

PROCÈS VERBAL
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 04 décembre 2015 dans les locaux de la mairie de Quiberon,
relative au projet d'aménagement du port de plaisance 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, et suite à l'arrêté n°26 novembre 2015 du président du conseil départemental du Morbihan portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le vendredi 4 décembre 2015 dans les locaux de la mairie de Quiberon pour émettre un avis sur le projet d'aménagement et d'extension du port de plaisance de Port Haliguen sur la commune de Quiberon.

La commission était composée de :

M.	Laurent HAVA, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M.	Aude TYCHENSKY, ingénieur en chef des études et techniques de l'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M.	Jean-Luc VEILLE, administrateur principal des affaires maritimes, délégué adjoint à la mer et au littoral à la direction départementale des territoires et de la mer du Morbihan	Membre de droit
M.	Jean-Louis ROBERT, représentant des plaisanciers	Membre titulaire
M.	Yann PASCO, représentant des marins professionnels	Membre titulaire
M.	Gilles HAZEVIS, représentant des marins professionnels	Membre titulaire
M.	Jean-Paul GARRI, représentant du sauvetage	Membre titulaire
M.	René HERVE, représentant des plaisanciers	Membre titulaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Gérard VILETTE	Membre suppléant de M. ROBERT
M.	Patrick PERON	Membre suppléant de M. ROBERT
M.	Patrick FOUCHE	Membre suppléant de M. GARRI
M.	Jean-François MARIOT	Membre suppléant de M. HERVE
Mme	Anne-Chantal NICOL	Contrôleur des affaires maritimes au sein de la DML56
M.	Jean-Claude DESSERT	Représentant du service des Phares et Balises du Morbihan
M.	Patrick HOUSSAIS	Représentant du service des Phares et Balises du Morbihan
M.	Jean-Marie ANGUILL	Représentant du comité départemental des pêches du Morbihan
M.	Jean-Claude HAMON	Compagnie des Ports du Morbihan, bureau d'étude IDRA environnement conseils et ingénierie, porteur du projet
M.	Arnaud DEVYS	Directeur adjoint Compagnie des Ports du Morbihan, porteur du projet
M.	Eric LE MERO	Directeur Espaces Littoraux et activités maritimes au CD56
M.	Benjamin GUEZET	Directeur adjoint Port Haliguen
M.	Kpatcha GNAMA	Stagiaire togolais au sein de la DML56
M.	Jean-Yves BEQUIGNON	capitaine de vaisseau, réserviste de la marine à l'inspection générale des Armées-marine
M.	Olivier PARVILLERS	ingénieur en chef des études et techniques de l'armement au SHOM, chargé SHOM à partir de 2016 de la GCN

Les membres de la commission nautique qui le souhaitent ont bénéficié d'une visite sur 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, écologiques ou patrimoniaux.

SYNTHESE DU DOSSIER

.1 INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

La Compagnie des Ports du Morbihan (CPM) est le concessionnaire du port de Port Haliguen situé sur la commune de Quiberon, sur la façade littorale ouest de la baie de Quiberon. Elle en assure la gestion. En collaboration avec le conseil départemental du Morbihan et la municipalité de Quiberon, elle est en charge du projet de réaménagement de Port Haliguen, dont les installations datent de la construction du port bâti dans les années 1970 autour du vieux port.

La description du projet fait l'objet d'une synthèse, produite par la CPM et jointe à la convocation de la grande commission nautique.

Le service des phares et balises précise qu'il n'a été consulté que tardivement sur ce projet de réaménagement, qui nécessite pourtant une adaptation de la signalisation maritime du port. Un avant-projet a été préparé dans le cadre de la GCN : il devra être validé par le CEREMA à l'issue des recommandations de la GCN.

M. Arnaud DEVYS, directeur adjoint de la CPM présente les objectifs du projet d'aménagement de Port-Haliguen et rappelle brièvement ses enjeux :

- améliorer l'accessibilité du bassin ouest (PH2), qui adossé à une falaise, est très enclavé dans ses accès extérieurs : il s'agit de sortir le port de son isolement par l'amélioration de ses accès portuaires à terre et de redynamiser une zone portuaire chargée d'histoire à travers l'installation d'un ensemble de services de proximité qui devraient se développer sur le front de port.
- reconfigurer en profondeur l'organisation spatiale des pannes de PH2 de façon à optimiser l'utilisation du plan d'eau et accueillir de plus grands navires là où il y a du fonds : l'objectif de cette réorganisation est de gagner 120 places supplémentaires sachant que ce bassin a une capacité d'accueil de 810 places actuellement ;
- améliorer la qualité de l'abri, qui par fort vent de Nord à Nord-Est subit des entrées de houles dans le port à l'origine d'une agitation du plan d'eau significative ;
- réaménager également le bassin central de façon à le maintenir toujours à flot ;
- réaliser un dragage d'entretien de la passe d'entrée et du bassin ouest PH2 (le dernier dragage remontant à une 30aine d'années).

.2 DESCRIPTION DU PROJET ET SYNTHESE DES DEBATS

M. Jean-Claude HAMON du bureau d'études IDRA-Environnement qui assure la maîtrise d'ouvrage du projet pour le compte de la CPM, détaille les aspects nautiques du projet.

Réaménagement du bassin ouest

Seul le bassin ouest PH2 utilisé par les plaisanciers et de façon occasionnelle par la pêche est prévu d'être reconfiguré. La présentation apportée en séance relative à la réorganisation spatiale de PH2 n'a pas soulevé de question particulière.

Les débats ont porté principalement sur les points suivants :

Les nouvelles conditions d'accès à Port Haliguen du fait du resserrement de sa passe d'entrée

L'amélioration de la qualité de l'abri est une des composantes essentielles du projet. Le bassin à flot actuel y est relativement exposé par vent de secteur Nord à Nord-Est. La solution retenue à travers l'installation des épis déflecteurs en entrée de la passe vise donc à réduire au maximum les agitations intra portuaires. Mais ce faisant, elle impose une contrainte forte sur la passe d'entrée en réduisant de

moitié sa largeur. Un compromis a donc été recherché par le porteur du projet sur la longueur et le positionnement des épis de façon à préserver la possibilité es entrées et sorties du port pour les types de navire connus qui pratiquent ou pratiqueraient Port Haliguen.

Les épis déflecteurs

Il s'agit d'installer deux parois verticales sur pieux :

- une première de 42 m de long positionnée perpendiculairement en extrémité de la digue ouest, orientée vers le feu de la digue extérieure ;
- et une 2nd de 16 m de long située en extrémité de la digue extérieure, dans son prolongement.



Port Haliguen et positionnement des épis déflecteurs en rouge

Dans certaines conditions de mer, les houles du large, globalement orientées Est Sud-Est et Sud Sud-Est et la mer du vent de secteurs Nord à Nord-Est arrivent à pénétrer dans le port : en contribuant à une agitation importante dans l'abri, elles rendent dangereuses les conditions d'accès et de manœuvrabilité à l'entrée du port et sur les premières pannes de PH2.

La présence du premier épi déflecteur réduit ainsi la largeur de la passe d'entrée à 46 m (initialement de 85 m), comptée de l'extrémité du déflecteur jusqu'au pied de la digue est. Cette réduction significative interroge la GCN.

De façon à relativiser, des configurations similaires existantes sur d'autres ports d'un trafic équivalent à celui de Port Haliguen sont évoquées : la largeur de la passe d'entrée de La Baule les Pins est de 45 m, celle du Palais est de 25 m et celle de Port Tudy de 30 m.

La largeur de la passe d'entrée après installation de l'épi transversal conservera donc une largeur acceptable.

Il est par ailleurs précisé en séance que les arases supérieures de ces déflecteurs ont été rehaussées¹ suite aux discussions préparatoires à la GCN : elles se situeront désormais entre 6,50 à 7,00 m Côtes

¹ par rapport au document projet fourni en préambule de la GCN qui mentionnait des épis déflecteurs immergés à -0,40 m CM.

Marines (CM ou zéro hydrographique (ZH)), par conséquent à une hauteur quasiment identique à celle des digues environnantes et resteraient donc visibles par tout temps.

Les arases inférieures se situeraient, elles, à -2,50 m CM afin de limiter le coefficient de transmission des agitations des trains de houle.

