

**PROCÈS VERBAL**  
des travaux de la grande commission nautique  
tenue le 10 octobre 2013 dans les locaux du Grand Port Maritime de la Guadeloupe à Pointe-à-Pitre.

**RÉUNION 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 20 septembre 2013 du président du directoire du Grand Port Maritime de la Guadeloupe portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le jeudi 10 octobre 2013 à 14h00 dans les locaux du Grand Port Maritime de la Guadeloupe à Pointe-à-Pitre pour émettre un avis sur le projet d'extension du terminal à conteneurs de Jarry comprenant :

1. l'optimisation des quais 12 et 13 du terminal existant,
2. le dragage du plan d'eau intérieur (chenal, cercle d'évitage) pour accueillir des navires de tirant d'eau compris entre 14 et 16 mètres, d'une capacité d'environ 6 500 EVP, avec le confortement de la berge de Darboussier,
3. le balisage maritime du nouveau chenal,
4. la réalisation de 10 ha de terre-pleins (non viabilisés) avec 1 000 m de digues et remblaiement avec matériaux issus du dragage.

La commission était composée de :

|    |  |                   |
|----|--|-------------------|
| M. | Martin FLEPP, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine  | Président         |
| M. | Serge LANNUZEL, ingénieur en chef des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine | Secrétaire        |
| M. | Guillaume PERRIN, directeur de la mer de la Guadeloupe   | Membre de droit   |
| M. | Franck PIAU, président de la station de pilotage de la Guadeloupe  | Membre temporaire |
| M. | Jean-Claude YOYOTTE, président du CRPMEM   | Membre temporaire |
| M. | Denis BORDY, commandant de navire à L'Express des Îles   | Membre temporaire |
| M. | Georges SANTALIKAN, président de la ligue guadeloupéenne de voile  | Membre temporaire |
| M. | Reynald PASQUIER, président de l'association « Guadeloupe Marlin Club »  | Membre temporaire |

Assistaient également à la réunion :

|     |                      |  |
|-----|----------------------|--|
| M.  | Frédéric JOSSIER     | Station de pilotage  |
| M.  | Bruno JULIUS         | Membre de l'AACN (association des agents et consignataires de navires) |
| M.  | Alexis MOREL         | Direction de la mer de la Guadeloupe                                   |
| M.  | Jean-Yves BREHMER    | Service des Phares et Balises de la Guadeloupe                         |
| M.  | Laurent MARTENS      | Directeur général du GPMG  |
| Mme | FRANCOIS-JULLEN      | Direction de la communication au GPMG                                  |
| M.  | Michel ALPHONSE      | Capitainerie du GPMG   |
| Mme | Sophie SAINT-CHARLES | Direction de l'aménagement du GPMG                                     |

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, écologiques ou patrimoniaux.

## SYNTHESE DU DOSSIER

### 1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'OPÉRATION

M. MARTENS, directeur général du Grand Port Maritime de la Guadeloupe (GPMG), remercie les participants de leur présence et laisse Mme SAINT-CHARLES, de la direction de l'aménagement du GPMG, exposer le contexte du projet soumis à la commission.

Le GPMG, instance qui a succédé au port autonome de la Guadeloupe au 1<sup>er</sup> janvier 2013, est installé sur 5 sites (Jarry, Pointe-à-Pitre, La Marina de Bas-du-Fort, Basse-Terre et Folle-Anse de Marie-Galante). Le GPMG traite 95 % des échanges avec l'extérieur. Le GPMG est le 5<sup>ème</sup> port français en TEU. Le nombre d'escales (hors trafic passagers) est de 1500 par an (28 escales / semaine), dont 7 portes-containers par semaine. L'essor de la conteneurisation (aujourd'hui accueil au GPMG de portes-containers de 2500 EVP) et l'augmentation des capacités du canal de Panama prévue dès 2014 (navires plus longs et avec des tirants d'eau plus importants) permet d'envisager pour la Caraïbe le développement du transbordement de 4 millions d'EVP en 2012 à 10 millions d'EVP à terme.

