

PROCÈS VERBAL
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 12 juin 2014 dans les locaux de la CCI du port de commerce de Porto-Vecchio

REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE

Conformément aux dispositions du décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques, et suite à l'arrêté conjoint du 16 mai 2014 du préfet de Corse-du-sud portant constitution de la grande commission nautique et nomination de ses membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le jeudi 12 juin 2014 à 14h00 dans les locaux de la CCI du port de commerce de Porto-Vecchio pour émettre un avis sur le projet d'élargissement du port de plaisance et de pêche de Porto-Vecchio avec construction de nouveaux aménagements portuaires dont un îlot, un ensemble d'appontements brise-clapot et de nouveaux pontons.

La commission était composée de :

| | | |
|------|---|-------------------|
| M. | Martin FLEPP , capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine, | Président |
| Mme. | Aude TYCHENSKY , ingénieur en chef des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine, | Secrétaire |
| M. | Patrick BARRAUD , représentant des pilotes civils du port de plaisance de Porto-Vecchio, | Membre temporaire |
| M. | Vincent CHIOCCA , représentant les pêcheurs de la ville de Porto-Vecchio, | Membre temporaire |
| M. | Frédéric MINOLLI , représentant de la société SNCM, | Membre temporaire |
| M. | Francis RAYNAUD , représentant la plaisance, | Membre temporaire |
| M. | Patrick MORANDEAU , représentant la SNSM | Membre temporaire |

Le membre de droit, M. Christophe MERIT, Directeur Départementale adjoint des Territoires et de la Mer de Corse-du-Sud, délégué à la mer et au littoral de Corse-du-Sud, était représenté par M. Emmanuel **CROS**, adjoint au chef de service mer et littoral.

Assistaient également à la réunion :

| | | |
|----|-------------------------------|---|
| M. | Charles-Henri BIANCONI | Mairie de Porto-Vecchio, capitainerie du Port de plaisance et de pêche de Porto-Vecchio |
| M. | Patrick LE ROUX | Service des Phares et Balises de Corse-du-Sud |
| M. | Yves DEBARE | Conseil général de Corse-du-Sud, cellule des ports |
| M. | Michel VERLAGUET | Commandant du port de commerce de Porto-Vecchio |
| M. | William PAOLI | représentant la plaisance, membre suppléant |

SYNTHESE DU DOSSIER

1. INTRODUCTION

Le président remercie la CCI pour son accueil et la mise à disposition de ses locaux ainsi que l'ensemble des participants pour leur présence. Il rappelle l'objet de la grande commission nautique (GCN), son décret constitutif, sa composition faite de marins pratiques, son fonctionnement. Il fait remarquer que la GCN n'est compétente que pour mesurer l'impact des projets étudiés sur la sécurité nautique en lien avec l'activité maritime existante, et pour prononcer des recommandations sur les aspects nautiques, à l'exclusion des considérations juridique, économique, financière, écologique ou patrimoniale. C'est un lieu privilégié de rencontre entre différents acteurs et professionnels de la mer, dans lequel chaque partie doit pouvoir librement s'exprimer.

2. PRESENTATION DU PROJET

Les éléments techniques du projet sont présentés par M. Bianconi.

Les infrastructures actuelles du port de plaisance et de pêche datent de 1969. La position stratégique de Porto-Vecchio, située au centre du bassin ouest méditerranéen, au croisement des routes maritimes vers la Côte d'Azur, la Riviera italienne, la Sardaigne, la Tunisie, les Baléares et la Catalogne, toutes situées dans un rayon d'environ 300 milles, et l'abri naturel sûr que sa baie offre au mouillage expliquent l'augmentation massive de la fréquentation observée ces dernières décennies. Porto-Vecchio est désormais première station touristique de Corse, et ses installations portuaires sont devenues insuffisantes et inadaptées aux nouveaux besoins qui ont émergé ces dernières années, tant en nombre d'emplacements disponibles qu'en qualité des services proposés aux plaisanciers, aux professionnels du nautisme et aux pêcheurs.

L'extension du port de plaisance de Porto-Vecchio permet de remédier notamment aux nombreux mouillages sauvages et à la prolifération des corps morts et pontons non maîtrisés qui se sont accrus au fil des années et qui constituent en particulier une menace pour la préservation de la qualité environnementale du golfe (classée zone Natura 2000).

L'enjeu est donc d'apporter une réponse concrète aux mouillages sauvages répartis sur l'ensemble de la rade. Ces derniers entravent la gestion du plan d'eau, notamment en période estivale, où l'on note une très forte affluence de la petite plaisance (moins de 12m).

Le restant de l'année, le trafic est plus modéré, qu'il s'agisse du port de plaisance/pêche ou du port de commerce. En moyenne une dizaine de navires de commerce (trafic de marchandises et trafic de passagers avec une liaison SNCM trihebdomadaire avec Marseille) transitent à la semaine par le port de commerce de Porto-Vecchio. On peut observer une augmentation des trafics passagers et marchandises au cours de ces dix dernières années (respectivement + 7,1% et + 24,3%).

