

PROCÈS VERBAL n° 3 SHOM/GCN/NP du 2 avril 2012
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 23 mars 2012 dans les locaux du Conseil Régional de la région Nord-Pas-de-Calais

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 du président du Conseil régional de la région Nord-Pas-de-Calais n° 12000769 en date du 24 février 2012 portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le vendredi 23 mars 2012 dans les locaux de la direction déléguée d'exploitation du port de Calais pour émettre un avis sur le projet d'extension « Calais-Port-2015 ».

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.	François NADAUD, administrateur des affaires maritimes, délégué à la mer et au littoral du Pas-de-Calais	Membre de droit
M.	Jean-Luc NERVA, représentant de P&O Ferries pour le port de Calais	Membre temporaire
M.	François JEGO, société de remorquage des ports de Calais-Boulogne	Membre temporaire
M.	José HULEUX, président du groupement des artisans pêcheurs	Membre temporaire
M.	Alain FAUQUET, représentant de l'amicale « La Courguinoise »	Membre temporaire
M.	Laurent CATE, station de pilotage du port de Calais	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Joël FLOCH	Capitainerie, commandant du port de Calais
M.	Patrick DECORY	Directeur délégué du port de Calais (région Nord-Pas-de-Calais)
M.	Fabien LEMAITRE	Ingénieur à la direction déléguée du port de Calais
M	François LAMBERT	Délégation à la mer et au littoral

Le président et le 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 (en particulier les aspects liés à la sécurité nautique), à l'exclusion des problèmes juridiques, économiques, financiers, ou patrimoniaux.

SYNTHESE DU DOSSIER.

1. PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION.

L'objectif premier du projet « Calais Port 2015 » est de permettre le développement du port de Calais au cours des quarante prochaines années.

Les objectifs du projet « Calais Port 2015 » sont les suivants :

- Répondre aux besoins de capacité liés à l'évolution prévisible des trafics ;
- Anticiper les évolutions modales de transport intra-européen : cabotage maritime, acheminement ferroviaire,...
- Répondre aux innovations techniques, et en particulier à l'évolution de la taille des navires ;
- Etre modulable sur le long terme et le très long terme, afin de pouvoir s'adapter au fur et à mesure à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants.

2. PRESENTATION DU PROJET

Le projet est présenté en séance par M. Patrick DECORY, directeur délégué du port de Calais, et M. Fabien Lemaître, ingénieur à la direction déléguée du port de Calais, service du conseil régional de la région Nord-Pas-de-Calais.

M. Decory indique que le premier objectif du projet est l'adaptation du port à l'évolution de la taille des navires. Le port de Calais doit adapter ses infrastructures portuaires et ses espaces de navigation et d'évitage pour accueillir dans de bonnes conditions les futures générations de navires rouliers, ferries et Ro-Pax dont la taille ne cesse de croître et qui pourront couramment atteindre 240 m dans le futur.

Or la configuration actuelle du port de Calais ne permet pas d'accueillir dans de bonnes conditions ces types de navire. L'augmentation des espaces de terre-plein est également un but important, la disponibilité des terre-pleins actuels étant nulle.

La modularité des aménagements du futur port est également présentée comme étant une caractéristique majeure du projet pour adapter le port à l'évolution de la taille des navires.

M. Decory présente les infrastructures structurantes prévues dans le projet :

- Création d'une digue de protection de plus de 3 km de longueur environ et d'une contre jetée ;
- Création d'un bassin portuaire d'environ 110 ha dragué à -9 /-10 par rapport au zéro des cartes et dont les caractéristiques sont destinées à assurer une bonne manœuvrabilité (évitement, accès nautiques...) ainsi qu'une protection optimale contre l'agitation ;
- Réalisation de nouveaux terre-pleins à partir des déblais de dragage du nouveau bassin avec le souci de l'optimisation des volumes de déblais et de remblais ;
- Création d'un port de service permettant l'accueil des remorqueurs, pilotines et autres navires de service.

M. Decory indique que des ajustements du plan masse ont été faits par rapport au plan présenté en débat public, le plan masse ajusté est principalement caractérisé par :

- la recherche de préservation des espèces protégées et milieux naturels au niveau de la dune de l'hoverport par une contraction significative des terre-pleins à l'est du port.
- l'amélioration de la protection contre l'agitation par la configuration modifiée de la passe d'entrée, qui implique cependant des conditions de navigation plus délicates pour le franchissement de cette passe.
- L'inflexion de la forme générale de la digue pour réduire les apports de sédiments et par conséquent réduire les volumes des dragages d'entretien de 15 %.

Le plan d'aménagement des postes à quai prévoit la création des postes suivants :

- poste d'accostage pour navires rouliers ;
- poste d'accostage pour ferries de nouvelle génération (240 m)
- poste de service pour le lamanage, le remorquage, et la servitude ;
- une nouvelle zone publique de fret.

