

PROCÈS VERBAL

des travaux de la grande commission nautique
tenue le 14 juin 2018 dans les locaux de la SNSM, , quai Georges Thierry à Ouistreham,
relative au projet d'extension de capacité du terminal ferries du port de Caen-Ouistreham.

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 la décision du 4 juin 2018 du président du syndicat mixte des Ports Normands Associés (PNA) portant composition de la grande commission nautique, celle-ci s'est réunie dans les locaux de la SNSM, quai Georges Thierry à Ouistreham, le jeudi 14 juin 2018 pour émettre un avis sur le projet d'extension de capacité du terminal ferries du port de Caen-Ouistreham.

La commission était composée de :

M. Jean-Pierre HELLUY, capitaine de frégate, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M. Olivier PARVILLERS, ingénieur en chef de 1 ^{ère} classe des études et techniques de l'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M. l'ACAM Guillaume BARRON, Directeur départemental des territoires et de la mer adjoint, délégué à la mer et au littoral du Calvados (DDTM – DML 14)	Membre de droit

Membres temporaires :

M. Pascal LAZARO	Représentant les pilotes
M. Bernard LEGER	Représentant les commandants de remorqueurs
M. Patrick DE SAINT-PIERRE	Représentant la marine de commerce
M. Patrick RABINEAU	Représentant la marine de commerce / SNSM
MM. Daniel NOBLET et Maurice DELAHAIE	Représentants les plaisanciers
M. Cédric GENARD	Représentant les pêcheurs professionnels

Assistaient également à la réunion :

MM. Franck CARRE et Fabrice GIRAL	Subdivision des Phares et Balises DIRM MEMN
MM. Gilles BAYLE, Franck SANTAROSSA et Pierre LOUISET	CCI / Port de Caen-Ouistreham
M. Philippe AUZOU	SNSM
M. Eric DABOUT	Brittany Ferries
Mmes Annie LANNUZEL, Liza AGGOUNE, Céline DUVAL et Marie-Christine RIVOIRE	DDTM14 / SML
M. Philippe HUBERT	PNA

M. Barron rappelle le contexte du projet. Le président le remercie ainsi que Mme Aggoune pour l'organisation de cette commission. Il remercie également la SNSM pour la mise à disposition de la salle de réunion et l'ensemble des participants pour 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

1. INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

Le port de Caen-Ouistreham va accueillir un nouveau ferry, le Honfleur, en 2019. Les caractéristiques de ce nouveau navire (plus grandes dimensions) et les simulations de navigation menées par les pilotes de la BAI montrent la nécessité :

- D'élargir la zone d'évitage dans l'Est ;
- De rendre fonctionnel le duc d'albe n°8 supportant la défense la plus Sud du poste transmanche T2 pour permettre les manœuvres d'accostage et d'appareillage d'un tel navire.

Dans le même temps, un diagnostic de l'état du talus Ouest de l'avant-port protégeant le terminal ferries conclut que des dégradations pourraient à terme remettre en cause l'intégrité de la tête de talus et de tous les ouvrages y figurant (réseaux, candélabres, clôtures ferry...). Ainsi, il est projeté de renforcer ce talus.

Il y a trois rotations de ferry par jour tout au long de l'année. La fréquentation du port de Caen-Ouistreham par les navires de commerce est d'environ 100 navires par an.

2. PRESENTATION DU PROJET

Le projet d'extension de capacité du terminal ferries se fera en trois grandes phases :

- Elargissement de la zone d'évitage dans l'Est ;
- Remise à niveau du duc d'albe n°8 ;
- Renforcement du talus Ouest de l'avant-port.

• Elargissement du chenal

Le chenal a une longueur de 3400 m environ depuis la sortie de la zone d'évitage jusqu'à sa sortie au couple de bouées 1 et 2. Il présente un plafond de 100,00 m de largeur dragué à la cote théorique -8,00 m CM.

La zone d'évitage située à l'Est des postes pour navires transbordeurs est draguée à la cote théorique -8,00 m CM jusqu'au droit du poste T2 puis à la cote théorique -6,00 m CM au droit du poste T1 jusqu'à l'entrée de l'avant-port.

