

PROCÈS VERBAL
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 24 juin 2026 à Cherbourg-en-Cotentin (50100),
relative au projet du parc éolien Centre Manche 1 en baie de Seine.

REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE

Conformément aux dispositions du décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques, modifié par le décret n°2020-1193 du 29 septembre 2020, et suite à la décision n° DDTM-SML-AM-2026-0431 du 11 juin 2026 du directeur départemental adjoint des territoires et de la mer, délégué à la mer et au littoral du département de la Manche, portant désignation des membres temporaires de la grande commission nautique, celle-ci s'est réunie dans la salle Tourville du cercle Chantereyne, rue de l'Abbaye, à Cherbourg-en-Cotentin le mercredi 24 juin 2026, pour émettre un avis sur le projet de parc éolien Centre Manche 1 en baie Seine.

La commission était composée de :

M. Julien DUTHU, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M. Olivier PARVILLERS , ingénieur en chef de 1 ^{ère} classe des études et techniques de l'armement de réserve, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M. Sébastien ROYER, administrateur en chef de 2 ^{ème} classe des Affaires Maritimes, directeur départemental adjoint, déléguée à la mer et au littoral de la Manche (DDTM 50 – DML)	Membre de droit
M. Jean-Pascal DEVIS, administrateur en chef de 1 ^{ère} classe des Affaires Maritimes, sous-directeur du sauvetage, de la navigation et de la protection du littoral (SEML/SDSNPL) de la DGAMPA	Vice-président

Membres temporaires titulaires :

Mme Karine INGOUF	Représentant la Brittany Ferries
M. Thierry GAZENGEL	Représentant les pilotes maritimes
M. Jean-Dominique POUPPEVILLE	Représentant les Abeilles International
M. Yoann BAZILE	Représentant les pêcheurs professionnels

Membres temporaires suppléants :

M. Lionel DAVY	Représentant les pilotes maritimes
----------------	------------------------------------

Assistaient également à la réunion :

M. l'AC2AM Vincent MIALET Mme Karine GIARD Mme Aziliz BOUTRY	PREMAR MEMN
Mme l'APAM Sabrina MALIFARGE, M. Laurent de PONTFARCY Mme Marion INIZAN	DDTM 50 / SML

Mme l'APAM Nolwenn JEZEQUEL	DGAMPA
M. l'AC1AM Frédéric GARNAUD	CROSS JOBOURG
M. Damien LEVALLOIS	DREAL Normandie
Mme l'AC1AM Sophie SANQUER	DIRM MEMN
M. Jean-Philippe HESRY	DIRM MEMN, UOM Phares et Balises Cherbourg-en-Cotentin
M. Fabien VAUCLAIR	DDTM 14
M. Pierre FEUILLY	Pilote maritime du port de Cherbourg-en-Cotentin
M. Emmanuel FOURNIER	Pilote maritime du port de Rouen
Mme Delphine JAOUEN	HAROPA, capitainerie Le Havre
Mme Aline MEIDINGER	Comité régional des pêches de Normandie
M. Olivier COCHARD, Mme Charlotte LE GOFF, M. Matthieu GAVALDA	EDF Power Solutions
Mme Laure CASTAING M. Renaud ROSSETTI	RTE
Mme Louise AUTIE-RAIMBAULT M. Erwan LARVOR	TotalEnergies

En début de réunion, le président remercie la DDTM 50 et le bureau EMR de la Préfecture maritime de Cherbourg (PREMAR) pour le soutien apporté à l'organisation de la réunion de la commission et l'ensemble des participants pour leur présence.

Le président rappelle la composition et le fonctionnement de la commission. Au cours de cette grande commission nautique, ce sont les marins pratiques représentatifs des usagers de la mer de la zone englobant le projet étudié, et qui, après en avoir débattu ensemble et avec les membres permanents et de droit, proposent des recommandations en matière de sécurité maritime.

Il est noté l'absence d'un représentant des plaisanciers. Bien que regrettable, cette absence n'est pas jugée de nature à remettre en cause la GCN et ses conclusions, l'activité de plaisance n'étant pas prépondérante dans la zone du parc CM1.

Il rappelle ensuite le contexte de réalisation de cette GCN au profit de l'examen du projet de parc éolien Centre Manche 1 (CM1) en baie de Seine, également appelé parc éolien en mer Manche Normandie.

Une Commission nautique locale (CNL) a été tenue le 21 mai dernier permettant la présentation du projet. Il s'est ensuivi plusieurs réunions entre la présidence de la GCN et certains acteurs au cœur du sujet afin de préparer la présente GCN (PREMAR MEMN et DDTM50 le 1^{er} juin, porteur de projet EMMN le 4 juin et DGAMPA/CEREMA le 8 juin). Il s'agissait d'une part d'éclaircir les possibilités de réglementation d'un champ éolien en zone économique exclusive, en relation avec les propositions de l'étude sur la sécurité maritime en baie de Seine DGAMPA-CEREMA-DREAL Normandie, et d'autre part de réfléchir à une meilleure prise en compte des besoins des navigateurs, en particulier des pêcheurs, notamment à la réouverture de la zone après travaux. Sur la base de ces réflexions, différents scénarios qu'EMMN devra produire, sont toujours attendus afin de les soumettre à l'expertise des membres de la Grande commission nautique.

Un autre point clé du développement du parc éolien Centre Manche 1 mis en avant est l'impératif d'avancer en concertation, indispensable dans le cadre singulier d'un tel projet avec les Institutions (PREMAR, CROSS, DGAMPA DREAL Normandie, DIRM), mais aussi avec les autres industriels concernés : RTE en premier lieu pour la sous-station électrique et le raccordement à terre, en second lieu TotalEnergies, responsable du développement du parc éolien CM2, prolongeant à l'Est le parc éolien CM1.

