

PROCÈS VERBAL
des travaux de la grande commission nautique du 8 juillet 2015
relative au projet de création et d'extension d'un port de plaisance à Sainte Marie la Mer (66)

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 A-2015-004 du 26 mai 2015 du maire de la commune de Ste Marie La Mer portant constitution de la grande commission nautique et nomination de ses membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le mercredi 8 juillet 2015 à 10h00 à Ste Marie la Mer, dans la salle de réunion du complexe OMEGA, pour émettre un avis sur le projet de création et d'extension d'un port de plaisance de la commune.

La commission était composée de :

- | | | |
|-----|---|-------------------|
| M. | Bertrand DE LORGERIL , capitaine de frégate, inspection générale des Armées-marine, Président par suppléance | |
| Mme | Aude TYCHENSKY , ingénieur en chef des études et techniques de l'armement, service hydrographique français, | Secrétaire |
| M. | M. Stéphane PERON , Directeur adjoint et Délégué à la Mer et au littoral du Languedoc Roussillon et de l'Aude, | Membre temporaire |
| M. | Patrick LEGER , représentant de l'association du club nautique de Ste Marie | |
| M. | Daniel ANCEAU , idem | Membre suppléant |
| M. | Pierre MARTINEZ , représentant les professionnels de la pêche, | Membre suppléant |
| M. | Serge PUNTI , représentant d'une association de club de pêche de Ste Marie | Membre temporaire |
| M. | Claude COTEIL , idem | |
| M. | Claude CATALA , représentant les plaisanciers, | Membre temporaire |
| M. | Philippe GARCIA , représentant les professionnels du nautisme, | Membre temporaire |

Absents :

- | | | |
|----|---|-------------------|
| M. | Marc PLANAS , professionnel de la pêche, | Membre temporaire |
|----|---|-------------------|

Assistaient également à la réunion :

- | | | |
|-----------------|---|--|
| M. | Pierre ROIG , maire de Ste Marie La Mer, porteur du projet, | |
| M. | Henri LOZANO , adjoint au maire de Ste Marie La Mer, | |
| M. | Richard PAGES , technicien de la commune de Ste Marie La Mer, | |
| M. | Nathalie SICARD , SPLPM représentante du porteur de projet, | |
| M. | Olivier RAYNAUD , architecte DPLG, | |
| M. | Nicolas FRAYSSE , bureau étude technique, | |
| M. | SOURRIBES , adjoint aux travaux, | |
| M. | Patrick PORLAN , direction de la S.A.G.A.N., gestionnaire de l'abri côtier de Ste Marie La Mer, | |
| M. | Johann SCHLOSSER , DDTM/DML 66, | |
| Mme | Marie-Christine GAUDEL , DDTM/DML 66, | |
| M. | Serge PALLARES , président de la fédération nationale des ports de plaisance (FNPP), conseiller auprès du MEDDE pour les questions de dragage, | |
| Adj Chef | AMERY , commandant la brigade nautique de St Cyprien, | |
| M. | Alain BARCELO , délégué interdépartemental SNSM, | |
| M. | Robert CHESAUX , président SNSM de Canet-en-Roussillon, | |
| PM | Eric AURADE , chef du poste Sémaphore Cap Bear, | |
| M. | Mikaël PIZZO , service des phares et balises de Méditerranée, | |
| M. | Marc Alexandre BERTRAND , service des phares et balises de Méditerranée, | |
| M. | André GREMILLET , service des phares et balises de Méditerranée. | |

SYNTHESE DU DOSSIER

La grande commission nautique (GCN) s'est réunie le 8 juillet 2015 pour émettre un avis consultatif sur le projet d'extension de l'abri côtier de Ste Marie La Mer.

1. INTRODUCTION

Le président ouvre la séance à 10h00. Il remercie M. PERON pour avoir coordonné l'organisation de la GCN et M. le Maire pour avoir accueilli ses membres dans la salle de conférence de sa commune. Il remercie le capitaine du port pour les visites sur site qui ont précédé la réunion de la GCN. Il précise qu'une visite nocturne a été effectuée la veille pour prendre en compte la perception de la signalisation maritime existante de nuit. Il remercie M. PALLARES pour sa présence en tant que président de la fédération nationale des ports de plaisance. Il remercie enfin l'ensemble des participants pour leur présence.

