

PROCÈS VERBAL n° 4 SHOM/GCN/NP du 4 juin 2012
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 4 juin 2012 dans les locaux de la DEAL de Guyane.

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 l'arrêté du préfet de la région Guyane n° 08/2012 du 29 mai 2012 portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le vendredi 4 juin 2012 par visioconférence entre le SHOM et les locaux de la DEAL pour émettre un avis sur le projet de campagne de forage GMES-2 et d'acquisitions sismiques 3D dans le cadre du programme d'exploration du permis exclusif de recherche d'hydrocarbures liquides ou gazeux de Guyane maritime.

La commission était composée de :

M.	Jacques LUTHAUD, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M.	Ronan LE ROY, ingénieur principal des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M.	Stéphane GATTO, administrateur en chef de 2ème classe des affaires maritimes, directeur de la mer de Guyane	Membre de droit
M.	Eric SAGNE, station de pilotage de Guyane	Membre temporaire
M.	Frédéric LACHOT, société Guyavoile	Membre temporaire
M.	Egide BRUNET, capitaine de corvette, commandant du patrouilleur La Gracieuse	Membre temporaire
M.	Georges KARAM, armateur de pêche professionnelle	Membre temporaire
M.	Philippe AMIRAULT, association des pêcheurs plaisanciers de Guyane	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Pascal HUC	Administrateur en chef de 2ème classe des affaires maritimes, directeur-adjoint de la mer de Guyane
M.	Steven MARTIN	Commissaire principal de la marine, chef du bureau AEM de Guyane
M.	Marc NICOUD	Armateur, transport de passagers ; suppléant d'un membre temporaire
M.	Bruno THOME	Représentant de la société Shell
M.	Brian SIMOSA	Représentant de la société Shell

Le président remercie les participants de leur présence et félicite le porteur de projet pour la qualité du dossier technique.

SYNTHESE DU DOSSIER.

1. PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION.

L'opération s'inscrit dans le cadre du programme d'exploration du permis exclusif de recherche d'hydrocarbures liquides ou gazeux de Guyane maritime. Elle consiste en 4 forages d'exploration (GMES-2 à 5) et de mesures sismiques sur deux zones, sur le permis de Guyane maritime au large du département de la Guyane.

L'opération fait suite à des études sismique 2D menées entre novembre 2002 et février 2010 et à un premier forage d'exploration GMES-1 du 5 mars au 23 novembre 2011 (cf. PV n° 1 SHOM/GCN/NP du 3 février 2011).

2. PRESENTATION DU PROJET.

M. Joachim VOGT, représentant de la société SHELL fait en séance une synthèse du dossier remis aux membres de la commission (cf. document « Grande Commission Nautique – Programme d'exploration Shell – 2012/2016 », version du 10 mai 2012). Il indique que deux opérations seront menées pour partie simultanément : un forage d'exploration d'hydrocarbures et des travaux d'étude sismique ; l'essentiel des travaux est prévu s'échelonner du début du second trimestre 2012 jusqu'au début de l'année 2013. Les travaux de forage débuteront entre le 15 et 19 juin 2012.

M. VOGT souligne que la zone et les conditions de travail sont principalement structurées par la logistique, puisqu'un navire de forage a besoin d'une assistance très poussée ; ainsi le navire de forage bénéficiera de l'assistance de quatre navires d'appui, dont deux navires rapides et deux supply plus importants ; un navire charter pourra être ponctuellement déployé en cas de pic d'activité. La localisation de la zone de travail (au large de Cayenne) oblige la société Shell à disposer de deux bases terrestres, une base principale basée à Chaguaramas à Trinidad et une base secondaire basée à Dégrad-des-Cannes, que Shell souhaite voir monter en puissance progressivement.

M VOGT précise que les travaux d'acquisition de mesures sismiques se dérouleront sur deux sites : le site principal s'étendant au Nord-Ouest des points de forage GMES 2 à 5 et une plus petite zone immédiatement adjacente à la frontière maritime brésilienne autour du point de forage n°5.