Les fonds naturels de l'Orne au débouché dans la zone d'évitage varient de 0,00 m CM à +2,00 m CM.

Côté Ouest, la zone d'évitage est limitée par les deux postes pour navires transbordeurs :

- Au droit du poste T2 (poste ferry Nord) la cote théorique de dragage est à -7,50 m CM ;
- Au droit du poste T1 (poste ferry Sud) et sur toute la partie Sud de la zone située au débouché de l'avant-port la cote théorique de dragage est à -6,00 m CM.

Les travaux envisagés consistent à élargir la zone d'évitage dans l'Est. Ainsi, un dragage permettant de garantir la cote d'exploitation de -8 m CM est à réaliser ainsi que le dressage des talus associés avec une pente maximale de 3/1 (cf. annexe n°1 vue en plan et coupes).

La technique prévue sera un dragage à l'aide d'un ponton deeper associé à un ou plusieurs chalands pour charger les matériaux. Ces matériaux seront clapés dans les zones « PNA » autorisées dans le cadre du dragage d'entretien. Le volume à draguer est estimé à 45 000 m³. Toutefois, la possibilité de proposer des moyens alternatifs adaptés aux matériaux en place sera laissée aux entreprises.

Une balise bâbord se situe en crête du talus de la zone à draguer. Il est possible de réaliser les travaux sans remettre en cause son intégrité. Il est donc proposé de la laisser en place.

- **Remise à niveau du duc d'albe n°8**

Le duc d'albe n°8 d'Ouistreham se situe au sud du poste navire transbordeur n°2, au droit du raccordement entre le quai en paroi moulée et les rideaux de palplanches. Il permet de faciliter l'accostage ou l'appareillage des ferries qui peuvent venir s'y appuyer lors des manœuvres difficiles. Le duc d'albe est aujourd'hui non fonctionnel. L'exécution des travaux de remise en état se fera par moyens terrestres et maritimes.

- **Renforcement du talus Ouest de l'avant-port**

L'ouvrage est un talus en enrochements situé sur la rive Ouest de l'avant-port d'Ouistreham, en bordure de chenal d'accès au port et du terminal transmanche (Car-ferry). Il présente un linéaire de l'ordre de 300 m ; selon les profils topographiques, la pente du talus est la plus forte en haut du talus.

Côté terre, la cote altimétrique est positionnée à +9.5 m CM. Côté chenal, le fond marin varie selon le relevé bathymétrique entre ~-3 m CM côté Sud et ~-6 m CM côté Nord vers la mer. La hauteur globale actuelle du talus est donc comprise entre ~12.5 m et ~15.5 m.

Les granulométries et les épaisseurs des enrochements sont hétérogènes sur l'ensemble du talus.

Les dégradations majeures constatées concernent les zones où l'on a observé des cavités en tête de talus entre les blocs d'enrochements.

La solution préconisée pour remettre à niveau ce talus consiste à re-profiler (pour adoucir la pente) et recharger le talus en enrochements par voie terrestre.

3. SYNTHÈSE DES DÉBATS

Les débats ont porté en particulier sur les points suivants :

- La mobilité des moyens qui assureront le dragage et la réparation du duc d'Albe : la fréquence des rotations du ferry impose un mouvement rapide des moyens d'intervention afin de libérer le plan d'eau (en particulier la zone d'évitage) en minimisant les pertes de temps, le ferry ayant besoin de tout l'espace pour manœuvrer en sécurité. Il ressort de ce constat que les moyens d'intervention devront être capables de se mouvoir rapidement et devront rester en liaison permanente avec la capitainerie et le pilote du ferry. Par conséquent, des zones de repli des moyens d'intervention devront être prédéfinies et un plan présentant les zones de repli à utiliser selon les conditions de mer et de vent sera diffusé pour l'information des usagers du port.
- La reprise du talus n'engendrera pas de gêne pour les ferries et les navires.
- Aucun balisage des zones de travaux n'apparaît nécessaire, un éventuel balisage serait plus gênant qu'utile. Les moyens d'intervention seront porteurs des signaux et feux réglementaires.

