

PROCÈS VERBAL

des travaux de la grande commission nautique
tenue le 10 octobre 2022 à l'Île-de-Bréhat,
relative au projet d'aménagement d'un site de chargement de déchets au port de la Corderie à l'île de
Bréhat.

REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE

Conformément aux dispositions du décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques modifié par le décret n°2020-1193 du 29 septembre 2020 et suite à l'arrêté N°SGPB_GCNBRE_72 du 22 septembre 2022 du président du conseil départemental des Côtes-d'Armor portant désignation des membres temporaires de la grande commission nautique, celle-ci s'est réunie salle polyvalente, Allegoat, à Île-de-Bréhat (22) le lundi 10 octobre 2022, pour émettre un avis sur le projet d'aménagement d'un site de chargement de déchets au port de la Corderie à l'île de Bréhat.

La commission était composée de :

M. Benoît HÉDÉ-HAÛY, capitaine de vaisseau, 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. Eamon MANGAN, administrateur en chef de 1 ^{ère} classe des affaires maritimes, Directeur départemental adjoint, délégué à la mer et au littoral (DDTM 22)	Membre de droit

Membres temporaires titulaires :

M. Didier DAIGRE	Représentant les plaisanciers du port de la Corderie
M. Antoine TARTAUT	Représentant les usagers économiques du port de la Corderie
M. Yves GUIRRIEC	Représentant la desserte fret de l'île
M. Simon CORLOUER	Représentant les exploitants maritimes

Membres temporaires suppléants :

M. Yves DEUGNIER	Représentant les plaisanciers du port de la Corderie
M. Alain LE MEUR	Représentant les plaisanciers (autres)
M. Jean-Emmanuel THOMAS M. Laurent KERNIVINEN	Représentants la desserte fret de l'île
M. Arthur DAIGRE	Représentant les exploitants maritimes

Assistaient également à la réunion :

M. Jean-Yves BEQUIGNON	Inspection générale des Armées-marine
M. Gwenhael RAUX M. Daniel KERRELLO	Subdivision des Phares et Balises DIRM NAMO
M. Raphaël SOHIER	SNSM

M. Olivier CARRE M. François-Yves LE THOMAS	Maire de l'Île-de-Bréhat Adjoint au maire de l'Île-de-Bréhat
M. André COENT	Vice-Président CD 22 en charge des Infrastructures et des mobilités douces
M. Gilles PAGNY	Conseiller départemental du canton de Paimpol
Mme Anne-Gaëlle DARTIALH	CD 22 (Service de gestion des ports)
M. Emmanuel RENAUD	CD 22 (Technicien maritime en charge de la police portuaire)
M. Pierre PIQUET	DDTM22/DML/SAMEL

Une visite sur site au profit des représentants de l'Administration a eu lieu avant la réunion.

En début de réunion, le président remercie la municipalité et la DDTM 22 pour le soutien apporté à l'organisation de la réunion de la commission et l'ensemble des participants pour leur présence.

Le président rappelle la composition et le fonctionnement de la commission et fait remarquer que la GCN n'est compétente pour émettre des avis que sur les aspects nautiques du projet (en particulier les aspects liés à la sécurité nautique), à l'exclusion des problèmes juridiques, économiques, financiers, écologiques ou patrimoniaux. Au cours de cette grande commission nautique, ce sont les marins pratiques représentatifs des usagers de la mer qui, après en avoir débattu ensemble et avec les membres permanents et de droit, proposent des recommandations.

M. Mangan, DDTM adjoint et DML 22, rappelle le contexte de cette grande commission.

SYNTHESE DU DOSSIER

INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

Le conditionnement et l'évacuation des déchets de l'île de Bréhat vers le continent est une problématique soulevée depuis de nombreuses années, notamment en raison des risques liés à la coexistence des trafics de fret et du trafic touristique intense dans et au voisinage de Port Clos, port principal de l'île.

