

PROCÈS VERBAL

des travaux de la grande commission nautique

tenue le 26 mars 2015 dans les locaux de la Direction de la Mer de la Martinique à Fort de France.

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 la décision n°2015065-0007 du 6 mars 2015 du Préfet de la Martinique portant constitution de la grande commission nautique et nomination de ses membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le jeudi 26 mars 2015 à 10h00 dans les locaux de la direction de la Mer de la Martinique à Fort de France pour émettre un avis sur le projet de création d'un port de pêche départemental à Fond Lahaye sur la commune de Schoelcher.

La commission était composée de :

| | | |
|------|---|-------------------|
| M. | Laurent HAVA , capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine, | Président |
| Mme. | Aude TYCHENSKY , ingénieur en chef des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine, | Secrétaire |
| M. | Johann CARRA , représentant des marins pêcheurs | Membre temporaire |
| M. | Roger FLORENT , représentant de la Ligue des avirons de Martinique, | Membre temporaire |
| M. | , | Membre temporaire |
| M. | Eric VARLET , représentant du club de plongée de la Batelière,. | Membre temporaire |
| M. | Jacques LEGENDRE , représentant du club subaquatique de Case Pilote | Membre suppléant |

Le membre de droit, M. Olivier **MORNET**, Directeur de la Mer de la Martinique, était présent.

Absents :

| | | |
|----|---|-------------------|
| M. | Mathieu MOURES , représentant la plaisance. | Membre temporaire |
| M. | Gilles GUILMOIS , représentant du club subaquatique de Case Pilote | Membre temporaire |

Assistaient également à la réunion :

| | | |
|----|----------------------------------|---|
| M. | Pierre-Louis DELARUE | Direction de la Mer de la Martinique, |
| M. | Nicolas CHOMARD | Direction de la Mer de la Martinique, |
| M. | Pierre-Luc DURANSON | Forces armées des Antilles, division AEM, |
| M. | Bruno de LAVAL | Mairie de Schoelcher, |
| M. | Murièle CIDALISE-MONTAISE | DEAL, |
| M. | Alain ALEXANDRE | Agence des 50 pas, |
| M. | Arthur ARDIN | Comité des pêches, |
| M. | Charlotte BENNEHARD | EGIS PORTS (maîtrise d'ouvrage), |
| M. | Tania DIJON | Aviron Club 233. |

Une visite sur site du futur emplacement de l'APID de Fond Lahaye a été organisée entre 09h00 et 10h00 à la demande des membres permanents de la GCN. Etaient présents messieurs DELARUE, CHOMARD, DURANSON, DE LAVAL, CARRA, ALEXANDRE et ARDIN.

SYNTHESE DU DOSSIER

Le CV Laurent Hava ouvre la séance à 10h15 et remercie l'ensemble des participants de leur présence. En guise d'introduction, il rappelle l'objet de la grande commission nautique (GCN), son décret fondateur, sa composition, son fonctionnement et fait remarquer que la GCN n'est compétente que pour mesurer l'impact des projets étudiés sur la sécurité nautique en lien avec l'activité maritime existante, et prononcer des recommandations sur les aspects nautiques uniquement, à l'exclusion de tout problème juridique, économique, financier, écologique ou patrimonial. C'est un lieu privilégié de rencontre entre différents acteurs et professionnels de la mer, dans lequel chaque partie doit pouvoir librement s'exprimer.

M. Bruno de Laval représentant la commune de Schoelcher, le porteur du projet, introduit ensuite le dossier d'aménagement de l'APID de Fond Lahaye : il rappelle brièvement sa genèse et son importance pour la commune en insistant bien sur la cohérence d'ensemble qui a été recherchée, en intégrant bien ce projet dans un schéma global d'aménagement de l'ensemble du littoral ouest de la Martinique :

localisé au niveau du front de mer du quartier Fond Lahaye de la commune de Schoelcher, située sur le littoral centre Caraïbe de la Martinique, à 5 km au nord de Fort-de-France, le projet consiste à réaliser un Aménagement pour la Pêche d'Intérêt Départemental (APID), afin de donner une fonctionnalité pleine et entière à cette zone du littoral dédiée historiquement à la pêche : il s'agit d'assurer l'accessibilité du plan d'eau et garantir son exploitabilité tout au long de l'année et par tout temps, en créant d'une part un quai de débarquement et une cale de mise à l'eau et en construisant d'autre part une digue de protection de 75 m de long.

