

## Pourquoi l'État refuse-t-il de reculer le projet éolien BNO à 40 km des côtes ?

Peut-être parce que le préfet maritime de l'Atlantique souhaite continuer à autoriser des navires de très fort tonnage ou contenant des produits dangereux à sortir du rail maritime de la Manche pour faire des ronds dans l'eau alors qu'ils ne sont ni en avarie ni en situation de risque.

La route étrange du Marine Gas Spetses le 18 février 2025 au nord des côtes trégorroises, par temps calme, illustre parfaitement ce laxisme.

Le 18 février 2025 vers 3h du matin, le méthanier Maran Gas Spetses en provenance du terminal d'export de Kribi au Cameroun et à destination du terminal gazier de Dunkerque, s'engage dans le Dispositif de Séparation du Trafic (DST) d'Ouessant pour remonter la Manche dans le rail de navigation principal où il est sensé continuer sa route.

Pour un motif inconnu qui reste à éclaircir, ce géant de 295m de long par 46m de large chargé de 170 000 m<sup>3</sup> de gas naturel liquéfié hautement inflammable, est autorisé à sortir du rail montant afin d'entreprendre des boucles d'attente pendant plus de 20 heures devant la côte de granit rose, jusqu'à frôler la limite des eaux territoriales à 12 miles nautiques des Sept Îles.

Le méthanier n'est ni en avarie ni en difficulté : il a nécessairement obtenu une autorisation préalable des CROSS Corsen et Jobourg afin d'entreprendre ces manœuvres, qu'il effectue à pleine vitesse selon des trajectoires régulières. La météo indique un temps calme et nuageux sur la Manche. Le navire attend-il que le terminal de Dunkerque se libère ? Ou que le prix du gas augmente avant de décharger ? Attend-il un changement d'instruction de son affréteur ? Est-il dévié du rail sur demande des autorités pour le mettre en sécurité vis-à-vis d'un danger, mais alors lequel ?

Entre décembre 2024 et novembre 2025, des dizaines cargos et tankers, parfois des porte-conteneurs géants, ont été autorisés à naviguer ou à se laisser dériver beaucoup plus près de nos côtes que nécessaire tout simplement parce que cela les arrangeait. Une vingtaine d'entre eux a navigué au sein du périmètre alternatif proposé par le collectif NÉMO.

Serait-ce pour préserver ce genre de pratique très discutable que la préfecture maritime ne souhaite pas voir implanter le projet éolien Bretagne Nord-Ouest dans la zone proposée par le Collectif NÉMO, où la densité de trafic maritime, le risque d'avarie et celui de collision sont pourtant parmi les plus faibles de la Manche ? peut-elle vraiment se prévaloir de le faire au nom de la sécurité maritime ?

La question est posée, nous attendons la réponse de l'État.