SYNTHESE DU DOSSIER

INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPÉRATION

Le parc éolien en mer Centre Manche 1 a été attribué à EDF Power Solutions en 2023 lors de l'appel d'offre 4 (AO4). Situé en baie de Seine, il est complété par un parc « jumeau », le parc éolien Centre Manche 2, situé à l'Est du parc CM1 et donc partageant une limite commune, à l'Ouest du parc CM2.

La définition précise du parc n'est pas encore figée car la réponse à l'AO4 fait appel à un permis enveloppe à caractéristiques variables (nombre et puissance des éoliennes notamment) permettant d'adopter des solutions techniques à l'état de l'art au moment de la construction effective du parc (cf. loi ESSOC de 2018). Il en ressort une grande incertitude sur le positionnement des éoliennes, information essentielle, ne permettant pas de répondre à la question fondamentale pour la sécurité maritime de la localisation des obstacles.

Par ailleurs, le parc CM1 est le premier parc éolien français à être développé en zone économique exclusive (ZEE). Or, un flou juridique existe actuellement pour émettre la réglementation de la navigation aux approches et dans un parc situé en ZEE. Ainsi, il n'est pas possible de transposer simplement la réglementation nationale s'appliquant aux parcs éoliens développés jusqu'à présent dans les eaux territoriales, réglementation émise par les Préfets maritimes, aux parcs à venir dans la ZEE française où s'applique le droit international conformément à la Convention de Montego Bay. Si les points de réglementation à appliquer aux parcs éoliens sont bien établis à ce jour, la réalisation de la présente GCN doit prendre en compte le flou lié d'une part à la définition même du parc par caractéristiques variables et d'autre part à sa construction en ZEE impliquant des lacunes parmi les outils juridiques à la disposition des autorités.

PRESENTATION DU PROJET

Suite à la CNL et aux réunions préparatoires à la présente GCN, afin de donner des éléments de contexte à la commission, les présentations suivantes ont lieu :

- rappel des éléments essentiels de la CNL ;
- présentation de l'accidentologie et des moyens de secours de la façade maritime ;
- attendus de la GCN au niveau du Préfet maritime.

A l'issue de ces points d'information, la parole sera donnée au porteur de projet pour répondre aux sollicitations émises entre la CNL et la GCN.

L'APAM Malifarge fait part des points d'attention principaux remontés lors de la CNL. Il s'agit :

- des contraintes de navigation dans le parc, notamment pour la reprise de la pêche professionnelle ;
- du traitement des UXO en ZEE, hors du champ réglementaire d'intervention de la Marine nationale ;
- des différents aspects du balisage ;
- du développement des parcs CM1 et CM2 en parallèle impliquant une nécessaire concertation ;
- des communications des éléments de sécurité maritime ;
- de la création d'un centre de coordination maritime pour superviser la navigation dans les limites du parc et à ses abords ;
- de la rédaction de procédures liées aux événements de mer ;
- du positionnement d'un relai téléphonique au sein du parc, vu au cours de la GCN dédiée à l'installation de la sous-station électrique par RTE ;
- de la mise en place de moyens de surveillance radar complémentaires pour permettre la veille des abords nord du parc.

L'AC1AM Garnaud présente ensuite les éléments d'accidentologie dans la région du parc et les moyens d'intervention disponibles. D'une façon générale, l'accidentologie est faible dans la zone du parc à proprement parler.

Une synthèse de l'activité maritime introduit le sujet. Annuellement, ce sont :

- 62 000 navires qui transitent par la Manche et empruntant les DST des Casquets et du Pas-de-Calais ;
- 3700 comptes-rendus de surveillance de navigation (SURNAV) rédigés ;

- environ 7000 navires à destination du Havre et de la Seine ;
- 2200 rotations de ferries depuis et vers Caen-Ouistreham enregistrées.

Pour compléter ce panorama, il est précisé l'existence d'une zone refuge dans la partie ouest de la baie de Seine, dont la fréquentation est en augmentation. Environ 800 autorisations de mouillage ont été données et 1 300 dérives contrôlées pratiquées en 2025. La présence de navires dans cette zone refuge correspond à des pics de fréquentation intervenant lors des tempêtes. Prévue à l'origine pour abriter une soixantaine de navires, il y a tout lieu de s'interroger sur l'évolution de sa fréquentation avec les conséquences du réchauffement climatique. La saturation de la zone peut conduire à une perturbation des accès au Havre et à la Seine, en particulier lors de la reprise de la navigation après une tempête, par effet de concentration d'un grand nombre de navires. Compte tenu de la saturation prévisible de la zone, d'autres zones refuge seront à identifier.

Le CROSS Jobourg conduit de 100 à 150 opérations d'assistance au sens de l'OMI (MAS OMI) par an. Cela donne lieu à l'emploi de l'Abeille Liberté 4 fois par an en moyenne, essentiellement dans le cadre du trafic longitudinal de la Manche.

Les autres moyens d'intervention maritime possibles sont l'Abeille Normandie basée à Boulogne-sur-Mer, l'Argonaute, BSAD basé à Cherbourg mais aux capacités de remorquage limitées, et de façon encore plus limitée, les vedettes hauturières de la SNSM basées à Barfleur et Ouistreham.

Les moyens aériens sont les hélicoptères de la Marine nationale, de la Sécurité civile et si besoin, anglais. Ils permettent notamment la projection de personnels en mesure de rendre compte de la situation d'un navire en cas de difficulté de communication et de répondre à différentes situations.

En conclusion, les moyens nautiques et aériens prépositionnés en baie de Seine ou à proximité eu titre de l'ORSEC maritime sont prévus pour la protection des côtes mais pas pour la prévention d'accidents au large du parc CM1. La réponse opérationnelle à un événement maritime engageant le parc ne saurait s'appuyer sur ces seuls moyens. Par ailleurs, le temps d'intervention ne serait pas compatible pour intervenir en cas de navire en perdition à proximité du parc, sachant qu'une dérive de l'ordre de 5 nœuds a déjà été observée par tempête dans la région. Il manquerait donc des moyens dédiés pour la zone du parc, capacité et nombre restant à préciser.

