

**PROCÈS VERBAL**

des travaux de la grande commission nautique  
tenue le 15 novembre 2017 dans les locaux de la DDTM, 8 place Pierre Sémard à Saint-Nazaire,  
relative au projet de modification du chenal amont de la Loire.

**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°2017 - 90 du président du directoire du grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire et à la décision N° 35/2017 du 12 octobre 2017 de la préfète de la Loire-Atlantique portant composition de la grande commission nautique, celle-ci s'est réunie dans les locaux de la DDTM, 8 place Pierre Sémard à Saint-Nazaire, le mercredi 15 novembre 2017 pour émettre un avis sur le projet de modification du chenal amont de la Loire.

La commission était composée de :

M. Jean-Pierre HELLUY, capitaine de frégate, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M. Olivier PARVILLERS, ingénieur en chef de 1 <sup>ère</sup> classe des études et techniques de l'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M. l'IDTPE Philippe LETELLIER, ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'Etat, Directeur départemental des territoires et de la mer adjoint, délégué à la mer et au littoral de la Loire-Atlantique (DDTM - DML 44)	Membre de droit

Membres temporaires :

M. Laurent HERPIN	Représentant les pilotes
M. Antony PACTEAU M. Marc NORGUET	Représentant la marine de commerce
M. Mickaël VALLEE	Représentant les pêcheurs professionnels
M. Gwenael LECOUCO M. Jean-Claude RABET M. Arnaud LECOUSTRE	Représentant les navigateurs fluviaux
Absent	Représentant les plaisanciers

Assistaient également à la réunion :

M. Damien PORCHER-LABREUILLE	DDTM/DML 44 chef de service
Mme Françoise DENIS	DDTM44, chef du service Transports et risques
M. Laurent MELET	DIRM NAMO, subdivision des phares et balises
M. Laurent PITON	Grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire (GPMNSN), commandant
M. James BOUCHET	SDIS44
M. Matthieu DELESTRE	Raffinerie TOTAL - Donges

Le président et le secrétaire ont pu bénéficier d'une visite et d'une présentation du projet in situ.

Le président remercie MM. Letellier et Porcher-Labreuille pour l'organisation de cette commission, les pilotes pour la réalisation de la sortie sur la Loire et l'ensemble des 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

### 1. INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPÉRATION

Le Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire (GPNSM) envisage de modifier le tracé du chenal amont de La Loire, entre Cordemais et Donges, à hauteur de Paimboeuf, afin d'améliorer les accès dans une zone où l'engraissement est important.

Depuis plusieurs années, le GPMNSN constate un engraissement de la partie Sud du chenal amont de la Loire (accès au port de Nantes) sur environ 1600 mètres, de l'aval de la bouée 27 dite « Donges Sud » à l'amont de la bouée 29bis.

Sur cette section, la largeur théorique du chenal est de 250 mètres mais la navigabilité du chenal est réduite à 75 mètres, entre la limite Nord du chenal de navigation actuel et la zone de dépôts.

A contrario, au Nord de cette section – de l'aval de la bouée 26 dite « Donges Est » à la bouée 28 dite « Moutons Sud-Ouest », les premiers dépôts vaseux se situent de 50 à 150 mètres de la limite Nord actuelle du chenal.

Les dragages effectués sur cette section s'avèrent inefficaces compte tenu de la sédimentation naturelle du fleuve à cet endroit et de la rapidité avec laquelle les dépôts sédimentaires réapparaissent (5 mois après le dragage).

Cette situation insatisfaisante a été partagée avec tous les acteurs – station de pilotage, phares et balises – lors de la réunion de fixation de la côte des chenaux (PAPIL) du 16 juin 2016.

Au regard de la cote fixée pour le chenal amont mensuellement, la navigation dans la section évoquée ci-dessus présente des risques, non seulement en cas de croisement de navires, mais aussi pour les navires naviguant Sud chenal (sabliers, remorqueurs).

### 2. PRESENTATION DU PROJET

L'objectif principal du projet est donc de modifier le tracé du chenal afin de tenir compte de la sédimentation. La modification envisagée déplace le chenal balisé sur le lit naturel du fleuve, et permet de réduire les risques d'engraissement futur dans cette zone.

Le positionnement dans le lit naturel permet ainsi d'optimiser le dragage.

La solution préconisée afin d'améliorer la situation, consiste à déplacer le chenal vers le Nord à hauteur de la bouée 26, et, vers le Sud à hauteur de la bouée 30 dite « Haut de Paimboeuf ». Cela impliquera 2 abattées de 9° au lieu d'une de 13°. Le projet conduit à créer une deuxième porte permettant de parer les dangers, de marquer les virages et de diminuer l'écartement entre bouées successives sur le bord du chenal.

L'étude réalisée pour valider ce projet montre qu'il n'y aura globalement pas d'impact sur les conditions de navigation et que les plus gros navires pourront continuer à circuler en navigant au centre du chenal mais qu'il n'y aura pas de possibilité de passage à pleine mer -3 pour les navires de largeur supérieure à 30 m en cas de vents de plus de 25 nœuds, comme cela est déjà le cas actuellement.