La prise en compte de ces risques avait conduit la Commune à réaliser dans l'urgence un point de chargement dans le port de plaisance communal de la Corderie, avec une autorisation provisoire délivrée par le préfet des Côtes-d'Armor pour réaliser des travaux d'aménagements, pour sécuriser l'embarquement et le débarquement des déchets.

L'objectif du projet est de répondre au besoin de pérenniser l'utilisation du port de la Corderie à cette fin, en effectuant des travaux pour que les ouvrages conviennent dans la durée à cet usage particulier. Ces travaux impliquent l'extension administrative du port de commerce de Bréhat, limité jusqu'alors à Port Clos, au Sud de l'île.

PRESENTATION DU PROJET

Mme DARTIAILH explique les enjeux de la nouvelle installation projetée et présente les travaux envisagés. Ceux-ci font l'objet d'une définition au plus près des besoins et basés sur l'existant, à savoir le site de Chicago et le chemin d'accès à la mer situés au Sud du port de la Corderie.

Les travaux concernent ainsi :

- la partie sud du port de la Corderie pour le site de chargement ;
- le chenal d'accès au port de la Corderie.

Au plan administratif, ce projet implique un transfert de gestion des espaces correspondants de la Commune vers le Département, avec l'accord de l'Etat, afin que le Président du Conseil départemental puisse prendre un arrêté visant à étendre les limites administratives du port départemental de commerce de Bréhat (Port Clos), en y intégrant l'ensemble des terre-pleins et infrastructures de la Corderie dédiés à l'évacuation des déchets. Une rétrocession du Département à la Commune sera alors faite pour l'exécution des travaux.

Les emprises maritimes concernées sont les suivantes :

- la cale ;
- le plan d'eau situé devant la cale pour permettre les manœuvres des navires et l'accès à la cale ;
- un chenal d'une trentaine de mètres de large, établi depuis le passage du Kerpont, qui vise à afficher la priorité de la navigation commerciale (évacuation des déchets) par rapport à la navigation de plaisance, et à identifier clairement une zone où les mouillages seront interdits.

Le reste du port de la Corderie conserve sa vocation plaisance et reste en gestion communale.

M. le Maire présente dans le détail les infrastructures portuaires à créer. Les objectifs affichés sont :

- un impact minimum sur l'environnement ;
- une flexibilité maximum pour les transporteurs ;
- un temps de chargement/déchargement optimisés en fonction des coefficients de marée ;
- des travaux établis au minimum pour permettre de boucler un plan de financement.

Ainsi sont projetées 4 zones possibles de chargement, accessibles selon l'amplitude des marées pour permettre de travailler avec 2 barges simultanément.

Il s'agit :

- d'un quai à la position actuelle, en extrémité du chemin de roulement, exploitable en flottant ou posé avec chargement par grutage ou roulage ;

- d'une rampe positionnée à l'Est du quai précédemment décrit, de longueur 32 m et de 6 m de large, de pente 10 %, avec chargement par roulage, barge posée, porte avant ouverte, ou par roulage ou grutage, barge flottante ou posée le long de la rampe ;
- d'un poste de chargement positionné le long et à l'Est de la plateforme de chargement, avant la rampe, pour les périodes de vives eaux, exploitable en flottant ou posé avec chargement par grutage ou roulage ;
- d'un autre poste de chargement exploitable par grutage, pour les vives eaux, le long du chemin d'accès.

Les temps de chargement sont présentés pour différentes amplitudes de marée (coefficients 50, 70, 90 et 97). La configuration proposée permet une amélioration significative de la situation par rapport à la situation proposée à Port Clos.

Les travaux comprennent le battage de palplanches sur une longueur d'environ 150 m, la pose d'enrochements à l'Ouest, l'arasement du rocher à proximité du quai, le remblai du terre-plein sur une hauteur moyenne de 1 m, la création de la rampe et la réalisation d'une dalle béton sur l'ensemble du terre-plein et de la rampe avec un revêtement à définir.

