

PROCÈS VERBAL
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 8 juin 2015 dans les locaux de la Sous-Préfecture de Brest.

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 7 mai 2015 du Préfet du Finistère portant constitution de la grande commission nautique et nomination de ses membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le lundi 8 juin 2015 à 10h00 dans les locaux de la Sous-Préfecture de Brest pour émettre un avis sur le projet de développement du port de Brest.

La commission était composée de :

M.	Laurent HAVA , capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine,	Président
Mme.	Aude TYCHENSKY , ingénieur en chef des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine,	Secrétaire
M.	Jean-Marc NEDELLEC , représentant des pilotes	Membre temporaire
Mme.	Erell PELLE , représentante de la pêche professionnelle	Membre temporaire
M.	Eric MONFORT , représentant de la capitainerie armement D.T.M.	Membre temporaire
M.	Jérémie CHATEAU , représentant de la capitainerie armement BOLUDA	Membre temporaire
M.	Yves KERLEROUX , représentant de l'amical des plaisanciers du 3 ^{ème} bassin	Membre temporaire

Le membre de droit, ACAM Hervé **THOMAS**, Délégué Adjoint à la Mer et au littoral du Finistère, était présent.

Assistaient également à la réunion :

CF	Benoît DRIER DE LAFORTE	CECLANT, COM Brest,
CF	Patrick CURAUDEAU	CECLANT, COM Brest
M.	Gérard LAHELLEC	Vice-président délégué aux transports de la Région Bretagne
M.	Mathias MERCIER	Région Bretagne,
M.	Eric ROELLINGER	Capitainerie du port de commerce de Brest,
M.	Antoine HANNEDOUCHE	DDTM-DML 29,
Mme.	Véronique MANICACCI	DIRM Atlantique, subdivision des phares et balises
M.	Philippe RAVET	DIRM Atlantique, subdivision des phares et balises,

SYNTHESE DU DOSSIER

Le CV Laurent Hava ouvre la séance à 10h00 et remercie l'ensemble des participants de leur présence. En guise d'introduction, il rappelle l'objet de la grande commission nautique (GCN), son décret fondateur, sa composition, son fonctionnement et fait remarquer que la GCN n'est compétente que pour mesurer l'impact des projets étudiés sur le plan de 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. C'est un lieu privilégié de rencontre entre différents acteurs et professionnels de la mer, dans lequel chaque partie doit pouvoir librement s'exprimer.

M. Mathias MERCIER représentant la région Bretagne, porteur du projet et maître d'ouvrage, introduit sommairement le projet de développement du port de commerce de Brest et précise le plan de la présentation qui sera suivi. Il laisse ensuite la parole à M. Gérard LAHELLEC, vice-président à la mobilité et aux transports de la région Bretagne. Ce dernier introduit le projet dans le contexte socio-économique et environnemental de la région. Il se félicite qu'un excellent esprit de partenariat entre l'ensemble des acteurs ait permis de mener à bien ce projet, dont il rappelle la genèse. Ex-port d'Etat, le port de commerce de Brest devient propriété de la région, suite à la loi de décentralisation du 1er janvier 2007, de même que les ports de St Malo et Lorient. Ceci constitue une particularité de la région Bretagne, qui ne possède pas de Grand Port Maritime, mais trois ports décentralisés au sein d'une région maritime complexe. Afin de relever les nouveaux défis industriels qui se présentent à elle, la région Bretagne a souhaité engager les développements industriels nécessaires de ses ports de commerce et en particulier de celui de Brest, qui dispose de nombreux atouts, autour de ses pôles d'activité centrés sur la réparation civile navale et le trafic maritime porte-conteneurs à l'export comme à l'import. Préserver et développer ces secteurs d'activité, les rendre plus compétitifs constituent les enjeux du projet présenté à la GCN. Le vice-président rappelle le contexte porteur et structurant des Appels à Manifestations d'Intérêts lancés depuis 2011 par l'Etat sur l'éolien offshore, il s'agit désormais pour le port de commerce de Brest de se mettre au rendez-vous du calendrier des développements à venir portés par les futurs parc éolien en mer de St Brieuc et ferme pilote du Fromveur en particulier. Les objectifs pour la région Bretagne sont de conjuguer dans un même mouvement l'optimisation qui peut être faite de l'utilisation du polder 124 moyennant quelques aménagements et extensions, le développement de la construction des matériaux destinés aux énergies marines renouvelables (EMR), enfin la pérennisation de l'ensemble des activités drainées par le secteur de la réparation navale.

