

**PROCÈS VERBAL n° 2 SHOM/GCN/NP**  
**des travaux de la grande commission nautique**  
**tenue dans les locaux du grand port maritime de Dunkerque le 15 avril 2010.**

**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 du 31 mars 2010 du préfet du Nord portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le jeudi 15 février 2010 dans la salle du conseil du grand port maritime de Dunkerque (GPMD), pour émettre un avis sur :

- l'aménagement d'une plateforme d'accueil d'un terminal méthanier au Port Ouest du GPMD ;
- la modification de la signalisation maritime de l'accès au Port Ouest du GPMD.

La commission était composée de :

M.	Jean-Marie Dumon, capitaine de vaisseau, de l'Inspection Générale des Armées (Marine)	Président
M.	Ronan Pronost, ingénieur principal des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM)	Membre permanent
M.	Philippe Livet, administrateur en chef des affaires maritimes, directeur départemental adjoint des territoires et de la mer du Nord (DDTM59), délégué à la mer et au littoral	Membre de droit
M.	Christophe Pleuvret, représentant du pilotage	Membre temporaire
M.	Alexandre Bossu, représentant du lamanage	Membre temporaire
M.	Alain Lalau, représentant de la pêche	Membre temporaire
M.	Claude Saint Martin, représentant des plaisanciers	Membre temporaire
M.	Michel Pleuvret, représentant du remorquage	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Frédéric Caron	Chef du département grands projets du GPMD
M.	Bruno Mahieu	Remorquage
M.	Sylvain Ringot	Directeur technique Dunkerque LNG
M.	Gérard Zanch	Directeur commercial Dunkerque LNG
M.	René Deblonde	Yacht Club de la Mer du Nord
M.	Stéphane Raison	Directeur de l'aménagement du GPMD
M.	Michel Moal	Commandant du port de Dunkerque
M.	Gaël Hollier	Division AEM de la préfecture maritime Manche - Mer du Nord
M.	Joël Romiguière	DIRM Phares et balise Dunkerque
M.	Philippe Frison	DIRM Phares et balise Dunkerque
M.	Bernard Tanghe	Délégation à la Mer et au Littoral DDTM59

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, patrimoniaux ou écologiques.

## SYNTHESE DU DOSSIER

### .1PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

Le projet présenté par le Grand port maritime de Dunkerque et Dunkerque LNG (Groupe EDF), maîtres d'ouvrage, concerne l'implantation d'une plateforme d'accueil d'un terminal méthanier (Gaz naturel liquéfié) dans le port Ouest du GPMD, sur le site du Clipon, ainsi que les modifications induites de l'approche du port.

### .2PRESENTATION DES PROJETS

Le projet a été présenté en 4 phases :

- l'aménagement du port (création d'un darse de profondeur 15m, construction ou renforcement des digues de protection, création d'une zone de 35 ha gagnée sur la mer,...), présenté par Frédéric Caron, chef de projet du terminal méthanier au GPMD ;
- la construction et l'exploitation des installations, présentés par Gérard Zanchi, directeur commercial de Dunkerque LNG ;
- la modification du balisage à l'approche du port Ouest (zone d'attente et chenal Ouest), présenté par Joël Romiguière du service des phares et balises de Dunkerque ;
- les projets d'arrêtés du préfet maritime (réglementation de la circulation des navires aux approches du port de Dunkerque, et interdictions d'activités aux abords du terminal méthanier), présentés par Gaël Hollier de la division « action de l'Etat en mer » de la préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord.

Toutes autorisations reçues, les travaux de la partie maritime pourraient débuter fin mai 2010, pour une mise en exploitation du terminal en 2014.

Les modifications des approches consistent en la création d'une zone d'attente spécifique pour les méthaniers, l'élargissement du chenal Ouest à 0,6 M, l'alignement des balises latérales marquant ce chenal, et le dragage du chenal à 19 m.

Le projet d'arrêté concernant la réglementation de la circulation des navires précise les limites des différentes zones, les conditions particulières lors du chenalage d'un navire méthanier, ainsi qu'une procédure décrivant les escales des navires méthaniers au port Ouest. Pour être finalisé, il doit encore prendre en compte les aspects de sûreté dans le cadre d'une zone maritime et fluviale de régulation.

### .3SYNTHESE DES DEBATS

#### .3.1. **Balisage et conditions de circulation**

Du fait de la nouvelle position prévue de la bouée DW16, 2 obstructions se retrouveraient dans le chenal. D'après les levés du GPMD, ces obstructions semblent ne pas ou plus exister, et les fonds environnants seraient de l'ordre de 17 m. Ces données devraient être confirmées par un levé validé par le SHOM comprenant notamment des recherches faites selon les règles de l'art. A défaut, ou si la présence d'une de ces obstructions se confirmait, il conviendrait de déplacer la bouée DW16 vers le Sud-Ouest afin de parer ces obstructions potentiellement dangereuses.

La séparation envisagée du chenal en une voie Nord pour le trafic sortant et Sud pour le trafic entrant devra être matérialisée sur les documents nautiques. Sa matérialisation physique (en ajoutant par

exemple des bouées d'eaux saines du type de la bouée DKA) n'est toutefois pas souhaitable de l'avis des pilotes et du service technique des phares et balises. En effet des bouées multiples au milieu du chenal pourraient nuire aux conditions de navigation.

