



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Saint-Brieuc, le 12 avril 2021

Délégation à la mer et au littoral

Affaire suivie par : Le délégué mer et littoral

Tél : 02

eamon.mangan@cotes-darmor.gouv.fr

PROCES-VERBAL

DE LA REUNION DE LA COMMISSION NAUTIQUE LOCALE CHARGÉE D'EXAMINER LE PROJET DU PARC EOLIEN EN MER DE SAINT-BRIEUC

Travaux en mer en 2021

Par décision en date du 26 février 2021, il a été institué une commission nautique locale afin d'examiner les problématiques de sécurité et de navigation maritimes sur les travaux en mer qui seront menés en 2021 par la société Ailes Marines, pour la réalisation du projet de parc éolien en mer de Saint-Brieuc.

Cette commission s'est réunie le jeudi 19 mars 2021 à 14h00 à la préfecture des Côtes-d'Armor, sous la présidence de M.Eamon MANGAN, délégué à la Mer et Littoral des Côtes-d'Armor, par délégation du préfet maritime de l'Atlantique et du préfet des Côtes-d'Armor.

Ce PV s'accompagne de deux pièces-jointes : le dossier de séance diffusé aux membres et le power-point de présentation.

Étaient présents à cette commission nautique locale:

Membres de droit :

- Monsieur Eamon Mangan, directeur-adjoint de la DDTM des Côtes-d'Armor, délégué mer et littoral président de la commission nautique locale par délégation du préfet maritime de l'Atlantique et du préfet des Côtes-d'Armor ;
- Monsieur Didier Froux, adjoint du chef du service aménagement mer et littoral à la DDTM des Côtes-d'Armor, représentant le directeur départemental des Côtes-d'Armor.
- Monsieur Alain COUDRAY, président du CDPMEM 22;

Siège et adresse postale : 1 rue du Parc – CS 52256
Adresse géographique du site : 5 rue Jules Vallès
22022 SAINT-BRIEUC Cedex
www.cotes-darmor.gouv.fr

Accueil téléphonique : 9 h 00 / 12 h 00 et 14 h 00 / 17 h 00 sauf le vendredi à 16 h 00.

Accueil du public dans les services du lundi au vendredi de 9 h 00 à 12 h 00 et l'après-midi exclusivement sur rendez-vous de 14 h 00 à 16 h 30

- Monsieur Grégory METAYER, vice-président du CDPMEM 22, armateur-patron pêcheur sur le navire « Black Pearl II » ;
- Monsieur Yannig MANGIER, pilote maritime, station de pilotage maritime des Côtes-d'Armor ;
- Monsieur Erwan GEFROY, armateur, Armor Navigation ;
- Monsieur Pierre LE BOUCHER, président de la fédération départementale de voile ;

Membres suppléants présents :

- Monsieur Mickaël RAULT, armateur-patron pêcheur sur le navire « Petit Louis » ;
- Monsieur Julien TREHOREL, armateur-patron pêcheur sur le navire « l'Intrépide » ;
- Monsieur Cédric LAGRIFOUL, capitaine et armateur, Voiles et Traditions ;
- Monsieur Claude BOUGAULT, président de la fédération départementale des pêcheurs-plaisanciers.

Assistaient également à la commission en présentiel :

Représentants des services de l'État :

- Monsieur Jean Michel CHEVALIER, adjoint AEM du préfet maritime de l'Atlantique ;
- Madame Catherine RATSIVALAKA, cheffe du bureau des énergies marines et du développement durable à la préfecture maritime de l'atlantique ;
- Monsieur Patrick COADALAN, chef de la subdivision Phares et Balises de LÉZARDRIEUX

Représentants de Ailes Marines :

- Monsieur Stéphane-Alain RIOU, Madame Marie THABARD, Monsieur Olivier BODHUIN, Monsieur Charles RAMAUGE ;

Représentants des activités s'exerçant dans le périmètre :