M. Gérard LAHELLEC conclut en rappelant que de nombreuses réunions de concertation associant les partenaires du projet (la région, Brest Métropole, la CCI Brest et l'Europe à travers le FEDER) aux usagers de la mer et aux acteurs socio-économiques de la région ont accompagné le développement de ce projet : elles ont permis de prendre en considération les inquiétudes soulevées par le projet mais également les attentes qui ont pu être exprimées.

1. Présentation du dossier technique et dimensionnement de l'ouvrage

M. Mathias MERCIER reprend la parole pour présenter les éléments techniques du dossier.

Les nouveaux aménagements proposés dans le cadre de ce projet de développement portent à la fois sur :

- une amélioration des accès nautiques du port de commerce devant permettre de préserver et développer le trafic commercial en réalisant des travaux de dragage assez conséquents sur les chenaux d'accès aux quais commerces afin d'augmenter leurs côtes bathymétriques et doter le polder d'un accès maritime ;
- une extension de 14 Ha du secteur polder 124, créé à la fin des années 70s et situé à l'extrémité Est du port de commerce derrière les chantiers de réparation navale : les objectifs visés sont multiples : promouvoir le développement industriel en accueillant des activités de type EMR sur le polder : éolien posé et flottant et hydrolien principalement : fabrication des fondations d'éoliennes, construction et assemblage d'éoliennes flottantes, manutention et transport de colis de grande masse et de grande taille.

2. Opérations de Dragage

Le volet maritime des aménagements prévoit :

- d'une part l'approfondissement par dragage à -8 m CM des accès au futur polder étendu qui accueillera la plateforme multimodale ainsi que des « souilles » (fosses en bord de quai) des quais EMR, en Mer et sablier qui y seront construits ;
- d'autre part l'approfondissement par dragage à -9,40 m CM des chenaux commerce permettant l'accès aux quais 6^{ème} SUD et PFM (postes conteneurs et croisières).

Le calendrier prévisionnel des travaux est présenté en séance. La région Bretagne précise qu'en l'état actuel de définition du projet, il ne peut qu'être indicatif ; dans la mesure où les solutions techniques qui seront mises en œuvre ne sont pas encore connues, le phasage précis des travaux ne peut pas encore être donné.

Le président attire l'attention du porteur de projet en rappelant que les phases de travaux sont généralement les plus accidentogènes : 75% des accidents s'y produisent. Il fait remarquer par ailleurs que le port de Brest dans sa globalité (4 ports : militaire, de pêche, de commerce et de plaisance) est un port très réglementée, qui générera potentiellement des contraintes pouvant s'avérer dimensionnantes pour le phasage des travaux. Ce point sera plus particulièrement traité en CNL une fois les prestataires connus.

Le projet de dragage a été construit en collaboration avec les acteurs de la filière pêche, l'ensemble de la communauté scientifique et les associations afin d'orienter le choix des zones à draguer, étaler les travaux dans le temps afin de ne pas pénaliser les activités existantes et éviter les impacts sur la qualité de l'eau.

Les différentes techniques de dragages (dragage hydraulique et mécanique) susceptibles d'être mises en œuvre pour l'approfondissement des chenaux et celui du terminal EMR, et les moyens qui leur seront associées, sont ensuite présentées et ne soulèvent pas de questions particulières.

Les sédiments dragués seront valorisés pour construire le terre-plein constituant l'extension de 14 Ha du polder 124, destiné à accueillir la filière industrielle et portuaire tournée vers les Energies Marines Renouvelables (EMR). Les limites de cette extension seront matérialisées par la création d'une digue en enrochements.

Les accès à la mer seront assurés par un premier quai en Mer situé dans le prolongement nord-ouest de l'extension polder et d'un second quai dit « EMR », perpendiculaire au quai en Mer et situé dans le prolongement sud-est du quai sablier qui remplacera l'actuel appontement sablier.