Concernant la manœuvrabilité des passes, M. Jean-Claude HAMON rappelle que des essais grandeur nature ont été réalisés avec « *L'Acadie* », navire à passagers de la Compagnie Océane, société de transport maritime du Morbihan, créée par le Conseil général du Morbihan, qui assure les liaisons entre Quiberon et La Palais sur Belle-Île ; ce navire de 45 m de long, 10 m de large et d'une capacité de 600 passagers, qui était à quai lors de la visite sur site du matin, constitue la catégorie de navires la plus significative et dimensionnante à pratiquer Port Haliguen. C'est un navire âgé et peu manœuvrant rapporté aux nouveaux types de bâtiments utilisés par la compagnie Océane.

M. Jean-François MARIOT fait remarquer que deux navires comme « *l'Acadie* » (par exemple « *Le Bangor* » ou le « *Saint Tudy* » (autres navires du Conseil Départemental du Morbihan)) ne pourraient pas se croiser.

M. Eric LE MERO, directeur des espaces littoraux et activités maritimes au Conseil Départemental du Morbihan, précise que des règlements portuaires prescrivant les conditions d'accès aux ports existent sur l'ensemble de leurs ports de liaison maritimes. Il est tout à fait possible de faire préciser au sein de cette documentation les besoins et obligations qui naîtront du réaménagement de Port Haliguen.

Par ailleurs, la coordination par la capitainerie du port restera toujours possible et obligatoire pour les plus gros navires. Il précise enfin que « *l'Acadie* » sera définitivement retiré du service actif en 2018. D'autres navires à passagers de dimensions équivalentes prendraient cependant le relais. Il est précisé que ces navires ne font cependant pas de rotations régulières à partir de Port Haliguen mais y sont amarrés lorsqu'ils sont en attente d'exploitation ; ils pratiquent également Port Haliguen en cas de trop mauvaise météo sur Port Maria. La fréquentation des passes n'est donc qu'occasionnelle.

M. Patrick HOUSSAIS précise que le navire « *Atlantique* » du service des Phares et Balises pratique occasionnellement le port pour charger et décharger du matériel à marée haute. Ses dimensions sont semblables à celles de « *l'Acadie* ». Il est toutefois plus manœuvrant. Deux autres plus petites unités des Phares et Balises, « *Logoden* » et « *Amfard* » stationnent tout au long de l'année dans le port et utilisent le même quai de chargement.

Dragage

Liée à la configuration actuelle des digues et les courants environnants orientés majoritairement Nord-Ouest – Sud-Est, l'ensemble du port subit par ailleurs des apports réguliers de matières en suspension qui participent à la sédimentation dans l'ensemble de l'enceinte portuaire. Le chenal d'entrée sera ainsi dragué de façon à contrer cette sédimentation naturelle du port.