Compte tenu des enjeux économiques (préservation des emplois, maîtrise du coût du transport pour les produits distribués en Guadeloupe, stratégie de développement du transbordement au profit du bassin Caraïbes), le GPMG souhaite développer ses capacités d'accueil de navires : augmentation des tirants d'eau, extension de quais, nouveau terminal et nouveaux quais...

La description du projet soumis à la commission nautique fait l'objet d'une présentation du GPMG, jointe à la convocation de la grande commission nautique.

### 2. PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet, présenté en séance par M. BOISSON, a pour objectif final de créer un nouveau terminal (quais 15 et 16) comprenant un quai de 350m dragué à 15m. Le site le plus adapté pour ce nouveau terminal est celui de Jarry, protégé de la houle et proche des sites actuels d'exploitation (à la place du Banc Provençal et du Banc des Couillons).

Il s'accompagne du dragage d'une zone d'évitage à l'intérieur du port et de la création d'un nouveau chenal extérieur permettant d'accueillir des navires plus importants.

Le projet est prévu en deux tranches :

- tranche 1, en 2014-2015, permettant l'accueil de portes-containers de 3000 EVP voire 4500 EVP et comprenant les travaux suivants :

- dragage d'un nouveau chenal extérieur et d'une zone d'évitage à 13,50m dans une 1<sup>ère</sup> phase (pour navires 3000 EVP), puis 15,50m dans une 2<sup>ème</sup> phase : les dragages sont évalués à 7 millions de m<sup>3</sup>, dont 6,7 millions de m<sup>3</sup> seront clapés au large (5 sites ont été proposés par fonds voisins de 50m et font l'objet d'une procédure avec les services de la préfecture de Guadeloupe) et 0,3 millions de m<sup>3</sup> seront utilisés comme remblai ;
- création de digues puis réalisation d'un terre-plein de 10ha non viabilisés à l'emplacement du Banc Provençal et du Banc des Couillons ;
- confortement de la berge Darbousier ;
- optimisation des quais 12 et 13 par l'installation de ducs d'Albe permettant de décharger des portes-containers de 260 à 280m avec un bord à quai de 130m ;
- mise en place du balisage nécessaire pour octobre 2014 : balisage du nouveau chenal extérieur, suppression du balisage existant entre PP et PP8, maintien de la BFI « MC » marquant Mouchoir Carré, maintien de l'alignement au 348° qui permet de parer Mouchoir Carré, mise en conformité du balisage du chenal intérieur avec le nouveau tracé de ce chenal après dragage. Le GPMG demande que l'alignement au 348° soit prolongé sur la carte marine au moins jusqu'au niveau de Mouchoir Carré car c'est l'axe utilisé par les navires de tirants d'eau inférieur à 7m. Ce projet a fait l'objet d'un avis du service des Phares et Balises de la Guadeloupe ;

- tranche 2, en 2018-2020, permettant d'accueillir des navires de 6500 EVP (voire 12000 EVP) avec :

- création d'un nouveau terminal et d'un quai de 350m (quais 15 et 16) sur le terre-plein créé en tranche 1 ;
- mise en place du balisage complémentaire nécessaire pour 2020.

Seuls les travaux de la tranche 1 sont soumis à la présente grande commission nautique.

### 3. SYNTHÈSE DES DÉBATS

Les débats ont porté principalement sur les points suivants :

#### 3.1. Dragages

M. SANTALIKAN s'inquiète de l'impact du dragage et de la navigation de navires de plus grands tonnages sur l'école de voile installée à Bas-du-Fort.

M. PIAU fait remarquer que les navires de plus grands tonnages auront une vitesse plus réduite, et généreront une houle plus faible que les navires actuels de L'Express des Îles.

M. MARTENS précise que le dragage sera réalisé de l'autre côté du chenal et pas du côté de Bas-du-Fort, et que la réalisation du terre-plein protégera d'autant plus Pointe-à-Pitre.