Le Président remercie l'assemblée et propose de faire un tour de table pour conclure les débats.

4. TOUR DE TABLE

Les points suivants sont soulignés lors du tour de table :

- le début des travaux interviendra au printemps, lors de la reprise des activités nautiques de loisir d'où l'importance d'anticiper les travaux pour minimiser les risques ;
- l'importance de laisser libre le ponton d'attente lors de la phase travaux pour permettre aux plaisanciers une attente en sécurité ;
- aucune évolution des conditions de mer dans le chenal attendue après les travaux car les éléments de protection de changeront pas ;
- les zones de repli doivent prendre en compte les conditions météorologiques, l'état de la mer mais aussi la marée ;
- la nécessité de diffuser auprès des usagers les zones de co-activités et de mettre en ligne les plans des travaux et des zones de repli ;
- le besoin de formation des commandants de drague sur les usages du port pour une bonne intégration dans le trafic local ;
- l'engraissement constaté au nord du terminal 2 (T2) qu'il faut inclure dans le plan de dragage régulier du port ;
- la possibilité de trouver un sol plus dur à partir de 6 m qui nécessiterait un engin de dragage différent de celui qui est prévu ;
- l'urgence de l'envoi du dossier administratif pour ne pas retarder le début des travaux et être au rendez-vous de l'arrivée du Honfleur ;
- si les navires qui procéderont aux travaux sont sous pavillon étranger, les entreprises qui les utilisent devront déposer un dossier "État d'accueil" à l'adresse suivante : https://www.demarches-simplifiees.fr/users/sign_in conformément aux articles L.5561-1 du code des transports. Ce dossier doit être mis en ligne au moins 72 heures avant le début de l'activité des navires. Une fiche d'aide est en ligne à l'adresse suivante : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Guide%20utilisateur%20TPS%20bilingue%20-Navires%20pavillon%20%C3%A9tranger%20.pdf>,
- tous les travaux pouvant impacter la zone d'accès restreinte (ZAR) doivent être signalés à la DDTM 14.

M. Parvillers rappelle l'importance de la communication au Shom des éléments relatifs à l'information nautique pour la sécurité de la navigation. En application de la loi (articles L411-3 et L413-1 du nouveau code minier, articles L251-1, 2 et 3 du code de la recherche), ces données doivent être en effet 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 président remercie l'ensemble de l'auditoire pour sa participation active et constructive aux débats.

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le jeudi 14 juin 2018 pour émettre un avis sur le volet sécurité de la navigation du projet d'extension de capacité du terminal ferries du port de Caen-Ouistreham, tel que décrit dans le procès-verbal ci-joint.

La commission émet un avis favorable à l'unanimité 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 ainsi que les conditions de navigation dans le port ;
- définir les zones de repli des moyens de dragage et de réparation du duc d'Albe, et établir une carte pour diffusion sur les sites internet de l'État, de PNA et de la CCI ;
- former les capitaines de drague et autres navires de servitude aux usages du port et leur imposer une veille VHF sur canal 74 ;

- **Mesures géophysiques :** en application de l'article L413-1 du code minier nouveau, 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 bassins portuaires, caractéristiques du balisage, caractéristiques du port...) seront transmises au Shom pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...).

Signature des membres

Le président

M. Jean-Pierre HELLUY



Le secrétaire

M. Olivier PARVILLERS



Les membres

M. Guillaume BARRON



M. Pascal LAZARO



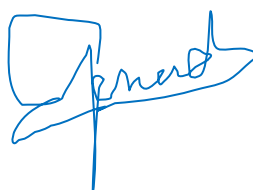
M. Bernard LEGER



M. Patrick DE SAINT-PIERRE



M. Cédric GENARD




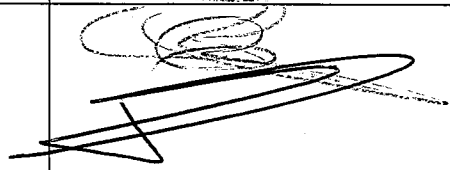

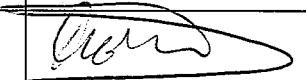
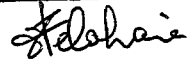