Un nouveau quai sera adossé à la nouvelle zone aménagée du polder de 25 Ha , l'hypothèse d'un dragage pour permettre une approche directe du quai par les bâtiments a été abandonnée en raison de ses couts prohibitifs.

Le président revient ensuite sur le risque pyrotechnique lié à la dépollution du site dit risque « UXO ». La région Bretagne présente dans ses grandes lignes les actions qui seront entreprises pour pallier les difficultés liées à l'identification des engins à risques : la réalisation d'une étude historique, couplée à une campagne de levés magnétiques et bathymétrique au sonar latéral. Il précise en conséquence que le projet de dragage sera adapté au risque résiduel pyrotechnique. Bien que ce point ne relève pas de la GCN, le président recommande que le risque soit bien identifié, que les processus en cas de découverte soient clairement définis et pris en compte par les prestataires qui travailleront sur les opérations de dragage.

Les travaux de dragage présentent a priori peu de risques du point de vue de la sécurité maritime, dans la mesure où les zones de dragage seront situées en dehors des routes de circulation préférentielles observées dans la rade de Brest. La priorité sera donnée aux mouvements de navires et à l'exploitation portuaire. Les ateliers mobiles seront privilégiés (drague aspiratrice en marche dans les chenaux). Pour l'organisation des mouvements des navires, qu'ils soient liés ou pas aux travaux de dragage, **l'information et les échanges en temps réel avec la capitainerie seront privilégiés. Il n'est pas proposé de balisage de la zone d'intervention des engins de dragage, la souplesse et la rapidité de repli** seront plutôt privilégiées en cas de besoin. **L'émission d'AVURNAV** (AVis Urgent aux NAVigateurs) précisant les périodes et lieux de dragage et les contraintes afférentes à la navigation sera mise en œuvre.

En fonction du phasage précis des travaux qui sera construit, M. Mathias MERCIER précise que la circulation dans le port de commerce pourra ponctuellement être modifiée mais que les usagers en seront informés.

M. KERLEROUX interroge le porteur de projet pour savoir si durant toute la phase des travaux de dragage, la passe Est du port de commerce sera toujours accessible. M. Mathias MERCIER rappelle que le principe retenu est que les activités de dragage qui seront conduites perturbent le moins possible l'activité du port de Brest.

M. Eric ROELLINGER rappelle également le principe retenu pour l'accès à la passe Est du port de commerce, qui est celui de s'annoncer et demander l'autorisation afin de faciliter la coordination de l'ensemble des mouvements portuaires.

M. Yves KERLEROUX fait valoir que la messagerie mail est un outil désormais partout déployé, facilement accessible et qui fonctionne très bien : il peut donc être aisément mis à profit en complément des différents modes d'information existants par ailleurs. Le Cdt du port de commerce précise que les travaux inhérents au projet de développement du port de Brest devraient assez peu impacter l'activité plaisance et qu'en particulier l'accès par la passe Est est assez peu utilisée par les plaisanciers.

Seules les opérations de battage des pieux mobiles servant à la stabilisation des Pontons Dipper pourraient comporter un risque de nuisance sonore : un arrêté de la préfecture viendra selon toute vraisemblance préciser ces éléments. Il est cependant proposé de **créer une zone d'exclusion de 250 m** autour des travaux de battage. Dans ce cadre, il est rappelé que la plongée est interdite dans le périmètre portuaire et soumise à autorisation préfectorale.

Le président de la GCN préconise qu'une fois les opérations de dragage définies et planifiées, les questions relatives au balisage maritime des différents chantiers soient gérées directement en CNL. Ce point est validé en séance.

Les travaux maritimes qui seront engagés pour la construction du terminal EMR, à savoir l'extension du polder dans un premier temps, la réalisation des quais (en Mer, EMR et sabliers), puis le dragage des souilles), seront réalisés dans un secteur qui n'est pas concerné par la navigation de commerce. L'impact sur la sécurité maritime est donc jugé très faible. Un balisage de ce chantier, côté mer, par marques spéciales sera néanmoins proposé (voir § 3.).

