

PROCÈS VERBAL
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 15 mai 2014 dans les locaux d'ORANGE Marine à la Seyne-sur-Mer

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 26 mars 2014 du préfet du Var et du préfet maritime de la Méditerranée portant constitution de la grande commission nautique et nomination de ses membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le jeudi 15 mai 2014 à 10h30 dans les locaux d'Orange Marine à la Seyne-sur-Mer pour émettre un avis sur le projet d'élargissement du port de plaisance de la Seyne-sur-Mer avec construction d'une jetée brise clapot et aménagement 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.	Hervé PAGES , représentant des pilotes civils du port de commerce de Toulon-la Seyne,	Membre temporaire
M.	Bruno LE BBORGNE , société Réseau Mistral des Transports de la ville de Toulon (RMTT),	Membre temporaire
M.	Pascal HUET , représentant des pilotes militaires du port militaire de Toulon,	Membre temporaire
M.	Cyril DEFAIS , société ORANGE MARINE.	Membre temporaire

Absent :

M.	Gérard VENDEL-VIEST , représentant la plaisance.	Membre temporaire
----	---	-------------------

Le membre de droit, Mme. Sandrine **SELLIER-RICHEZ**, Directrice Départementale adjointe des Territoires et de la Mer du Var, déléguée à la mer et au littoral des Bouches-du-Rhône, était présente.

Assistaient également à la réunion :

Mme	Julie GOUPIL	CCI Var, direction des opérations portuaires
M.	Bernard DUMONTHIER	CCI Var
Mme	Raphaële LE GUEN	1 ^{ère} adjointe maire de la commune de la Seyne-sur-Mer
M.	Fabrice FIOL	Mairie de la Seyne-sur-Mer
M.	Robert CAVANNA	Président du Syndicat Mixte des Ports Toulon Provence
M.	Denis ARCOSTANZO	Société SIFA, délégué
M.	Pierre LOUIS	Bureau d'étude génie côtier agissant pour le compte de la SIFA
M.	Jean-Michel FILLEUL	Assistant maîtrise d'ouvrage agissant dans le cadre de la Délégation de Service Public (DSP) pour le compte de la SIFA
M.	Bruno Le CALVEZ	représentant des pilotes militaires du port militaire de Toulon, membre suppléant
M.	Olivier VINCENS	représentant des pilotes civils du port de commerce de Toulon-la Seyne, membre suppléant
M.	Marc PONSELLE	Société ORANGE MARINE, commandant détaché à terre
M.	Hervé GALL	Service des Phares et Balises Est Méditerranée
M.	Stéphane MAJOR	Service des Phares et Balises Est Méditerranée
M.	Gilles ARDUIN	Syndicat Mixte des Ports Toulon Provence

SYNTHESE DU DOSSIER

Le président remercie l'ensemble des participants de leur présence et introduit la réunion. Il rappelle l'objet de la grande commission nautique (GCN), sa composition, son fonctionnement et 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 prononcer des recommandations sur les aspects nautiques uniquement, à l'exclusion de tout problème juridique, économique, financier, écologique ou patrimonial. C'est un lieu privilégié de rencontre entre différents acteurs et professionnels de la mer, dans lequel chaque partie doit pouvoir librement s'exprimer.

Mme Le Guen, représentant la commune de la Seyne-sur-Mer, le porteur du projet objet de cette GCN, introduit ensuite le projet d'extension du port de plaisance de la Seyne-sur-Mer : elle rappelle brièvement sa genèse et son importance pour la commune.

Ce projet avait déjà fait l'objet d'une première GCN en 2006 et un ensemble de recommandations dimensionnantes avaient alors été émises. Le projet, remporté par la société SIFA dans le cadre d'une seconde délégation de service public (DSP), a été modifié en conséquence.

La SIFA, délégataire de la commune sur ce projet, prend ensuite la parole pour présenter les éléments techniques du dossier :

- la capacité d'accueil du futur port de plaisance et l'organisation prévue pour la répartition des différents porteurs,
- les différentes zones d'infrastructures portuaires, qui seront nouvellement créées,
- les zones réservées aux professionnels avec en particulier la zone d'avitaillement située à l'entrée du nouveau port de plaisance,
- la zone réservée à la navette Transrade située le long du linéaire nord-ouest de la jetée brise clapot à l'extérieur du nouveau port de plaisance,
- enfin la zone « école » (CFA des métiers de la mer) qui se retrouvera du coup abritée dans la première cale est située immédiatement à l'ouest du futur port.

