

PROCÈS VERBAL

des travaux de la grande commission nautique

tenue le 23 février 2016 dans les locaux de la DDTM22, 5 rue Jules Vallès à Saint-Brieuc,
relative au projet d'aménagement de l'avant-port du port de Saint-Brieuc – Le Légué.

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 du 29 janvier 2016 du président du conseil départemental des Côtes-d'Armor portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le mardi 23 février 2016 dans les locaux de la DDTM22, 5 rue Jules Vallès à Saint-Brieuc pour émettre un avis sur le projet d'aménagement de l'avant-port du port de Saint-Brieuc – Le Légué sur la commune de Saint-Brieuc.

La commission était composée de :

M. Jean-Yves BEQUIGNON, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M. Olivier PARVILLERS, ingénieur en chef des études et techniques de l'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
Mme Kristell SIRET-JOLIVE, administrateur en chef des affaires maritimes, DDTM adjointe déléguée à la mer et au littoral à la direction départementale des territoires et de la mer des Côtes-d'Armor	Membre de droit
M. Alain COUDRAY, représentant les pêcheurs	Membre titulaire
M. Jérôme DRIENCOURT, représentant les pilotes	Membre titulaire
M. Ronan CREACH, représentant les marins professionnels	Membre titulaire
M. William ABBEST, représentant le sauvetage en mer	Membre titulaire
M. Claude BOUGAULT, représentant les plaisanciers	Membre titulaire

Assistaient également à la réunion :

M. Marc SERVAIN	Capitaine du port de Saint-Brieuc – Le Légué
M. Laurent KERNIVINEN	CCI22
M. Alain GENGE	Chef de service Aménagement mer et littoral DDTM 22
Mme Elsa TUDAL	Adjointe au chef de service Aménagement mer et littoral DDTM 22

M. Patrick COADALAN	Chef de la subdivision des phares et balises de Lézardrieux
M. Gwenhael RAUX	Adjoint chef de subdivision phares et balises de Lézardrieux
Mme Gaëlle NASSIF	Expert du CEREMA
M. Jean-Philippe LE FUR	Directeur de la mer et du littoral du Conseil départemental 22
M. Christophe MARQUES	Chef de service au Conseil départemental 22
M. Cyril LE LOPIN	Conseil départemental 22

Le président et le secrétaire de la grande commission nautique accompagnés de la déléguée à la mer et au littoral à la DDTM22, de Mme Nassif (CEREMA) et de MM. Servain (capitaine du port), Raux (Phares et Balises), Gence (DML/DDTM22) Le Fur et Le Lopin (CD 22), ont bénéficié préalablement à la réunion d'une visite du site à bord du baliseur *Beg An Arvor* de la subdivision des Phares et Balises de Lézardrieux.

Le président remercie Mme Siret-Jolive et ses adjoints pour l'organisation de cette réunion et l'ensemble des participants pour leur présence, ainsi que les Phares et Balises pour le concours du *Beg An Arvor* qui a permis une sortie à la mer instructive. Il rappelle la composition et le fonctionnement de la commission et fait notamment remarquer que la grande commission nautique n'est compétente que pour émettre des avis sur les aspects nautiques du projet (en particulier les aspects liés à la sécurité nautique), à l'exclusion des problèmes juridiques, économiques, financiers, écologiques ou patrimoniaux.

SYNTHESE DU DOSSIER

1. INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPÉRATION

Depuis 1984 et les transferts de compétence, le département des Côtes-d'Armor est le gestionnaire du port de Saint-Brieuc-Le Légué situé au débouché du Gouet sur les communes de Saint-Brieuc et de Plérin, donnant sur la Baie de Saint-Brieuc. Il est en charge du projet de d'aménagement de l'avant-port, comprenant en particulier la construction d'un quatrième quai et d'un terre-plein.

La description du projet fait l'objet d'un dossier, produit par le Conseil départemental et joint à la convocation de la grande commission nautique.

Le service des phares et balises est associé à ce projet d'aménagement, qui nécessite une adaptation de la signalisation maritime du port. Un avant-projet a été préparé dans le cadre de la GCN : il devra être adopté en Grande Commission des Phares à l'issue des recommandations de la GCN.