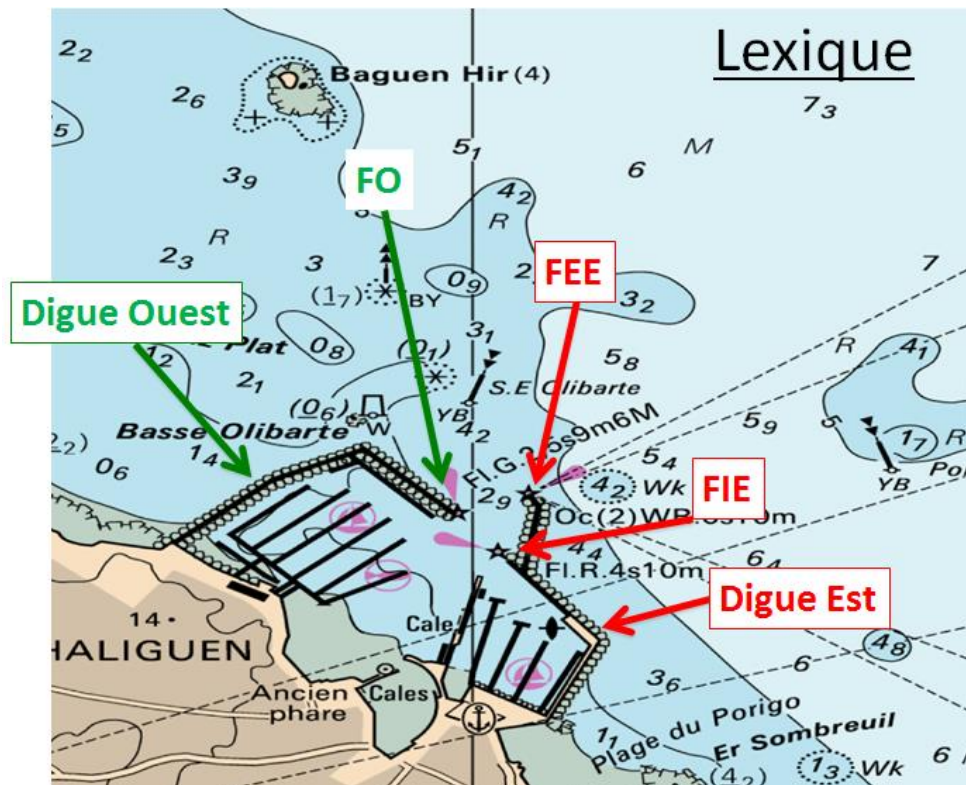
Le balisage maritime

La parole est donnée aux représentants du service des phares et balises. M. Jean-Claude DESSERT précise qu'en phase de travaux, en plus des marques spéciales, il s'agira de bien matérialiser aussi l'extrémité de la zone de chantier en mettant en place un feu de balisage d'extrémité de faible portée pour éviter toute confusion avec la signalisation maritime environnante. Chacune des parties des ouvrages en construction devra également être signalée par un petit éclairage installé sur chaque élément. Le projet de modification de la signalisation maritime d'ores et déjà élaboré doit pouvoir être soumis aux usagers afin que ceux-ci s'expriment sur les questions qui restent en suspens.

Il demande à ce que lui soit communiqué le plus tôt possible un projet détaillé précisant bien la période privilégiée à laquelle s'effectuera la bascule du balisage temporaire « en phase travaux » vers le balisage définitif.

La CPM prend bien note de l'ensemble de ces recommandations et précise que son intention est bien de travailler de concert avec le service des phares et balises.

M. Patrick HOUSSAIS présente le projet préparé par les Phares et Balises.



Appellation des digues et feux de Port Haliguen :

FO : feu ouest ; FEE : feu extrémité de la digue est ; FIE : feu intérieur est.

Considérant que la hauteur des déflecteurs sera quasiment celle des digues existantes, il est tout d'abord proposé de déplacer les feux latéraux existants « Vert - FO » et « Extérieur Rouge FEE » d'entrée de port situés actuellement sur les musoirs de la digue Extérieure Est et de la digue Ouest aux extrémités de chaque déflecteur. Ce déplacement implique donc un décalage latéral de 16 m (correspondant à la longueur du déflecteur) des secteurs blanc et rouge du feu à secteur situé sur la digue Extérieure Est ; cela se traduirait par un décalage visuel de 5 m en latéral pour un observateur situé au niveau de « La Teignouse ». Cette proposition ne soulève pas d'objection et est validée par la GCN sous réserve de maintenir leur hauteur..

Le feu Intermédiaire Est Rouge situé en extrémité de la digue Est est également maintenu mais il est préconisé que sa portée soit réduite de 5 à 3 mille nautique.

Ce feu de garde, qui a vocation à bien couvrir la passe d'entrée, doit surtout être vu pendant le chenalage des passes. A ce titre le service des phares et balises recommande que le relèvement de passage entre secteur actif rouge et secteur obscur reste physiquement le même (206°) afin de couvrir l'intégralité de la passe, ce qui est validé en séance.

Le projet prévoit enfin la synchronisation des deux feux d'entrée et une adaptation de leur rythme de façon à supprimer toute source de confusion.

Afin de signaler de jour comme de nuit la présence des épis déflecteurs, il est proposé un simple marquage à la peinture avec des bandes réfléchissantes.

A titre indicatif, les valeurs des côtes des prédictions des Plus Hautes Mers Astronomiques (PHMA) est rappelée : 5,87 m CM. Le 29 sept dernier, date de « la marée du siècle » (coefficient de 119), le niveau de la mer est portant monté à 6,30 m CM.

L'expert maritime des Phares et balises déconseille un marquage lumineux de ces déflecteurs afin de ne pas multiplier les sources de pollution lumineuse et préconise de peindre en blanc les déflecteurs et d'y adjoindre des bandes réfléchissantes.