Le bassin couvre une superficie d'environ 110 ha et est adapté à l'accueil de l'ensemble des navires de projet. Il dispose de cercles d'évitage suffisants pour permettre les manœuvres des navires dans de bonnes conditions, dans l'avant-port (550 m) et à proximité des différents postes (360 m). Il est prévu la création de 90 à 100 ha de terre-pleins.

Les principales cotes fonctionnelles minimales présentées par M. Decory sont les suivantes :

Portions navigables	Cote fonctionnelle mini
Chenal d'accès	-10 m CM
Entrée de port, avant-port	-10 m CM
Bassin nord (hors avant-port)	-9 m CM
Port de service	-6 m CM

Le chenal d'accès, la passe d'entrée et l'avant-port pourront ultérieurement être approfondis à la cote fonctionnelle d'exploitation - 13 CM en fonction de besoins futurs.

M. Lemaître présente quant à lui les aspects nautiques du projet.

Le chenal est sujet à de forts courants longitudinaux, notamment au flot (d'Ouest en Est), et traversiers au niveau de la passe actuelle. La vitesse du flot peut atteindre 1,5 m/s pour une direction perpendiculaire à la passe d'entrée. Après la réalisation du projet, l'intensité des courants de marée demeurera élevée devant la nouvelle passe (jusqu'à 2 nœuds) mais leur orientation sera moins traversière que dans l'état actuel. M. Lemaître précise que l'intensité des courants est moins élevée au jusant qu'au flot.

M. Lemaître indique que le site est particulièrement exposé aux houles, provenant notamment de la Manche et de la Mer du Nord. Les données du houlographe situé au large de Calais montrent une prédominance des houles de secteur Ouest/Sud-Ouest et secondairement des houles de secteur Nord à Nord/Nord-Est. Les modélisations conduisent notamment à des houles annuelles comprises entre 4,0 et 4,5 m.

La configuration du bassin devra donc assurer une protection efficace contre les houles et réduire l'agitation résiduelle dans le bassin pour la rendre compatible avec l'exploitation des

différents postes à quais. Les agitations admissibles en condition annuelle sont généralement de 1 m au droit des quais et zones de manœuvre (0,5 m au niveau du port de service).

Dans la configuration du plan masse initial présenté au débat public, les études indiquent une forte pénétration dans le port des houles d'ouest, dont l'axe correspond à celui de la passe d'entrée, ce qui conduit à une agitation résiduelle importante, en particulier au droit des postes RO-RO situés à l'entrée du port (plus de 2 m en conditions annuelles) mais également dans l'ensemble du port.

Le plan masse a donc été ajusté pour améliorer la protection du bassin et des postes à quai contre l'agitation. Le plan masse ajusté comprend les modifications suivantes :

- Musoir de la digue Nord, légèrement décalé vers le SW.
- Réorientation du chenal d'accès selon la direction WWSW.
- Décalage de la contre-jetée vers l'est (avec ouvrage d'amortissement à l'ouest de cet ouvrage) et réorientation des postes de la partie ouest du port.
- Création d'un tenon intérieur le long d'un poste roulier/ transmanche (à optimiser lors des études ultérieures).

Dans cette nouvelle configuration, M. Lemaître montre que l'amplitude de la houle est inférieure à 1 m (pour une période de retour annuelle) sur quasiment l'ensemble des postes. Cependant, certaines postes à quai resteront exposés. Il est donc prévu d'optimiser encore la composition et la forme des ouvrages pour les rendre plus absorbants.

Les travaux sont prévus se terminer vers 2018.

3. SYNTHÈSE DES DÉBATS.

Les débats ont porté principalement sur les points suivants :

3.1. L'agitation dans le port.

Si les aménagements des postes à quai sont modifiés, c'est tout le modèle d'agitation qui risque d'être modifié. Le président souhaite savoir comment on peut être certain qu'une modification ultérieure des postes va diminuer ou contenir l'agitation dans le port. Il pose la question des limites à ne pas franchir dans l'aménagement des quais pour ne pas augmenter l'agitation.

M. Caté estime qu'il n'y a pas d'inquiétude à avoir sur le sujet de l'agitation dans le port en expliquant que les simulations ont été faites dans des conditions très défavorables.

3.2. Le guidage des navires dans le chenal.

Dans la configuration du plan masse modifié, la largeur du chenal d'entrée est relativement limitée, d'autant plus si la route suivie est droite. Pour guider le navire sur un relèvement constant dans la passe d'entrée, le président préconise la mise en place d'un feu à secteur positionné sur la digue dans le fond du port.

M. Caté confirme qu'il est préférable de suivre un cap constant pour l'accès à l'intérieur du port plutôt que de serpenter entre les 3 extrémités de digues qui matérialisent l'entrée du port. Il recommande également le déplacement des bouées CA4 et CA6 qui matérialisent le chenal d'accès afin de tenir compte du déplacement du ridens de la rade.

