

Éolien en mer : comment est assurée la sécurité

Le 6 octobre, sur chantier du parc offshore en baie de Saint-Brieuc, un homme de 49 ans s'est blessé et a dû être héliporté. L'entreprise Iberdrola explique quels sont les moyens mis en place.

Entretien

Stéphane Alain Riou,
directeur
offshore
Iberdrola
France.

PHOTO : OUEST-FRANCE



Quels moyens sont aujourd'hui mis en place par le groupe espagnol Iberdrola, qui réalise le chantier via sa filiale Ailes Marines le chantier, en matière de sécurité ?

Nous avons une cellule hygiène sécurité environnement (HSE) de cinq personnes qui s'occupent de tout ce qui touche à la santé, la certification des personnels et aux accidents liés à la pollution. Chaque prestataire qui travaille sur le chantier a un référent HSE qui nous alerte en cas d'accident à bord. Selon la gravité de l'accident, ce référent ou le capitaine se rapproche du Cross (1) qui décide ou non de déployer des moyens. En France, les secours en mer sont de la compétence de ces centres. Par ailleurs, nous avons signé un plan d'intervention maritime (Pim) avec la préfecture maritime qui court durant toute la phase de construction.

Ce plan d'intervention maritime, c'est quoi ?

Chaque parc a un Pim différent qui est validé par le préfet maritime, celui de l'Atlantique en ce qui nous concer-



Le parc éolien de la baie de Saint-Brieuc est situé à 16 km au large du cap Fréhel. Il comprend 62 éoliennes de 205 m de hauteur qui délivreront 8 MW chacune. Le chantier devrait être achevé en fin d'année.

PHOTO : OUEST-FRANCE

ne. Il comprend un descriptif complet des travaux et un plan d'urgence détaillé à mettre en œuvre en cas de problème. Par ailleurs, il intègre des exercices en interne ou en lien avec le Cross et la préfecture, 26 à ce jour. Le dernier, en septembre, consistait à tester la coordination lors d'une évacuation médicale d'urgence par hélicoptère, en relation avec le cross et la préfecture.

Il y aura un autre dispositif durant l'exploitation du parc éolien ?

Effectivement. Un plan d'intervention est en cours de rédaction avec les services de la préfecture des Côtes-d'Armor. Il entrera en vigueur au début l'exploitation car les métiers, le nombre de bateaux et les prestataires ne seront pas les mêmes. Le Cross faisant appel à plusieurs intervenants (gendarmerie, Marine nationale,

Sécurité civile...), les pilotes d'hélicoptère, par exemple, devront posséder des certificats d'apportage pour intervenir sur les différentes structures du parc.

Comment sera organisée la sûreté du parc dans les années à venir ?

Aujourd'hui, le parc est télésurveillé par des caméras et des systèmes d'alarme. Mais l'État s'interroge sur différents points, notamment en ce qui concerne le trafic illégal car les structures en mer peuvent servir de caches. Que faut-il mettre en place pour que nos plateformes restent facilement accessibles sans pour autant servir aux activités illicites ? La question reste posée.

Les Côtes-d'Armor sont réputées pour leurs tempêtes. Qu'est-ce qui est prévu en cas de collision entre un navire et une éolienne ?

Le dimensionnement des ouvrages a été prévu pour pallier ces phénomènes météorologiques. Par ailleurs, on estime que les structures pourront supporter une collision avec un navire de moins de 25 m, sans occasionner de gros dégâts. C'est pour cette raison qu'à Saint-Brieuc, comme à Saint-Nazaire, les bâtiments plus grands ne seront pas autorisés à naviguer dans le parc. Malheureusement, des fortunes de mer sont toujours possibles.

Recueilli par
Jérôme FOUQUET.

(1) Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage.