

## 10. ÉOLIEN EN MER ET TRAFIC MARITIME

APAM Marc MICHEL

Des accidents récents mettent en lumière les risques pour la sécurité maritime que font peser les champs éoliens en mer. Leur développement est pour autant nécessaire afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

À une technologie mature et dynamique, repoussant les limites d'éloignement à la côte grâce à l'éolien flottant, répond un objectif ambitieux porté par les autorités publiques en Europe. Ce déploiement a cependant lieu dans un espace fini, qui fait l'objet d'une compétition entre les différents acteurs. Parmi ceux-ci, le transport maritime tient une place particulière par son importance économique et son antériorité d'usage. Les perspectives d'évolution du trafic ne laissant présager une diminution de l'espace requis, la concurrence pour l'espace s'annonce rude. D'autant plus que la coexistence entre le trafic maritime et l'éolien en mer s'avère potentiellement risquée. Le danger est aussi bien de nature économique, avec la remise en question de la rentabilité de certaines routes maritimes, qu'humain, matériel et environnemental avec l'augmentation mécanique du risque d'accidents. Le droit international de la mer encadre cette coexistence,

assurant la liberté de navigation tout en permettant l'exercice de droits souverains et de pouvoirs de juridiction par les États côtiers.

Au cœur de la planification, l'exigence de sécurité maritime se traduit principalement par la mise en place de distances minimales de sécurité, calculées sur une base scientifique faisant l'objet d'un consensus des différents acteurs du transport maritime. Toutefois, ces distances méritent d'être questionnées et chaque projet doit faire l'objet d'une analyse individuelle, par le biais d'une évaluation formelle de sécurité recommandée par l'OMI, combinant approches qualitative et quantitative.

Cette méthode casuistique permet de proposer l'application de mesures, préventives ou d'intervention, susceptibles de réduire les risques à un niveau raisonnable et acceptable par les autorités. Les principales mesures envisageables consistent en une réorganisation du trafic et la surveillance de celui-ci à des fins d'anticipation des situations dangereuses.

## RÉSUMÉ

Pour atteindre les objectifs de décarbonation de l'énergie fixés par les Accords de Paris, la production d'énergie à partir des champs éoliens en mer est amenée à se développer très fortement d'ici 2050. Les champs éoliens, consommateurs d'espace maritime, vont devoir notamment coexister avec le trafic maritime dont les perspectives d'évolution indiquent à minima un besoin d'espace constant. Dans cet espace restreint et contraint, la coexistence entre éoliennes en mer et trafic maritime apparaît toutefois risquée. L'intégration dans l'exercice de planification maritime des exigences de sécurité maritime conduit à l'application de distances minimales de sécurité entre les routes de navigation et les éoliennes. Sur la base d'une évaluation formelle de sécurité permettant de réduire le risque à un niveau raisonnable, ces distances peuvent cependant être adaptées par l'adoption de diverses mesures.

## RECOMMANDATIONS

1. **Systematiser les études de routage à l'échelle du littoral français avec un double objectif : assurer la sécurité maritime et préserver l'attractivité économique des ports français.**

*La mise en place de mesures d'organisation du trafic maritime apparaît comme étant une des mesures les plus pertinentes pour réduire les risques. Leur adoption à l'OMI nécessite la présentation d'un dossier formel et étayé ainsi que le respect d'un calendrier contraignant. En parallèle du débat public sur la planification maritime, la réalisation d'études de routage doit être anticipée.*

2.

Intégrer dans les réflexions en cours sur le CROSS du futur la montée en puissance prévisible des missions de surveillance du trafic maritime (STM).

*La réflexion actuelle sur le CROSS NG (nouvelle génération) nécessite de prendre en compte le développement de la fonction STM liée notamment au développement des mesures d'organisation du trafic maritime à venir. Que soit ou non retenue l'option de la mise en place d'un centre unique spécialisé dédié à la surveillance de la navigation, il convient d'anticiper dès à présent les besoins en ressources humaines et en formation. Cette réflexion doit être menée de manière globale en prenant en compte les interactions possibles avec la chaîne sémaphorique, les capitaineries et les centres de surveillance maritime des opérateurs de champs éoliens en mer.*

3.

Conduire une réflexion sur le financement des dispositifs de navires d'intervention en mer. Cette réflexion doit aborder le principe de la contribution des opérateurs de champs éoliens en mer au financement des navires d'intervention. L'appui de l'agence européenne de sécurité maritime (AESM) à doit également être recherché sur le modèle de la flotte européenne des navires de lutte contre la pollution.