Du point de vue du risque UXO, M. KERLEROUX insiste sur le fait que le dragage ne concerne a priori que des zones bien connues du port de commerce. Le président rappelle que les engins explosifs peuvent être enfouis et remonter à la surface ponctuellement à la faveur de mouvements du substrat marin en lien avec la dynamique sédimentaire. Mme Erell PELLE prend la parole pour préciser que sur une flotte de 60 navires de pêche basés à Brest, 8 à 10 engins explosifs/semaine sont relevés en moyenne dans les filets.

Le Cdt Benoît DRIER DE LAFORTE, du COM Brest rappelle que pour traiter ce risque des procédures rodées impliquant la marine nationale ou la sécurité civile existent et permettent de réagir rapidement, efficacement et de ne pas perdre du temps. Il précise que les zones qui seront draguées dans le cadre du projet de développement du port de Brest ne sont pas sous la responsabilité du Groupe des Plongeurs Démineurs (GPD), mais relève de la sécurité civile.

Le Cdt du port de commerce, M. Eric ROELLINGER précise en conclusion que sera définie et mise en place dans le plan de dragage une procédure d'alerte.

La secrétaire de la GCN interroge pour connaître la récurrence de ces opérations de dragage. Il est précisé qu'en raison de la très bonne tenue des fonds marins dans la rade de Brest, les apports sédimentaires sont quasiment inexistantes. Les opérations de dragage ne devraient être conduites en conséquence qu'une seule fois.

3. Signalisation maritime du plan d'eau en phase d'exploitation des nouveaux aménagements

En phase de travaux relatifs à la construction du nouveau polder, il est proposé le dispositif suivant : un balisage du périmètre du chantier délimitant les travaux d'enrochements par **l'ajout de 3 à 5 marques spéciales lumineuses jaunes** (3 m de diamètre) définissant une zone d'exclusion d'une centaine de mètres de large et son signalage par un arrêté préfectoral permettant de marquer clairement les limites géographiques du chantier. Ce point fait consensus et est validé par la GCN.

Il est proposé par ailleurs de laisser en place la marque latérale verte existante située sur la CM 7399 sur le point de sonde 6,90 m dans le prolongement Sud-Est de l'extrémité des quais de réparation No4 et No5 et de la forme de radoub No3, cette bouée ne constituant pas une gêne pour l'activité portuaire. Le président interroge chacun

des membres : M. Jérôme CHATEAU confirme bien la nécessité de laisser en place cette bouée verte qui matérialise bien la présence des hauts fonds et constituent par ailleurs une aide précieuse dans la manœuvre des pilotes et des remorqueurs.

La GCN valide donc le principe de **laisser en place la bouée latérale verte**.

Il est aussi acté en séance que l'information des travaux sera systématiquement transmise à Brest Approche pour information des bateaux de commerce entrant dans la rade de Brest

En phase exploitation : lorsque le port de commerce sera dans sa version définitive, il est proposé de mettre en place le balisage suivant : matérialiser la limite Ouest du chenal dragué à -9,40 m par le déplacement des bouées latérales babord de chenalage **R4** et **R6** : il est précisé que ces bouées sont bien lumineuses.

Le déplacement des marques R4 et R6 est approuvé à l'unanimité.

Pour délimiter la limite Est du chenal, il n'apparaît pas judicieux d'installer de nouvelles bouées au milieu du plan d'eau sous peine de gêner l'accès aux autres quais. Il est plutôt proposé de créer un alignement axial ou un alignement de garde et de rajouter à ce dispositif un feu axial à secteur. Cette question est débattue en séance.

Les pilotes répondent qu'il serait intéressant de combiner les deux, feux d'alignement et feux à secteur ; cependant ils font remarquer que ce dispositif ne serait opérationnel que de nuit ; de jour, rien ne permettant en effet de définir la limite Est du chenal.

Par ailleurs afin de bien matérialiser la limite est de l'entrée du chenal dragué à -9,40 m, le porteur de projet propose de déplacer la marque cardinale Sud **R3** ou de la remplacer par une marque lumineuse latérale verte.

Le président et la secrétaire répondent que cette marque cardinale sud R3 doit être conservée à son emplacement actuel car elle délimite la zone de dangers constituée par les hauts fonds situés dans le Sud et le Sud-Ouest du polder 124.

M. Hervé THOMAS considère que le balisage d'entrée R4 et R6 marquant la limite Ouest du chenal dragué à -9,40 m est suffisant.