Il rappelle l'objet de la GCN, son décret fondateur n°86-606 du 14 mars 1986, sa composition, son fonctionnement. Il 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. Le périmètre d'étude de la commission est limité au domaine maritime public, c'est-à-dire à l'espace maritime, et au chenal d'entrée au port. La partie du projet qui traite des aménagements intérieurs du port est hors périmètre.

La GCN est un lieu privilégié de rencontre entre les usagers de la mer, dans lequel chacun doit pouvoir s'exprimer librement.

M. PERON précise que la DDTM est le service de l'État, en partenariat avec la DREAL, qui est impliqué dans l'instruction générale de ce dossier ancien (plus de 20 ans), tant pour les questions relatives à l'urbanisme et à la protection de l'environnement sur le littoral que pour la gestion des questions relatives à la sécurité et à la signalisation maritime.

L'ordre du jour suivi pour cette commission est le suivant :

10h30 Présentation du projet par Madame Sicard

11h00 Présentation du plan de balisage maritime par M Bertrand de la direction des Phares et Balises

11h15 Synthèse environnementale du site

- Acteurs locaux de la sécurité et du sauvetage maritime (SNSM + Sémaphore + Gendarmerie)
- Capitaine du port de Ste Marie La Mer
- Autres usagers de la mer (pêche professionnelle et sportive, plaisance, associations)

12h00 Rédaction des recommandations

13h00 Signature de la conclusion de la GCN

13h30 Clôture de la GCN

2. PRESENTATION DU PROJET D'EXTENSION DU PORT

Mme SICARD, représentant du porteur du projet, introduit le dossier de création et d'extension du port de plaisance de Ste Marie La Mer. Elle rappelle brièvement sa genèse et son importance pour la commune en insistant sur la cohérence d'ensemble qui a été recherchée ; Le projet s'intègre dans un schéma global d'aménagement de l'ensemble du littoral du golfe du Lion. Rappel des objectifs:

- transformation de « l'abri côtier » en « port de plaisance »;
- sécurisation de la passe d'entrée, en raison d'une agitation résiduelle par fort vent d'est et d'un ensablement périodique.

Aménagement intérieurs : le projet consiste à doubler la capacité d'accueil (passage de 500 à 1040 places de port dont 200 places au port à sec) en creusant un nouveau bassin au sud, en élargissant le bassin actuel pour en faire un grand bassin rectangulaire, en implantant une zone technique et un port à sec à l'ouest et une capitainerie au centre du dispositif. Actuellement le port accueille des bateaux de 12m maximum de longueur (à terme 16 m visé).

Aménagements extérieurs (voir annexe A): l'objectif est de rendre plus navigable le chenal d'accès qui est

étroit (23 m de large), peu profond (1.5 m), soumis à une houle entrante par vent d'est à sud-est et à un ensablement régulier, en particulier lors des forts vents de sud-est et d'est.

Après plusieurs solutions envisagées, le projet consiste à :

- allonger la jetée sud, pour trouver les fonds de -5m, l'élever de 2 m (hauteur prévue +4.3m), de façon à amortir la houle et l'agitation résiduelle dans le port,
- supprimer l'actuel enrochement qui sert de jetée nord,
- élargir la passe à 40 m et la draguer à -3.50m,
- construire une jetée ouest au centre de la baie qui se situe au nord de la passe (hauteur prévue +3m),
- construire deux plages d'amortissement bloquées par des tenons (hauteur prévue +1m) pour absorber l'agitation résiduelle dans la passe ,

Genèse du projet

M. PALLARES président de la fédération nationale des ports de plaisance, et conseiller dragage du ministre, présente la configuration des ports voisins soumis à des problématiques similaires de houle et d'ensablement. Il commente la vue du port de St Cyprien. Il précise qu'aucun port n'est sécurisé contre tous types de vents et de mer, et en particulier contre les forts coups de vent d'est, à l'exception de Port-Vendres. En revanche les ouvrages minimisent certains impacts.

Gestion de l'ensablement

Le dragage de la passe d'entrée de l'abri côtier est réalisé en moyenne tous les un à deux ans. Afin de maîtriser les transits sédimentaires et de maintenir la profondeur du chenal d'accès à -3,5 m, la solution retenue est un système innovant de by-pass qui permettra aux sables venant du sud de circuler à travers un conduit sous-terrain dont l'entrée sera située au sud de la jetée sud et la sortie, au nord de l'épi de l'avant-port.