L'éclairage général actuel des digues extérieures marqué par deux à trois lampadaires installé sur chaque digue et orienté vers l'intérieur du port suffit par ailleurs à compléter le dispositif lumineux.

Après concertation, ces dispositions sont validées par la GCN.

Le balisage du port à flot est également évoqué. Il fera, à l'image des ports à flot rencontrés couramment en Bretagne, l'objet d'un balisage des digues submersibles par marques spéciales (croisillons jaunes) et sa porte d'accès sera balisée par des marques latérales avec une échelle de marée visible de jour comme de nuit.

Le phasage des travaux et l'information apportée aux navigateurs

Le président de la GCN interroge le porteur de projet sur le phasage des travaux. Il rappelle que la phase de réalisation des travaux est généralement la plus accidentogène et qu'il convient de l'appréhender au mieux.

Il évoque également de concert la prise en considération du risque UXO (risque historique lié à la présence d'explosifs potentiellement immergés) et préconise de bien garder à l'esprit cette question de façon à caler les procédures des sociétés impliquées dans les travaux en concertation avec les services préfectoraux compétents.

En phase de travaux, l'information des usagers a bien été prise en compte. L'objectif pour le port est bien de pouvoir maintenir et garantir l'exploitation du port. Les ouvrages en construction seront systématiquement balisés. La mise en place de ce balisage transitoire, sa surveillance et son entretien seront bien intégrés à la planification des travaux.

L'installation des deux épis déflecteurs nécessite environ trois mois de travaux. Ils seront installés l'un après l'autre à une période de l'année qui exclura la période estivale.

M. Jean-Claude HAMON précise que dans le planning des travaux envisagé, les épis déflecteurs seront mis en place assez rapidement, juste après la création des casiers de stockage des sédiments, de façon à abriter au mieux le port avant de commencer la reconfiguration de PH2, les travaux et approvisionnements se faisant essentiellement par voie maritime.

Concernant l'information des usagers, le président interroge la CPM pour savoir si, outre les AVURNAV et les affichages sur l'ensemble des ports gérés par la CPM, de l'information sur VHF Ch 9 ne pourrait pas être ajoutée.

Afin de minimiser les risques, le président suggère qu'un arrêté préfectoral soit rédigé afin d'interdire ou de limiter les usages maritimes dans les zones de travaux et de baliser en conséquence ces zones par des marques spéciales.

M. Arnaud DEVYS précise qu'un coordinateur « santé et sécurité » sera nommé dont la responsabilité sera de réfléchir et d'anticiper la sécurité du plan d'eau.

M. Jean-François MARIOT demande à ce qu'un planning des travaux ainsi qu'un schéma de sortie et d'entrée du port mentionnant bien la situation actuelle, la situation en phase de travaux et la situation finale soit mis à disposition des usagers.

M. Jean-Louis ROBERT rappelle que des réunions d'information régulières avec l'association des usagers du port existent et qu'elles seront mises à profit pour diffuser l'information relative au cadencement des travaux. Les usagers et adhérents du port seront donc selon toute vraisemblance

régulièrement informés. Son inquiétude concerne davantage les plaisanciers extérieurs au port : même si la plupart de ces visiteurs prennent bien soin d'appeler la capitainerie du port avant leur arrivée, il rappelle cependant que la capitainerie est fermée à 18h00 en morte saison, période qui sera privilégiée pour réaliser les travaux.

En réponse, M. Arnaud DEVYS mentionne qu'une « Capitainerie numérique » existe. Il s'agit d'un site internet d'information des usagers d'ores et déjà opérationnel.

Les accès sécurité incendie et secours aux personnes

Secours aux personnes

Le président souligne la nécessité de maintenir pendant les travaux et après leur réalisation un quai réservé au secours aux personnes adapté au transfert d'un brancard entre un navire et le véhicule de secours (SNSM, pompiers, gendarmerie maritime). Il convient également d'identifier une zone d'accueil pour permettre l'intervention d'un hélicoptère de secours (Dz).

Sécurité incendie

Le président recommande que le porteur de projet profite de la rénovation d'ensemble des pontons de PH2 pour installer du matériel d'incendie en conséquence et faciliter ainsi l'intervention des pompiers et éviter une propagation du feu entre les bateaux.