#### 3.2. Chenal extérieur

M. JULIUS, représentant des armateurs et invité par le président à assister à la réunion, fait valoir le souhait d'un maintien du chenal actuel et de son balisage, en complément du nouveau chenal, pour deux raisons principales :

- maintien de la durée de chenalage pour les navires empruntant déjà le chenal actuel car le nouveau chenal conduira à augmenter de 15 à 30 minutes la durée de chenalage ;
- permettre à deux navires de se croiser en toute sécurité dans le Petit Cul-de-Sac Marin.

M. PIAU indique que le nouveau chenal extérieur est tout en courbes et que la manœuvre des navires dans celui-ci nécessite de jouer en permanence sur la barre et l'allure. Ceci rend impossible le croisement de navires dans cette zone.

M. YOYOTTE indique que les pêcheurs ne veulent pas de l'existence de deux chenaux balisés dont l'usage leur serait interdit pour la pêche (utilisation d'engins de pêche remorqués). Il souhaite que les surfaces autorisées à la pêche soient préservées.

A la question de M. PERRIN sur l'occurrence probable d'un croisement de navires dans le chenal extérieur, il est répondu qu'habituellement les navires entrent le matin puis sortent du port en fin d'après-midi ou de journée. Actuellement, environ 1 fois par mois, il peut y avoir une sortie vers midi et une entrée vers 13h00. Il est également précisé que 30 % du trafic actuel emprunte l'alignement au 348° et continuera de le faire (navire de tirant d'eau inférieur à 7m).

M. MARTENS indique que le GPMG peut faire étudier la simulation de navires dans le nouveau chenal, et estime que disposer de deux chenaux avec balisage lumineux n'est pas sécuritaire.

Après avoir rappelé que la création d'un nouveau chenal est nécessaire pour le développement portuaire en projet et que la configuration de ce nouveau chenal ne permet pas à des navires de certains tonnages de se croiser dans la partie de ce chenal au sud de la Caye Plate, le président demande si le service des Phares et Balises pourrait se prononcer sur la possibilité de disposer de deux chenaux balisés dans le Petit Cul-de-Sac Marin.

M. BREHMER rappelle que son service et ceux du MEDDE (CETMEF – bureau SM4) ont été saisis pour le projet de création d'un nouveau chenal et la suppression du chenal existant. C'est uniquement sur ce projet qu'a été rendu l'avis du MEDDE. Le maintien de deux chenaux nécessite, selon lui, une nouvelle étude du dossier sous réserve que le GPMG en face la demande.

#### 3.3. Phase des travaux

Le président s'enquiert sur les mesures envisagées pendant la phase de dragage pour gérer le trafic commercial. Le GPMG précise que le balisage sera déplacé par le service des Phares et Balises en concertation avec ce service et en fonction de l'avancement du dragage. Une CNL sera réunie pour définir le phasage. Le trafic commercial restera prioritaire sur les travaux de dragage.

#### 3.4. Zones de clapage

La zone de clapage sera arrêtée par la préfecture de Guadeloupe : 5 sites sont envisagés vers l'isobathe 50m. M. MARTENS indique que le site retenu sera le site le plus proche qui ne présente pas d'impact. M. YOYOTTE demande que le respect du clapage sur la zone retenue soit vérifié.

### 3.5. **Optimisation des quais 12 et 13**

Le président sollicite des précisions sur cette opération.

Le GPMG indique que cette optimisation vise à accueillir des navires de 260m à 280m sur les quais 12 et 13 dont la profondeur disponible autorise le travail de ces navires, mais pour lesquels il n'y aura que 130m de bord à quai. Des ducs d'Albe seront alors nécessaires pour amarrer le navire. Le besoin prévoit aussi d'être tribord à quai mais avec une position de la coupée qui ne peut être définie (type de navire non connu à ce stade).

Afin de permettre l'accueil de navires plus petits, il est recommandé de disposer de deux ducs d'Albe d'accostage et d'un duc d'Albe d'amarrage. Compte tenu des aussières à manipuler, il est recommandé que ces ducs d'Albe soient équipés de treuils pour le lamanage. L'incertitude sur la position de la coupée (qui ne serait plus sur le quai) nécessite d'envisager une passerelle permettant les mouvements des personnels entre navire et quai.

