au long du littoral, plus d'une quarantaine de SNSM, mais je ne vais pas m'étaler sur le sujet car nous aurons une présentation tout de suite après. La SNSM de Dunkerque nous intéresse ici plus particulièrement. Les moyens sont une Vedette de 17 m semi-rigide. En soutien, nous avons le sémaphore de Dunkerque. Pour la détermination de la zone, nous avons eu des enjeux de sécurité maritime. Nous allons déjà faire un rappel sur le fort potentiel technique de la zone, avec la faible bathymétrie, une profondeur assez minime des fonds, le fait que c'est une zone avec une vitesse de vent propice au développement éolien et que l'organisation du trafic est contrôlée et surveillée grâce à ce DST avec une distance de 5 nautiques, également une protection naturelle de la zone, ce qui réduit tout risque, la présence du Banc des Flandres à 2 nautiques et enfin, les progrès technologiques. Cela assure le suivi continu des navires, donc la couverture des radars, notamment du Port de Dunkerque, et du CROSS Gris-Nez. Ces études ont été menées en 2015 par Cerema et Tecnicas. Cela permet de cadrer les choses en termes de sécurité maritime et en termes d'enjeux.

Je vais vous éditer les règles d'usage. Ce sont des recommandations. Chaque parc aura ses règles d'usage et le Préfet maritime réglementera dans les parcs en fonction des spécificités de chaque parc. Nous avons deux notes techniques de la Direction des Affaires maritimes. Une troisième note technique, que je n'ai pas citée ici, concerne le sauvetage maritime en mer. La première note technique date de juillet 2016 et est relative aux mesures de sécurité maritime applicables à un champ éolien. La deuxième note technique de juillet 2017 porte sur les usages dans les parcs et fait suite à une série de recommandations issues de la Grande Commission nautique. La Grande Commission nautique a été créée par un décret de 1986. Elle est composée de beaucoup d'acteurs du secteur maritime, notamment des pêcheurs plaisanciers et des commandants de navire. Elle reprend ce qui était issu de la note technique, c'est-à-dire une différenciation entre les arts traînants et les arts dormants. Les arts traînants travaillent le long des couloirs entre deux alignements d'éoliennes. Les arts dormants travaillent dans la totalité du champ. Les activités de pêche sont interdites dans la zone de convergence des câbles vers le poste électrique en mer. Le Préfet maritime peut établir des zones d'exclusions. Au niveau du périmètre d'interdiction, pour la navigation et la pêche, c'est 50 m autour de chaque éolienne, 200 m autour du poste électrique, 150 m de part et d'autre des câbles inter-éoliennes pour les arts traînants, l'interdiction simultanée des pratiques des arts dormants et des arts traînants. Concernant les autres bateaux, les bateaux pouvant naviguer dans le parc sont des bateaux de moins de 25 m. La vitesse est limitée à 12 nœuds. Ce sont des recommandations, nous allons dans ce sens pour les futurs parcs, car la Grande Commission nautique s'est déjà prononcée à plusieurs reprises et remet à chaque fois ces recommandations en avant.

Je vais vous parler de la mise en pratique. Un exercice de pêche a été mis en place en janvier 2018 avec 18 navires de pêche de la Baie de Seine qui ont joué le jeu. Il y a une photo en bas à gauche. Nous essayons de matérialiser les zones d'emplacement des éoliennes et les pêcheurs ont fait cet exercice de pouvoir continuer à pêcher dans leur zone en prenant en compte l'implantation des futures éoliennes. Nous étions dans le parc de Courseulles. Cela a confirmé les notes de la DAM et les recommandations issues de la Grande Commission nautique par rapport à ces interdictions. En conclusion, nous avons pu voir qu'il fallait une définition d'un sens unique de pêche, qu'il était interdit de pêcher dans le couloir où se situe le poste électrique. Le mieux est que les bateaux soient équipés d'un AIS et qu'ils soient en capacité de mouiller manuellement en cas de panne. Ce sont le genre d'exercices que l'on peut mener, qui sont très bénéfiques. Un groupe de travail de sécurité maritime mis en place pour chaque parc éolien offshore est animé par la Préfecture maritime, donc nous ici présents, et fait appel à différents acteurs du monde maritime. Cela s'est mis en place depuis 2012. Il est tenu pendant toute la durée de vie du parc. Cela permet de mettre en place des règles d'usage avec tous les différents partenaires, les pêcheurs et les plaisanciers. Par exemple, la photo en bas à droite de Courseulles met en place des règles d'usage dans le parc en collaboration avec tout le monde présent au groupe de travail.

Je vais vous parler de l'organisation du sauvetage en mer et des missions des CROSS. Ils n'ont pas pu être présents aujourd'hui. J'ai eu quelques planches à vous communiquer. L'organisation du sauvetage en France, c'est une responsabilité du Préfet maritime. Les représentants en permanence sont les administrateurs des Affaires maritimes dirigeant les CROSS et les services de Direction interrégionale de la mer. La zone de responsabilité, ce sont les eaux territoriales, les eaux intérieures et tout ce qu'il se passe à partir du rivage. Dès qu'on a les pieds dans l'eau, c'est de notre responsabilité. Au niveau dunkerquois, les problématiques que l'on a vu apparaître sont que les typologies des opérations de sauvetage en mer, c'est 54 % en loisir nautique, 39 % pour la plaisance et 7 % pour la pêche. En fin de

compte, c'est principalement des sauvetages liés à des activités côtières telles que le kitesurf, la planche à voile ainsi que la baignade. Le volume total d'opérations est réduit sur cette zone. Nous pouvons voir que le projet se situe ici. Nous voyons que la plus grosse répartition de l'activité au niveau 2019 du CROSS se situe en deçà. Nous avons pu dénoter 97 opérations dans le département du Nord. C'est 12,5 % en termes de volumétrie des activités du CROSS en termes de sauvetage. Enfin, je vais vous faire part d'un exercice mené en juin 2017 organisé par le CROSS Gris-Nez. Sur le mât de mesure installé à 13 km au large de Fécamp, nous avons simulé le fait qu'une éolienne serait posée là. Nous avons essayé de faire des sauvetages si quelqu'un était coincé sur les éoliennes ou des sauvetages en mer directement. C'est un exercice nommé Albatrex qui se situe sur la Côte d'Albâtre. Cela a permis de tester et d'améliorer la coordination des interventions de recherche et de sauvetage. Cela permet de tester les procédures de sécurité liées à l'exploitation du mât et c'était le premier exercice du genre. C'était très intéressant de le mettre en place en coordination avec la SNSM et le CROSS, tous les acteurs impliqués. Je vous remercie de votre attention. Comme vous pouvez le constater, l'État est bien organisé pour répondre aux urgences en mer et le dispositif de sécurité maritime est adapté.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup de cette intervention qui montre les caractéristiques de la partie maritime de la zone d'implantation du projet, les enjeux, les moyens qui sont mobilisés. Je vais tout de suite passer la parole aux maîtres d'ouvrage. Je leur laisserai le soin de se présenter. Avant leur présentation, nous allons peut-être passer le film. Nous sommes dans une réunion consacrée à un enjeu particulier qui est celui de la sécurité maritime. Nous n'aurons pas de débat général sur le projet. Il nous a semblé néanmoins nécessaire de rappeler rapidement de quoi nous parlons, quel est le sujet. C'est l'objet du petit film que l'on va maintenant lancer.

Diffusion d'une vidéo

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renewables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Bonjour à toutes et à tous. Je suis Maxime PLANQUE, je travaille pour EDF Renewable qui est actionnaire d'EMD comme nous l'avons vu dans la vidéo. Aujourd'hui, je suis accompagné par deux personnes dont le nom vous évoque peut-être quelque chose, si vous avez suivi d'autres réunions, Xavier ARNOULD, le Directeur du projet, et dans la salle Zoom Caroline PIGUET, notre cheffe de projet Environnement. Pour la thématique spécifique d'aujourd'hui, je suis accompagné de nos experts sur cette thématique. Nous avons Hervé MONIN, notre chef de projet Sécurité maritime. Nous avons Benoît FIGAREDE, notre chef de projet Pêche et usages, et en ligne sur la salle Zoom, Jean-Philippe PAGOT, le Directeur Environnement maritime.

M. Pascal DERACHE, Responsable RTE du Débat public

Bonsoir à toutes et à tous. Je suis Pascal DERACHE, responsable de projet pour RTE, le Réseau de Transport d'Électricité, en charge du raccordement du parc éolien de Dunkerque. Ce soir, pour m'accompagner en salle Zoom se trouve Guillaume MEYER, notre responsable technique d'ingénierie et Alain PENNANEACH, notre Directeur ingénierie. Dans la salle, Pauline BRANDT pour la partie Environnement est présente.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renewables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Comme l'a indiqué Monsieur ROUDIER, l'idée de cette présentation est de vous présenter la manière dont sont pris en compte et traités les sujets de sécurité maritime en relation avec ce projet de parc éolien en mer et son raccordement électrique. Quand on parle de sécurité maritime liée à un projet éolien en mer, on va parler d'un outil qui s'appelle le système de gestion de la sécurité maritime. Il va se décliner en différentes thématiques que nous allons aborder tout à l'heure. L'objectif de cet outil est de permettre l'intégration du projet dans le paysage maritime existant avec les usagers et activités existants, de permettre à ce projet de cohabiter avec ces usages et pour cela, il est important d'avoir une bonne cartographie de ces enjeux et de ces usages et de permettre de réduire au maximum les contraintes du projet. Et si on ne peut pas les réduire, de les compenser. Nous verrons cela après dans le détail. Tout cela en ayant bien en tête la priorité principale qui est la sécurité des personnes et des biens. Il faut savoir que cet outil, nous l'avons vu tout à l'heure dans la présentation de la Préfecture maritime, cela fait déjà plusieurs années qu'il est co-construit entre les porteurs de projets de parcs éoliens en mer et les autorités, notamment la Préfecture maritime, puisque nous l'avons vu, il va se

décliner de manière spécifique à chaque projet. Mais nous avons bien une base centrale qui est ce système de gestion de la sécurité maritime. Aujourd'hui, notre fil rouge pour cette présentation va se décliner sur trois axes qui sont les trois piliers sur lesquels repose ce système. D'abord, un travail d'analyse, d'identification des activités et usages sur site qui va nous permettre d'évaluer les risques et impacts liés à ces usages liés au projet. Un deuxième axe va être la définition de moyens techniques, mais aussi organisationnels, pour permettre de répondre à ces enjeux et ces contraintes, sachant que tout ceci est travaillé, pas juste dans notre coin, mais avec l'ensemble des autorités compétentes et notamment la Préfecture maritime. Enfin, un troisième axe va être la préparation à des situations d'urgence éventuelle liées à ce projet. Nous verrons tout à l'heure avec l'illustration, nous l'avons déjà vu avec la Préfecture maritime, la tenue d'exercices et d'entraînements pour se préparer à ce type d'urgence.

Le premier élément est l'analyse des activités, des usages, la cartographie de ce qu'il se passe aujourd'hui sur la zone du projet. Je ne vais pas revenir sur les éléments déjà présentés par la Préfecture maritime. Je vais me focaliser sur ce qu'il va se passer pour le compte d'EMD au niveau de la zone du projet. La principale activité que l'on va retrouver sur cette zone est l'activité de pêche professionnelle principalement exercée par des navires rattachés au Port de Dunkerque. Nous allons retrouver des activités de plaisance qui peuvent être simplement de la navigation, mais également de la pêche plaisance. Ces activités vont faire apparaître des routes maritimes secondaires par rapport à celles qu'on a mentionnées tout à l'heure et le DST. Nous allons retrouver sur la zone du projet des infrastructures sous-marines de différents types. Cela peut être des épaves que l'on voit symbolisées par des petits logos rouges. Cela peut être des câbles Telecom que l'on voit ici traversants, certains étant opérationnels et d'autres ne l'étant plus. Mais ils sont encore sur le site. Et le gazoduc, mais je laisserai Pascal détailler cet aspect-là. On retrouve également le DST plus au large et la route d'accès au Grand Port Maritime. Concernant les enjeux liés au raccordement, je laisse Pascal vous détailler cela.

