

Direction  
départementale des  
Territoires et de la  
Mer de Loire-  
Atlantique

PREFECTURE MARITIME  
DE L'ATLANTIQUE

PREFET DE LA LOIRE ATLANTIQUE

Saint-Nazaire, le 10 avril 2015

Délégation à la mer  
et au littoral

Procès-verbal de la commission nautique locale du 31 mars 2015 relative aux conséquences au plan de la sécurité de la navigation d'un projet d'installation d'un parc éolien en mer sur le banc de Guérande

Membres présents :

Monsieur Philippe LETELLIER , directeur départemental adjoint des territoires et de la mer de la Loire-Atlantique, délégué à la mer et au littoral (DDTM/DML 44), président de la CNL par délégation du Préfet de département et du Préfet Maritime;  
Monsieur Damien PORCHER LABREUILLE, chef de service à la DDTM/DML 44, représentant le préfet de département ;  
Madame Marianne PIQUERET, responsable du bureau activités maritimes développement durable de la préfecture maritime, représentant le préfet maritime de l'Atlantique ;

Monsieur Stéphane POUSSET, pilote-major de la station de pilotage de la Loire et des Sables d'Olonne, marin pratique ;  
Monsieur Antony PACTEAU, capitaine de navire sablier, marin pratique ;  
Monsieur José JOUNEAU, patron -pêcheur (COREPEM), marin pratique ;  
Monsieur Daniel LE GALL, patron pêcheur (COREPEM), marin pratique ;  
Monsieur Dominique DEBEC, patron-pêcheur (COREPEM), marin pratique suppléant ;  
Monsieur Daniel BOUCHEREAU, plaisancier (UNAN 44), marin pratique ;  
Monsieur Serge RAPHALEN, plaisancier (FFV), marin pratique suppléant ;

Monsieur Jean-Philippe PAGOT, directeur environnement maritime EDF-EN ;  
Monsieur Hervé MONIN, chef de projet EDF-EN ;  
Madame Anne-Claire BOUX, chef de projet EDF-EN ;  
Monsieur Benoît FIGAREDE, représentant Nass & Wind ;

Madame Cécile TOUGERON, chargée de mission à la DDTM/DML 44 ;  
Monsieur Benoît GASCHIGNARD, délégué départemental de la SNSM ;  
Monsieur Christophe SONNEFRAUD, directeur adjoint du CROSS Etel ;  
Monsieur Théophile MANTEAU, officier au CROSS Etel ;  
Monsieur Pascal PELISSIER, responsable de la subdivision des Phares et Balises de Saint-Nazaire ;  
Monsieur Luc HOUSSAIS, adjoint au responsable de la subdivision des Phares et Balises de Saint-Nazaire ;  
Monsieur Gérard VAUDOUT, membre de la mission coordination à la DIRM NAMO ;

Capitaine de Vaisseau Laurent HAVA, président de la Grande Commission Nautique (GCN) ;  
Madame Aude TYCHENSKY, secrétaire de la Grande Commission Nautique (GCN) ;

Monsieur Pierre-Dominique ROSSET, capitaine de navire à passagers, marin pratique suppléant 2 GCN ;  
Monsieur Lionel QUEMENER, patron-pêcheur (COREPEM), marin pratique suppléant 2 GCN ;  
Monsieur Gabriel EVIN, patron-pêcheur (COREPEM), marin pratique suppléant 2 GCN ;  
Monsieur Laurent DUBOST, plongeur (FFESSM), marin pratique suppléant 2 GCN ;  
Monsieur Ion TILLIER, chargé de mission COREPEM.

Membre excusé :

Monsieur Yves-Patrice BOURDON, capitaine de navire roulier, marin pratique suppléant ;  
Monsieur Lionel CAROFF, pilote de la station de pilotage de Loire, marin pratique suppléant ;

Membres absents :

Monsieur Anthony LE HUCHE, patron-pêcheur (COREPEM), marin pratique suppléant ;  
Monsieur Laurent HERPIN, pilote de la station de pilotage de la Loire et des Sables d'Olonne, marin pratique suppléant 2 GCN ;

Monsieur LETELLIER , directeur départemental adjoint délégué à la mer et au littoral de Loire-Atlantique, président de la commission ouvre la séance à 9 H 05.

### Éléments de contexte :

M. LETELLIER introduit le sujet. Pour faire suite à l'appel d'offres national, le consortium Eolien Maritime France constitué par EDF énergies nouvelles et Dong Energy a été retenu pour la réalisation du parc éolien au large de de Saint-Nazaire. Ainsi, trois demandes de concession du domaine public maritime ont été déposées le 23 octobre 2014 : un pour le parc éolien et deux pour le raccordement du parc éolien (en dehors et dans le périmètre du Grand Port Maritime de Nantes / Saint-Nazaire). Conformément à l'article R 2124-6 du code général de la propriété des personnes publiques, chacun des dossiers fait l'objet d'une consultation d'une commission nautique locale.