Depuis l'étude de marché lancée en 2006 et l'étude de faisabilité qui s'en est suivie jusqu'à 2012, le projet d'aménagement du nouveau port de plaisance/pêche est entré en 2013 dans sa phase d'instruction administrative avec le lancement d'une délégation de service public concessive (DSP), retenu par la commune comme mode de financement et de gestion.

Les nouveaux aménagements sont ensuite détaillés : la modification du terre-plein nord, dédiés aux petite et moyenne plaisances locales et la création du terre-plein sud pour accueillir les activités techniques de maintenance navale et d'avitaillement ; le développement d'une zone de pêche réservée sur un quai dédié sur le port actuel ; la création d'un îlot en entrée du futur port pour protéger le plan d'eau du futur port de plaisance, recevoir la nouvelle capitainerie et

permettre, en constituant un point d'appui, l'implantation des futurs ouvrages de protection maritime que seront les appontements brise-clapot. La future surface de mouillage s'élèvera à 75447 m² pour 803 places, dont une surface de mouillage estival de 12000m², pour l'accueil par beau temps de la grande plaisance sur le quai extérieur.

3. SYNTHÈSE DES DÉBATS

3.1 Choix techniques retenus et dimensionnement de l'ouvrage

3.1.1 Choix de l'entrée du futur port de plaisance

Bien que l'exposition à la houle soit un élément déterminant à prendre en compte dans la conception et le dimensionnement d'ouvrages maritimes, le CEREMA, la DAM, et par suite les membres permanents de la GCN, s'interrogent sur le choix qui a été fait d'une entrée par le quadrant Sud-Est.

Celle-ci est directement en prise avec le port de commerce et son chenal d'accès : les balisages associés aux deux chenaux (de plaisance et de commerce) sont très proches et quasiment parallèles sur leur partie finale, ce qui constitue un risque du fait de la complexité du dispositif de balisage à mettre en place dans un périmètre restreint. Une entrée par le secteur Nord-Est aurait permis une simplification et une clarification des accès et par suite une simplification du balisage d'ensemble.

La commune répond que la question a bien sûr été étudiée. Le plan d'eau a fait l'objet d'un levé géophysique complet (bathymétrique, sédimentologique et sismique) afin de vérifier les profondeurs d'eau disponibles. L'analyse sédimentaire couplée à l'étude sismique a permis une reconnaissance approfondie du fond et de son substrat et ont été menées afin de dimensionner l'ensemble de l'ouvrage. L'étude sismique, conduite dans le cadre du projet d'extension, a mis en évidence un socle rocheux dans le prolongement Nord de l'actuel port de plaisance, coïncidant avec la zone où l'on observe déjà les profondeurs les plus faibles. Une entrée par le Nord-Est impliquerait d'une part le déroctage de ce socle rocheux, et d'autre part une conception très différente des ouvrages portuaires à aménager dans le cadre de l'extension. Prenant appui sur le socle rocheux résiduel, ces derniers auraient été conçus dans des matériaux bien plus lourds et onéreux que ceux utilisés pour des appontements de type brise-clapot, avec le risque de modifier la courantologie dans les bassins à l'intérieur du port et la circulation des masses d'eaux dans le fond du golfe de Porto-Vecchio à l'extérieur du port. Par ailleurs, il en résulterait un linéaire côtier plus conséquent au Nord de Porto-Vecchio, ce qui s'opposait au cahier des charges imposé dans un contexte de préservation de l'environnement côtier. Il s'agissait donc de s'adapter à la morphologie du toit rocheux, de construire un ouvrage non impactant sur la courantologie et la sédimentologie de la zone et de situer prioritairement l'ouvrage sur des fonds naturels déjà existants afin de limiter le dragage et le déroctage de la zone. La prise en compte d'une part de l'ensemble de ces éléments et d'autre part, de la propagation de la houle venant du large en lien avec les vents dominants présents sur zone et de l'agitation résiduelle subsistant devant le port de plaisance, a conduit à l'unique scénario présenté avec une entrée par le quadrant Sud-Est.

3.1.2 Fonction des deux appontements brise-clapot en entrée du port de plaisance

Le projet d'aménagement prévoit l'installation de deux appontements brise-clapot en entrée directe du port :

- le premier disposé à tribord de l'entrée du futur port de plaisance dans le prolongement Sud-Est de l'îlot de la Ciocca,
- et le second situé dans le prolongement Est du futur terre-plein Sud.

Etant donnée la proximité immédiate de l'entrée du port de plaisance avec le port de commerce, la question de l'intérêt de ces deux jetées s'est posée.

L'étude hydrodynamique du plan d'eau a été menée afin d'intégrer dans le dimensionnement de l'ouvrage les conditions d'agitation environnante rencontrées: l'analyse des vents dominants, de Nord-Est (Tramontagne) à Nord-Ouest (Mistral), soufflant à des intensités moyennes comprises entre 10 et 20 km/h sur une zone de fetch de plus de 5 km, donne une agitation résiduelle devant le port de plaisance d'environ 30 à 50 cm. Sous certaines conditions, des clapots plus significatifs atteignant le mètre peuvent néanmoins être observés. La fonction principale des ouvrages de protection retenus, principalement de type jetée brise-clapot, étant d'arrêter 70 à 80% de l'énergie incidente associée à ce clapot, leur profondeur a été estimée en conséquence à 1,50m. Les deux jetées s'avèrent en fait indispensables afin d'offrir une protection maximale du plan d'eau et réduire l'impact du clapot résiduel à l'intérieur du port et notamment sur les quais réservés à la SNSM, aux vedettes à passagers et au ponton d'avitaillement, tous trois situés à l'extrémité du futur terre-plein Sud. Différentes études d'agitation ont été réalisées avec le souci de réduire autant que possible la longueur de ces jetées brise-clapot.