- Monsieur Pascal LECLER, président du CDPMEM 35 ;
- Monsieur Grégory LE DROUGMAGUET, chargé de mission au CDPMEM 22 ;
- Monsieur William ABBEST, délégué départemental de la SNSM ;
- Monsieur Fabien SPIZZO, directeur de l'école de plongée d'Erquy ;

Assistaient également à la commission en visio-conférence:

- Madame Myriam SIBILLOTTE, directrice du CROSS Corsen ;
- Monsieur Sébastien LOPEZ, chef du service Navigation / pollution au CROSS Corsen ;
- Madame Marie LE DRAST, bureau des énergies marines et du développement durable à la préfecture maritime de l'Atlantique ;
- Monsieur Yannick CUVILLIER, subdivision Phares et Balises de LÉZARDRIEUX ;
- Monsieur Gwenahel RAUX, adjoint au chef de la subdivision Phares et Balises de LÉZARDRIEUX ;
- Monsieur Raphael VARA, Ailes Marines ;
- Monsieur Benjamin BON, Ailes Marines.

M. Mangan rappelle les objectifs de cette commission nautique locale, qui se focalisera sur les travaux en mer conduit en 2021 par Ailes Marines dans le cadre du projet de parc éolien en mer de Saint-Brieuc. Il présente l'ordre du jour de la réunion. Suite à la diffusion préalable du dossier de séance, Ailes Marines effectuera ensuite une présentation avec diaporama du projet. Le sommaire du déroulé de cette présentation est le suivant :

- Caractéristiques générales de la zone
- Présentation de la phase construction
- Détail des travaux en 2021 :
 - Pieux :
 - déplacement des blocs rocheux

- opérations anti-affouillements
 - installation des pieux
 - Pré-Tranchage des routes de câbles
- Proposition d'organisation et de séquençage

M. Chevalier rappelle que la finalité de cette réunion est de permettre aux usagers et aux marins pratiques de faire des observations et des avis pertinents de bon sens afin que l'autorité maritime puisse élaborer la réglementation qu'elle va produire sur :

- la sécurité du chantier pendant l'année 2021 ;
- le balisage ;
- l'information nautique ;
- la régulation des usages durant la phase chantier de l'industriel.

1. Caractéristiques générales de la zone et présentation de la phase construction :

M. Coudray constate que la présentation de Ailes Marines a changé par rapport à celle de la semaine dernière présenté lors d'une réunion technique tripartite entre le CDPMEM 22, les services de l'État et Ailes marines. Sur la carte générale d'organisation du processus industriel, il manque désormais le trajet Brest-Espagne pour la construction des jackets. Selon **M. Coudray**, ces allers-retours vont être très consommateurs en émission de CO2, ce qui ne semble pas en adéquation.

Au nom du CDPMEM 22, **M. Le Droumaguet** indique qu'il n'y a pas eu de « coconstruction » avec les pêcheurs concernant la phase travaux. Il n'y a pas eu de discussions préalables avec les pêcheurs sur la manière de construire le parc, contrairement à ce qui avait toujours été acté et défini entre le porteur de projet et les comités des pêches. Ce point de concertation est pourtant essentiel car un travail d'échange autour du phasage des travaux aurait permis de travailler sur un partage en parfaite sécurité de l'espace maritime, ainsi s'assurer que les périodes de travaux soient définies en prenant en considération les activités sur zone, et donc limiter/réduire les risques liés à la sécurité et à la navigation.

2. Détail des travaux en 2021 :

Ailes Marines indique qu'il y aura en 2021 cinq grands types d'activités : déplacement des blocs rocheux, opérations anti-affouillement, installation des pieux, transport des pieux, pré-tranchage des routes de câbles.

➤ Déplacement des blocs rocheux

Ailes Marines précise qu'un navire dédié sera équipé d'un « grappin » pour un déplacement ciblé pour les pieux alors que le navire de pré-tranchage le fera sur les zones de câbles directement.

