

PROCÈS VERBAL

des travaux de la grande commission nautique
tenue le 2 juillet 2026 à Quiberon,
relative au projet de modification de Port Haliguen.

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 du 20 avril 2026 du président de Conseil Départemental, portant désignation des membres temporaires de la grande commission nautique, celle-ci s'est réunie dans les locaux de la mairie de Quiberon, le jeudi 2 juillet 2026, pour émettre un avis sur le projet de modification de Port Haliguen.

La commission était composée de :

M. Julien DUTHU, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine

M. Mikaël LE GLEAU, ingénieur en chef de 1^{ère}
classe des études et techniques de l'armement,
du service hydrographique et
océanographique de la marine

M. Arnaud LE MENTEC, administrateur en chef de 1^{ère} classe des Affaires Maritimes, directeur départemental adjoint, délégué à la mer et au littoral (DDTM 56 – DML)

Membres temporaires :

M. Joël KERMABON	Représentant les sauveteurs en mer
M. Antoine LE BAYON	Représentant les plaisanciers de Quiberon
M. Yann PASCO (indisponible, consulté après la commission)	Représentant les navires de commerce/passagers
M. Alain ZINS	Représentant les usagers plaisanciers du port
M. Arnaud HAZEVIS	Représentant les pêcheurs

Assistaient également à la réunion :

M. Jean-Michel BELT	Maire de Quiberon
M. Gérard PIERRE	Conseil départemental
Mme Nadine SEGALEN	Service de l'eau, des ports et des espaces littoraux
M. Bruno PANNETIER	Phares et Balises, DIRM NAMO

Mme Hélène BALZAC	
M. Bruno GUILLON VERNE M. Henri ANGIER	Compagnie des ports du Morbihan
M. Romain CORBIERE	Chef de projet maître d'œuvre AIA
M. Jean-Yves PASSINI	Vice-président - Association des plaisanciers de Port Haliguen
Mme Anne-Chantal NICOL M. Valentin ANNE	DDTM56 DML

En début de réunion, le président remercie la DDTM 56 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. 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.

Il rappelle le contexte de réalisation de cette GCN au profit de l'examen du projet modification de Port Haliguen.

INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

Port Haliguen, situé sur la côte Est de la presqu'île de Quiberon, est un grand port de plaisance de 1270 places de mouillage et 30 places de terre-plein. Lors des travaux de modernisation du port en 2018-2019 (GCN du 4 décembre 2015), les digues ont été allongées afin de le protéger des vents de Nord-Est. Néanmoins, la houle continue d'entrer et agite les bateaux des pontons proches de l'entrée. En conséquence, afin d'améliorer la sécurité et le confort à l'intérieur du port, la Compagnie des Ports du Morbihan propose :

- l'installation d'un ponton brise-clapot dans la passe d'entrée ;
- l'extension des pannes de plaisance J et K ;
- la stabilisation de pannes de plaisance dans le bassin du Mané et du Vieux Port ;
- l'extension de la station carburant avec l'ajout de service de vidange des eaux noires eaux grises et des eaux de fond de cale.

PRESENTATION DU PROJET

M. GUILLON VERNE et M. CORBIERE présentent le projet.

Le site concerné par le projet correspond au port de Quiberon (Port Haliguen), réunissant des activités de plaisance en zone Nord-Ouest et des activités de pêche en zone Sud-Est.

La Compagnie des Ports du Morbihan a engagé d'importants travaux de rénovation du port. Dans ce cadre, des aménagements ont été réalisés pour réduire la forte agitation qui entrainait dans le port par

vents de secteurs Nord à Est. Ont notamment été réalisés à l'entrée du port des épis déflecteurs permettant de réduire la passe d'entrée du port de 100 à 60 mètres et d'empêcher la diffraction de la houle d'Est vers l'intérieur du port.

Ces prestations d'amélioration de la qualité de l'abri du port se sont accompagnées d'une amélioration de l'organisation des pontons à l'intérieur du port et notamment l'allongement des pannes I et J vers un secteur précédemment non exploité. L'agitation résiduelle constatée (50 cm) sur ces extrémités de pontons s'avère être supérieure aux prévisions des modélisation (30 cm). L'amarrage sur ces extrémités de panne ne se fait pas dans des conditions de confort telles qu'elles peuvent être attendues.