La circulation dans le chenal est soumise à une régulation par un service de trafic maritime (Dunkerque VTS). Celui-ci prendra en compte les contraintes propres au chenilage de navires méthaniers, conformément aux règles et recommandations internationales (notamment SIGTTO). En particulier :

- les allures de différents navires doivent être régulées pour éviter les dépassement de navire méthanier ;
- si un dépassement est nécessaire, il ne sera autorisé qu'en absence de contrebordier, et à condition de se placer à plus de 1 M du méthanier après la manœuvre de dépassement ;
- comme prévu, tout croisement est interdit entre le moment où le navire méthanier passe la bouée DW13 et celui où il se présente sur son poste d'accostage (au droit de la digue de protection).

### 3.2. Conditions dans l'avant-port

La vitesse dans l'avant-port ouest mérite d'être limitée (valeur estimée à 12 nœuds) pour limiter les risques liés à une vague d'étrave lors du lamanage et lors des manœuvres liées au déchargement du navire méthanier à quai.

Les conditions limites d'exploitation des méthaniers pour les manœuvres d'accostage et d'appareillage, les opérations de déchargement et de déconnexion des bras en fonction du vent, du courant, de la houle et de la visibilité devront être complètement définies.

Les feux matérialisant l'alignement d'entrée seront conservés. Il conviendra de définir un balisage adapté dans l'avant-port pour prendre en compte les nouvelles conditions de navigation. Ce balisage fera l'objet d'une commission nautique locale. De plus, pendant les travaux dans la partie maritime, un balisage temporaire devra être mis en place.

Les moyens en remorquage devront être adaptés, mais il est déjà acquis qu'un nombre suffisant de remorqueur sera disponible pour assister un navire méthanier lors de ses escales. Un poste dédié dans le Sud de la darse permettra d'accueillir un remorqueur pendant toute la durée de présence du méthanier.

Les dimensions de la digue de protection du poste méthanier ont été validées en bassin. Les pilotes confirment après essai sur leur simulateur qu'elle ne gêne en aucun cas les manœuvres.

### 3.3. Tour de table

Les représentants de la plaisance notent le faible impact sur leurs activités. La navigation de loisir se fait en général en dehors du chenal.

Le représentant du lamanage fait remarquer que pour pallier le fait qu'il n'y a qu'un accès routier au site, un accès de secours maritime est envisagé, *via* une barge armée par le lamanage et pouvant transporter des véhicules d'intervention.

Les zones d'interdiction de pêche sont précisées à la demande du représentant des pêcheurs. La zone d'interdiction est une zone d'exclusion obligatoire autour d'un terminal méthanier. Elle est toutefois de faible étendue, proche de la digue du Clipon et sa partie la plus profonde sera comblée par le sable

dragué dans la darse. Son impact sur les conditions de pêche sera donc limité. Il n'est pas prévu de baliser cette zone.

Le représentant du pilotage regrette la disparition prévue des pignes radar sur les bouées RCE SE et RCE SW. L'équipement en AIS de la future RCE lui semble une solution certes suffisante mais moins pratique.

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

## CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le jeudi 15 avril 2010 pour émettre un avis sur :

- l'aménagement d'une plateforme d'accueil d'un terminal méthanier au Port Ouest du Grand port maritime de Dunkerque ;
- la modification de la signalisation maritime de l'accès au Port Ouest du Grand port maritime de Dunkerque.

La commission émet un avis favorable au projet présenté.

Elle souhaite toutefois la prise en compte des recommandations suivantes :

- la confirmation de la position de la bouée DW16 en fonction de l'existence ou non des 2 obstructions situées à proximité et indiquées sur les documents nautiques. Dans l'hypothèse de l'existence d'une de ces obstructions, un déplacement de cette bouée vers le Sud-Ouest est préconisé pour la parer ;
- le besoin de préciser les règles de circulation applicables dans le chenal Ouest :
  - o des voies recommandées Nord et Sud devront être créées pour organiser le trafic entrant et sortant et matérialisées sur les documents nautiques;
  - o la manœuvre de dépassement d'un méthanier par un autre navire ne devra être envisagée qu'en l'absence de contrebordier ;
- la mise en place d'un balisage temporaire lors des travaux maritimes du terminal méthanier ;
- la conduite d'une étude par le Grand port maritime de Dunkerque pour adapter le balisage dans l'avant-port Ouest aux nouvelles conditions de navigation ;
- la limitation de la vitesse des navires à l'intérieur de l'avant-port Ouest à 12 nœuds ;
- la définition des conditions limites d'exploitation des méthaniers pour les manœuvres d'accostage et d'appareillage, et les opérations de déchargement et de déconnexion des bras en fonction du vent, du courant, de la houle et de la visibilité ;
- à la clôture des travaux, les nouvelles caractéristiques nautiques des zones concernées seront transmises au service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques).

Le président  
Jean-Marie Dumon



Le secrétaire  
Ronan Pronost

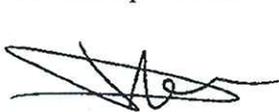


Les membres

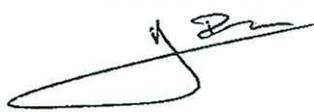
M. Philippe Livet



M. Christophe Pleuvret



M. Alexandre Bossu



M. Alain Lalau



M. Claude Saint Martin



M. Michel Pleuvret