- Environ 30/32 fondations seront concernées en 2021, sur une durée de 2/3 jours par position. Ces opérations sont opérées avant l'installation des pieux.
- Les corridors de câbles.

Concernant les blocs rocheux, **Ailes Marines** propose :

- pour les fondations : dans un rayon de 50 mètres autour des fondations, ou bien au plus proche de leur position initiale
- pour le pré-tranchage : déplacement de quelques mètres sur le tracé des câbles , au-delà du corridor de 10 mètres de part et d'autres du tracé, afin de permettre à la trancheuse de passer

Les positions d'origine et la nouvelle position seront communiquées au SHOM. DNV-GL confirme que les mouvements du fond marin (blocs rocheux et UXO potentiels) sont limités malgré les courants.

Concernant les blocs rocheux, les échanges avec les membres de la CNL portent sur les points suivants :

M. Metayer constate que toutes les roches répertoriées depuis plus de 20 ans seront déplacées, et il précise que ces blocs sont considérés comme des « croches » par les pêcheurs, et qu'elles sont à ce titre précisément identifiées par les pêcheurs. C'est un danger pour les chalutiers côtiers.

M. Tréhorel précise que le déplacement des blocs va impacter également les arts dormants compte tenu de la forte courantologie et qu'il y aura aussi de forts risques pour les équipages, puisque le positionnement des blocs va bouger, ce qui rendra impossible la pose des filets.

M. Lagrifoul demande s'il est possible de cartographier les blocs déjà identifiés et de repérer les blocs qui seront déplacés.

M. Abbest souhaite connaître la taille et le nombre de ces blocs et si, une fois déplacés, ils ne vont pas contraindre le cheminement des câbles.

M. Tréhorel et M. Métayer indiquent qu'il existe une forte houle de fond, et il y a selon eux, un risque que ces blocs se déplacent, une fois délogés de leur emplacement initiale. Ils estiment que les blocs désensouillés et repositionnés dans les 50 mètres autour des fondations ou autour du tracé des câbles pourraient rouler. Ils contestent l'expertise de DNVGL qui ne dispose pas de leur expérience de terrain.

M. Le Droumaguet demande combien de blocs seront déplacés, et souhaite avoir des précisions sur leur taille/poids. Enfin, il souhaite que le rapport DNVGL soit transmis aux instances de pêche afin de s'assurer que ce bureau de certification ait bien fait appel à des personnes compétentes pour étudier la dynamique de déplacement de ces blocs. Il précise qu'il existe à Brest à l'IFREMER et l'Institut Universitaire Européen de la Mer des experts compétents pour apporter ces réponses et ayant une parfaite connaissance de la courantologie en baie de Saint-Brieuc. Il regrette que ce travail soit mené par un organisme n'ayant jamais mis les pieds en Bretagne. Il souhaite savoir si les blocs peuvent être ramenés à terre.

En réponse aux questions soulevées dans le débat, **Ailes Marines** apporte les éléments de réponse suivant :

- le déplacement des blocs rocheux est fait pour permettre le pré tranchage et le passage du câble ;
- pour les blocs nécessitant d'être déplacés à proximité d'une fondation, il est possible de les repositionner dans un rayon de 50 m autour des fondations, correspondant à la zone qui sera interdite à toutes pêches et navigation en phase d'exploitation.

M. Mangan confirme que ce rayon de 50 mètres sera bien interdit à toute navigation en phase d'exploitation, comme cela a déjà été validé lors de la grande commission nautique locale de 2016 ;

- l'expertise menée par DNVGL (organisme certifié) montre que le déplacement des blocs sera limité malgré la houle et les courants. Une réunion peut être organisée avec DNVGL et que son dossier est transmissible aux membres de la CNL ;

- la taille et le nombre de blocs sont connus. Ces données précises seront transmises par Ailes Marines à l'ensemble des membres de la CNL

- sur la possibilité de ramener les blocs rocheux à terre, **Ailes Marines** précise que les autorisations actuelles ne prévoient pas un déplacement à terre.