En 2022, la Compagnie des Ports du Morbihan a donc engagé une étude technique basée sur de la modélisation d'agitation afin de trouver des solutions permettant de remédier à cette agitation. A l'issue des modélisations, la solution d'un épi fixe s'avère légèrement moins efficace que celle d'un brise clapot flottant. Par ailleurs, il sera visuellement plus impactant car il masquera la vue à marée basse des mouvements de bateaux venant d'en face.

La solution préconisée en fin d'étude est donc le ponton flottant brise clapot fixé sur pieux. Le ponton brise clapot sera en béton. Il fera 25 m de long. Il sera tenu par des pieux intégrés à la structure.

Son implantation permettrait de maintenir en tout point de la passe d'entrée une largeur utile de 56 m à marée basse et de 60 m à marée haute. Cette largeur correspond à la largeur existante minimum actuelle.

Deux réunions préalables de concertation ont été réalisées avec :

- l'Association de plaisanciers (APPH) le 25 octobre 2023 ;
- les professionnels (Seaway, Compagnie Océane, Phares et Balises) le 14 juin 2024.

Balisage et signalisation (dossier nautique CMS validé du 12/12/2025)

Le ponton brise-clapot se trouvant dans le travers de l'entrée du port nécessitera d'être signalé. La division des Phares et Balises de Bretagne Sud (DPBBS) et l'expert nautique recommandent d'implanter à son extrémité un feu compact autonome solaire d'une portée de 3M et d'un rythme à 2 éclats. Ce feu sera posé sur un support de couleur verte, de forme conique si possible, matérialisant la marque de jour de l'aide à la navigation.

Afin de suivre la progression des rythmes d'accès à port Haliguen, la DPBBS propose de modifier les rythmes des 2 feux d'entrée du port en leur attribuant un rythme à 1 éclat.

Le rythme du feu de l'Ancien Brise-Lame serait aussi modifié en rythme à 2 éclats, identique au nouveau feu du ponton brise-clapot.

Calendrier des travaux

Les travaux sont envisagés au printemps 2027, avant le début de la saison de navigation, afin de limiter les incidences sur l'activité portuaire. Les opérations de battage des deux pieux sont prévues sur une durée d'environ six jours, au cours du mois d'avril 2027.

Pendant toute la durée des travaux, un balisage provisoire sera mis en place afin de sécuriser la navigation et de signaler les zones de chantier.

SYNTHESE DES DEBATS

De la présentation du projet, les éléments mis en avant pour la sécurité maritime sont discutés comme suit.

Si les essais réalisés lors du test hivernal sont concluants, ils ne sont toutefois pas représentatifs de la situation rencontrée en période estivale. Il serait donc souhaitable qu'un nouvel essai soit conduit en été, en particulier sur le créneau entre 16 h et 18 h, correspondant à la période de plus forte fréquentation de la passe d'entrée, avec des situations de croisements, de manœuvres et d'attente pour rentrer. Les difficultés identifiées concernent principalement les voiliers procédant à l'affalage de leur voilure ou les navires s'immobilisant dans la passe d'entrée.

Afin de limiter ces situations, la capitainerie prévoit de renforcer la gestion des entrées des navires, notamment ceux de grande taille. La majorité des navires contacte déjà le port par VHF avant son arrivée. Il sera désormais demandé aux voiliers qui doivent affaler leurs voiles, ainsi qu'aux navires nécessitant un arrêt de préparation, de réaliser ces opérations à l'extérieur du port et non plus dans la passe d'accès.

Cette évolution des pratiques nécessitera un accompagnement durant la phase de mise en service. Pendant les premiers mois d'exploitation, la capitainerie assurera une présence renforcée afin d'informer les usagers, de faciliter l'appropriation des nouvelles conditions de navigation et, le cas échéant, de mobiliser des moyens nautiques adaptés pour accompagner ou sécuriser les manœuvres. Les nouvelles consignes seront intégrées au guide du port, diffusées sur les supports d'information de la capitainerie et rappelées aux navires en approche par VHF.