M. Louis insiste sur la situation du nouveau port par rapport aux ouvrages existants et notamment le fait qu'il soit implanté bien en retrait du chenal d'accès au port de plaisance actuel et donc sans impact pour ce dernier.

Le président interroge les pilotes civils à ce sujet afin de s'assurer que le nouvel ouvrage n'impactera pas le pilotage des navires câbliers jusqu'au fond de la rade, ce qui est confirmé.

Il est précisé par ailleurs qu'aucun accostage ne sera possible sur l'ensemble du tronçon linéaire nord-ouest de la jetée brise-clapot.

1. Dimensionnement de l'ouvrage

Le plan d'eau a fait l'objet d'un levé bathymétrique complet afin de vérifier les profondeurs d'eau disponibles.

Une analyse sédimentaire couplée à une étude sismique, permettant une reconnaissance approfondie du fond et de son substrat, ont été menées afin de dimensionner l'ensemble de l'ouvrage. L'épaisseur des sédiments meubles est de l'ordre de 7 m maximum reposant sur un sous-sol de sédiments compacts. Les pieux supportant la jetée brise clapot et les pontons d'amarrage ont été prévus d'une longueur totale d'environ 17m : ils pénétreront dans le sol compact sur une épaisseur comprise entre 4 et 6m.

Le nombre de pieux nécessaire pour la construction de l'ensemble de l'ouvrage devrait s'élever à environ 200 : il comprend les pieux supplémentaires à intégrer à l'ouvrage pour compenser les efforts d'amarrage le long du linéaire nord-nord-est de la jetée brise-clapot (grande plaisance).

Une étude hydrodynamique du plan d'eau a également été menée afin d'intégrer dans le dimensionnement de l'ouvrage les conditions d'agitation environnantes rencontrées: l'analyse des vents dominants, d'ouest à nord-ouest, soufflant sur une zone de fetch relativement courte (800m maximum) et associés à des intensités de 20 à 24 m/s en moyenne, donne un clapot d'1,24m. La fonction principale du brise-clapot étant d'arrêter 70 à 80% de

l'énergie incidente associée à ce clapot, sa profondeur a été estimée en conséquence à 2,60m.

Le ponton brise-clapot, d'une largeur de 6m, sera situé à 92m du môle d'armement : cette distance intègre les 80m réglementaires imposés auxquels ont été ajoutés 12m supplémentaires en deçà de la ligne de concession.

Un muret de protection servant également de garde-corps d'une hauteur d'1,10m a également été intégré à la jetée (le pont étant déjà à plus de 2m au-dessus du niveau d'eau) : il constituera le point le plus haut de l'ouvrage.

Concernant le chenal d'accès au nouveau port, une dizaine d'entreprises locales qui travaillent dans la proximité immédiate du futur port de plaisance, pour les travaux de mise à l'eau, maintenance et relevage d'appareils, ont été consultées pour participer au dimensionnement de l'ouvrage.

2. Risque UXO

A propos du risque UXO, qui ne peut pas être négligé sur l'ensemble du littoral toulonnais, des mesures effectuées aux magnétomètres et sonar latéral ont mis en évidence 6 points litigieux identifiés en profondeur : ceux-ci seront évités lors de l'implantation des pieux, sachant qu'un espacement moyen de 12m a été retenu entre chaque pieu.

3. Devenir des cales situées à l'ouest du futur port de plaisance

A propos de la première cale est, située à l'ouest immédiatement derrière le nouveau port et occupée actuellement par le CFA des métiers de la mer, celle-ci devrait se retrouver davantage protégée par l'implantation de la jetée brise-clapot et la qualité du plan d'eau s'en trouver améliorée.

4. Signalisation maritime

Selon le service des phares et balises, la signalisation de l'extrémité du môle d'armement constitue la priorité, en complément du feu de signalisation d'ores et déjà prévu à l'extrémité est de la jetée brise-clapot. Dans la mesure où le projet prévoit d'intégrer un éclairage public au muret garde-corps de la jetée, il s'agira de privilégier un éclairage doux et non agressif 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 le bureau d'étude de la SIFA sera soumis à la validation du service des phares et balises.

Par ailleurs, l'entrée du futur port devra également être marquée mais sans nécessité d'une signalisation maritime : un balisage lumineux public pourrait s'avérer suffisant.