M. Mangan confirme qu'il est préférable au titre de l'environnement marin de trouver des solutions en maintenant ces blocs en mer, plutôt que de les ramener à terre, et ainsi éviter que l'autorité

administrative soit saisie d'une question relative aux déplacements des blocs à terre avec un impact sur le milieu marin.

M. Spizzo trouve dommageable pour l'environnement de déplacer autant blocs et la solution d'évitement lui semble la plus pertinente.

M. Chevalier demande à Ailes Marines s'il est possible techniquement de modifier le tracé des câbles avec une stratégie maximale d'évitement plutôt que de déplacer les blocs.

Ailes Marines répond que c'est effectivement la stratégie du câblage.

M. Chevalier rappelle qu'il y aura un maintien des usages de pêches dans le champ en exploitation, avec toutefois la question de l'interdiction de pêche de part et d'autre du câble dans les corridors, conformément aux échanges lors de la Grande commission nautique locale de 2016.

M. Le Droumaguet indique qu'au regard de l'ensouillage de la totalité des câbles, les couloirs d'interdiction autour des câbles n'ont plus lieu d'être. Les recommandations de la Grande commission nautique ont été prises en « l'état actuel des connaissances » de 2016, à savoir un ensouillage de 50% des câbles. Aujourd'hui pourquoi avoir des couloirs interdits à la pêche si tout est ensouillé à 100 %?

M. Mangan résume l'avis et les questionnements de la commission sur le déplacement des blocs rocheux :

- demande de la commission d'avoir des informations plus précises sur le nombre de blocs, leurs tailles et leur localisation ;
- les pêcheurs font état de leurs réserves et oppositions à ce que les blocs rocheux qui sont régulièrement répertoriés soient déplacés ;
- les pêcheurs font part de leurs doutes concernant la méthode de rapatrier des blocs dans la zone des 50m, avec un risque de les éparpiller sous l'effet de la houle de fond ;
- le souhait d'examiner dans le détail les marges de manœuvre supplémentaires qui existeraient du côté du porteur de projet, afin d'éviter au maximum les blocs pour les déplacer les moins possibles, en adaptant le tracé du câblage pour éviter de bouger tous les blocs dans la mer

M. Mangan prend acte par ailleurs des propositions de Ailes Marines sur ce sujet :

- rapprochement des blocs par fondations ;
- déplacement des blocs le long des câbles de façon extrêmement limitée, avec un recensement répertorié et diffusé aux navigateurs.

M. Mangan résume une recommandation pouvant être partagée avec l'ensemble des membres à savoir éviter dans la mesure du possible et le plus possible de déplacer les blocs et, si besoin de les déplacer, nécessité de les marquer avec précision. **Les pêcheurs** indiquent qu'ils ne souhaitent pas que les blocs soient déplacés pour éviter tout risque de croche.

M. Chevalier précise qu'il prendra en compte cet avis qui restera un avis simple et non conforme mais au moindre doute au titre du principe de précaution, il rappelle que la préfecture maritime réglementera au juste besoin la zone en phase construction.

➤ Protection anti-afouillement des fondations

Ailes Marines précise que 11 fondations seront concernées en 2021 (1/2 jours par position). Ces « enrochements » seront installés au moyen d'un tube flexible sur deux couches. Les roches sont de diamètre 125-450 mm, d'environ 10-60 kg.

Les pêcheurs émettent des réserves sur la tenue dans le temps de ces enrochements, en raison de la courantologie. Ils précisent qu'il conviendrait qu'un travail d'expertise soit mené permettant ainsi de s'assurer que cette couche « d'enrochements » et un potentiel déplacement des blocs la composant ne constitue pas un danger pour les usagers professionnels.

Ce point n'appelle pas de remarques particulières des autres membres de la CNL.