3.2 Balisage et signalisation maritime

3.2.1. Balisage actuel et modifications validées par la commission des phares

Présentation par le représentant du service des phares et balises de Corse-du-Sud.

Suite à un projet de dragage du port de commerce initié en 2012, mais non retenu, une demande de modification du balisage de l'accès aux ports existants de Porto-Vecchio portée par le conseil général de Corse du Sud, a été validée par la commission des phares en date du 21 novembre 2013 (faisant elle-même suite à l'avis favorable rendu par la commission nautique locale du 7 novembre 2013) et par décision ministérielle du 10 janvier 2014. La réalisation effective de ces modifications devrait intervenir avant la fin de l'année 2014.

Elles sont présentées ici en préambule pour une bonne compréhension des propositions de balisage qui seront ensuite discutées dans la perspective des aménagements du futur port de plaisance/pêche de Porto-Vecchio.

L'accès au port de plaisance de Porto-Vecchio comprend actuellement la bouée de bifurcation, la tourelle lumineuse bâbord de la Ciocca, la balise passive tribord du rocher à l'anneau, les deux feux de musoir tribord et bâbord de Porto-Vecchio et cinq paires de bouées latérales passives formant portes espacées de 100 m qui complètent la matérialisation du chenal du port de plaisance.

L'accès au port de commerce comprend dans la première partie de son chenal, le feu de guidage de Pozzoli, celui de San Ciprianu et la bouée de Benedetto qui marque le changement

de cap du chenal ; dans sa seconde partie, le feu de guidage de Porto-Vecchio, et huit bouées (PV1 à PV8, PV5 correspondant à la bouée de bifurcation) formant 4 portes de 100 m de largeur espacées de 0,35 milles.

Les modifications qui seront effectives fin 2014 du balisage actuel des chenaux d'accès aux ports de plaisance/pêche et de commerce de Porto-Vecchio sont synthétisées sur le schéma de l'annexe 1. Elles porteront sur les éléments suivants : outre l'harmonisation des portées lumineuses des bouées et des feux, et le marquage des bouées du chenal du port de commerce, les couples de bouées PV3/PV4 et PV6/PV7, actuellement passives et faisant l'objet de collisions fréquentes, vont être rendues lumineuses. Par ailleurs, afin d'améliorer la lisibilité nocturne du balisage et respecter la règle de croissance continue des rythmes d'émission des bouées pour un navire arrivant du large et naviguant vers le port de commerce, le rythme des feux de guidage de Pozzoli (devient isophase) et de Porto-Vecchio (devient à occultation) vont être modifiés, ainsi que celui des bouées de Benedetto et de bifurcation de Porto-Vecchio et des 7 bouées PV1 à PV8. Enfin la bouée de bifurcation (aujourd'hui latéral tribord) sera transformée en une bouée de chenal préféré à bâbord. Ce dernier élément est repris dans le nouveau plan de balisage proposé par la grande commission nautique pour le chenal d'accès au futur port de plaisance/pêche Porto Néo.

Au bilan, à l'exception du changement de rythme et de nature de la bouée de bifurcation, ces modifications ne concernent que le balisage du chenal d'accès au port de commerce.

3.2.2 Balisage futur

Les modifications de balisages, qui sont proposées à la GCN dans le cadre de ces futurs aménagements ont fait l'objet d'un avis technique du CEREMA (ex CETMEF, centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) rendu le 14 novembre 2013 ; le projet complété des remarques suscitées a été transmis à la DAM (Direction des Affaires Maritimes) pour prise en considération en date du 4 juin 2014.

Les discussions qui suivent portent sur les accès au futur port de plaisance et font référence à l'annexe 2 du présent PV.

Le nouveau chenal d'accès principal à Porto Néo commence à partir de la bouée de bifurcation (bouée de chenal préféré à bâbord) ; il serait marqué ensuite par une paire de bouées lumineuses latérales tribord PN1 et bâbord PN2, formant porte (cf. para 3.2.3) ; il est prévu se diviser en 2 branches au niveau d'une marque de caractère cardinale Est, la bouée PNE, la première branche partant au Nord de l'îlot de la Ciocca pour permettre l'accès à l'appontement extérieur de grande plaisance estival (navires de plus de 20m), le second passant au Sud de l'îlot contourne l'appontement brise-clapot disposé à tribord de l'entrée du port, en passant à proximité immédiate du coffre d'amarrage du port de commerce (cf. para 3.3). Le choix d'une bouée cardinale Est permet en effet d'éviter tout risque de confusion et d'empêcher toute navigation dans l'espace situé entre l'îlot de la Ciocca et la bouée.