Réduction de la houle résiduelle au sein de l'avant-port

La solution retenue devrait permettre de réduire l'agitation résiduelle dans les passes. Les représentants de la pêche et de la plaisance, mais aussi les patrons des vedettes de la SNSM et de la gendarmerie confirment l'intérêt apporté par cette solution.

Élargissement de la passe

La passe actuellement étroite (23m), sera élargie à 40m dans sa partie draguée à -3,50 m.

Avantages et inconvénients de l'épi de l'avant-port

Cet épi en enrochement est présent pour empêcher l'érosion de la plage causée par les flux hydro-sédimentaires sud/nord. A cet égard, M. PALLARES évoque l'historique de la construction de ce type d'épis situés le long du littoral (voir la vue des ports locaux en annexe qui montrent l'accumulation de sable contre la jetée sud et le départ du sable au nord). Ce mouvement de sables est un phénomène relativement nouveau qui semble connaître une accélération. Il serait souhaitable d'analyser ce phénomène en laboratoire, mais c'est assez complexe. Si la fonction hydro-sédimentaire de l'épi est utile contre l'érosion, il crée ici un obstacle potentiellement dangereux en cas de dérive non contrôlée ou de mauvaise manœuvre. Il conviendrait donc de réduire sa longueur.

M. BARCELO (SNSM) rappelle que le danger local majeur pour la navigation de plaisance sur le littoral est l'échouement. Or le seul échouement mortel a eu lieu contre un enrochement.

La commission retient qu'il conviendra de réduire la longueur de cet épi pour étendre l'espace de manœuvre disponible.

3. PROJET DE MODIFICATION DU BALISAGE MARITIME

Le président conduit en préambule un travail collectif de sémantique sur une carte de navigation qui permet aux membres d'identifier avec précision les ouvrages concernés et à la commission d'adopter une terminologie commune qui sera utilisée par le SHOM (service hydrographique et océanographique national) sur les cartes et dans les instructions nautiques (voir annexe B).

M. Mikaël PIZZO du service des phares et balises précise dans ce cadre qu'une étude est en cours pour revoir la cohérence du système global de signalisation maritime du littoral. Une commission sera réunie ultérieurement pour présenter les modifications souhaitables. Le projet de modification proposé aujourd'hui est conçu pour éviter toute confusion possible avec des ports voisins.

M. BERTRAND du service des phares et balises cite et commente les documents de synthèse du projet qui permettent à la commission d'établir les recommandations de signalisation maritime retenues dans les conclusions du présent PV (avis technique du CEREMA du 7 novembre 2012 et note du 20 février 2013 du service des phares et balises de Méditerranée).

Il rappelle que le système existant dans les passes du port est acceptable mais non conforme car il émet un signal dédié aux dispositifs océanographiques. D'autre part la durée d'occultation de 9.5 s des feux est trop longue. Il convient de mettre à profit les travaux pour améliorer cette signalisation au profit de la sécurité nautique.

Sur l'extrémité de l'épi de l'avant-port, le choix d'un feu scintillant tribord est retenu par la commission. En effet, le système cardinal, certes envisageable, semble moins clair à comprendre pour les plaisanciers occasionnels. En outre, ce système latéral a été adopté à Banyuls dans des conditions d'environnement similaires.

La commission accepte à l'unanimité l'ensemble de ces recommandations émises concernant le balisage.

4. PRISE EN COMPTE DES OBSERVATIONS EXPRIMEES PAR LES USAGERS DE LA MER

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

- Acteurs du sauvetage maritime

M. BARCELO (SNSM) confirme que le projet renforcera la sécurité nautique à l'entrée du port de Ste Marie La Mer. Cependant, au sujet de l'épi de l'avant-port, il rappelle qu'entre 165 et 200 échouements ont lieu chaque année sur les plages du littoral sans causer de blessures mortelles et, qu'en revanche, un seul échouement sur un enrochement s'est traduit par la mort d'un plaisancier. Il recommande, en conséquence, de prendre en compte le risque de dérive non contrôlée vers cet épi en cas, par exemple, d'avarie de propulsion.

Il précise les caractéristiques du quai dédié à l'accostage de la vedette au sein du port futur (23m pour la vedette plus 16m pour le bateau assisté) ;

Le PM Eric AURADE (Sémaphore Bear) fait valoir la nécessité d'identifier sur site une zone d'accueil d'un hélicoptère pour les évacuations.

