

**PROCÈS VERBAL**  
des travaux de la grande commission nautique du mardi 15 décembre 2015  
relative au projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle (11)

**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 l'arrêté du conseil régional Languedoc Roussillon DTC/2015/069 du 22 octobre 2015 à jour de sa décision de rectification d'erreur matérielle DTC/2015/072 du 10 novembre 2015 portant constitution de la grande commission nautique et nomination de ses membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le 15 décembre 2015 à 14h30 dans les locaux du conseil régional à Port la Nouvelle 330/336 avenue de la mer pour émettre un avis sur le projet d'agrandissement du port de Port la Nouvelle.

**La commission était composée de :**

- |  |                     |
|--|---------------------|
| - M. Laurent <b>HAVA</b> , capitaine de vaisseau, inspection générale des Armées-marine  | Président ;         |
| - Mme Aude <b>TYCHENSKY</b> , ingénieur en chef des études et techniques de l'armement, service hydrographique et océanographique de la marine | Secrétaire ;        |
| - M. Stéphane <b>PERON</b> , Directeur adjoint et Délégué à la Mer et au littoral 66-11  | Membre temporaire ; |
| - M. Xavier <b>MOUAZE</b> , représentant les commandants de navire   | Membre titulaire ;  |
| - M. Frédéric <b>DAUX</b> , représentant les pilotes   | Membre titulaire ;  |
| - M. Bernard <b>MOLINA</b> , représentant les remorqueurs  | Membre titulaire ;  |
| - M. Stéphane <b>SCALA</b> , représentant les pêcheurs   | Membre titulaire ;  |
| - M. Bernard <b>DAT</b> , représentant les plaisanciers  | Membre titulaire.   |

**Assistaient également à la réunion :**

- M. Frédéric **CAGNAT**, pilote, membre suppléant ;
- M. Jean-Pierre **MONTBELLET**, plaisancier, membre suppléant ;
- Mme Marie-Christine **GAUDEL**, DDTM66-DML 66-11 ;
- M. Christian **RIBE**, Commandant du port de Port-La Nouvelle (DDTM 66/DML66-11) ;
- M. Jean-Pierre **PUJOL**, région LR/SDP, porteur du projet ;
- M. Denis **MASSOL**, région LR/SDP, porteur du projet ;
- M. Olivier **MEURANT**, bureau étude technique ARTELIA (MOE) ;
- M. Arnaud **BRASSEUR**, région LR/SDP, porteur du projet ;
- M. Gaëtan **GUILLOUX**, CCI Narbonne Port de Commerce ;
- M. Jean-Yves **BEQUIGNON**, IGAM Paris ;
- M. Frédéric **PEROTIN**, pilote conseil Artélia ;
- M. Yannick **GUILHOU**, DDTM11 ;
- M. Marc **DUMONTIER**, parc marin du Golfe du Lion ;
- M. Marc Alexandre **BERTRAND**, service des phares et balises de Méditerranée ;
- M. André **GREMILLET**, service des phares et balises de Méditerranée, Sète.

## **SYNTHÈSE DU DOSSIER**

La grande commission nautique (GCN) s'est réunie le mardi 15 décembre 2015 pour émettre un avis consultatif sur le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle.

### **1. INTRODUCTION.**

Le président ouvre la séance à 14h45. Il remercie M. PERON pour l'organisation de la GCN et la région LR, autorité portuaire de Port-la Nouvelle et porteur du projet qui accueille dans ses locaux la GCN. Il remercie le capitaine du port et la société de remorquage pour la visite sur site qui a précédé la réunion de la GCN et qui a permis une meilleure perception des travaux portuaires envisagés ainsi que les phares et balises pour l'important travail réalisé.

Il remercie enfin l'ensemble des membres pour leur présence.

Il rappelle l'objet de la GCN, son décret fondateur n° 86-606 du 14 mars 1986, sa composition, son fonctionnement. Il fait remarquer que la GCN n'est compétente que pour mesurer l'impact des projets étudiés sur la sécurité nautique, et prononcer des recommandations sur les aspects nautiques uniquement, à l'exclusion de tout problème juridique, économique, financier, écologique ou patrimonial. Le périmètre d'étude de la commission est limité au domaine maritime, c'est-à-dire à l'espace maritime, et au chenal d'entrée au port.

La GCN est un lieu privilégié de rencontre entre les usagers de la mer, où chacun doit pouvoir s'exprimer librement.

M. PERON précise que la DDTM est le service de l'État, en partenariat avec la DREAL, impliqué dans l'instruction générale de ce dossier, tant pour les questions relatives à l'urbanisme et à la protection de l'environnement sur le littoral que pour la gestion des questions relatives à la sécurité et à la signalisation maritime.

Le projet ayant un fort potentiel d'évolution, il a été convenu que cette commission ne traiterait que de la phase 1 qui correspond aux travaux nécessaires à la réalisation du quai de service, des postes P1 à P5 (darse Nord) et de la nouvelle capitainerie. La phase 2 (darse Sud) devra faire l'objet d'une nouvelle commission.

L'ordre du jour suivi pour cette commission était le suivant :

- 15h30 – Présentation générale du projet par le porteur du projet ;
- 16h00 – Présentation du phasage des travaux en lien avec le plan de balisage maritime par le service des Phares et Balises ;
- 17h15 – Rédaction des recommandations ;
- 18h30 – Signature des recommandations par les membres de la GCN et clôture de la GCN.

### **2. PRÉSENTATION DU PROJET D'AGRANDISSEMENT DU PORT.**

M. Jean-Pierre PUJOL, représentant du porteur du projet, la Région Languedoc-Roussillon (maître d'ouvrage), rappelle l'importance du projet pour la région ainsi que pour l'ensemble de la communauté portuaire de Port-La Nouvelle. La région est devenue propriétaire du port de Port-La Nouvelle en janvier 2007. Elle s'est engagée depuis dans une politique volontariste de développement des trafics et de recherche de nouveaux opérateurs économiques afin d'accroître les activités portuaires de ce port régional en lien avec les autres ports de la région, Sète, Port-Vendres et l'Ardoise. Port-La Nouvelle bénéficie d'une situation géographique privilégiée en Méditerranée, à mi-chemin entre les ports de Marseille et Barcelone, ce qui le place comme un débouché naturel des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

Il introduit le dossier d'agrandissement de Port-La Nouvelle.

Le port reçoit actuellement des navires d'une longueur de 145 mètres, de 22 mètres de largeur avec un tirant d'eau de 8 mètres au maximum. Face à la massification des transports de marchandises et à l'augmentation de la taille des navires marchands, Port-La Nouvelle doit faire évoluer ses caractéristiques nautiques.

Le projet global de réaménagement de Port-La Nouvelle, son agrandissement significatif, a pour objectif de développer massivement l'activité portuaire en proposant une amélioration à la fois de l'offre terrestre à travers la construction de nouveaux quais et de nouvelles infrastructures portuaires dimensionnée mais également d'accueillir à terme des navires marchands de plus grande capacité. Il s'agit donc de répondre aux attentes des futurs opérateurs portuaires en mettant en places les structures répondant au trafic à venir et aux standards actuels des ports modernes. Cet agrandissement passe par la création d'un nouveau grand bassin au Nord de la passe d'entrée actuelle. Des postes pétroliers seront créés en remplacement du Sea-Line existant et de nouveaux appontements pour les produits en vrac.

Le projet consiste globalement à prolonger la jetée Sud, démolir une partie de l'actuelle jetée Nord, construire une grande digue au Nord permettant de créer le nouveau bassin avec une zone d'évitage et des appontements et à supprimer le Sea-Line.

Le groupement de maîtrise d'ouvrage ARTELIA, CREOCEAN et Cabinet GAXIEU, dont ARTELIA est le mandataire, est titulaire du marché de maîtrise d'œuvre pour l'étude avant-projet de l'agrandissement du port de Port-La Nouvelle.

Une démarche itérative a permis d'aboutir au scénario final. Différentes alternatives ont été étudiées regroupant plusieurs familles de scénarios. Des études d'agitations météo-océano ont permis de confirmer le choix du plan masse retenu et des études sur simulateur pour étudier les manœuvres intra portuaires ont permis de confirmer la faisabilité du scénario « Grand-port Nord – Entrée Sud » qui instinctivement semblait la plus pertinente rapportée aux vents dominants.

Les points forts du schéma retenu mis en avant sont les suivants :

- ses accès nautiques plus aisés ;
- son orientation Ouest-Nord-Ouest plus favorable pour les manœuvres d'accostage et la tenue à poste, par rapport à la Tramontane qui peut être forte à Port-La Nouvelle et souffler sur de longues durées ;
- la localisation de la zone d'hydrocarbures et gaz au Nord de l'extension portuaire, améliorant ainsi globalement la sécurité des opérations du port et réduisant de manière significative les risques environnementaux avec le remplacement de l'actuel Sea-Line;
- l'organisation plus efficace des terre-pleins portuaires facilitant les opérations portuaires et permettant de développer ultérieurement une zone logistique d'assemblage EMR ;
- enfin le schéma retenu laisse un maximum de flexibilité pour adapter ensuite le plan masse des terre-pleins portuaires et des postes futurs sur le large espace restant disponible, en fonction de l'évolution du trafic attendu.

### **3. PROJET DE MODIFICATION DU PLAN DE BALISAGE MARITIME.**

Plusieurs réunions de concertation se sont tenues en présence de la Région, les services de la sous-direction des Ports de la Région, le commandant du port, les pilotes, le bureau d'étude représentant le porteur de projet et le service des phares et balises de Méditerranée (SPBM) afin d'étudier le plan de balisage temporaire, adapté étape par étape et le plan de balisage final.

L'ensemble du projet de modification de la signalisation maritime de Port-La Nouvelle présenté en GCN par le service des phares et balises a fait l'objet d'un avis technique de la part du CEREMA<sup>1</sup> ainsi que d'une prise en compte par la DAM<sup>2</sup> tenant compte des observations du CEREMA.

Les questions relatives aux modifications de balisage sont abordées en lien avec le phasage des travaux.

Les travaux ont été pensés de façon à ne pas interrompre le trafic portuaire. Ils se dérouleront en plusieurs étapes qui entraîneront une évolution progressive du dispositif de signalisation maritime jusqu'à sa configuration finale. Sept grandes étapes, dont les plans sont fournis en annexe sont identifiées : elles nécessitent chacune un balisage temporaire adapté permettant de sécuriser l'accès au port durant toute la durée des travaux d'agrandissement.

---

<sup>1</sup> CEREMA : Centre d'Etudes Techniques et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

<sup>2</sup> DAM : Direction des Affaires Maritimes

Le président rappelle que cette commission est l'occasion de confronter l'analyse technique effectuée et l'avis utilisateur des membres de la GCN sur le balisage lors des travaux et à terminaison. Il propose que le projet soit évoqué phase par phase et que chacun puisse réagir au fur et à mesure.

## **A. EN PHASE TRAVAUX.**

### **Étape 0 : construction du quai temporaire.**

Cette étape correspond à la création du quai temporaire de service à l'entrée du port le long de l'actuelle jetée Nord et aux opérations de dragage à -6 m permettant d'y accéder : ce quai temporaire servira directement aux remorqueurs et aux barges effectuant les travaux durant toute la durée des travaux et deviendra à terme le quai de service des remorqueurs.