La branche Nord serait marquée dans son coude par une bouée latérale tribord PN3 et la limite nord de la zone de manœuvre pour les navires de grande plaisance serait marquée par une marque de caractère cardinal Sud, la bouée PNS, délimitant la zone de hauts fonds située au nord des futurs aménagements. Cette partie du chenal réservée à la grande plaisance (branche Nord) ne pose pas de difficulté particulière et il est validé par la GCN.

La branche Sud, dont l'entrée est matérialisée par les bouées PN2 et PNE, serait ensuite délimitée par une marque de caractère cardinale Nord, la balise PNN, et le couple PN5, PN6 balises lumineuses latérales respectivement tribord et bâbord marquant l'entrée du port de plaisance/pêche et qui pourraient être installées en extrémité des appontements brise-clapot en fonction de la bathymétrie résultante à l'issue des travaux d'aménagement du nouveau port et tout particulièrement au niveau de la zone de hauts fonds existante immédiatement au sud du futur terre-plein sud, entre les ports de plaisance et de commerce.

Il est proposé que les marques PN5, PNN et PN6 soient fixes, constituées d'un pieu battu (à la différence des bouées qui sont flottantes). Les 2 balises PNN et PN6 seraient implantées, dans le schéma présenté en séance, en limite sud du chenal. En effet, l'implantation de bouée est inadaptée compte tenu de leur rayon d'évitage et de l'étroitesse du chenal (largeur de 60m) à ce niveau.

L'intégralité du chenal d'accès au port de plaisance (chenal principal et branches Nord et Sud), sera dragué à moins 4,50 m. En conséquence la sonde de 1m figurant au Sud-Ouest de la future bouée cardinale Sud PNS disparaîtra.

3.2.3 Discussion sur PN1 – PN2

Suite à une interrogation du CEREMA sur la nécessité de la première porte PN1 – PN2, relayée par la DAM, un second schéma de balisage du chenal principal sans les bouées PN1 et PN2 est proposé par le représentant du service des phares et balises. Le schéma avec la porte PN1 - PN2 se justifierait si la zone délimitée par la bouée de bifurcation, et les bouées PNN et PN2, actuellement à 3,5 m de fonds, devait comprendre des obstructions importantes pour les navires de plaisance à plus fort tirant d'eau.

Le schéma sans PN1 et PN2, présente plusieurs avantages : il simplifie la gestion du plan d'eau, il permet d'élargir le chenal de plaisance principal, il élargit le chenal de plaisance principal, et enfin évite la confusion possible de nuit depuis le large avec le couple de bouées PV6 – PV7 du chenal de commerce.

Dans tous les cas, la bouée latérale PN1 peut être supprimée dans la mesure où elle se situe dans des eaux saines.

La suppression de PN2 pourrait également se justifier si la zone délimitée par la bouée de bifurcation, PNN et PN2, actuellement à 3,5 m de fonds, devait également être draguée à moins 4,5 m en dessous du zéro hydrographique. Il s'agit de la partie du plan d'eau située entre les deux concessions actuelles, celle relative au port de plaisance/pêche de Porto-Vecchio et celle du port de commerce, et pour laquelle il est proposé un transfert de compétence au port de commerce. Il est actuellement prévu que cette zone reste hors chenaux. Les avantages que présenterait un dragage de cette zone sont cependant avancés : à défaut de supprimer totalement la bouée PN2, cela permettrait de la remonter vers le Nord-Est, plus en amont du chenal principal, et d'ouvrir ainsi l'entrée du chenal secondaire Sud.

La commune précise qu'il n'est pas exclu que cette zone soit draguée mais ne peut l'affirmer en l'état actuel d'avancement du dossier et du surcoût induit.

Le représentant de la pêche précise pour sa part que le chenal de plaisance dans sa configuration actuelle lui paraît déjà assez mal balisé, et souligne la difficulté que cela constitue la nuit pour les plaisanciers ne connaissant pas le port. Le chenal est actuellement signalé par un micro-balisage constitué de petites bouées jaunes passives non lumineuses qui sont régulièrement heurtées. Le balisage doit bien constituer une aide à la navigation et de ce fait, le schéma sans la bouée latérale PN2 apparaît moins sécurisant pour les plaisanciers et les pêcheurs. Les modifications de balisage (évoquées au para 3.2.1) qui interviendront avant la fin d'année devraient néanmoins améliorer la situation.

La GCN préconise au final le maintien de la bouée PN2 qui constitue un repère supplémentaire permettant de mieux marquer le chenal principal et l'entrée du chenal secondaire Sud.

Si la zone située entre l'îlot de Ciocca et la bouée cardinale Est PNE devait être draguée, cela libèrerait du plan d'eau qui pourrait être mis à profit pour accroître les largeurs d'entrée des chenaux secondaires nord (PNE – PN3) et Sud (PNE – PN2) du port de plaisance. La commune répond cependant qu'il n'est actuellement pas prévu de la draguer.

Dans cette perspective, la GCN propose de **rajouter un micro balisage tribord passif entre PNE et PN5**, l'entrée tribord du futur port (cf. annexe 3).