M. Eric ROELLINGER précise que cette notion de **porte** est rassurante pour les pilotes du port de commerce. Au fil des discussions, l'idée de marquer l'entrée de ce chenal apparaît importante. La GCN préconise donc le principe de **rajouter une marque latérale tribord de type chenal préférée à babord** (Vert/Rouge/Vert, on laisse la bouée sur son tribord).

M. MONFORT représentant des navires sablier (LAFARGE) fait valoir ses inquiétudes concernant l'emplacement du futur quai sablier qui se situera à l'angle du quai de réparation No5, dans le prolongement Nord-Ouest du quai EMR : Cela laisse en effet assez peu de place pour la manœuvre et en situation météorologique dégradée, par vent d'ouest et de houle marquée, il estime que les manœuvres d'amarrage ou d'accostage seront rendues très difficiles voire impossibles. Il attire l'attention sur le fait que cette difficulté doit être prise en compte dès à présent. M. Mathias MERCIER en prend bien note.

Le dernier point évoqué concerne le balisage de l'accès au nouveau terminal EMR.

M. Jean-Marc NEDELEC prend la parole pour faire valoir que l'alignement constitué par la bouée cardinale Sud R3 et la marque latérale verte devrait être suffisant. Le Cdt du port de commerce et les pilotes valident cette solution.

Le président de la GCN propose de rajouter un repère visuel supplémentaire (type espar ou bouée fonction de la nature des fonds disponible) entre la cardinale R3 et la bouée latérale verte afin de parfaitement matérialiser l'axe délimitant les hauts fonds à ne pas franchir.

Cet aménagement supplémentaire est validé par la GCN.

4. Transmission au SHOM des résultats des mesures géophysiques

La région Bretagne a réalisé ou fait/fera réaliser un ensemble de mesures géophysiques sur le site des futurs travaux et aménagements portuaire pour évaluer d'une part les facilités d'aménagement et déterminer d'autre part les caractéristiques physiques du substrat devant rassembler les conditions nécessaires pour accueillir les enrochements notamment. Il doit s'agir de mesures acquises aux sondeurs multifaisceaux (SMF) et/ou sonar à balayage latéral (SONAL), de mesures sismiques et/ou de sondeurs de sédiments (SBP), éventuellement de prélèvements sédimentaires (benne SHIPECK).

En application de la loi (article L413-1 du code minier (nouveau)), ces données doivent être 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 dernier alinéa de l'article L.413-1 évite ainsi à l'Etat l'obligation de mobiliser des moyens coûteux pour collecter à nouveau les mêmes données sur les zones concernées. Il garantit enfin la réutilisation et la valorisation optimale des données acquises grâce au dispositif d'archivage dans la durée et de diffusion des informations mis en œuvre par le SHOM et ses partenaires publics.

5. Caractéristiques nautiques du site d'essai

Les caractéristiques nautiques de la zone suite à la réalisation des nouveaux aménagements portuaires (limites du site, topographie des nouveaux quais et du futur polder étendu, leurs positionnements respectifs, les différents balisages et marquages, les arrêtés réglementant la navigation ...) **doivent également être transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique.**

6. Tour de table - délibération

Le président invite l'ensemble des participants à un dernier tour de table.

Le CF Benoît DRIER DE LAFORTE rappelle l'importance de bien coordonner les travaux à venir, qui généreront du trafic maritime supplémentaire, avec l'activité existante du port militaire de Brest, 1^{er} port militaire de la façade maritime Atlantique. Il précise qu'en Grande rade et dans le Goulet de Brest, des chasseurs de mines et d'autres navires spécialisés effectuent fréquemment des opérations comportant le remorquage d'engins. Les informations concernant ces activités sont communiquées sur VHF par le poste de commandement de la base navale (indicatif « base navale ») pour la rade, et par le poste de contrôle du Goulet (Vigie du Portzic, indicatif « Brest approches ») pour le goulet. C'est cette dernière qui est responsable de la surveillance du trafic sur l'ensemble de la Rade de Brest et de ses abords, de l'information des navires et de la délivrance des autorisations de mouvements.