M. Pascal DERACHE, Responsable RTE du Débat public

RTE, son objet est de transporter l'électricité qui sera produite par les éoliennes dans le parc pour le ramener sur le réseau public de transport d'électricité. Pour trouver cette aire d'études que vous voyez ici matérialisée en vert, pour savoir où RTE mettra ses installations en mer, on a procédé de la manière suivante. On a déjà évité la partie plutôt balnéaire et touristique qui était sur la zone Est du territoire, parce que sur la partie Ouest se trouve la dimension urbanisée. C'est là où se trouvent aussi les installations industrielles. Le réseau est plus dense de ce côté-là. C'est donc cette partie-là du réseau qui est capable d'accueillir la puissance du parc. On s'est appuyé sur la distance par rapport aux côtes, les plus de 10 km par rapport aux côtes. Cela permet d'éviter un usage dès la conception de la mytiliculture que l'on trouve en vert sur cette carte. Une autre infrastructure que Maxime a évoquée tout à l'heure, c'est la canalisation Norvège-France de gaz qui est implantée depuis les années 80 sur le territoire. C'est une installation qui est difficile à franchir en mer. Nous avons fait le choix de ne pas la traverser. Nous retrouvons pour la partie raccordement des activités propres à l'activité portuaire. Vous voyez des taches bleues qui sont les différentes zones de clapage et de vidage du port. Quand le port fait ses opérations de dragage, c'est là où il remet les sédiments extraits en particulier dans le chenal d'accès pour garantir l'accès au port Est et au port Ouest. L'aire de raccordement a comme zone extérieure la zone de clapage qui se trouve ici. Nous retrouvons sur le point rouge, nous le détaillerons par la suite, une zone qui permet de déposer les engins explosifs qui n'ont pas explosé et qui pourraient avoir été remontés lors de différentes opérations. L'aire d'études du raccordement se situe sur la partie Ouest avec en bordure extrême la Digue du Braek qu'il s'agit de ne pas franchir. Proposer cette aire d'études a été fait en concertation avec un certain nombre d'acteurs parce que notre souhait est de mutualiser les infrastructures. Comme nous avons le chenal d'accès que le raccordement va franchir, notre souhait est de rapprocher notre liaison le plus possible du gazoduc. C'est aussi pour permettre la maintenance, l'installation de ces différents ouvrages dans la mesure du possible, tout en les mettant le plus près les uns des autres. C'est cette aire d'études pour le raccordement que vous voyez, dans laquelle RTE implantera deux liaisons entre le poste en mer qui se trouve ici et le réseau terrestre qui se trouve sur la partie Ouest du Port de Dunkerque. Je vous propose que l'on passe à la deuxième partie et à la gestion des impacts.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Un autre axe d'analyse de l'existant et des activités va porter sur l'analyse du trafic maritime existant. Nous l'avons vu dans la présentation de la Préfecture maritime, on retrouve la route du DST et d'autres routes maritimes. Il est important de cartographier ces éléments pour avoir une analyse des impacts liés au projet. Pour cela, nous sommes accompagnés de bureaux d'études experts sur le domaine. Voici les résultats issus d'une étude préliminaire que nous avons menée avec le bureau d'étude Tecnicas. Cette étude doit être approfondie, poursuivie ces prochains mois. Elle va consister notamment à évaluer en fonction des types de navires le risque associé à la présence du parc éolien. Aujourd'hui, cela va nous permettre de sortir des éléments statistiques chiffrés. Ce qu'il est important de retenir, c'est le niveau, l'indice de risques associés. Pour définir cet indice de risques, on se base sur une matrice définie par la Direction des Affaires maritimes, notamment la note technique qu'évoquait tout à l'heure la Préfecture maritime qui permet de classer les événements en fonction de leur occurrence et de leur risque, et de leur donner un niveau de risque. Nous allons associer aux résultats obtenus un niveau de risque pour chaque type de navire, l'idée étant de ne pas avoir des éléments en rouge qui seraient un risque trop important et qui ne permettraient pas de faire le projet. Cela permet d'évaluer finement pour chaque type de navire le risque associé.

Une fois qu'on a fait ce travail d'analyse, qu'on a vu via l'analyse du trafic maritime, on va passer à la manière dont sont pris en compte ces enjeux et la manière dont sont traités les impacts, notamment via des moyens techniques et des moyens organisationnels. Le premier enjeu à traiter va être la gestion de ce qu'on appelle les munitions non explosées, ou UXO dans le terme technique. En fonction des sites ou des parcs éoliens en mer qui vont être installés en France, ce risque est plus ou moins présent. Sur la zone de Dunkerque, liée aux deux Premières Guerres mondiales, il peut y avoir la présence de munitions non explosées qui seraient encore sur les fonds marins. La prise en compte de ces objets va reposer avant tout sur une stratégie d'évitement. L'idée est de pouvoir éviter ces objets. Pour cela, nous allons mettre en place le logigramme qui est ici, une procédure. Cette procédure a été co-construite sur de précédents projets éoliens en mer français entre les porteurs de projets que nous sommes et la Préfecture maritime, et doit permettre de gérer le risque lié à ces munitions. Cette procédure est appliquée pour toute opération en mer que nous menons qui aurait une interaction avec le sous-sol marin. On pense tout de suite à la construction, à l'installation des composants du parc, mais cela peut concerner des études en phase préalable puisqu'on va mener avant l'installation du chantier des études d'opérations géotechniques, des études du sol. Ces opérations peuvent nécessiter des carottages ou utiliser des systèmes qui vont avoir une interaction avec le sol. Nous avons l'obligation avant d'effectuer ce type d'études ou d'installer les composants du parc de vérifier qu'il n'y a pas de présence d'engins potentiellement explosifs qui pourraient être dangereux. Ce logigramme va permettre de décliner une série d'étapes. Sachant qu'en plus de cette stratégie d'évitement, l'idée est d'ajuster nos éléments par rapport à ces stratégies d'évitement. Si on se rend compte qu'on a un composant du parc qui serait dans une zone potentiellement à risque avec des munitions non explosées, nous allons chercher avant tout à nous écarter de ce risque, d'éviter si cela est techniquement possible. Si cela s'avérait impossible, on passerait à la phase de dépollution, une compétence de la Marine nationale étatique. Ce n'est pas une compétence du maître d'ouvrage, mais on est en lien avec les services pour pouvoir procéder à cette dépollution si nécessaire. Une fois qu'on a la garantie qu'on a évité ces munitions non explosées ou qu'elles ont été retirées, on va pouvoir procéder à la phase de travaux ou d'études.

Concernant un deuxième sujet lié à la navigation, nous pouvons évoquer le balisage des éoliennes. Ce balisage est issu d'une réglementation internationale déclinée au niveau national par cette note technique de la Direction des Affaires maritimes. Il permet de baliser les éoliennes du projet pour permettre leur signalisation maritime. Ce balisage est à distinguer du balisage aérien qui permet de gérer les aspects de sécurité aéronautique. Là, on est vraiment au niveau du maritime. De manière succincte, pour vous expliquer en quoi consiste le balisage, on va avoir les éoliennes des coins qui vont être balisées avec un système de feux de portée de 5 nautiques, et au niveau des intermédiaires, des feux de portée de 2 nautiques. On ne va baliser que le pourtour du parc pour éviter d'avoir trop d'éléments balisés pour avoir une certaine lisibilité de ce plan. C'est ce qui concerne le balisage des éoliennes en phase d'exploitation. Un autre élément important à mentionner, c'est l'impact potentiel des éoliennes sur les radars. On a mené une étude cartographique des différents radars que l'on va retrouver sur la côte. Nous en avons retrouvé une douzaine de l'Angleterre depuis le Cap Gris-Nez jusqu'à Ostende en Belgique. Les études préliminaires menées semblent indiquer qu'aujourd'hui, le radar qui serait potentiellement le plus impacté par le parc éolien serait celui du sémaphore de Dunkerque. En quoi va consister cet impact ? On le voit ici schématisé. Ce serait un effet d'ombre créé

derrière les éoliennes. Le radar est situé ici et projette sur cet angle-là. On peut voir de légers traits derrière les éoliennes, c'est l'effet d'ombre généré par les éoliennes. Pour pouvoir compenser cet effet d'ombre, le principe est d'installer un radar au niveau d'une fondation d'éolienne qui serait situé au coin Nord-Est du projet. Ce radar nouvellement installé permet de couvrir la zone en rouge à l'extérieur du projet et de compenser l'effet d'ombre que l'on voit ici. Les données issues de ce radar sont transmises au service de l'État et intégrées à leur système. L'idée est qu'ils puissent utiliser les données de ce radar pour compenser les éventuels effets d'ombre.

En termes de moyens techniques mis en place, on peut évoquer la sûreté. Elle va consister à la surveillance du parc éolien et de ses infrastructures. Pour cela, on va installer des caméras thermiques jour-nuit. On peut voir qu'en positionnant cinq caméras thermiques dans différents endroits du parc, on peut balayer l'ensemble de la zone du projet et ses abords immédiats, ce qui permet d'avoir un contrôle complet et global de la zone du projet et des infrastructures. Ces dispositifs servent aux maîtres d'ouvrage pour assurer la supervision de la zone du projet, mais ont également vocation à être transmis aux services de l'État, et notamment aux opérations de secours éventuelles liées au CROSS Gris-Nez, et de transmettre la capacité à ces opérateurs de contrôler ces caméras et d'utiliser les images qui en ressortent. Concernant la VHF, nous avons mentionné ce point. Aujourd'hui, grâce au retour d'expérience qu'on a au Royaume-Uni avec plusieurs milliers d'éoliennes installées au large des côtes, il n'y a pas d'impact avéré des éoliennes sur la VHF. Toutefois, pour s'assurer qu'il n'y a vraiment aucune perturbation, le principe serait d'installer une station VHF déportée sur une fondation d'éolienne, c'est qui permettrait d'augmenter la capacité du réseau VHF au-delà du parc éolien. Le dernier point lié à la mise en place des moyens techniques, ce sont les équipements embarqués. À bord des navires, principalement sur les radars à bord des navires, nous avons une photo prise à bord d'un navire de pêche sur un parc éolien en Angleterre qui était au milieu du parc. Nous voyons sur l'écran radar l'effet que représentent les points d'éoliennes sur ce radar. Il y a un léger effet, ce qu'on appelle l'effet banane, mais qui reste assez mesuré. Tout cela peut être vraiment adapté à l'éolien grâce à des réglages spécifiques sur les radars et grâce à des outils additionnels qui seront mis en place : des stations AIS, des marquages AIS sur les éoliennes. Nous allons également mener une fois que le parc sera en exploitation une campagne d'essais en mer avec le Cerema pour vérifier qu'au niveau de la zone du projet, il n'y a pas d'impacts radar liés aux éoliennes et dans le cas où on retrouverait un impact, on s'engage à mettre en place des moyens de compensation si l'impact était avéré.

Le dernier axe de notre triptyque que j'évoquais va consister à la mise en place et la réalisation d'exercices et d'entraînements. Cela ne vous aura pas échappé que la photo est la même que celle utilisée par la Préfecture maritime. Mais ce n'est pas un hasard. Nous avons participé en tant que maîtres d'ouvrage sur un autre projet que l'on porte au large de Fécamp à cet exercice. Nous avons installé un mât de mesure dans le cadre de ce projet. Cette infrastructure n'est pas une éolienne, mais en termes de structure, c'est assez similaire avec une structure d'accostage que l'on retrouve là. Vous aurez une éolienne à la place d'un mât de mesure. C'est intéressant de pouvoir tester les moyens nautiques déployés, SNSM, navires de la Gendarmerie nationale, à l'approche d'une structure de ce type et de tester avec la Sécurité civile l'évacuation de blessés sur cette plate-forme. Ce type d'exercices qu'on a menés au large de Fécamp, l'idée est d'en répéter le plus régulièrement possible. Nous allons avoir de premiers parcs installés au large de Saint-Nazaire, Fécamp, Courseulles qui seront des outils parfaits pour pouvoir s'entraîner. L'idée est que, dans la perspective du projet de Dunkerque, on mène des exercices en amont de l'implantation du projet et on continuera à en mener de manière régulière pendant la phase d'exploitation une fois qu'il sera mis en place. Il y a une volonté de coopérer avec les autorités et les différents services de l'action en mer pour permettre à chacun de s'approprier ces outils et de se familiariser avec ce type de structures qui sont encore nouvelles en France et qui vont continuer à paraître au large des côtes. J'espère que je n'ai pas trop dépassé le temps. Nous sommes ouverts à répondre à vos questions.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci de ces deux présentations. Nous allons passer au temps des questions. Nous alternerons les questions dans la salle et les questions dans la salle Zoom quand il y en aura. Qui souhaite prendre la parole ? Nous allons vous présenter un micro. Je vais vous demander pour le compte rendu, puisque ces réunions donnent lieu à l'établissement d'un compte rendu, de bien vouloir vous présenter en début de votre intervention.

M. Philippe TOUSSAINT, Participant

Philippe TOUSSAINT, je suis habitant de Bray-Dunes. Je suis intéressé par ce projet. J'ai lu quelques articles concernant le projet dans la presse et sur Internet. Je suis un peu étonné parce que d'après ce que je comprends, les premières éoliennes vont se situer à une distance de 10 km. Elles seront relativement grandes. J'ai lu sur le site de la RTBF, qui est le site de la radiotélévision belge, que le port d'Ostende, c'est un article qui date d'un an, fustige le projet de parc éolien français qui pourrait couper les lignes maritimes. Quand on regarde, il y a une carte, je ne vais pas vous lire l'article en entier, on se rend compte que le parc éolien se situe sur le trajet Ostende-Douvres. Ce qui m'étonne davantage, c'est la fin de l'article où, apparemment, selon un professeur gantois qui épaulé Ostende dans son dossier, puisqu'Ostende est partie prenante, « les États côtiers ne peuvent pas exécuter dans leur zone de 12 milles de constructions susceptibles d'entraver l'accès des ports de pays voisins. C'est inscrit dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée par la Belgique et la France notamment. Sans réaction de la part de la France, d'autres démarches juridiques pourraient être envisagées, a ajouté l'administrateur délégué. » Je suis étonné de voir qu'il y a une Convention de la mer qui stipule apparemment qu'on ne peut pas entamer de constructions dans une zone de 12 milles. Ici, on place des éoliennes dans les 10 km. Que faut-il en penser ?