Le projet prend par ailleurs en compte le réaménagement de l'arrière plage et du front de mer en rive droite de la rivière de Fond Lahaye : ces points n'ont cependant pas été discutés en GCN, qui s'est uniquement concentrée pour formuler un avis sur l'APID.

En l'absence d'un bassin abrité, le site de Fond Lahaye présente actuellement une forte vulnérabilité face aux houles régulières d'ouest à sud-ouest qui perturbent ponctuellement l'activité de pêche et peuvent occasionner d'importants déplacements sédimentaires en bord de plage. Ces difficultés sont soulignées par les marins pêcheurs de Fond Lahaye eux-mêmes : M. Johann CARRA précise ainsi que du fait de cette variabilité importante des sables observée sur la rive droite, la plage peut se retrouver découverte en une nuit empêchant toute mise à l'eau des yoles de pêche. Un phénomène d'ensablement s'observe par ailleurs d'ores et déjà en rive gauche, ce qui est logique par rapport à l'incidence de la houle.

1. Dimensionnement de l'ouvrage

Mme Charlotte BENNHARD, de la société EGIS EAU, qui agit en qualité de maître d'œuvre sur le projet pour le compte de l'agence des 50 pas (maîtrise d'ouvrage), prend la parole pour présenter les éléments techniques du dossier, sa capacité d'accueil et les différentes zones d'infrastructures portuaires qui seront créées.

La digue a été dimensionnée pour une houle cyclonique « cinquantennale » c'est-à-dire générée par des conditions cycloniques extrêmes associées à une période de retour de 50 ans. Ce sont en effet majoritairement des houles de secteur ouest à sud-ouest qui sont observées en conditions cycloniques, et dont la manifestation extrême correspond au cyclone.

La forme de la digue en deux tronçons orientés respectivement nord-ouest / sud-est puis ouest / et son emplacement ont été définis de façon à minimiser les quantités de matériaux à mettre en œuvre pour sa construction (enrochements) tout en offrant aux marins pêcheurs un plan d'eau à manœuvrer d'une superficie suffisante. Sur le projet présenté en séance, la digue est actuellement implantée au niveau de l'isobathe -1,5 NGM (niveau de référence général de la Martinique).

Par rapport aux éléments techniques transmis à la GCN avant la réunion, il est précisé que l'accostage sur l'ensemble du tronçon linéaire nord de la digue a été abandonné pour des raisons de coûts.

2. Ensablement et dragage du plan d'eau abrité

Le dossier technique met en évidence un problème d'ensablement au nord de la future digue. Des apports sédimentaires proviennent notamment de la rivière de Fond Lahaye située à proximité immédiate du site.

Les études hydrodynamiques conduites pour le dimensionnement de ce projet soulignent tout d'abord une modification des courants locaux du fait de l'installation de la future digue, courants qui viendraient de façon

naturelle longer la digue jusqu'à l'entrée du port ; elles mettent ensuite en évidence des transferts sédimentaires en provenance soit de la rivière soit des remises en suspension sous l'effet de la turbulence générée par les vagues et la houle, qui s'opèreraient sous l'effet cumulé de ces courants locaux et des trains de houle venant du large vers l'entrée du futur port de pêche, occasionnant un ensablement progressif de sa passe d'entrée.

Les hypothèses retenues pour les études de modélisation relatives à la formation de cette lentille sédimentaire sont basées sur les crues de la rivière de Fond Lahaye :

- la prise en compte de cinq crues annuelles entraînerait une diminution du tirant d'eau de 3 cm/an dans le bassin portuaire ;
- celle d'une crue centennale et quatre crues annuelles donnerait 4 cm de perte de tirant d'eau par an ;
- celle d'une crue décennale, plus une crue centennale et trois crues annuelles donnerait 13 cm de perte de tirant d'eau par an.

Ces valeurs apparaissent comme étant très significatives et donc particulièrement dimensionnantes dans ce projet.

Le CV Laurent Hava insiste sur la difficulté soulevée par cet envasement et fait part de son inquiétude concernant ce point, cette question constituant un vrai problème de sécurité nautique.

Le maître d'œuvre répond que plusieurs scénarios ont bien été étudiés et que quel que soit la configuration adoptée, il semblerait qu'il y ait apport de sédiments sur le nord-est de la digue.