- Commandant de la brigade nautique de St Cyprien

L'adjudant-chef AMERY, apporte son témoignage en matière de navigation sur le littoral. Il confirme le risque d'échouement comme étant élevé par fort vent d'est. Cependant, les plaisanciers font preuve de prudence car ils connaissent la difficulté de naviguer par vents forts dans la région et sortent surtout par météo clémente. A son avis, l'épi de l'avant-port réduit l'espace de manœuvre. Il propose d'en réduire la longueur.

- Capitainerie de l'abri côtier de Ste Marie La Mer

M PORLAN : La sécurisation de la passe sera grandement améliorée par les travaux prévus. Il précise qu'en cas de mauvais temps, la dégradation des conditions peut être très rapide le long de cette côte, les plaisanciers sont invités à se dérouter sur Port-Vendres. Pour les 10% du temps où il y a du vent d'est, la nouvelle jetée Sud ne réduira pas forcément les conditions d'agitation résiduelle à l'intérieur du port (cas de l'ensemble des ports sur toute la côte jusqu'à Cerbère) et les conditions d'accès resteront difficile.

Dans le port, un système de signalisation jour/nuit visible, quelle que soit la hauteur d'eau (marnage et inondations), matérialisera la limite sud du port (côté lagune). M. BERTRAND préconise à ce titre une solution type « tige fixe » qui rallongera verticalement la hauteur du quai et évitera que les bouées ne viennent empêcher sur la largeur du chenal d'accès lors de périodes d'étiage.

Le président de la GCN appelle l'attention du porteur de projet sur la problématique de l'emploi

d'éclairage de type LED non conformes aux normes européennes (UN et CEI 60945) pour éclairer les quais, qui peuvent parfois interférer avec la VHF (attention en particulier près des antennes de la capitainerie).

- Plaisance / Pêche sportive
M. LEGER demande que la réglementation concernant l'interdiction de baignade dans l'avant-port soit appliquée afin d'éviter les situations de proximité. Il fait valoir que le port de Ste Marie restera un port de plaisance pratiqué essentiellement en période estivale par une population de plaisanciers pouvant être inexpérimentée. Les usagers ne sortent pas par vent d'est. Il approuve la proposition de mettre en place un feu vert sur l'extrémité de l'épi de l'avant-port, qui, lui semble-t-il, sera plus facilement compréhensible pour un plaisancier inexpérimenté, qu'une bouée cardinale.
- Pêche professionnelle :
Le projet paraît très positif à M Martinez: une fois la jetée sud passée, le navire se retrouvera à l'abri. D'après lui, l'épi de l'avant-port ne constitue pas forcément un danger pour un navigateur expérimenté.
- M le Maire remercie M. PERON et le CF de LORGERIL d'avoir organisé cette GCN qui a réuni la communauté des usagers de la mer autour de ce projet qui lui tient à cœur depuis plus de 20 ans. Il précise que le musoir de l'épi de l'avant-port joue un rôle important de protection contre l'érosion qui menace les maisons proches de la plage ; cependant cet ouvrage est actuellement fortement endommagé : il est prévu qu'il soit réparé et réaménagé. M le Maire ne voit pas d'inconvénient qu'il soit raccourci pour augmenter l'espace de manœuvre requis par la GCN.

5. INFORMATION NAUTIQUE

Les caractéristiques nautiques de la zone suite à la réalisation des nouveaux aménagements portuaires (limites du site, topographie de la digue et du quai et leur positionnement respectifs, les différents balisages et marquages, les arrêtés réglementant la navigation ...) doivent être transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique.