Point d'attention sur l'emploi d'éclairage de type LED

Hors commission, le président rappelle l'interférence possible entre certains éclairages de type LED utilisés pour l'éclairage (des quais) avec la VHF et l'existence de normes européennes (UN et CEI 60945). Une attention particulière doit être portée près des antennes de la capitainerie si cette solution était retenue.

Tour de table

Ce tour de table donne à chacun la possibilité de signaler un point d'attention, de commenter le projet ou de proposer une recommandation.

Le service des phares et balises s'interroge sur le devenir de la structure assez fragilisée des feux existants. M. DEVYS précise que des réflexions sont en cours qui prennent bien en compte la dimension patrimoniale de ces ouvrages.

M. DESSERT rappelle par ailleurs au porteur de projet la nécessité de rédiger, avant toute installation d'un nouvel équipement de signalisation maritime (ESM), une demande de prise en considération par la DAM. La partie « balisage maritime » du dossier doit suivre son cours selon une procédure bien établie qu'il convient de respecter.

M. DEVYS précise pourtant que selon une procédure issue du « code des ports », un dossier complet incluant les aspects relatifs au balisage maritime de Port Haliguen a bien été déposé en 2014, dont quelques exemplaires ont été transmis à la DML56.

M. Jean-François MARIOT revient sur la question du croisement des navires au niveau de la passe d'entrée du port : il précise que durant la période estivale un zodiac est présent sur le plan d'eau afin d'accompagner ou guider les plaisanciers qui le souhaitent. Il n'en demeure pas moins que l'on y observe régulièrement de nombreux navires de plaisance entrer et sortir en même temps. Il souligne que les plaisanciers sur voiliers appelleront vraisemblablement la capitainerie sur VHF lors de leur arrivée sur Port-Haliguen mais pas forcément la petite plaisance à moteur.

Les marins pêcheurs se disent favorable au projet de réaménagement de Port Haliguen

M. Jean-Paul GARRI de la SNSM insiste sur l'importance de bien communiquer vers les usagers sur le phasage des travaux.

.3 TRANSMISSION AU SHOM DES RESULTATS DES MESURES GEOPHYSIQUES

La CPM a réalisé ou fait réaliser un ensemble de mesures géophysiques sur le site des futurs aménagements portuaires 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 nouvelles pannes (mesures bathymétriques acquises aux sondeurs multifaisceaux (SMF) et/ou sonar à balayage latéral (SONAL), mesures sismiques et/ou de sondeurs de sédiments (SBP), prélèvements sédimentaires (à la benne), etc ...).

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.

.4 INFORMATION NAUTIQUE

Mme TYCHENSKY rappelle que les caractéristiques nautiques de la zone, en phase de travaux, comme à l'issue de la réalisation des nouveaux aménagements portuaires et des dragages (nouvelles limites portuaires, topographie des nouveaux pontons flottants et des quais réaménagés et leur positionnement respectif, les différents balisages et marquages, les arrêtés réglementant la navigation, et de façon plus générale toute information utile aux navigateurs) doivent être transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique.

.5 DELIBERATION ET CONCLUSIONS DE LA GCN

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 vendredi 04 décembre 2015 pour émettre un avis sur le projet d'aménagement du port de plaisance de Port Haliguen, tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

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

En phase de travaux :

- diffuser aux navigateurs via les capitaineries et les représentants des usagers du port l'information nautique concernant les différentes périodes de travaux, leur phasage respectif et le balisage transitoire associé ainsi que les conditions de navigation dans le port dès le début des travaux ;
- diffuser par la capitainerie sur VHF 9 les réserves engageant les passes d'entrée du port ;
- un arrêté préfectoral créant une zone d'exclusion autour des travaux et mentionnant la mise en place d'un balisage transitoire matérialisant la zone des travaux de jour comme de nuit, notamment les passes d'entrée ;
- recommande que le porteur de projet adresse au service des phares et balises un projet de balisage qui couvre à la fois la période des travaux et l'état final ;
- en préalable, analyser le besoin d'une éventuelle dépollution pyrotechnique ;

En phase d'exploitation :