La SNSM considère que les opérations de remorquage de nuit en période hivernale seront rendues légèrement plus complexes par la nouvelle configuration de la passe (en S), tout en restant compatibles avec les conditions d'intervention habituelles. Par ailleurs, le gestionnaire du port indique qu'un amarrage provisoire du bateau remorqué sur le nouveau brise-clapot pourra être réalisé en cas de nécessité, à l'exception des situations de fort vent de secteur Nord-Est.

L'APPH recommande la réalisation d'une étude de courantologie et de dynamique sédimentaire intégrant le futur brise-clapot, afin de vérifier les incidences éventuelles sur les conditions de manœuvre et sur l'évolution des fonds. Les premières analyses indiquent une évolution limitée des écoulements et l'absence de transfert significatif de sédiments entre l'extérieur et l'intérieur du port. Les besoins de dragage actuels sont très faibles, le dernier dragage remontant à 2018. Néanmoins, une anticipation et une surveillance de l'évolution de la courantologie et des fonds apparaît justifiée. En particulier, la présence de faibles profondeurs dans la partie Est du chenal réduit déjà localement la largeur effectivement disponible pour les navires présentant les plus forts tirants d'eau à marée basse.

L'extension des pontons J et K n'a pas vocation à accueillir des navires de plus grande taille. Les unités présentant les plus fortes dimensions continueront d'être affectées au bassin Est (darse du Porigo). La largeur de passage entre les pontons et le môle central sera maintenue à 30 m.

Concernant la phase travaux, le risque de dérive du planning est considéré comme faible, une marge étant déjà intégrée au calendrier prévisionnel des 6 jours pour le battage des pieux.

Pendant les travaux, une fois installé, un des deux pieux se trouvera au milieu du chenal, alors que le brise-clapot ne sera pas encore en place. Il devra donc faire l'objet d'un balisage temporaire spécifique, maintenu pendant toute la durée des travaux. La description de ce balisage devra être intégrée au dossier technique du balisage (CMS) pour validation par le service des Phares et Balises.

Enfin, la hauteur des feux intérieurs qui seront ajoutés sur le brise-clapot devra être vérifiée afin de garantir qu'ils demeurent moins visibles que les feux d'entrée du port et ne créent pas de risque de confusion pour les navigateurs.

TOUR DE TABLE

Aucun complément n'est apporté lors du tour de table.

Le président remercie l'ensemble des personnes présentes pour leur participation active et les propositions constructives formulées au cours de la réunion.

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le jeudi 2 juillet 2026 pour émettre un avis sur le volet sécurité de la navigation du projet de modification de Port Haliguen, tel que décrit dans le procès-verbal ci-joint.

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

- **En amont des travaux :**
 - réunir et informer les usagers du port pour présenter le planning et les impacts des travaux ;
 - Réaliser une étude de courantologie et de mouvements sédimentaires (avec le nouveau brise clapot) pour évaluer les impacts éventuels sur les manœuvres dans le port et l'évolution des fonds ;
 - Réaliser un test en simulant le brise clapot (à l'aide d'un espar similaire au test réalisé en hiver 2025) quelques jours durant la période d'été, afin de voir la réaction des usagers face à ce changement.
- **En phase de travaux :**
 - Diffuser aux navigateurs via les capitaineries et aux usagers du port, l'information nautique concernant les travaux ainsi que les conditions de navigation aux abords du port, dès le début des travaux ;
- **En phase d'exploitation :**
 - accompagner le changement en faisant de la pédagogie auprès des usagers, et en renforçant la surveillance et les moyens d'accueil (personnels et moyens nautiques de la capitainerie) dans les premiers temps ;
 - en particulier, demander aux voiliers d'affaler ou aux bateaux entrant de s'arrêter à l'extérieur du port et non plus dans la passe. Ceci fera l'objet de consignes du port (sur le site internet et le guide du port) ainsi qu'un rappel aux bateaux en approche du port par VHF.
- **Recommandations spécifiques :**
 - Fournir la description du balisage provisoire (durant les travaux) aux Phares et Balises afin qu'il soit validé dans le dossier technique (CMS) ;
 - Vérifier la hauteur des feux intérieurs pour qu'ils soient moins visibles que les feux d'entrée existants.
- **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 via la plateforme PING (<http://portail.ping-info-nautique.fr/>) pour la mise à jour de la documentation nautique (cartes marines, instructions nautiques...).

