



DUNKERQUE

ÉOLIEN EN MER

14 SEPTEMBRE > 20 DÉCEMBRE 2020

endp Commission nationale du débat public

CAHIER D'ACTEUR N°16 - DECEMBRE 2020



PORT D'OSTENDE

Le port d'Ostende est un port multifonctionnel situé sur la côte flamande, près de la Manche, qui est une des routes de navigation les plus fréquentées du monde. L'activité portuaire comprend entre autres des trafics de fret et de passagers depuis et vers le Royaume-Uni, des prestations de service dans la construction et l'entretien de parcs éoliens offshore, le traitement de trafics maritimes de vrac, la pêche maritime professionnelle et récréative, les croisières maritimes et côtières, la navigation de plaisance, la gestion des routes de navigation en mer (placement et entretien des bouées et balises), les services de secours en mer, un cluster d'activités industrielles, en ce compris la chimie et la métallurgie, ainsi que la recherche scientifique en milieu marin.

Contact :

Ann.Dessel@portofoostende.be

CAHIER D'ACTEUR

Objections du Port d'Ostende et des autres Ports flamands

Le blocage des routes de navigation vitales est inacceptable et contraire au droit international de la mer et au droit de l'Union européenne

SYNTHESE DES OBJECTIONS

Le parc éolien de Dunkerque prévu est localisé dans une zone croisée par des routes de navigation internationales qui sont depuis longtemps utilisées par des navires qui assurent la liaison maritime entre le port belge d'Ostende et les ports de la côte sud du Royaume-Uni. Ces routes sont également utilisées par d'autres navires de mer, des caboteurs, des navires de pêche et des navires de plaisance. La construction du parc éolien rendrait inutilisables des routes d'approche vitales pour le port d'Ostende. En outre, le blocage des liaisons à destination et en provenance d'Ostende fausse la concurrence avec les ports de Dunkerque et Calais.

L'emplacement prévu du parc éolien est contraire au droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, au principe international de bon voisinage, au statut du port d'Ostende comme port central dans le réseau de transport transeuropéen, aux principes de droit de l'Union européenne en matière de libre circulation et libre concurrence et au principe de loyauté du droit de l'Union européenne. En optant pour l'emplacement concerné, la France a en outre méconnu son accord, exprimé en 2013, avec le Plan belge d'Aménagement des Espaces Marins qui protège les routes de navigation entre Ostende et le Royaume Uni à travers la mer territoriale française. La position du port d'Ostende est partagée par les ports flamands d'Anvers, de Zeebrugge et d'Ostende.

IMPORTANCE DU PORT D'OSTENDE

Le port d'Ostende est reconnu par la législation portuaire flamande comme un des quatre grands ports maritimes de Flandre, avec Anvers (le deuxième port d'Europe), Zeebruges et Gand. Dans le cadre de la législation européenne en matière de réseaux transeuropéens, le port d'Ostende, tout comme entre autres celui d'Anvers, Zeebruges, Gand, Dunkerque, Calais, Le Havre et Douvres, a le statut dit de réseau central. Le port d'Ostende est en d'autres termes un port qui est d'intérêt stratégique pour l'Union européenne.