M. Jean-Philippe Le Fur, Directeur de la mer et du littoral du Conseil départemental et intervenant pour le Syndicat mixte du Légué (regroupant le conseil départemental 22 et Saint-Brieuc Agglomération), présente les objectifs du projet d'aménagement de l'avant-port et rappelle brièvement ses enjeux :

- améliorer l'accessibilité du port en offrant 4 jours supplémentaires par mois (20 jours en moyenne actuellement) avec un tirant d'eau plus important (5,60 m) ;
- un regroupement et une cohérence des activités avec l'optimisation des installations dédiées au trafic de commerce en privilégiant un site unique avec le transfert des activités de commerce actuellement réalisées dans le bassin à flot ;
- permettre, par le transfert des activités, le développement du port de plaisance sur le bassin à flot ;
- permettre au port du Légué d'être un port de servitude durant le chantier de l'éolien offshore (avec la réalisation d'un quai colis lourd), fonction « Energie Marine Renouvelable » (EMR) ;
- permettre la création d'entrepôts et de bureaux afin de développer des activités nouvelles.

2. DESCRIPTION DU PROJET ET SYNTHESE DES DEBATS

M. Cyril Le Lopin du Conseil départemental, détaille les aspects nautiques du projet.

Exploitation portuaire

L'avant-port du Légué assèche tous les jours lors des marées basses. En période de mortes eaux, aucun navire de commerce ne peut y accéder, soit actuellement 10 jours par mois en moyenne, et 6 jours après la construction du nouveau quai.

Une zone d'évitage existe devant le quai SEBERT à l'abri de la jetée de Cesson, hors du chenal d'accès. Celle-ci ne sera pas modifiée par les modifications envisagées.

Le chenal d'accès est fréquenté par les pêcheurs et plaisanciers qui rejoignent le port ou stationnent dans l'avant-port. Un navire sablier fréquente également l'avant-port qui décharge sur le quai du terre-plein de la Ville Gilette.

Projet

Le projet porte sur la construction d'un quai accostable sur 100 de longueur dédié aux opérations de commerce et d'un terre-plein pour le stockage des marchandises. Il serait complété par 1 duc d'albe déporté à chaque extrémité. Compte tenu des vidanges des bassins à flot à marée basse et des opérations de chasse réalisées au niveau de l'écluse, la zone d'échouement des navires au pied du quai ne nécessitera que très peu d'entretien. Les navires qui pourront accostés auront un tonnage moyen de 3000 T, de longueur 100 m, et de tirant d'eau de 4,50 m. Le tonnage maximum admissible prévu est fixé à 5 000 tonnes. Les barges participant à la pose des éoliennes en Baie de Saint-Brieuc devraient pouvoir y accoster. Un premier terre-plein de 2,5 ha sera constitué, étendu par la suite à 7,6 ha permettant l'accueil de bâtiments et la création d'un espace paysagé.

L'éclairage du quai sera variable en fonction de l'activité : éclairage total lors des manœuvres des bâtiments et des opérations de manutention, partiel lorsqu'un bâtiment sera à quai hors des périodes précédentes, et réduit en l'absence de bâtiment. Il est également indiqué que l'éclairage en rive est actuellement complété par les candélabres des voiries urbaines de Plérin en particulier. Cependant, son maintien dépend de la collectivité et non pas de l'exploitation portuaire.

Les débats ont porté principalement sur les points suivants :

Evolution du balisage

Dans le cadre du projet, le service des Phares et Balises recommande le déplacement des bouées n°7 et n°9. En restant à leurs positions actuelles, le service pense qu'elles pourraient inciter les navires ne connaissant pas particulièrement le port, notamment des usagers de la pêche de plus de 4 m de tirant d'eau venant sur la plateforme de réparation du port, à s'écarter du côté tribord du chenal afin d'éviter les navires accostés au quai n°4, et venir s'y échouer.