21 ALB  ALP NLG

Signature des membres

Le président
M. Julien DUTHU



M. Arnaud LE MENTEC



M. Yann PASCO

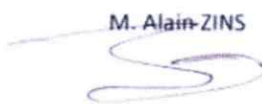


Les membres

M. Joël KERMABON



M. Alain ZINS



Le secrétaire

M. Mikaël LE GLEAU



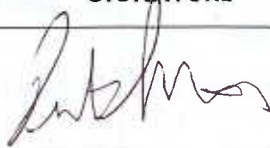
M. Antoine LE BAYON

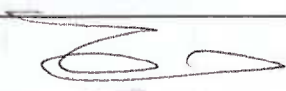
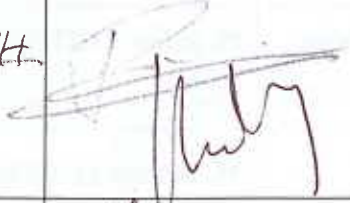
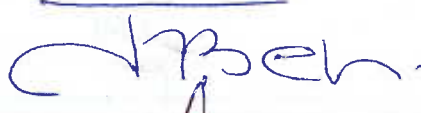
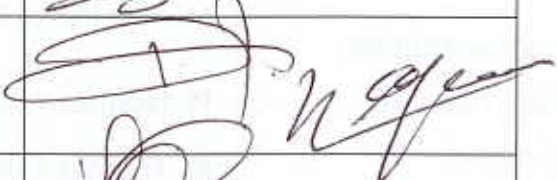


M. Arnaud HAZEVIS



Feuille de présence de la Grande commission nautique du jeudi 2 juillet 2026
concernant le projet de modification de Port Haliguen.

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. Julien DUTHU, président de la GCN	
Shom	M. Mikaël LE GLEAU, secrétaire de la GCN	
DDTM/DML 56	M. Arnaud Le MENTEC	 
	M. Valentin ANNE, DDTM56 DML	
	Mme Anne-Chantal NICOL, DDTM56 DML	
Représentant les sauveteurs en mer	M. Joël KERMABON	 Excuse Excuse
	M. Charles DESHAYES	
	M. Stephan BRUNO	
Représentant les plaisanciers de Quiberon	M. Antoine LE BAYON	 excuse excuse
	M. Jacques ROCHEFORT	
	M. Thomas ESPA	
Représentant les navires de commerce/passagers	M. Yann PASCO	
	M. Gilbert PLUNIAN	
	M. Nicolas CAMPAN	

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
Représentant les usagers plaisanciers du port	M. Alain ZINS <i>Président APPH</i> M. Jean-Yves PASSINI <i>VP APPH</i> M. Jérôme LEDOYEN	 
Représentant les pêcheurs	M. Arnaud HAZEVIS M. Stéphane GERVIER M. Gilles HAZEVIS	 <i>Excusé</i> <i>Excusé</i>
Maire de Quiberon	M. Patrick LE ROUX <i>M. J. Michel Belz</i>	
Conseil départemental	M. Gérard PIERRE	
Service de l'eau, des ports et des espaces littoraux	M. Franck NOEL Mme Nadine SEGALIN	<i>Excusé</i> 
Phares et Balises, DIRM NAMO	M. Bruno PANNETIER <i>Mme Hélène BAZAC</i>	
Compagnie des ports du Morbihan	M. Bruno GUILLON VERNE M. Henri ANGIER M. Romain CORBIERE	
Chef de projet Maitre d'œuvre AIA	M. Romain CORBIERE	