M. Daniel NOBLET

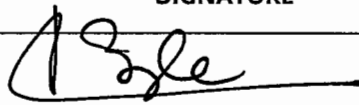

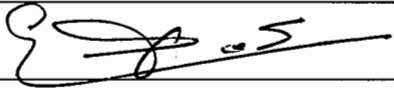
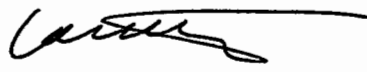


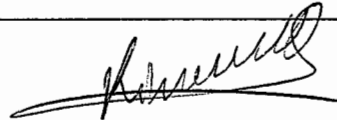


Feuille de présence de la Grande commission nautique du jeudi 14 juin 2018

concernant le projet d'extension de capacité du terminal Ferries de Ouistreham (14).

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. le capitaine de frégate Jean-Pierre HELLUY, président par suppléance de la GCN	jean-pierre.helluy@intradef.gouv.fr	
Shom	M. l'ICETA Olivier PARVILLERS, secrétaire de la GCN	parville@shom.fr	
DDTM 14	M. l'ACAM Guillaume BARRON Mme Annie LANNUZEL Mme Liza AGOUNNE	annie.lannuzel@calvados.gouv.fr liza.aggoune@calvados.gouv.fr	
PREMAR Manche – Mer du Nord	Mme l'A1AM Anna MILESI M. Jean-Guillaume LOUARN	anna.milesi@intradef.gouv.fr jean-guillaume.louarn@intradef.gouv.fr	
Représentants les commandants de remorqueurs	M. Bernard LEGER M. Fabrice DELAMOTTE M. Benjamin CORBLIN	bleger@caen.cci.fr remorquage@caen.cci.fr remorquage@caen.cci.fr	

ORGANISATION	NOM - PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Représentants les pêcheurs professionnels	M. Emmanuel BUHOUR M. Cédric GENARD M. Jean TROUVE	emmanuelbuhour@gmail.com genardfamily@hotmail.fr coutant.jeanpaul@bbox.fr	
Représentants la marine de commerce / SNSM	M. Patrick DE SAINT-PIERRE M. Patrick RABINEAU M. Philippe CAPDEVILLE	sandrine.dudouit@brittany-ferries.fr pat.rab@sff.fr SFR. FR philippe.capdeville0@orange.fr	 Absent
Représentants les pilotes	M. Pascal LAZARO M. Philippe LE PAPE M. Marc COTREL	pascal.lazaro@pilote-seine.fr pilotage.ouistreham@orange.fr pilotage.ouistreham@orange.fr	
Représentants les plaisanciers	M. Daniel NOBLET M. Maurice DELAHAYE M. Jacques BACCONNIER	daniel-noblet@wanadoo.fr mauricecaptain@yahoo.fr jacques.bacconnier@free.fr	 
Sub. des Phares et Balises DIRM MEMN	M. Franck CARRE M. Fabrice GIRAL	Franck.carre@developpement-durable.gouv.fr Fabrice.Giral@developpement-durable.gouv.fr	 

ORGANISATION	NOM - PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
CCI / Port d'Ouistreham	M. Gilles BAYLE M. Antoine DE GOUVILLE	gilles.bayle@calvados.gouv.fr	
SNSM	M. Philippe AUZOU		
Brittany Ferries	M. Patrice NAROZNY / E. DABOUST	eric.daboust@brittany-ferries.fr	
CCI Port de Caen Ouistreham	Pierre LOUISSET	ploouiset@caen.cci.fr	
Capitaine Commerce Caen / Ouistreham	FRANCESCO Lieutenant de Port	francesco.santarossa@calvados.gouv.fr	
DDT N SNL	Céline DURAL	celine.dural@calvados.gouv.fr	
DDT N 14 / SNL	Marie-Christine RIVOIRE	marie-christine.rivoire@calvados.gouv.fr	
PNA	Philippe HUBERT Direction Aménagement et environnement	p.hubert@pna-ports.fr	