M. Créach souligne l'importance de l'éclairage des ducs d'Albe devant se situer de part et d'autre du quai.

M. Driencourt souhaite que la bouée n°7 dont le déplacement est proposé par le projet, ne le soit pas. Car, à sa nouvelle position, elle serait dans la zone d'évolution des bâtiments accostant ou appareillant du nouveau quai. D'autre part, elle est actuellement positionnée pour signaler une remontée franche du fond sur le côté nord du chenal. De plus, il fait remarquer la proximité de la rue et des habitations balisant d'une certaine façon le bord de la zone de navigation.

M. Abbest fait remarquer que le nouveau quai sera proche du chenal, où celui-ci est assez étroit, qu'il faut être attentif à l'évolution du balisage de jour comme de nuit, que la remorque de 100 m habituellement utilisée par la SNSM devra être réduite dans ce passage, qu'il faudra prendre en compte l'accroissement du courant et surveiller la dérive, et pour conclure, que la zone d'évitage qui sert de refuge à la vedette de la SNSM doit être conservée.

En complément, M. Coadalan précise qu'il faudra souligner dans les Instructions Nautiques qu'il sera nécessaire de ne pas s'écarter du chenal s'il n'y a pas de balise latérale tribord à hauteur du quai, comme le prévoyait le projet avec le déplacement de la bouée n°7.

Avec ces précisions, le CV Béquignon en conclut que la bouée n°7 est bien à sa place actuellement et qu'il n'y a pas de raison de la déplacer.

Compte tenu de ces éléments, le président note que le déplacement projeté de la bouée n°9 marquerait moins bien le côté tribord du chenal, allant à l'encontre de l'idée de mieux parer cette rive, à l'origine de la proposition du service des Phares et Balises.

M. Kernivinen fait remarquer que par faibles fonds, les sondeurs ne permettent pas de bien mesurer la hauteur d'eau du fait de la vase en suspension. De ce fait, ils ne peuvent constituer une aide à la navigation.

Mme Nassif, MM. Le Fur et Driencourt et le CV Béquignon s'accordent sur l'intérêt de conserver en position la bouée n°9 que le projet proposait de bouger.

M. Driencourt souligne l'intérêt du feu du phare de la cale de la Douane, bien plus visible que les feux des balises latérales du chenal pour s'aligner de nuit dans le chenal.

M. Coadalan considère cependant que le feu tribord du phare de la Douane devrait être déclassé car il deviendrait un feu de confort pour les pilotes qui devraient pouvoir utiliser le futur feu bâbord positionné sur le duc d'Albe de l'extrémité nord-est du nouveau quai.

La bouée n°10, marquant une remontée de fond doit être conservée. Mme Nassif en convient et précise que sa suppression n'avait été envisagée que sur la base d'une information approximative sur l'implantation du nouveau quai.

Compte tenu de sa position, à proximité immédiate du nouveau quai, la bouée n°8 ne peut être conservée et doit être remplacée par un feu rouge positionné sur un ouvrage en aval du nouveau quai (duc d'Albe ou pieu). M. Raux souligne le risque si le feu est positionné sur le duc d'Albe de le faucher avec une aussière. M. Creach indique que cet usage est cependant coutumier dans moult ports. M. Le Fur informe l'assemblée que le coût d'implantation d'un pieu supplémentaire a été évalué à 200 k€.

Renforcement du courant dans le chenal d'accès de l'avant-port

Selon les études du bureau ACTIMAR, une légère accélération du courant de 0,4 nds est calculée (2 nds max lors du flot au lieu de 1,6 nds). Ce renforcement du courant dans le chenal d'accès induit par la construction du quai n°4 n'est pas considéré comme changeant de façon significative les conditions de navigation dans l'avant-port.

Phasage des travaux et information apportée aux navigateurs

Le président de la GCN interroge le porteur de projet sur le phasage des travaux. Il rappelle que la phase de réalisation des travaux est généralement la plus accidentogène et qu'il convient de l'appréhender au mieux. S'agissant des plaisanciers visiteurs, M. Kernivinen précise qu'il n'y a chaque été que très peu de passages payants (environ 25). Il s'agit donc essentiellement d'utilisateurs locaux. Aucun plan de balisage pendant la phase de travaux n'étant actuellement envisagé par le porteur de

projet, le président demande d'examiner ce point et de s'accorder avec les Phares et Balises sur un projet cohérent avec le développement du chantier.