Ces dossiers sont néanmoins indissociables les uns des autres et font par conséquent partie d'un même programme de travaux. Une présentation globale et complète est nécessaire pour une bonne compréhension de chacun des projets. Ainsi sont réunies ce jour les trois commissions nautiques locales de manière simultanée.

Le champ de compétence des commissions nautiques porte sur la formulation d'un avis sur les conséquences des projets au plan de la sécurité de la navigation. Enfin, il est déjà établi que la signalisation du parc éolien sera de la compétence de la Grande Commission Nautique (GCN) en application de l'article 2 du décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques. Cette GCN se réunira ultérieurement. C'est pourquoi sont invités également à la CNL relative au parc éolien le Président, la secrétaire, et les membres titulaires et suppléants de la GCN afin de partager la connaissance du projet et des questions identifiées comme nécessitant des approfondissements et débats supplémentaires.

M. PORCHER LABREUILLE donne lecture de la composition de chacune des trois commissions nautiques locales et effectue le pointage des membres présents pour chacune des CNL convoquées.

### Présentation du parc éolien – EDF/EN

#### Partie 1 - Description du projet de parc éolien en mer au large de Saint-Nazaire

Mme BOUX rappelle les acteurs du projet (EDF-EN, Dong Energy, Nass & Wind et Alstom), puis les caractéristiques du projet de parc éolien avec ses 80 éoliennes, à plus de 12 kms des côtes. Elle présente la carte des enjeux identifiés pour la zone d'étude, puis celle de l'implantation des éoliennes, des câbles inter éoliennes et du poste électrique en mer. Elle détaille ensuite les principaux composants et la logistique des travaux (lots principaux, fondations monopieux, éoliennes Alstom Haliade 6 MW, études en cours des principales méthodes de protection, le poste électrique en mer, les moyens d'installation et le projet de base de maintenance à La Turballe).

Cette partie ne soulève pas de question.

#### Partie 2 - Impacts des éoliennes sur la navigation, la sécurité maritime et sur les moyens de surveillance et de communication

M. MONIN expose les impacts des éoliennes sur la navigation et la sécurité maritime principalement sur le fondement de la base de données du Caithness Information Forum (33 événements liés à la navigation depuis 2000).

Lors des phases d'installation et de démantèlement, avec environ 20 navires dédiés au chantier chaque jour, il identifie les risques de collision, de croche et de perte d'un élément d'éolienne ; lors des phases d'exploitation, avec 1 à 3 navires sur site chaque jour, il identifie les risques de collision et de croche.

Sur les radars embarqués, M. MONIN précise que les effets principaux peuvent être des masquages et des ombres et également des images « miroir ».

Sur les moyens de communication, M. MONIN affirme qu'il n'y a pas d'effet notable.

Le C.V. HAVA demande que soient présentés les accidents avec en parallèle les mesures de sécurité prises pour enrichir le retour d'expérience.

#### Partie 3 - Mesures prises pour assurer la sécurité maritime à l'intérieur et aux abords du parc éolien

Lors de l'installation et du démantèlement, M. MONIN expose le balisage de la zone de chantier (AIS sur chaque navire et feu de signalisation sur chaque fondation d'éolienne), l'information permanente des autorités maritimes et des navigateurs, une zone d'exclusion d'au moins 500 m autour des ateliers, la surveillance maritime par le maître d'ouvrage (avec notamment des navires de surveillance, dits « chiens de garde ») et la cellule de veille météorologique.

Le C.V. HAVA demande qu'une attention particulière soit portée au balisage aérien pendant les travaux, notamment pour tenir compte de l'éventuelle activité d'aéronefs dans l'espace aéro-maritime adjacent dans ce secteur.

Lors de la phase d'exploitation, M. MONIN expose la réglementation applicable au balisage maritime, le balisage maritime SPS pour 11 éoliennes situées aux limites du parc, le balisage intermédiaire pour 6

éoliennes, l'identification des éoliennes, la mise en place d'équipements spécifiques de signalisation, de surveillance et de communication maritime (AIS, RACON, station VHF déportée sur une éolienne, 2 radars de surveillance maritime intégrés à Spationav) et des moyens de surveillance spécifiques (système de suivi du personnel et caméras jour / nuit).

M. RAPHALEN demande si une veille permanente sera assurée dans le parc.

M. MONIN répond qu'un centre de coordination sera mis en place à Nantes. Les images des différentes caméras positionnées dans le parc seront transférées au CROSS Etel en temps réel. Il précise que le CROSS aura même la possibilité de prendre le contrôle sur les caméras dans le cas d'une intervention dans le parc.

Mme PIQUERET précise cependant que le CROSS ne sera pas chargé de surveiller le parc.

M. PAGOT précise que les moyens de surveillance qui seront mis en œuvre sont complémentaires des moyens de surveillance classiques d'un parc et qu'ils peuvent être bouclés sur le CROSS et les sémaphores.

M. VAUDOUT indique que les éoliennes seront sur les images radars du Grand Port Maritime de Nantes / Saint-Nazaire (GPMNSN). Pour ce qui concerne l'accès aux données Spationav, la Marine nationale gère ces données. Le GPMNSN n'aura ainsi pas directement accès à Spationav.