➤ Installation des pieux

Ailes Marines précise que trois pieux seront installés ensemble par fondation. Le processus d'installation se déroule de la façon suivante : déploiement du gabarit, déploiement des cuvelages, forage des 3 pieux, environ 4/5 jours par position (sans doute plus au début des forages), scellement des pieux qui dépasseront de 3 à 6 mètres au-dessus du fond marin.

En matière d'organisation des travaux pour l'installation des pieux, **Ailes Marines** indique commencer par le sud-ouest et remonter vers le nord. Des zones par groupe d'environ 10 fondations nécessitent l'absence d'engins de pêche. Il y aura un accès pour l'avitaillement du navire. Les pieux sont installés en fonction de la séquence de fabrication, avec une impossibilité d'intervenir les 7 premiers.

M. Métayer constate que le démarrage des travaux est prévu au centre du parc et non pas au nord comme les marins pêcheurs l'ont toujours demandé.

M. Coudray estime en conséquence que le parc ne pourra pas être construit avec les pêcheurs, puisque Ailes Marines ne tient pas compte de leurs observations.

M. Coudray rappelle par ailleurs que lors du débat public en 2013, il a toujours été dit que le parc se fera par partie, et non pas par typologie de travaux avec une séquence pendant la première année avec des pieux de 3 mètres de diamètre qui dépasseront jusqu'à 6 m du fond.

M. Le Droumaguet souligne qu'il a toujours été évoqué de travailler étape par étape, pour construire quelques éoliennes par blocs (pieux/fondations/mats) et de concentrer le chantier. Il estime qu'on multiplie aujourd'hui les dangers à la navigation sur une zone.

M. Le Droumaguet demande pourquoi il n'est pas possible d'installer les pieux et de mettre en place les jackets à la suite.

Ailes Marines répond que ce processus était déjà intégré dans l'étude d'impact de 2015, acté par Ailes Marines dans les commissions nautiques de 2016 et inscrit dans les autorisations de 2017. Il précise également que les pieux à design unique sont en cours de construction (stockage à Cherbourg), les jackets ne seront prêtes qu'en 2022 et les turbines en 2023 au Havre.

Les pêcheurs indiquent que ce séquencage n'a jamais été discuté avec les pêcheurs et leurs représentants depuis que le sujet a été évoqué en 2012 avec les instances de pêche. Ils indiquent qu'une fermeture totale de la zone serait en contradiction avec les engagements pris par l'Etat et le développeur sur le déploiement de ce parc.

Ailes Marines rappelle que ces principes constructifs (pieux, puis jacket puis turbines) sont contenus dans l'étude d'impact et dans les autorisations administratives.

M. Métayer ne veut pas pêcher dans les zones où les pieux seront installés en 2021 (environ 30 fondations) car s'il y a accident les assurances ne couvriront pas le sinistre.

M. Trehorel tient à préciser qu'il ne prendra pas le risque et demande à Ailes Marines de lui proposer une solution afin que les structures soient visibles et que les pêcheurs puissent travailler et pêcher entre les structures. Il demande à Ailes Marines de faire ce qui avait été prévu à l'origine par Ailes Marines.

M. Lecler estime que la seule solution aujourd'hui si 50 % sont occupés par les pieux sera de fermer 50 % du parc à la navigation et à la pêche.

Ailes Marines indique que suite à la réunion technique sur le séquençage avec le CDPMEM du 8 mars 2021 au cours de laquelle le comité s'est opposé à une proposition de séquençage, Ailes Marines est en train de rechercher avec ses prestataires une nouvelle proposition pour libérer plus d'espaces au sud afin d'avoir moins d'impact.

Une évolution du séquençage sera proposée d'ici fin mars en ce sens par Ailes Marines pour répondre aux demandes du CDPMEM, tout en tenant compte du process industriel en place notamment par rapport aux 7 premières fondations.

L'objectif de Ailes Marines est de libérer un maximum de place en 2021 et que les travaux durent le moins longtemps possible.