En phase d'exploitation, une fois le pôle EMR développé et les installations mises en place, il s'interroge sur la nature des nouvelles activités qui seront générées par l'éolien et l'intensité du trafic maritime correspondant : ces mouvements supplémentaires se retrouveront inévitablement à gérer avec l'activité du port militaire en particulier. Par ailleurs eu égard aux dimensions conséquentes des structures éoliennes qui seront construites sur le polder puis qui transiteront par barge par le Goulet vers leurs lieux d'ancrage en mer Celtique et Bretagne Nord, l'engagement de l'espace aérien par les éoliennes lors de leur transit dans la rade et le Goulet de Brest nécessiteront une déclaration préalable aux autorités, avec un préavis minimal de l'ordre de 72 heures. Il anticipe le besoin qu'il y aura d'une réelle coordination avec l'ensemble des activités militaires en précisant que ces dernières devront rester prioritaires (en moyenne 80 à 100 mouvements par an de sous-marins).

M. Mathias MERCIER conclut sa présentation en évoquant le dispositif de mesures mis en place par la région Bretagne pour effectuer un suivi des états écologiques de référence de l'ensemble de la Rade de Brest (mise en place de bouées autonomes multi paramètres, de poches de moules sentinelles ancrées à 3 - 4 mètres de fonds et de sédimentomètres). Il évoque en particulier les difficultés rencontrées vis-à-vis du balisage de surface marquant le positionnement de ces systèmes instrumentés, qui sont régulièrement accrochés par les navires passant à proximité. L'idée de supprimer ce balisage est évoqué, également celui de déplacer les appareils hors chenaux de navigation et hors zones de pêche. Le COM Brest prend la parole pour faire valoir qu'il lui paraît plus sain de conserver un marquage distinctif (une marque spéciale très légère) : il préconise de lester davantage les mouillages ou de les placer à proximité d'un marquage existant. L'assemblée converge ensuite vers la possibilité vue leur faible encombrement de les fixer aux bouées de signalisation déjà existantes dans la rade de Brest avec un accord de principe du représentant des phares et balises.

Le président remercie l'ensemble des participants pour leur présence et leur participation active.

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.

CONCLUSIONS

La grande commission nautique s'est réunie le lundi 8 juin 2015 pour émettre un avis sur le projet de développement du port de Brest, tel que décrit dans le procès-verbal.

La commission émet un avis favorable à l'unanimité sur le projet présenté avec les recommandations suivantes :

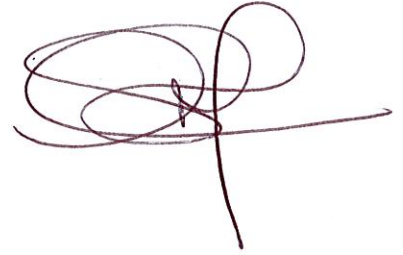
- en phase de travaux :
 - **extension du polder et création du port EMR** :
 - baliser le chantier relatif à l'extension du polder en créant par arrêté préfectoral une zone d'exclusion par des marques spéciales comme proposé par le porteur de projet ;
 - maintenir jusqu'à la fin des travaux la bouée de chenalage verte située à proximité de l'apponement « sablier » ;
 - **informer « Brest Approches »** de l'ensemble des travaux à des fins de rediffusion de l'information nautique vers les usagers de la mer ;
 - **dragage des chenaux d'accès** :
 - renvoyer en CNL les dispositions particulières à prendre une fois le phasage des travaux connus ;
 - créer une zone d'exclusion de 250 mètres autour des travaux de batage ;
- en phase d'exploitation :
 - décaler vers l'est l'emplacement des bouées babord R4 et R6 de façon à matérialiser la limite ouest du chenal dragué à 9,40 mètres ;
 - créer un alignement à terre définissant le milieu de l'axe du chenal dragué par deux feux à secteur : un feu marquant l'ouvert du chenal et un second son extrémité est ;
 - ne pas modifier l'emplacement de la cardinale Sud R3
 - rajouter une bouée de chenal prioritaire tribord marquant l'entrée tribord du chenal dragué ;
 - déplacer la bouée latérale verte au niveau de l'extrémité Sud-Ouest de l'approche du quai en mer (quai éolien flottant) ;
 - délimiter l'entrée du chenal d'accès au quai en MER (port EMR) par un balisage léger ;
 - rajouter une bouée/espart (selon nature des fonds) verte entre la bouée cardinale Sud R3 et la bouée latérale verte délimitant l'approche sud-ouest du quai EMR afin de délimiter les hauts fonds situés dans la partie Sud-Ouest du nouveau polder ;
- transmettre au SHOM le résultat des mesures géophysiques (levés bathymétriques, sédimentologiques et sismiques) ;
- 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...).