M. PITON, pour le GPMNSN, souhaite pouvoir disposer des données Spationav. A défaut, le GPMNSN pourrait formuler un avis défavorable sur le projet.

M. POUSET indique qu'une deuxième voie technique est, dès lors, à mettre en place. Les antennes radars et récepteurs AIS du parc pourraient être raccordés (informations brutes) sur le VTS portuaire afin d'assurer la surveillance des approches.

M. PAGOT précise que des études pour l'export des données Spationav vers le GPMNSN sont en cours.

M. SONNEFRAUD attire l'attention des membres de la commission sur les difficultés techniques d'accès aux données Spationav.

M. MONIN répond que, lors de la première année d'installation du parc, une campagne d'essai radar, avec l'appui du CEREMA, sera réalisée pour faire un bilan.

M. LETELLIER intervient et précise qu'à ce stade, sur les questions de surveillance, il existe effectivement deux niveaux de réponse :

a – des mesures complémentaires d'observation liées au projet du parc éolien en mer au large de Saint-Nazaire et de sa position particulière ;

b – des problèmes communs à l'ensemble des parcs éoliens en mer.

Il s'agit là d'un élément qui oriente déjà vers une saisine de la GCN sur l'ensemble du dossier du parc.

M. PELISSIER intervient pour aborder le balisage et indique :

- que le rythme des feux des SPIs devra être du caractère de la marque spéciale, différent du rythme retenu pour les SPSs. Les feux des SPSs seront synchronisés, ceux des SPIs seront non synchronisés avec ceux des SPSs, mais synchronisés entre eux. Les rythmes retenus dans le projet devront être notablement différents de ceux de la signalisation maritime déjà existante dans le secteur ;

- que la mise en place de quatre AIS ne semble pas nécessaire au vu de la distance qui les sépare et que la mise en place d'un AIS sur les éoliennes A01 et F10, diamétralement opposées, peut être jugée suffisante ;

- que la subdivision des Phares & Balises ne voit pas l'utilité de la mise en place d'un système RACON pour ce projet. Le RACON est un dispositif de radionavigation qui permet à l'utilisateur, équipé d'un radar, de visualiser sur ses écrans un signal distinctif et de fournir des indications de distance, de relèvement et d'identification. Un parc éolien émet déjà un signal fort sur les écrans radar ; il n'y a pas d'intérêt à ajouter d'autres signaux sur ces écrans afin de signaler le champ d'éoliennes. De plus le signal RACON pourrait être occulté sur les écrans radar par le parc lui-même.

M. PELISSIER ajoute également qu'il n'y a pas non plus d'intérêt à compléter ce balisage par un signal sonore, sauf si les usagers le demandent. Il explique que la pratique actuelle est plutôt de supprimer les signaux sonores de brume, n'apportant pas de grande plus-value à la sécurité de la navigation.

M. MONIN précise que c'est une demande des plaisanciers pour le projet de parc éolien au large de Fécamp.

M. RAPHALEN indique néanmoins qu'un signal sonore est apprécié par la petite plaisance.

Au sujet de bouées cardinales pour matérialiser le parc, M. PELISSIER répond que puisque la navigation ne sera a priori pas interdite dans le parc, mais réglementée, il n'y a pas nécessité d'installer de nouvelles bouées cardinales. Toutefois, le balisage actuel environnant le projet de parc sera remis en question, notamment la bouée cardinale située à côté du phare du Four.

M. MONIN ajoute que, pendant le chantier, il existera un balisage intermédiaire. Chaque fois qu'une fondation sera installée, elle sera signalée individuellement.



M. LETELLIER a bien pris note qu'en période d'exploitation, il y aura une zone de 50 m d'interdiction de navigation autour des éoliennes mais demande quelle sera la dimension de la zone d'interdiction de navigation demandée par le porteur de projet pendant la phase de travaux.

M. PAGOT précise que sera demandé un périmètre de sécurité supérieur à celui de l'exploitation sur la période transitoire des travaux. Cette période s'étalera entre la pose des fondations et la livraison du parc, soit environ sur 18 mois à deux ans.

Mme TOUGERON remarque que des restrictions seront nécessaires pour les câbles tant qu'ils ne seront pas protégés et demande des précisions sur le séquençage des travaux.

M. PAGOT précise que le séquençage sera organisé en lien avec les usagers afin de bien finaliser les modalités de réalisation. L'organisation des travaux dépendra aussi des prestataires retenus et de leurs préconisations techniques.

Mme PIQUERET demande au porteur de projet de préciser néanmoins dans quel ordre seront posés les fondations et les câbles.

M. PAGOT répond qu'il y aura une première séquence de pose des fondations, puis des câbles.

M. LETELLIER indique qu'une commission nautique locale spécifique pour les travaux sera organisée dès que les modalités techniques définitives de mise en oeuvre seront déterminées.