Afin de baliser d'une part la zone draguée à -6m d'accès au quai temporaire et la limite des fonds dragués à -8,70 m du chenal d'accès actuel (par la suite chenal d'accès historique), et ne pas gêner d'autre part les manœuvres d'accostage au quai temporaire, il est proposé d'ajuster la position de la bouée latérale aval du chenal d'accès (bouée verte située côté digue nord) en la déplaçant vers l'amont du chenal.

Cette proposition ne soulève pas d'objection et est validée par la GCN.

### **Étape 1 : zone de travaux de construction de la nouvelle digue Nord.**

Cette étape correspond au démarrage de la construction de la nouvelle digue Nord à partir de son atterrissage PM0 jusqu'au point limite PM1400 situé à ~200-300 m au nord de la Sea-Line alors toujours en fonction.

Afin de sécuriser la navigation aux abords du chantier et baliser la zone de travaux de la nouvelle digue Nord, le projet prévoit :

- d'une part de mettre en place trois bouées de caractère « marques spéciales » de dimensions adaptées (feux jaunes, rythme à éclats, portée 2 M) espacées d'environ 1000 m, en limite Nord de la zone administrative de Port-La Nouvelle de façon à signaler la limite Nord de la zone de travaux. La limite Est sera marquée par la bouée lumineuse du Sea-Line existante, de caractère cardinal Est (portée 4 M) ;
- d'autre part, au sein même de la zone des travaux, afin de signaler le Sea-Line et limiter les risques de dégradation par les engins de travaux (clapage, croche), installer le long du Sea-Line, en quinconce pour limiter leur nombre, 5 bouées jaunes cylindriques de diamètre 300mm au minimum.

M. Frédéric DAUX propose de supprimer celle située en extrémité Est du Sea-Line redondante avec la cardinale Est évoquée ci-dessus. Cette proposition est validée par la GCN.

Ce marquage transitoire du Sea-Line permet ainsi de matérialiser la limite sud du chantier.

Il est cependant proposé de renforcer cette délimitation sud par l'installation, dès cette étape 1, de la bouée lumineuse de caractère cardinal Sud (portée 4 M) initialement prévue à l'étape 2. Cette proposition est également validée par la GCN.

Les pilotes attirent l'attention sur l'importance de ne pas trop encombrer le plan d'eau pour ne pas les gêner.

Le président attire l'attention du porteur de projet sur le fait que les phases travaux sont généralement les plus accidentogènes : il recommande au porteur de projet la rédaction d'un arrêté de police (*le transfert de compétence dans les limites administratives s'appliquant, il revient au Président de la Région de réglementer l'usage en accord avec le Préfet de département*) précisant pour chaque phase des travaux le périmètre géographique engagé par le chantier et les limitations d'usage (le plus généralement interdiction sauf usages autorisés par la capitainerie du port et/ou liés à l'exécution des travaux). Il recommande aussi de délimiter clairement la zone du chantier par un balisage adéquat (généralement des marques spéciales éventuellement complétées du balisage existant) pour permettre aux usagers de la mer de matérialiser clairement cette zone sur le plan d'eau et de l'éviter.

### **Étape 2 : signalisation de l'extrémité de la nouvelle digue Nord.**

Cette étape comprend la poursuite de la construction de la digue Nord au niveau de son coude.

La bouée cardinale Sud installée en étape 1 sera déplacée au fur et à mesure de l'avancement vers le sud de la digue Nord de façon à se situer dans son prolongement Sud.

À ce stade d'avancement des travaux, la digue Nord devrait avoir dépassé le sea-Line et ce dernier sera alors démantelé : un Sea-Line transitoire prendra le relais pour venir courir le long de l'ouvrage en construction de la digue Nord.

M. Bernard MOLINA demande à combien a été estimé le temps d'interruption de l'exploitation du Sea-Line durant cette phase. L'objectif affiché est bien de minimiser ce temps d'interruption : il est estimé à 15 jours à 1 mois.

La CCI interroge le porteur de projet sur l'impact de ces travaux sur la zone de mouillage Nord : il est répondu qu'il devrait être inexistant.

En parallèle, démarrage de la construction du poste P1, remblaiement à l'emplacement du futur quai 4-5 et construction des digues d'enclosure pour les terre-pleins.

### **Étape 3 : Finalisation de la construction de la nouvelle digue Nord et démolition partielle de l'actuelle digue Nord.**

Cette étape voit la fin de la construction de la nouvelle digue Nord et la poursuite en parallèle des aménagements intra-portuaires : construction du quai 4-5 et mise en place des structures du poste 1 ; elle prévoit également la démolition partielle de la digue Nord actuelle du port historique.

Une fois la construction de la digue Nord finie, le plan de balisage propose la mise en place de son feu de musoir : il s'agit du feu vert définitif isophase 4 secondes avec une portée de 6 MN.

La bouée cardinales Sud et les bouées marques spéciales installées à l'étape 2 pourront alors être supprimées.

Dès la démolition du feu de la digue Nord actuelle (port historique), il est proposé d'installer une bouée cardinale Est dans l'axe de la jetée restante à son extrémité et de l'y maintenir durant toute la phase de démolition et de dragage de la zone.

Cette proposition est discutée et le choix d'une cardinale n'apparaît pas pertinente : il apparaît plus judicieux d'installer une marque latérale de chenalage verte. Le président précise en effet qu'une zone de travaux doit être signalée par des marques spéciales et non par des bouées cardinales qui sont plutôt des marques de danger (il s'agit de bien distinguer la phase travaux de la phase d'exploitation).

Par ailleurs, à ce stade du chantier, seul le port historique sera encore utilisé et le plan de balisage prévoit que le chenal historique continue d'être matérialisé par une marque latérale verte intermédiaire située à mi-distance entre les extrémités respectives de la nouvelle digue Nord et de l'actuelle digue Nord recépée. Cette proposition ne convainc pas plusieurs membres de la GCN et fait l'objet de discussions.

Il est proposé de ne pas installer à cet endroit cette bouée intermédiaire latérale verte, mais plutôt de la mettre en place en remplacement de la marque cardinale Est. Ce choix est validé par la GCN.

Le porteur du projet précise par ailleurs que les dragages du nouvel avant-port auront pu commencer à cette étape, les matériaux extraits servant à faire les remblais. Cette marque latérale intermédiaire pourrait en conséquence être déplacée afin de suivre la zone de dragage.

Une fois la démolition partielle de l'actuelle digue Nord terminée, un feu de musoir (feu définitif n° 7) sera installé à son extrémité (quai temporaire de l'étape 0 amené à devenir futur quai de service). La bouée intermédiaire latérale tribord évoquée à l'instant pourra alors être retirée.

### **Étape 4 : dragage et démarrage des travaux de prolongement de la digue Sud.**

Cette étape prévoit le démarrage de la construction de l'extension de la nouvelle digue sud.

Il est proposé qu'une bouée latérale bâbord (portée 4MN) soit mise en place dès le commencement de ces travaux afin de matérialiser d'emblée l'extrémité finale de la future digue sud et signaler les travaux de prolongement de cette digue. Cette marque latérale présentera aussi l'avantage de marquer la passe d'accès au port et la limite du chenal d'entrée au port historique. Cette bouée formera enfin une porte avec le feu de la nouvelle digue Nord (rythme identique à prescrire).

Le président invite le porteur de projet lors de cette phase de travaux à bien marquer cette zone de chantier par des marques spéciales conformément à la recommandation faite lors de l'étape 1 (zone de travaux = arrêté de police, limitations des usages et balisage de la zone).

Les travaux de dragage du bassin commenceront par ailleurs : il est proposé de mettre en place une bouée cardinale Est afin de marquer l'avancement de ce chantier dans le nouvel avant-port.

Lorsque les travaux de dragage du nouveau chenal d'entrée du port historique à -8,80 m/ZH du chenal historique seront terminés, la cardinale Est pourra alors être mise à sa position définitive afin de marquer la séparation des chenaux d'accès aux différents ports.

Il est précisé que durant toute cette phase, le port historique et ses accès continueront de fonctionner.

M. MOLINA interroge le porteur de projet sur les glissements de terrain susceptibles de se produire entre les zones draguées à -15,90 m/ZH et celles situées à proximité directe et draguées à -8,80 m/ZH : le porteur de projet répond qu'il n'y a aucun risque étant données les pentes créées qui sont à 10 pour 1.

#### **Étape 5 : fin des travaux de dragage et poursuite de la construction de la digue Sud.**

Cette étape permettra la finalisation de l'ensemble des travaux de dragage : ceux du bassin et ceux relatifs au chenal d'accès au nouveau port.

Le plan de balisage proposé prévoit alors l'installation d'une première bouée latérale bâbord d'entrée de port (bouée n° 4, portée 3 MN) au sud de la bouée intermédiaire de caractère latérale bâbord installée en étape 4.

Le dragage du nouveau bassin terminé et le poste P1 mis en place, installer une bouée de caractère latéral bâbord (portée 3 MN) au droit du quai terre-plein afin de marquer le cercle d'évitage (bouée du cercle d'évitage).

La construction de la digue Sud sera par ailleurs poursuivie.

Il est précisé que la digue sud sera construite principalement par la mer : il est à prévoir en conséquent des moyens nautiques assez conséquents qui travailleront sur zone durant toute la phase de construction de cette digue.

#### **Étape 6 : finalisation de l'ensemble des travaux de la phase 1.**

L'ensemble des travaux terminés dans le nouveau port, le balisage définitif peut être mis en place.

Le plan de balisage prévoit l'installation en extrémité de la nouvelle digue Sud d'un feu bâbord (rythme isophase (4s), portée 6 MN). La bouée intermédiaire de caractère latérale bâbord installée en étape 4 et se trouvant entre les extrémités respectives des nouvelles digues Nord et Sud peut alors être retirée.

La porte d'entrée du chenal d'entrée du nouveau port est finalisée en ajoutant deux bouées de marque latérale respectivement tribord (bouée n° 1, portée 4 MN) et bâbord (bouée n° 2, portée 4 MN).

Il est proposé et discuté en séance l'ajout d'une marque latérale tribord en limite Est du chenal dragué, au niveau de la séparation marquant les zones draguées à -18,10 m/ZH et celles draguées à -15,90 m/ZH : cette bouée deviendrait la bouée n° 5 (portée de 2MN). Elle ne sera cependant pas considérée comme ESM<sup>3</sup> par le service des phares et balises qui estiment que cet équipement relève du confort dans la mesure où il n'est pas nécessaire du point de vue de la sécurité nautique.

M. Frédéric DAUX estime que ce marquage est important car il permet de savoir où est la limite du chenal dragué et matérialise la remontée significative des fonds au-delà.

Par ailleurs, la bouée du Sea-Line peut être supprimée une fois le démantèlement complet du terminal pétrolier (Sea-Line et coffres démontés) effectué et la zone d'évolution des pétroliers correspondante supprimée.

Le porteur de projet précise qu'une durée de 3,5 ans de travaux est prévue pour la réalisation de la phase 1.

### **B. EN PHASE EXPLOITATION : récapitulatif du balisage final à l'issue de la première grande phase de travaux.**

Le schéma complet du balisage maritime en phase finale est passé en revue afin de le décrire complètement.