A noter que le quai de la jetée brise-clapot devrait dépasser en hauteur le môle d'armement de 0,8m.

5. Escale RMTT

Le président interroge M. Le Borgne sur le futur emplacement du poste de la navette maritime RMTT prévu le long du linéaire nord-ouest de la jetée brise-clapot. Bien que celui-ci semble globalement convenir, il présente une exposition nord-ouest qui n'est cependant pas optimale au vue des conditions météorologiques moyennes de la zone. M. Le Borgne rappelle cependant que l'emplacement et l'orientation du quai ont été retenus en concertation avec RMTT et précise en complément que le trafic inhérente au passage de la navette, à savoir une navette toutes les 20 min, semble parfaitement gérable avec l'activité qui viendra du môle d'armement ou môle croisière.

6. Gestion du plan d'eau au sud du môle d'armement

Le président s'inquiète du surplus d'activité susceptible de se produire au niveau de l'accès principal du nouveau port de plaisance, du fait que celui-ci donnera directement sur la partie du quai d'armement réservée

aux professionnels, à la zone d'avitaillement (poste à carburant) et au port à sec : le passage incontournable des plaisanciers, en constituant un encombrement du plan d'eau que ce soit pour accéder au port de plaisance ou pour attendre par exemple devant le poste à carburant, ne risque-t-il pas de gêner l'activité des professionnels du port ? Après quelques échanges, la commission s'accorde pour conclure sur le fait que malgré l'étendue non négligeable du plan d'eau disponible et une entrée de port de 37 m qui devrait autoriser une certaine fluidité, une gestion rigoureuse du plan d'eau devra néanmoins être mise en place.

En phase de travaux, lors de la construction du futur port de plaisance, les pieux seront conçus et fabriqués à proximité immédiate des nouvelles installations et seront transportés par voie maritime. Cette solution jugée optimale générera cependant un flux d'activité supplémentaire sur le plan d'eau, qui bien que jugé non impactant, devra être pris en compte et anticipé.

7. Postes réservés à la grande plaisance

Les pilotes civils et militaires s'inquiètent de la zone de manœuvre et d'amarrage réservée actuellement par le projet à la grande plaisance. Il est en effet prévu que quatre navires de 40m et plus puissent s'amarrer à l'extérieur du port de plaisance sur le tronçon linéaire orienté nord-nord-est de la jetée brise-clapot. Les pilotes font remarquer la nécessité d'installer dans ce cas « des écarteurs » afin de permettre des amarrages de longue durée : par coup de vent d'ouest à nord-ouest, la tenue des postes pourrait en effet s'avérer difficile à tenir : la solution consisterait alors en la pose de corps-morts (ou écarteurs) mouillés sur le fond à environ 30 à 40m au nord de la jetée brise-clapot, coïncidant malheureusement avec l'axe du chenal d'entrée du futur port de plaisance : la position de ces corps-morts pour le maintien à quai des grands navires de plaisance, de par leur système d'ancrage, risque d'obérer les mouvements des navires en transit que ce soit vers les postes sud du môle croisière ou vers la zone réservée aux professionnels. L'affleurement des chaînes d'ancrage mises en tension, lorsqu'un grand navire serait amarré, réduirait considérablement le tirant d'eau admissible dans le chenal en empiétant sur les 80m de largeur disponible entre l'extrémité ouest du môle d'armement et l'extrémité est de la jetée brise-clapot.

Dans la perspective de la vente ou de la location de ces postes sur de longues durées, des recommandations très précises à destination des futurs utilisateurs devront être émises. A noter par ailleurs, qu'aucune zone de replis n'est à ce jour envisagée pour permettre l'accueil de ces navires grande plaisance.

La commune entend bien les recommandations qui lui sont faites mais répond en faisant prévaloir le fait que la fonction première de ce nouveau port de plaisance n'est pas d'accueillir en priorité ces navires de grande plaisance. A ce jour, plus de 800 pré-réservations ont été effectuées pour des navires de 10 à 12 m principalement et des catamarans de 20m. La commune propose cependant de maintenir l'ouverture du port côté large pour la grande plaisance afin de leur proposer dans un premier temps des postes de passage (2/3j) et d'attendre de disposer, à l'issue d'une période d'observation, d'un retour d'expérience sur le comportement de ces navires de passage avant de s'engager sur de l'hivernage et des postes de plus longue durée.