Mme TOUGERON précise que le séquençage doit prendre en compte la mise en service des 20 %, comme demandé dans le cahier des charges de l'appel d'offres.

M. PORCHER LABREUILLE fait observer que cela conduira nécessairement à mettre en place des zones d'interdiction évolutives et non pas seulement de simples périmètres autour des éoliennes.

M. POUSSET fait observer que le dossier fourni par EDF-EN ne précise pas le nom des directeurs et chefs de projets et responsables du dossier et demande à ce que ça soit bien précisé. Il observe par ailleurs que le périmètre de la zone d'attente est erroné à plusieurs endroits dans le dossier.

M. MONIN précise que c'est bien le bon périmètre qui a été pris en compte dans le dossier. Néanmoins, le dossier fait état des résultats des premières études réalisées antérieurement à la modification de la zone d'attente.

M. PAGOT ajoute que le dossier sera corrigé en conséquence.

M. POUSSET remarque que le dossier ne présente pas d'analyses de risque plus importantes qu'un retour d'expérience sur un nombre de cas faible sur des parcs ayant une implantation très éloignée de la situation du banc de Guérande et de ses approches. L'analyse de cette dernière est primordiale.

M. PAGOT répond que l'ensemble des éléments sécurité maritime, qui ne sont pas présents dans les dossiers d'autorisation, et les études de risques, sont fournis directement à la préfecture maritime dans un dossier unique de sécurité maritime, mais précise que ces éléments ne sont pas publics.

Mme PIQUERET regrette que le dossier d'étude impact environnemental ne contienne pas les éléments de sécurité maritime, même si cette thématique n'est pas imposée par le Code de l'environnement.

M. POUSSET fait remarquer que le chenal d'accès au GPMNSN sera encadré à terme par deux parcs éoliens (large Saint-Nazaire et large Yeu-Noirmoutier) et que, par conséquent, les risques d'incidents ou d'accidents seront plus importants.

M. PAGOT précise qu'il est nécessaire de disposer de scénarii critiques et que les études ne sont pas terminées. Des modélisations de scénarii critiques seront réalisées par des partenaires extérieurs.

M. PITON demande que le GPMNSN puisse être associé, car les données de la préfecture maritime sont de fait incomplètes. M. PITON précise que les événements survenant dans le port ne sont connus que du port et que la traçabilité des mouvements dans les ports est enregistrée par le GPMNSN uniquement.

M. PAGOT répond que les systèmes AIS et radar permettent de disposer des informations existantes sur l'ensemble des mouvements des navires.

M. PITON explique que l'accidentologie est suivie par le GPMNSN, y compris sur l'ensemble du chenal, et qu'il existe aussi les données de la station de pilotage maritime de Loire. Ces données sont indispensables pour réaliser une analyse de risques fiable.

Le C.V. HAVA s'étonne que ces données ne soient pas connues des préfectures maritimes, notamment au niveau du chenal externe, et précise que ces événements devront être pris en compte lors des travaux de la Grande Commission Nautique.

M. POUSSET demande de préciser l'articulation entre commission nautique locale et Grande Commission Nautique.

Le C.V. HAVA explique que le sujet des énergies marines renouvelables a nécessité par leur ampleur et le fait qu'elle engageait la navigation au large, de définir une nouvelle méthode de travail entre les commissions nautiques locales et la grande commission conformément à la note du 5 février 2015 de la direction des affaires maritimes . La commission nautique locale délibère notamment sur les points qui méritent d'être examinés au niveau de la Grande Commission Nautique. La Grande Commission Nautique délibère ensuite sur l'ensemble des problématiques dont celles soulevées en commission nautique locale. La Grande Commission Nautique assure par ailleurs la cohérence des recommandations qu'elle peut faire entre les différents projets de parcs éoliens en mer en France.

M. RAPHALEN demande quelle sera la taille maximale des navires autorisés dans le parc et si une limite de tirant d'air sera prise notamment pour les voiliers.

M. MONIN répond que les études sont en cours concernant la gestion du risque et rappelle la demande d'interdiction de navigation à moins de 50 m des éoliennes.

M. PORCHER LABREUILLE précise que les deux questions posées par M. RAPHALEN seront abordées dans la partie suivante sur les propositions de règles de circulation et d'usages maritimes aux abords et dans le parc éolien.

M. LETELLIER interrompt les débats et propose une pause méridienne à 12 H 45.

La commission reprend ses travaux à 14 H 10 . Les membres et participants de la commission nautique locale relative au parc éolien, présents le matin, sont tous de retour.

#### Partie 4 -Propositions de règles de circulation et d'usages maritimes aux abords et dans le parc éolien

M. MONIN rappelle l'historique du groupe de travail, piloté par le COREPEM, ayant conduit les travaux de janvier 2013 jusqu'à fin 2014. Il présente les cartes d'étude du trafic maritime au large du parc de Saint-Nazaire (transit à faible vitesse, routes maritimes, pêche et plaisance, navigation de commerce et zone d'attente du GPMNSN).