L'AC2AM Mialet expose les attendus de la préfecture maritime relatifs à la sécurité maritime dans la zone du futur parc, en insistant sur l'effet de précédent que crée l'instruction du premier parc français en ZEE. Il rappelle le contexte dans lequel s'inscrit le projet soumis, selon le cadre fixé par l'ordonnance n°2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes et du décret n°2013-611 modifié relatif à la zone économique exclusive (ZEE) :

- s'agissant du premier projet en ZEE, la maîtrise du cadre juridique applicable à cet espace n'est pas évidente, et ne permet pas la transposition intégrale des règles connues dans les eaux territoriales françaises. Plusieurs points de droit, en lien avec la sécurité des installations en mer, sont ainsi en attente de clarification juridique (cadrage interministériel attendu) ;
- le préfet maritime est l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation (dite autorisation unique ZEE) d'exploitation du parc, en s'appuyant sur la DDTM50, chargée de conduire l'instruction du projet sur le plan administratif ;
- la procédure d'instruction applicable pour les parcs en ZEE comporte des particularismes, comme la consultation du Conseil maritime de façade (CMF) et la mise en œuvre d'une procédure de consultation du public par voie électronique (PPVE). Sur le fond, le préfet maritime dispose de la possibilité d'édicter des prescriptions réglementaires – notamment dans le domaine de la sécurité maritime – en phase d'autorisation de l'ouvrage. En outre, le droit d'exploiter le plateau continental (fond de la ZEE) n'est pas exactement de même nature que sur le DPM puisque ne présentant pas un caractère conventionnel. Il est toutefois précisé que ces différences sont généralement mineures, ne bouleversant pas la cadre d'autorisation pratique en mer territoriale ou sur le continent (ex. code de l'environnement).

L'AC2AM Mialet rappelle le partage des responsabilités et les contributions attendues respectivement de l'exploitant et de l'Etat en termes de maîtrise du risque généré par la présence à proximité du très important trafic longitudinal en Manche.

Il énonce les différents objectifs de la préfecture maritime relatifs à la sécurité de l'ouvrage et de la navigation pour le parc CM1, à savoir :

- la réouverture du parc aux différentes activités et usages à la fin des travaux, tout particulièrement à la pêche professionnelle, conformément aux objectifs de co-activités ou co-usages poursuivis dans le cadre du développement des parcs éoliens en mer français, appelant notamment l'attention des membres sur :
 - les questions de distances inter-éoliennes ;

- les questions d'alignement des éoliennes et des câbles inter-éoliennes ;
 - les questions d'ensouillage des câbles ;
 - la sécurisation du parc dans le respect de la convention de Montego Bay, par la mise en œuvre du droit de réglementer les usages en mer dans un rayon de 500 m autour de chaque structure – avec une question d'interprétation juridique sur ce point – ainsi que par la mise en œuvre des règles de gestion du trafic maritime qui pourraient être adoptées à l'Organisation maritime internationale (OMI) ;
- le balisage adapté et conforme au référentiel en vigueur ;
 - des capacités de surveillance adaptées à la couverture des approches du parc (couverture radar vers le large notamment) ;
 - une concertation approfondie entre d'une part l'exploitant du parc CM1, RTE et l'exploitant du parc CM2 et d'autre part les usagers (pêcheurs, exploitants des granulats, transports de passagers...) tant dans la préparation de la phase travaux qu'en phases de travaux et d'exploitation ;
 - la mise en œuvre d'une organisation capable de traiter les UXO, le cas échéant – en fonction des interprétations juridiques - avec recours à des sociétés privées.

Le DML rappelle une situation similaire en matière d'UXO pour le raccordement à réaliser par RTE (pour la partie de l'ouvrage en ZEE).

Le président insiste sur l'effort collectif d'anticipation afin de toujours travailler et décider avec des marges de manœuvre.

Enfin, l'AC2AM Mialet rappelle que la notion de « permis enveloppe » (ou caractéristiques variables) implique d'apprécier le projet dans un cadre certes évolutif, n'empêchant pas toutefois de raisonner sur la base de cas concrets ou scénarios produits par l'exploitant.

Après ces exposés contextuels, le porteur de projet EMMN reprend les éléments complétés de la présentation faite en CNL le 21 mai.

M. Cochard rappelle ainsi que le projet a été attribué, dans le cadre de l'appel d'offre 4 (AO4), en mars 2023 au consortium composé d'EDF power solutions et de Maple Power sous le nom de parc éolien en mer Manche Normandie (EMMN). Le parc sera un parc posé situé au plus près à 32 km des côtes du Cotentin, 46 km des côtes du Calvados et 63 km de celles de Haute-Normandie. Il est donc intégralement situé en ZEE. Il s'agit d'un permis enveloppe attribué dans le cadre d'une autorisation unique en application du décret n°2013-611 de juillet 2013.

Les principales caractéristiques variables du projet sont :

- un nombre d'éoliennes entre 37 et 47 implantées sur une surface de 187 km² ;
- une puissance totale entre 1 et 1,05 GW, correspondant à la consommation de 1,5 million d'habitants approximativement ;
- une puissance unitaire des éoliennes entre 21,3 et 28 MW ;
- une distance moyenne entre éoliennes entre 1 500 m et 3 000 m environ ;
- un tirant d'air (pale pointe en bas) de 22 à 40 m ;
- une hauteur du moyeu par rapport au niveau moyen entre 160 et 205 m ;
- une hauteur en bout de pale par rapport au niveau moyen entre 298 et 370 m ;
- le type de fondation (pas encore déterminé) : jacket, monopieu ou gravitaire ;
- entre 120 et 160 km de longueur de câbles inter-éoliennes.
- un ensouillage des câbles sur 90 % de la longueur et une protection externe pour les 10 % non ensouillés.