La mise en place du chenal est prévue dès 2023, après transfert à la Commune, pour la conduite des travaux et la réalisation des infrastructures en 2024 vraisemblablement.

Le budget est à finaliser en considérant un investissement pour les 40 à 50 années à venir.

M. Raux présente le balisage envisagé pour définir le chenal.

La largeur du chenal est fixée à 33 m réglementairement (5 fois la largeur du navire le plus grand le fréquentant). Un chenal le plus rectiligne possible a été envisagé. Il n'est pas prévu à ce stade de balisage lumineux. Le balisage est défini en créant des portes et des marques latérales fixes si possible.

Actuellement, deux espars de caractère latéral bâbord "Moncello-Richard-Ouest" et "Moncello-Richard-Est", espacés d'environ 70 m, en porte avec l'espar de caractère latéral tribord "Kaler" marquent le début du chenal. Il est proposé que l'espar existant de Moncello-Richard-Est soit supprimé et qu'une bouée latérale bâbord soit positionnée à 33 m au nord de Kaler pour marquer l'entrée dans le chenal.

Au-delà, il est préconisé de parer les dangers sur tribord du chenal en créant un espar latéral tribord vert à l'extrémité nord de la roche Min-Gret et un second espar latéral tribord vert à l'extrémité nord de la roche de Roc'h-ar-Croazec.

L'espar latéral tribord vert existant de "Roc'h-ar-Croazec" se situant en dehors de l'alignement des deux espars cités ci-dessus, changera de caractère et de nom et deviendra l'espar Cardinal Nord noir et jaune de "Pors-ar-Meiz".

A 33 m au Nord des nouveaux espars de "Min-Gret" et de "Roc'h-ar-Croazec", deux bouées latérales bâbord rouge de "Min-Gret" et de "Roc'h-ar-Croazec" seront mises en place pour réaliser deux portes.

Pour matérialiser le chenal, signaler la roche de Min-Hir et le changement de direction vers le quai, une bouée de caractère latéral tribord sera positionnée au Nord de la roche Min-Hir et une bouée de caractère latéral bâbord à 33 m au Nord et décalée vers l'Est pour constituer une nouvelle porte. Dans cette zone, une autre bouée de caractère latéral tribord sera positionnée afin de marquer la partie Est de la roche Min-Hir.

Compte tenu des usages du chenal à l'aube ou en fin de soirée, il est proposé que l'ensemble du balisage installé porte des bandes rétroréfléchissantes conformément à la recommandation R0106 de l'AIMS relative au matériel rétroréfléchissant.

M. Raux précise que l'entretien du balisage, en tant qu'aides à la navigation de complément (ANC) sera à la charge du Département.

SYNTHESE DES DEBATS

De la présentation du projet, ressortent les points suivants :