M. POUSSET demande si la zone d'interdiction de navigation pendant les travaux sera susceptible d'impacter la zone d'attente du GPMNSN. Par ailleurs, il signale que la majorité du trafic passe par la bouée SN1, passage obligatoire pour les navires transportant des matières dangereuses, et que les autres navires peuvent « couper » près du banc de Guérande, notamment pour pouvoir gagner un peu de temps et arriver à certaines heures de la marée en Loire. Il ajoute que certains navires de commerce peuvent être amenés aussi à mouiller en dehors de la zone d'attente, en cas de trafic important sur zone.

M. POUSSET évoque la notion d'une zone de 2 milles « de garde » autour du parc éolien proposée par EDF-EN. Cette zone chevaucherait, selon lui, le périmètre de la zone d'attente et n'a pas de raison d'être pour la sécurité de la navigation.

M. PAGOT répond que la bonne cohabitation entre le parc éolien et la zone d'attente du GPMNSN sera un point d'attention du porteur de projet

M. POUSSET insiste par ailleurs sur les problématiques potentielles liées au cumul du deuxième parc éolien (dit « des deux îles ») côté Vendée. Il explique qu'en cas d'avaries au large, les secteurs où le mouillage est envisageable seront plus réduits.

M. POUSSET explique que les remorqueurs portuaires à Saint-Nazaire ne sont pas adaptés pour intervenir au large. Il trouve important de réfléchir à des capacités locales de remorquage en cas de dérive d'un navire de commerce vers le parc éolien.

M. PAGOT demande s'il y a des moyens de remorquage en haute mer dans le secteur.

M. SONNEFRAUD répond que le remorqueur de haute mer Abeille Bourbon est à Brest et qu'il lui faut un délai important pour arriver, si besoin, dans la zone du banc de Guérande.

Le C.V. HAVA indique qu'il lui paraît nécessaire d'aborder et d'approfondir ce sujet lors de la Grande Commission Nautique.

M. PAGOT demande quelle est statistiquement l'occurrence des avaries notables sur la zone d'attente du GPMNSN.

M. POUSSET répond que les statistiques sont faibles sur ce point, mais il explique qu'une seule grosse avarie peut s'avérer catastrophique (exemple de l'Erika).

M. PITON mentionne le cas du navire MSC Sabrina qui a rencontré un problème sérieux en sortie de chenal en mai 2010. Il remarque qu'il est nécessaire de bien distinguer les accidents des avaries, lesquelles arrivent beaucoup plus souvent. Ainsi, il mentionne 2 à 3 « black out » ou avaries de barre chaque mois dans le chenal. Cela lui laisse penser que le risque de dérive d'un navire de commerce en difficulté en sortie de chenal vers le banc de Guérande n'est pas faible.

M. POUSSET indique que le rôle de La Couronnée IV n'est pas spécifié dans le dossier. Ce rôle de surveillance H24 est important sur le secteur au large. Le bateau pilote est souvent le premier navire à réagir par rapport à des événements inhabituels, car il est déjà sur place et prêt à bouger à tout moment.

M. GASCHIGNARD précise qu'il faut environ 45 minutes à 1 H pour que la SNSM puisse intervenir sur la zone d'attente, alors que seulement 30 minutes sont nécessaires pour La Couronnée IV.

M. PAGOT propose de renvoyer les images radar sur La Couronnée IV même si que le sauvetage en mer n'est pas de la compétence des pilotes de Loire, mais de la préfecture maritime.

### **Propositions de règles de navigation et d'usages**

Les règles de navigation suivantes sont proposées par le porteur de projet :

- La longueur hors tout des navires pourrait être de moins de 30 m ;
- La navigation serait autorisée sauf à 50 m autour de chaque éolienne et à 200 m autour du poste électrique en mer ;
- Le mouillage serait interdit sauf en cas d'avarie ;
- La pêche aux arts traînants serait interdite ;
- La pêche aux arts dormants serait autorisée sauf dans un rayon de 1000 m autour du poste électrique en mer ;
- Des conditions particulières pourraient par ailleurs être étudiées, notamment des règles spécifiques pour la nuit.

M. LETELLIER demande quelles sont les règles demandées sur les autres parcs éoliens en mer.

M. MONIN répond qu'à Courseulles (Calvados), les pêcheurs professionnels ont proposé une longueur pour les navires inférieure à 25 m et une vitesse maximale de 12 nœuds en transit.

Mme PIQUERET précise que la vitesse maximale pourrait être fixée à 8 nœuds en référence au projet de parc éolien en mer de Veulettes-sur-mer (2007).

M. MONIN revient sur la demande d'interdiction de navigation de 1000 m autour du poste électrique en mer. Il explique que ces dispositions viseraient à protéger les infrastructures dans une zone de convergence des câbles.

M. DEBEC indique que cette demande pose de gros problèmes pour la pêche, pour les arts dormants.

M. DUBOST demande si le mouillage sera interdit sur la totalité du parc.

M. MONIN répond qu'effectivement, le porteur de projet propose cette interdiction de mouillage.

M. DUBOST demande de confirmer que les plongeurs et les chasseurs sous-marins n'auront pas le droit d'aller dans le périmètre de 50 mètres autour de chaque éolienne.