Les principales étapes du chantier sont :

- La préparation des sols ;
- L'installation des fondations (étape plus longue en cas d'utilisation de jackets) ;
- La pose des câbles inter-éoliennes ;
- La pose des éoliennes.

La durée totale du chantier conduit de façon optimale est comprise entre 22 et 34 mois (le plus long étant avec l'emploi de jackets).

La décision d'investissement doit être prise en 2029 pour une mise en service visée en 2032.

La disposition des éoliennes au sein du parc résultera de l'analyse des éléments principaux suivants :

- propositions des fournisseurs d'éoliennes, fondations, câbles et sous-traitants ;
- contraintes géophysiques et géotechniques de la zone ;
- optimisation du productible en augmentant les espaces inter-éoliennes (de 1 500 à +3 000 m) ;
- coordination avec les enjeux pêche, usages et coactivités ;
- prise en compte des enjeux environnementaux (état de référence environnemental réalisé pré-construction) ;
- éventuels aspects paysagers ;
- archéologie préventive (DRASSM) ;
- présence d'UXO.

Des réunions de concertation avec les usagers sont prévues afin de s'assurer que le schéma d'implantation répond au mieux aux attentes de chacun. Concernant la concertation spécifique avec les pêcheurs, les points particuliers suivants pourront être examinés : positionnement des installations (dont les câbles), protection des câbles non enfouis, déplacement d'obstacles sur le fond, ouverture de couloirs de circulation en phase chantier, phasage du chantier. Le président de la GCN appuie tout particulièrement ce besoin de réunions dédiées à tenir bien en amont de jalons décisionnels.

Mme Le Goff présente la réglementation souhaitée par EMMN :

- en phase de construction, celle-ci se base sur une interdiction totale de la zone de concession dans le but d'optimiser l'établissement du parc avec une zone tampon de 1 000 m et une zone de restriction de 2 milles depuis la limite périphérique du parc pour les navires de jauge de plus de 500 UMS ; cette option par défaut pourra être revue au cas par cas pour une ouverture partielle à la pêche ;
- en phase d'exploitation, elle reprend la réglementation en vigueur pour les parcs installés en eaux territoriales, à savoir :
 - aux abords du parc :
 - interdiction des navires de jauge supérieure à 500 UMS à moins de 2 MN (conformément aux recommandations de l'étude DGAMPA-CEREMA-DREAL Normandie sur la sécurité nautique en baie de Seine de 2024) ;
 - interdiction des navires à passagers non autorisés à moins de 500 m ;
 - interdiction des navires de moins de 500 UMS mais de longueur hors tout supérieure à 25 mètres (35 mètres pour les navires à passagers de moins de 500 UMS ou les NUC) à moins de 200 mètres ;
 - à l'intérieur du parc :
 - Interdiction sauf en cas d'urgence ou d'autorisation expresse :
 - pour les navires de longueur hors tout supérieure à 25 mètres ;
 - de s'approcher à moins de 50 mètres des éoliennes ;
 - de mouiller ;
 - de pratiquer la navigation sous-marine et la navigation à l'aide de dispositif tractés ou aéro-tractés ;
 - de pratiquer toute activité subaquatique ;
 - de naviguer à plus de 12 nœuds.
 - Veille active du canal 16 sur VHF ;
 - Mise en œuvre d'une balise AIS.

Le balisage sera conforme au référentiel technique basé sur l'IALA. Un balisage provisoire sera réalisé dès la phase travaux adapté à la solution retenue. Le plan de balisage en phase exploitation sera instruit selon la procédure CMS pour la création, modification et suppression du balisage. Il définira ainsi les structures périphériques significatives (SPS) et intermédiaires (SPI) pour le plan d'implantation et le nombre d'éoliennes fixés.

Dans le cadre de la gestion des risques liés à la navigation, le projet interfère avec plusieurs flux de navires bien identifiés :

- l'axe longitudinal de la Manche, passant par le DST des Casquets et celui du Pas-de-Calais, dont la limite est située à plus 10 milles de la limite périphérique du parc CM1 ;
- la route en eau profonde conduisant au terminal pétrolier d'Antifer ;
- les accès aux ports du Havre, de Caen-Ouistreham, et à l'embouchure de la Seine ;
- les concessions de granulats marins ;
- la zone de mouillage « refuge » ;
- une zone d'intérêt défense.

Les recommandations de l'étude DGAMPA-CEREMA-DREAL Normandie de 2024 sont passées en revue. Celles portant sur la mise en place de mesures de gestion du trafic à proximité du parc sont mises en avant (n°1 et 2) ainsi que celles renforçant le contrôle de la navigation y compris les moyens d'intervention (n°13 à 15) et de mise en œuvre des mesures de sécurité (n°19 à 21).

Les mesures en matière de sécurité maritime, en phases de construction et d'exploitation, reprennent celles en vigueur dans les parcs encore en construction ou déjà en exploitation en France. Elles incluent en plus du balisage, la rédaction d'un Plan d'intervention maritime (PIM), l'information des usagers, la réalisation d'exercices, la lutte anti-pollution, la mise en place d'un centre de coordination maritime, et le partage des informations avec le CROSS Jobourg et le COM Cherbourg.

Le renforcement des moyens de communication comprend 2 stations VHF déportées au profit de la Marine nationale et de la DGAMPA.

Deux balises AIS AtoN sont proposées pour marquer les coins sud-ouest et nord-est du parc.

Le parc fera l'objet d'une surveillance par un réseau de caméras, en concertation avec la PREMAR et le CROSS Jobourg. Les approches nord du parc, hors du champ des radars actuellement en fonction, seront couvertes par un nouveau radar.

L'information nautique sera assurée par les canaux habituels (AVINAV, AVURNAV) et avis aux navigateurs pour la mise à jour de la documentation nautique. Une diffusion sera faite aux capitaineries de la région.