Il indique que les phases administratives et industrielles sont difficiles à concilier ; cela a pour conséquence des substitutions de navires et des ajustements nécessaires concernant l'identité d'un certain nombre de navires d'assistance seront à apporter au dossier technique. Ainsi, l'identité des navires d'assistance au navire sismique, non connue lors de la soumission du projet à la Grande Commission Nautique, est désormais connue. Les études sismiques débutant plus tard que les opérations de forage (début juillet), le délai de préparation des avurnav reste suffisant.

3. SYNTHESE DES DEBATS.

Les débats ont porté principalement sur les points suivants :

3.1. Positionnement de la zone d'étude sismique la plus petite.

A la demande du président, Shell confirme que la limite de la petite zone sismique se situe exactement sur la limite entre les ZEE du Brésil et de la France. Le navire n'est pas supposé traverser cette frontière ; en tout cas aucune acquisition sismique ne sera faite dans la ZEE brésilienne. La trajectoire du navire sismique sera parallèle à cette limite, donc

perpendiculaire à la direction du courant de Guyane, ce qui handicapera la progression du navire (progression « en crabe »).

3.2. Engagement du volume sous-marin.

Le président demande si entre deux forages, la zone sous-marine reste engagée. Shell confirme que le tube de forage reste suspendu pendant le déplacement du navire, compte tenu des grandes profondeurs.

3.3. Densité du trafic maritime.

Le président invite les pratiques de la zone à formuler des observations. Ces derniers signalent ne naviguer que rarement aussi loin de la côte.

Le président souhaite connaître la densité de navigation dans la zone. Shell indique que la carte de trafic présentée dans le dossier n'est pas un instantané du trafic mais la concaténation de tous les relevés d'observations que Shell a pu faire au cours de l'année 2011 sur une période de 8 mois. Il ne s'agit donc pas d'une carte de densité de trafic mais plutôt d'une carte d'occurrence possible du trafic. Le commissaire Martin confirme que le trafic maritime est faible dans la zone. Le président estime donc que le trafic est suffisamment faible pour que les navires d'assistance puissent gérer ce trafic et donner des indications en toute sérénité.

3.4. Retour d'expérience des campagnes précédentes.

Les membres permanents demandent s'il y a un retour d'expérience des mesures prises l'année passée (2011) lors de la première campagne de forage (GMES1, cf. PV n° 1 de la grande commission nautique du 3 février 2011). Le commissaire Martin indique qu'il y a eu très peu de cas litigieux ; ces cas concernaient des pêcheurs artisanaux et un navire de commerce en avarie de propulsion qui était entrés dans zone de vigilance.

SHELL précise que sa compagnie avait envisagé le remorquage du navire en avarie et que cela avait donné lieu à des discussions sur la procédure.

Le président demande si un navire d'assistance dispose de capacité de remorquage. Shell précise que ces navires ne sont pas des remorqueurs en tant que tels et que leur capacité de remorquage est momentanée. Le président demande au bureau Action de l'état en mer du CZM de contribuer à la rédaction d'une recommandation visant à faire appel aux navires d'assistance non pas pour remorquer un navire en avarie mais d'une manière générale pour écarter d'éventuels dangers du navire de forage.

S'agissant de la partie sismique du projet, partie plus délicate compte tenu de la taille de l'attelage remorqué par le navire sismique, le représentant de Shell fait état de trois expérimentations précédemment menées :

- la première, menée en 2002, concernait un navire sismique à un câble, ne faisait état d'aucune difficulté ;
- la deuxième, menée en 2005, concernait un navire avec trois câbles ; le navire a été contraint de sectionner un filet de pêcheurs qui s'était pris dans le dispositif remorqué ;
- l'étude la plus significative a été menée en 2009 sur un dispositif identique à celui du projet, à savoir un dispositif remorqué d'1 km de large sur 6 km de long. Aucune difficulté n'a été relevée. En revanche, les opérateurs étaient préoccupés par le caractère non visible des équipements immergés.