Le SPBM précise qu'il profitera de l'agrandissement du port pour proposer une mise en conformité du plan de balisage avec les règles de balisage maritime : une numérotation croissante de l'ensemble du balisage du port, une évolution croissante des rythmes et une harmonisation de la portée des feux.

---

<sup>3</sup> ESM : Equipement de Signalisation Maritime

En phase d'exploitation du nouveau port, le plan de balisage proposé devient le suivant :

### **1. Chenal d'accès au port<sup>4</sup>.**

Le chenal d'accès doit rester balisé par l'alignement au 292,4° existant permettant aux navires transportant des matières dangereuses de transiter de la manière la plus perpendiculaire à la côte et sur un alignement particulièrement bien marqué. Des modifications de portées des feux constitutifs de cet alignement (feux antérieurs et postérieurs) et l'ajout d'un secteur rouge dans le port pour le feu antérieur sont proposées par le SPBM : la GCN valide ces éléments qu'il estime devoir laisser à son appréciation en concertation avec la DAM et le CEREMA. Les autres caractéristiques de cet alignement restent inchangées.

### **À propos de la bouée d'eau saine d'embarquement des pilotes à 2,5 MN de l'entrée du port.**

Une bouée active d'embarquement de pilote (munie d'un AIS AtoN) est demandée par le porteur de projet conformément aux besoins exprimés par les usagers du port. Le SPBM propose à la GCN de suivre l'avis technique du CEREMA, qui propose plutôt de faire figurer un repère sur les cartes marines pour signaler le point d'embarquement des pilotes. Une discussion s'en suit entre les différents acteurs de la GCN. Les pilotes, par la voix de M. Frédéric DAUX estiment qu'il est intéressant de conserver cette bouée comme point de repère. Le président estime qu'elle n'est pas nécessaire du strict point de vue de la sécurité maritime. Il considère néanmoins que la vision utilisateur et le point de vue pratique qui l'accompagne doit pouvoir prévaloir dans le cas de figure qui nous concerne : le chenal d'approche axé au 292,4° n'est en effet obligatoire que pour les navires citernes transportant des hydrocarbures et les navires transportant des matières dangereuses. Les autres navires ne sont pas tenus de l'emprunter forcément, toutefois la prise de pilote étant obligatoire, cette marque d'eau saine peut constituer un bon point d'atterrissage.

La GCN recommande en conséquence de la conserver.

### **À propos des zones de mouillage.**

Le mouillage d'attente peut s'opérer actuellement sur deux zones situées respectivement au sud et au nord du chenal Marchandises Dangereuses.

La superficie de la zone de mouillage Sud va être érodée par la définition du nouveau chenal d'accès. Elle risque par ailleurs de constituer une entrave à l'approche du port par le Sud-Est. Ces évolutions posent de fait la question de son maintien.

La zone de mouillage Nord apparaît assez large et suffisante pour supporter le trafic attendu.

Il est proposé en conséquence de supprimer la zone de mouillage sud.

### **À propos de la zone d'obstruction située au sud du futur accès au port.**

Cette zone recouverte par 8 m d'eau a été sondée : les résultats ont bien révélé la présence d'enrochement mais ils n'ont cependant pas permis d'observer l'épave à -14 m/ZH qui figure toujours sur la carte marine.

La voie d'accès au futur port venant empiéter sur l'extrémité Est de cette zone d'obstruction, les enrochements seront dégagés si besoin et la zone dragée de façon à garantir des fonds de -18,10 m/ZH, l'accès au port étant prévu pour des navires ayant un tirant d'eau de 14,5 m.

Si une sonde inférieure à -18,5m/ZH subsistait malgré tout dans cette zone, le SPBM propose la mise en place d'une bouée cardinale Est au coin Nord-Est de la zone.

## **2. Accès au port.**

L'accès au port comprendra le chenal dragué à -18,10 m/ZH, d'une largeur variable de 600 m se réduisant à 200 m à la passe d'entrée, balisé en système latéral, et permettant l'accès aux navires jusqu'à 225 m de long hors tout, 36 m de large et 14.50 m de tirant d'eau.

La GCN valide donc les aménagements de balisage suivants, à savoir en venant du large :

- la mise en place d'une première porte constituée de deux premières bouées latérales tribord et bâbord ;
- la mise en place d'un feu latéral tribord sur le musoir de la nouvelle digue Nord ;
- la mise en place d'une bouée latérale bâbord en face du musoir de la digue Nord ;
- la mise en place d'un feu latéral bâbord sur le musoir de la nouvelle digue Sud ;
- la mise en place d'une bouée latérale tribord en face du musoir de la digue Sud afin de faciliter les manœuvres des pilotes : cette marque sera cependant classée en ANC<sup>5</sup> ;
- enfin la mise en place d'une bouée cardinale Est au niveau de la séparation des deux chenaux.

---

<sup>4</sup> Le chenal d'accès et la zone de mouillage d'attente (zones réglementées au Nord et au Sud du chenal d'accès) font l'objet de l'Arrêté préfectoral 10/2002

<sup>5</sup> ANC : aide à la navigation de complément

### **3. Nouveau bassin portuaire.**

Afin de faciliter la manœuvre, au niveau du cercle d'évitage, la GCN valide la mise en place d'une bouée latérale bâbord située au pied du talus.

Afin de disposer d'un repère supplémentaire dans le chenal d'entrée vers la darse Nord et la zone d'évitage, les pilotes demandent la mise en place d'un alignement : le SPBM propose son installation au niveau du poste 1 par la mise en place de deux amers qui seraient matérialisés par deux mâts, le mât antérieur sur la plateforme du poste 1 et le mât postérieur situé à 200 m en retrait ; ces mâts seraient complétés par des feux de nuit d'une portée de 2,5 à 3 MN. Le SPBM considère que cet alignement reste du confort et précise qu'il sera donc classé en ANC.

Le président souligne l'intérêt de disposer d'un alignement pour évaluer la dérive mais fait valoir dans ce cas de figure son caractère peu opérant ou fonctionnel en raison du trop faible écartement des deux feux. L'écartement de 200 m entre les deux marques sont insuffisants pour fournir un bon alignement notamment pour couvrir la digue Sud. Il faudrait donc pouvoir écarter davantage les 2 mâts. Le port jouxte à ce niveau-là la réserve naturelle de Ste Lucie. Aucune autorisation n'a été à ce jour accordée pour l'implantation d'un mât au sein de cette réserve. Le porteur de projet répond que d'autres solutions ont été étudiées mais qu'elles n'ont pas abouti : par exemple, la solution consistant en la mise en place d'un feu de guidage : dans la mesure où il sera situé relativement haut, il demeurera extrêmement sensible aux vibrations dues au vent et notamment à la Tramontane. En séance, la solution consistant à positionner le 1<sup>er</sup> feu d'alignement sur le duc d'albe en extrémité du terre-plein est évoquée. Le porteur de projet précise qu'il est difficile de se prononcer sur les avantages que procurerait cette solution car les conditions d'amarrage et de navigabilité doivent être étudiées précisément, et que lors des simulations de navigabilité cette zone était particulièrement sensible, éléments confirmé par M. PEROTIN pilote expert.

Le président propose de faire mentionner dans les conclusions que la GCN recommande de trouver une solution plus satisfaisante.

### **4. Ancien chenal historique.**

Le chenal est actuellement balisé par de nombreux panneaux latéraux inutilisés, qui seront donc supprimés.

La GCN valide par ailleurs les propositions de modification de balisage suivantes du chenal historique, discutées en séance :

- la mise en place du feu n° 7 tribord d'extrémité du futur quai de service (actuelle digue Nord qui sera recépée) ;
- la suppression de la bouée latérale tribord amont du chenal d'accès (étape 0) ;
- enfin, le déplacement de la bouée latérale tribord aval à son emplacement définitif acquis dès l'étape 0.

Les autres installations existantes (feu tribord n° 11) seront conservées.

### **Questions/remarques diverses.**

Le président interroge le porteur de projet sur le mode d'éclairage de la nouvelle digue Nord qui sera retenu.

M. Jean-Pierre PUJOL précise que la digue Nord ne sera pas accessible au-delà des trois postes à quai prévus et ne sera donc pas éclairée.

Le président revient ensuite sur **l'évolution des limites administratives du port**. Il préconise qu'une réunion rassemblant la Région et les deux préfectures respectivement en charge de la police des secours et de la police du plan d'eau soit organisée pour définir clairement le moment le plus opportun pour le faire. Cette réunion pourrait être aussi l'objet d'évoquer les modifications souhaitées du chenal d'accès et de la zone de mouillage pour une modification en conséquence de l'arrêté préfectoral 10/2002.

Le président soulève enfin la question du **risque UXO** et interroge le porteur de projet sur les considérations d'ores et déjà prises en compte à ce sujet dans le dimensionnement des travaux. Le porteur de projet précise que cette question n'a pas été particulièrement étudiée dans le cadre de ce projet à ce niveau d'étude, mais précise que tous les marchés de travaux « terrestres » engagés dans le cadre des aménagements portuaires intègrent les préconisations relatives à ce risque. Le président préconise de bien se prémunir face à ce risque notamment dans le cadre des marchés qui seront passés avec les sociétés de dragage et celles qui procéderont aux travaux. Il recommande qu'une procédure à suivre en cas de découverte d'engins explosifs soit clairement formulée dans les contrats passés avec les différents prestataires.



Sur les **questions relatives au remorquage**, actuellement deux remorqueurs 12 et 20 tonnes équipent le port et suffisent à tracter les navires de 150 à 180 m de long.

Dans la perspective d'évolution de Port-La Nouvelle, il est prévu que les moyens de remorquage soient adaptés.

Les besoins de remorquage ont été estimés sur la base des modélisations de la manœuvrabilité d'un navire de 225 m réalisées dans le futur bassin : deux remorqueurs de 40 tonnes et conserver un remorqueur de 30 tonnes, sachant que les 40 tonnes ne pourront pas travailler dans le port historique. Ces éléments sont discutés en séance et tout le monde convient que la capacité de remorquage devra être éventuellement réévaluée en fonction de l'expérience et des besoins

#### **4. PRISE EN COMPTE DES OBSERVATIONS EXPRIMÉES PAR LES USAGERS DE LA MER.**

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

Le SPBM insiste sur la nécessité d'être tenu informé des évolutions du balisage maritime au fil des travaux.

Le porteur de projet insiste en conclusion sur la question de l'alignement au 330°, qui reste le dernier point délicat à travailler. Il précise qu'il a bien entendu les besoins exprimés par les marins professionnels du port et qu'il va s'attacher à y répondre de la façon la plus appropriée qui soit.

En fonction des nouvelles solutions qui pourraient être proposées, cette question pourrait être traitée et validée le cas échéant au sein d'une commission nautique locale (CNL).

#### **5. TRANSMISSION AU SHOM DES RÉSULTATS DES MESURES GÉOPHYSIQUES.**

La Région LR 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.**

#### **6. TRANSMISSION AU SHOM DES INFORMATIONS NAUTIQUES.**

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.