SYNTHESE DES DEBATS

Dans le cadre de ces exposés et de la présentation du projet, les éléments mis en avant pour la sécurité maritime sont les suivants :

- la nécessaire concertation avec les industriels impliqués dans le raccordement (RTE) et le parc CM2 (TotalEnergies) avec l'objectif d'anticiper au mieux les difficultés afin de ne pas être contraints et mettre en œuvre une solution par défaut non satisfaisante ;
- dans cet esprit, envisager des commissions nautiques communes aux deux projets CM1 et CM2 si besoin ;
- le besoin d'entreprendre la concertation avec les usagers, en particulier avec les pêcheurs, dès la phase de conception du parc avec pour objectif d'optimiser l'emplacement des structures (éoliennes et câbles) selon les courants et la capacité d'ensouillage, puis de poursuivre cette concertation en phase travaux afin de limiter la zone d'accès interdit, définir des axes de passage et favoriser au mieux la poursuite de l'activité de pêche professionnelle pendant la phase travaux, moyennant très probablement un phasage ;
- un retour d'expérience très positif sur le parc de Courseulles-sur-Mer, encore en phase de construction, quant à la relation entre l'industriel et les pêcheurs pour la gestion de l'espace attribué au parc pendant le chantier avec des zones ouvertes à la pêche et/ou des couloirs de circulation ;
- la localisation du parc en ZEE ne permettant pas la mise en œuvre directe des restrictions telles qu'appliquées aux parcs éoliens situés dans les eaux territoriales, il faut prévoir le recours à des mesures d'organisation du trafic maritime à prendre au niveau de l'OMI via la DGAMPA ;
- la réflexion à achever sur des mesures d'organisation du trafic maritime à l'échelle de la baie de Seine, en vue de leur soumission à l'OMI, sur la base des propositions faites par l'étude DGAMPA-CEREMA-DREAL Normandie sur la sécurité maritime en baie de Seine ;
- le besoin de renforcer par une capacité supplémentaire d'intervention hauturière les moyens maritimes d'intervention pour la protection des parcs éoliens, à l'échelle de la baie de Seine en prenant en compte les projets de parcs en cours et à venir (AO4, AO8 et AO10), considérant que des risques de collision existent et

que les moyens actuels sont déjà affectés à la mission de la protection des côtes (voir préconisations n°15 et 16 de l'étude DGAMPA-CEREMA-DREAL Normandie sur la sécurité maritime en baie de Seine) ;

- l'évolution du balisage des structures périphériques du parc CM1 avec la construction du parc CM2 à la frontière entre les deux parcs, tout comme celui de la sous-station qui devrait être mise en place avant l'installation des éoliennes et donc considérée dans un premier temps en tant que structure isolée ;
- l'adaptation du nombre des navires « chiens de garde » en fonction du nombre de sites en travaux, en considérant que la zone d'activité est potentiellement très étendue et non gérable par un seul navire « chien de garde » en cas de sites d'intervention éloignés ;
- le besoin de préciser la profondeur d'ensouillage des câbles par zone à l'intérieur du parc, y compris les zones recourant à une protection externe des câbles ;
- l'importance du renforcement de la couverture radar des approches nord du parc actuellement hors de portée des moyens actuels, le parc constituant de fait un nouvel obstacle à la navigation ;
- l'obligation de communiquer au Shom le résultat des mesures géophysiques réalisées pendant la phase travaux puis lors des étapes de contrôle en phase d'exploitation.

En conclusion, il ressort la nécessité d'entreprendre une concertation suivie autour de ce projet pour permettre une reprise optimisée des activités à l'issue de la construction du parc et le minimum de réduction de celles-ci en phase de construction. Le préfet maritime et les représentants de la pêche professionnelle partagent l'objectif final de « parc pêchant ». Des CNL et/ou GCN sont à prévoir pour contribuer à la définition des règles de navigation s'appliquant au parc dès lors que le cadre réglementaire sera connu (mesures OMI), et pour finaliser le projet de balisage (éoliennes SPS / SPI, nombre et positions des balises AIS AtoN) sur la base du schéma définitif d'implantation des structures du parc à venir.

Pour se faire, la soumission de différentes options envisageables par EMMN sera d'une grande utilité pour élaborer la solution la plus acceptable et profitable du point de vue exploitant et usagers, prenant en compte la sécurité maritime.

TOUR DE TABLE

Lors du tour de table, les derniers éléments suivants sont exprimés :

- M. Fournier (pilote du port de Rouen) confirme l'importance de définir des routes de navigation pour renforcer la sécurité des navires ;
- M. Bazile (représentant des pêcheurs) rappelle les demandes de sa corporation, à savoir un alignement des éoliennes dans le sens des courants, un espacement entre éoliennes permettant si possible le croisement de deux chalutiers, la protection des câbles non enfouis par enrochements et l'ouverture séquentielle partielle de la zone à la pêche pendant la phase travaux ;
- M. l'AC2AM Mialet rappelle également l'importance de la disposition des câbles inter-éoliennes pour l'exercice de la pêche.

Le président remercie l'ensemble des personnes présentes pour leur participation active et les propositions constructives formulées au cours de la réunion. Il confirme la possibilité de se réunir à nouveau en CNL ou GCN autant que de besoin pour traiter les sujets soulevés restant à consolider.

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mercredi 24 juin 2026 pour émettre un avis sur le volet sécurité de la navigation du projet du parc éolien Centre Manche 1, tel que décrit dans le procès-verbal ci-joint.