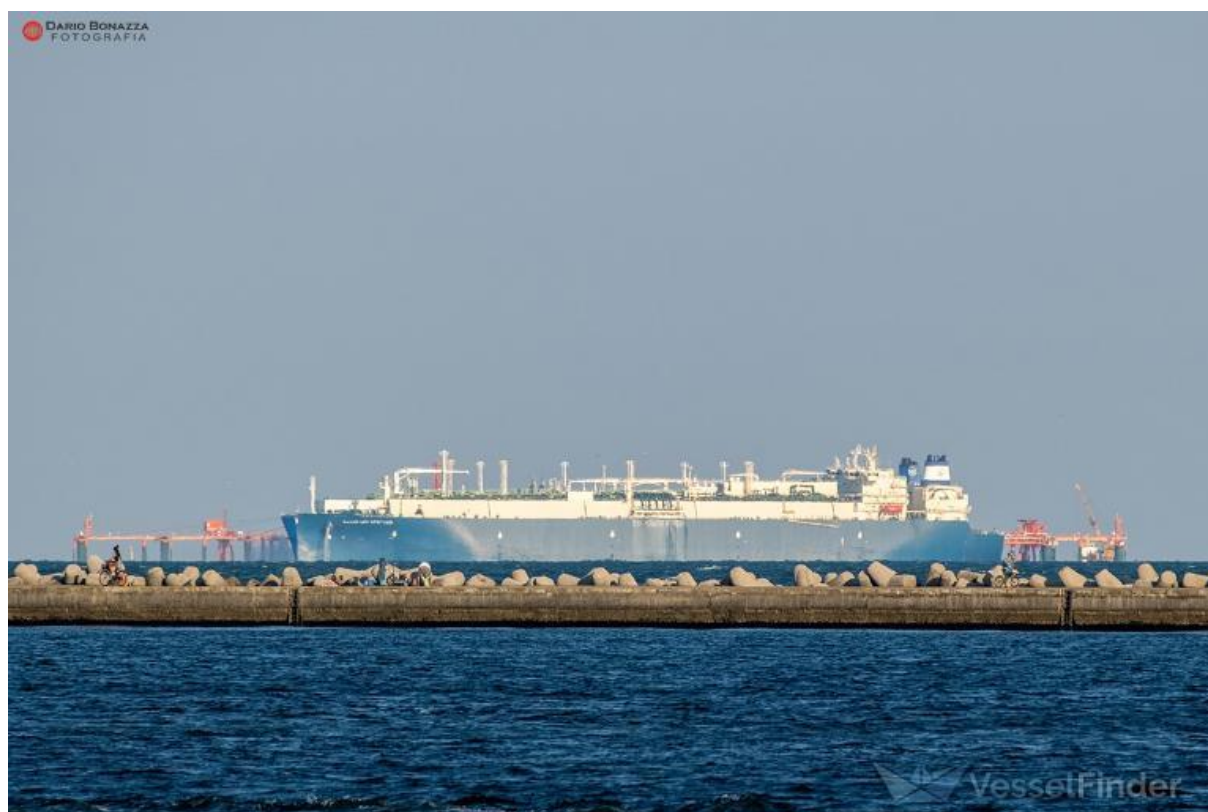


Figure 1 Le Maran Gas Spetses est l'un des cinquante méthaniers de la compagnie grecque Maran Gas. Long de 295m et large de 46m, il peut embarquer jusqu'à 170 000 m<sup>3</sup> de gaz naturel liquéfié pour l'acheminer à une vitesse de croisière de 18 nœuds (crédit photo Dario Bonazza/Vessel Finder).