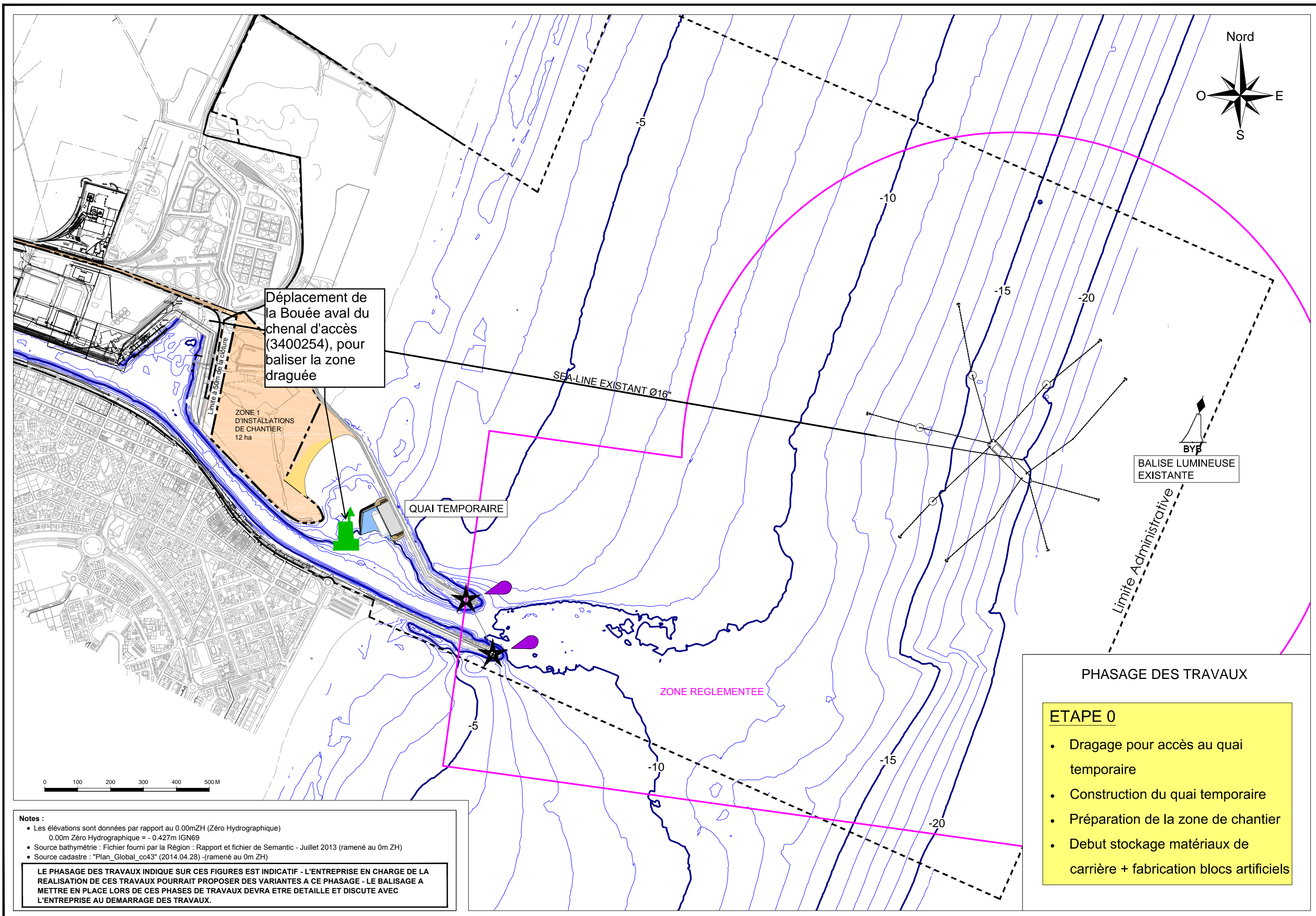
**Les caractéristiques nautiques de la zone suite à la réalisation des nouveaux aménagements portuaires (limites du site, topographie de la digue et du quai et leur positionnement respectifs, les différents balisages et marquages, les arrêtés réglementant la navigation ...) doivent être transmises au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

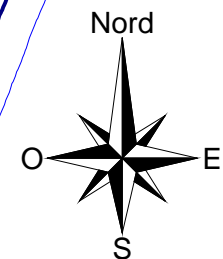
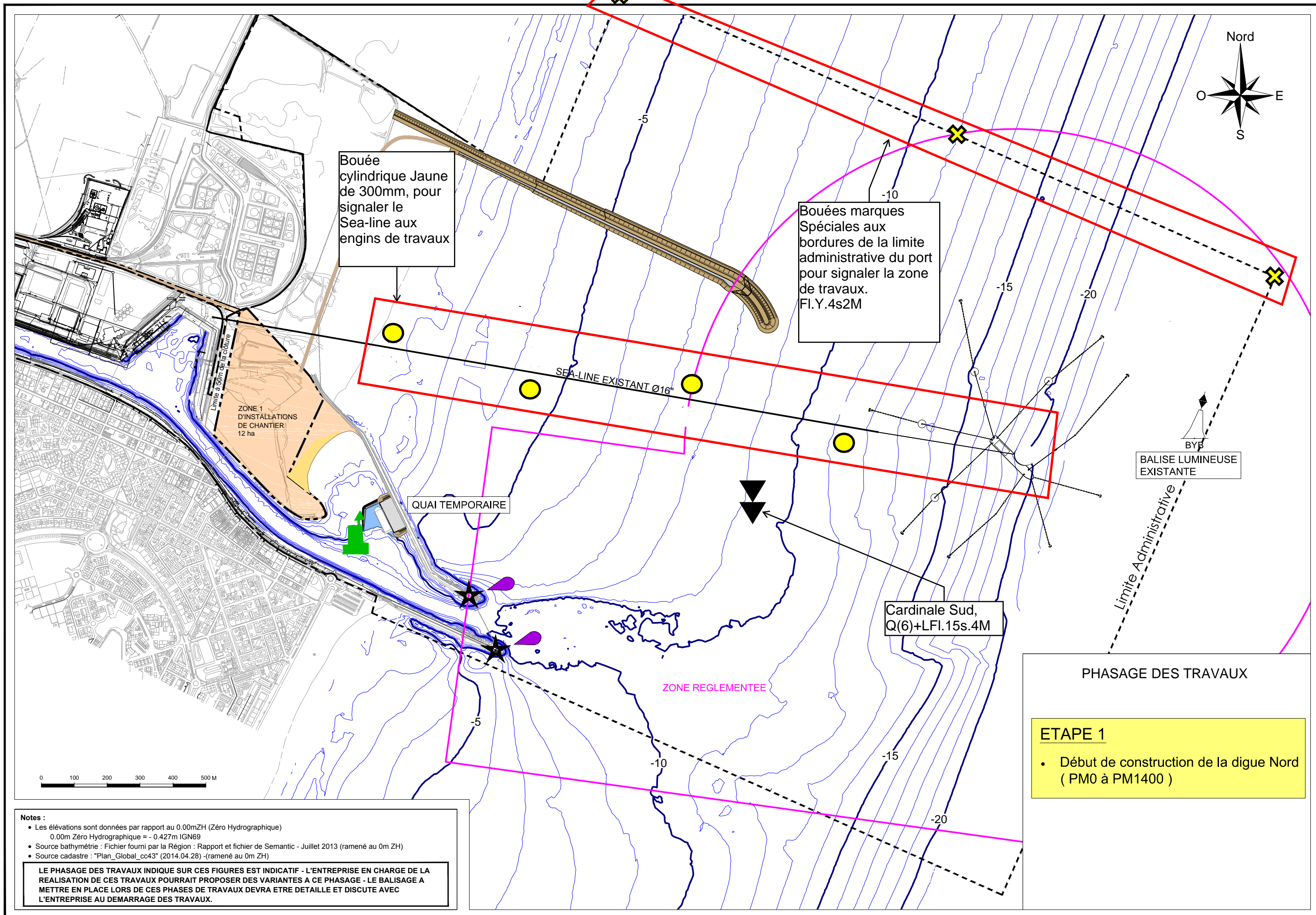
## **7. DÉLIBÉRATION ET CONCLUSIONS DE LA GCN.**

À l'issue des débats, la commission, adopte le projet à l'unanimité.

Le président remercie l'ensemble des membres pour leur présence et leur participation active à cette GCN qui a contribué à consolider le projet sur le plan de la sécurité nautique. Il tient également à souligner la remarquable qualité du projet notamment le grand sens marin qui a prévalu dans ses travaux. Il souhaite signifier que ce projet est le meilleur et le plus abouti qu'il ait rencontré jusqu'alors.

**ANNEXE I**  
**PLAN DE BALISAGE EN PHASES TRAVAUX**





Bouée  
cylindrique Jaune  
de 300mm, pour  
signaler le  
Sea-line aux  
engins de travaux

Bouées marques  
Spéciales aux  
bordures de la limite  
administrative du port  
pour signaler la zone  
de travaux.  
Fl.Y.4s2M

Limite à 50m de la clôture  
ZONE 1  
D'INSTALLATIONS  
DE CHANTIER  
12 ha

QUAI TEMPORAIRE

SEA-LINE EXISTANT Ø16"

Cardinale Sud,  
Q(6)+LFI.15s.4M

BALISE LUMINEUSE  
EXISTANTE

Limite Administrative

ZONE REGLEMENTEE

PHASAGE DES TRAVAUX

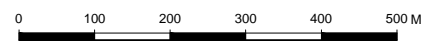
**ETAPE 1**

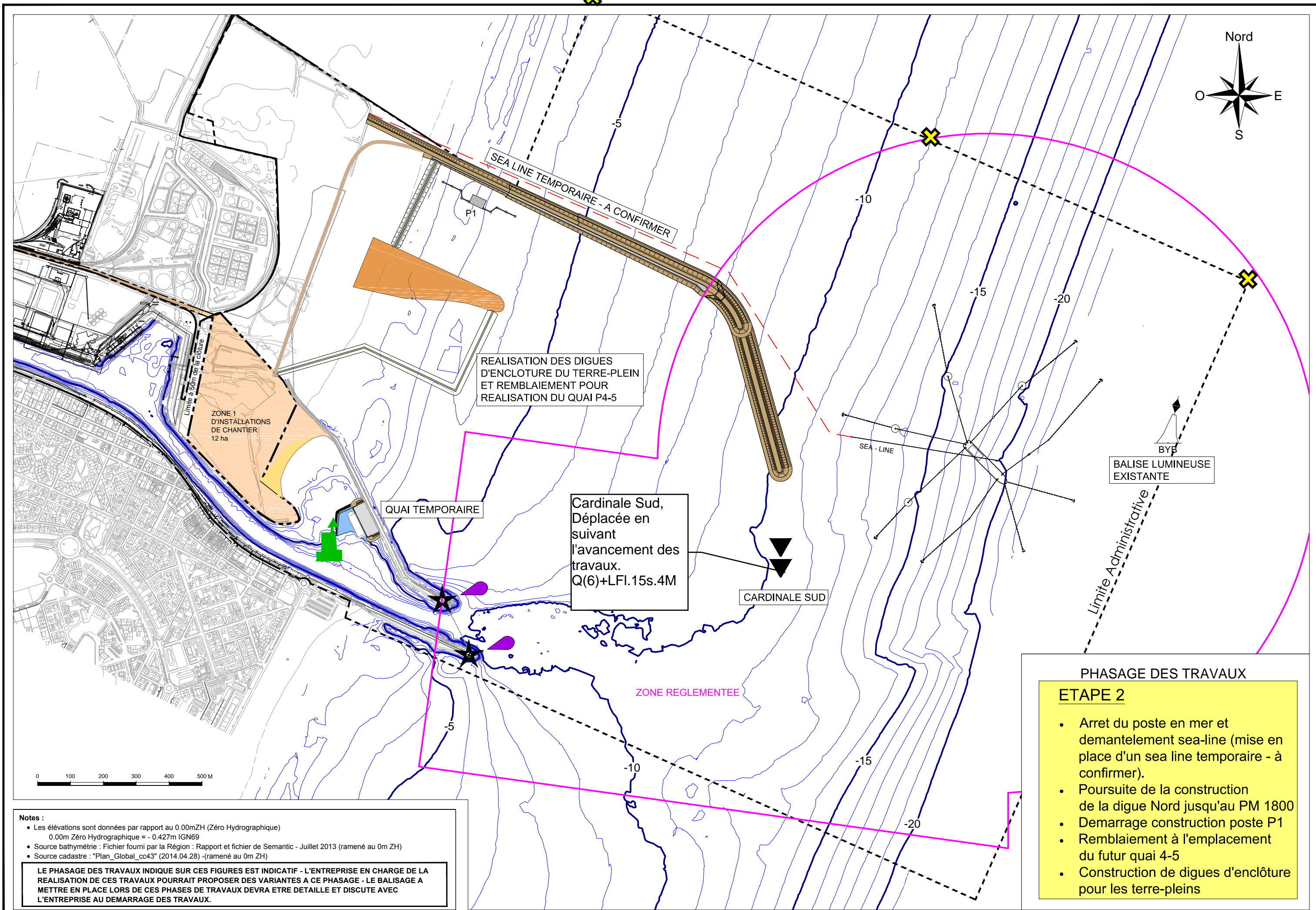
- Début de construction de la digue Nord (PM0 à PM1400)

