

**PROCÈS VERBAL n° 3 SHOM/GCN/NP**  
**des travaux de la grande commission nautique**  
**tenue dans les locaux de Ports Normands Associés à Ouistreham le 1er juin 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 n°2010/04 du 25 mai 2010 du président du syndicat mixte régional des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le mardi 1<sup>er</sup> juin 2010 dans les locaux de Ports Normands Associés (PNA) à Ouistreham, pour émettre un avis sur **l'extension du terminal aval du port de Caen-Ouistreham.**

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.	Thierry Dusart, administrateur en chef des affaires maritimes, délégué à la mer et au littoral du département du Calvados (DDTM14/DML)	Membre de droit
M.	Patrick Thomas, commandant du Mont St Michel (Brittany Ferries)	Membre temporaire
M.	Marc Cotrel, représentant du pilotage	Membre temporaire
M.	Bernard Léger, représentant du remorquage	Membre temporaire
M.	Dominique Levergneux, patron du chalutier La Baraka, représentant de la pêche	Membre temporaire
Mme.	Estelle Lanier, société des régates de Caen-Ouistreham (SRCO) représentante des plaisanciers	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Philippe Auzou	Commandant du port de Caen-Ouistreham
M.	Fabrice Lecoq	Patron du chalutier Tangaroa
M.	Bernard Legoupil	Chef de l'unité affaires maritimes et contrôle DDTM14/DML
M.	Bertrand Marsset	Directeur des aménagements et de l'environnement de PNA
M.	Laurent Clergeau	Chargé de l'opération d'extension du terminal à PNA
M.	Laurent Lusven	Chef de la subdivision des phares et balises Ouistreham
M.	Alain Thomines	Société de lamanage
M.	Philippe Gourdin	Société de lamanage

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 Ports Normands Associés (PNA), concerne l'extension du terminal ferry de Ouistreham, afin de sécuriser et optimiser les différentes étapes de l'exploitation du terminal transmanche, et plus particulièrement le stationnement des poids lourds.

### .2PRESENTATION DU PROJET

Le projet a été présenté en séance par Bertrand Marsset, directeur des aménagements et de l'environnement de PNA, et comporte deux phases :

- l'extension de 4,2 hectares du terre-plein existant vers le Nord, objet de la présente grande commission nautique ;
- l'aménagement de ce terre-plein ainsi que la requalification du terre-plein existant.

Le site sera essentiellement modifié par la réalisation d'une digue d'enclôture (à l'Ouest et au Nord) et d'un mur de soutènement (à l'Est) permettant la délimitation d'un terre-plein de 4,2 ha environ, au Nord du terminal existant, édifié à l'aide de matériaux issus d'opérations de dragage dans des zones jouxtant le projet (de part et d'autre du chenal).

De plus, l'épi rocheux existant sera rehaussé d'environ 2 mètres par rapport au terrain naturel côté plage et rallongé sur environ 200m

En phase de travaux, l'impact sur les conditions de navigation est essentiellement lié aux opérations de dragage / remblais. En phase d'exploitation, la navigation est impactée par les changements des conditions d'agitation et de courants dans la zone. Ces changements, modélisés par une étude préalable semblent peu importants.

### .3SYNTHESE DES DEBATS

#### .3.1. **Zone d'évitage**

La zone d'évitage actuelle, draguée à 8 m, a un diamètre de 270 m. Les dimensions actuelles sont suffisantes pour le trafic actuel mais ne permettent pas d'y faire éviter des navires de 200 m et plus, longueurs pourtant souvent constatées sur les nouvelles générations de ferries. Il n'est pas prévu de les modifier à l'occasion de ces travaux, même si une partie des remblais qui composeront le futur terre-plein sera issue d'opérations de dragage autour de cette zone.

Bertrand Marsset indique que le dragage n'a pas pour but d'atteindre une cote précise qui pourrait permettre d'agrandir cette zone d'évitage. Cela pourrait faire l'objet d'une opération spécifique ultérieure si le besoin d'accueil de navires de 205-215 m se faisait sentir. Une commission nautique locale pourrait alors statuer sur une telle opération.