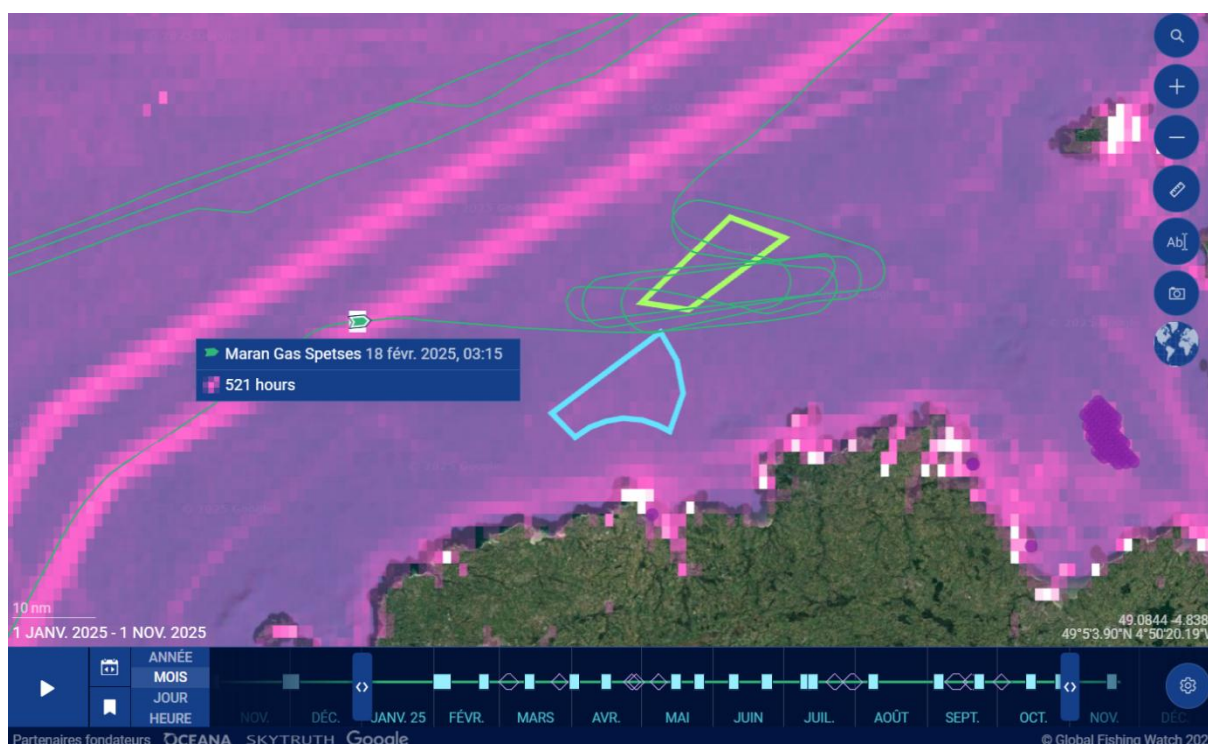


Figure 2 La route du Maran Gas Spetses pendant la journée du 18 février 2025, à une vitesse comprise entre de 15 et 18 nœuds. Les zones d'implantation du projet éolien BNO sont superposées : en bleu la zone proposée par l'Etat et en vert celle proposée par le collectif NEMO. (Crédit : Global Fishing Watch).

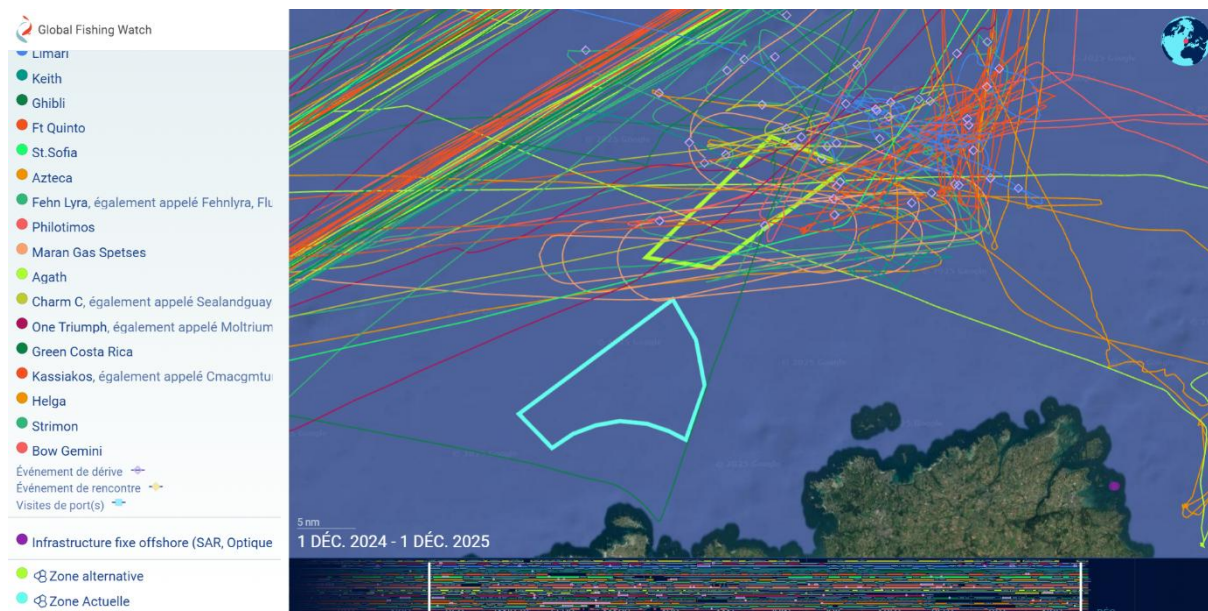


Figure 3 Trajectoires des 19 navires autorisés à sortir du rail maritime de la Manche ces douze derniers mois sans motif impérieux et ayant navigué au sein de la zone alternative proposée pour le recul du projet éolien BNO à 40 km des côtes, en Zone Economique Exclusive française (polygone vert clair). Est-ce pour satisfaire les caprices de ces quelques navires au détriment de la sécurité maritime que le préfet de l'Atlantique renâcle à reculer l'implantation du projet ?