LH +IT AS

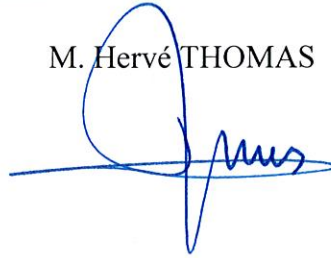
Le président
M. Laurent HAVA



La secrétaire
Mme Aude TYCHENSKY



M. Hervé THOMAS



Les membres

M. Jean-Marc NEDELEC




Mme. Erell PELLE



M. Eric MONFORT



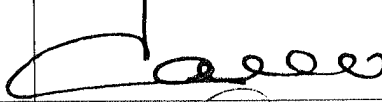
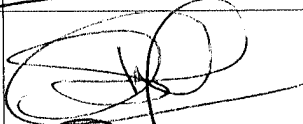
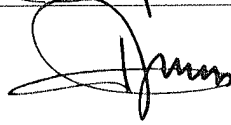
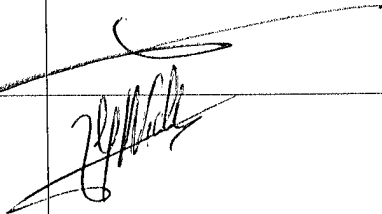
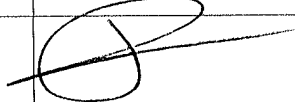


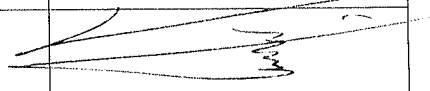
M. Jérémie CHATEAU

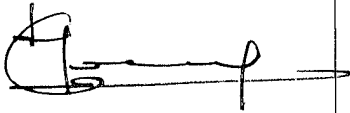

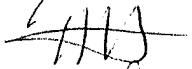

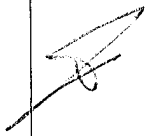


M. Yves KERLEROUX



Feuille de présence
Grande commission nautique
du lundi 8 juin 2015 à 10h00 à la sous-préfecture de Brest
concernant le projet de développement du port de Brest

ORGANISATION	NOM – PRENOM	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. le CV Laurent HAVA	
SHOM	Mme l'ICETA Aude TYCHENSKY	
Direction départementale des territoires et de la mer de Seine-Maritime DDTM – DML 29	ACAM Hervé THOMAS , Direction départemental des territoires et de la mer du Finistère, délégué adjoint à la mer et au littoral M. Antoine HANNEDOUCHE , chef du pôle littoral et affaires maritimes de brest, DDTM-DML 29	
Pilotes	M. Jean-Marc NEDELEC M. Alain BRIAND M. Tanguy DE KERROS	
Pêcheurs professionnels	Mme. Erell PELLE M. Thierry BOISSEL M. André LE GALL	
Capitainerie armement D.T.M.	M. Eric MONFORT M. Jean-Charles CAMENEN M. Patrick KERVEDO	
Capitaine armement BOLUDA	M. Jérémie CHATEAU M. Patrick SALDIN M. Eric LESAUX	
Amical des plaisanciers du 3 ^{ème} bassin	M. Yves KERLEROUX M. Guy GLOAGUEN M. Jean-François MOREL	

ORGANISATION	NOM – PRENOM	SIGNATURE
<u>Assistent également à la séance :</u>		
Porteur du projet		
Région Bretagne	M. Mathias MERCIER	
DDTM - DML 29		
CECLANT / COM BREST	CF Xavier DRIER DE LAFORTE Benoit	
Capitainerie du port de commerce de Brest	CF Patrick CORAUDEAU M. Eric ROELLINGER	 
DIRM Atlantique Subdivision des phares et balises du Finistère	Yannick Vierge	
PREMAR Atlantique	RAVET Philippe	