Le projet est présenté en séance par M. Piton, commandant du GPMNSN.

### 3. SYNTHÈSE DES DÉBATS

Les débats ont porté en particulier sur les points suivants :

#### **Impact des modifications de tracé sur la sécurité des navires accostés.**

Le nouvel axe présenté réduit la distance de passage par rapport à l'appontement pétrolier de Donges 4 de 48 mètres pour son point le plus proche.

Dans la configuration actuelle, l'axe du chenal se trouve à 150 mètres de l'extrémité aval de la souille de Donges 4. En présence d'un navire, cette distance peut être réduite dans le cas le plus défavorable de 32 mètres (observations des navires sur les 20 dernières années et positionnement le plus à l'aval) soit une distance minimale de 118 mètres.

Pour la situation projetée, l'axe du chenal serait situé à 102 mètres de l'extrémité aval de la souille de Donges 4, et en présence d'un navire de 32 mètres de large, la distance minimum serait réduite à 70 mètres.

Le resserrement des distances de passage appelle les commentaires suivants : **il est nécessaire d'interdire la descente des navires les plus gros pour éviter leur croisement avec un navire montant à Pleine Mer – 3 heures. Les pilotes estiment que cette recommandation est applicable sans difficulté.**

#### **Impact des modifications de tracé sur la tenue de l'amarrage.**

Le déplacement de l'axe du chenal vers le nord, conduit à se rapprocher de l'appontement de Donges 4. Lors du passage d'un navire en montée ou en descente, les phénomènes d'agitation et d'aspiration en fonction de ses caractéristiques, de sa vitesse et du courant de marée seront ainsi amplifiés ce qui engendrera davantage d'efforts sur les amarres du navire accosté à Donges 4.

L'impact de la modification du chenal sur les mouvements de plateforme appelle les commentaires suivants : **il est nécessaire de continuer à veiller aux amarrages des navires et étudier les efforts subis. Cette étude a mis en évidence un phénomène déjà connu et pris en compte par les autorités portuaires.**

#### **Impact sur la sécurité du trafic dans le chenal**

Pour limiter les effets d'une abattée trop importante, la modification de l'axe du chenal se traduit par deux changements de cap, de 9 et 10 degrés (en descente), ce qui permet "d'arrondir" en épousant la courbe du chenal tout en prenant des angles de barre faibles. Cette nouvelle configuration du chenal a été validée par la station de pilotage de la Loire à l'issue de tests réalisés avec le simulateur de la station.

Si le projet fait l'unanimité sur l'amélioration de la sécurité des bâtiments de commerce empruntant le chenal, le décalage du chenal vers le Nord ramène le trafic vers une zone d'activité de pêche à la civelle pratiquée à basse mer. La sécurité des pêcheurs à la civelle pourrait être mise en cause et **une vigilance accrue des utilisateurs du chenal est requise en présences des pêcheurs. Cela concerne en**

**particulier les navires de petites tailles et à faibles tirants d'eau ne nécessitant pas la présence de pilote à bord.**

### **Le balisage**

En resserrant l'écartement entre les bouées successives, en créant une nouvelle porte et en synchronisant les rythmes des feux des bouées formant de nouvelles portes (26 et 29 d'une part, et 28 et 29 bis d'autre part), la situation sera nettement améliorée. Cependant, la nouvelle position envisagée de la balise 31 « Rade de Paimboeuf » apparaît légèrement trop Sud pour bien marquer la bordure du chenal et notamment la remontée des fonds située à mi-chemin entre la bouée 31 et le feu du Petit Carnet, sur la rive Sud.

De plus, la notion d'alignement de garde employée dans le rapport d'étude avec la bouée 31 n'est pas appropriée pour du balisage flottant.

Le Président remercie l'assemblée et propose de faire un tour de table pour conclure les débats.

## **4. TOUR DE TABLE**

Le tour de table n'appelle aucune remarque supplémentaire. Le pilote major et M. Vallée, représentant les pêcheurs, expriment leur inquiétude quant à la réduction de l'espace jusqu'alors utilisé par les pêcheurs à la civelle à marée basse.

M. Parvillers rappelle l'importance de la communication au Shom des éléments relatifs à l'information nautique pour la sécurité de la navigation. En application de la loi (articles L411-3 et L413-1 du nouveau code minier, articles L251-1, 2 et 3 du code de la recherche), ces données doivent être en effet 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 commandant du GPMNSN confirme par ailleurs la fourniture des résultats des sondages pratiqués par le GPMNSN au Shom.

## .5 CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mercredi 15 novembre 2017 pour émettre un avis sur le volet sécurité de la navigation du projet de modification du chenal amont de la Loire, tel que décrit dans le procès-verbal.

