

PROCÈS VERBAL n° 4 SHOM/GCN/NP
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 23 mai 2011 à la mairie d'honneur de Saint-Raphaël

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 municipal n°URB/AM/1/2011 pris par le maire de Saint-Raphaël le 12 janvier 2011, portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le lundi 23 mai 2011 à la mairie d'honneur de Saint-Raphaël pour émettre un avis sur le projet de restauration du Vieux Port de Saint-Raphaël.

La commission était composée de :

M.	Jacques LUTHAUD, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M.	Ronan LE ROY, ingénieur principal des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M.	Guillaume SELLIER, directeur départemental adjoint des territoires et de la mer, délégué à la mer et au littoral	Membre de droit
M.	Patrick ROMEO, pêcheur professionnel	Membre temporaire
M.	Yves COTIN, président de l'association des pêcheurs plaisanciers	Membre temporaire
M.	Luc BARRIE, capitaine 500 - pilote TMR	Membre temporaire
M.	Didier MARTINEZ, club de plongée sous-marine	Membre temporaire
M.	Mickaël DUPONT, travaux maritimes – société Campenon Bernard	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Christian DECUGIS	Président du comité local des pêches du Var, adjoint au maire de Saint-Raphaël
M.	Alain LE BERRE	Maître de port principal du Vieux Port
M.	Alain CHATEIGNER	Direction de la régie des ports
M	Mathieu BERTORA	Maître de port adjoint
M.	Bernard EISENLOHR	Chargé de mission à la régie des ports
M.	Véronique MIRAGLIO	Service urbanisme

Le président et la secrétaire ont bénéficié d'une visite du site préalablement à la réunion.

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, ou patrimoniaux.

SYNTHESE DU DOSSIER.

1. PRESENTATION GENERALE DE L'OPÉRATION.

Le projet de restauration et d'aménagement du Vieux Port de Saint-Raphaël a été lancé par la mairie de Saint-Raphaël, propriétaire du port depuis juin 2010. L'objectif premier de ce projet est de réduire l'agitation du plan d'eau occasionnée par les houles du large qui peuvent occasionner des dégâts considérables à l'intérieur du bassin portuaire. Pour réduire l'agitation jusqu'aux normes de confort, le projet prévoit notamment le prolongement du quai Nomy vers le Nord-Ouest par la création de la jetée du large ainsi que la création d'un môle perpendiculaire au quai Nomy. La création de la jetée du large aura pour effet la réduction de la largeur de la passe d'entrée de 60 m actuellement à 36 mètres.

Le projet prévoit en outre d'optimiser et d'augmenter la capacité d'accueil du port, qui passerait ainsi de 265 places à environ 320 places. Enfin, les infrastructures portuaires seront réaménagées en créant notamment, à l'intérieur de l'esplanade Kennedy, une darse capable de recevoir des unités de 30 m.

La gestion du projet est assurée par la Régie des Ports Raphaélois. L'enquête publique devrait débiter dans le courant du deuxième semestre 2011.

2. PRESENTATION DU PROJET.

Le projet est présenté en séance par M. Bernard Eisenlohr, chargé de mission à la régie des ports raphaélois, qui a apporté des compléments d'information au dossier transmis en février 2011 aux membres de la commission.

Un film, projeté en séance, montre la tempête du 4 mai 2010 soufflant dans le port et provoquant d'importants dégâts : bateaux secoués par la houle, naufrage de certains d'entre eux dans le port. Des événements similaires se sont produits le 20 novembre 2008 et le 14 décembre 2008. La fréquence des événements de cette nature semble également s'accroître. Le représentant de la régie des ports regrette que la multiplication des épisodes tempétueux leur fasse perdre leur caractère exceptionnel et ne favorise pas la déclaration de catastrophe naturelle ni les remboursements des dégâts par les compagnies d'assurance.

Pour comprendre le phénomène d'agitation dans le port et réduire son impact, une étude de modélisation de l'agitation a été confiée à la société ACRI. Des modèles mathématiques ont été mis en œuvre pour modéliser la propagation de houles type (annuelle, décennale et centennale) avant et après réalisation du projet. Les résultats confirment la forte agitation dans la configuration actuelle et l'atténuation notable par les dispositifs prévus. Dans l'ensemble l'agitation maximale dans la configuration du projet reste en dessous du seuil de confort (0,3 m pour une houle annuelle, 0,5 m pour une houle décennale). Cependant, une agitation supérieure au seuil de confort admis persiste dans l'avant-port dans la configuration du projet. Pour réduire ce phénomène, certains quais sont prévus d'être équipés de dispositifs amortissants.

M. Eisenlohr met l'accent sur l'originalité du procédé de construction des quais. La jetée du large sera constituée de pieux et d'un rideau de palplanches sur sa partie extérieure et surmontée d'un mur chasse-mer. Côté port, la jetée sera complétée par des enrochements sous-marins destinés à diminuer la réflexion de la houle dans le port. Le même principe sera adopté pour le quai de la Garonne. Cette configuration donnera un aspect lacustre à ces

endroits, l'eau passant sous les quais. Le délégué à la mer et au littoral indique ne pas avoir connaissance de l'emploi d'ouvrages similaires dans la région.