Fort de ce retour d'expérience, Shell a modifié le dispositif de 2009 en adjoignant un navire d'assistance à l'avant du navire sismique et un autre navire à l'arrière, ce qui n'était pas le cas lors de l'expérimentation de 2009.

3.5. Mise en place d'une zone de vigilance.

La zone de sécurité de 500 m autour du navire de forage est réglementairement prévue par l'article 60-4 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer ; vouloir l'agrandir au motif d'accroître la sécurité du navire de forage obligerait à lancer des procédures longues auprès de l'OMI qui retarderaient les travaux. En revanche, le président estime souhaitable de constituer, autour de cette zone de sécurité, une zone de vigilance dans laquelle le navire de surveillance exerce une surveillance sans exercer de pouvoir de police. Les représentants de Shell acceptent cette recommandation.

3.6. Signalisation des extrémités latérales de l'attelage sismique.

Compte tenu de l'encombrement important de l'attelage sismique (6 km de long sur 1 km de large), le président suggère d'équiper de réflecteurs radar et de dispositifs lumineux les divergents chargés d'imposer la tension latérale du dispositif d'équipements immergés. Le représentant de Shell répond que les divergents n'en sont pas équipés et que la présence des navires d'escorte à l'arrière du dispositif a également pour rôle de marquer la fin du dispositif immergé.

Le président juge insuffisant ce dispositif car il ne permet pas de se rendre compte de la largeur de l'attelage ; il préconise la matérialisation des deux extrémités. Shell se concertera avec Veritas sur ce qu'il convient de mettre en place.

3.7. Utilisation de l'AIS.

Le commandant de la Gracieuse demande si le signal AIS émis par le navire sismique contiendra des informations sur l'attelage remorqué et si une telle information dans le signal AIS est réglementaire. Cette disposition n'est a priori pas prévue. Le président estime qu'il ne faut pas se priver de cette possibilité mais rappelle le rôle primordial des avurnav.

3.8. Informations sur les mouvements des navires de l'opération.

Le dossier technique indique que l'information du CZM et du MRSC sur les mouvements d'entrée et sortie dans les eaux françaises est prévue. Le président se demande s'il ne serait pas utile d'informer également ces deux autorités des mouvements des bâtiments support en provenance de et vers le navire de forage. Le représentant de Shell répond qu'un rapport quotidien, adressé aux autorités compétentes, établira ce type d'éléments ; il ajoute que cette procédure est mise en œuvre dans l'intérêt même de la compagnie, dont la présence sur site sur une certaine durée rend nécessaire la collecte par ses unités à la mer des meilleurs enregistrements possibles des données de navigation dont les occurrences de navires, afin de gérer au mieux l'exposition des unités de Shell au trafic maritime et faciliter le travail des autorités administratives.

Le président souhaite savoir si les mêmes dispositions seront prises pour les hélicoptères, dont la capacité de treuillage peut intéresser fortement les autorités locales. Shell indique que les prévisions de manœuvre des aéronefs et les avis de décollage effectifs de ces derniers seront communiqués aux autorités. Il ajoute que la procédure de Shell prévoit que les deux machines ne sont pas déployées en même temps et que la machine qui a capacité d'hélitreuillage sera disponible à tout moment à l'aéroport Félix Eboué.

3.9. Impact des sources sismiques sur le câble de télécommunication.

Le président demande une explication de l'article 9.2 de l'arrêté préfectoral indiquant que l'usage des sources sismiques sera limité à une distance supérieure à 6 km du câble de télécommunication « Americas 2 ». Shell répond que l'impact des sources sur le câble n'est pas connu (rien dans la littérature et pas d'effet lors de la campagne de 2009) et que le navire sismique ne devrait de toute façon pas se rapprocher à moins de 7 km du câble ni émettre à cet endroit qui est en limite de la zone de recherche.