Le duc d'Albe le plus est dont la position définitive n'a pas été arrêtée par le GPMG pourrait engager le chenal ; il conviendra alors d'envisager son balisage.

### 3.6. **Zones de mouillage**

Les zones de mouillage actuelles dans le Petit Cul-de-Sac Marin ne sont pas impactées par le projet. Néanmoins, le GPMG indique qu'une réflexion est engagée avec les services de l'État pour réglementer le mouillage aux abords du port de Pointe-à-Pitre en dehors des limites administratives du port.

### 3.7. **Informations nautiques**

Le GPMG a réalisé des mesures bathymétriques et géophysiques pour préparer le projet. En application de la loi (article L413-1 du code minier (nouveau)), ces données doivent être transmises au SHOM.

Les caractéristiques nautiques de la zone (bathymétrie après dragage, balisage, arrêté réglementant la navigation...) doivent être transmises au SHOM pour mise à jour de la documentation nautique.

## 4. TOUR DE TABLE - DELIBERATION

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

## CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le jeudi 10 octobre 2013 pour émettre un avis sur le projet d'extension du terminal à conteneurs de Jarry du Grand Port Maritime de la Guadeloupe comprenant :

- l'optimisation des quais 12 et 13 du terminal existant,
- le dragage du plan d'eau intérieur (chenal, cercle d'évitage) pour accueillir des navires de tirant d'eau compris entre 14 et 16 mètres, d'une capacité d'environ 6 500 EVP, avec le confortement de la berge de Darboussier,
- le balisage maritime du nouveau chenal,
- la réalisation de 10 ha de terre-pleins (non viabilisés) avec 1 000 m de digues et remblaiement avec matériaux issus du dragage,

tels que décrits au paragraphe 1 du présent procès verbal.

La commission émet un avis favorable sur le projet présenté avec les recommandations suivantes :

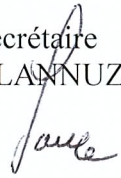
- suivre l'avis définitif du service des Phares et Balises sur la signalisation maritime concernant le balisage du nouveau chenal (avis actuel donné pour un projet de création d'un nouveau chenal et la suppression du chenal actuel) ;
- demander au service des Phares et Balises et à la commission des Phares de se prononcer sur la faisabilité de faire coexister un balisage lumineux marquant le chenal actuel et un balisage lumineux marquant le nouveau chenal ;
- interdire le croisement de navires, dont l'un au moins de tirant d'eau supérieur à 11m dans le nouveau chenal, de l'entrée côté large du chenal extérieur et jusque Caye Plate, et dans le chenal intérieur ;
- en cas de situation exceptionnelle, lors d'un croisement avec un autre navire, un navire de tirant d'eau inférieur à 11m peut dégager dans la zone de mouillage entre la Caye Plate et l'entrée du chenal intérieur ;
- pour le projet d'optimisation des quais 12 et 13 :
  - mise en place de deux ducs d'Albe d'accostage et d'un duc d'Albe d'amarrage à l'est du quai 12, et les équiper de treuils ;
  - dans le cas d'un accostage tribord à quai, l'ajout d'une passerelle permettant l'accès en sécurité à la coupée ;
  - mise en place éventuelle d'un balisage lumineux du duc d'Albe le plus à l'est (selon l'emplacement définitif du duc d'Albe) ;
- pendant la phase de dragage, donner la priorité à l'exploitation portuaire ;
- pendant les phases de travaux et à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (balisage et ses caractéristiques, bathymétrie, topographie, réglementation, services portuaires...) seront transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique (cartes marines, instructions nautiques...).

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page, including 'BD', 'A', 'JP', 'GB', and 'SL'.

Le président  
M. Martin FLEPP



Le secrétaire  
M. Serge LANNUZEL



Les membres

M. Guillaume PERRIN



M. Franck PIAU



M. Jean-Claude YOYOTTE



M. Ary CALME

Pour M<sup>r</sup> Cahlon

D. BOADY



M. Georges SANTALIKAN



M. Reynald PASQUIER