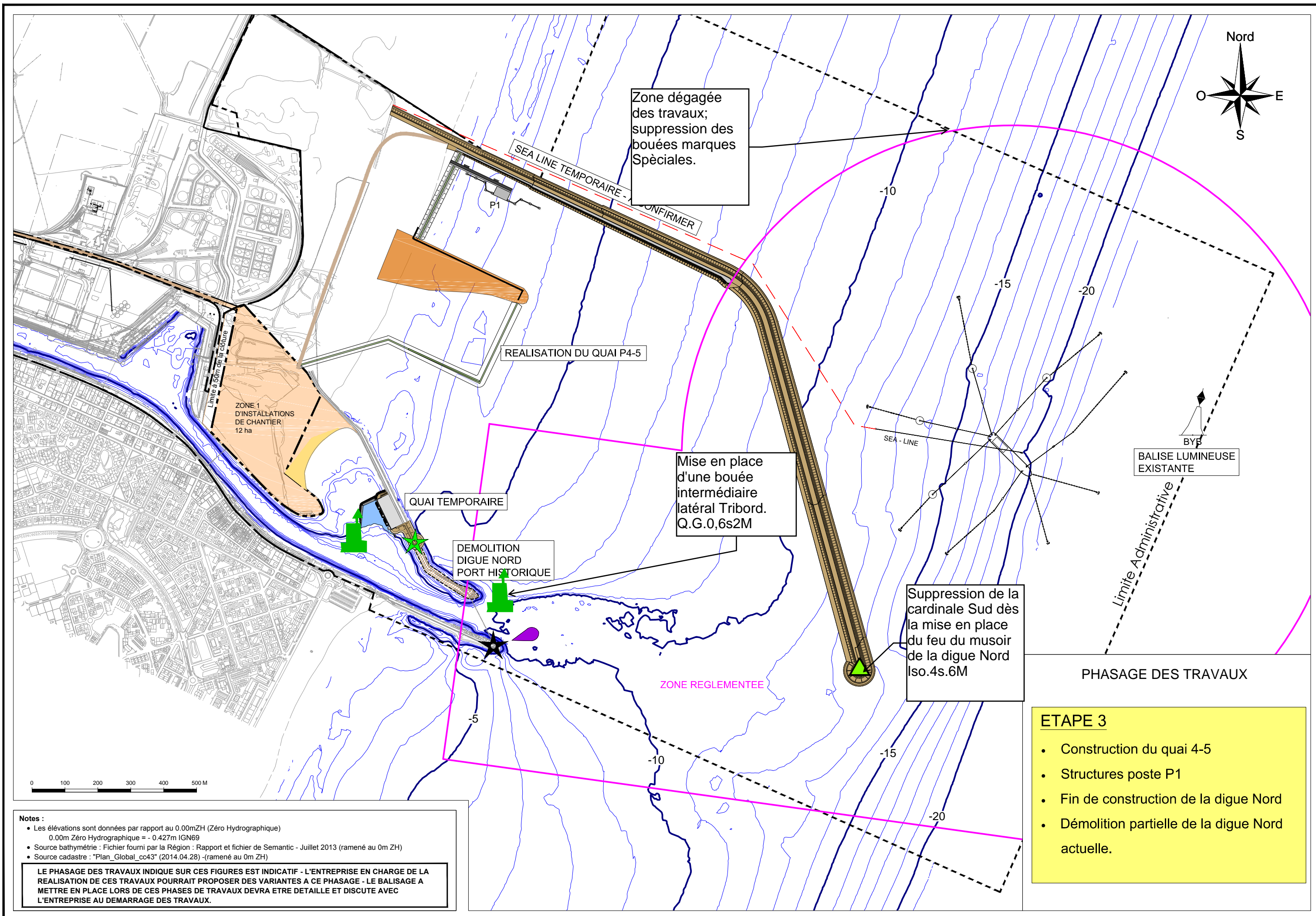
**Notes :**

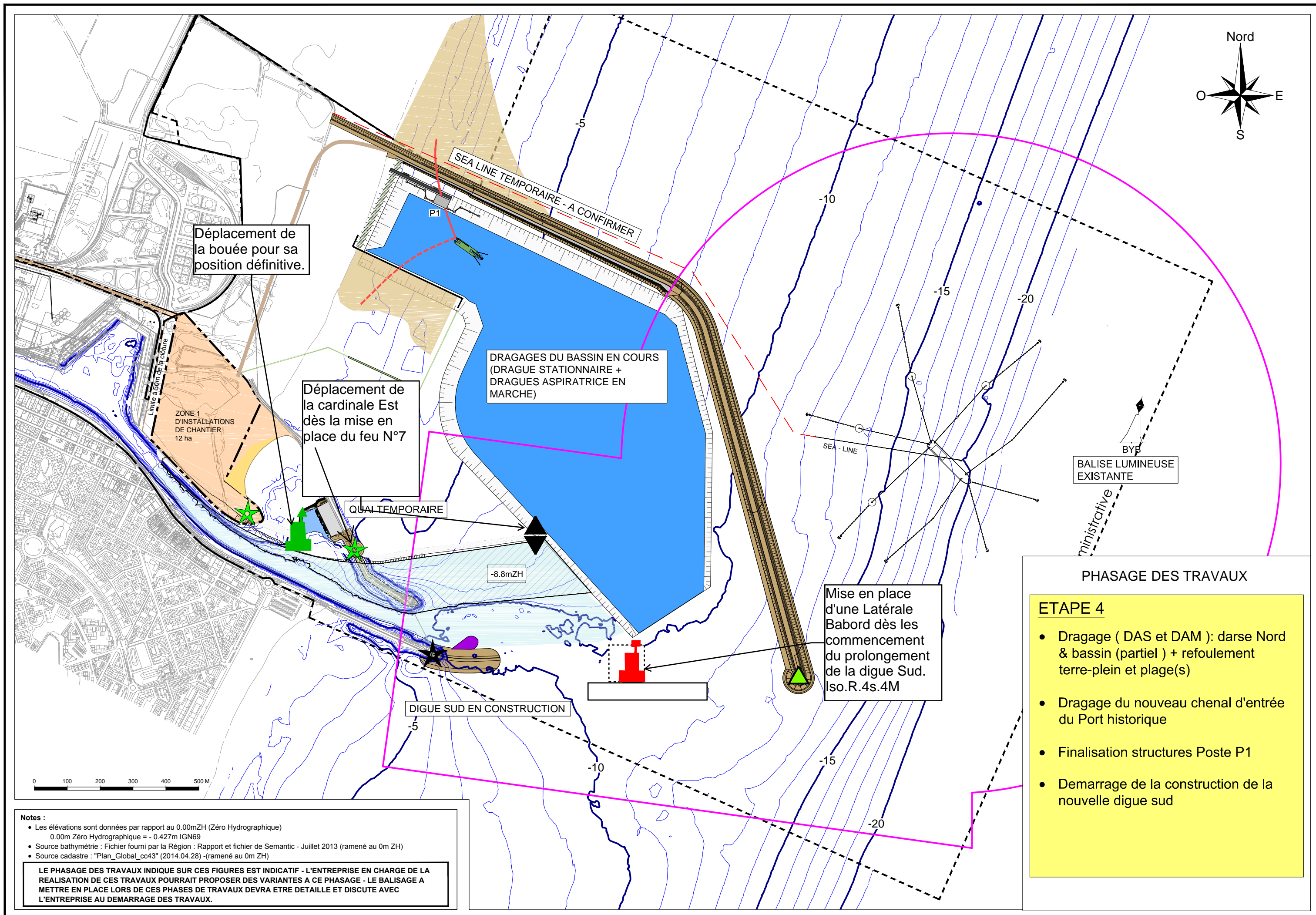
- Les élévations sont données par rapport au 0.00mZH (Zéro Hydrographique) 0.00m Zéro Hydrographique = - 0.427m IGN69
- Source bathymétrie : Fichier fourni par la Région : Rapport et fichier de Semantic - Juillet 2013 (ramené au 0m ZH)
- Source cadastre : "Plan\_Global\_cc43" (2014.04.28) -(ramené au 0m ZH)

**LE PHASAGE DES TRAVAUX INDIQUE SUR CES FIGURES EST INDICATIF - L'ENTREPRISE EN CHARGE DE LA REALISATION DE CES TRAVAUX POURRAIT PROPOSER DES VARIANTES A CE PHASAGE - LE BALISAGE A METTRE EN PLACE LORS DE CES PHASES DE TRAVAUX DEVRA ETRE DETAILLE ET DISCUTE AVEC L'ENTREPRISE AU DEMARRAGE DES TRAVAUX.**