Les pilotes civils concluent cette discussion en précisant que la grande plaisance, de par son emplacement, sera de toute façon exposée au flux des navires et de leurs remorqueurs : l'impact sera à étudier en conséquence.

8. Transmission au SHOM des résultats des mesures géophysiques

La SIFA a réalisé ou fait réaliser un ensemble de mesures géophysiques sur le site du futur port de plaisance de la Seyne-sur-Mer notamment pour évaluer d'une part les facilités d'aménagement de la future jetée brise clapot et déterminer d'autre part les caractéristiques physiques du substrat devant rassembler les conditions nécessaires pour accueillir les pieux (mesures SMF, sonar à balayage latéral, sismique, sub-bottom profiler, prélèvements sédimentaires).

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.

9. 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 ...) **doivent également être transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique.**

10. Tour de table - délibération

Le service des phares et balises demande à disposer d'éléments supplémentaires pour affiner le balisage à apporter en complément de celui déjà existant, l'objectif étant de le positionner au mieux au bout du môle d'armement, l'éclairage ambiant de la jetée devant suffire par ailleurs.

Le président remercie la SIFA pour sa présentation 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.

CONCLUSIONS

La grande commission nautique s'est réunie le jeudi 15 mai 2014 pour émettre un avis sur le projet d'aménagement du port de plaisance de la Seyne-sur-Mer, tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

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

- la zone d'accostage grande plaisance située sur la façade nord de la jetée brise-clapot est exposée d'une part aux vents dominants de secteur Ouest à Nord-Ouest et d'autre part aux flux d'eau générés par les manœuvres liées à l'activité portuaire du môle sud. La gestion du port de plaisance devra prendre en compte ces contraintes d'exploitation sans recourir à des obstructions sous-marines qui réduiraient la limite des 80m ;
- au regard des conditions météo observées sur zone, en concertation avec le porteur du projet et RMTT, compléter si besoin l'aménagement de la jetée brise-clapot par l'ajout d'un ponton flottant perpendiculaire à l'emplacement prévu ;
- se rapprocher de la préfecture maritime pour le traitement des six points litigieux (suspicion d'un risque pyrotechnique) identifiés lors de l'étude géomorphologique du site ;
- durant la phase de travaux :
 - o commencer par la construction de la partie ouest de la jetée brise-clapot afin de permettre en priorité l'accès à la zone d'accostage de la desserte RMTT ;
 - o la gestion de la coactivité sur le plan d'eau (trafic maritime induit par les barges de construction du nouveau port de plaisance ...) sera assurée par la capitainerie du port de commerce ;
- s'agissant de la signalisation maritime, matérialiser l'extrémité du môle d'armement par une signalisation lumineuse définie par le service des phares et balises ; matérialiser également la passe d'entrée du nouveau port de plaisance ;
- transmettre au SHOM le résultat des mesures géophysiques (levés bathymétriques, sédimentologiques et sismiques) ;
- pendant la phase des travaux et jusqu'à 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...) ;

Enfin, la grande commission rappelle que les mouvements des navires de commerce civils et des bâtiments militaires restent prioritaires sur ceux des navires de plaisance dans le chenal de navigation.

VE

PH

AV

CCZ

HP

SSR

BLB

Le président
M. Martin FLEPP

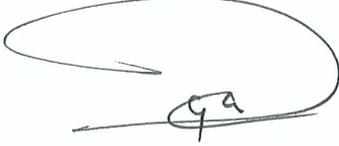


La secrétaire
Mme Aude TYCHENSKY

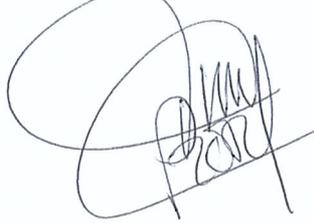


Les membres

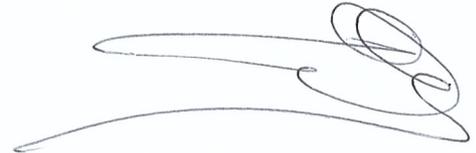
Hervé PAGÈS
M. Fabrice RAFFARIN



M. Pascal HUET



M. Bruno LE BORGNE



M. Cyril DEFAIS



M. Gérard VENDEL-VIEST

absent.

ACIAD Selma-Richez



cc Bruno Le Borgne