M. Mangan prend note de possibles évolutions sur le séquençage, qui sera reprecisé par Ailes Marines en lien avec VAN OORD et de l'absence de marge de manœuvre concernant les 7 premières fondations du centre/sud.

M. Chevalier confirme le souhait de la préfecture maritime d'avoir une lisibilité et visibilité de la réglementation maritime sur le plan d'eau la plus simple possible en évitant les dents creuses

M. Coadalan tient à préciser que du point de vue balisage ces pieux ne font pas obstacle à la navigation.

M. Chevalier prend note de l'importance pour les pêcheurs d'avoir une sécurisation des pieux qui dépassent de 3 à 6 mètres et qu'en conséquence un arrêté du préfet maritime sera pris sans signalisation autre qui permettra de continuer à naviguer.

Les représentants des pêcheurs demandent à Ailes Marines de s'adapter et de revoir complètement leur processus industriel, ce qui n'est pas envisageable pour le porteur de projet.

M. Mangan tient à préciser qu'il n'est pas dans le mandat d'une CNL de remettre en cause ce process industriel. Il s'agit de voir les adaptations possibles et le séquençage, pour éviter le maximum de gêne sur le plan d'eau. Lorsque l'on fait un parc éolien, à un moment donné il y a forcément une gêne à l'activité et à la navigation.

Il synthétise l'avis des usagers de la pêche : il existe forte inquiétude en tant que marin pratique concernant ces pieux qui dépasseront du fond de la mer. Au regard du danger et du danger, ces marins pêcheurs estiment qu'il n'y a pas d'autre choix que d'interdire la pêche dans cette zone.

Il rappelle que l'intérêt de tous les acteurs c'est que les travaux durent le moins longtemps possible, et il indique que là où il y a des fermetures de zones, il y aura des compensations financières.

Il synthétise en indiquant que les membres de la CNL constatent qu'il sera difficile de poursuivre l'activité de pêche aux arts traînants ou dormants là où il y a des pieux.

M. Mangan propose aux membres sur la question des pieux de prendre acte à l'unanimité que les questions de sécurité maritime importante ont été exprimé sur la mise en place en 2021 des pieux et que face à ce constat deux solutions sont émises par les membres de la commission :

- celle proposée par les représentants de la pêche qui demandent le changement du processus industriel et que les jackets soient posées immédiatement après les pieux ;
- celle proposée par les services de l'État et autres membres, d'avoir un regard vigilant sur la sécurité maritime, et de fermer à juste proportion les zones à la pêche maritime là où les pieux dépasseraient.

Les membres de la CNL considèrent que le marquage précis des pieux s'apparentent à une fausse bonne idée, car il est dangereux de «slalomer » entre les pieux.

La CNL acte ainsi que dans le cas où des pieux seraient installés dans la mer dans le process industriel cela impliquerait d'interdire la pêche là où il y aurait des pieux, cette décision relevant in fine de l'autorité maritime, à la fois dans son étendue et ses modalités.

➤ **Pré-tranchage**

Ailes Marines indique qu'en 2021 le pré tranchage se fera du nord vers le centre. Il faut d'abord déplacer les blocs rocheux (cf. point précédent). Il devrait y avoir 25 km de tranchage. Les opérations débuteront au nord-est puis descendront au sud, avec un besoin de flexibilité (activités ROV, maintenance, déplacement des blocs ...). Il y a un besoin de huit sections de câbles disponibles en même temps sans matériel (environ 2/4 semaines d'opérations).

M.Tréhorel indique que les tranchées vont se reboucher puisque les câbles ne sont pas installés de suite.

Les représentants des pêcheurs font le lien entre le pré-tranchage et l'installation des pieux, et ils constatent qu'une grande partie du parc sera in fine interdit dans de grandes proportions.

Ce point n'appelle pas de remarques particulières des autres membres de la CNL.

