

PROCÈS VERBAL n° 6 SHOM/GCN/NP
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 4 octobre 2011 au siège de la direction de la mer de Guadeloupe à Jarry Baie-Mahault

REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE

Conformément aux dispositions du décret ministériel n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques, et suite à l'arrêté préfectoral n° 227 / 2011-NMb3 du 10 septembre 2011, portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le mardi 4 octobre 2011 au siège de la direction de la mer de Guadeloupe à Jarry Baie-Mahault pour émettre un avis sur le projet d'aménagement du port départemental de Sainte-Rose en Guadeloupe.

La commission était composée de :

M.	Jacques LUTHAUD, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M.	Ronan LE ROY, ingénieur principal des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M.	Guillaume PERRIN, directeur de la mer	Membre de droit
M.	Franck PIAU, président du syndicat professionnel des pilotes de Guadeloupe	Membre temporaire
M.	Guy-Mikaël SELLEM, membre du Guadeloupe Marlin Club	Membre temporaire
M.	Nicolo MALATO, armateur, chef de bord	Membre temporaire
M.	Fred MARTIAS, président de l'AMPNBT	Membre temporaire
M.	Stephan CEREZO, amateur commerce à Sainte-Rose	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

- | | | |
|----|-------------------|--|
| M. | Pierre-Jean ARBAU | Sous-directeur des routes, ports et aéroports du Conseil Général |
| M. | Fabrice LEMENAGER | Direction de la mer, AIML/EML |
| M. | Philippe JOUVE | Délégué Général SYMPA-CFDT-Guadeloupe |

Le président et le secrétaire ont bénéficié d'une visite du site préalablement à la réunion.

Le président remercie les participants de leur présence. Il rappelle la composition et le fonctionnement de la commission et fait remarquer notamment que la grande commission nautique n'est compétente que pour émettre des avis sur les aspects nautiques du projet, à l'exclusion des problèmes juridiques, économiques, financiers, ou patrimoniaux.

SYNTHESE DU DOSSIER

1. PRESENTATION GENERALE DE L'OPÉRATION

Le projet d'aménagement du port de Sainte-Rose vise le développement des activités nautiques pour répondre aux fortes attentes tant du secteur professionnel de la pêche ou des excursions touristiques que du secteur plaisancier.

Le projet, porté par le Conseil Général, consiste principalement en la construction d'une digue et d'un terre-plein, à l'ouest du port, pour compléter l'abri formé par la digue Est existante. La longueur de la digue sera d'environ 280 m.

La partie Ouest du port sera dédiée aux activités de pêche, avec notamment les aménagements suivants :

- 2 appontements flottants pour environ 45 emplacements de bateaux ;
- un quai de débarquement du poisson ;
- une cale de halage des bateaux ;

La partie Sud du port sera dédiée aux activités de transport de passagers et à l'accueil du public. Les aménagements qui y sont prévus comprennent notamment :

- un terre-plein sur la berge urbaine ;
- un quai pour passagers.

La partie plaisance du port, à l'Est, ne subira que peu de modifications, avec notamment la construction d'une base de loisirs.

Une brèche d'environ 20 m de large sera ouverte dans la digue Ouest afin de favoriser la circulation de l'eau entre l'intérieur et l'extérieur du port.

2. PRESENTATION DU PROJET

Le projet a été présenté lors de la visite sur site par M. Arbau, représentant du conseil Général, qui a apporté des compléments d'information au dossier transmis en avril 2010 aux membres de la commission.

Le dossier transmis aux membres permanents de la Grande Commission était le rapport n°1082072 de novembre 2009 de la société Creocean. La version du projet présentée dans ce dossier prévoyait des opérations de dragage du bassin portuaire et l'immersion au large des matériaux de dragage.

Une nouvelle version du projet (n°1082072 d'août 2010), portée à la connaissance des membres de la commission le jour de la visite, ne fait plus état de ces opérations de dragage. M. Arbau nous explique que le volet dragage a été abandonné pour des raisons financières.

3. SYNTHESE DES DEBATS

Les débats ont porté en particulier sur les points suivants :

3.1. Balisage

Le balisage du port et de ses accès a été discuté avec M. Pascal Li Tsoé du service des phares et balises le jour de la visite sur site le 3 février. Outre la nécessité de baliser les musoirs des deux digues, il est apparu souhaitable d'envisager le déplacement de la bouée latérale située juste à la sortie de port en fonction des résultats de contrôles bathymétriques à prévoir dans le chenal. La suppression de cette bouée n'est pas à exclure.