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci de la question. Je pense que Monsieur MAIRE va répondre.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Merci pour cette question très intéressante. Nous avons déjà eu l'occasion de l'aborder. Je pense qu'ils font référence à la route historique Ostende-Douvres. C'est une route empruntée jusqu'en 2013 par des navires de passagers, comme nous avons actuellement entre Dunkerque et Douvres. Cette route n'est plus empruntée depuis 2013. Je pars du principe qu'elle n'est plus empruntée. Les études ont été faites en quelle année ?

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

L'étude date de 2017. Les données qu'elle utilise, je n'ai pas exactement la donnée, mais cela doit être 2016 ou 2017.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Ce qui avait été évoqué par les autorités belges était bien cette fameuse route maritime. C'est le premier point. Le deuxième point concernant l'interdiction de construire des éoliennes ou des parcs dans les 12 nautiques, il faut voir deux choses. La première, la Convention Montego Bay, la Convention sur le droit de la mer, prévoit le droit de passage inoffensif. Tout type de navire, quel que soit son pavillon, a le droit de passer dans les eaux territoriales d'un État côtier, et qu'il n'y ait pas d'entrave à cette navigation. C'est une première chose. La deuxième chose, c'est que cette Convention de Montego Bay donne des droits à l'État côtier, notamment les droits de pouvoir réglementer la sécurité maritime. Le choix qui a été fait avec l'installation de ce parc est d'estimer que dans la mesure où l'État côtier, l'État français, va installer un parc éolien dans les eaux territoriales, pour garantir la sécurité maritime et donc la sécurité de navigation, on va établir une zone de sécurité autour de ce parc dans lequel les navires de commerce ne pourront pas transiter. C'est ce que l'on a évoqué tout à l'heure dans la présentation. L'objectif est d'éviter des abordages, des naufrages et des naufragés. Vous avez d'un côté le droit de l'État du pavillon de faire transiter ses navires. Mais l'État côtier a également le droit de protéger son littoral, nous évoquions tout à l'heure la préservation de l'environnement marin, et d'assurer la sécurité maritime dans ses eaux territoriales. Il y a d'autres solutions. Le parc ne fait pas 200 nautiques carrés. Il y a d'autres solutions pour le transit dans les eaux territoriales françaises. Nous estimons que le transit est maintenu, garanti. Et le droit de passage inoffensif est maintenu dans les eaux territoriales. Un navire de commerce pourrait tout à fait passer au Nord du parc. Les fonds, c'est les Bancs de Flandres, mais si vous allez plus au Nord entre le DST, le rail montant et les Bancs de Flandres, vous avez un passage pour permettre aux navires à passagers de contourner par le Nord le parc et poursuivre leur route, notamment vers l'Angleterre. Ai-je répondu à votre question ?

M. Philippe TOUSSAINT, Participant

Merci beaucoup pour cette première partie de réponse. Indépendamment du fait qu'on puisse contourner, je ne suis pas marin, je ne sais pas comment cela fonctionne, est-ce qu'on contrevient ou non à cette Convention internationale ?

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Ma réponse est non, tout simplement parce que l'État côtier est en droit d'assurer la sécurité maritime au sein de ses eaux territoriales. Nous avons bien étudié la chose. Le trafic continue. Nous pouvons contourner par le Sud, par le Nord, le parc éolien sans aucun souci. L'État français considère que le droit de passage inoffensif est garanti.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

J'ajouterai que la Convention donne le droit à l'État côtier dans ses eaux territoriales d'installer des installations du type de celle-là. Par conséquent, les autorités françaises n'ont pas l'habitude de déroger et de contrevenir à la Convention de Montego Bay. Les autorités belges ont probablement une appréciation un peu différente. On peut dire à ce stade qu'elles sont en étroite relation l'une et l'autre. Il y a un débat aujourd'hui d'appréciation. Nous allons passer la parole à un autre intervenant. Nous allons continuer la discussion. Une seconde, alors.

M. Philippe TOUSSAINT, Participant

Ce que je n'ai pas compris, mais qui a un rapport avec cela, c'est qu'apparemment, la Belgique installe des éoliennes à une trentaine de kilomètres de Zeebruges, par exemple. Ici, nous les installons à 10 km. Est-ce qu'on ne pourrait pas les placer plus loin sans que cela entrave le trafic et que cela pose de problème ?

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Il y a deux choses. Si on le met plus au Nord, on l'a vu sur les cartes, on se rapproche considérablement du rail montant du DST du Pas-de-Calais ainsi que des routes des Bancs de Flandre. Nous souhaitons maintenir à la fois le Banc des Flandres et ne pas trop nous approcher de trop près du DST. Un grand navire en avarie peut dériver assez rapidement, même si pour nous, c'est à la fois garantir la sécurité de ces navires, mais également celle du maintien de l'exploitation de ce parc. Si un navire de commerce dérive vers les éoliennes, il y a des conséquences pour le navire, la vie humaine de l'équipage, potentiellement l'environnement marin, car cela peut être un pétrolier, et on va mettre à mal l'exploitation du parc éolien, d'où l'intérêt pour nous de ne pas le mettre au trop au Nord. La Préfecture maritime a souhaité, et c'est validé dans le cadre de la réglementation française, ne pas le mettre à moins de 5 nautiques du rail montant. C'est l'objectif de la Préfecture maritime. C'est la distance idéale pour nous pour garantir la sécurité maritime.

M^{me} Sandrine DESRAYAUD, Membre de l'association des Riverains de la Digue de mer

Bonsoir. Sandrine DESRAYAUD. J'habite à Dunkerque, sur la digue. Je fais partie de l'association des Riverains de la Digue de mer. Je voulais vous poser une question par rapport à ce qui a été évoqué ce soir concernant la sécurité maritime, et notamment les différents objets résiduels de la Seconde Guerre mondiale qui tapisseraient en partie le fond marin au large de Dunkerque et de ses environs. Vous avez parlé d'une procédure d'évitement, je reprends les termes employés, alors que dans l'intitulé du débat public de ce soir, il y avait le terme de « déminage ». Ma question était de savoir si, lors des carottages ou de l'implantation du projet éolien en mer, vous alliez débarrasser les fonds marins des mines ou des objets explosifs qui y résident encore ou simplement, comme vous l'avez dit et comme je l'ai appris ce soir, les éviter.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Vous l'avez bien souligné, la stratégie liée aux munitions non explosées repose sur l'évitement. C'est ce qui est aujourd'hui le moins risqué. C'est ce qui permet d'avoir le plus de certitudes. L'option déminage que vous mentionnez, c'est celle où l'évitement ne serait plus possible à la fin. Les deux sont envisagées. L'approche première est bien la stratégie d'évitement.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Cela vous éclaire-t-il ?

M^{me} Sandrine DESRAYAUD, Membre de l'association des Riverains de la Digue de mer

Pourquoi ne pas profiter de ces travaux pour se débarrasser de ces explosifs potentiellement dangereux, qu'il y ait des travaux ou pas ? Est-ce qu'il y a une cartographie de ces explosifs, de ces mines ? Est-ce qu'on sait combien il y en a, où ils sont placés ?

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Je vais laisser la Préfecture maritime compléter, mais nous, en tant que maîtres d'ouvrage qui installons et exploitons le projet, nous n'avons pas en charge le déminage. C'est une compétence de l'État. On doit signaler tout objet que l'on trouverait qui serait potentiellement une munition non explosée. Ensuite, cela partira côté État. C'est à l'État de gérer ces munitions. Nous n'allons pas venir nettoyer la zone. Nous venons installer certaines infrastructures. Nous allons vérifier qu'à l'endroit où l'on souhaite les installer, on a présence ou non de ces types de munitions. Si une présence est avérée et qu'on a une possibilité de s'en éloigner, de déplacer légèrement une éolienne ou de déplacer un tracé de câble, c'est l'option privilégiée. Dans le cas où cela ne serait pas possible, nous devons déminer, pétarder la munition non explosée. C'est une prérogative de l'État. Dans tous les cas, toute munition trouvée, même si on l'évite, sera signalée au niveau des services de l'État. Charge ensuite aux services de l'État de s'en occuper.

M. Pascal DERACHE, Responsable RTE du Débat public

Pour compléter, il s'agit bien d'une identification. Par rapport à cette identification, il y a un échange avec les services de l'État pour savoir ce que c'est. En fond de mer, il n'y a pas que des explosifs non explosés. Je pense que Monsieur le Maire complétera sur le sujet, mais il y a aussi des objets archéologiques qui peuvent être présents. Cela fait partie des objets et des études que l'on fait avec le DRASSM, la Recherche Archéologique Sous-Marine, où l'on peut avoir des objets à valeur archéologique. Nous sommes sur une stratégie d'évitement car la meilleure fouille est de laisser les vestiges archéologiques là où ils sont. Après, c'est un travail avec le DRASSM sur l'identification de ces masses.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Je vais compléter les propos de RTE et EDF. Je vais vous faire une réponse de Normand, Madame. Concernant la cartographie, je dirais oui et non. Il y a des zones de dépôt qui sont clairement identifiées et cartographiées par les armées. Celles-ci, nous les maîtrisons. Il y a plusieurs choses. Il y a des dépôts faits à l'issue de la Seconde Guerre mondiale. Il y a des dépôts réglementaires, nous l'avons montré tout à l'heure sur une carte, au cas où un navire civil détecte, trouve un UXO. S'il est en mesure de le déposer, il y aura une zone de dépôt clairement identifiée. Ensuite, le groupement des plongeurs de Marine nationale viendra pour neutraliser cette munition. Pour le reste, comme vous le savez, ici, nous avons connu deux Guerres mondiales. Il y a de part et d'autre tapis sur les fonds marins des centaines, voire des milliers, de munitions. Mes collègues plongeurs de la Marine nationale ont encore du travail pour 200 ans. Ratisser toute la zone, c'est impossible. La Marine nationale fonctionne sur ce qu'on appelle le système de découverte fortuite. Dès lors qu'une munition ou potentiellement autre chose qui pourrait ressembler à une munition est détecté, la Marine nationale et les plongeurs démineurs vont intervenir, désensouiller cette munition et la neutraliser. Dans la partie la plus précise de la zone du câble et du parc, on évoquait tout à l'heure les stratégies d'évitement, si on ne peut pas éviter, il y aura ce qu'on appelle une campagne d'identification UXO dans laquelle l'opérateur privé RTE ou EDF fera intervenir des sous-traitants pour repérer ce qui pourrait ressembler ou pas à une masse ferreuse et donc un UXO. S'ils estiment que cela ressemble à cela, la Marine nationale interviendra pour neutraliser. Je suis désolé, je n'ai pas une réponse exhaustive à votre question.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Une autre question ? Nous allons donner la parole à la salle Zoom qui a deux questions que nous allons faire poser l'une après l'autre dans la foulée. Les réponses seront données à la suite.

M^{me} Sofia ALIAMET, Animatrice Zoom

Bonjour à tous. Nous avons deux questions, la première sur la navigation de plaisance et la seconde sur les analyses de risques. Je vais passer la parole à Monsieur PLANCKARD pour qu'il précise sa question.

M. Sylvain PLANCKARD, Participant

Bonjour. Sylvain PLANCKARD, pratiquant de voile habitable. Je voudrais savoir si on pourra traverser ou approcher le parc éolien en bateau de plaisance à voile ou à moteur, en sachant que du côté anglais, on ne nous laisse pas approcher et qu'il y a des détours importants à faire. On a déjà les bancs de sable qui constituent des obstacles. Je me doute qu'il y a une notion de sécurité dans tout cela.

M^{me} Sofia ALIAMET, Animatrice Zoom

Merci. Nous avons une deuxième question de Monsieur MORICE sur les analyses des risques. Je vous laisse la parole.

M. Thierry MORICE, Membre du Yacht Club de la Mer du Nord

Bonjour. Je suis Thierry MORICE, plaisancier et membre du Yacht-Club de la Mer du Nord. Nous avons parlé pendant les interventions des analyses de risques, des mesures qui allaient être prises pour pallier ces risques, et tout cela pendant la phase de vie du projet. Je voulais savoir s'il y avait des mesures particulières, des analyses de risque relatives à la phase de construction du projet qui pouvaient venir contraindre la navigation, la présence ou induire un certain nombre de mesures particulières pendant la phase de construction du projet. Je pense autour de la zone et dans l'accès au port de Dunkerque.