La commission émet un avis favorable 6 voix pour et 1 abstention, avec les recommandations suivantes :

0/ Recommandations structurantes :

De façon générique, les recommandations suivantes sont formulées à l'intention d'EMMN :

- les choix définitifs doivent résulter d'une concertation avec les usagers et la PREMAR sur la base de différentes options relatives aux implantations des éoliennes et des câbles, aux ouvertures en phase de construction et d'exploitation ;
- en liaison avec la PREMAR, faire mentionner sur les cartes marines, dès l'arrêté d'autorisation des travaux, le périmètre complet du futur parc éolien en zone de travaux ;
- à chaque fois que possible, considérer les parcs éoliens CM1 et CM2, sous-stations électriques incluses, comme une seule entité, notamment pour :
 - la réglementation de la navigation aux abords des parcs et à l'intérieur, en phase travaux et en exploitation, tout en gardant la possibilité de créer des sous-zones de réglementation particulière et de tenir compte des trafics particuliers [de compétence PREMAR] ;
 - le positionnement général des structures (éoliennes, sous-stations, câbles électriques, mâts de mesure ou dédiés à la surveillance), en particulier une orientation commune des lignes de structures [en liaison avec la PREMAR] ;
 - la définition du balisage (détermination des SPS et SPI, positionnement des AIS AtoN) [en liaison avec la DIRM] ;
- prévenir les usagers de la mer et de l'espace aérien sus-jacent par l'émission d'AVURNAV, de NOTAM et de MILNOTAM [sous contrôle de la PREMAR] ;
- informer les autorités correspondantes étrangères (Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas et Allemagne) [en liaison avec la PREMAR] ;
- les restrictions à la navigation à l'intérieur du champ ne s'appliquent pas aux navires de construction, de servitude et de maintenance du site, navires de sauvetage et navires d'Etat et dans le cadre des autorisations particulières de la Préfecture Maritime ;
- en application de l'ordonnance du 8 décembre 2016, transmettre au Shom les résultats des mesures hydrographiques et géophysiques (bathymétrie, courant, sédimentologie) réalisées dans le cadre de ce projet ;
- pendant les phases de travaux et à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (caractéristiques du balisage, réglementation ...) seront transmises au Shom pour la mise à jour de la documentation nautique (cartes marines, instructions nautiques...).

De façon plus spécifique, il est précisé les recommandations suivantes :

- examiner en GCN avant fin 2026 les propositions des mesures de régulation du trafic de l'étude sur la sécurité maritime en baie de Seine du DGAMPA-CEREMA-DREAL Normandie de 2024 ;
- présentation par la DGAMPA au plus tard en 2027 à l'OMI des mesures de régulation du trafic pour la navigation aux approches des parcs éoliens CM1 et CM2 ;
- en cas d'impossibilité de définir la zone des parcs CM1 et CM2 comme une entité réglementaire unique, sollicitation de l'OMI par la DGAMPA en liaison avec la PREMAR d'une dérogation à l'article 60 de la Convention de Montego Bay (droit de la Mer) pour porter la limite de restriction à plus de 500 m autour de chaque structure, en fonction de la distance maximale entre deux éoliennes de façon à couvrir l'ensemble du parc ;

1/ En phase de construction :

Avant le début des travaux, réaliser une CNL pour préciser le schéma d'implantation des éoliennes, les mesures réglementaires dédiées au parc, le balisage, le calendrier, les moyens nautiques engagés et tout élément impactant la navigation dans la zone du parc et de ses abords.

a) Restrictions à la navigation, hors navires de construction, de servitude et de maintenance du site, navires de sauvetage et navires d'Etat :

1-1 De façon optimale, considérer la zone du parc dans sa globalité en recourant à une « zone à éviter » et y appliquer les règles en vigueur dans les autres champs éoliens. A savoir :

- fermer l'ensemble de la zone projet à la navigation à l'exclusion d'une zone évolutive pour la pratique de la pêche professionnelle à définir en CNL ;
- créer un périmètre d'interdiction de 2 M minimum autour de la zone du parc pour les navires soumis à la convention SOLAS ou d'une jauge supérieure à 500 UMS, sauf
- créer un périmètre d'interdiction de 2 M minimum autour de la zone du parc pour les navires à passagers et navires à utilisation collective (NUC) ;
- créer un périmètre d'interdiction de 0,5 M minimum autour de la zone de travaux du parc pour l'ensemble des autres usagers ;
- afin de limiter l'impact sur les activités de pêche professionnelle, il est recommandé d'autoriser, après étude, la mise en place d'un couloir de circulation pour rejoindre les zones d'activité, et d'adapter le balisage en conséquence.

Les requérants veilleront à minimiser les interdictions géographiques et temporelles durant la phase de construction en concertation avec la pêche professionnelle.

1-2 De façon contrainte, en l'absence de zone marine à éviter, considérer chaque structure de façon individuelle et y appliquer les règles de restriction précédemment énoncées à une zone circulaire de rayon défini après dérogation à solliciter auprès de l'OMI, dans le cadre de l'article 60 de la convention de Montego Bay.

b) Balisage :

Dans le cadre de la réglementation de la zone de travaux, le cas échéant, une commission nautique locale examinera la nécessité d'un balisage temporaire.

En phase avec la construction du champ éolien :

- s'assurer de la signalisation temporaire jour / nuit des pieux et pièces de transition jusqu'à la mise en place des mâts des éoliennes (chaque fondation de toutes les structures du champ doit être peinte en jaune et équipée d'un feu compact autonome visible sur tout l'horizon d'une portée nominale de l'ordre d'1 M, de couleur jaune et ayant un rythme à éclats réguliers d'une période de 2,5s (L=0,5s ; O=2s), jusqu'à la mise en place des SPS et SPI) ;
- en l'absence de mesures de régulation du trafic émises par l'OMI, si nécessaire mettre en place deux bouées cardinales Nord et une bouée cardinale Sud pour marquer respectivement les coins nord-ouest, nord-est et sud-ouest de la zone de travail, en considérant que l'essentiel du trafic passe au Nord, au Sud-Ouest et à l'Est des parcs CM1 et CM2 ;
- selon besoin, signaler les limites des différentes zones de sécurité à établir à l'aide de bouées de marque spéciale (caractéristiques de rythmes et de portées nécessaires à définir lors de la procédure CMS - portée nominale 2 M, maximum 4 M en fonction de la configuration du projet) ;

- examiner l'évolution du balisage de la sous-station électrique avec RTE si l'installation de celle-ci précède la mise en place des éoliennes, pour le passage d'un balisage de structure isolée à celui d'une structure intégrée ;

c) Règles de pêche au sein du parc en phase de construction :

- Les activités de pêche professionnelle à l'intérieur du parc éolien sont autorisées dans la limite de la zone évolutive définie en CNL (voir supra).