Le représentant des pêcheurs, M. Martias, souligne en réunion que si la passe de la grande coulée est la plus empruntée, elle s'avère impraticable en cas de mauvais temps. Il estime que la passe du Caret, certes plus étroite, est la seule praticable par tout temps. Il souhaite un balisage de cette passe. Ces passes, permettant le franchissement de la barrière de corail, sont les points d'entrée vers le port de Sainte-Rose mais n'entrent pas directement dans le champ du projet soumis à la Grande Commission Nautique.

3.2. Le quai pour passagers

Le président demande au Conseil Général de lui préciser où se trouve précisément le quai pour passagers, dans quelles limites et de lui confirmer que le quai est bien accostable. M. Arbau indique que le quai Sud sera constitué d'enrochements et que l'aménagement d'un quai pour permettre l'embarquement des passagers, bien qu'il figure dans le projet, ne sera envisagé dans l'immédiat mais fera l'objet d'une future consultation. La grande commission est unanime pour considérer qu'un quai accostable est nécessaire. Une solution avancée en réunion était d'aménager a minima une portion de la partie Sud du port en quai d'embarquement et de laisser le reste du quai en enrochements. M. Malato quant à lui a estimé qu'il était préférable d'aménager tout le quai en quai accostable, parce qu'un quai présente de nombreux avantages par rapport à un terre-plein en enrochements : cela permet, outre d'assurer l'embarquement de passagers, d'améliorer la sécurité des badauds et en particulier des enfants, de faciliter l'intervention des pompiers, de limiter la saleté dans le port, de prévoir l'accostage de nouveaux bateaux ... M. Jouve confirme ce dernier point car il estime que la construction du nouveau port va attirer beaucoup de plaisanciers comme c'est le cas actuellement dans le port proche de Morne Rouge.

Le conseil général prévoit de soumettre la question du quai à passagers lors d'un prochain conseil portuaire.

Quelle que soit la solution retenue, la grande commission préconise fortement que ce sujet soit considéré et solutionné bien en amont et pas pendant ou après la réalisation des ouvrages. Il en va de la pérennité des activités nautiques portuaires actuelles (embarquement de passagers, embarquement pour plongée sous-marine ...). Notamment la destruction nécessaire de l'actuel ponton d'embarquement situé au milieu du port devra être compensée. Le conseil général indique ne pas avoir encore prévu cette compensation.

3.3. Phase de travaux – période transitoire

La période des travaux est une période délicate sur le plan de la sécurité nautique. Le délégué syndical estime que pendant les travaux rien n'est prévu pour permettre la continuité des travaux des pêcheurs. M. Arbau a répondu que les mesures transitoires ont été présentées en conseil portuaire le 31 août 2011. Il précise que le marché est un marché à tranches conditionnelles, ce qui permettra notamment de jalonner les travaux dans le souci de gêner le moins possible les pêcheurs. Il a indiqué que les représentants des pêcheurs au conseil portuaire s'étaient déclarés satisfaits des mesures présentées. Par mesure de précaution, la grande commission nautique recommande que les mesures de sécurité pendant la durée des travaux soient prises en commission nautique locale.

3.4. Aménagement de la partie Ouest du port

Les 2 appontements présentés dans les deux versions du projet sont orientés Est-Ouest. Les bateaux qui y seront amarrés seront donc orientés approximativement Nord/Sud, les rendant plus sensibles aux vents dominants (alizés de secteur Est). La grande commission suggère de reconsidérer l'orientation de ces appontements et corollairement leur emplacement pour limiter les effets du vent sur les embarcations. L'emplacement de la cale de halage, initialement située entre les deux appontements,

serait à revoir dans ce cas. La commission a jugé également souhaitable que le choix de l'emplacement de ces aménagements soit compatible avec les contraintes et les pratiques de travail des pêcheurs.

3.5. **Agitation dans le port**

Le rapport de CREOCEAN 1082072 d'août 2010 comprend des annexes concernant la modélisation de la courantologie dans l'environnement de Sainte-Rose. La modélisation montre que l'ouverture d'une brèche dans la digue Ouest est nécessaire pour favoriser la circulation dans l'enceinte portuaire, afin de limiter les problèmes de sédimentation déjà observés actuellement et limiter le risque (fort sinon) de dégradation de la qualité de l'eau dans l'enceinte portuaire.

Afin d'améliorer encore les conditions de circulation, CREOCEAN préconise l'ouverture d'une seconde brèche dans la digue Est.

Le président fait remarquer que les simulations faites par CREOCEAN ne concernent que la circulation du courant. Il demande si l'agitation dans le port a été modélisée au même titre que la circulation. M. Arbau indique que les études sur l'agitation dans le port sont effectivement disponibles. La grande commission recommande dans ce cas que l'étude sur l'agitation soit communiquée à une commission nautique locale qui disposera ainsi d'éléments plus complets pour notamment évaluer l'intérêt de la réalisation d'une ou deux brèches.