M^{me} Sofia ALIAMET, Animatrice Zoom

Merci. Voilà pour les deux questions.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Je pense que la deuxième question appellera une réponse partagée. Concernant la plaisance, je suis en mesure de vous faire une réponse ferme. La plaisance sera autorisée dans le parc. Elle sera soumise à des contraintes, forcément. La première lors de la phase de construction qui sera la plus impactante. Il ne faut pas nier qu'il y aura des zones entières interdites à la plaisance, mais c'est dans l'intérêt de permettre notamment aux industriels de construire leur parc sans que cela crée de risques supplémentaires. En phase d'exploitation, la plaisance pourra se pratiquer dans la zone. Nous évoquons la tenue de la Grande Commission nautique pour les autres parcs. C'est vrai qu'elle ne s'est pas tenue pour Dunkerque. C'est le Préfet maritime qui régule la navigation. En général, il suit les recommandations de la Grande Commission nautique. Elle ne s'est pas tenue pour Dunkerque, donc le Préfet maritime ne s'est pas encore prononcé sur la navigation au sein du parc. Néanmoins, nous voyons se dégager de grandes tendances sur les autres parcs actuellement en projet. Il est convenu qu'on garantira la navigation dans le parc de Dunkerque. Comme je l'ai évoqué, il y aura des contraintes de vitesse, de taille, il y aura des zones de 50 m de rayon autour de chaque éolienne et d'autres contraintes. La navigation pourra se pratiquer, mais sous certaines conditions. C'est pour la première question. La deuxième porte sur la phase travaux. Il est évident que la phase travaux provoquera d'importants impacts sur la navigation dans le sens où l'on sera obligé de fonctionner en termes de zonages où, dans chaque endroit où les pieux seront installés, nous serons obligés de créer une zone de protection autour des navires de service de telle manière à assurer leur sécurité. On régulera la navigation. De cette manière, il est évident que dans cette zone-là, la navigation de manière large sera interdite. Nous avons évoqué cela avec EDF, de limiter un maximum l'impact sur la navigation. Vous pourrez peut-être compléter. L'objectif n'est pas d'interdire l'ensemble du parc, mais simplement suivre l'évolution progressive de la construction et de ne pas interdire l'ensemble du parc, mais certaines zones. Cela, c'est pour le parc. En ce qui concerne les approches du GPMD, du Grand Port Maritime de Dunkerque, l'objectif n'est en aucune manière d'impacter l'activité commerciale du GPMD. Il n'est pas envisagé d'impacter de quelque manière que ce soit l'activité du Grand Port Maritime de Dunkerque. Il n'y aura pas d'impact sur les corridors d'accès au port.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

C'est une réponse assez complète. Peut-être préciser côté parc éolien que le chantier en mer est prévu pour durer entre 10 et 12 mois. Amer. Nous commençons par installer les fondations monopieux, ensuite les câbles inter-éoliennes, et enfin les éoliennes. Comme le disait Monsieur Maire, cette phase va faire l'objet de mesures spécifiques. Ces mesures sont discutées au sein des Commissions nautiques qui vont se tenir prochainement sur le projet et vont faire l'objet de règles spécifiques. Il y a plusieurs options, aujourd'hui. La zone du parc éolien ferait 50 km². On pourrait se dire que l'on ferme tout d'emblée, ce qui n'est pas forcément utile au début du chantier, puisqu'on n'occupera pas les 50 km² d'un coup. L'idée peut être d'avoir des zones réglementées autour des ateliers d'installation au fur et à mesure qu'ils avancent. Arrivera un stade de la construction en mer où l'on aura la zone de 50 km² potentiellement en activité un peu partout. Nous aurons là une fermeture globale de la zone. Une fois que les éoliennes seront installées et mises en service, la zone sera rouverte. Dans ce cas-là, on basculera sur les règles qu'on a évoquées en phase d'exploitation.

M. Pascal DERACHE, Responsable RTE du Débat public

Pour donner un exemple concret, RTE est en train de faire le raccordement du parc de Saint-Nazaire. Si, côté régie, vous pouvez mettre le slide 6 rapidement, c'est pour vous donner un exemple visuel de certaines études, sous couvert que toutes les autorisations soient délivrées par les autorités compétentes. On voit ici un navire câblé qui est en train de déposer la liaison pour le parc de Saint-Nazaire. Le navire n'est pas seul, puisqu'on peut avoir des portes-câbles ou des navires qui font les travaux. On voit tout autour des navires qui protègent de la zone. Ce qui a été fait à Saint-Nazaire, c'est à titre d'exemple, c'est un chantier qui a été fait de manière glissante au fur et à mesure, avec ce qu'on appelle un équivalent « d'arrêts bulle » autour de la flotte des navires où la zone est fermée avec des restrictions d'accès sur le sujet. Cela permet d'avancer au fur et à mesure pour limiter la gêne. Ce qu'on voit aussi, je vous ai parlé tout à l'heure des navires légers qui patrouillent autour de la zone de travaux, c'est ce qu'on appelle communément les navires chiens de garde. Après, il y a toute une communication qui se fait. Au départ, on a parlé de la Grande Commission nautique, mais il peut y avoir des Commissions nautiques autant que faire se peut pour la phase de travaux pour expliquer en amont à tous les usagers ce qu'il va se passer, mais également après des moyens de communication clairs. On sait que la communication opérationnelle au plus près est importante avec des canaux VHF dédiés, des cartographies, des mails quotidiens pour expliquer où on est à J ou à J + 1, tout cela dans une coordination au niveau des plans d'eau. Je voulais vous présenter un peu un retour d'expérience très récent, puisque les travaux sont en train de se terminer pour le raccordement de Saint-Nazaire.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Nous allons avancer dans le programme de notre séance. Nous allons passer à une séquence d'intervention de points de vue d'acteurs de la surface maritime. Je vais demander pour commencer à Charles PLEINTEL, le Vice-Président de la Station de pilotage, de venir nous donner le point de vue de sa profession et de l'activité qu'il exerce.

M. Charles PLEINTEL, Vice-Président des Pilotes de Dunkerque

Merci. Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Charles PLEINTEL, je suis pilote maritime, Vice-Président des Pilotes de Dunkerque. Je vais vous présenter comment fonctionnent les Pilotes de Dunkerque, dans quelles zones ils travaillent et quelle interaction il y a ou il y aurait entre ce champ et le pilotage. Tout d'abord, le pilotage, pour un petit rappel, consiste dans l'assistance donnée au capitaine par un personnel commissionné par l'État pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, c'est-à-dire ni plus ni moins que c'est un service public qui garantit l'accès au port de Dunkerque et la sortie de tous les navires qui se présenteraient. Pourquoi cela ? On considère qu'un commandant connaît très bien son bateau, mais ne connaît pas le lieu où il est. Le pilote connaît très bien le lieu où il est, la manœuvre. Donc, on met ces deux personnes ensemble de façon à réduire au maximum les risques, augmenter la sécurité au maximum pour amener un bateau à quai ou le partir du quai. À Dunkerque, nous sommes 30 pilotes qui fonctionnons 24h/24. 365 jours par an, 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, les pilotes sont disponibles. À l'heure où je vous parle, deux de mes collègues sont en train de servir des navires. Cela fonctionne. Nous travaillons jour et nuit. J'ai repris la carte, c'est ce qu'il y a de plus simple. Je suis parti très simplement : le Port de Dunkerque, le port Est, le port Ouest, deux entités, mais un seul port que nous servons indifféremment de la même façon. Les petits points représentent le champ éolien. Le port Ouest, le port Est, la côte, Calais. Je continue. Il y a deux accès principaux pour arriver à Dunkerque. Le très grand accès, 95 % du trafic, c'est la place de l'Ouest. Vous avez le DST, Dispositif de Séparation de Trafic, qui est une autoroute. L'analogie avec l'autoroute est vraiment celle-là. Nous sommes une sorte de bretelle de sortie, la bretelle la plus directe et facile, avec une grande zone de mouillage pour les navires en attente. Après, l'entrée. Les pilotes interviennent à partir d'ici, Calais est là et nous sommes à une dizaine de kilomètres au Nord de Calais. Nous montons à bord, nous prenons le navire à partir de ce moment-là. Après, nous faisons route, cap à l'Est. Soit vers le port Ouest, soit nous continuons vers le port Est. L'autre accès de l'Est est une route plus historique qui traverse les bancs en provenance de la Belgique et particulièrement du Vandelaer, qui est la zone de pilotage d'Anvers, qui est une zone beaucoup moins empruntée car elle passe dans les bancs, il y a moins d'eau, ce sont des navires de plus petite taille. On s'arrête à des navires de 120 m, pas plus. Il faut savoir que par la place de l'Ouest passent tous les bateaux, y compris les plus gros porte-conteneurs du monde qui font 400 m, qui s'arrêtent à Dunkerque. Il y a un troisième chemin, dont on a parlé tout à l'heure, qui est la route des Bancs de Flandres. Les pilotes l'utilisent encore. La route des Bancs de Flandres est une route qui permet de couper le DST et de descendre, c'est balisé, pour rejoindre le chenal. Pour un navire qui viendrait d'Anvers, il sortirait, plutôt que de faire un grand tour, c'est une route qui permet de raccourcir et qui peut être très utile dans un monde de compétitivité où il faut aller plus vite et où les

navires sont pressés. C'est un savoir-faire des pilotes maritimes de Dunkerque que d'utiliser cette route. Toutes ces routes sont relativement éloignées du champ éolien. Ce grand cordon est vraiment notre cordon principal. Le chenal Ouest, le chenal intermédiaire et le chenal Est sont tous les trois balisés. Ce sont des chenaux balisés desquels nous n'avons pas vocation à sortir. Le chenal balisé est entretenu par le Port, la capitainerie. Toutes les ? routes ? sont connues. C'est un endroit où nous pouvons naviguer en toute sécurité. Il n'y a pas de raison de sortir de ce chenal. Nous les suivons pour aller ou pour repartir de l'un ou de l'autre. En conséquence, ma présentation montre que l'implantation a été depuis le début de la réflexion menée avec les pilotes qui ont apporté leurs idées et montré l'importance de ces routes qu'il ne fallait pas toucher, car c'est la base, le cordon ombilical pour le Port de Dunkerque afin que les bateaux puissent rentrer. Ces routes sont éloignées. Il y a toute une série de bancs qui nous séparent de cette position du champ éolien. Donc il n'y a pas d'interaction pour nous entre ce champ et nos accès quotidiens au Port de Dunkerque.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Nous allons continuer dans la foulée. Je demanderai à Frédéric DROGERYS, le Président du Comité départemental des Pêches maritimes et des Cultures marines, de venir nous donner le point de vue par rapport à ces questions de son secteur d'activité.

M. Frédéric DROGERYS, Président du Comité départemental des Pêches maritimes et des Cultures marines

Bonsoir à tous. Le premier constat que je vois, c'est que nous avons épargné tout le monde sauf les pêcheurs. Pour moi, cela fait beaucoup, car c'est une grosse zone de pêche qu'on risque, peut-être de perdre... Il y a plusieurs coins qui vont faire qu'avant travaux, pendant travaux, après travaux, cela sera peut-être des années avec des zones de pêche qui ne seront plus poissonneuses. On sait déjà qu'en ce moment, la pêche dunkerquoise est très impactée à cause de la pêche électrique. Nous avons de moins en moins de bateaux. Plus un parc éolien... Il va se faire, on va le prendre, mais au niveau de la situation, ce champ éolien est sur toutes nos routes pour aller sur les zones de pêche, que ce soit dans le Nord ou dans le Nord-Est. À chaque fois, nous allons être confrontés aux éoliennes. C'est sûr qu'on va prendre les mesures pour éviter les incidents, mais cela va nous impacter vraiment.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Ce qui a été dit tout à l'heure montrait qu'il y aurait des possibilités de navigation à l'intérieur du parc avec des limites. Est-ce que sur ces possibilités ou ce couplage possibilités-limites, vous avez un sentiment, une interrogation, une inquiétude à formuler ? Sachant que cela peut être à la fois en étant en pêche ou, comme vous venez de l'évoquer, en étant en zones de navigation pour aller vers les zones de pêche. Là-dessus, pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

M. Frédéric DROGERYS, Président du Comité départemental des Pêches maritimes et des Cultures marines

Déjà, naviguer entre deux éoliennes, c'est 1 000 m. Ce n'est pas grand-chose, sur l'eau. Nous avons des petits fileyeurs de 12 m, nous allons peut-être passer un peu partout. Mais j'ai une question. Le premier accident qui aura lieu dans le parc éolien, c'est une question qui me trotte dans la tête, que ce soit de la plaisance ou de la pêche, est-ce qu'il n'y aura pas des conséquences par la suite ? On perd déjà beaucoup de zones de pêche avec ce parc. Si demain, il y a un accident et qu'on nous dit que le parc est une zone interdite à la navigation, cela serait la catastrophe.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Un autre commentaire ?

M. Frédéric DROGERYS, Président du Comité départemental des Pêches maritimes et des Cultures marines

Non. En ce moment, la flottille dunkerquoise est en perdition. Nous ne sommes plus que 10 bateaux, nous avons perdu la criée. Nous allons perdre la coopérative. On essaie de garder cette petite flottille de 10 bateaux. Nous allons faire avec le parc éolien, nous n'aurons pas le choix. Mais on va essayer de garder la pêche à Dunkerque. Merci.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Y a-t-il, à la suite de ces deux interventions que je remercie vivement, des questions, des commentaires dans la salle ?

