

**PROCÈS VERBAL n° 1 SHOM/GCN/NP**  
**des travaux de la grande commission nautique**  
**tenue dans les locaux du grand port maritime de Marseille le 17 février 2010.**

**REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE**

Conformément aux dispositions du décret ministériel n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques, et suite à la décision du 28 janvier 2010 du directeur général du grand port maritime de Marseille (GPMM) par délégation du Directeur départemental des territoires et de la mer des Bouches-du-Rhône (DDTM13) portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le mercredi 17 février 2010 au centre vie de la Fossette, pour émettre un avis sur les projets de modification des installations du bassin ouest du grand port maritime de Marseille.

La commission était composée de :

M.	Jean-Marie Dumon, capitaine de vaisseau, de l'Inspection Générale des Armées (Marine)	Président
M.	Ronan Pronost, ingénieur principal des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM)	Membre permanent
M.	Arnold Rondeau, administrateur des affaires maritimes représentant le directeur de la DDTM13	Membre de droit
M.	Patrick Payan, représentant du pilotage	Membre temporaire
M.	Albert Castejon, représentant du comité local des pêches	Membre temporaire
M.	Franck Malécot, représentant du remorquage	Membre temporaire
M.	Pierre Sornay, commandant de navire (Maritima)	Membre temporaire
M.	Olivier Court, commandant de navire (CMA CGM)	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Bruno Modrin	Chef du service de pilotage
M.	Ludovic Thomas	Groupe Sea-Tankers (Fouquet Sacop Maritime)
M.	William Llorca	Comité local des pêches
M.	Amar Bendjema	Comité local des pêches
M.	Joseph Moysan	Commandant du GPMM (fin de réunion uniquement)
M.	Amaury de Maupeou	Capitainerie du GPMM
M.	Renaud Spazzi	Directeur de l'aménagement du GPMM
M.	Claude Régnier	Service études et travaux du GPMM
M.	Philippe Cracowski	Fos Faster LNG (début de réunion uniquement)
M.	Alexandre Bocquillon	Fos Faster LNG (début de réunion uniquement)

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, à l'exclusion des problèmes juridiques, économiques, financiers, patrimoniaux ou écologiques.

## SYNTHESE DU DOSSIER

### .1PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

Les projets présentés par le grand port maritime de Marseille concernent les aménagements prévus à court, moyen et long terme dans les bassins ouest du GPMM. L'étude préalable du dossier fourni par les membres permanents de la grande commission nautique a amené à n'examiner que les projets suivants :

- TMCC et FASTER SHELL (Darse 1) ;
- Extension sud du quai du terminal public à conteneurs (Darse 2) ;
- Terminal RoRo voiture (Darse 3) ;
- Poste 8 et FLUMARFOS 3 (Cavaou - Darse Sud) ;
- Postes L et M (Lavera) ;
- Quai des Salins (Martigues) ;
- Chenal d'accès.

Les autres projets, d'importance moindre et / ou à échéance plus lointaine sont renvoyés à des commissions nautiques locales qui se tiendront en temps utile au fur et à mesure de la concrétisation de ces projets. Toutefois, si ceux-ci venaient à évoluer de manière importante, il conviendrait de les présenter à nouveau devant une grande commission nautique.

### .2PRESENTATION DES PROJETS

Renaud Spazzi, directeur de l'aménagement du GPMM, présente en séance l'ensemble des projets, en précisant leur état de maturité. Les projets non retenus en GCN sont tout de même présentés de manière succincte pour que les membres de la commission puissent avoir une vision complète des aménagements prévus à plus ou moins long terme.

Les projets retenus par la GCN sont alors présentés en détail, puis débattus en séance.

### .3SYNTHESE DES DEBATS

#### .3.1. **TMCC (Darse 1)**

Le projet TMCC (Terminal Maritime de Construction de Caissons) est suspendu du fait de l'arrêt du projet d'extension en mer de la Principauté de Monaco. Le GPMM souhaite tout de même conserver cette potentialité et le projet pourrait resurgir sous une forme éventuellement différente. Compte tenu de ces informations, la GCN décide de ne pas statuer sur ce projet en l'état. Il devra être présenté à nouveau s'il venait à entrer en phase d'étude.

#### .3.2. **FASTER SHELL (Darse 1)**

Le projet FASTER SHELL est présenté par Philippe Cracowski, de Fos Faster LNG, opérateur du projet. Ce projet de terminal méthanier, fruit de l'alliance de Shell et de Vopak, est actuellement en phase de débat public. Le calendrier prévisionnel prévoit une mise en chantier en 2012 pour une mise en exploitation fin 2016.