- L'ensemble des membres de la commission approuve la mise en place d'un chenal bien balisé afin d'éviter les interactions entre les navires au mouillage et le trafic des barges. Le balisage doit permettre de bien limiter les zones de mouillage, au Nord comme au Sud du chenal. L'ajout de nouvelles bouées latérales à rayon d'évitage réduit est accepté car elles ne représentent qu'une gêne limitée, leur nombre étant cependant à limiter.
- L'évolution du balisage du chenal, avec la suppression de l'espar de caractère latéral bâbord "Moncello-Richard-Est" remplacé par une bouée latérale bâbord positionnée au Nord de Kaler pour marquer le début du chenal interpelle : il apparaît que l'espar de caractère latéral bâbord "Moncello-Richard-Est" est utile pour marquer l'extension de la roche à parer au Nord à l'entrée du chenal et doit donc être conservé. Il est proposé d'ajouter en complément une seule bouée bâbord, à positionner entre les 2 bouées non retenues du projet, Kaler 2 et Min Gret 4.
- L'absence de balisage lumineux pour une exploitation du chenal de nuit est mise en avant : considérant qu'il s'agira d'ANC, la portée serait limitée à 1 M, soit quasiment rien par temps brumeux. Une alternative pourrait être l'implantation d'un feu directionnel au fond du port, mais cette solution soulèverait des problèmes d'autorisation. Le marquage avec des bandes rétro réfléchissantes est adapté pour l'exploitation des barges d'évacuation des ordures avant tout, le fret pouvant rester à Port Clos dans ces conditions. Une évolution ultérieure reste cependant possible en fonction de l'évolution de la pratique.
- La nécessité de modifier certains corps morts en place pour les mouillages qui sont de couleur verte, non conforme et portant à confusion avec les marques de balisage du futur chenal est exposée : cela sera chose faite par la Commune lors de la création du chenal.
- Le besoin de mettre en place un point d'appui pour stabiliser latéralement les barges qui utiliseront la rampe est souligné ;
- Un regret certain est exprimé de ne pas voir présenté un projet plus ambitieux permettant un usage de ces nouvelles infrastructures quelles que soit les conditions de manutention et heures de marée. En adoptant une hauteur de plateforme toujours au-dessus de la pleine mer, le projet aurait en effet également été ouvert aux autres trafics (fret et frais). Le projet doit cependant tenir compte des possibilités de financement et rester acceptable sur le plan environnemental. Il en résulte un compromis qui améliore les possibilités de débarquement des ordures et permet de garantir la séparation des trafics d'avec ceux de Port Clos (passagers notamment), essentielle pour des raisons de sécurité. En outre, même si elle ne sera pas maximale, l'ouverture aux autres trafics restera possible.
- Le besoin de prévoir une zone de mouillage professionnel à proximité pour libérer l'espace aux abords des installations est énoncé : une zone à l'Est du port, dans la limite de la future concession existe et pourra y être dédiée.
- La nécessité de rappeler les règles de navigation dans un chenal (vitesse, mouillage et pêche interdits...) sera à rappeler le moment venu.

TOUR DE TABLE

Lors du tour de table, de nouvelles propositions sont formulées :

- M. J.-E.Thomas explique que l'idéal serait de disposer d'une barge amphibie et complète son propos en rappelant qu'il y a un risque de ne pas pouvoir accéder au site lors des tempêtes hivernales avec de forts vents d'Ouest / Sud-Ouest ;
- M. Kernivinen précise que la barge actuelle est prévue de rester en service jusqu'en 2028 et que ses caractéristiques la destinent à un usage à Port Clos ;
- M. Tartaux confirme son regret de l'usage limité du projet examiné par rapport aux temps d'exploitation possibles et aux perspectives de développement d'autres trafics ;
- M. le Maire souligne l'apport de ce projet qui permettra de faire mieux qu'à Port Clos même si c'est un projet de compromis ;
- MM. Le Meur et Sohier soulignent l'apport du nouveau balisage pour clarifier l'accès ;

- M. D. Daigre demeure sceptique sur l'emploi de la cale ;
- M. F.-Y. Le Thomas souligne l'amélioration apportée par rapport à une situation très accidentogène à Port Clos ;
- M. A. Daigre rappelle la nécessité d'un outil de travail mieux adapté au niveau de l'île ;
- M. Raux note le besoin de conserver les deux espars bâbords avec l'ajout d'une bouée bâbord à l'entrée du chenal ;
- M. Parvillers signale la nécessaire transmission au Shom des diverses mesures prises et de l'évolution des infrastructures et du balisage au cours du projet pour les prendre en compte dans la documentation nautique ;
- M. Mangan précise qu'il faudra communiquer dès la fin de la mise en place du nouveau balisage sans attendre la fin des travaux des infrastructures portuaires ;
- M. Piquet rappelle les grandes étapes du projet réparties entre 2023 et 2024 ;
- M. Coent souligne le travail d'étude présenté aujourd'hui et que les travaux ne pourront se faire que sous réserve du plan de financement qui reste à établir.