Quant au môle Nomy, il sera constitué de parois alvéolées dissipatrices de la houle. Ce type d'ouvrage devrait également être retenu pour la confection de l'épi Kennedy.

En ce qui concerne la construction de la darse Kennedy, une bonne partie des travaux sera réalisée depuis la terre. Le creusement de la darse interviendra après la construction de l'épi Kennedy qui sera construit sur le terre-plein actuel, avant d'être mis en eau.

Le mur môle en pierres rouges qui parcourt tout le quai Nomy sera démoli pour pouvoir créer des commerces et gagner de la place sur le quai. La gendarmerie et la capitainerie du port ainsi que d'autres services administratifs seront regroupés sur la digue du large, ce qui permettra d'améliorer la surveillance des accès au port, la rapidité des interventions et par conséquent la sécurité nautique des abords.

3. SYNTHÈSE DES DÉBATS.

Les débats ont porté en particulier sur les points suivants :

3.1. **Positionnement du môle Nomy.**

Le positionnement du môle Nomy en face de la station d'avitaillement limite l'espace de manœuvre à cet endroit. Les représentants du port confirment que le positionnement du môle à cet endroit est nécessaire pour minimiser l'agitation dans le port. Cependant, l'usage de la station d'avitaillement devrait être réservée aux petits bateaux (pêcheurs et petits bateaux de plaisance). Les gros bateaux sont prévus d'être ravitaillés à leur poste d'amarrage par des camions citernes.

3.2. **Zone Transports Maritimes Raphaëlois (TMR).**

Le projet prévoit l'extension vers le plan d'eau de l'esplanade d'attente des passagers montant à bord des navires des Transports Maritimes Raphaëlois. Si cet aménagement peut en effet accroître l'agrément des passagers, il restreint d'autant l'espace de manœuvre des TMR dans une zone déjà relativement exigüe. Les membres de la Grande Commission ont par conséquent recommandé l'abandon de la construction de cet ouvrage qui ne contribue pas spécifiquement à l'atténuation de l'agitation hydraulique dans le port.

3.3. **Aménagement du bassin Kennedy.**

Le projet présenté en séance fait apparaître deux lignes de bateaux en vis-à-vis dans le bassin Kennedy. La version du projet soumise aux membres de la GCN n'en montrait qu'une seule, sur le quai ouest. Selon les porteurs de projet, c'est la demande de postes d'accueil dans le bassin qui a incité à augmenter leur nombre. Le projet prévoit donc maintenant l'accueil, dans le bassin, de navires d'une longueur de 25 m sur le quai de la Garonne et de navires de 15 m sur le quai des pêcheurs. La largeur du bassin étant de 68 m, il reste un couloir de 28 mètres au maximum entre les deux lignes de bateaux, sans compter le dispositif d'amarrage qui pourrait réduire encore cet espace. Il convient cependant de garantir une largeur de couloir au moins égale à la longueur du plus grand bâtiment augmentée d'une marge de sécurité raisonnable. Par conséquent, une recommandation a été émise pour optimiser la disposition des bateaux dans le bassin Kennedy de façon à rendre possible la manœuvre des plus gros navires dans ce bassin.

3.4. Phasage des travaux.

Les trois pannes (pontons) destinés à l'amarrage des bateaux de plaisance seront déplacées vers l'Ouest de manière à agrandir l'espace entre le quai Albert 1^{er} et la panne en vis-à-vis pour permettre l'accueil de bateaux plus gros sur ce quai. Le choix de pannes flottantes coulissant sur des pieux permettra de s'affranchir de l'augmentation prévue de 40 cm du niveau de la mer d'ici la fin du siècle (actuellement, les pannes sont fixes).

Le calendrier des travaux prévoit de commencer par la construction des pannes flottantes de manière à « reloger » rapidement les bateaux de plaisance.

La grande commission estime que la construction de la jetée du large devrait être la première étape des travaux afin d'améliorer la protection du port contre les effets de la houle et renforcer la sécurité des transferts des pannes et des déplacements des bateaux pendant les travaux. La construction préalable de la digue du large réduirait certes la largeur de la passe à environ 26 mètres tant que la construction de l'épi et de la darse Kennedy n'aura pas abouti, mais, de l'avis général, cette configuration transitoire n'est pas de nature à empêcher les entrées-sorties du port. Il n'est de toute façon pas prévu de faire entrer des gros bateaux pendant les travaux. Par ailleurs la construction de la jetée du large facilitera les mouvements de bateaux à l'intérieur du port pendant les travaux, en offrant une zone d'accostage supplémentaire. Pour la même raison (gain de place et facilitation des mouvements), il n'est pas interdit d'envisager la construction de la darse Kennedy avant celle des pannes flottantes.

3.5. Suppression de la cale de mise à l'eau.

Sur la nouvelle version du projet, la cale de mise à l'eau n'apparaît plus (contrairement à l'ancienne version du projet communiquée aux membres). Les représentants du port confirment sa suppression en raison de son inutilité dans la mesure où le port de Santa Lucia, proche du Vieux Port, en est équipé. En revanche, la cale d'échouage et la présence d'une grue sont maintenues.