Les discussions s'orientent sur la configuration actuelle retenue pour la digue : la question suivante est posée : la réflexion de la houle sur le tronçon de littoral situé entre la projection du musoir à la côte et l'extrémité de la crique qui ferme naturellement le site n'agirait-elle pas comme un accélérateur de ce phénomène d'envasement du plan d'eau portuaire. Un second tronçon de la digue orienté plus sud ne serait-il pas de nature à minimiser davantage la pénétration des trains de houle dans le port et donc à réduire l'apport des matériaux et l'envasement consécutif.

Cette problématique de l'envasement du plan d'eau de l'APID ne peut être traitée totalement sans aborder la question corollaire de la hauteur d'eau minimale qui serait garantie dans le port. La question est donc posée par le SHOM de savoir quelles sont les exigences de la commune, qui sera en l'occurrence l'autorité portuaire, en termes de hauteurs d'eau : il est précisé que si la commune de Schoelcher veut pouvoir certifier dans la documentation nautique de référence (la carte marine, les instructions nautiques H5) la profondeur d'eau dans le bassin de l'APID, le SHOM doit pouvoir disposer de l'assurance et de la garantie que la côte du fonds sera bien draguée à la profondeur souhaitée et entretenue dans le temps.

La ville précise que son souhait est bien de pouvoir garantir une hauteur d'eau minimale dans le bassin, qui serait d'au moins 80 cm.

La problématique de l'envasement pose donc la question du dragage régulier qui serait nécessaire pour garantir cette profondeur. Bien que cette question sorte du cadre strict de la GCN, il est tout de même précisé à l'attention du porteur de projet que les coûts liés aux opérations de dragage peuvent s'avérer très onéreux et qu'ils sont à mettre en exergue des coûts qui seront engagés pour l'aménagement du port.

Il est fait référence au scénario de « Grand Rivière », qui s'est avéré être un projet bien plus compliqué et onéreux que prévu : situé au nord de la Martinique, ce site est soumis au flux constant des vents d'est avec des apports sédimentaires conséquents et permanents. La comparaison entre les deux projets a bien été menée et il est rappelé par le maître d'œuvre que Fond Lahaye est en façade Caraïbe, plus protégée. Le comité des pêches insiste cependant bien sur la difficulté générée par la présence des houles régulières justement en façade Caraïbe qui peut perturber et parfois de façon significative l'activité pêche.

LA DEAL (gestionnaire du domaine public à terre) prend la parole pour préciser que ces questions d'hydrodynamique sédimentaire associées aux problèmes d'engraissement/dégraissage de plage ont bien été pris en compte à leur niveau : les résultats d'une étude d'impacts conduite par le bureau de recherche en géophysique marine (BRGM) devraient être disponibles très prochainement et seront mis à la disposition de la commune de Schoelcher afin de lui permettre d'affiner ses choix.

Pour clore les nombreux aspects de cette discussion, une dernière question portant sur l'épaisseur des couches sédimentaires disponible sur zone et permettant de s'assurer que les opérations de dragage resteront réalisables sans contrainte est posée. Il est précisé que le plan d'eau a fait l'objet d'un levé bathymétrique complet afin de vérifier les profondeurs d'eau disponibles, ainsi que d'une analyse sédimentaire couplée à une étude sismique, permettant une reconnaissance approfondie du fond et de son substrat : l'épaisseur des sédiments meubles

présents sur la zone d'étude serait comprise entre 10 à 15 m.

Pour conclure sur ce point de l'ensablement qui relève de la sécurité maritime, le président insiste sur la nécessité d'identifier la meilleure configuration possible de la digue à retenir pour réduire au maximum l'envasement et assurer en tout temps le caractère opérationnel du port. Il est préconisé à l'unanimité des participants de mieux traiter ce sujet avant de s'engager sur des opérations de dragage régulières et onéreuses.

3. Conditions d'agitation sur le plan d'eau

La question de l'agitation résiduelle qui subsisterait sur le plan d'eau abrité après travaux est ensuite discutée. Une étude hydrodynamique a également été menée afin d'intégrer dans le dimensionnement de l'ouvrage les conditions d'agitation environnantes rencontrées. Le maître d'œuvre précise que le clapot résiduel serait de l'ordre de 25 à 50 cm en conditions de houles usuelles et jusqu'à 1m de hauteur significative en conditions cycloniques. Ces valeurs apparaissent conséquentes. Les études semblent montrer par ailleurs que la zone la plus agitée dans le bassin portuaire se situerait en particulier le long du quai de débarquement là où les yoles sont prévues de s'amarrer. Ce point soulève une inquiétude de la part de la GCN. Le maître d'œuvre précise en réponse que ces éléments sont à mettre en lumière de la fréquence relative des périodes cycloniques somme toute assez restreintes à l'échelle de l'année et pas systématique d'une année sur l'autre. Il n'en demeure pas moins que ces événements cycloniques aussi espacés soient-ils dans le temps sont une réalité de la Martinique qui ne doit pas être négligée.

