



POINT DE VUE DES PORTS FLAMANDS À PROPOS DE L'ENTRAVE DES ROUTES DE NAVIGATION DANS LA MANCHE SUITE À LA CONSTRUCTION D'UN PARC ÉOLIEN DEVANT LA CÔTE DE DUNKERQUE

29 septembre 2020

1. Description du projet de parc éolien

Les autorités françaises prévoient la construction d'un grand parc éolien devant la côte de Dunkerque. Il comportera au maximum 46 éoliennes et aura une capacité de 600 MW. Il recouvre au maximum 50 km² et est éloigné de la côte de 10 km. Font partie du parc un poste électrique en mer et un poste de liaison sur terre près de Dunkerque. La construction et l'exploitation du parc sont attribuées à un consortium dirigé par Electricité de France (EDF). La procédure d'autorisation est actuellement en cours. La mise en service est prévue en 2026 et la durée d'exploitation est de 30 ans. Dans le cadre de la procédure d'autorisation, une consultation publique est organisée. A cette fin, cette note formule un point de vue commun des ports flamands (Anvers, Zeebrugge, North Sea Port (Flanders) et Ostende).

2. Impact sur les ports flamands

2.1. Entrave de fait de la libre navigation

Le parc éolien recouvre en premier lieu les routes de navigation entre les bancs flamands qui ont été utilisées durant de nombreuses décennies par les ferries de fret et de passagers sur les lignes entre Ostende, d'une part, et Douvres, Ramsgate et Folkestone d'autre part. Le maintien de la viabilité de ces chenaux de navigation est important en vue de la relance future du service ferry vers et venant d'Ostende. En outre, les chenaux sont également utilisés par d'autres navires de mer, navires de pêche et embarcations de plaisance en provenance ou à destination des ports flamands. Par la construction du parc éolien, les chenaux concernés deviendraient définitivement inutilisables. Les autorités françaises ont affirmé de manière catégorique qu'aucune navigation ne sera permise dans la zone.



2.2. Entrave à la concurrence portuaire

Les autorités françaises ont adapté les limites de la zone du projet pour ne pas la faire interférer avec les routes de navigation depuis et vers Dunkerque. Elles ont toutefois ignoré l'interférence avec les routes de navigation depuis et vers les ports flamands. Pour bien des trafics, il y a une concurrence réelle et/ou potentielle entre Dunkerque et les ports flamands. Il n'est pas acceptable qu'un parc éolien soit implanté de sorte qu'un port national soit préservé de toute entrave alors qu'une entrave est occasionnée aux ports concurrents d'un pays voisin. Le parc aurait évidemment pu être implanté en un lieu qui ne préjudicie aucun port.

2.3. Entrave aux activités de sauvetage en mer

Les autorités belges ont informé les autorités françaises de l'entrave que le parc éolien occasionnera à l'organisation des activités de sauvetage en mer sous la responsabilité belge. L'entrave de ces activités maritimes annexes n'est pas non plus dans l'intérêt des ports flamands.

2.4. Entrave pour les développements commerciaux futurs

La sauvegarde des chenaux de navigation existants en mer doit aussi être examinée à moyen et à long terme. Il s'agit en effet du maintien de la connectivité maritime du territoire belge et flamand pour les générations futures. En ce sens, la problématique internationale est comparable avec celle de la libre navigation sur et de la gestion de l'Escaut et du Canal Gand-Terneuzen. Les chenaux de navigation concernés devant la côte de Dunkerque peuvent en effet devenir plus importants à l'avenir à la lumière du Brexit, de la politique climatique (dissuasion du transport aérien) et du développement de nouvelles technologies (embarcations sans équipage). La réalisation de tels besoins futurs ne peut être hypothéquée par des projets d'infrastructure irréparables en France.

2.5. Violation du Plan belge d'aménagement des espaces marins et du droit maritime international

A la demande du port d'Oostende, la Belgique a pris comme position vis-à-vis de la France que le projet de parc éolien français est inconciliable avec le droit de passage inoffensif à travers la mer territoriale.



Ce droit est e.a. garanti par l'article 24 de la Convention de l'ONU sur le droit de la mer de Montego Bay. Il implique une interdiction pour les états d'entraver les routes de navigation vers les ports dans les pays voisins, par ex., par des travaux d'infrastructure. En outre, la route de navigation internationale entre Ostende et le Royaume-Uni est protégée par la Plan belge d'aménagement des espaces marins (versions 2014-2020 et 2020-2026). En 2016, la France a entamé son projet après qu'elle ait d'abord marqué son accord sur le plan belge d'aménagement des espaces marins.

2.6. Risque de précédent

Si la France réalisait le parc éolien en passant outre les intérêts et droits légitimes belges et flamands à propos des routes de navigation vers et depuis les ports flamands, ceci créerait un dangereux précédent. D'autres routes aussi, encore plus importantes, vont vers les ports flamands à travers les zones maritimes françaises.

3. Point de vue

Les ports flamands sont d'avis que le projet de construction et d'exploitation d'un parc éolien devant la côte de Dunkerque à l'endroit prévu est contraire à leurs intérêts et à leurs droits légitimes relatifs aux routes de navigation en mer. Ils appellent les autorités belges et françaises compétentes, soit à mettre fin à ce projet (et éventuellement à le recommencer à un autre endroit), soit à l'adapter afin que les routes de navigation vers et depuis les ports flamands soient sauvegardées de toute entrave.

Voor Havenbedrijf Antwerpen, nv van publiek recht,



De heer Jacques Vandermeiren
CEO

Voor North Sea Port,



De heer Daan Schalck
CEO

Voor Port of Zeebrugge (M.B.Z. nv)



De heer Tom Hautekiet
CEO

Voor Haven Oostende, nv van Publiek Recht



De heer Dirk Declerck
CEO