2/ En phase d'exploitation :

a) Restrictions à la navigation :

2-1 De façon optimale, considérer la zone du parc dans sa globalité et y appliquer les règles en vigueur dans les autres champs éoliens. A savoir :

Aux abords du parc :

- interdire la navigation à une distance inférieure à 2 M autour du parc aux navires soumis à la convention SOLAS ou d'une jauge supérieure à 500 UMS ;
- interdire la navigation à une distance inférieure à 0,5 M autour du parc aux navires à passagers, aux navires à utilisation collective (NUC), et aux navires de longueur supérieure à 25 m et d'une jauge inférieure à 500 UMS ;

A l'intérieur du parc, restrictions ne s'appliquant pas aux navires de construction, de servitude et de maintenance du site, navires de sauvetage et navires d'Etat :

- interdire la circulation pour tout navire de taille supérieure à 25 mètres hors tout, et limiter la vitesse d'évolution dans le parc à 12 nœuds ;
- interdire la navigation et toute autre activité nautique et subaquatique à moins de 50 mètres des structures de chaque éolienne ;
- interdire la navigation et toute autre activité nautique et subaquatique à moins de 200 mètres des structures du poste électrique ;
- interdire les activités de plongée sauf autorisation particulière de la PREMAR ;
- interdire tout mouillage sur ancre et dérive contrôlée, hors situation d'urgence ;
- interdire les manifestations nautiques sauf autorisation particulière de la PREMAR ;

2-2 De façon contrainte, en l'absence de zone marine à éviter, considérer chaque structure de façon individuelle et y appliquer les règles de restriction précédemment énoncées à une zone circulaire de rayon défini après dérogation à solliciter auprès de l'OMI, dans le cadre de l'article 60 de la convention de Montego Bay.

b) Balisage :

- Signaler chaque structure selon les règles en vigueur : peinture de la base en jaune, existence de panneaux d'identification visibles de toutes les directions de jour comme de nuit ;
- installer en périphérie du parc des feux de signalisation SPS (portée 5 M) et SPI (portée 2 M) : SPS synchronisées entre-elles et SPI synchronisées entre-elles mais SPS et SPI asynchrones ; les rythmes retenus sont ceux déjà préconisés (SPI : 2 occultations groupées T 6 s ; SPS : 4 éclats groupés T 15 s)
- si nécessaire, installer des balises électroniques AIS AtoN (à voir en CNL avec le schéma définitif) ;
- adapter le balisage (SPS/SPI et AtoN) en considérant le parc CM2 dès que l'avancement de la construction de celui-ci rendra cette mesure pertinente ;
- obligation de l'emport de l'AIS émetteur/récepteur pour tout navire opérant ou transitant dans le parc ;

- conformément à la demande de la PREMAR, renforcer les capacités de détection radar de façon à couvrir en totalité les approches nord-ouest (et est relativement au développement du parc CM2), connectées au dispositif SPATIONAV et aux vigies des ports du Havre et d'Antifer ;

c) Règles de pêche au sein du parc en phase d'exploitation :

Les activités de pêche professionnelle à l'intérieur du parc éolien sont autorisées selon les modalités à définir ;

3/ Opération de recherche et de sauvetage :

- Pour chacune des phases (travaux et exploitation), élaborer un plan d'intervention maritime (PIM) conjoint entre EMMN et RTE, et TotalEnergies le moment venu ;
- ces plans établiront les procédures d'intervention et les modalités d'entraînements réguliers des acteurs du sauvetage en mer sous la coordination du CROSS Jobourg.

4/ Formations :

La grande commission nautique recommande les actions de formation suivantes :

- formation des équipages spécialisés dans le secours en mer avec réalisation d'exercices de sauvetage ;
- formation spécifique à l'interprétation des échos dans le champ éolien / sensibilisation tout au moins, au profit des opérateurs du CROSS, des sémaphores et des vigies de Haropa Port.

5/ Recommandations particulières :

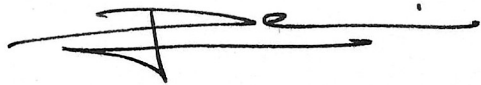
La grande commission nautique recommande :

- Le déploiement de moyens supplémentaires d'intervention en mer (RIAS) ;
- la disponibilité d'un système d'arrêt des éoliennes, pale verticale pointée vers le haut ou vers le bas ;
- au sein des plans d'intervention, rédiger une procédure de traitement des UXO ;
- l'usage, dans les communications, de la langue française en phases de construction et d'exploitation ;
- l'identification AIS explicite des navires de service avec leur fonction ;
- la communication au Shom par EMMN des résultats de l'ensemble des levés géophysiques effectués sur le parc éolien ;
- la transmission au Shom pendant les phases de travaux et à la clôture des travaux, des modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (limites du parc, position des éoliennes, information sur la mise en place ou le démantèlement d'éoliennes, position des câbles électriques...) pour la mise à jour de la documentation nautique (cartes marines, instructions nautiques...) ;
- la transmission aux services compétents de la DGAC et de la circulation aérienne militaire pendant les phases de travaux et à leur clôture, des modifications des caractéristiques des obstacles engageant l'espace aérien pour la mise à jour de la documentation aéronautique.