La commission émet un avis favorable à la majorité (6 voix favorables, une défavorable, un absent) avec les recommandations suivantes :

- Surveiller l'impact du déplacement du chenal sur la co-activité entre la navigation dans le chenal et la pêche à la civelle ;
- Communiquer au Shom les informations relatives au nouveau tracé et au balisage correspondant en avance de phase afin de coordonner la mise à jour de la documentation nautique (cartes et ouvrages) avec la mise en service du nouveau tracé ;
- Prévenir les usagers de la mer par l'émission d'AVINAV / AVURNAV ;

### Relatives à l'utilisation du poste pétrolier de Donges 4 :

- Interdire le croisement avec un navire descendant de longueur supérieure à 200 m ou de largeur supérieure à 30 mètres à hauteur du poste de Donges 4 ;
- Compte tenu des conclusions de l'étude d'impact de modification du chenal menée par le GPMNSN, maintenir la vigilance sur la tenue à quai des navires pétroliers de longueur supérieure à 150 m.

#### Le président, par suppléance

M. Jean-Pierre HELLUY



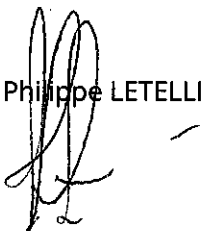
#### Le secrétaire

M. Olivier PARVILLERS

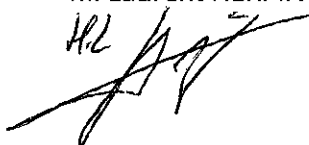


#### Les membres

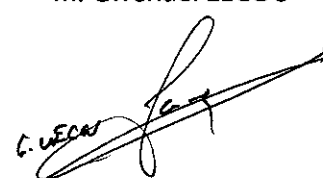
M. Philippe LETELLIER



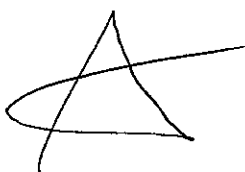
M. Laurent HERPIN



M. Gwenaël LECOUC



M. Antony PACTEAU



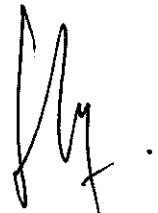

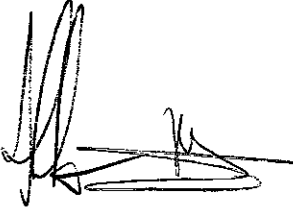

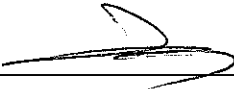
M. Mickaël VALLEE

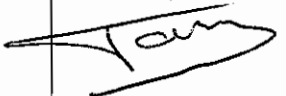

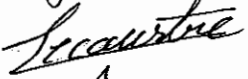
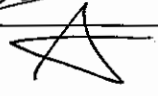
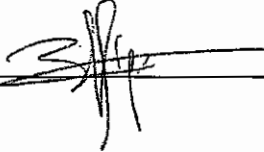


M. Patrice OLIVIER  
Absent



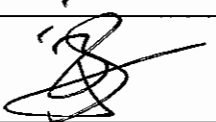
**Feuille de présence  
Grande commission nautique  
du mercredi 15 novembre 2017**

concernant le projet de modification du chenal amont de la Loire

ORGANISATION	NOM - PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. le capitaine de frégate Jean-Pierre HELLUY, président de la GCN par suppléance	jean-pierre.helluy@intradef.gouv.fr	
Shom	M. l'ICETA Olivier PARVILLERS, secrétaire de la GCN	parville@shom.fr	
DDTM 44	M. l'IDTPE Philippe LETELLIER  IDTPE Françoise DENIS  IPAM PORCHER LABREUILLE Damien	philippe.letellier@loire-atlantique.gouv.fr  francoise.denis@loire-atlantique.gouv.fr  damien.porcher-labreuille@loire-atlantique.gouv.fr	    

ORGANISATION	NOM - PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Représentant les Pêcheurs professionnels	M. Mickaël VALLEE M. Didier MACE Abs M. Jérôme PERTHUY Abs	Musberg2@orange.fr	
Représentant les navigateurs fluviaux	M. Christophe RABET YVRENOGÉAU Jean-Claude M. Jean-Luc DESMARS ou son représentant Abs M. Arnaud LECOUSTRE	Jean Claude.rabet@ligerie.com.fr. Gwendael LECOU g. Lecou@Pompage.fr Loire princesse@croisiEurope.com	 
Représentant la marine de commerce	M. Antony PACTEAU M. Arnaud TISSERONT <del>M. Camille POIRIER</del> R. Marc NORGOET	capst pierre @ chorier. fr  Technique@finist-mer.fr	 
Représentant les plaisanciers	M. Patrice OLIVIER M. Olivier MESSAGER M. Jean François MAZAN		



ORGANISATION	NOM - PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Représentant les pilotes	<del>M. Stéphane POUSSET</del> M. Laurent HERPIN <del>M. Bertrand MORIO</del>	pm-nantes @ pilotes-loiret.com	
Subdivision des Phares et Balises (DIRMNAMO)	Laurent MELET en l'absence de Luc HOUSSEIS	laurent.melet@developpement2dvalde.gouv.fr	
Raffinerie TOTAL DONGES	M. Matthieu DELESTRE	matthieu.delestre@total.com	
SDIS 44.	M. BOUCHET James.	james.bouchet@sdis44.fr	
FAMNSN Commandant	Laurent PITON	l.piton@nantes-port.fr	