- **Balisage d'entrée** : considérant que la hauteur des déflecteurs sera quasiment celle des digues existantes (~7 m / Zéro hydro), les membres de la commission valident la proposition du service des Phares et Balises préconisant :
 - o le déplacement des feux des extrémités de digue est et ouest sur les extrémités des déflecteurs prévoyant les alimentations en énergie et un accès sécurisé pour l'exploitation ;
 - o la conservation des hauteurs focales et d'une structure principale s'appuyant sur un support de 2 m de diamètre ;
 - o la conservation des secteurs rouges et blancs du feu d'extrémité de la jetée est ;
 - o le maintien des caractéristiques du feu intermédiaire de la jetée est avec une réduction de portée ;
 - o le déflecteur ouest sera peint en blanc avec des bandes réfléchissantes.
- **Aménagements portuaires** :
 - o Au niveau du port intérieur à flot, marquage de la digue submersible par des marques spéciales et de la porte à flot par des marques latérales et une échelle de marée ;
 - o Maintenir le quai dédié au secours aux personnes ;
 - o identifier au sein du port futur une zone de posé d'hélicoptère.
- **Sécurité incendie** : intégrer un dispositif de sécurité incendie dans Port Haliguen 2 en concertation avec les services compétents ;

Handwritten signatures and initials: *HIG JUR Y.P. A. JLV* and a mark resembling *LH*.

- **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 zones draguées, caractéristiques du balisage, caractéristiques du port...) seront transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...).

Le président

M. Laurent HAVA



Le secrétaire

M. Aude TYCHENSKY

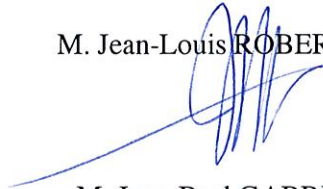


Les membres temporaires

M. Jean-Luc VEILLE



M. Jean-Louis ROBERT



M. Yann PASCO



M. Gilles HAZEVIS








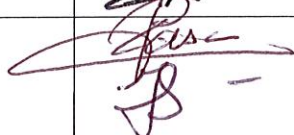



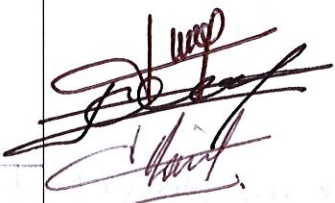
M. Jean-Paul GARRI






M. Jean-François MARIOT



Feuille de présence
GCN relative au projet d'aménagement de Port Haliguen,
Sur la commune de Quiberon dans le Morbihan
vendredi 04 décembre 2015 à 10h00

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
Présidence GCN Inspection générale des Armées- Marine	M. le CV Laurent HAVA M. le CV Jean-Yves BEQUIGNON	
Secrétariat GCN SHOM	Mme l'ICETA2 Aude TYCHENSKY M. l'ICETA1 Olivier PARVILLERS	 
DDTM 56 – DML	M. Jean-Luc VEILLE, DML 56 Mme Anne-Chantal NICOL	 
Représentants des marins professionnels	M. Yann PASCO M. Gilles HAZEVIS M. Laurent LE ROUZIC M. Eric CAILLOCE M. Aurel TRAVERS M. Stéphane GERVIER	
Représentants du sauvetage	M. Jean-Paul GARRI M. Patrick FOUCHE M. Stéphane LE DUVEHAT	 
Représentants des plaisanciers	M. Jean-Louis ROBERT M. René HERVE M. Gérard VILLETTE M. Patrick PERON M. Jean-François MARIOT M. André GUEGAN	 

ORGANISATION	NOM - PRENOM FONCTION	SIGNATURE
<u>Assistent également à la séance :</u>		
DDTM56		
Préfecture du Morbihan		
DIRM NAMO		
Mairie de Quiberon		
Service des Phares et Balises	HOUSSEIS Patrick SPBLO DESSERT Jean-Claude	
Comité Départemental des pêches du Morbihan	AUGUILL Jean-Marie Chargé de mission	
Porteur de projet Compagnie des Ports de Morbihan. DML	Jean-Claude MAIRON ingénieur Portuaire GANAMA Kpatcha	

Concédant port CD 56

ERIC LE MERO
Directeur espaces littoraux et activités
maritimes

Compagnie des ports du Morbihan

- Benjamin GUEZET. Dir. adjant Port Haliguen
- Arnaud DEVY Dir. Adjoint Compagnie des ports
élus