L'implantation du projet a été décidée après simulation des conditions de vagues et de courant. La phase 1 du projet ne prévoit pas de construction de digue de protection (incluse dans la phase 2), compte tenu de la protection naturelle apportée par les fonds moindres à proximité. Toutefois, il conviendra de faire des études complémentaires pour déterminer la nécessité d'un ouvrage de protection. Si cette protection s'avère nécessaire, le choix d'une digue ou d'un talus naturel (qui pourrait éviter des effets de bassin « fermé ») et le dimensionnement de ces ouvrages devront être précisés.

Durant la phase de travaux, il conviendra de prévoir un balisage adapté afin de garantir l'accès à la darse 1 ainsi que la navigation dans le chenal d'accès aux darses 2 et 3, contigu à la zone de travaux. S'agissant toutefois à l'heure actuelle d'une zone de faible profondeur, non naviguée, l'impact des travaux devrait être limité.

Les représentants du pilotage font remarquer que, pour laisser le choix du bord à quai suivant les conditions météorologiques, il convient de prévoir la conception de 2 passerelles d'accès aux navires. Il faudra alors adapter en conséquence la configuration des postes prévus dans les 2 phases du projet.

Hors du cadre de la GCN, le représentant des pêcheurs fait remarquer que les activités de dragage par mauvais temps peuvent avoir un impact sur la pêche par l'augmentation de la turbidité de l'eau. M. Spazzi confirme que ce problème est maîtrisé puisque les sociétés de dragage sont tenues par contrat de faire des mesures de turbidité et de suspendre les opérations en cas de dépassement des seuils prévus.

Le représentant du remorquage fait remarquer qu'ici comme dans la plupart des projets présentés, il n'y a pas de problème particulier lié aux manœuvres de remorquage, compte tenu de l'espace libre disponible dans l'ensemble du bassin Ouest du GPMM.

### **.3.3. Extension sud du quai du terminal public à conteneurs (Darse 2)**

Cette extension ne pose aucun problème quant aux conditions de circulation aussi bien dans la darse que dans le chenal d'accès à la darse 3. De plus, cette zone est bien protégée par le They de la Gracieuse.

### **.3.4. Terminal RoRo voitures (Darse 3)**

Les manœuvres en fond de darse (dans un espace restreint) de navires de transport de voitures risquent d'être très délicates en cas de vent. Le positionnement et la configuration des postes prévus en phase 2 du projet devront être étudiés plus précisément. Les membres de la commission s'accordent pour préconiser un déplacement de ces postes vers le sud-est, ce qui permettra de dégager un espace de manœuvre suffisant pour les navires et les remorqueurs, et éventuellement, leur permettre de se présenter en marche avant, ce qui simplifiera la manœuvre d'accostage.

### **.3.5. Poste 8 (Cavaou – Darse Sud)**

Ce projet de nouveau poste de gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas prioritaire puisque le poste 4 suffit par rapports aux capacités actuelles de stockage. Le projet ne présente de toute manière pas de problème particulier du point de vue des conditions de navigation.

### **.3.6. FLUMARFOS 3 (Cavaou – Darse Sud)**

Il conviendra de modifier l'axe du quai prévu pour se rapprocher du lit des vents dominants. Ceci facilitera les manœuvres d'accostage et d'appareillage, sans modifier les conditions de navigation alentours. Une orientation des postes selon un axe nord-ouest / sud-est est donc préconisé.

### **.3.7. Postes L et M (Lavera)**

La configuration actuelle des fonds et la position de la bouée tribord « Aubran » obligent à effectuer une giration serrée pour entrer ou sortir du canal de Caronte. La réalisation des postes L et M et les dragages

associés sont l'occasion de faciliter les manœuvres à cet endroit. Une étude est donc à mener dans ce sens pour déterminer la zone à draguer à l'ouvert du canal (zone où la profondeur 10m devra être atteinte) et le balisage à mettre en place (déplacement ou suppression de la bouée Aubran).

Les courants irréguliers à l'ouvert du canal de Caronte rendent difficiles les manœuvres. La commission recommande la mise en place d'un courantomètre temps réel dans la zone pour faciliter les conditions de navigation et les manœuvres portuaires, en particulier d'accostage au futur poste L.

### .3.8. **Quai des Salins (Martigues)**

Ce projet, porté par la ville de Martigues, mais dans la circonscription du GPMM, consiste en l'extension d'un quai existant pour pouvoir accueillir des navires fluviaux ou maritimes de plus grandes dimensions.