M. Rémy HURDIEL, Président de l'association des Riverains de la Digue de Malo

Bonjour. Je suis Rémy HURDIEL, Président de l'association des Riverains de la Digue de Malo. Comme un certain nombre de Dunkerquois, je ne suis pas très ravi de voir ce champ éolien sous mes fenêtres. Mais ce n'est pas l'objet de ma question. Je suis étonné d'avoir entendu dire qu'il y avait 5 milles nautiques de marge de sécurité vis-à-vis du DST, alors que grâce au savoir-faire des pilotes dunkerquois, cette distance ne sera pas respectée, en coupant par la route des Bancs de Flandres par exemple ou d'autres routes. Je voudrais savoir si, grâce à l'expertise des pilotes, le risque zéro n'existe plus ou si c'est une considération différente.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Je pense que Monsieur MAIRE va intervenir le premier. Après, si Monsieur PLEINTEL veut ajouter quelque chose, il pourra volontiers le faire.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

On évoquait tout à l'heure les 5 milles nautiques par rapport au DST. Ce que prévoit la réglementation, c'est technique et très réglementaire, la note technique évoquée jusqu'à présent donne des distances à respecter vis-à-vis des différentes routes maritimes. La première qui est la plus significative est le Dispositif de Séparation du Trafic. Nous l'évoquions tout à l'heure. Nous avons présenté des chiffres assez significatifs sur le DST. Nous avons parlé de « l'autoroute » de la mer. C'est là où le risque est le plus important. C'est là où on estime que la distance de garde, la « buffer zone » comme disent les Anglais, doit être la plus importante. Ces 5 nautiques, on les respecte. Après, cette note évoque les routes de navigation, les routes qui relient notamment les ports. C'est typiquement dans la problématique du Banc des Flandres. On l'avait mis en évidence sur notre carte. On voit cette fameuse distance de 2 nautiques de part et d'autre du Banc des Flandres. Quoi qu'il arrive, la réglementation est la suivante. C'est 5 nautiques par rapport au DST et 2 nautiques par rapport à une route de navigation standard telle que le Banc des Flandres. Ces deux distances ont été respectées, c'est ce qui a permis d'ajuster le positionnement de ce parc. Voulez-vous compléter votre question ?

M. Rémy HURDIEL, Président de l'association des Riverains de la Digue de Malo

Je vous remercie pour votre réponse. Je reste un peu inquiet du fait que le paysage dunkerquois va totalement changer alors que des dispositions pourraient être différentes, en particulier le long des bancs, un peu plus loin, grâce aux pilotes qui pourraient grâce à leur expertise permettre de gérer des routes plus proches du parc éolien.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Je vous garantis que les milles nautiques n'ont pas été choisis au hasard. Il y a eu de vraies études sérieuses sur cela. Typiquement, pour le prochain parc éolien, le projet qui aura lieu au large de la Normandie, ils mettent une zone de 10 nautiques car ils estiment que les risques sont tels qu'on a besoin de cette zone de sécurité pour anticiper tout risque d'accident maritime.

M. Rémy HURDIEL, Président de l'association des Riverains de la Digue de Malo

J'entends parfaitement ce que vous avez dit. Mais c'est surtout la tristesse de ne plus avoir le littoral que l'on connaît aujourd'hui. Personnellement, j'habite face à la mer. Je vais me retrouver demain avec un champ éolien qui, sur le dos de l'écologie... Ce n'est pas de la vraie écologie. Je suis assez critique, mais ce n'est pas de votre faute, cela.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci de cette intervention.

M. Charles PLEINTEL, Vice-Président des Pilotes de Dunkerque

Si j'ai bien compris votre question, pour compléter, la différence entre cette autoroute où les navires passent et la route des Bancs de Flandre c'est que dans un cas, ce sont des navires qui ne font que passer sur une grande route maritime, dans le cas de la route des Bancs de Flandres, grâce à notre hélicoptère, le pilote est à bord. On passe un peu plus près, mais il y a un pilote à bord. C'est ce que j'expliquais sur cette action du commandant et du pilote, cette équipe que l'on met en place. On la met en place dans le cadre d'une entrée dans un port. Mais effectivement, il a existé des pilotes voituriers. C'est quelque chose qui existe de moins en moins. Il faut se rendre compte du trafic colossal qui passe quotidiennement devant chez nous. C'est cela la différence, sans vouloir justifier. L'explication est là.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

D'autres questions ?

M^{me} Véronique DE MIRIBEL, Responsable des Républicains à Dunkerque

Véronique DE MIRIBEL, responsable des Républicains à Dunkerque. Je voulais simplement dire que ce qu'on nomme débat parce qu'il y a discussion et possibilité de questions me semble un peu usurpé dans la mesure où on utilise le présent et le futur au lieu d'utiliser le conditionnel à chaque fois qu'on nous parle. On essaie de nous vendre un projet qui est déjà ficelé. Et je dirais, racontez cela aux chevaux de bois, vous n'aurez pas de coup de pied. On essaie de nous faire vendre des éoliennes pour 600 mégawatts qui nous coûtent le double d'une tranche de nucléaire qui produit 1 100 mégawatts. Je dirais aussi qu'à Dunkerque, il y a des choses auxquelles on ne peut pas toucher. C'est le carnaval, c'est la plage. La plage, on veut nous faire une station balnéaire avec 46 tours Eiffel de 300 m de haut environ, qui se voient à 60 km et qui font 5 fois la taille du phare de Dunkerque, pour que vous vous rendiez compte de manière visuelle, c'est ce que cela va donner. Il est aberrant de donner à nos enfants... Dans 30 ans, je ne serai plus là. Je vais sucer les pissenlits par la racine. Mais dans 30 ans, les enfants seront encore là, ou plus là parce qu'à Dunkerque, cela va devenir n'importe quoi. Nous avons une double, une triple, une quadruple peine. On a des usines Seveso, la centrale, plein de choses. 1,4 milliard, cela pourrait servir à essayer de voir ce que l'on peut faire avec des déchets ultimes et pas se laisser entendre dire que ce n'est pas grave d'avoir des pales en époxy parce que de toute façon, d'ici à 30 ans, on aura trouvé le moyen de les recycler alors qu'on n'a pas trouvé le moyen de les recycler. Pour moi, ce projet repose sur des sables mouvants. Nous n'avons pas donné la parole aux citoyens. On fait semblant de leur donner l'idée qu'ils peuvent réfléchir, écouter avec un débat. Nous n'avons pas donné la parole aux citoyens. Nous avons mis en place une pétition. Il y en a d'autres qui l'ont fait aussi, et on va se rejoindre, il n'y a pas de problème. Parce que nous voulons qu'il y ait une réelle démocratie sur ce projet qui va impacter notre environnement pour des décennies. Donc, nous demandons que la population concernée puisse répondre oui ou non lors d'un référendum local. Vous pouvez nous raconter ce que vous voulez. Cela fait quatre fois que je viens à des débats. À chaque fois, c'est Aldous Huxley, « Le Meilleur des Mondes ». On nous dit que c'est parfait. Moi, je vous dis non, Messieurs, ce n'est pas parfait. Non, Messieurs, il y aura aussi des problèmes. Et ce n'est pas Aldous Huxley, ce n'est pas « Le Meilleur des Mondes ». C'est tout ce que j'ai à dire.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci de cette intervention. Permettez au moins un commentaire de la Commission particulière qui organise ce débat. La première constatation, c'est que nous donnons la parole aux citoyens puisque vous venez de la prendre.

Propos hors micro

Deuxièmement, au terme de votre intervention, vous avez parfaitement pu poser la question de l'opportunité de ce projet. Faut-il le faire ou pas ? Il est à un stade où il n'est pas définitivement décidé. Il n'a pas ses autorisations administratives. Donc ce processus qui le rend irréversible n'est pas achevé. J'ajoute, nous pourrions le dire à chaque phrase, nous ne le faisons pas à chaque fois, que toutes les considérations qui sont apportées par le maître d'ouvrage sont des considérations sous réserve que ce projet soit réalisé, ce qui n'est pas aujourd'hui décidé. Voilà ce que je souhaitais dire sur les conditions de ce débat. Cela ne rend pas les choses beaucoup plus faciles à entendre. Si ce projet se fait, voilà les conditions dans lesquelles le maître d'ouvrage qui aujourd'hui le port imagine le faire. Vous le mettez en facteur commun dans chacune des phrases que vous entendez à partir de maintenant.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Peut-être préciser quelques éléments. Vous évoquez le coût du projet, notamment par rapport à un réacteur nucléaire. Aujourd'hui, pour le projet du parc éolien en mer de Dunkerque, le prix de revente de l'électricité va être de 44 € du mégawattheure. C'est l'équivalent peu ou prou aujourd'hui du prix auquel est revendue l'électricité produite par un réacteur nucléaire. Il n'y a pas de surcoût. Ce que va produire ce projet, c'est de l'électricité équivalente à la consommation d'un million d'habitants annuellement. On se retrouve dans des échelles relativement importantes de production d'électricité. C'est l'intérêt d'aller installer ces éoliennes en mer, on a une capacité à produire plus d'électricité de manière plus régulière. Concernant le recyclage des pales, une précision. On sent que c'est une question assez récurrente depuis le début du débat. Dans une éolienne, 90 % de la masse est constituée de métaux, acier, cuivre, fonte. Aujourd'hui, ce sont des matériaux qu'on sait très bien recycler par des filières bien implantées un peu partout qui ont prouvé leur efficacité. Nous allons avoir environ 10 % de la masse restante, notamment des pales d'éolienne, qui sont en époxy, en matériaux composites, fibre de carbone. Ce sont aujourd'hui des matériaux plutôt valorisés pour faire de la chaleur. Il n'y a pas que les éoliennes qui sont concernées par ce type de matériaux. Ce sont les coques de bateaux de plaisance par exemple, les coques des avions en aéronautique. On retrouve ce type de matériaux dans plusieurs industries. Aujourd'hui, elles sont plutôt valorisées pour de la chaleur. L'idée est à terme de mieux les valoriser. Il y a plusieurs solutions. Il y a des programmes de R&D qui travaillent à la fabrication de pales 100 % recyclables. C'est une université française qui porte ce projet qui a potentiellement un rayonnement mondial. Aujourd'hui, l'éolien est une énergie que l'on retrouve partout mondialement. L'idée est de pouvoir améliorer le recyclage de ces pales qui aujourd'hui, dans les parties de l'éolienne, ne sont pas celles qui se recyclent aussi bien que l'acier.

M. Pascal DERACHE, Responsable RTE du Débat public

Je voulais ajouter quelques mots par rapport à l'intervention de Frédéric. Par rapport à la situation de la pêche qui nous attriste également, je vous ai présenté tout à l'heure le retour d'expérience qu'on a des travaux de Saint-Nazaire. Côté RTE, on a fait des études l'hiver dernier. On a essayé de trouver les meilleures périodes pour minimiser les impacts sur la pêche. J'aurais pu présenter cette partie concernant le travail de concertation que l'on fait avec les pêcheurs de Dunkerque. Je voulais aussi témoigner ce soutien, côté pêcheur.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

D'autres questions ?

M. Alexandre DUBOIS, Vice-Président du Club des Dauphins

Bonsoir à tous. Alexandre DUBOIS, Vice-Président du Club des Dauphins. Au-delà des éléments qui ont été évoqués, j'interviens au titre associatif ce soir parce que cette réunion s'adresse également aux associations. J'ai une question plus technique. Je vois dans le document qu'il y a une base de maintenance qui sera implantée sur le GPMD. Cette base de maintenance assez conséquente de 7 800 m² sera basée Quai des Monitors à proximité de l'écluse Trystram. Je suis plutôt un représentant des plaisanciers. Nous utilisons cet axe pour pouvoir rejoindre la sortie du port côté Est. Je constate que cette zone est déjà étroite. A priori, dans votre documentation, il y aura un certain nombre d'infrastructures apposées au Quai des Monitors, en l'occurrence des pontons, voire des quais des bateaux. Ma question est de savoir si l'intégralité des bateaux qui sont stockés aux Dauphins, au Yacht-Clubs ou au Grand Large, qui ont un accès mer direct, pourront continuer à avoir un accès mer direct pendant la construction du projet et une fois qu'il sera établi.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

En effet, cela est souligné, il est envisagé l'implantation de la base de maintenance sur le Grand Port Maritime au niveau du Quai des Monitors. La surface que vous ne mentionnez n'est pas forcément celle dont on a besoin. C'est le foncier disponible aujourd'hui proposé par le GPMD qui fait cette surface-là. Notre base de maintenance va consister en un bâtiment qui a deux usages : un usage d'entrepôt pour stocker les pièces qui servent à la maintenance et un usage de bureau pour la gestion des équipes de maintenance. Il y aura en effet une partie à quai et une partie ponton. Aujourd'hui, la maintenance du parc éolien serait assurée par un navire toute l'année et un deuxième navire sur la période estivale qui viendrait en renforcement sur certaines gammes de maintenance. C'est pour la maintenance classique. Pour les besoins de ce navire qui serait en rotation toute l'année vers le parc éolien, il y aurait un ponton qui nécessiterait d'être construit. Aujourd'hui, il n'est pas encore arrêté. Par exemple, l'orientation du ponton, est-ce qu'on va être perpendiculaire au chenal ou dans l'axe du chenal ? Tout cela est ouvert. Évidemment, l'objectif est de ne pas obstruer cet accès au chenal. Les bateaux de maintenance que

l'on peut utiliser ne sont pas des bateaux énormes. Cela n'a rien à voir avec les bateaux d'installation. Ce sont des navires de transport de passagers pour transporter une vingtaine ou une trentaine de personnes. L'idée est d'aménager ce ponton de manière à ne pas obstruer l'accès au chenal. Il n'y aura pas d'interférence pour vous permettre d'accéder aux différentes infrastructures du port de plaisance.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Très bien. Je vais reprendre une question dans la salle. Je prendrai une question Zoom ensuite. Nous prendrons ensuite les deux autres interventions prévues et nous ferons un dernier tour de question après.