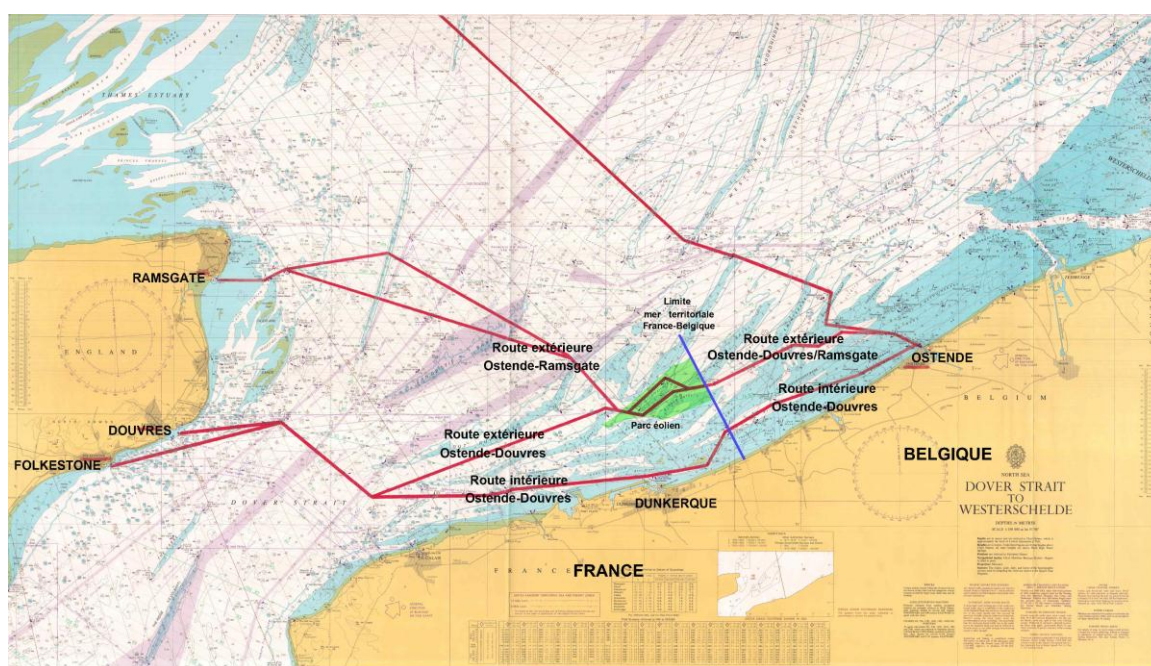
TROIS ENTRAVES MAJEURES

Entrave de la libre navigation

Le parc éolien chevauche en premier lieu les routes de navigation entre les bancs flamands qui ont été utilisées durant de nombreuses décennies par les ferries de fret et de passagers sur les lignes entre Ostende, d'une part,

et Douvres, Ramsgate et Folkestone d'autre part. Le maintien de la viabilité de ces chenaux de navigation est important en vue de la relance du service ferry vers et depuis Ostende. En outre, les chenaux sont également utilisés par d'autres navires de mer, navires de pêche et embarcations de plaisance en provenance ou à destination des ports flamands. Par la construction du parc éolien, les chenaux concernés deviendraient définitivement inutilisables.

La carte marine ci-dessous montre la situation des routes de navigation entre Ostende et les ports anglais. Les routes de navigation ostendaises qui risquent d'être bloquées par le parc éolien sont la route extérieure Ostende-Douvres et la route extérieure Ostende-Ramsgate. L'ancienne route intérieure Ostende-Douvres, qui passait le long de la côte, n'était navigable que pour de petits navires et n'offre pas d'alternative viable.



Entrave à la concurrence portuaire

Les autorités françaises ont adapté les limites de la zone du projet pour ne pas la faire interférer avec les routes de navigation depuis et vers le port de Dunkerque. Elles

ont toutefois ignoré l'interférence avec les routes de navigation depuis et vers les ports flamands. Pour bien des trafics, il y a une concurrence réelle et/ou potentielle entre Dunkerque et Calais et les ports flamands. Il n'est

pas acceptable qu'un parc éolien soit implanté de sorte qu'un port national soit préservé de toute entrave alors qu'une entrave est occasionnée aux ports concurrents d'un pays voisin. Le parc aurait évidemment pu être implanté en un lieu qui ne préjudicie aucun port.

Entrave pour les développements futurs

La sauvegarde des chenaux de navigation existants en mer doit aussi être examinée à moyen et à long terme. Il s'agit en effet du maintien de la connectivité maritime du territoire belge et flamand pour les générations futures. Les chenaux de navigation concernés devant la côte de Dunkerque peuvent en effet devenir plus importants à l'avenir à la lumière du Brexit, de la politique climatique (dissuasion du transport aérien) et du développement de nouvelles technologies (embarcations sans équipage). La réalisation de tels besoins futurs ne devrait pas être hypothéquée par des projets d'infrastructure irréparables en France. Si la France réalisait le parc éolien en passant outre les intérêts et droits légitimes belges et flamands à propos des routes de navigation vers et depuis les ports flamands, ceci créerait un dangereux précédent. D'autres routes aussi, encore plus importantes, vont vers les ports flamands à travers les zones maritimes françaises.

OBJECTIONS D'ORDRE JURIDIQUE

À son emplacement actuellement prévu, le projet contrevient clairement à diverses règles juridiques internationales et européennes.

Les routes de navigation ostendaises sont protégées par le droit de passage inoffensif à travers la mer territoriale, qui est garanti par l'article 24 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de Montego Bay du 10 décembre 1982. La France et la Belgique sont liées par cette convention. L'article 24 prévoit que les états côtiers ne doivent pas entraver le passage inoffensif de navires étrangers dans la mer territoriale.

D'après les travaux préparatoires de cette disposition et une doctrine internationale unanime, cette règle implique entre autres une interdiction, pour les états côtiers, d'établir en mer territoriale des installations ou constructions qui peuvent entraver les routes de navigation ou porter atteinte à l'accessibilité des ports des états voisins.

Au moment où la France a fixé l'emplacement du parc

éolien, elle avait, en plus, marqué son accord, sans aucune réserve, sur le Plan Belge d'Aménagement des Espaces Marins, dans lequel les routes de navigation ostendaises vers le Royaume Uni, via la mer territoriale française, sont mentionnées comme routes protégées. A tout le moins, le choix initial de la situation du parc éolien était donc imprudent, sinon téméraire.