4. Approvisionnement et gestion du chantier en phase de travaux

Au vue de l'exiguïté des voies d'accès situées en arrière plage et de la difficulté d'y circuler, constatée par les membres de la GCN lors de la visite du site organisée avant la réunion, se pose naturellement la question de la gestion des approvisionnements des matériaux de construction du futur APID. Pour des raisons de coûts, principalement, il est précisé que les travaux seraient conduits et réalisés prioritairement par la terre.

Cependant les approvisionnements pourraient se faire par la mer au moins pour les enrochements de 4 à 6 tonnes qui seront à manipuler. Il existe en effet une barge de faible tirant d'eau de 7000 tonnes, soit la moitié de la taille de la digue : les opérations d'approvisionnement resteraient en conséquence des opérations très ponctuelles et de durée limitée dans le temps.

Les dispositions seront prises par avis aux navigateurs et arrêtés communaux et préfectoraux pour créer autour du chantier un périmètre d'exclusion à définir, sur lequel toute navigation sera interdite et le matérialiser par une signalisation maritime légère.

5. Signalisation maritime

Il a été constaté lors de la visite sur site qu'un balisage maritime léger existe déjà sur la bande des 300 m : il est recommandé que ce balisage soit réorganisé en conséquence lors du démarrage des travaux de façon à bien délimiter chacune des zones qui cohabiteront, celle du chantier et celles relatives aux mouillages et à la baignade.

Le balisage final du plan d'eau à l'issue des travaux devra également bien matérialiser l'entrée de port. Le balisage lumineux du dispositif n'a pas encore été proposé à ce stade du projet mais les membres permanents de la GCN préconise d'ores et déjà de baliser le musoir par un feu d'entrée de port dans l'hypothèse où l'APID sera utilisé de nuit, ce qui est confirmé. Les caractéristiques de ce feu seront à définir précisément : il est proposé de le positionner à environ 4 m au-dessus de la digue et de lui conférer une portée d'environ 5 Nq.

Ces éléments devront être confirmés par le service des phares et balises de la Martinique, seul compétents en la matière.

6. Transmission au SHOM des résultats des mesures géophysiques

La commune de Schoelcher a réalisé ou fait réaliser un ensemble de mesures géophysiques sur le site du futur aménagement portuaire de Fond Lahaye pour évaluer d'une part les facilités d'aménagement de la future digue et déterminer d'autre part les caractéristiques physiques du substrat devant rassembler les conditions nécessaires pour accueillir les enrochements d'un côté et les palplanches du futur quai de l'autre. Il doit s'agir de mesures acquises aux sondeurs multifaisceaux (SMF) et/ou sonar à balayage latéral (SONAL), de mesures sismiques et/ou de sondeurs de sédiments (SBP), éventuellement de prélèvements sédimentaires (benne SHIPECK).

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.

7. Caractéristiques nautiques du site d'essai

Les caractéristiques nautiques de la zone suite à la réalisation des nouveaux aménagements portuaires (limites du site, topographie de la digue et du quai et leur positionnement respectifs, les différents balisages et marquages, les arrêtés réglementant la navigation ...) **doivent également être transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique.**

8. Tour de table - délibération

Le directeur de la Mer, M. Olivier MORNET prend la parole pour informer des suites de la procédure générale dans laquelle s'inscrit la saisine de la GCN, avec notamment la poursuite du recueil des avis et autorisations réglementaires (enquête publique) qui seront nécessaires avant toute prise de décision relative à la construction du futur port de Fond Lahaye.

Le président remercie l'ensemble des participants pour leur présence et leur participation active.