3.6. Moyens d'aide à la manœuvre des gros navires.

Pour faciliter les manœuvres des grosses unités que le port prévoit d'accueillir, la capitainerie va bientôt être équipée d'un pousseur. De plus, le personnel sera renforcé afin de pouvoir faire face à l'augmentation du trafic portuaire prévu.

3.7. Gestion des mouillages.

Sans être formalisée selon des règles très précises, la gestion des mouillages d'attente de bateaux à l'extérieur du port est assurée par la capitainerie qui peut ainsi s'assurer du dégagement du chenal d'accès. Une vigilance particulière devra être exercée pour la gestion des mouillages nocturnes.

3.8. Mouillages sur pendilles.

Le mouillage sur pendilles, répandu en Méditerranée et envisagé pour l'amarrage des bateaux sur le quai Nomy et dans le bassin Kennedy, présente les inconvénients suivants :

- il augmente la longueur du navire au mouillage d'environ 20 % (les longueurs de navires et les largeurs des couloirs de navigation indiquées sur les plans ne tiennent pas compte de ce dispositif de mouillage) ;

- il accroît les amplitudes des déplacements latéraux du bateau, notamment sous l'action du vent ; notons qu'en cas d'adoption du mouillage sur pendilles pour le quai Nomy, les bateaux mouillés à cet endroit seront orientés sud-nord, ce qui les exposera plus sûrement aux vents dominants (Mistral).

Afin de garantir des couloirs de navigation les plus larges possibles dans le port et limiter les mouvements de plateforme sous l'action des éléments, la grande commission nautique recommande de privilégier le mouillage sur pieux ou catway plutôt que sur pendilles.

4. TOUR DE TABLE – DELIBERATION.

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

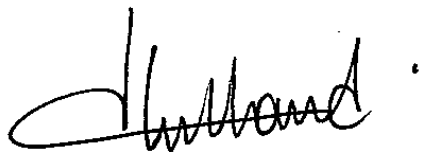
CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le lundi 23 mai 2011 pour émettre un avis sur le projet de restauration et d'aménagement du Vieux port de Saint-Raphaël tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

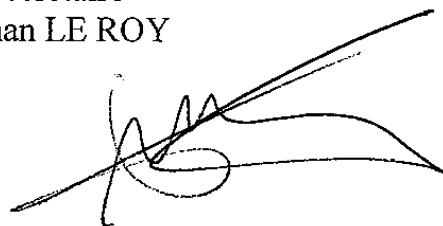
La commission émet un avis très favorable au projet avec les observations et recommandations suivantes :

- compte tenu du système de pannes retenu (pannes flottantes), la construction préalable de la digue du large semble nécessaire pour garantir la meilleure sécurisation à l'intérieur du port vis-à-vis des phénomènes de houle ; le phasage des travaux mérite d'être réétudié en ce sens ;
- dans le bassin Kennedy et sur le quai Nomy, privilégier un amarrage sur pieux ou catway plutôt que sur pendilles pour ne pas encombrer le chenal ;
- dans le bassin Kennedy, ajuster le plan d'amarrage pour garantir un couloir permettant la manœuvre des plus grands bâtiments avec un pied de pilote raisonnable ;
- ne pas retenir l'esplanade ajoutée dans le projet à l'angle Sud-Est du port pour ménager un espace de manœuvre suffisant aux bateaux TMR ;
- le plan de balisage du port devra être conforme aux prescriptions du service des Phares et Balises (cf. courrier du 6 janvier 2011 adressé à la mairie de Saint-Raphaël) ;
- dans la perspective de l'augmentation du nombre et de la taille des bateaux de plaisance fréquentant le port, la capitainerie mettra en place les procédures permettant la régulation harmonieuse du trafic ;
- pendant les phases de travaux et en particulier à la clôture des travaux, les modifications des 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...), conformément au code de la Défense (article R3416-6) ainsi qu'à l'instruction du Premier Ministre sur le recueil et la diffusion de l'information nautique (n° 228 SG MER),

Le président
Jacques LUTHAUD

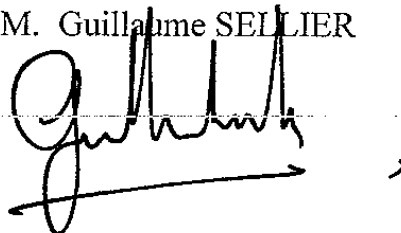


Le secrétaire
Ronan LE ROY



Les membres

M. Guillaume SELLIER



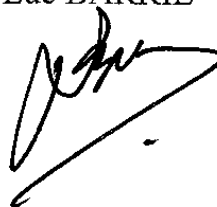
M. Patrick ROMEO



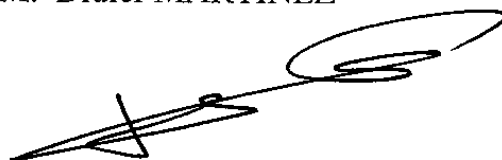
M. Yves COTIN



M. Luc BARRIE



M. Didier MARTINEZ



M. Mickaël DUPONT