Un débat s'est ouvert sur ce thème. Si d'aucuns se positionnent a priori en faveur des deux brèches, d'autres sont contre. Les premiers estiment que le fetch n'est pas assez important pour soulever d'importants clapots dans le port, celui-ci étant situé sur la côte sous le vent de l'île, côté mer des Caraïbes, à l'abri de Grande Terre. Les seconds craignent des mouvements de plateforme trop importants dans le port en cas de mauvais temps, les courants dus au vent pouvant être très importants dans l'enceinte portuaire. D'autres encore s'interrogent sur l'impact de la circulation sur la sédimentation dans le port après la construction des ouvrages.

3.6. **Dragage**

CREOCEAN estime que la brèche créée dans la nouvelle digue n'empêchera pas toute la sédimentation dans le port et estime qu'il faudra prévoir des dragages à l'avenir ; notamment une nouvelle zone à draguer au Nord-Est du futur terre-plein à la profondeur 2m est jugée nécessaire. La grande commission recommande de définir une fréquence de dragage selon les différents scénarios de l'annexe citée supra.

4. **TOUR DE TABLE - DELIBERATION**

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

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mardi 4 octobre 2011 pour émettre un avis sur le projet de restauration et d'aménagement du port départemental de Sainte Rose présenté par le conseil général de Guadeloupe (projet décrit dans le dossier Créocéan 1082072 d'août 2010).

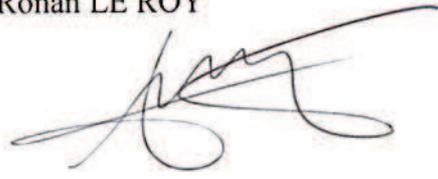
La commission émet un avis favorable au projet avec les observations et recommandations suivantes :

- prévoir l'orientation des appontements permettant l'amarrage des bateaux dans le sens des vents dominants ;
- étudier l'aménagement d'emplacements pour faciliter la manutention du matériel de pêche ; selon la solution retenue, s'assurer que le nombre de postes d'amarrage est suffisant ;
- comme indiqué dans le dossier cité supra et soumis aux membres de la grande commission nautique, aménager effectivement la partie sud du port avec un quai accostable permettant la pérennisation des activités actuelles ;
- communiquer à une commission nautique locale les résultats de l'étude d'agitation dans le port selon les différents scénarios proposés dans les annexes au dossier cité supra (brèche ou pas sur la digue Est) ;
- définir une fréquence de dragage d'entretien selon les différents scénarios ;
- mettre en place un balisage lumineux à l'extrémité des digues ;
- contrôler la bathymétrie dans l'enceinte portuaire ainsi que dans le chenal d'accès au port afin de garantir une profondeur minimum aux usagers ; étudier en conséquence le repositionnement éventuel de la dernière bouée du chenal d'accès ;
- informer les autorités maritimes de la nature, la localisation et la durée des travaux pour permettre à celles-ci la diffusion d'avertissements de navigation par les canaux appropriés ;
- prendre, en commission nautique locale, les mesures garantissant la sécurité des activités existantes dans le port pendant la durée des travaux ;
- conformément à l'instruction du Premier Ministre sur le recueil et la diffusion de l'information nautique (n° 228 SG MER), pendant les phases de travaux et en particulier à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées seront transmises au service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) pour permettre à ce service la publication des avis de correction aux cartes marines et la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques ...) ; en l'occurrence, la nouvelle configuration du port de Sainte Rose, les résultats des mesures bathymétriques ainsi que le nouveau plan de balisage seront portés à la connaissance du SHOM.

Le président
Jacques LUTHAUD

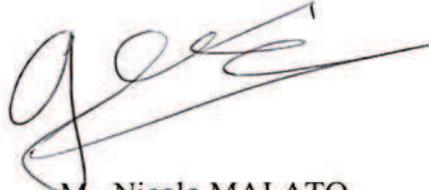


Le secrétaire
Ronan LE ROY

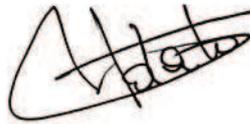


Les membres

M. Guillaume PERRIN



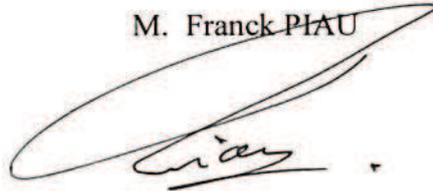
M. Nicolo MALATO



M. Fred MARTIAS



M. Franck PIAU



M. Guy-Mikaël SELLEM



M. Stephan CEREZO