Mme PIQUERET répond qu'il est envisagé d'interdire la pratique de l'ensemble des activités dans un rayon des 50 mètres autour de chaque éolienne.

M. DUBOST demande à ce que des arguments concernant cette interdiction puissent être transmis à la Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins (FFESSM).

M. ROUGER demande si lors des manifestations sportives de pêche en mer, une autorisation exceptionnelle, pour permettre le mouillage des navires participants, pourrait être délivrée.

M. PAGOT répond que ce serait envisageable dans des secteurs bien définis, en dehors des zones de câbles.

M. FIGAREDE demande s'il sera possible d'utiliser des ancres flottantes.

M. LETELLIER répond qu'il faudra bien expliquer, dans ce cas, la motivation de la demande de mouillage par ce moyen.

M. PAGOT précise que des navires de maintenance interviendront quotidiennement dans le parc éolien en phase d'exploitation et que la cohabitation doit être organisée pour assurer la sécurité des intervenants dans la zone du parc.

M. JOUNEAU expose l'avis des pêcheurs professionnels concernant les propositions du porteur de projet pour la navigation et la pêche dans le parc éolien :

- une vitesse de transit limitée à 10 nœuds est acceptable ;
- une longueur hors tout limitée à 30 m est acceptable ;
- les pêcheurs professionnels sont en revanche opposés à l'interdiction de pêche et de navigation dans une zone de 1 km autour du poste électrique.

M. JOUNEAU demande un approfondissement de cette question lors de la Grande Commission Nautique et insiste sur l'enjeu que représente le banc de Guérande pour la pêche ligérienne et la pression que représente le parc éolien du banc de Guérande ajouté à celui des deux îles.

M. RAPHALEN indique que les propositions du porteur de projet sont acceptables pour la plaisance à la voile. Pour toutes les épreuves, les parcours seront toujours à l'extérieur du périmètre du parc. Il attire cependant l'attention de la commission sur les pratiques libres et notamment le kite-surf, même si la probabilité d'avoir des kite-surfs dans la zone du banc de Guérande est faible.

M. PORCHER-LABREUILLE ajoute que la question peut aussi se poser pour tous les engins sous-marins. Le cas est peu probable, mais il vaut mieux le prévoir dès le début. L'interdiction de ces pratiques dans le parc pourra figurer dans l'arrêté pris par le préfet maritime.

M. LETELLIER demande si des dispositions particulières doivent être prises concernant le tirant d'air des voiliers.

M. PAGOT répond qu'il n'y a pas de danger identifié du fait de la proposition de longueur hors tout maximale de 30 m pour tout navire dans le parc éolien.

Le C.V. HAVA propose que ce point soit évoqué en Grande Commission Nautique.

M. PAGOT demande si la préfecture maritime peut prendre un arrêté pour interdire la navigation en fonction des conditions météorologiques et océaniques relevées dans le parc éolien.

Mme PIQUERET répond que ce serait assez compliqué à mettre en œuvre, juridiquement et techniquement.

Mme TOUGERON demande si une information nautique sur les conditions dans lesquelles la navigation dans le parc est possible et celles présentant un risque pour la navigation peut être pertinent.

M. PORCHER LABREUILLE répond que des avis aux navigateurs semblent en effet répondre au besoin identifié.

M. LETELLIER indique que la préfecture maritime peut approfondir cette question, mais attire l'attention de la commission sur la difficulté que représente la combinaison des différentes conditions océaniques.

Le C.V. HAVA ajoute qu'il serait utile de retenir une réglementation à caractère simple et permanent sur ce sujet. Il demande par ailleurs pourquoi à Courseulles les pêcheurs professionnels ont demandé une limitation de la longueur hors tout des navires à 25 m, alors qu'à Saint-Nazaire, la demande porte sur une limite maximale à 30 m.

M. MONIN répond que les commissions nautiques locales se sont prononcées à Fécamp et Courseulles sur une limite de 25 m sans le justifier précisément.

M. JOUNEAU répond que cette longueur correspond à la limite de la pêche artisanale. Il indique par ailleurs que les pêcheurs professionnels sont très vigilants par rapport aux questions de sécurité. Les pêcheurs appréhendent une interdiction totale de pratique de la pêche dans le périmètre du parc éolien en cas de problèmes.

M. GASCHIGNARD indique que le bateau pilote La Couronnée IV mesure plus de 30 m.

M. POUSSET indique que des navires de 40 mètres effectuent du cabotage entre l'île d'Yeu et Belle-Ile.

M. LETELLIER demande s'il existe aussi des problématiques de cette nature avec les navires à passagers.

M. ROSSET répond qu'un navire à passagers de 25 mètres de longueur hors tout peut transporter en 3<sup>e</sup> catégorie (20 milles de la terre la plus proche) 250 passagers et même 380 passagers pour un navire à passagers de 30 m.