M. Thierry PIQUE, Participant

Bonjour. Thierry PIQUE, je suis pêcheur plaisancier. J'habite à Dunkerque. Je sors régulièrement les week-ends. Je me posais une question au niveau de l'enfouissement des câbles électriques. Il va y avoir un maillage entre toutes les éoliennes. D'abord, le système d'enfouissement. On peut effectivement passer dans la zone. Mais aura-t-on le droit à avoir de l'ancrage dans la zone ?

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

À question brève et précise, réponse tout aussi brève.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Pour la première partie, je pense que c'est plutôt à RTE de répondre sur les problématiques d'enfouissement.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Nous sommes tous les deux concernés par des câbles. Les éoliennes vont être reliées entre elles par des câbles inter-éoliennes. Le nom est assez explicite. L'intérêt de relier ces éoliennes entre elles est ensuite de faire converger les câbles vers le post électrique sous maîtrise d'ouvrage RTE et de n'avoir que deux câbles qui partent ensuite du parc vers la côte, plutôt qu'un par éolienne. L'objectif côté câble inter-éolienne est de les ensouiller dans le sable le plus possible. Dans les endroits où cela ne serait pas possible, il y aurait des protections par enrochement. Les premières études menées sur le site nous permettent de considérer que l'enfouissement serait possible sur la majeure partie du site. Le double intérêt de l'enfouir, c'est des questions de sécurité, que ce soit pour les usagers ou pour la stabilité du câble.

M. Pascal DERACHE, Responsable RTE du Débat public

Pour la partie RTE, on voit aussi qu'il y a une partie plaisance proche des côtes. Pour répondre à la question de l'enfouissement, nous allons enfouir, c'est-à-dire enterrer sous le sol marin pour utiliser le sol comme une protection naturelle. Comme on le voit pour le tracé de RTE, il y a différentes zones particulières à franchir. C'est toutes les études que l'on mène en ce moment pour bien caractériser le sol, tout ce qui est trafic, parce que c'est qu'on mettra à l'approche du port ou des côtes n'est pas au même endroit que lorsqu'on sera plus éloigné. Il y aura ces dispositions avec en protection principale cet ensouillage, le fait de mettre de manière souterraine sous le fond de la mer les câbles. Après, avec les pilotes, on a souhaité mutualiser et rapprocher les infrastructures pour limiter les zones où le mouillage serait plus délicat.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Concernant l'ancrage, l'objectif est de garantir la sécurité maritime. C'est aussi de ne pas avoir de navires statiques dans la zone du parc. Actuellement, ce que l'on a comme orientation nationale, c'est de ne pas permettre le mouillage de navire dans la zone du parc, ce qui n'empêche les pêcheurs plaisanciers de transiter dans le parc.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Très bien. Une question Zoom.

M^{me} Sofia ALIAMET, Animatrice Zoom

Bonsoir. Nous avons une question de Madame HAEGMAN que je me permets de relayer avec son accord. La question est : y a-t-il un lien entre le projet GridLink qui prévoit le passage d'un câble sous-marin entre Dunkerque et l'Angleterre, la construction d'un poste électrique terrien et des lignes de haute tension aériennes et le projet de parc éolien en mer au large de Dunkerque ?

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Je pense que c'est une question pour RTE.

M. Pascal DERACHE, Responsable RTE du Débat public

GridLink est un projet interconnexion entre la France et l'Angleterre, c'est une liaison sous-marine entre les deux pays. À Calais, RTE exploite déjà une liaison qui s'appelle IFA 2000, une interconnexion France-Angleterre, depuis 1986. Une fois que je dis ça, la réponse, c'est non. Il n'y a pas de lien entre le projet de GridLink et le projet de parc éolien. Ce sont des projets séparés qui ont des finalités différentes. La semaine dernière, Madame DURAND de la DGEC a présenté toutes les orientations de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie et l'interconnexion entre les pays est un levier différent des énergies marines renouvelables telles que le parc éolien de Dunkerque.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Très bien. Nous allons aborder notre deuxième séquence de témoignages, de points de vue de pratiquants de la zone. Je vais demander à Madame Claude PICHOCKI, la Vice-Présidente du Yacht-Club de la Mer du Nord, d'intervenir quelques minutes pour rapporter une réaction complémentaire des plaisanciers.

M^{me} Claude PICHOCKI, Vice-Présidente du Yacht-Club de la Mer du Nord

Bonsoir. Tout d'abord, merci de nous avoir invités et de nous donner la parole pour définir les enjeux maritimes et considérer la plaisance et toutes les activités de loisirs parmi les intérêts du plan d'eau. Je vais recadrer ce qu'est la plaisance. À Dunkerque, la plaisance est portée par trois structures, Dunkerque Neptune avec le Port du Grand Large, le bassin du Commerce et le bassin de la Marine, le Yacht-Club de la Mer du Nord que je représente et l'association Les Dauphins. Le port de Dunkerque, on est tous basés au niveau du port Est. C'est cet accès qui nous intéresse. Le port de Dunkerque est un port de plaisance, mais c'est aussi un port d'accueil pour nos amis plaisanciers belges, hollandais et anglais. Comme vous avez pu le voir sur les cartes qui vous ont été présentées sur les couloirs de navigation, si nos routes de croisière ne sont pas impactées par la position de ce parc, il en est autrement pour nos amis belges quand ils veulent rallier l'Angleterre. La route traverse directement le parc. C'était l'une des questions qui, pour nous, étaient très importantes, le maintien du corridor de passage pour les bateaux de plaisance belges qui souhaiteraient rallier directement l'Angleterre. On a vu que cela pouvait être une route qui bifurquait vers Dunkerque au cas où ils souhaiteraient faire escale dans nos bassins de plaisance. C'était l'une des premières questions et préoccupations des plaisanciers. Après, vous avez eu différentes interventions. Mon ami Thierry MORICE a parlé des problèmes, de comment cela va se passer pendant les travaux, nos amis des Dauphins aussi ont relevé le point de la base de maintenance qui se trouvera dans le chenal et qui est sur notre zone d'accès pour retourner vers nos bassins. Le dernier point, c'était pendant les travaux, le trafic sur le plan d'eau. Nous avons déjà eu des réponses à toutes ces questions. Je pense que c'est plus un résumé, d'après ce que j'ai pu comprendre, de pouvoir nous autoriser à continuer à naviguer au niveau du parc, d'exercer nos activités de plaisance, c'est-à-dire à la fois la pêche de plaisance en considérant qu'il n'y a pas de possibilité de statique dans le parc, d'après ce que j'ai noté, et de continuer à pouvoir faire des régates. Je voudrais souligner que nos bateaux de plaisance, c'est un tirant d'air d'une vingtaine de mètres par rapport à la taille des éoliennes et par rapport aux possibilités de naviguer à proximité de ces éoliennes.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Très bien. Merci beaucoup. Peut-être y aura-t-il des éléments de réponse tout à l'heure. Je vais tout de suite donner la parole au dernier intervenant qui est Monsieur Alain LEDAGUENEL, qui est le président de la SNSM Dunkerque, pour 5 minutes.

M. Alain LEDAGUENEL, Président de la SNSM Dunkerque

Merci. D'abord, remercier le représentant de la Préfecture maritime pour dire que c'est une zone peu accidentogène, puisqu'il y a peu d'accidents... J'aurai quand même une pensée pour les 330 migrants qu'on a récupérés en l'espace d'un an et les 5 morts en mer de cet après-midi. J'ai un peu plombé le

truc, mais ce n'était pas le sujet. J'en reviens aux études de sécurité. Comme l'a dit Stéphane RAISON, depuis 2012, le territoire s'intéresse à ce projet, il y a eu une étude de sécurité maritime financée par le Grand Port Maritime, par la Région, la Communauté Urbaine de Dunkerque, une étude qu'a voulu Emmanuel CARLIER, le Préfet maritime de l'époque, puisque l'État n'avait pas les moyens de le faire. Ce sont les collectivités qui l'ont fait, c'était une étude très exhaustive, qui est sans doute à remettre au goût du jour avec les moyens que l'on a actuellement et les nouvelles données, notamment le périmètre du parc qui est maintenant à peu près figé. En matière de sécurité, pour ce qui concerne la SNSM, j'évoquerai la troisième note technique. Vous avez parlé des deux premières. J'évoquerai celle du 8 octobre 2018 dans laquelle chaque partie prenante, c'est-à-dire RTE et EDF, auront à produire un certain nombre de documents sur la sécurité maritime, notamment un PIM, un Plan d'Intervention Maritime, et en cas d'accident, c'est toujours le Préfet maritime qui sera à la tête via le CROSS des secours à apporter, et par conséquent la SNSM sera partie prenante. Pour cela, on considère que ce parc éolien est un nouvel objet en mer. Donc forcément, cela peut donner lieu à des accidents, qu'ils soient endogènes et exogènes, c'est indiqué dans la note du 8 octobre. On pourra avoir des accidents du personnel sur les structures d'EDF ou de RTE et des accidents liés aux gens qui viennent de l'extérieur, des choses très différentes. Pour cela, il faudra faire de nombreux exercices auxquels la SNSM sera conviée. Je rappelle que nous sommes bénévoles et que nos moyens sont limités. Les moyens que l'on a sont financés à 80 % par des dons. Nous allons nous tourner aussi vers nos partenaires pour voir s'ils ne pourraient pas nous aider à faire un bateau qui soit adapté à porter secours au parc éolien. RTE nous a déjà un peu entendus. EDF, on l'espère. Nous serons là pour le parc.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci. Ces interventions étant faites, nous allons reprendre les questions.

M. Jean-Pierre DECOOTE, Participant

Je suis Jean-Pierre DECOOTE, dans les ports publics ? qui représentent à peu près un millier d'anneaux. Je voulais intervenir sur deux points. Je partage la pétition lancée, Vent Debout, pour demander un référendum pour la pollution visuelle majeure que l'on va avoir. J'ai entendu et j'ai lu ce matin notre Maire et Président de la Communauté Urbaine dans un article dans La Voix du Nord : « L'attractivité nourrit l'économie et attire les gens. » Je pense qu'étant plaisancier, le fait d'avoir des éoliennes, cela a été dit et redit, de 6 fois la hauteur du phare de Dunkerque, c'est incroyable. Et donc, on évoquait tout à l'heure la nécessité de ne pas impacter l'activité commerciale. Qu'est-ce qui va rester de l'activité commerciale de ceux qui sont sur la plage ? Nous allons naviguer devant une forêt d'éoliennes. C'est bien triste. J'invite la population à donner son avis. Cela me paraît élémentaire. Le deuxième point évoqué avec les marins-pêcheurs, c'est un endroit où il reste encore un peu de poisson, puisque malheureusement, les Hollandais qui n'ont pas été sanctionnés ont fait cette pêche électrique. Mais qu'arrivera-t-il si on a un Brexit dur ? Tout le monde va se retourner sur les zones de pêche. On ne pourra pas pêcher dans cet endroit, ou très peu. Voilà ce que je voulais évoquer. Merci.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci de cette intervention. Y a-t-il des souhaits de réponse ?

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Peut-être vous préciser certains éléments. Sur l'impact touristique, on doit dans le cadre de notre étude d'impacts faire une étude socio-économique complète qui va inclure un volet sur le tourisme, un sur l'immobilier et un sur l'activité commerciale en général. Cela va consister notamment en des enquêtes, il y aura différents éléments qui vont alimenter cette étude. On peut mentionner quelques retours d'expérience. Certes, ce sont des retours d'expérience à l'étranger puisqu'on n'a pas de parc éolien en mer aujourd'hui en France, donc on ne peut pas faire de parallèle avec une situation française. En Angleterre notamment, il y a plus de 3 000 éoliennes installées au large des côtes anglaises, certaines installées à 2 km des côtes, voire 3 ou 4 km des côtes, sur des stations balnéaires similaires à ce qu'on peut retrouver à Dunkerque. Il s'avère que des études ont été menées après l'installation de ces parcs sur ces zones-là. Elles ne font pas état en Angleterre d'une cessation d'activité liée au tourisme ou à ses activités connexes. C'est l'un des retours d'expérience que l'on a. Certes, il n'est pas français, mais aussi parce qu'on n'a pas de parc éolien en mer en France. Concernant les marins-pêcheurs, je vais peut-être laisser la parole à mon collègue Benoît FIGAREDE qui va pouvoir vous répondre sur le Brexit et peut-être sur les enjeux liés à la pêche.