De concert, le président évoque le risque UXO (risque historique lié à la présence d'explosifs potentiellement immergés) et rappelle qu'il convient de définir en concertation avec les services préfectoraux compétents les procédures des sociétés impliquées dans les travaux. M. Driencourt rappelle l'historique de la fin de la guerre. M. Le Fur confirme que cette précaution est prise dans le marché.

Concernant l'information des usagers, le président invite le porteur de projet à signaler les travaux dans les ports voisins et demande qu'une information soit faite sur VHF Ch 12 par la capitainerie aux navigateurs arrivant ou quittant le port.

S'agissant du balisage des navires accostés au nouveau poste en phase d'exploitation, il est demandé de vérifier que le règlement du port impose l'allumage des feux de pont des bâtiments à quai, et de modifier celui-ci si ce n'est pas le cas.

En complément aux travaux de construction du nouveau quai et du terre-plein, sont abordés les points suivants :

- Balisage de la zone de dépose des déblais de dragage du port située au nord de la jetée de Cesson : le président recommande la mise en place d'une bouée de marque spéciale pour marquer le coin sud-est de la zone. Il sera alors nécessaire au gestionnaire du port de demander la modification de l'arrêté préfectoral autorisant le dragage au titre de la loi sur l'eau pour y intégrer la présence de cette balise.
- Balisage de l'extrémité de la jetée de Cesson : M. Coadalan demande la suppression des deux perches situées à l'extrémité de la jetée de Cesson dont la présence est inutile compte tenu de l'existence de la bouée n°6 et du phare de l'extrémité de la jetée de Cesson. Aucune objection n'est formulée à cette demande. Il demande également la suppression de la bouée n°6 compte tenu de l'existence du phare de l'extrémité de la jetée de Cesson. La bouée étant jugée nécessaire pour marquer l'enrochement en bout de jetée, cette demande est refusée.

Tour de table

Ce tour de table donne à chacun la possibilité de signaler un point d'attention, de commenter le projet ou de proposer une recommandation.

M. Driencourt signale que les bouées n°1 et 2 marquant le début du chenal ne sont pas toujours bien positionnées par rapport au chenal, celui-ci évoluant régulièrement au gré des coups de vent. M. Coadalan rappelle que le chenal n'est pas déclaré comme évolutif et qu'il ne peut procéder à l'ajustement de la position des bouées comme cela. Mme Nassif ajoute que pour justifier du déplacement de bouées, il est nécessaire de produire un levé bathymétrique.

Mme Tudal rappelle que des réunions d'information régulières avec les usagers du port sont nécessaires pour diffuser l'information relative au cadencement des travaux.

Le président conclut en rappelant que l'avis de la Grande commission nautique est consultatif. Une réunion de la Commission des Phares et Balises qui devrait avoir lieu fin mars, devrait intégrer l'examen du projet et les recommandations de la GCN.

3. TRANSMISSION AU SHOM DES RESULTATS DES MESURES GEOPHYSIQUES

Le département a réalisé ou fait réaliser un ensemble de mesures géophysiques sur le site des futurs aménagements portuaires pour évaluer d'une part les facilités d'aménagement et déterminer d'autre part les caractéristiques physiques du substrat devant rassembler les conditions nécessaires pour accueillir le nouveau quai (mesures bathymétriques acquises aux sondeurs multifaisceaux (SMF) et/ou sonar à balayage latéral (SONAL), mesures sismiques et/ou de sondeurs de sédiments (SBP), prélèvements sédimentaires (à la benne), etc ...).

En application de la loi (article L413-1 du code minier), 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.

4. INFORMATION NAUTIQUE

M. Olivier Parvillers rappelle que les caractéristiques nautiques de la zone, en phase de travaux, comme à l'issue de la réalisation des nouveaux aménagements portuaires (nouveau quai, nouveau balisage, les arrêtés réglementant la navigation, et de façon plus générale toute information utile aux navigateurs) doivent être transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique.