CONCLUSIONS DE LA GCN

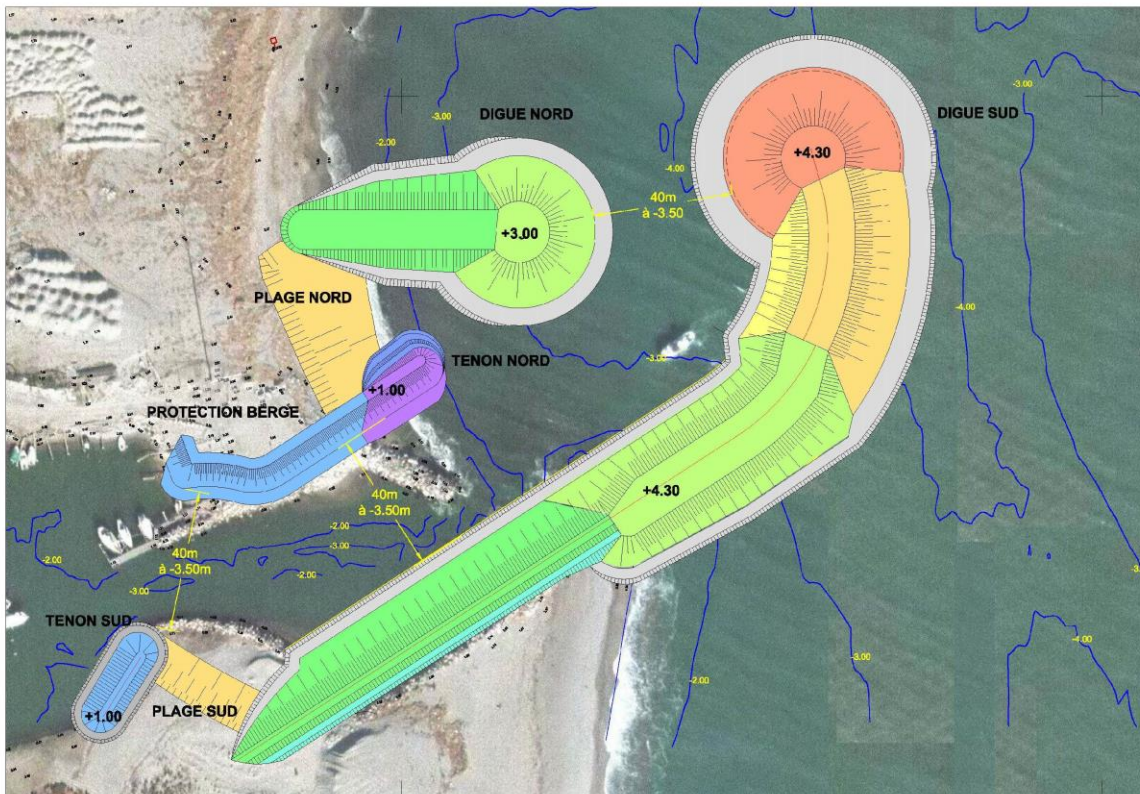
A l'issue des débats, l'avis émis par la commission, adopté à l'unanimité par les membres de la grande commission nautique présents fait l'objet de la conclusion ci-après.

Le président remercie les 27 participants pour leur présence et leur participation active à cette GCN qui a contribué à consolider le projet sur le plan de la sécurité nautique et à renforcer la cohésion de la communauté maritime locale.

Annexe A : Protection de la passe d'entrée et gestion de l'ensablement



Ouvrages prévus à Ste Marie La Mer



Annexe B : Signalisation maritime

Balisage maritime existant



Une passe étroite (23 m), peu profonde (1,5m) qui s'ensable et qui est dangereuse par vent d'Est (10 % de l'année)

Recommandations de balisage maritime



Une passe large (40 m), plus profonde (3,5m), mieux protégée de la houle qui s'ensable moins, mais qui reste délicate voire dangereuse par vent d'Est (10 % de l'année)

CONCLUSION DE LA GCN DU 08/07/2015

Références : avis technique du CETMEF du 7 novembre 2012.

La grande commission nautique s'est réunie le mercredi 8 juillet 2015 pour émettre un avis sur le projet de création et d'extension du port de plaisance de Sainte Marie la Mer (66), 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 :

- durant la phase de travaux :
 - Un arrêté du maire créant une zone d'exclusion de 50 m autour des travaux ;
 - Mise en place d'un balisage transitoire matérialisant la zone des travaux de jour comme de nuit ;
 - Le phasage des travaux sera présenté dans le cadre d'une commission nautique locale (CNL).
- en phase d'exploitation :
 - la GCN attire l'attention des navigateurs sur le fait qu'à l'issue des travaux, l'encrochement de l'épi de l'avant-port réduira l'espace de manœuvre disponible. La réduction de la longueur utile de cet épi permettrait d'étendre cet espace de manœuvre et de renforcer la sécurité par forts vents d'est.
 - Modification du balisage actuel et mise en place d'un nouveau balisage d'entrée de port conformément aux préconisations proposées par la subdivision des phares et balises de Méditerranée Ouest approuvées par le CEREMA dans le document cité en référence et suivant les précisions suivantes :
 1. déplacement du feu BABORD actuel N°3400272 de la jetée sud sur le nouveau musoir qui sera construit dans le prolongement de l'actuelle jetée sud ; les caractéristiques seront les suivantes :
 - appellation : port de Ste Marie la Mer, feu de la jetée sud ;
 - position précise sera définie en fin de travaux ;
 - couleur de la balise : blanche haut rouge ;
 - couleur du feu : rouge ;
 - rythme : Fl 4 s (un éclat de 1 seconde suivie de 3 secondes d'obscurité), synchronisé avec le feu de la digue nord ;
 - portée : 6 M ;
 - hauteur du plan focal : 7 mètres ;
 - déplacement du feu TRIBORD situé actuellement sur la jetée nord N°3400272 sur le musoir de la future jetée ouest afin de signaler la nouvelle entrée du port de Ste Marie la mer ; les caractéristiques seront les suivantes :
 - appellation : port de Ste Marie la Mer, feu de la jetée ouest ;
 - position précise sera définie en fin de travaux ;
 - couleur de la balise: blanche haut vert ;
 - couleur du feu : vert ;