M. LETELLIER demande si le nombre de passagers traversant la zone du parc ne devrait pas lui aussi être limité, pour des raisons liées à la sécurité et aux possibilités d'assistance ou de sauvetage dans la zone du parc éolien.

M. PACTEAU précise que des navires sabliers transitent aussi par le banc de Guérande pour des raisons de gain de temps, notamment pour aller à Lorient ou à Quimper. Avec l'installation du parc éolien, ces navires devront faire un détour, ce qui devrait allonger leur temps de parcours d'environ 15 minutes.

M. SONNEFRAUD demande quand seront mis en place les moyens de communication sur le parc éolien.

M. PAGOT répond que les moyens de communication seront mis en place dès que possible, mais pas dès le démarrage des travaux. La station VHF sera mise en service le plus tôt possible, mais il faudra d'abord que le poste électrique soit en place.

M. LETELLIER propose de passer aux délibérations et invite les porteurs de projet à quitter la salle à 15 H 25.



### Bilan des débats pour le parc éolien

En premier lieu, Mr LETELLIER propose qu'une commission nautique locale consacrée spécifiquement à la phase travaux soit organisée dès que l'ensemble des modalités techniques de mise en œuvre et le séquençage des travaux seront déterminés.

Mr LETELLIER soumet ce premier point au vote. A l'unanimité, le président, les membres de droit et les marins pratiques adoptent le principe d'une nouvelle CNL consacrée à l'examen des conséquences nautiques de la phase travaux. M. LETELLIER demande ensuite à M. PORCHER LABREUILLE de récapituler les autres points, c'est à dire toutes les questions qui au cours des débats de ce jour ont été identifiées comme pouvant motiver la saisine de la Grande Commission Nautique sur l'ensemble de ce dossier.

Sont ainsi listées :

- Pour mémoire, la signalisation du parc éolien en période d'exploitation (article 2 du décret n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques) ;
- La problématique du mouillage à proximité de la zone du parc éolien ;
- La question de l'interdiction du mouillage dans le parc et notamment les possibilités de dérogations pour certaines manifestations de pêche sportive ou de plongée ;
- La question de la limitation de vitesse dans le parc éolien (8 nœuds, 10 nœuds ou 12 nœuds ou pas de limitation?) ;
- La question de la longueur hors tout maximale pour les navires dans le parc éolien (25 m, 30 m ou 40 m?) ;
- La question de la réglementation sur les navires à passagers à proximité et dans le le parc éolien ;
- La question de l'impact sur la route des navires de commerce et des sabliers et de l'obligation éventuelle de contournement du parc éolien pour ces navires ;
- La réglementation potentielle du tirant d'air des navires dans le parc, notamment pour les voiliers ;
- La question de la pratique de la navigation dans les 2 milles autour du parc éolien ;
- La question de la réglementation ou de l'information nautique sur les conditions de navigation dans le parc éolien en fonction des conditions météorologiques et océaniques ;
- La question sur l'interdiction de pêche et de navigation dans le rayon de 1000 mètres autour du poste électrique en mer et sur l'étude de la mise en place d'une zone d'interdiction plus réduite ;
- La question sur les moyens nautiques d'intervention en cas d'accident ou d'avaries entre le parc éolien et la bouée SN1 ;
- La réglementation sur les pratiques de loisirs nautiques dans le parc, notamment la plongée, le kite surf et sur les engins sous-marins ;
- La question technique sur le partage de l'information nautique du parc éolien vers le GPMNSN et la station de pilotage maritime de Loire ;
- La prise en compte des données du GPMNSN pour compléter l'analyse de risques.

M. LETELLIER propose la saisine de la Grande Commission Nautique avec, à l'appui la liste des points cités ci-dessus. A l'unanimité, le président, les membres de droit et les marins pratiques de la commission nautique locale approuvent la saisine de la Grande Commission Nautique sur l'ensemble du dossier.

M. LETELLIER fait revenir les porteurs de projet à 16 H et leur fait présenter les conclusions ci-dessus exposées.

Il précise que la Grande Commission Nautique se réunira le mardi 5 mai à 10 H à Saint-Nazaire et demande à M. PORCHER LABREUILLE de donner lecture de la décision n° 5 bis du préfet de la Loire-Atlantique du 11 mars 2015 relatif à la composition de la Grande Commission Nautique sur le projet de parc éolien en mer sur le banc de Guérande.

M. PORCHER LABREUILLE annonce les membres permanents, membre de droit, membres temporaires et autres participants de cette GCN.

Le C.V. HAVA précise que la GCN a vocation à instruire un projet dans le seul cadre de la sécurité maritime et à émettre des recommandations à l'autorité préfectorale maritime. Elle s'intéressera à la signalisation du parc éolien, aux activités maritimes dans le parc et à proximité, dans la phase de construction et d'exploitation. Il conviendra notamment d'intégrer dans la réflexion la capacité des moyens de secours en prévention et en intervention. Pour l'analyse des risques, Le C.V. HAVA insiste sur la nécessité de croiser l'occurrence et la gravité avec le recueil de tous les événements de la manière la plus exhaustive possible. Il demande pour la GCN une présentation plus légère par EDF-EN et confirme la possibilité pour RTE d'y assister dans un objectif de cohérence du projet d'ensemble.