L'exécution des travaux concernés dans les routes de navigation ostendaises est en outre contraire au principe de droit des gens de bon voisinage, au statut du port d'Ostende comme port central dans le réseau de transport transeuropéen, aux principes de droit de l'Union en matière de libre circulation et libre concurrence, au principe de droit de gens de la bonne foi et au principe de la coopération loyale du droit de l'Union européenne. Comme nous l'avons expliqué, l'emplacement du parc éolien a en effet été désigné de manière telle que les routes de ferries vers et depuis Dunkerque soient préservées, alors que celles vers et depuis Ostende sont sciemment (et sans nécessité) bloquées.

REFUTATION DES MOYENS DE DEFENSE AVANCES PAR LA FRANCE

Le port d'Ostende est d'avis que les arguments juridiques invoqués jusqu'à présent par la France ne sont pas sérieusement défendables.

La France ne peut évidemment pas invoquer sa compétence règlementaire d'état côtier en mer territoriale pour interdire la navigation à travers le parc nouvellement construit. Le droit international de la mer oblige les états côtiers en premier lieu à sauvegarder les routes de navigation existantes, et interdit à ces états de bloquer unilatéralement ces routes de navigation internationales par des travaux d'infrastructure. Il s'agit d'un principe établi de droit international de la mer, sur lequel le Port d'Ostende a déjà depuis longtemps attiré l'attention des autorités françaises. La France continue toutefois à invoquer cette fausse excuse de sa compétence de réglementation, qui met à néant la protection internationale des routes de navigation.

Ensuite, la France argumente à tort que les navires doivent dorénavant prendre d'autres routes. En raison de la situation du sol marin et des bancs de sable, il n'y a pas de routes de navigation alternatives disponibles. Le

fait d'imposer aux navires de grands détours occasionnerait une perte de temps et des frais de carburant supplémentaires et serait prohibitif et irréaliste d'un point de vue concurrentiel.

Enfin, la France a argumenté à tort que le droit de passage doit plier devant l'intérêt économique plus important du parc éolien. Toutefois, peu importe la valeur économique du projet, la France doit en premier lieu respecter le droit international de la mer et, plus particulièrement, le droit de passage inoffensif.

REFUTATION DES MOYENS DE DEFENSE AVANCES PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE

Il ressort d'une analyse des documents d'offre du consortium gagnant que cette offre a été basée sur le postulat fautif qu'il n'y avait pas de routes de navigation internationales qui passaient dans la zone de parc éolien proposée. Le consortium savait, ou aurait au moins dû savoir que depuis de nombreuses décennies, un trafic important de ferries passait à travers la zone concernée. Le consortium a à tout le moins préparé son offre de manière négligente et imprudente.

Dans le dossier des maîtres d'ouvrage que le consortium a rédigé en vue de la consultation publique en cours, ce consortium change soudain de cap. Le consortium n'argumente plus qu'il n'y a pas de routes de navigation importantes à travers le parc, mais que les routes de ferries vers et depuis Ostende devaient inévitablement être coupées, alors que les routes de ferries vers et depuis Dunkerque ont délibérément été préservées. Ce faisant, le consortium EDF admet implicitement que sa supposition initiale selon laquelle il n'y avait pas de routes qui traversaient le parc était erronée. Ce qui plus est, le consortium EDF n'explique pas pourquoi il serait « inévitable » de bloquer les routes de navigation ostendaises. Il n'y a toutefois rien qui empêche les autorités françaises et le consortium EDF de renoncer à cet emplacement inapproprié et de déplacer le parc.

CONCLUSION ET DEMANDE

Le Port d'Ostende et les autres ports flamands sont d'avis que le projet de construction et d'exploitation d'un parc éolien devant la côte de Dunkerque à l'endroit prévu est contraire à leurs intérêts et à leurs droits légitimes relatifs aux routes de navigation en mer. Ils appellent les autorités belges et françaises compétentes, soit à mettre fin à ce projet (et éventuellement à le recommencer à un

autre endroit), soit à l'adapter afin que les routes de navigation vers et depuis les ports flamands soient sauvegardées de toute entrave. Entretemps le Port d'Ostende tient toutes les instances publiques et privées qui contribueraient à rendre inutilisables les routes de navigation ostendaises pour responsables et fait réserve de tous ses droits.

POUR PLUS D'INFORMATIONS

Un avis juridique plus détaillé est disponible ici :

<https://participons.debatpublic.fr/processes/dunkerque-eolien/f/103/questions/4734>.

Le point de vue des ports flamands se trouve sur <https://participons.debatpublic.fr/processes/dunkerque-eolien/f/103/questions/4740>.