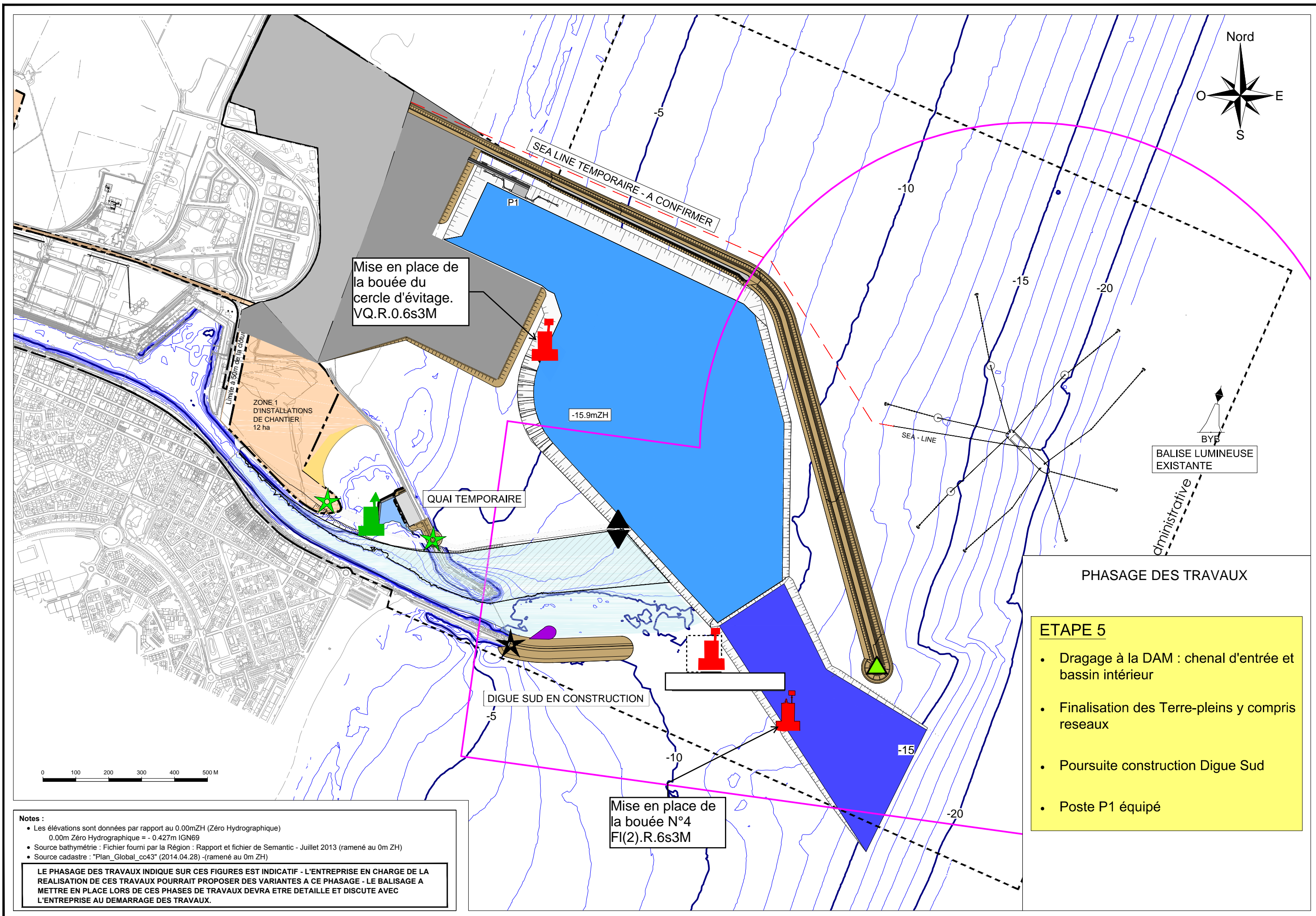


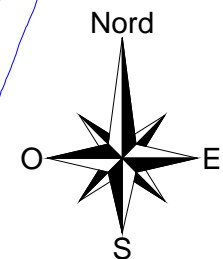
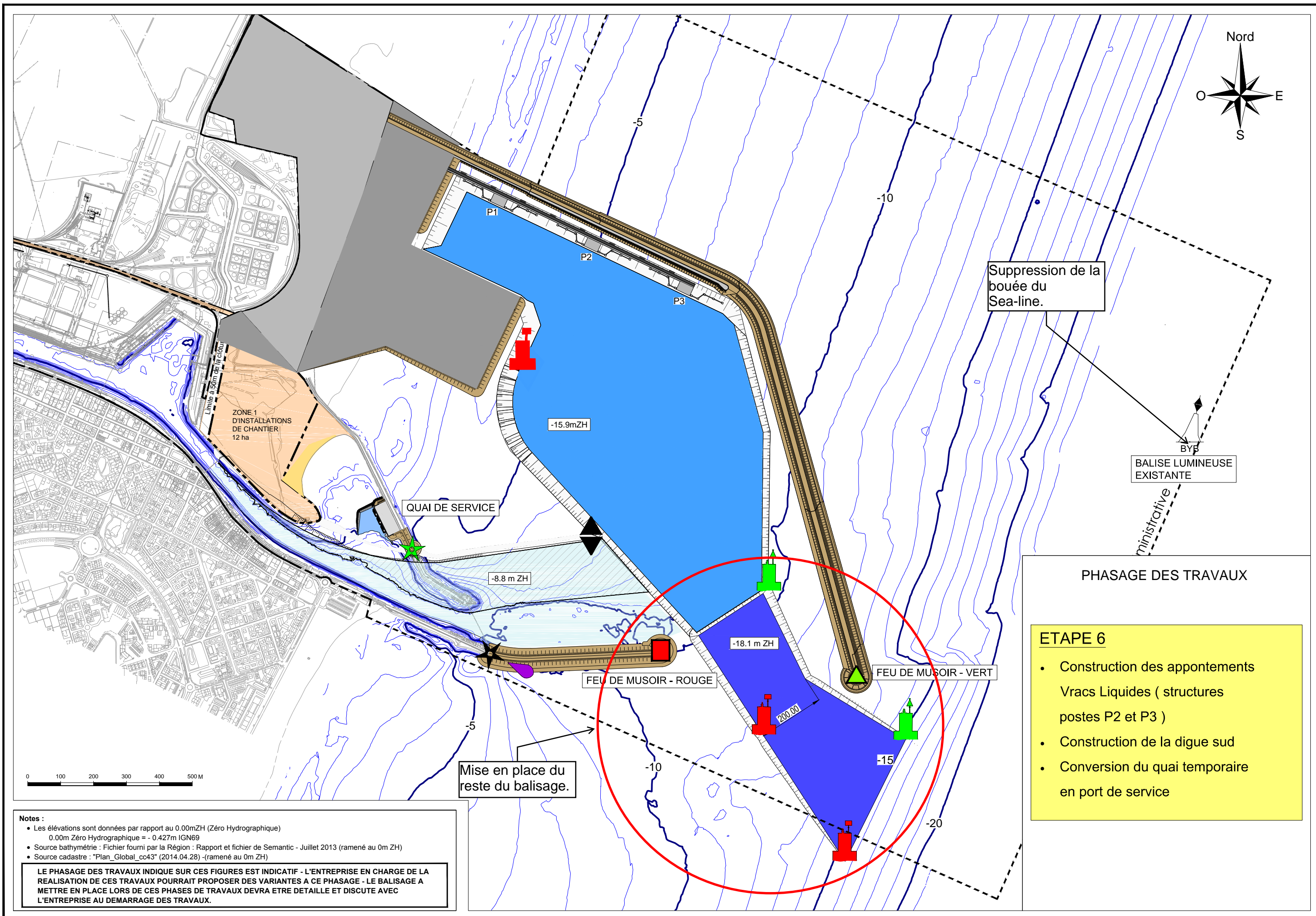












Suppression de la bouée du Sea-line.

BALISE LUMINEUSE EXISTANTE

limite administrative

Limite à 50m de la clôture  
ZONE 1 D'INSTALLATIONS DE CHANTIER  
12 ha

QUAI DE SERVICE

-15.9mZH

-8.8 m ZH

-18.1 m ZH

FEU DE MUSOIR - ROUGE

FEU DE MUSOIR - VERT

200.00

-15

Mise en place du reste du balisage.

-20

PHASAGE DES TRAVAUX

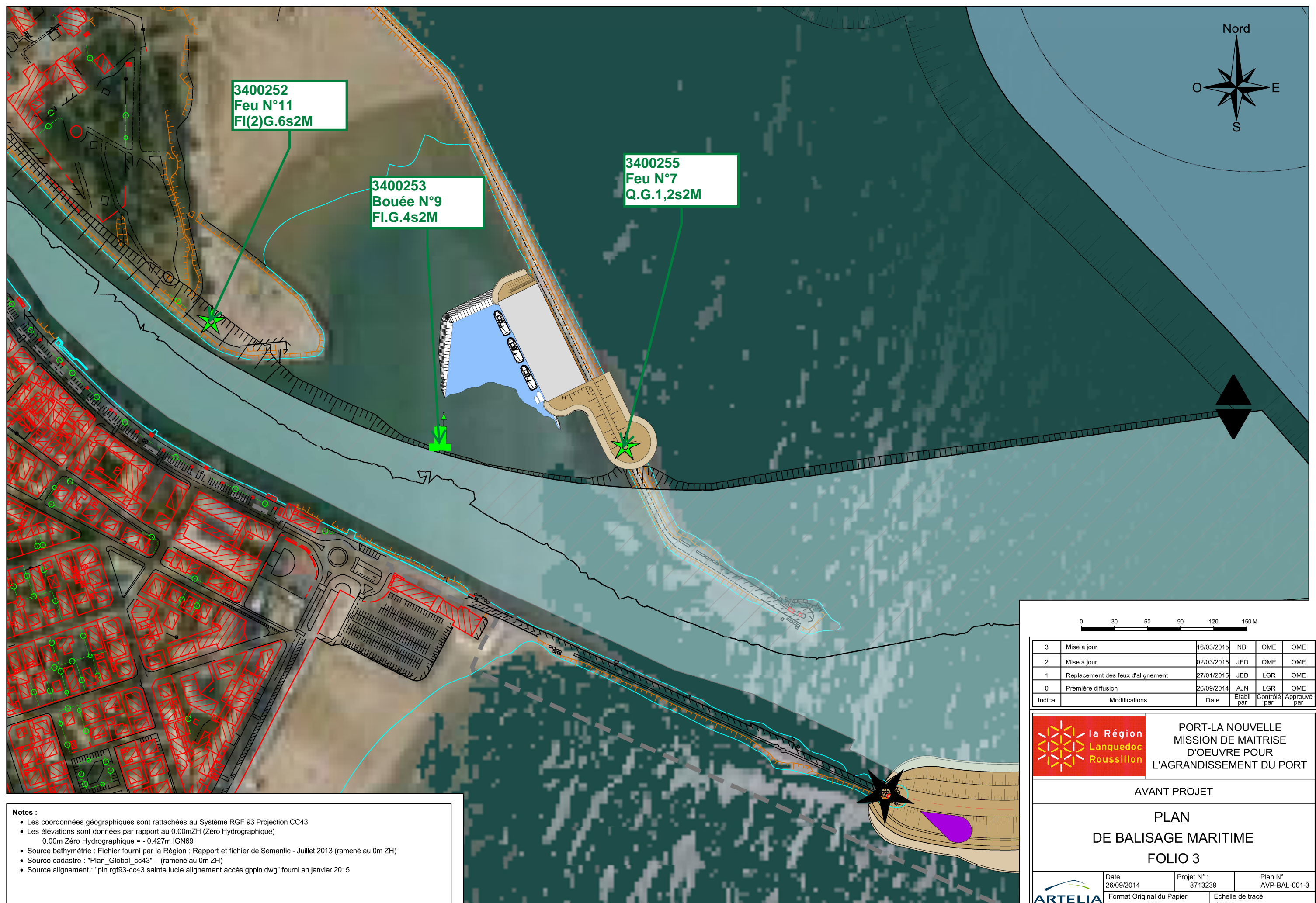
ETAPE 6

- Construction des appontements Vrac Liquides ( structures postes P2 et P3 )
- Construction de la digue sud
- Conversion du quai temporaire en port de service

Notes :

- Les élévations sont données par rapport au 0.00mZH (Zéro Hydrographique) 0.00m Zéro Hydrographique = - 0.427m IGN69
- Source bathymétrie : Fichier fourni par la Région : Rapport et fichier de Semantic - Juillet 2013 (ramené au 0m ZH)
- Source cadastre : "Plan\_Global\_cc43" (2014.04.28) -(ramené au 0m ZH)

LE PHASAGE DES TRAVAUX INDIQUE SUR CES FIGURES EST INDICATIF - L'ENTREPRISE EN CHARGE DE LA REALISATION DE CES TRAVAUX POURRAIT PROPOSER DES VARIANTES A CE PHASAGE - LE BALISAGE A METTRE EN PLACE LORS DE CES PHASES DE TRAVAUX DEVRA ETRE DETAILLE ET DISCUTE AVEC L'ENTREPRISE AU DEMARRAGE DES TRAVAUX.