5. DELIBERATION ET CONCLUSIONS DE LA GCN

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

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mardi 23 février 2016 pour émettre un avis sur le projet d'aménagement de l'avant-port du port de Saint-Brieuc-Le Légué, tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

La commission émet un avis **favorable** à l'unanimité sur le projet présenté avec les recommandations suivantes :

En phase de travaux :

- diffuser aux navigateurs via les capitaineries et les représentants des usagers du port l'information nautique concernant les différentes périodes de travaux, leur phasage respectif et le balisage transitoire éventuellement associé ainsi que les conditions de navigation dans l'avant-port dès le début des travaux ;
- diffuser par la capitainerie sur VHF 12 les restrictions engageant le chenal dans l'avant-port ;
- demander un arrêté préfectoral créant une zone d'exclusion autour des travaux et mentionnant la mise en place d'un balisage transitoire matérialisant la zone des travaux de jour comme de nuit ;
- le porteur de projet adresse au service des Phares et Balises un projet de balisage qui couvre la période des travaux ;
- en préalable, analyser le besoin d'une éventuelle dépollution pyrotechnique.

En phase d'exploitation :

- conserver l'accès du chenal tel qu'il existe de la bouée d'atterrage « Le Légué » jusqu'aux bouées n°6 (bâbord) et n°7 (tribord) ;
- supprimer la bouée n°8 (bâbord) et la remplacer par un feu bâbord situé sur l'ouvrage (duc d'Albe ou pieu) à l'extrémité Nord du nouveau quai ;
- conserver la bouée n° 9 (tribord) sans changement ;
- conserver la bouée n°10 (bâbord) sans changement ;
- conserver le feu du phare de la douane (tribord) jugé nécessaire au pilotage et à la SNSM ;

Les membres de la commission accèdent à la demande des Phares et Balises de supprimer les 2 perches bâbord marquant l'extrémité de la jetée de Cesson, redondant avec le balisage lumineux existant par ailleurs (bouée n°6 et phare de la jetée de Cesson).

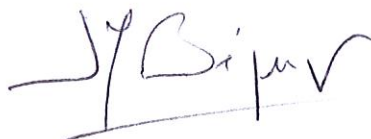
Aménagements portuaires :

- Baliser l'extrémité sud-est de la zone de dépôt de dragage par une marque spéciale ; le porteur de projet doit saisir le préfet de département pour la modification de son autorisation de dragage afin d'y intégrer la mise en place de cette marque spéciale.
- **Mesures géophysiques** : en application de l'article L413-1 du code minier, transmettre au SHOM les résultats des mesures hydrographiques et géophysiques (bathymétrie, courant, sédimentologie) réalisées dans le cadre de ce projet ;

- **Information nautique** : pendant les phases de travaux et à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (topographie des parties terrestres, bathymétrie des différentes zones affectées, caractéristiques du balisage, caractéristiques du port...) seront transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...).

Le président

M. Jean-Yves Béquignon



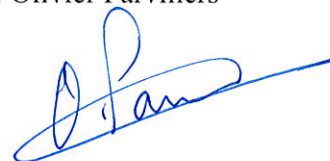
Membre de droit

Mme Kristell SIRET-JOLIVE



Le secrétaire

M. Olivier Parvillers



Les membres temporaires

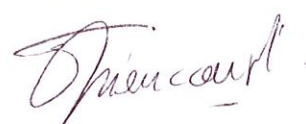
M. Claude BOUGAULT



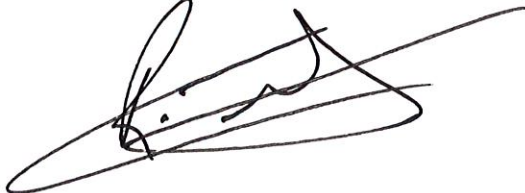
M. Alain COUDRAY



M. Jérôme DRIENCOURT



M. Ronan CREACH



M. William ABBEST