Le président dresse une synthèse rapide des points soulevés : adaptation du plan de balisage, établissement d'une zone de mouillage professionnel à proximité, établissement du juste compromis pour la hauteur de la plateforme et des quais entre la réglementation, le financement, l'environnement et l'exploitation, création d'un point d'appui pour l'usage de la rampe.

Il remercie l'ensemble des participants pour leur participation active et les propositions constructives formulées au cours de la réunion.

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le lundi 10 octobre 2022 pour émettre un avis sur le volet sécurité de la navigation du projet d'aménagement d'un site de chargement de déchets au port de la Corderie à l'île de Bréhat, tel que décrit dans le procès-verbal ci-joint.

La commission émet un avis favorable à l'unanimité avec les recommandations suivantes :

- **Balisage :**

- Adopter la proposition de chenal des Phares et Balises pour la partie tribord ; pour la partie bâbord, conserver les deux espars à l'entrée du chenal complétés par une bouée bâbord à positionner entre les projets de bouées Kaler 2 et Men Gret 4 non retenus ;
- Poursuivre la réflexion sur la nécessité et la mise en place éventuelle d'un balisage lumineux en cohérence avec l'existant aux approches ;
- Mettre en conformité les bouées de mouillage (couleur blanche uniquement) ;

- **Infrastructure portuaire :**

- Poursuivre la réflexion relative à la hauteur du quai afin d'étendre son utilisation tout en respectant les contraintes locales ;
- Etudier une zone de mouillage professionnelle dans la limite du port de commerce côté port de la Corderie ;
- Prévoir un dispositif pour la stabilisation des barges utilisant la rampe.

- **Recommandations spécifiques :**

- Réunir le moment venu une commission nautique locale afin de cadrer le déroulement des travaux ;
- Rappeler les mesures en vigueur pour l'usage du chenal une fois celui-ci créé (pas de mouillage dans le chenal, vitesse, ...).

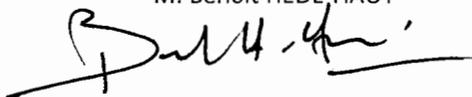
- **Mesures géophysiques :** en application de l'article L413-1 du code minier nouveau, transmettre au Shom les résultats des mesures hydrographiques et géophysiques (bathymétrie, courant, sédimentologie) réalisées dans le cadre de ce projet ;

- **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, réglementation ...) seront transmises au Shom pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...).

Signature des membres

Le président

M. Benoît HÉDÉ-HAÛY



Le secrétaire

M. Olivier PARVILLERS



Les membres

M. Eamon MANGAN



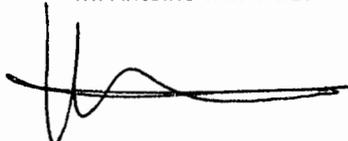
M. Didier DAIGRE



Alain LE MEUR



M. Antoine TARTAULT



M. Yves GUIRRIEC

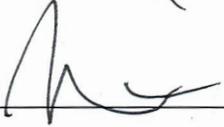


M. Simon CORLOUER

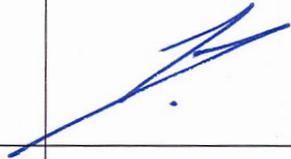


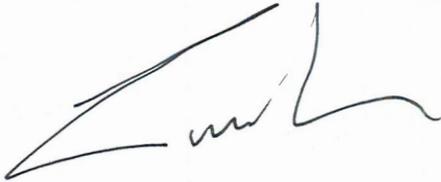
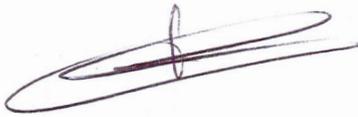
Paraphes :

Feuille de présence de la Grande commission nautique du lundi 10 octobre 2022
concernant le projet d'aménagement d'un site de chargement de déchets au port de la Corderie à l'île de Bréhat.