Par ailleurs, s'agissant de l'éclairage public de la jetée brise-clapot, la GCN recommande de privilégier un éclairage doux et non agressif¹ dirigé vers l'intérieur du port pour ne pas gêner la navigation venant de l'extérieur du futur port de plaisance. L'éclairage public qui sera retenu par la commune de Porto-Vecchio devra être soumis à la validation du service des phares et balises.

3.3. Séparation des trafics inhérents aux deux ports et coffre d'amarrage des navires du port de commerce

3.3.1 Question de l'emplacement du coffre d'amarrage et de son remplacement par un duc d'Albe

Comme présenté dans le dossier technique du projet d'extension du port de plaisance de Porto-Vecchio, « *l'actuelle position du coffre servant à maintenir à quai les grands navires de commerce, de par son système d'ancrage, risque d'obérer les mouvements des navires de plaisance accédant au futur port. L'affleurement des chaînes d'ancrage mises en tension, lorsqu'un ferry est amarré, réduirait considérablement le tirant d'eau admissible dans les passes.* » Afin d'assurer en tout temps les mouvements d'entrée et de sortie sécurisés, il conviendrait de modifier l'ancrage du coffre et de le repositionner plus au Nord, juste au Sud de la cardinale Nord, sur la limite marquant la séparation entre les deux ports, en tenant compte du « lissage des limites administratives des deux ports ». Le repositionnement du coffre pourrait se faire également à la faveur du dragage du chenal du port de commerce mais auquel s'opposent pour le moment les pêcheurs du fait des rejets de dragage qui se reporteraient sur leurs zones de pêche.

La problématique du déplacement du coffre pose aussi la question du choix de la technique d'ancrage. Actuellement, les deux points d'ancrage sont respectivement au Nord et à l'Ouest du coffre. Les chaînes d'arrimage correspondantes empiètent toutes deux sur le futur chenal de plaisance lorsqu'elles sont mises en tension. Le capitaine du port de commerce propose d'étudier des solutions d'ancrage utilisant une moindre longueur des chaînes.

Comme recommandé par la DAM, un duc d'Albe, en remplacement du coffre d'amarrage, pourrait résoudre cette difficulté du ré-ancrage du coffre tout en matérialisant bien la limite entre les deux ports. Il servirait également de support à une marque cardinale Nord et permettrait ainsi de séparer efficacement le chenal réservé à la plaisance de celui du port de commerce sans encombrer le plan d'eau.

¹ Par exemple intégré au muret garde-corps de la jetée brise-clapot, si celle-ci en est pourvu.

Toutefois, dans le cas où le coffre ne serait pas déplacé, la GCN recommande la mise en place d'une bouée cardinale Nord (ou bien Ouest selon son orientation relativement au coffre et à ses points d'ancrage) à une cinquantaine de mètres au Nord-Ouest du coffre pour marquer le danger représenté par le coffre et ses chaînes d'amarrage.

L'ensemble de ces solutions sont validées par la GCN.

3.3.2 Marquage supplémentaire du chenal Sud de plaisance par un micro-balisage passif

Afin de dissuader tout mouvement traversier de navire en sortie du port de plaisance, cherchant à transiter par le port de commerce pour rejoindre le plan d'eau situé au Sud-Est du port de commerce, il est également préconisé de mettre en place **un micro-balisage délimitant la limite Sud du chenal d'accès au port de plaisance, d'une part entre la bouée de chenal préféré à bâbord et la balise PNN, d'autre part entre les deux balises PNN et PN6**. Ce micro-balisage pourrait être constitué entre deux et cinq bouées latérales passives réfléchissantes (cf. annexe 3).

3.4 Phasage des travaux et sécurisation du plan d'eau

A la demande du président, la question du phasage des travaux est détaillée eu égard à la période assez longue de 4 ans durant laquelle les travaux d'aménagement s'échelonneront :

- **Année 1** : création de l'enceinte globale fermée qui fixe l'extension du terre-plein au sud ; dragage du plan d'eau correspondant à l'intérieur du nouveau port ; creusement au nord du bassin et comblement parallèle du terre-plein Nord ; création de l'îlot de la Ciocca et mise en place d'un balisage provisoire V1 ;
- **Année 2** : ancrage sur le terre-plein Nord des appontements brise-clapot de l'enceinte globale : fixe le périmètre général du nouveau port ; dragage du chenal de plaisance extérieure ; mise en place d'un balisage provisoire V2 ;
- **Année 3** : aménagement de l'intérieur du port ; mise en place, si besoin, d'un balisage provisoire V3 ;
- **Année 4** : finitions et aménagements des quais ; mise en place du balisage maritime définitif (tel que décrit au §3).

Sur l'ensemble de la période couvrant les travaux, il est souhaitable que les différents balisages provisoires à mettre en place soient validés en commission nautique locale. La sécurisation du plan d'eau pendant la phase des travaux a bien été intégrée au projet : mise en place d'un plan de chantier, sécurisation des personnels des entreprises en charge des travaux, maintien de la continuité de l'accueil des plaisanciers et pêcheurs et de leur sécurité dans l'enceinte portuaire, adaptation des chenaux d'accès aux travaux effectués avec mise en place de plans de balisage temporaires, information préalable systématique un mois avant le démarrage de chaque phase de travaux auprès de la DDTM de la Corse du Sud, des communes avoisinantes et des plaisanciers.