3. Proposition sur les usages

Ailes Marines propose :

- de définir des zones d'exclusion (« arrêté bulle ») de 500 mètres autour des navires travaux réalisant le pré tranchage, le déplacement des blocs rocheux, les protections anti affouillement et les pieux ;
- de définir des zones ne présentant pas d'obstacles à l'installation
 - environ 10 fondations pour l'installation des pieux
 - environ 8 km de câbles pour le pré tranchage
- de modifier les chenaux de navigations pour les navires transportant des matières dangereuses (déjà acté en grange commission nautique en 2016) ;
- pour tous les usagers de mettre en place un centre de marine coordination afin de suivre l'évolution des travaux ;

- qu'une information préalable des services de l'État et des usagers soient faites via les AURNAV associé et la création d'une plateforme cartographique (convention en cours avec le SHOM) avec mise à jour hebdomadaire des informations pour les professionnels de la pêche (avancement travaux, déplacement blocs rocheux) ;
- un dispositif de deux navires de surveillance dits « chiens de garde » sera mis en place sur le site 24H/24 7j/7 ;
- la mise en place de la signalisation du champ (déjà actée en grande commission nautique en 2016) qui concerne la mise en place d'une bouée cardinale nord, la modification lumineuse du secteur du grand léjon et l'ajout d'une balise lumineuse sur le Petit Léjon.

Concernant la signalisation des travaux réalisés en 2021, **Ailes Marines** indique que les CNL de 2016 mentionnait un balisage de 25 bouées autour de la concession de l'ensemble de la zone des travaux.

M. Le Boucher et M. Bougault indiquent que les usagers de la plaisance respecteront les restrictions qui seront appliquées, mais demandent qu'une information renforcée soit faite et diffusée auprès de leurs associations, en sus des AVURNAV.

M. Coadalan indique que le nouveau fanal a été installé en juin 2020 et attend le feu vert de la préfecture maritime pour activer ce feu, rendre lumineuse la bouée du petit Léjon et mettre en place la cardinale nord (délai de préavis de 1 mois).

M. Geffroy et M. Mangier confirment que les travaux n'auront pas un impact sur la navigation de marine marchande, sous réserve d'une information nautique transmise en amont. Ils considèrent que la mise en place de bouées de marque spéciale pourraient être source confusion. En effet, M. Coadalan précise qu'elles pourraient laisser croire à une interdiction de navigation élargie.

Les membres de la CNL considèrent que la mise en place d'arrêté-bulle de 500 mètres suffit pour la navigation maritime. La situation pourra être revue dans des CNL ultérieures pour les prochaines phases de travaux à partir de 2022.

4. Points divers

M. Lecler souhaite informer les membres de la CNL sur la situation de l'accès des navires de pêche à Jersey, dont les eaux sont situées à proximité du parc éolien. Dans le cadre du Brexit, les négociations sont difficiles et de nombreux navires côtiers malouins ou costarmoricains risquent de perdre des accès, et ils auront des difficultés à se reporter puisqu'une partie important du parc pourrait être fermée à la pêche, dans l'hypothèse où les travaux seraient effectués en 2021.

Enfin, **les pêcheurs** demandant quand les travaux sont susceptibles de commencer. **Ailes Marines** indique qu'ils seront prêts techniquement à compter du 17 avril. **M. Mangan et M. Chevalier** indiquent qu'il reste un certain nombre de formalités techniques qui empêchent de démarrer ces travaux avant le 1^{er} mai.

Les membres titulaires

Eamon MANGAN,
représentant le préfet de département et le préfet maritime,
président de la commission nautique locale



Didier FROUX,
représentant le directeur Départemental
des Territoires et de la Mer des Côtes-d'Armor



Alain COUDRAY
Président du CDPMEM 22



Yannig MANGIER
Pilote maritime



Pierre LE BOUCHER
président de la fédération départementale de voile



Grégory METAYER,
Vice-président du CDPMEM 22



Erwan GEFFROY,
Armateur, Armor Navigation