3400252  
Feu N°11  
FI(2)G.6s2M

3400253  
Bouée N°9  
FI.G.4s2M

3400255  
Feu N°7  
Q.G.1,2s2M



0 30 60 90 120 150 M

3	Mise à jour	16/03/2015	NBI	OME	OME
2	Mise à jour	02/03/2015	JED	OME	OME
1	Remplacement des feux d'alignement	27/01/2015	JED	LGR	OME
0	Première diffusion	26/09/2014	AJN	LGR	OME
Indice	Modifications	Date	Etabli par	Contrôlé par	Approuvé par



PORT-LA NOUVELLE  
MISSION DE MAITRISE  
D'OEUVRE POUR  
L'AGRANDISSEMENT DU PORT

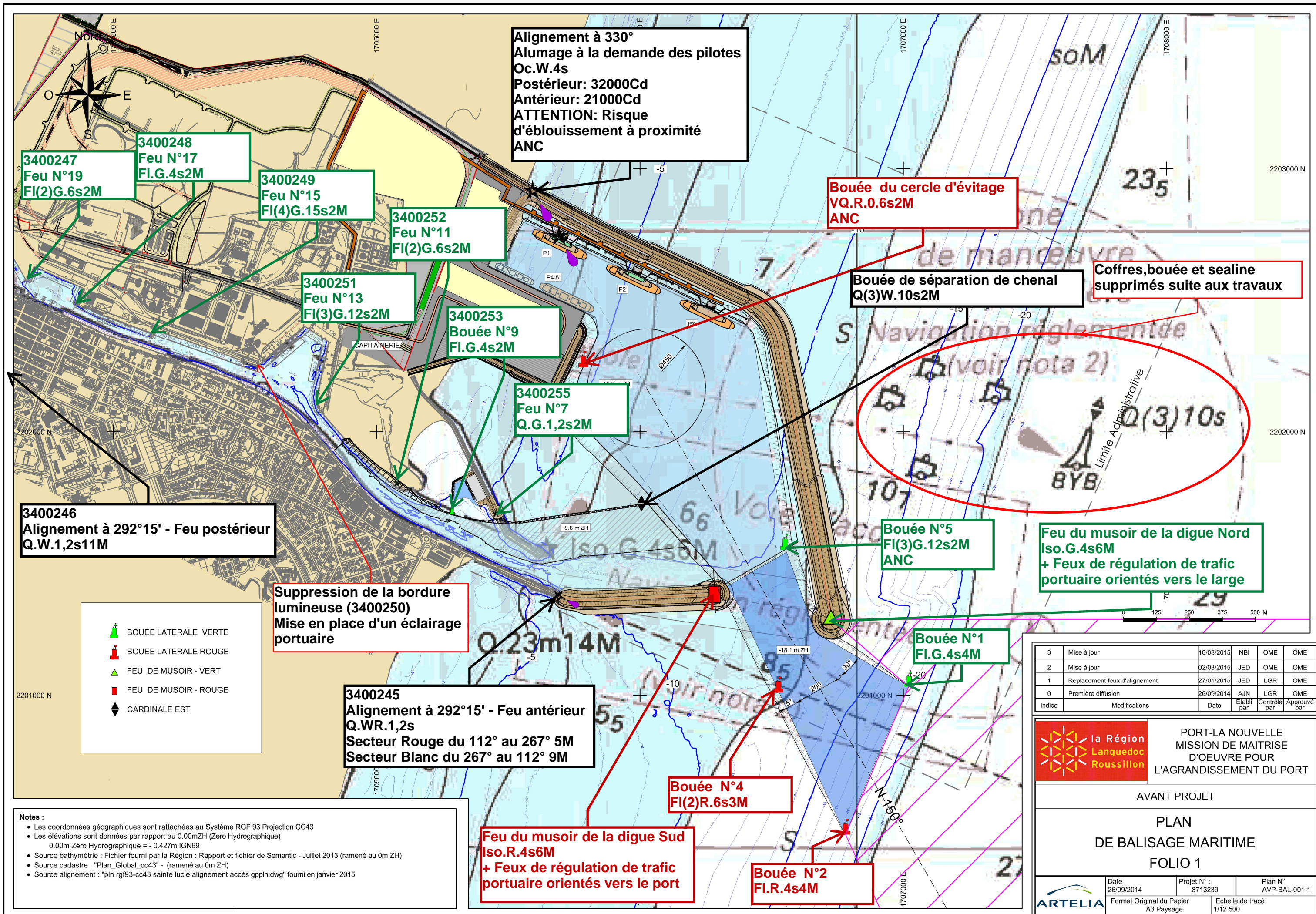
AVANT PROJET

PLAN  
DE BALISAGE MARITIME  
FOLIO 3



Date 26/09/2014	Projet N° : 8713239	Plan N° AVP-BAL-001-3
Format Original du Papier A3 Paysage		Echelle de tracé 1/3 000

- Notes :**
- Les coordonnées géographiques sont rattachées au Système RGF 93 Projection CC43
  - Les élévations sont données par rapport au 0.00mZH (Zéro Hydrographique)  
0.00m Zéro Hydrographique = - 0.427m IGN69
  - Source bathymétrie : Fichier fourni par la Région : Rapport et fichier de Semantic - Juillet 2013 (ramené au 0m ZH)
  - Source cadastre : "Plan\_Global\_cc43" - (ramené au 0m ZH)
  - Source alignement : "pln\_rgf93-cc43 sainte lucie alignement accès gpln.dwg" fourni en janvier 2015



**Alignement à 330°**  
 Alumage à la demande des pilotes  
 Oc.W.4s  
 Postérieur: 32000Cd  
 Antérieur: 21000Cd  
 ATTENTION: Risque  
 d'éblouissement à proximité  
 ANC

**3400247**  
 Feu N°19  
 FI(2)G.6s2M

**3400248**  
 Feu N°17  
 FI.G.4s2M

**3400249**  
 Feu N°15  
 FI(4)G.15s2M

**3400252**  
 Feu N°11  
 FI(2)G.6s2M

**3400251**  
 Feu N°13  
 FI(3)G.12s2M

**3400253**  
 Bouée N°9  
 FI.G.4s2M

**3400255**  
 Feu N°7  
 Q.G.1,2s2M

**Bouée du cercle d'évitage**  
 VQ.R.0.6s2M  
 ANC

**Bouée de séparation de chenal**  
 Q(3)W.10s2M

**Coffres, bouée et sealine**  
 supprimés suite aux travaux

**3400246**  
 Alignement à 292°15' - Feu postérieur  
 Q.W.1,2s11M

**Suppression de la bordure**  
 lumineuse (3400250)  
 Mise en place d'un éclairage  
 portuaire

**Feu du musoir de la digue Nord**  
 Iso.G.4s6M  
 + Feux de régulation de trafic  
 portuaire orientés vers le large

**Bouée N°5**  
 FI(3)G.12s2M  
 ANC

- BOUEE LATERALE VERTE
- BOUEE LATERALE ROUGE
- FEU DE MUSOIR - VERT
- FEU DE MUSOIR - ROUGE
- CARDINALE EST

**3400245**  
 Alignement à 292°15' - Feu antérieur  
 Q.WR.1,2s  
 Secteur Rouge du 112° au 267° 5M  
 Secteur Blanc du 267° au 112° 9M

**Bouée N°1**  
 FI.G.4s4M

**Bouée N°4**  
 FI(2)R.6s3M

**Feu du musoir de la digue Sud**  
 Iso.R.4s6M  
 + Feux de régulation de trafic  
 portuaire orientés vers le port

**Bouée N°2**  
 FI.R.4s4M

**Notes :**

- Les coordonnées géographiques sont rattachées au Système RGF 93 Projection CC43
- Les élévations sont données par rapport au 0.00mZH (Zéro Hydrographique)  
 0.00m Zéro Hydrographique = - 0.427m IGN69
- Source bathymétrie : Fichier fourni par la Région : Rapport et fichier de Semantic - Juillet 2013 (ramené au 0m ZH)
- Source cadastre : "Plan\_Global\_cc43" - (ramené au 0m ZH)
- Source alignement : "pln\_rgf93-cc43\_sainte lucie alignement accès gpln.dwg" fourni en janvier 2015

3	Mise à jour	16/03/2015	NBI	OME	OME
2	Mise à jour	02/03/2015	JED	OME	OME
1	Remplacement feux d'alignement	27/01/2015	JED	LGR	OME
0	Première diffusion	26/09/2014	AJN	LGR	OME
Indice	Modifications	Date	Etabli par	Contrôlé par	Approuvé par