sp AT. PG SP LP PM E.C

- rythme ; Fl 4 s (un éclat de 1 seconde suivie de 3 secondes d'obscurité), synchronisé avec le feu de la digue Sud ;
- portée : 2 M ;
- hauteur du plan focal : 4 mètres ;
- mise place d'un feu TRIBORD sur le musoir de l'épi de l'avant-port :
 - appellation : port de Ste Marie la Mer, feu de l'épi de l'avant-port ;
 - position à définir sur le musoir de l'enrochement ;
 - couleur de la balise: blanche haut vert ;
 - couleur du feu : vert ;
 - rythme : Q 0.6s (scintillant continu avec 0.6s d'obscurité) ;
 - portée : 4 M ;
 - hauteur du plan focal : 4 mètres ;
- la GCN propose de ne pas baliser l'intérieur du port qui sera suffisamment éclairé par l'éclairage environnant ; à ce titre, si l'éclairage retenu utilise la technologie LED, il devra être conforme à la norme UE/IEC 60945 afin de ne pas causer d'interférences avec les émissions VHF de la capitainerie.
- un système de signalisation jour/nuit, visible quelque soit le marnage, délimitera le chenal d'accès aux différents bassins le long de de la berge sud.
- Prévoir un quai dédié aux secours aux personnes : identifier au sein du port futur un quai dédié à l'accostage des moyens nautiques de secours côtiers potentiels qui patrouillent sur le littoral (SNSM, gendarmerie, pompiers) et qui permette le parking d'un véhicule de secours aux personnes. Le mentionner dans les IN.
- Zone des 300 mètres et zones de baignades :
 1. en saison touristique, délimiter les approches nord et sud de l'entrée du port par un balisage léger respectant les dispositions relatives à la réglementation dans la bande des 300 m ;
 2. zone de baignade interdite : mise à jour de l'arrêté municipal et de la signalisation interdisant la baignade dans la zone de l'avant-port délimité par l'enrochement Nord et le futur musoir de la digue sud.
- Documentation nautique :
 1. Mise à jour des instructions nautiques : les photos actuelles devront être remplacées par des photos montrant la nouvelle configuration du site, un descriptif du port sera communiqué au SHOM à l'issue des travaux, le quai d'accueil dédié au secours aux personnes et la zone d'accueil d'un hélicoptère seront mentionnés. Le texte des IN devra être modifié comme suit :

*Le port peut accueillir **1040** bateaux d'un tirant d'eau maximum de 2.50m.*

La capitainerie est au centre des deux premiers bassins. Le port à sec, d'une capacité de 200 bateaux, se situe au NW des bassins.

*Accès : la passe, large d'environ **40** mètres entre les deux digues **en enrochement** portant chacun un feu. Le tirant d'eau admis en saison est normalement de l'ordre de **2,50** m. Se renseigner au bureau du port. **L'accès est délicat, voire dangereux, par fort vent de secteur est,***

87 . AS PG SP LR PM C.C

comme sur l'ensemble des ports de la côte sableuse du département 66. Le port de dégagement conseillé est le port de « Port Vendres ».

L'attention des navigateurs est appelée sur la présence d'un épi de protection en enrochement qui ferme l'avant-port situé au Nord. Cet épi est matérialisé de nuit par un feu vert scintillant.