L'impact sur l'entrée du port de plaisance du port de Martigues, fréquenté en grande majorité par des bateaux de moins de 20m est très faible.

L'obligation pour les navires de plus de 90m de long d'éviter dans l'étang de Berre, prévue dans le projet, doit garantir une navigation sûre dans le canal de Caronte et à proximité de la pointe San Christ.

### .3.9. **Chenal d'accès**

Le projet FASTER SHELL (cf. § 3.2.) impose de décaler le trafic dans le chenal d'accès aux darses 2 et 3 vers le Sud. L'élargissement prévu du chenal vers le Sud dans cette partie facilitera la navigation.

Dans l'hypothèse où le trafic conteneurs se développerait, l'élargissement de l'ensemble du chenal d'accès sera nécessaire. Par contre, compte tenu de la présence du They de la Gracieuse au sud, et du fait que les vents dominants tendent à pousser les navires vers ce banc, il paraît souhaitable que ce chenal soit élargi vers le Nord et non vers le Sud comme prévu. Une étude complémentaire prenant en compte ces paramètres devra être menée.

La mise en place de chenaux entrant et sortant obligatoires avec balisage médian n'est pas souhaitable en l'état, elle réduirait la souplesse actuelle qui permet une bonne régulation du trafic par la vigie de Port-de-Bouc.

L'avis émis par la commission, adopté à l'unanimité par les huit membres permanents, de droit et temporaires, fait l'objet de la conclusion ci-après.

## CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mercredi 17 février 2010 pour émettre un avis sur les projets de modification des installations suivantes du bassin ouest du Grand port maritime de Marseille :

- TMCC et FASTER SHELL (Darse 1) ;
- Extension sud du quai du terminal public à conteneurs (Darse 2) ;
- Terminal RoRo voiture (Darse 3) ;
- Poste 8 et FLUMARFOS 3 (Cavaou - Darse Sud) ;
- Postes L et M (Lavera) ;
- Quai des Salins (Martigues) ;
- Canal d'accès.

La grande commission nautique décide de reporter son avis sur le projet TMCC, compte tenu de son report à ce jour.

Elle émet un avis favorable aux autres projets en émettant les observations suivantes :

- **FASTER SHELL :**
  - o Une étude particulière devra être menée pour déterminer la nécessité ou la nature et les dimensions d'une digue de protection des postes prévus ;
  - o Un balisage particulier devra être mis en place pendant les travaux pour garantir l'accès à la darse 1, et au chenal d'accès aux darses 2 et 3 ;
  - o Les moyens d'accès aux navires devront être prévus quel que soit le bord d'accostage et la configuration des postes devra être adaptée en conséquence.
- **Terminal RoRo voitures (darse 3) :**
  - o Une étude complémentaire devra être effectuée pour déterminer l'emplacement des postes rouliers de la phase 2, pour prendre en compte la nécessité de dégager un espace de manœuvre suffisant. Un déplacement au Sud-est des postes envisagés est à privilégier.
- **FLUMARFOS 3 :**
  - o L'orientation du quai devra être modifiée pour se rapprocher du lit des vents dominants, selon un axe Nord-ouest / Sud-est.
- **Postes L et M (Lavera) :**
  - o Une étude complémentaire devra être menée pour déterminer la zone à draguer à l'ouvert du canal de Caronte (zone où la profondeur à 10 m devra être atteinte), pour mettre en place un balisage adapté (déplacement ou suppression de la bouée Aubran) ;
  - o La mise en place d'un courantomètre « temps réel » dans cette zone est recommandée et permettrait d'améliorer les conditions offertes à la navigation et aux manœuvres portuaires.
- **Quai des Salins (Martigues) :**
  - o Compte tenu de la zone restreinte d'évitage devant la Pointe San Christ, les navires de plus de 90 m accostant au quai secteur D-E devront éviter dans l'Etang de Berre.
- **Chenal d'accès :**
  - o Une étude complémentaire relative à l'élargissement du chenal d'accès devra être menée. Elle prendra en compte les contraintes liées à l'accès à la darse 2 du fait du projet FASTER SHELL, et des conditions de navigation liées à la proximité du They de la Gracieuse.
- à la clôture des travaux, les nouvelles caractéristiques nautiques des zones concernées seront transmises au service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...), conformément à la convention n° 129 liant le GPM de Marseille au SHOM.

Le président  
Jean-Marie Dumon

Le secrétaire  
Ronan Pronost

Les membres

M. Arnold Rondeau

M. Patrick Payan

M. Franck Malécot

M. Pierre Sornay

M. Olivier Court

M. Albert Castejon