M. Benoît FIGAREDE, Chef de projet EMD Pêche et usages

Je vais en profiter pour apporter des éléments de réponse à Monsieur DROGERYS sur les aspects sécurité pour les marins-pêcheurs dans le parc éolien. L'État français a souhaité développer une approche de cohabitation des activités en mer. C'est une approche vraiment intéressante, mais elle ne se fera pas au détriment de la sécurité. Nous allons travailler avec les pêcheurs professionnels. Nous avons déjà travaillé avec eux dans le cadre d'un partenariat dans le cadre du développement de ce projet. Nous continuerons à travailler avec eux, et évidemment avec les services de l'État pour pouvoir définir les règles de co-activité, c'est-à-dire de pêche dans le parc éolien, en garantissant la sécurité. On parlait des retours d'expérience tout à l'heure. Dans les parcs éoliens actuels, on a très peu d'accidents de navires de pêche. Tous les parcs éoliens ne sont pas autorisés à la pêche et au transit, mais en Angleterre, c'est le cas. Il y a eu un seul accident, qui était un navire de pêche en transit, un patron qui s'est endormi à la barre. Un seul accident. Il y a des parcs éoliens depuis 1994. Dans les parcs français, on va axer sur la cohabitation, on mettra tout en œuvre, toutes les mesures possibles, pour pouvoir maîtriser et garantir une sécurité optimale pour la pêche.

M. Christophe HUMILIERE, Participant

Bonsoir. Je m'appelle Christophe HUMILIERE. Je suis Dunkerquois et contribuable dunkerquois. Je suis plutôt pour l'éolienne offshore. Par contre, j'avais une question. Concernant le choix des éoliennes d'une hauteur de 300 m, ce sont des éoliennes qui n'existent nulle part dans le monde, de cette hauteur-là. Est-ce un choix uniquement économique ? Technologique ? En sachant que cela va quand même impacter d'autant plus, vu la hauteur et le peu de distance avec la côte, visuellement notre territoire. C'est une première question. Je pense aussi que vous avez eu beaucoup de relations avec l'OMI qui vous a donné un triangle qui ne correspond pas trop, pour l'avoir vu, un triangle qui pouvait installer ces éoliennes, ces parcs éoliens un peu plus au Nord en gardant toute sécurité avec le trafic dans les chenaux maritimes. Donc je pense qu'il faut faire de l'éolien, mais cette hauteur me paraît aussi près des côtes, un peu aberrante. En effet, cela va polluer fortement le visuel. C'est bien dommage, ce qui embête aussi nos amis belges, on l'a remarqué tout à l'heure.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Sur la hauteur de 300 m, aujourd'hui, le modèle d'éolienne n'est pas retenu. Il y a eu des évolutions en termes de réglementation de l'éolien en mer en France qui permettent d'obtenir des autorisations à caractéristiques variables. Aujourd'hui, on donne une échelle de hauteur, 300 m étant la hauteur en bout de pale maximum qu'on indique aujourd'hui. Cela pourrait être une éolienne de taille inférieure. L'idée est de pouvoir bénéficier, au moment où l'on sélectionnera le fournisseur d'éoliennes, de ce qui se fait de mieux, de plus récent en termes d'éolien. Ces hauteurs-là, ce ne sont pas des éoliennes qui existent. Elles sont évaluées par les tendances qu'on observe aujourd'hui. La plus grande éolienne offshore installée est sur le port de Rotterdam pour raisons de test. Elle a vocation à être installée en mer. C'est une éolienne qui a des pales de 107 m et qui culmine à 230 m de hauteur en bout de pale. On est sur une puissance de 12 mégawatts. La taille d'une éolienne fait sa puissance. Plus votre éolienne va être grande, plus elle va pouvoir produire plus, avoir une puissance plus importante. Si on est sur des éoliennes qui peuvent atteindre 300 m en bout de pale, on en aura un nombre plus réduit. On parlait d'un nombre de 46 au maximum. Si c'était le cas, nous aurions une éolienne de 12 ou 13 mégawatts. Si on augmente la taille de l'éolienne et sa puissance, on va réduire le nombre total puisque l'idée est de viser une puissance de 600 mégawatts et de rester fixe sur cette puissance. Ce permis à caractéristiques variables va nous permettre de faire l'étude d'impacts avec une fourchette de distance, on évalue les impacts dans ces fourchettes. À la fin, quand on pourra sélectionner notre fournisseur d'éolienne, on aura la possibilité de sélectionner ce qu'il se fait de mieux en termes de technologie, là où avant, le souci qu'il y avait de la façon dont étaient réalisées les autorisations, il était imposé aux porteurs de projets de sélectionner un modèle d'éoliennes très en amont qui, au moment où elles sont sélectionnées, sont très bien. Mais derrière s'ensuivait tout le processus d'instruction des autorisations, de montage du projet, d'études techniques approfondies. Finalement, on se retrouvait à installer des éoliennes à un moment où on aurait pu bénéficier de mieux, des éoliennes plus performantes et puissances. Donc, on en a installé moins. L'intérêt sur Dunkerque est de faire ce choix plus tard pour sélectionner un modèle d'éoliennes plus performantes. Dans le cadre de 300 m que vous mentionnez, on aurait moins de 46 éoliennes.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Je n'ai pas bien saisi votre question sur l'OMI. J'imagine que vous voulez savoir si on pouvait s'inspirer des travaux de l'OMI ?

M. Christophe HUMILIERE, Participant

Je suis d'accord avec vous. Plus cela sera grand, plus cela va produire et moins on en mettra. Il y a bien un intérêt économique pour tout le monde, surtout pour vous. Par contre, l'impact visuel qui est un impact important pour l'économie dunkerquoise me semble floué. Si on divise par deux la taille de l'éolienne, on la verra deux fois moins. C'est mathématique. Si on les peint un peu en gris, comme nos amis belges savent le faire, on les verra encore un peu moins. Je parlais de l'OMI. En effet, il y a eu des études faites avec l'OMI et la Préfecture de l'époque sur lesquelles un triangle a été dessiné. Pour avoir vu les coordonnées de ce triangle, il était à l'époque, peut-être que cela a changé maintenant, possible de mettre ce parc éolien plus au Nord. Je ne sais pas si cette étude a été faite en 2015 ou 2014, de mémoire. Vous n'avez pas choisi cela. Vous avez choisi de la mettre au Sud de ce triangle. Avec toutes les raisons qui vous incombent et que je peux comprendre, je pense qu'un effort pourrait être fait pour pouvoir éloigner ce champ d'éoliennes de 154 m, et non pas de 300, mais s'il y en a un peu plus, et les éloigner de la côte. Moi, c'est ce qui m'embête beaucoup, l'image du territoire qui va être entachée. C'est dommage, après tous ces efforts.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Je comprends parfaitement l'inquiétude sur l'impact paysager. Jusqu'à présent, vous faites référence à une étude. Depuis le début, on fait référence à l'étude Tecnicas qui a été financée, non pas par l'État, mais par les collectivités territoriales. C'est une étude qui a été soumise à la Préfecture maritime. Elle avait demandé à l'époque des ajustements parce qu'elle estimait que certains aspects, notamment de sécurité maritime, la distance par rapport au DST, n'étaient pas forcément totalement en phase dans cette étude. J'émet des réserves sur ce que je viens de dire, parce que je n'ai plus à l'esprit ce fameux triangle dont vous faites référence. Ma réponse sera un peu partielle. Mais on a déjà évoqué cette distance. Elle n'a pas été choisie par hasard. Elle s'est inspirée directement de ce qui est fait notamment à l'Organisation Maritime Internationale. Elle est inspirée des travaux faits par l'association internationale de signalisation maritime. Ces travaux, nous les avons utilisés pour les appliquer en France, mais également les adapter au contexte local. On s'est également inspiré de ce qui se faisait dans les autres pays, notamment la Grande-Bretagne, qui ont un train d'avance sur nous par rapport aux parcs éoliens. Je n'ai pas à l'esprit ce dont vous parlez sur le triangle. Quoi qu'il arrive, la distance qui est de 5 nautiques, c'est la bonne distance pour réduire le risque d'avoir un pétrolier ou un porte-conteneurs dans un parc. Mais je comprends, on l'évoque depuis tout à l'heure. D'un côté, il y a la sécurité maritime, et de l'autre, l'enjeu de l'impact paysager que je peux comprendre parfaitement.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Pour répondre à Monsieur sur deux ou trois aspects que j'ai notés, au niveau de la couleur des éoliennes, hélas, nous n'avons pas le choix. C'est une obligation réglementaire sur des considérations aéronautiques. Grosso modo, on a le choix entre deux niveaux de blanc. Ce n'est pas nous qui nous imposons le choix du blanc. C'est la réglementation aérienne pour des questions de visibilité qui souhaite que les éoliennes soient blanches. Je pense que c'est la même réglementation qui encadre les parcs belges. C'est quelque chose qui est imposé.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

De mémoire, c'est une réglementation OACI. c'est à dire ?

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Concernant l'objectif du projet, l'État, quand il a lancé cet appel d'offres, l'idée était de produire un maximum d'électricité décarbonée renouvelable. On nous a indiqué dans cet appel d'offres une puissance cible à atteindre qui était de 600 mégawatts. C'est là que tout à l'heure je faisais le parallèle avec le nombre d'éoliennes installées et leur taille. Une éolienne de 12 MW, on en mettrait 46. Plus elles vont être puissantes unitairement, moins on en mettra, avec l'objectif d'atteindre cette puissance souhaitée par l'État. Dans notre réponse à l'appel d'offres, nous avons déjà fait un certain nombre de compromis liés à ce qu'il était possible de faire. L'État a soumis une zone de 73 km² à l'appel d'offres qu'on aurait pu occuper dans sa totalité. On a fait le choix d'en occuper les 2/3 pour limiter cette emprise

sur l'horizon. Il y avait un paramètre d'éloignement à la côte. La zone proposée à l'appel d'offres nous permettrait d'être à 9 km des côtes. On s'est engagé à se mettre à minimum 10 km des côtes. Cela fait déjà partie des choses sur lesquelles on essaie d'optimiser l'intégration paysagère du projet.

Intervenante non identifiée

Bonsoir. Je suis plagiste. Je ne navigue pas. Je suis là au nom de tous les Dunkerquois qui ne sont pas là, qui ne peuvent pas venir, tous les parents qui ont leurs enfants à garder ce soir et qui sont tristes et qui ne sont même pas au courant du projet pour certains. Il n'y a pas d'informations, ou un tout petit encart en bas d'une page du magazine communautaire. Je suis triste qu'on ne soit pas au courant, qu'on n'ait pas été informés. Je suis d'accord avec tous les gens qui s'y opposent. On est triste. Pour la pêche, aussi. Lors de la dernière réunion, vous nous aviez dit qu'il n'y aurait pas de pêche, que les pêcheurs seraient indemnisés. C'était la réunion à Leffrinckoucke. À la page 63 du petit livre, c'est écrit qu'il y aurait des retombées économiques dues aux taxes. Les pêcheurs seront indemnisés. La SNSM, aussi. Mais les Dunkerquois, quand ils sont sur la plage, moi, je loue un kiosque... Je vais regarder les éoliennes tourner comme un nourrisson qui regarde un moulin à vent. Je suis Rosendaëlienne, je suis plagiste, et je fais ma petite digue tous les dimanches.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renewables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Sur les indemnités pêche, je vais préciser, qu'il n'y ait pas de confusion.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Avant de préciser, il me semble qu'il y a eu un certain nombre de publications dans les journaux pour annoncer, sur les réseaux sociaux aussi, la tenue de ces réunions et il me semble qu'il y a régulièrement des articles de journalistes qui relatent ce qu'il s'est dit dans les premières réunions. Cette information est sûrement insuffisante, mais elle a été, me semble-t-il, faite de façon significative.

Intervenante non identifiée

Comme le dit Madame, on est avertis alors que le projet déjà ficelé. Il n'a pas été annoncé il y a 10 ans, quand vous étiez déjà occupé à faire les préparatifs, en 2013. On a dit que Dunkerque a été choisi, on a identifié Dunkerque. Qui a identifié Dunkerque pour installer le projet ? Ce n'est pas nous. Vous l'avez dit dans la présentation. Dunkerque a été identifié. Vous n'avez pas dit qui l'a identifié pour implanter le projet. Les Dunkerquois ne sont pas au courant. Je suis désolée.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renewables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Pour répondre et apporter une première précision sur les indemnités liées à la pêche. Quand on a évoqué le fait que la zone serait fermée à la pêche, c'était pour la phase de chantier qu'on évoquait tout à l'heure qui va durer entre 10 et 12 mois, liée à des questions de sécurité maritime. On évoquait le fait que cela pouvait être une fermeture progressive. Quelle que soit la modalité retenue pour la fermeture de la phase chantier, on mène actuellement des études socio-économiques en lien avec les comités et le représentant des pêcheurs pour évaluer quelle est la valeur générée par la zone et par la filière amont et aval. L'idée est, tout le temps où est cette zone sera fermée aux pêcheurs, qu'on indemnise financièrement le manque à gagner lié à la fermeture. C'est dans ce cas-là qu'on a parlé de fermeture et d'indemnisation. L'idée étant, on l'a vu, pour la phase d'exploitation, de permettre de poursuivre des activités de pêche une fois que le parc sera en service. Pour répondre sur la zone dunkerquoise, elle a été choisie par l'État français. Il y a eu plusieurs débats publics notamment liés à la PPE, la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie. C'est un peu le carnet de route énergétique de la France. Il y a eu un débat public organisé il y a deux ans. Il y a eu une réunion publique à Gravelines. Là, c'était vraiment l'État qui portait ce débat puisque c'est le programme énergétique français. Pour le choix de la zone à Dunkerque, il y a eu une concertation menée par la Préfecture et la Préfecture maritime à l'été 2016 et à l'été 2017. Historiquement, il y avait une zone identifiée qui faisait 180 km². À l'issue de cette concertation, il y a eu une réunion publique dans cette même salle. J'étais présent. Cette concertation a permis de supprimer certaines contraintes du projet et de réduire la zone proposée par l'État à l'appel d'offres à 73 km², zone que nous avons nous-mêmes à nouveau réduite à 50 km².