3.5 Transmission au SHOM des résultats des mesures géophysiques

La commune a réalisé ou fait réaliser un ensemble de mesures géophysiques (bathymétriques, sédimentologiques, sismiques) sur le site du futur port de plaisance de Porto-Vecchio pour évaluer les facilités d'aménagement de l'extension portuaire prévue.

En application de la loi (article L413-1 du code minier (nouveau)), ces données doivent être transmises au SHOM, pour la pérennisation et la tenue à jour de l'ensemble des informations relatives à la sécurité de la navigation. Les données communiquées sont utilisées au SHOM pour lui permettre d'assurer ses prérogatives en matière d'hydrographie nationale (sécurité de la navigation) et de soutien opérationnel des forces aéronavales. Le dernier alinéa de l'article L.413-1 évite ainsi à l'Etat l'obligation de mobiliser des moyens coûteux pour collecter à nouveau les mêmes données sur les zones concernées. Il garantit enfin la réutilisation et la valorisation optimale des données acquises grâce au dispositif d'archivage dans la durée et de diffusion des informations mis en œuvre par le SHOM et ses partenaires publics.

3.5 Caractéristiques nautiques du site d'essai

Les caractéristiques nautiques de la zone suite à la réalisation des nouveaux aménagements portuaires (limites du site, différents balisages, marquages, arrêté réglementant la navigation ...) **devront également être transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique.**

3.6 Tour de table – délibération

Le président remercie la commune pour sa présentation du dossier et l'ensemble des participants pour leur présence et leur participation active.

A l'issue des débats, l'avis émis par la commission, adopté à l'unanimité par les membres de la commission présents fait l'objet de la conclusion ci-après.