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

CONCLUSIONS

La grande commission nautique s'est réunie le jeudi 26 mars 2015 pour émettre un avis sur le projet d'aménagement pour la pêche d'intérêt départemental à Fond Lahaye sur la commune de Schoelcher, tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

La commission émet un avis favorable à l'unanimité sur le projet présenté avec les recommandations suivantes :

- en phase de travaux :
 - un arrêté conjoint préfet – maire créant une zone d'exclusion de 50 m autour des travaux et un balisage transitoire matérialisant cette zone ;
- en phase d'exploitation :
 - un balisage d'entrée de port situé en extrémité de la digue au niveau du musoir, d'une hauteur de 3 à 4 et d'une portée d'environ 5 nautiques et dont les caractéristiques seront précisées par le service des phares et balises de la DM ;
 - délimiter l'entrée du port par un balisage léger respectant les dispositions relatives à la réglementation dans la bande des 300 m ;
 - de façon à certifier la profondeur dans le bassin de l'APID sur la documentation nautique du SHOM, garantir une hauteur d'eau minimale ;
- transmettre au SHOM le résultat des mesures géophysiques (levés bathymétriques, sédimentologiques et sismiques) ;
- en phase de travaux et à leur clôture, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (topographie et positionnement de la digue en particulier) seront transmises au SHOM pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...).

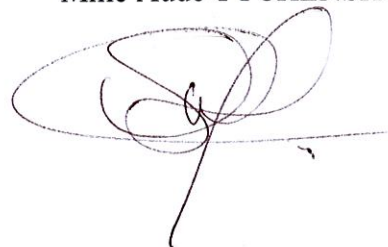
AT
RF

LU
CS

Le président
M. Laurent HAVA



La secrétaire
Mme Aude TYCHENSKY



Les membres

M. Johann CARRA



M. Mathieu MOURES

M. Roger FLORENT




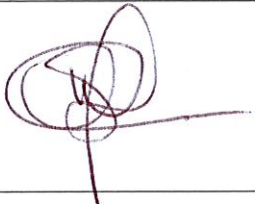






M. Eric VARLET










M. Gilles GUILMOIS

Feuille de présence
Grande commission nautique
du mercredi 26 mars 2015 à 10h00

concernant le projet de création d'un port de pêche départemental à Fond Lahaye,
sur la commune de Schoelcher en Martinique

| ORGANISATION | NOM – PRENOM | SIGNATURE |
|---------------------------------------|---|--|
| Inspection générale des Armées-Marine | M. le CV Laurent HAVA |  |
| SHOM | Mme l'ICETA Aude TYCHENSKY |  |
| Direction de la Mer de la Martinique | M. Olivier MORNET, Directeur de la Mer de Martinique M. Pierre-Louis DELARUE, Direction de la Mer de la Martinique + <u>Nicolas COCHARD</u> |    |
| MARINS PÊCHEURS | <u>M. Johann CARRA</u> M. Baptiste MOÏSE M. Christophe MESLIEN |  |
| PLAISANCE | M. Mathieu MOURES M. Guy DE CHAVIGNY Mme. Nicole DUFEAL | |
| LIGUE DES AVIRONS | <u>M. Roger FLORENT</u> M. Fred JESOPHE M. Laurent EDMONT |  |
| CLUB DE PLONGEE DE LA BATELIERE | <u>M. Eric VARLET</u> M. Nicolas LEROUX M. Antoine LEROUX |  |
| CLUB SUBAQUATIQUE DE CASE PILOTE | M. Gilles GUIMOIS M. Gérard COUTROT <u>M. Jacques LEGENDRE</u> | |

| ORGANISATION | NOM - PRENOM | SIGNATURE |
|--|--------------------------------------|---|
| <u>Assistent également à la séance :</u> | | |
| FAA - div AEM | DUREN SON Pierre-Luc |  |
| CG de Martinique | | |
| Mairie de SCHOELCHER | de Laval Bruno (0696 22 9520) |  |
| | - b. delaval @ mairie-schoelcher.com | |
| | - de-laval-bruno @ orange.fr | |
| DEAL | CIDALISE-MONTAISE Murielle |  |
| | Murielle. Cidalise-Montaïse | |
| | @ developpement-durable.gouv.fr | |
| Agence des 50 pas | ALEXANDRE Alain |  |
| | alain.alexandre @ 50pas972.com | |
| Comité des pêches | ARDIN Arthur |  |
| EGIS PORTS | BENNEHARD Charlotte |  |
| (maître-d'ouvrage) | charlotte.bennehard @ egis.fr | |
| ANIRON club 233 | Tania DISON |  |