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Sur ce choix de la zone, je voudrais simplement signaler que cette question sera évoquée et donnera lieu à une présentation par l'État lors de la prochaine réunion publique qui aura lieu, si les conditions le permettent, le 5 novembre à Leffrinckoucke. Je crois qu'il y a une question sur Zoom.

M^{me} Sofia ALIAMET, Animatrice Zoom

Nous avons deux observations. La première observation de Madame HAEGMAN revient sur le projet GridLink en disant qu'il y a deux projets différents qui vont tous deux impacter fortement le littoral dunkerquois. Elle s'interroge sur la façon dont RTE va les gérer, ensemble ou séparément. Ces deux projets vont selon elle avoir un impact sur les zones de pêche. Ensuite, nous avons une seconde question de Thierry MORICE à qui je vais repasser la parole.

M. Thierry MORICE, Membre du Yacht-Club de la Mer du Nord

Je suis plaisancier au Yacht-Club de la Mer du Nord. C'est une question dans la continuité de l'intervention d'Alexandre DUBOIS faite tout à l'heure. On a évoqué pendant un certain temps la construction d'un ouvrage au niveau du chenal d'accès au port Est, à l'angle du Quai des Monitors et de l'écluse Trystram. Cet ouvrage est destiné à protéger les ports de plaisance de la houle quand on a des coups de vent de Nord. Nous en avons parlé activement il y a quelques années. Les décisions ont été suspendues et reportées à la construction de la zone de maintenance du projet éolien. Maintenant qu'on avance dans le projet, qu'on commence à y voir plus clair, est-ce que cet ouvrage est toujours d'actualité, est-ce qu'il verra le jour ? Si oui, à peu près à quelle échéance ? C'est quand même quelque chose de nécessaire pour protéger les installations des ports de plaisance. On est dans un débat autour de la sécurité pour le projet éolien. Je déplace un peu. Là, on est sur la sécurité des installations de plaisance.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci de la question. Y a-t-il quelqu'un en état de répondre ? Nous allons donner la parole.

M. Christophe HUMILIERE, Participant

Je m'appelle Christophe HUMILIERE, je suis contribuable dunkerquois. Je vais prendre la parole en tant que Vice-Président de la Marina de Dunkerque des ports communautaires. Au niveau de cet ouvrage qui devait être construit il y a deux ans, il aurait dû être fini cette année, on a dû attendre un peu suite à l'éolien offshore qui devait se mettre en place. On avait un problème de longueur de quai. Le Grand Port Maritime nous a demandé de stopper les études qu'on avait faites et l'éventuel commencement de construction. En effet, cet ouvrage de protection va être fait avec l'accord du Grand Port Maritime qui nous a demandé de le reculer un peu, mais qui n'impactera pas la défense qui va être amenée au niveau des ports de plaisance et de la Ville de Dunkerque.

M. Éric SOREL, Commandant du Port de Dunkerque

Bonjour. Éric SOREL, Commandant du Port. Pour reprendre les propos de Monsieur HUMILIERE, effectivement, cet ouvrage va être fait. Ce sera la maîtrise d'ouvrage de la CUD pour Dunkerque Marina. Le projet initial, qui est au milieu du quai, cette protection sera mise un peu plus Nord et n'impactera pas le chenal le long des Quais des Monitors. Tous les accès seront possibles pour tous les plaisanciers, y compris le bateau des phares et balises. Il n'y a plus qu'à revoir la structure de cette protection qui pourra très bien être compatible avec les pontons et les bateaux qui seront pour la base de maintenance au Quai des Monitors.

M. Pascal DERACHE, Responsable RTE du Débat public

Je vais répondre à la première question de Madame HAEGMAN. GridLink est une interconnexion privée qui n'est ni exploitée ni mise en place par RTE. Quand j'évoquais l'interaction France-Angleterre qui est à Calais, celle-ci est bien exploitée par RTE. Ce sont deux projets différents car GridLink est un projet privé. Il y a une concertation sous l'égide de garants qui est en cours sur ce projet, RTE est associé à GridLink. Comme pour le projet éolien, RTE assure le raccordement et la dernière partie de l'interconnexion au réseau public de transport. En ce sens, ce sont bien deux projets différents, un avec une interconnexion, un avec un projet EMR. Le point commun est finalement la circulation des électrons sur l'ensemble réseau, mais GridLink n'est pas un projet RTE.

M. Laurent LEMAI, PARTICIPANT

Laurent LEMAI, je suis Dunkerquois d'adoption. Je suis enseignant sur Dunkerque. Effectivement, votre exposé sur la sécurité est parfait. Tout est mis en œuvre pour répandre la sécurité. Néanmoins, il faut des compensations au niveau de la SNSM. Au niveau de la sécurité, il faut plus de bateaux. Cela me fait penser au Clipon. Nous avons eu le même débat. Le Clipon a été fermé. Il y a eu des compensations pour le club de kitesurf, nous avons eu des véhicules, des choses comme cela. Mais en fin de compte, il y a toujours cette question qui revient : « Oui, mais il y a l'impact. J'entends bien l'impact visuel. » Est-ce que vous iriez habiter à côté d'une autoroute en disant que vous n'avez pas fait quatre voies, mais qu'il n'y en a que trois ? « On a pris en compte un peu, on a réduit un peu le bruit. » C'est un peu cela. Je suis un peu ému, car c'est au niveau de l'humain. À un moment donné, on se demande ce qu'on veut. Est-ce que c'est cela qu'on veut, cela dont on a envie, de tirer du profit de la mer tout le temps ? Est-ce qu'à un moment donné, on ne peut pas laisser cela tranquille et apprécier le littoral ? Simplement avoir une qualité de vie ? C'est cela, la question de fond. Tous les exposés que vous allez faire vont être parfaits. On va parler de l'environnement. Vous allez avoir des réponses environnementales qui vont convenir, oui. Et encore, je pense que l'éolien, on est loin. C'est comme sur les vélos électriques. C'est une aberration. Prenons un vélo, faisons de l'activité physique. Arrêtons de dépenser de l'énergie pour du lithium ou des choses comme cela, qui sont un non-sens. Les voitures électriques, les SUV, c'est un non-sens. Là, on est en train de faire un non-sens. On nous vend de l'éolien qui va décarboner alors qu'on est sur des énergies nucléaires qui ne produisent pas de carbone. On est en train de nous vendre quelque chose qui est une aberration. On ne se pose pas la question. J'entendais tout à l'heure : « Je suis végétarien, je ne mange pas de viande. Je ne mange pas de poisson. » J'entendais : « J'entends bien, mais pour les pêcheurs, je ne sais pas. » Non, s'il y a des pêcheurs, il y a des gens qui aiment le poisson. Arrêtons les grands bateaux électriques, mettons en avant les pêcheurs, un savoir-faire plus local. Ce n'est pas un fait anodin. Ce n'est pas un dommage collatéral. La vie, ce n'est pas ces grands projets qui vont nous faire vivre. Heureusement que le grand stade a été annulé. Cela ne servait à rien. Il n'y avait pas besoin d'un stade de 50 000 places à Dunkerque. On n'avait pas d'équipe pour cela. Je pense que c'est la même chose. Il faut se pencher sur l'intention derrière et la qualité de vie qu'on veut à Dunkerque. Mais votre exposé est très bien.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci de cette contribution à l'appréciation que l'on peut porter sur l'opportunité et l'utilité du projet. Il me semble qu'il y a une autre intervention derrière. Je prendrai encore une intervention et nous terminerons la session pour être rentrés dans les délais réglementaires.

Jean DOISE, Membre du club des Dauphins

Bonsoir. Jean DOISE, plaisancier, membre du club des Dauphins. Est-ce qu'on a une idée de l'effet de sillage qu'il y aura avec un parc éolien ou un ensemble d'éoliennes comme cela sur le plan d'eau ? Quel serait l'effet au niveau des voiles de bateau ?

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

L'effet de sillage est le terme approprié. C'est l'effet qui se crée quand le vent passe dans les pales de l'éolienne. Le vent, c'est un fluide qui n'est pas perceptible comme l'eau, mais c'est un fluide qui, lors de son passage dans les pales, va être déformé par ce qu'on appelle l'effet de sillage. Il faut savoir qu'aujourd'hui, pour les éoliennes qui sont envisagées sur le projet de Dunkerque, les pales sont situées 25 m au-dessus du niveau de l'eau, voire 40 m au-dessus du niveau de l'eau. C'est la fourchette aujourd'hui, ce qu'on appelle le tirant d'air entre le bas de pale et le niveau de l'eau. On va avoir entre 25 et 40 m de hauteur. Il n'y a pas d'effet de sillage attendu au niveau du plan d'eau. Ce sera plutôt dans les hauteurs. C'est aussi pour cela qu'on espace les éoliennes entre elles. L'effet de sillage induit par une éolienne va faire que le vent va être moins efficace pour l'éolienne qui va être derrière. Donc, on se recule à une distance qui fait que le vent devient à nouveau stable pour que l'éolienne suivante puisse produire de l'électricité de manière efficace.

M. Thierry PIQUE, Participant

Je pose une question au niveau sécuritaire. Est-ce que nos amis belges seront de la partie lorsque vous allez faire des essais de sécurité ? Nous n'en avons pas entendu parler. Ils sont à Coxyde au niveau des hélicoptères, ils ont des moyens maritimes aussi, je pense. C'était une simple question. Une deuxième question. Je n'ai pas vu dans les divers exposés où je suis venu, sur tout ce qui est étude hydrologique, au niveau des courants sur les masses. Merci.

M. Nicolas MAIRE, Représentant de la Préfecture maritime

Merci pour votre question. Elle est d'actualité parce qu'actuellement, l'opération de sauvetage qui a dû se terminer là a impliqué l'hélicoptère belge de Coxyde. Ma camarade l'a dit, on a organisé, en lien avec la SNSM et EDF pour le parc de Fécamp, des exercices sur le mât de mesure qui se tenait là-bas. L'objectif pour nous est de multiplier ces exercices sur tous les autres projets. Il est évident qu'on invitera toutes les parties prenantes, notamment en matière de sauvetage, à faire ces exercices qui permettraient de s'améliorer dans le savoir-faire et la meilleure expérience au cas où il y aurait une opération de sauvetage dans le parc. Il est évident qu'à terme, ce qu'on va faire, c'est créer des groupes de travail de sécurité maritime où on impliquera que ce soit les pilotes de la base d'Oxyde, du MRCC d'Ostende ou d'autres autorités belges si elles souhaitent se joindre à nous pour travailler sur cet aspect-là.

M. Maxime PLANQUE, Chef de projet chez EDF Renouvelables pour EMD en charge des sujets de concertation et de lien avec le territoire

Sur les études, on mène actuellement une étude d'impact environnemental. Cela va toucher l'ensemble des compartiments environnementaux, y compris ce qui concerne les masses d'eau, sachant qu'au niveau de l'eau, on va avoir différentes études sur la qualité de l'eau et sur les mouvements que vous appelez hydrologiques. Il faut savoir aussi pour mettre un peu les chiffres en perspective qu'on évoque une zone de 50 km². De manière physique, on occupe entre 1 et 2 % de cette surface avec les composants du parc. Il y a évidemment beaucoup d'espace entre les éoliennes. Cela ne crée pas un mur ou un effet fort, puisqu'on a vraiment des objets espacés qui ne sont pas d'une très grande dimension en soi.

M. Jacques ROUDIER, Membre de la Commission particulière du débat public

Merci pour ces derniers termes. Nous allons lever cette séance. Je voudrais remercier l'ensemble des participants, que ce soient les participants présents ou les participants au bout de la ligne Zoom, remercier les intervenants et signaler les deux réunions telles qu'elles sont aujourd'hui programmées, qui sont le 5 novembre les premiers enseignements du débat à Leffrinckoucke et le 18 novembre sur les enjeux territoriaux terrestres, et notamment les problèmes de raccordement.

Merci à tous et à toutes. Bonne fin de soirée et bon retour avant 21h.