2. de façon à certifier la profondeur dans les bassins du nouveau port de plaisance sur la documentation nautique du SHOM, garantir une hauteur d'eau minimale à -3,50m NRG au niveau de la passe et du chenal d'accès et du bassin n° 1 ; de -3,00m NRG au niveau des bassins n° 2 et 3 et -2,00m au niveau de l'Achau Nobe ;
3. transmettre au SHOM le résultat des mesures géophysiques (levés bathymétriques, sédimentologiques et sismiques) ;
4. en phase de travaux et à leur clôture, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (topographie et positionnement de la digue en particulier) seront transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...).

Signature des membres

Le président

M. Bertrand de LORGERIL

Stephane PERON
DDTN 66 - DTL 66-11

La secrétaire

Mme Aude TYCHENSKY

Les membres

M. Patrick LEGER

M. Marc PLANAS

M. Serge PUNTI


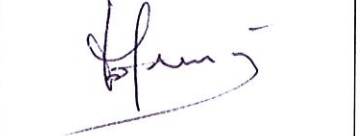
M. Claude CATALA

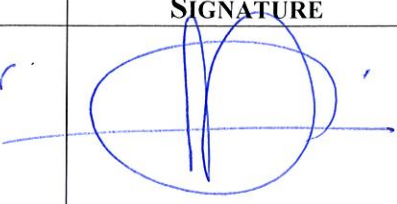
M. Philippe GARCIA

**Feuille de présence
Grande commission nautique
du mercredi 8 juillet 2015 à 10h00**

concernant le projet de création et d'extension d'un port de plaisance à
Sainte Marie la Mer, département du Languedoc Roussillon.

ORGANISATION	NOM – PRENOM	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. le CF Bertrand de LORGERIL	
SHOM	Mme l'ICETA Aude TYCHENSKY	
DDTM- DML 66 - 11	M. Stéphane PERON, Directeur adjointe et délégué à la mer et au littoral du Languedoc Roussillon et de l'Aude	
ASSOCIATION CLUB NAUTIQUE	M. Patrick LEGER <i>smuc.club@yaho.fr</i> M. Daniel ANCEAU <i>anceau.damel66@orange.fr</i> M. Sylvain VONDRA	
PLAISANCIER	M. Claude CATALA M. Jean-Pierre QUENISSET <i>DJP. QUENISSET@orange.fr</i> Mme. Eric ALBRECHT	
PROFESSIONNELS DE LA PECHE	M. Parc PLANAS M. Pierre MARTINEZ M. Patrick GONCALVES	
ASSOCIATION CLUB DE PECHE	M. Serge PUNTI M. Hubert LECLERC M. Claude COTEIL	
PROFESSIONNELS DU NAUTISME	M. Philippe GARCIA † M. Norbert RAMOS M. Gérard RAISON	

ORGANISATION	NOM – PRENOM	SIGNATURE
<u>Assistent également à la séance :</u>		
Capitainerie du port de Ste marie la Mer		
Mairie de Ste Marie la Mer		
S.A.G.A.N.		
Service des phares et balises Ouest Méditerranée	BERTRAND Marc-Alexandre GRONILLET André PIZZO M. Kaël	
Brigade nautique de St Cyprien		
SNSM Canet-en-Roussillon		
Sémaphore	PN Eric AURADÉ chef de poste sémaphore BEAR	

ORGANISATION	NOM - PRENOM	SIGNATURE
Architecte DPLG	RAYNAUD olivier	

GRANDE COMMISSION NAUTIQUE DE SAINTE MARIE LA MER
LE 8 JUILLET 2015

CREATION ET EXTENSION DU PORT

FEUILLE DE PRESENCE

NOM	QUALITE	SIGNATURE	ADRESSE MAIL
SICAUD Nathalie	SPL PM		m. sicaud @ spl-pepignan- mediterranee.org
PAGES Richard	TECHNICIEN Commune de Stc Marie la Mer		r. pages @ saintemarielamer.com
PORLAN PATRICK.	Directeur SAGAU. gestionnaire port.		porlanpatrick@orange.fr
FRAYSSE Nicolas	BRLi (BE technicien + email)		nicolas.fraysse@brl .fr
Jean SOURRIBES.	Adjoint aux travaux		agence.sourribes@orange .fr
Pierre ROIG	Maire de St Marie		pierre.roig@orange.fr
Hervé LOZANO	Adjoint et Président SAGAU		h.lozano@orange.fr
CATALA Claude	Plaisancier		06.4507.3367
SCHLOSSER Johann	DDTA66 / DAL		johann.schlosser@ pyrenees-orientales.gouv.fr

