

## Saint-Brieuc

## Des huîtres au pied des éoliennes



Les éoliennes seront posées sur un treillis métallique fixé sur le fond par trois pieux.

Une ferme aquacole sous les éoliennes, c'est l'idée innovante à l'étude depuis ce début d'année, au sein du comité régional de conchyliculture de Bretagne nord (CRCBN). L'organisme professionnel a signé un accord mi-décembre avec Ailes Marines, l'exploitant du parc éolien de Saint-Brieuc, qui finance le projet. Depuis quelques jours, Iroise Mathonnet, une ingénieure recrutée spécialement pour mener cette étude, a pris ses fonctions et commence à plancher sur la question. Sa mission : étudier la possibilité d'installer des cultures marines autour des éoliennes. L'intérêt est double : en valorisant ces nouvelles structures installées en pleine mer, on pallie – en partie – le problème de disponibilité des surfaces exploitables en zones côtières et on limite les difficultés sanitaires récurrentes sur le littoral. « Si ça fonctionne, cela peut représenter des débouchés alternatifs intéressants pour la conchyliculture », précise Iroise Mathonnet.

La particularité de ce projet, c'est aussi le type de culture envisagé : l'aquaculture multitrophique intégrée (AMTI). Derrière ce nom barbare se cache une méthode plutôt positive qui consiste à associer plusieurs espèces sur une même surface, un peu sur le modèle de la polyculture-élevage à terre. Dans l'agriculture, l'association de cultures différentes et de l'élevage sur un

même terrain permet d'optimiser le fonctionnement et le rendement de l'exploitation. En mer, le principe est le même. « Le plus souvent, ce sont des algues associées à des espèces animales, en l'occurrence conchylicoles. Les déchets de l'un servent de nutriments à l'autre », explique Iroise Mathonnet. L'idée étant de reproduire ce que les scientifiques appellent « l'effet récif » autour des pieux des éoliennes, c'est-à-dire l'apparition d'un nouvel écosystème, caractéristique des zones rocheuses.

## UNE PREMIÈRE EN FRANCE

À ce stade, l'étude en est à ses prémices et des recherches bibliographiques sont nécessaires avant d'envisager une quelconque installation en mer. D'autant que c'est une première en France. Iroise Mathonnet indique qu'« il y a d'autres pays plus au nord, comme la Belgique ou l'Allemagne, qui commencent à développer ce type de projets sur les parcs éoliens offshore, mais c'est encore au stade d'expérimentation ».

Pour rappel, le parc de la baie de Saint-Brieuc, développé par Ailes Marines, société détenue à 100 % par l'énergéticien Iberdrola, prévoit l'installation de 62 éoliennes à une quinzaine de kilomètres des côtes bretonnes. Il devrait être opérationnel fin 2023.

Camille Maestracci

## Des barges conchylicoles amphibies à hydrogène.

L'hydrogène n'en finit pas de susciter des espoirs dans le contexte de la transition énergétique. Dans le milieu conchylicole des Côtes-d'Armor, un nouveau projet va étudier la possibilité de changer la motorisation des barges mytilicoles de la baie de Saint-Brieuc pour qu'elles passent du gazole à l'hydrogène. Actuellement, 2 240 litres de gazole sont utilisés chaque jour pour alimenter les 14 barges de la zone, ce qui correspond à 12 000 tonnes de CO<sub>2</sub> émises par an. Le projet Estebam (Étude d'une solution pour la transition énergétique d'une barge amphibie mytilicole) a pour ambition de réduire ces émissions de 95 %. Les exploitants de la baie qui ont été consultés ont exprimé un intérêt fort pour une solution plus écologique, d'autant plus qu'ils travaillent au sein d'un environnement protégé – la baie de Saint-Brieuc est une zone Natura 2000 – mais fortement dégradé par des pollutions diverses. À terme, la généralisation du retrofit des barges pourrait concerner jusqu'à 60 bateaux en Bretagne nord. L'Estebam est menée par un consortium de plusieurs acteurs, parmi lesquels notamment la CCI des Côtes-d'Armor, le CRC de Bretagne nord, ou encore le CMV Amphibie, chantier naval situé à Saint-Malo qui construit les barges amphibies. Les résultats de l'étude devraient être livrés en septembre 2023. S'ils sont concluants, ils permettront d'entamer une phase de production et d'installation du matériel afin de décarboner les bateaux. L'avantage étant d'avoir une flotte composée de bateaux quasiment identiques, ce qui devrait permettre d'industrialiser le processus et donc de faire baisser les coûts pour l'ensemble de la filière.



Picassy / CC-BY-SA-3.0