Le C.V. HAVA se félicite de la qualité de ces échanges et déclare que la réunion des trois commissions nautiques locales de manière simultanée et en avance de la GCN a montré toute sa pertinence. Cela donne du recul et cela permet également de susciter, puis d'instruire toutes les questions devant être traitées en GCN.

M. LETELLIER remercie l'ensemble des participants, donne rendez-vous aux membres de la Grande Commission Nautique le mardi 5 mai prochain et lève la séance à 16 H 15.



Philippe LETELLIER



Marianne PIQUERET



Damien PORCHER LABREUILLE



Stéphane POUSSET



Antony PACTEAU



José JOUNEAU



Daniel LE GALL



Daniel BOUCHEREAU



**Destinataires :** Membres de la commission nautique locale

**Copies à :**

Préfecture maritime de l'Atlantique (AEM),  
Préfecture de la Loire-Atlantique (SG et Dir Cabinet),  
Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique Manche Ouest,  
Direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique - Délégation à la mer et au littoral.



Destinataires :

Monsieur POUSSET Stéphane, Monsieur CAROFF Lionel et Monsieur HERPIN Laurent – Station de Pilotage de Loire - 1, rue Eugène Varlin BP 60416 - 44104 Nantes Cedex 4  
Monsieur PACTEAU Antony – 18 rue des hêtres – 85300 Challans  
Monsieur BOURDON Yves-Patrice – 1 chemin du clos Malou – 44500 La Baule Escoublac  
Monsieur JOUNEAU José – COREPEM – 2 rue Colbert – 85 100 Les Sables d’Olonne  
Monsieur LE HUCHE Anthony – 6 rue de la misaine – 44420 La Turballe  
Monsieur LE GALL Daniel – COREPEM - rue du mail de Broc – BP3 – 44490 Le Croisic  
Monsieur DEBEC Dominique – 14 rue Pierre Bouguer – 44490 Le Croisic  
Monsieur BOUCHEREAU Daniel – 5 impasse des boutons d’or – 44730 Saint-Michel-Chef-Chef  
Monsieur Serge RAPHALEN – Fédération française de Voile – Ligue de voile de la région Pays de la Loire – 44 rue Romain Rolland – 44103 Nantes Cedex 4  
Monsieur DUBOST Laurent – FFESSM-CIBPL – 39 rue de la villeneuve – 56100 Lorient  
EDF Énergies Nouvelles - Cœur Défense Tour B - 100, esplanade du Général de Gaulle 92932 Paris La Défense Cedex ;  
Monsieur le préfet maritime de l’Atlantique - Division de l’action de l’Etat en mer – CC46 – 29240 Brest Cedex 9 ;  
Monsieur le commandant du Grand Port Maritime de Nantes / Saint-Nazaire – 18 quai Ernest Renaud – BP 18609 – 44186 Nantes Cedex 4 ;  
Monsieur le directeur de RTE Ouest – 75 boulevard G. Lauriol – BP 42622 – 44326 Nantes Cedex 3  
Monsieur Benoît GASCHIGNARD – délégué départemental de la SNSM - 5 rue Bonaparte – 44000 Nantes ;  
Monsieur le directeur interrégional de la mer Nord Atlantique Manche Ouest :  
directeur CROSS Etel - Avenue Louis Bougo - Château de la Garenne - 56410 Etel  
responsable de la subdivision des phares et balises de Saint-Nazaire – quai des frégates – BP 422 – 44606 Saint-Nazaire Cedex  
responsable de la mission de coordination des politiques de la mer et du littoral - 2 Boulevard Allard - B.P. 78749 - 44187 Nantes Cedex 4 ;  
Monsieur le président de la Grande Commission Nautique – capitaine de vaisseau HAVA – 14 rue Saint-Dominique – case 95 – 75700 Paris SP 07 ;  
Madame la secrétaire de la Grande Commission Nautique, ICETA TYCHENSKY – SHOM – 13 rue du Chatellier – CS 92803 – 29228 Brest Cedex 2 ;  
Monsieur le chef de la division de l’action de l’Etat en mer de la préfecture maritime de l’Atlantique – CC46 – 29240 Brest Cedex 9 ;  
M. Pierre-Dominique ROSSET – 23 rue de la Vilaine – 56190 Billiers ;  
M. Lionel QUEMENER – 5 route de Saint-Nudec – 44740 Batz-sur-mer ;  
M. Gabriel EVIN – 333 route de Guérande – 44420 Piriac-sur-mer ;  
M. Ion TILLIER - COREPEM - 2 rue Colbert – 85 100 Les Sables d’Olonne ;

Copies :

Préfecture de la Loire Atlantique (Secrétariat général et Directeur de cabinet)  
Sous-Préfecture de Saint-Nazaire  
Dossier