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

Il est actuellement constaté un effet de piston lorsqu'un ferry navigue dans le chenal, particulièrement à marée basse et même à faible vitesse. Ceci provoque une vague d'étrave importante, qui peut atteindre 90 cm au niveau des écluse et des postes d'amarrage des chalutiers dans l'avant port et qui a déjà provoqué des dégâts.

Il est probable que cet effet piston se trouvera amoindri après les opérations de dragage de part et d'autre du chenal en élargissant la section hydraulique, mais il ne faudrait pas que le phénomène soit amplifié. Une étude spécifique permettrait de modéliser cet effet et ses évolutions après l'extension du terminal.

### **.3.3. Opérations de dragage**

Lors des travaux dans la zone Est d'extraction, une conduite de refoulement traversera le chenal pour déverser le remblai dans la zone du futur terre-plein. Contractuellement, l'opérateur de dragage devra s'assurer que cette conduite ne constitue pas un obstacle à la navigation. PNA a prévu de réaliser des levés périodiques pour contrôler la position de cette conduite, mais compte tenu des conditions et notamment de l'effet piston décrit ci-dessus, la conduite pourrait être déplacée à chaque passage de ferry si elle n'est pas ensouillée ou suffisamment lestée.

Il n'est pas prévu de balisage particulier des zones de travail des dragues mais ces travaux seront couverts par avis aux navigateurs. Toutefois, il paraît nécessaire de matérialiser la position de la conduite de refoulement en surface.

### **.3.4. Epi rocheux**

Les travaux prévoient un décalage vers le Nord de l'épi rocheux existant, ce qui se traduit par une extension d'environ 200 m et une élévation de 2 m en tout point de cet enrochement. Il apparaît que le balisage actuel est déjà jugé inadapté compte tenu des pratiques. En effet compte tenu de la faible largeur du chenal, les prises de remorques se font près de cet enrochement, et les petites embarcations, notamment de plaisance, « coupent » régulièrement cet épi rocheux pour minimiser leur temps de présence dans le chenal. La modification prévue de cet enrochement, sans changement dans le balisage existant, augmenterait les risques d'échouement. La commission recommande donc qu'une étude sur le balisage de l'épi rocheux soit conduite pour prendre en compte ces éléments.

### **.3.5. Tour de table**

Les participants notent le faible impact a priori des ces travaux sur leurs activités, sous réserve de la prise en compte des remarques ci-dessus.

Le commandant du port précise en particulier qu'il n'y a pas d'impact sur les pratiques actuelles d'organisation du trafic.

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 mardi 1er juin 2010 pour émettre un avis sur l'extension du terminal aval du port de Caen-Ouistreham.

La commission émet un avis favorable au projet présenté.

Elle souhaite toutefois la prise en compte des recommandations suivantes :

- la sécurisation et la matérialisation du chantier de dragage et en particulier de la conduite d'évacuation du dragage de la partie Est de l'avant-port afin de prévenir les risques au passage des navires ;
- la conduite d'une étude de propagation de la vague d'étrave des ferries selon une modélisation adaptée visant à garantir la sécurité des autres usagers de l'avant-port ;
- la conduite d'une étude visant à baliser l'épi rocheux compte tenu de son déplacement et de son rehaussement ;
- 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).

De plus, dans l'hypothèse d'une augmentation de la taille des navires pratiquant l'évitage dans l'avant-port, la commission estime utile d'adapter la zone d'évitage en conséquence. La détermination de ses dimensions devrait alors faire l'objet d'une commission nautique locale ultérieure.

Le président  
Jean-Marie Dumon

Le secrétaire  
Ronan Pronost

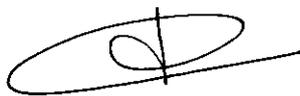


Les membres

M. Thierry Dusart



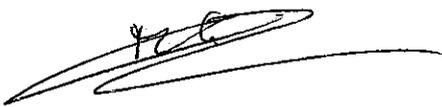
Mme Estelle Lanier



M. Patrick Thomas



M. Marc Cotrel



M. Bernard Léger



M. Dominique Levergneux