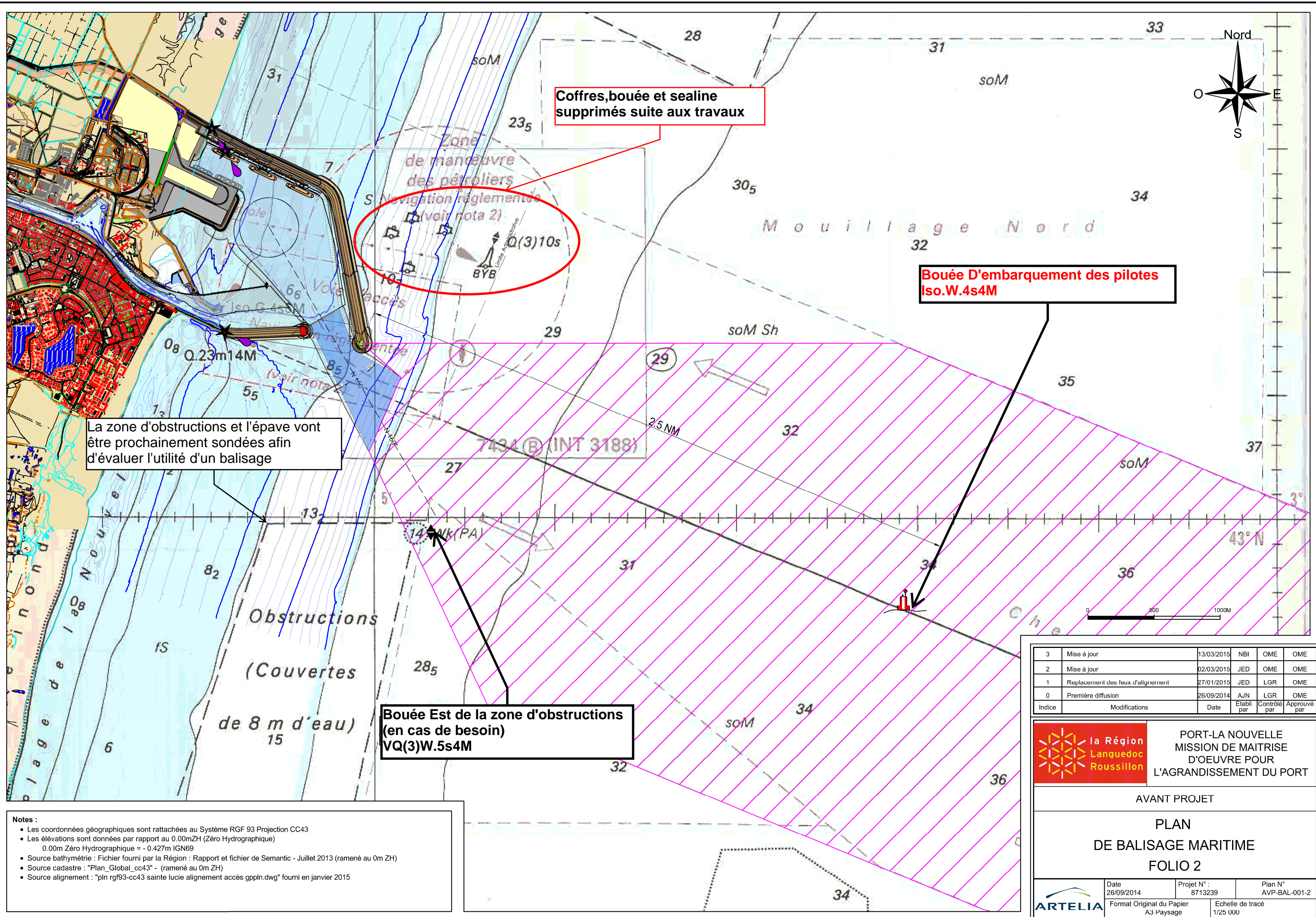
PORT-LA NOUVELLE  
 MISSION DE MAITRISE  
 D'OEUVRE POUR  
 L'AGRANDISSEMENT DU PORT

AVANT PROJET

PLAN  
 DE BALISAGE MARITIME  
 FOLIO 1

Date: 26/09/2014 | Projet N°: 8713239 | Plan N°: AVP-BAL-001-1  
 Format Original du Papier: A3 Paysage | Echelle de tracé: 1/12 500

**ANNEXE II**  
**PLAN DE BALISAGE EN PHASE FINALE**



Coffres, bouée et sealine supprimés suite aux travaux

Bouée D'embarquement des pilotes Iso.W.4s4M

La zone d'obstructions et l'épave vont être prochainement sondées afin d'évaluer l'utilité d'un balisage

Bouée Est de la zone d'obstructions (en cas de besoin) VQ(3)W.5s4M

**Notes :**


- Les coordonnées géographiques sont rattachées au Système RGF 93 Projection CC43
- Les élévations sont données par rapport au 0.00mZH (Zéro Hydrographique)  
0.00m Zéro Hydrographique = - 0.427m IGN69
- Source bathymétrie : Fichier fourni par la Région : Rapport et fichier de Semantic - Juillet 2013 (ramené au 0m ZH)
- Source cadastre : "Plan\_Global\_cc43" - (ramené au 0m ZH)
- Source alignement : "pln\_rgf93-cc43 sainte lucie alignement accès gpln.dwg" fourni en janvier 2015

3	Mise à jour	13/03/2015	NBI	OME	OME
2	Mise à jour	02/03/2015	JED	OME	OME
1	Remplacement des feux d'alignement	27/01/2015	JED	LGR	OME
0	Première diffusion	26/09/2014	AJN	LGR	OME
Indice	Modifications	Date	Etabli par	Contrôlé par	Approuvé par


**la Région Languedoc Roussillon**

**PORT-LA NOUVELLE**  
 MISSION DE MAITRISE D'OEUVRE POUR L'AGRANDISSEMENT DU PORT

AVANT PROJET  
**PLAN DE BALISAGE MARITIME**  
 FOLIO 2

	Date 26/09/2014	Projet N° : 8713239	Plan N° AVP-BAL-001-2
Format Original du Papier A3 Paysage		Echelle de tracé 1/25 000	

## CONCLUSIONS DE LA GCN DU 15/12/2015

La grande commission nautique s'est réunie le mardi 15 décembre 2015 pour émettre un avis sur le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle sur la commune de Port-La nouvelle, dans le département de l'Aude, tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

La commission émet un avis **favorable** à l'unanimité des voix sur le projet présenté, considérant la qualité du projet et la préparation du dossier.

La commission émet les recommandations suivantes :

- **durant la phase de travaux** :

- un arrêté préfectoral créant des zones d'exclusion<sup>1</sup> autour des travaux de la digue nord, de la digue sud et de la jetée nord actuelle et pendant la dépose du sea-line, à matérialiser conformément aux préconisations émises par le service des phares et balises (jointes en annexes) ;
- organiser une réunion de travail avec la préfecture maritime et les services de la DDTM de l'Aude pour définir les futures limites administratives du port ;
- organiser une réunion de travail avec la préfecture maritime et les services de la DML des Pyrénées Orientales et de l'Aude pour redéfinir le chenal d'accès les approches du port et les zones de mouillage, objets de l'arrêté préfectoral 10/2002, la GCN recommandant de conserver un axe d'approche au 292,4°;
- intégrer dans le cahier des charges des sociétés impliquées dans la réalisation des travaux le risque pyrotechnique et les procédures à mettre en œuvre en cas de découverte d'engins suspects ;
- la GCN émet un avis favorable au projet de balisage transitoire préconisé par le service des phares et balises sous réserve de :
  - étape 1 : mise en place d'une marque cardinale Sud au sud du sea-line pour matérialiser la zone des travaux et enlever la bouée cylindrique jaune à l'extrémité Est du sea-line (PLEM<sup>2</sup>) ;
  - étape 3 : remplacement de la cardinale Est par une marque latérale tribord et suppression de la bouée intermédiaire latérale tribord ;
  - étape 4 : suppression de la bouée intermédiaire verte et remplacement de la bouée cardinale Nord par une marque latérale bâbord ;
  - étape 5 : avant la mise en exploitation du nouveau port avec le navire projet, dans la zone de hauts fonds située au sud du chenal d'accès et marquée « zone d'obstructions couvertes de 8 m d'eau », vérifier la bathymétrie des fonds, enlever les obstructions si possible et dans le cas contraire les baliser.

- **en phase d'exploitation** :

- modification du balisage actuel et mise en place d'un nouveau balisage d'entrée de port conformément aux préconisations proposées par le service des phares et balises de Méditerranée sous réserve de :
  - laisser la bouée de marque d'eaux saines à l'extrémité du chenal d'accès (embarquement des pilotes) ;
  - mener une étude complémentaire sur les feux d'alignement du futur chenal d'accès au 330° pour le rendre plus fonctionnel (précis) : rechercher le cas

<sup>1</sup> Ne s'appliqueront pas aux navires spécialement autorisés par la capitainerie

<sup>2</sup> PLEM : Pipe Line End Manifold

LH AF 30 NM PD SS AM SP

échéant la possibilité de reculer le feu postérieur, l'écartement prévu actuellement ne permettant pas d'apporter la précision nécessaire aux manœuvres dans le nouveau port.

- Bouée verte au Nord du chenal dragué :  
Positionner une bouée verte au Nord-Ouest du musoir de la digue Nord afin de marquer l'extrémité du talus en limite Nord du chenal dragué à -18.10mZH : permettant de positionner la limite Est de la zone navigable.
- Affiner le besoin en remorqueurs pour la manœuvre des navires projet avant la mise en exploitation du nouveau port.
- Documentation nautique :
  1. transmettre au SHOM le résultat des mesures géophysiques (levés bathymétriques, sédimentologiques et sismiques) ;
  2. en phase de travaux et à leur clôture, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (topographie et positionnement de la digue en particulier, position des bouées) seront transmises au **SHOM** et au **service des phares et balises** pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...).

Signature des membres

**Le président**  
M. Laurent HAVA



**La secrétaire**  
Mme Aude TYCHENSKY



**Les membres**

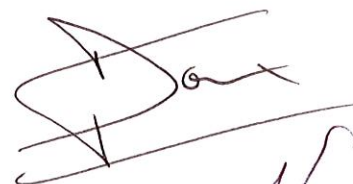
M. Xavier MOUAZE



M. Stéphane PERON



M. Frédéric DAUX



M. Bernard MOLINA



M. Stéphane SCALA





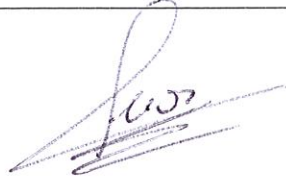
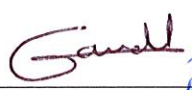
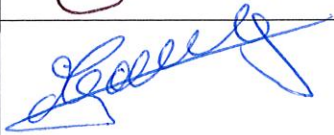
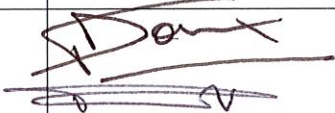


M. Bernard DAT













**Feuille de présence**  
**Grande commission nautique**  
**du mardi 15 décembre 2015 à 14h30**

concernant le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle, département de l'Aude,  
région Languedoc Roussillon-Midi Pyrénées.

ORGANISATION	NOM – PRENOM	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. le CV Laurent HAVA M. le CV Jean-Yves BEQUIGNON	
SHOM	Mme l'ICETA Aude TYCHENSKY	
DDTM- DML 66 - 11 66	M. Stéphane PERON, Directeur adjointe et délégué à la mer et au littoral du Languedoc-Roussillon et de l'Aude des P.O. M. Marie-Christine GAUDEL	 
COMMANDANTS DE NAVIRE	M. Xavier MOUAËE M. Laurent FRUCTUS M. Pierre SORNAY	
PILOTES	M. Frédéric DAUX ✓ M. Frédéric CAGNAT ✓ Mme. Sylvain LEDUCQ	
REMORQUEURS	M. Bernard MOLINA ✓ M. Sylvain BEAUGRAND M. Philippe GILBERT DE VAUTIBAULT	
PÊCHEURS	M. Stéphane SCALA M. Frédéric RESTE M. Christophe MAGNAT	

ORGANISATION	NOM – PRENOM	SIGNATURE
PLAISANCIERS	M. Bernard DAT M. Jean-Pierre MONTBELLET M. Gilbert LASSALE	

ORGANISATION	NOM - PRENOM	SIGNATURE
<u>Assistent également à la séance :</u>		
Capitainerie du port de Port-La Nouvelle	CHRISTIAN RIBE	
Mairie de Port-La Nouvelle		
Service des phares et balises <del>Ouest</del> Méditerranée	Andre Gronier Sefe BERTRAND Marc-Alexandre	 
Brigade nautique		
SNSM		
Parc Marin	DUMONTIER Marc	
DDTM 11	GUILHOU Yannick	
P. Pote conseil Artofia.	PEROTIN Frederic	
Regia LR / SDP	PUJOL J. Pierre	

Regia LR / SDP

WASDL Denis

ARTELIA (MOE)

MEURANT OLIVIER

Région LR.

BRASSEUR Arnaud


CCI Narbonne  
Port de Commerce

Guiloux Gaëtan