Annexe 1

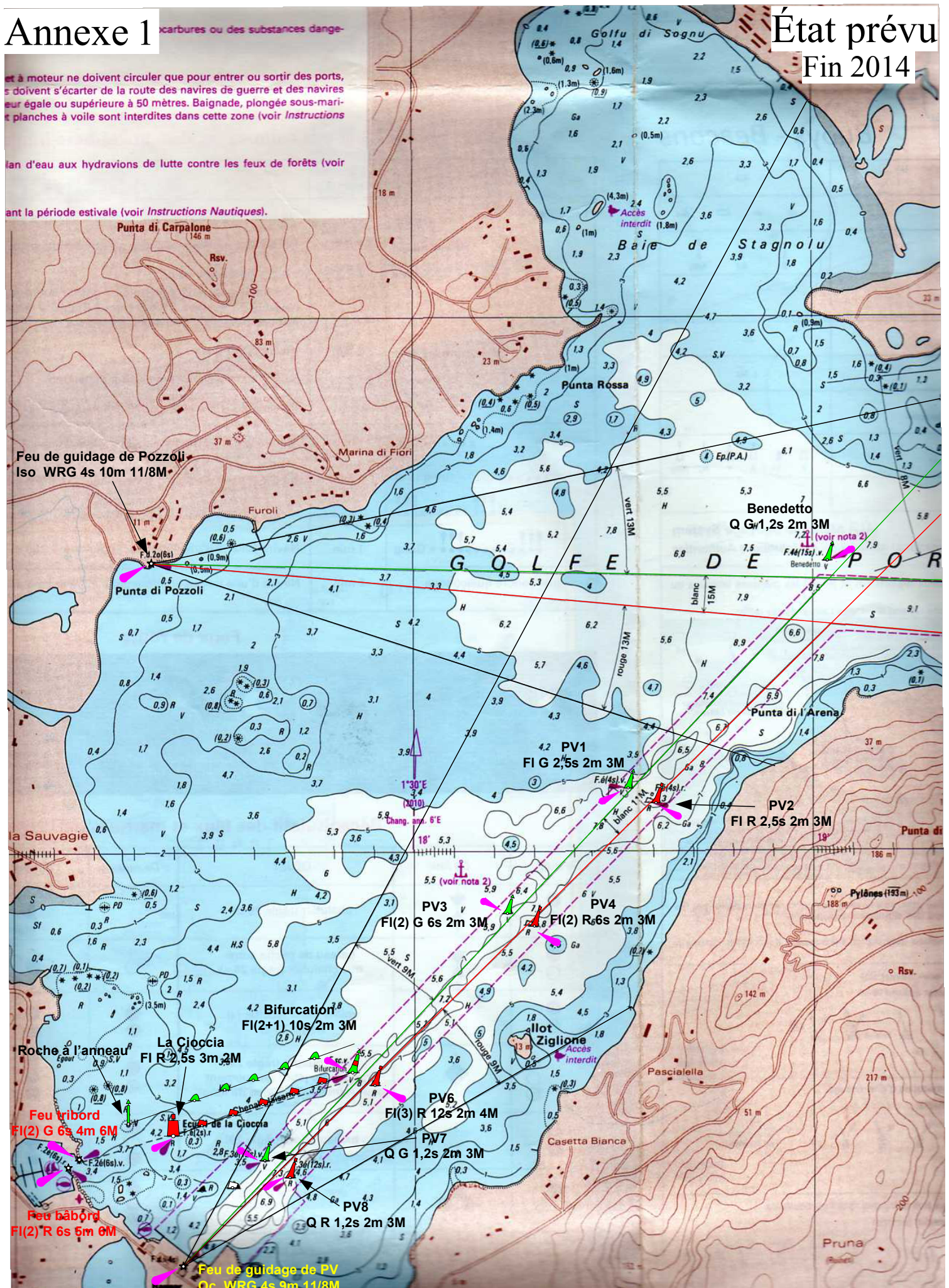
carburés ou des substances dange-

et à moteur ne doivent circuler que pour entrer ou sortir des ports, et doivent s'écarter de la route des navires de guerre et des navires de guerre égale ou supérieure à 50 mètres. Baignade, plongée sous-marine et planches à voile sont interdites dans cette zone (voir Instructions Nautiques).

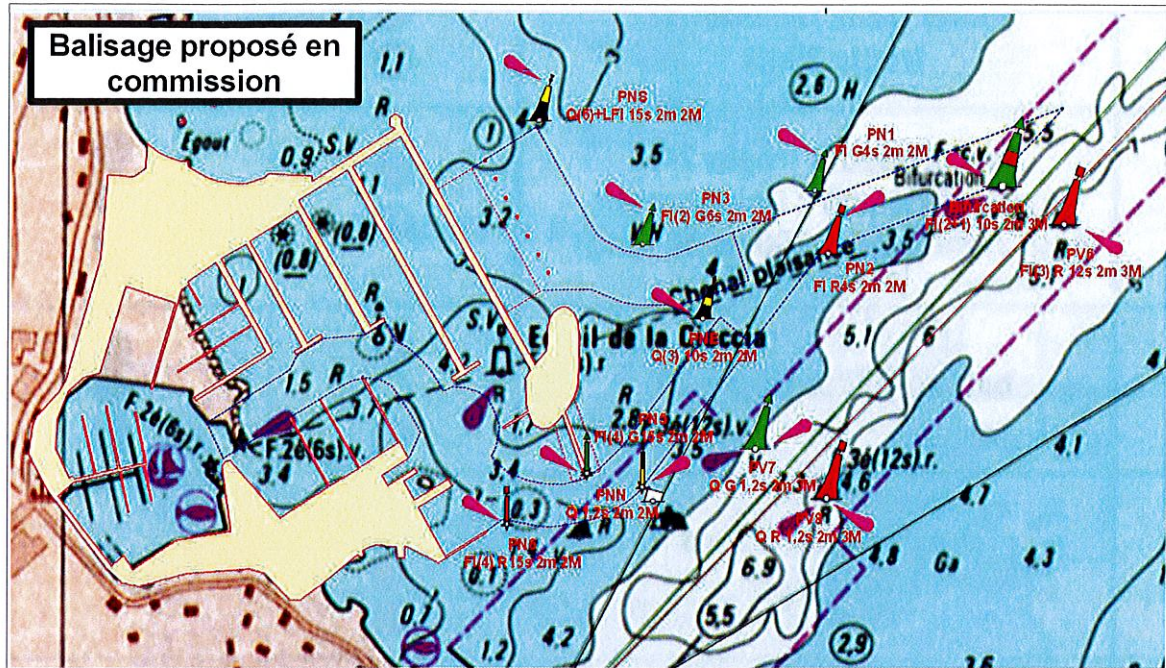
lan d'eau aux hydravions de lutte contre les feux de forêts (voir Instructions Nautiques).

ant la période estivale (voir Instructions Nautiques).