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. le capitaine de vaisseau Benoît Hédé-Haüy, président de la GCN ® Jean-Yves BEQUIGNON	benoit.hede-haüy@intradef.gouv.fr jean-yves.bequignon@intradef.gouv.fr	 JYB
Shom	M. l'ICETA Olivier PARVILLERS, secrétaire de la GCN	olivier.parvillers@shom.fr	
DDTM/DML 22	M. l'ACZAM Eamon MANGAN M. Pierre PIQUET, DML/SAMEL	eamon.mangan@cotes-darmor.gouv.fr pierre.piquet@cotes-darmor.gouv.fr	EN 
Représentants les plaisanciers du port de la Corderie	M. Didier DAIGRE M. Antoine GRAFF M. Yves DEUGNIER	brazidek@orange.fr agraff@agence.generalis.fr ydeugnier@me.com	 

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Représentants les plaisanciers (autres)	M. Didier BLONDEL	Didier.blondel1@orange.fr	Excusé → A. LE MEUR
	M. Alain LE MEUR	lemeur.alain9@gmail.com	
	M. Jean-Jacques PRIGENT	jeanjacquesprigent67@gmail.com	Excusé
Représentants les usagers économiques du port de la Corderie	M. Antoine TARTAULT	antoine.tartault@brehats.fr	
	M. Henri PRIGENT	gabrielle.cojean@orange.fr	Excusé
	M. Josselin PILON	odysseeautourdumonde@aol.fr	Excusé
Représentants la desserte fret de l'île	M. Yves GUIRRIEC	yves.guirriec@cotesdarmor.cci.fr	
	M. Jean-Emmanuel THOMAS	barge.brehat@cotesdarmor.cci.fr	
	M. Laurent KERNIVINEN	laurent.kernivinen@cotesdarmor.cci.fr	J.

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Représentants les exploitants maritimes	M. Simon CORLOUER M. Arthur DAIGRE M. Goulven SIMON	corlouersimon@hotmail.fr huitresdebrehat@gmail.com goulvenbrehat@gmail.com	
SNSM	M. Thierry BUZULIER, délégué départemental M. Toussaint LE CALVEZ (Président de la station de Loguivy) M. Raphaël SOHIER (patron canot TT)*	dd-cotes-d-armor@snsn.org president.loguivy-de-la-mer@snsn.org president.loguivy-de-la-mer@snsn.org	Alain LE NEUR  Excusé Soh 
Sub. des Phares et Balises DIRM NAMO	M. Gwenhael RAUX M. David KERRELO	gwenhael.raux@developpement-durable.gouv.fr	
Mairie d'Île-de-Bréhat	M. François-Yves LE THOMAS, adjoint au maire M. Olivier Carré, maire	iledebrehat@mairie-brehat.fr	
Mairie de Ploubazlanec	M. Jean-Pierre LE NORMAND, maire	mairie.ploubazlanec@wanadoo.fr	

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Mairie de Lézardrieux	M. Henri PARANTHOËN, maire	mairie.lezardrieux@wanadoo.fr	
Mairie de Paimpol	Mme Fanny CHAPPE, maire	contact@ville-paimpol.fr	
CD 22 (Conseiller départemental)	M. André COENT, Vice-Président en charge des Infrastructures et des mobilités douces M. Gilles PAGNY, Conseiller départemental du canton de Paimpol	<i>andre.coent@cotesdarmor.fr</i> <i>gilles.pagny@cotesdarmor.fr</i>	 
CD 22 (Service de gestion des ports)	Mme Anne-Gaëlle DARTIAIHL	dartiaihannegaelle@cg22.fr <i>annegaelle.dartiaihl@cotesdarmor.fr</i>	
Conseil régional de Bretagne	M. Michaël QUERNEZ, Premier Vice-président du Conseil régional de Bretagne en charge du climat et des mobilités Mme Anne GALLO, Vice-présidente - Tourisme, nautisme, patrimoine		Excusé Excusée

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Cd 22	RENAUD - Emmanuel Technicien maritime en charge de la police portuaire	emmanuel.renaud @ cotusdarmor.fr	