3.10. Relais des avurnav sur zone.

Un membre de la commission suggère que les avurnav soient relayés par VHF par les navires d'assistance présents sur zone. Le président souligne la pertinence de cette remarque et demande à la division AEM de vérifier que cela est possible.

3.11. Risques météorologiques.

Le président demande s'il y a des risques météorologiques particuliers. Shell répond que la région n'est pas une zone cyclonique et qu'il n'y a aucun danger météorologique à redouter. Shell dispose d'un service de suivi de la météo.

4. TOUR DE TABLE – DELIBERATION.

A l'issue des débats, l'avis émis par la commission, adopté à l'unanimité par les six membres permanents, de droit et temporaires, fait l'objet de la conclusion ci-après.

CONCLUSION.

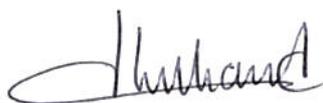
La grande commission nautique s'est réunie le lundi 4 juin 2012 pour émettre un avis sur le projet de campagne de forage GMES-2 et d'acquisitions sismiques 3D dans le cadre du programme d'exploration du permis exclusif de recherche d'hydrocarbures liquides ou gazeux de Guyane maritime tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

La commission émet un avis favorable au projet avec les observations et recommandations suivantes :

- dans la mesure du possible, matérialiser les extrémités latérales (divergents) du dispositif remorqué par le navire sismique par réflecteurs radar et dispositifs lumineux ;
- dans la mesure du possible, préciser dans le message AIS émis par le navire sismique les caractéristiques (longueur, largeur, profondeur) de l'attelage ;
- disposer en permanence d'une capacité de remorquage sur la zone des travaux de forage ou à proximité immédiate, dont les capacités doivent être précisées au CZM avant le début des travaux par la société Shell ;
- appliquer strictement les mesures prévues dans les arrêtés préfectoraux n° 722 et 723/SG/2D3B du 11 mai 2012 ;
- en complément, informer régulièrement le CZM et le MRSC des mouvements des navires d'exploration et des navires et aéronefs de soutien entre la terre et les zones d'exploration ;
- concernant le navire de forage, établir une zone de sécurité de 500 m conformément aux articles 60-4 à 60-7 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) ; en complément, établir par avurnav une zone de vigilance de 2 nautiques dont la surveillance devra être garantie par l'opérateur ; l'engagement du volume sous-marin devra être précisé dans l'avurnav ;
- concernant le navire sismique, établir par avurnav une zone de vigilance de 5 nautiques autour du navire ; cet avurnav sera relayé autant que de besoin (vers les navires à proximité) par le navire sismique et ses navires d'escorte, notamment par VHF ;
- transmettre, à l'ouverture et à la clôture des travaux, les caractéristiques nautiques des installations au service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...), conformément aux dispositions de l'article 134 (4^{ème} alinéa) du code minier relatives aux travaux exécutés en mer, ainsi qu'à l'instruction du Premier Ministre sur le recueil et la diffusion de l'information nautique (n° 228 SG MER).

Les prescriptions ci-dessus s'appliquent à l'ensemble du dossier et sont immédiatement applicables au premier forage (GMES-2). Sous réserve qu'aucun élément important nouveau n'apparaisse au moment de la détermination de la localisation des forages suivants, les éventuelles prescriptions complémentaires seront examinées par une commission nautique locale.

Le président
Jacques LUTHAUD

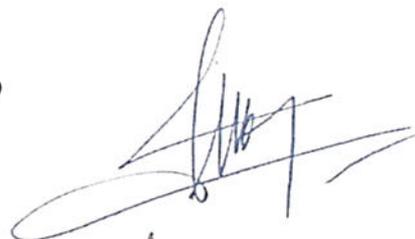


Le secrétaire
Ronan LE ROY



Les membres

M. Stéphane GATTO



M. Eric SAGNE



M. Frédéric LACHOT



M. Egide BRUNET



M. Philippe AMIRAULT



M. Georges KARAM