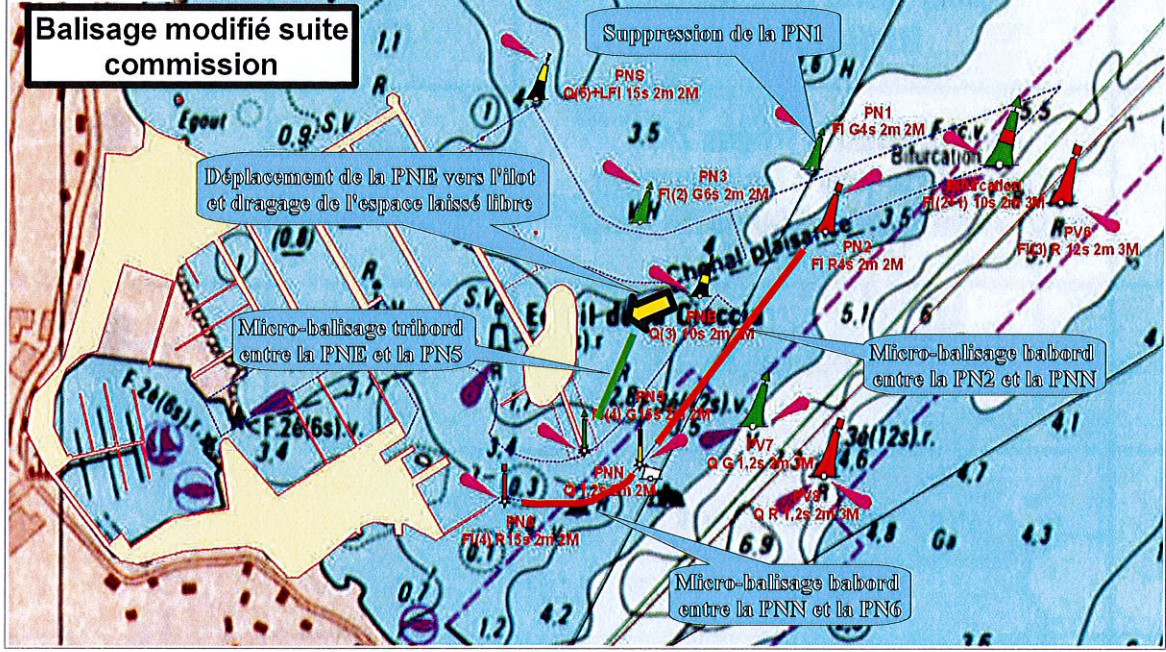
État prévu Fin 2014



Annexe 2



Annexe 3



CONCLUSIONS

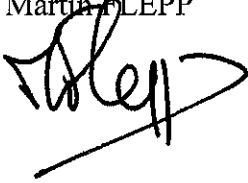
La grande commission nautique s'est réunie le jeudi 12 juin 2014 pour émettre un avis sur le projet d'extension du Porto-Néo, port de plaisance et de pêche de Porto-Vecchio en Corse du Sud, tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

La commission émet un avis favorable sur le projet présenté avec les recommandations suivantes :

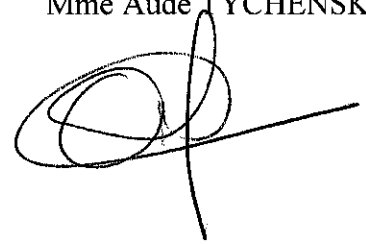
- sur la signalisation maritime préconisée par le CEREMA et la DIRM :
 - o marquage des hauts fonds rocheux de la Cioccia par une cardinale Est,
 - o marquage de la limite nord de l'aire de mouillage de la grande plaisance par une cardinale Sud,
 - o enfin mise en place d'une cardinale Nord au nord-ouest du coffre d'amarrage (ou d'une cardinale Ouest si la position actuelle du coffre d'amarrage est maintenue) ;
- déplacement de la cardinale marquant les hauts fonds de la Cioccia d'une soixantaine de mètres vers l'ouest-sud-ouest : cela implique le dragage et le déroctage à 4,5 m de l'aire située entre la cardinale Est et les deux chenaux d'accès au port de plaisance ;
- matérialisation à l'aide d'un micro balisage passif réfléchissant de la ligne située entre la cardinale Est et l'entrée du port marquée par une balise tribord et de la ligne située entre la cardinale Nord (possiblement Ouest) et l'entrée du port marquée par une balise bâbord ;
- suppression de la PN1 et conservation de la PN2, marquant la séparation des limites respectives des zones du port de commerce d'une part et de la zone du port de plaisance d'autre part, et la prolonger par un micro balisage sur une centaine de mètres en direction de la cardinale Nord (possiblement Ouest) ;
- En période de travaux, suivre les recommandations de la DDTM sur la sécurisation du plan d'eau et les adaptations des plans de balisages temporaires à prévoir en phase de travaux : validation à prévoir en conséquence si nécessaire par une commission nautique locale notamment suite à la modification de l'entrée du port après création de l'îlot ;
- pendant les phases de travaux et lors de leur clôture, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées seront transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...) ;
- transmettre au SHOM les résultats des mesures géophysiques (levés bathymétriques, sédimentologiques et sismiques).

 ME AS M SC PV. EC.


Le président
M. Martin FLEPP

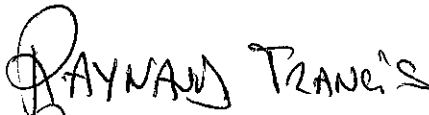


La secrétaire
Mme Aude TYCHENSKY



Les membres

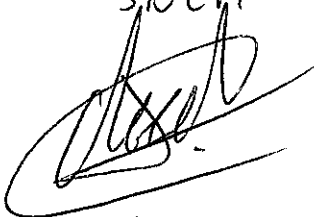

BARRAUD Patrick
P.ble maritime.


RAYMOND TRANE'S
Représentant les plaisanciers

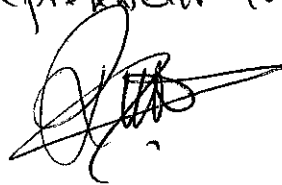


F. PINOLLI

SINCH



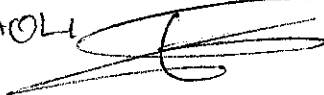
CHIocca. V
Pêcheur



S NSM
Tourandou



Représentant Plouissance.

PAOLI 

Représentant le préfet de
département ~~au préfet~~

E. CROS