3.3. Affouillement du pied de digue.

José Huleux indique que des tourbillons peuvent se former, engendrant le creusement du musoir de la jetée ouest actuelle. Il craint le même phénomène le long de la future digue. Selon les représentants du port, le transport sédimentaire dû à l'accélération du courant le long des ouvrages va effectivement contribuer à creuser le pied de la digue. Pour se prémunir contre ce risque, ils indiquent que des protections anti-affouillement sont prévus d'être mis en place au pied de la digue. Ces protections, composées d'enrochements, devraient garantir, selon les responsables portuaires, la stabilité de la digue.

3.4. Dynamique du ridens de la rade.

Le secrétaire aborde la question de la dynamique des fonds marins dans la zone. Il s'appuie sur une étude du SHOM (Garlan 1990) sur l'étude du déplacement du ridens de la rade sur plus d'un siècle. Cette étude, citée dans les documents du projet, montre un déplacement important du ridens de la rade vers la côte entre 1879 et 1988. Le déplacement est de l'ordre d'une dizaine de mètres par an. Le secrétaire souhaite savoir si cette dynamique s'est poursuivie depuis 1988 et quel peut être l'impact du futur port sur cette dynamique.

M. Lemaître indique que le déplacement de la dune est contenu depuis les années 90, le courant de flot maintenant la présence d'un chenal relativement profond entre le ridens et la côte. Il indique par ailleurs que les études menées par Sogreah ne montrent pas de déplacement de la dune vers la côte ni d'impact du projet sur la dynamique de ce ridens.

Les responsables du port sont confiants dans la pérennité du chenal.

La surveillance du positionnement du ridens de la rade est néanmoins recommandée par les membres de la commission.

3.5. Aménagement des fond marins autour des quais.

M. Caté indique que les fonds de sable autour des quais subissent un phénomène d'érosion sous l'action des propulseurs d'étrave des hélices des bateaux lors des manœuvres d'accostage ou d'appareillage. Pour limiter ce phénomène et également pour limiter l'agitation le long de certains postes, l'idée de mettre des enrochements sur le fond a été évoquée. M. Caté déconseille l'adoption de cette solution car elle compromettrait le bon déroulement des manœuvres (notamment les enrochements interdisent le mouillage des ancres, opération pourtant pratique en phase de manœuvre). Il insiste pour que la possibilité de mouiller en phase d'accostage ou d'appareillage soient maintenue et de revoir les procédés de construction en conséquence.

3.6. Emplacement des bateaux du service de pilotage.

M. Caté estime que les pilotines ne devraient pas être positionnées dans le port de service pour deux raisons : d'une part l'agitation de 1 m en période de retour annuelle prévue par les modèles est jugée trop importante pour des embarcations de la taille de pilotines ; d'autre part, la localisation de ce port de service n'est pas jugée adaptée à la gestion des pilotines.

3.7. Régulation du trafic.

M. Huleux craint que l'accroissement du trafic devant le port n'augmente le temps d'attente des petites embarcations (comme les navires de pêche), moins prioritaires que les grands navires. M. Floch indique que la police et la régulation du trafic seront inévitablement revues.

3.8. Risques liés à la découverte d'engins explosifs.

Le président demande si le risque de découverte d'engins explosifs a été pris en compte. M. Decory indique qu'un travail d'archéologie préventive a été réalisé par consultation des documents d'archives. Il ajoute que des recommandations sont prévues d'être adressées à la maîtrise d'œuvre du projet.

4. TOUR DE TABLE – DELIBERATION.

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

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le vendredi 23 mars 2012 pour émettre un avis sur le projet d'extension « Calais Port 2015 » tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

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

- Dans la conception de l'aménagement des fonds marins autour des quais, prendre en compte autant que possible le besoin de mouillage pendant les phases d'accostage ou d'appareillage ;
- S'assurer dans les études complémentaires que les évolutions possibles dans la conception des quais ne conduisent pas à augmenter l'agitation dans le bassin qui doit rester strictement inférieure à 1,5 m ;
- Les modalités de sécurisation face au risque de présence d'engins explosifs immergés doivent être formalisées en relation étroite avec la division AEM de la Préfecture Maritime Manche – Mer du Nord et la Marine Nationale (convention type Port 2000-Le Havre) ;
- Prévoir la réalisation de levés bathymétriques du chenal pour vérifier les évolutions du ridens de la rade et adapter le positionnement des bouées du chenal en conséquence (bouées CA4 et CA6) ;
- Assurer la surveillance de la dynamique sédimentaire au niveau des deux passes d'entrée ;
- Conserver de la souplesse dans le choix de l'emplacement des bateaux du service de pilotage ;
- Matérialiser l'axe du chenal du nouveau port par un feu directionnel ou à secteurs ;
- 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

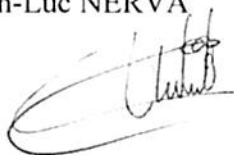


Les membres

M. François NADAUD



M. Jean-Luc NERVA



M. François JEGO



M. José HULEUX



M. Alain FAUQUET



M. Laurent CATE