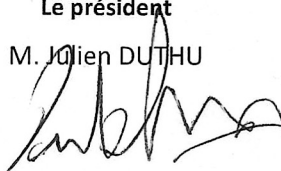
Signature des membres

Le président

M. Jean-Pascal DEVIS



M. Julien DUTHU



Le secrétaire

M. Olivier PARVILLERS

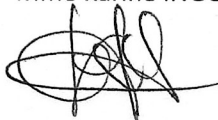


Les membres

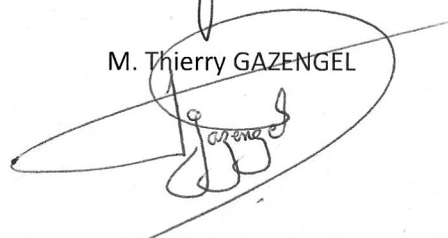
M. Sébastien ROYER



Mme Karine INGOUF



M. Thierry GAZENGEL



M. Jean-Dominique POUPPEVILLE

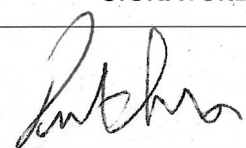
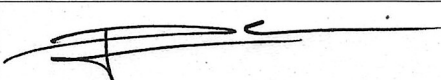
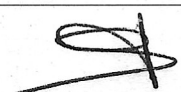
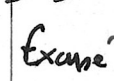
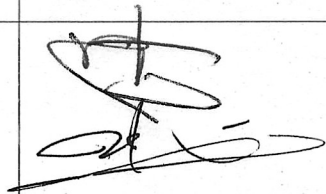
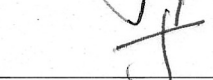
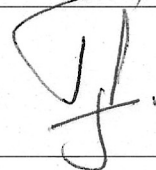
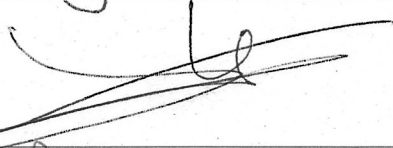
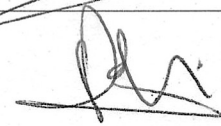


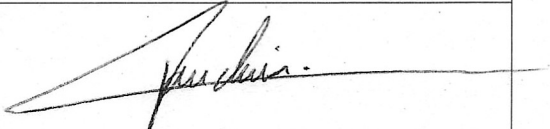
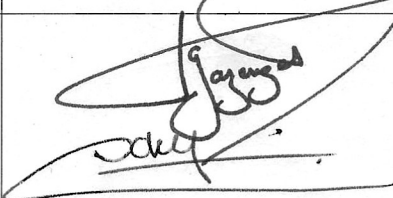
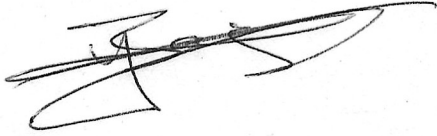
M. Yoann BAZILE

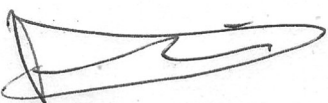
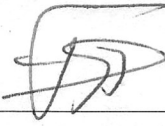


M. Francis LE GOFF
Absent

Feuille de présence de la Grande commission nautique du mercredi 24 juin 2026
concernant le projet du parc éolien Centre Manche 1 en baie de Seine.

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. le CV Julien DUTHU, président de la GCN	
Shom	M. l'ICETA (R) Olivier PARVILLERS, secrétaire de la GCN	
DGAMPA	M. l'AC1AM Jean-Pascal DEVIS Mme l'APAM Nolwenn JEZEQUEL	 
DDTM / DML Manche	M. l'AC2AM Sébastien ROYER	
DDTM / SML Manche	Mme l'APAM Sabrina MALIFARGE Mme Marion INIZAN M. Laurent de PONTFARCY M. Jérôme DOREY	    Excuse
PREMAR MEMN	M. l'AC2AM Vincent MIALET Mme Karine GIARD Mme Juliette FACCHINI Mme Aziliny Boutry	   
CROSS JOBOURG	M. L'AC2AM Frédéric GARNAUD	
DREAL Normandie	M. Damien LEVALLOIS	
DIRM MEMN	Mme l'AC1AM Sophie SANQUER	

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
DIRM MEMN, UOM Phares et Balises Cherbourg-en- Cotentin	M. Jean-Philippe HESRY	
DDTM Calvados	M. Fabien VAUCLAIR	
Représentant la Brittany Ferries	M. Alexis FLEURY M. Rodérick MOAL M. Alexandre NOEL <i>Mr Kueine INOUE</i>	 
Représentant les pilotes maritimes	M. Thierry GAZENGEL M. Lionel DAVY M. Arnaud LE DIMNA	
Représentant les Abeilles International	M. Jean-Dominique POUPPEVILLE M. Thomas FOURNIE M. Philippe BERRAT	
Représentant les pêcheurs professionnels	M. Wilfried ROBERGE M. Frédéric REGNIER M. Jérôme DELAUNAY <i>M Bayle Yoann</i>	
Représentant les plaisanciers	M. Francis LE GOFF M. Pierre HAYS	

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
Pilote Maritime port de Cherbourg-en- Cotentin	M. Pierre FEUILLY	
Pilote Maritime port de Le Havre SAOUEN	M. Emmanuel FOURNIER	
EDF POWER SOLUTIONS	M. Olivier COCHARD Mme Charlotte LE GOFF M. Michel PRIEUR M. Franck LATRAUBE M. Mathieu GAVALDA	  
RTE	Mme Laure CASTAING Mr Rossetti Renaud	
TotalEnergies	Mme Louise AUTIE-RAIMBAULT M. Erwan L'ARVOR	 
CRPN	Aline Heidinger	
HAROPA capitaierie Le Havre	SAOUEN Delphine	
Préfecture maritime SAOUEN	GAZD Karine Adj. chef d'arr-ENR	