

PROCÈS VERBAL n° 3 SHOM/GCN/NP
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 18 mai 2011 au siège du port de Rouen

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 directeur du Grand Port Maritime de Rouen du 22 avril 2011, portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le mercredi 18 mai 2011 dans les locaux de la direction du port de Rouen pour émettre un avis sur le projet d'amélioration des accès maritimes au port de Rouen.

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.	Benoît DUFUMIER, directeur départemental adjoint des Territoires et de la Mer, délégué à la mer et au littoral	Membre de droit
M.	Alexis MAHEUT, président du comité régional des pêches maritimes de Haute-Normandie	Membre temporaire
M.	Olivier COUDERC, pilote de Seine, section amont	Membre temporaire
M.	Daniel DUBUC, pilote de Seine, section aval	Membre temporaire
M.	Gaétan MARCHEL, service des dragages	Membre temporaire
M.	José BERNARD, capitaine de remorquage	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Sylvain HAUVILLE	Directeur du chenal et des travaux maritimes du GPMR
M.	Jean-Michel GOURDIN	Directeur administratif de la société de remorquage maritime de Rouen (SORMAR)
M.	Jean-Yves DERANSI	Commandant de port du GPMR
M	Daniel DELAVault	Adjoint au commandant de port du GPMR
M.	Norbert BOUVIER	Commandant de la drague Daniel LAVAL
M.	Pierre FAGUET	DDTM76/DML/AML
Mme	Céline DUVAL	DDTM14/DML/ANC
M.	Patrice TOURNIER	Chef du service chenal et aides à la navigation (SCAN) au GPMR
M.	Albert GALLICHER-LAVANNE	GPMR/SCAN
M.	Olivier MACUR	GPMR/SCAN

Le président et le secrétaire ont bénéficié d'une visite sur site et d'une présentation du projet in situ.

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

1. PRESENTATION GENERALE DE L'OPÉRATION.

Le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) envisage de réaliser des travaux pour améliorer les accès maritimes du port de Rouen et notamment permettre aux navires de nouvelle génération (de type handymax) d'atteindre ses terminaux. Pour cela, les navires handymax devraient pouvoir disposer d'un mètre de tirant d'eau supplémentaire, soit 11,30 mètres de tirant d'eau à la descente et 11,70 mètres d'eau à la montée.

Le projet porte sur le chenal de navigation de la Seine, depuis la ville de Rouen jusqu'à la mer, soit une longueur de 120 km.

Le projet comporte ainsi deux aspects :

- l'arasement des points hauts du chenal de navigation par des dragages ;
- l'aménagement des infrastructures portuaires par :
 - o l'approfondissement des postes d'accostage
 - o la création d'un nouveau poste de sécurité, en aval du pont de Tancarville
 - o l'aménagement de la zone d'évitage d'Hautot-sur-Seine

Les sédiments de dragage seront clapés vers les sites de dépôt existants répartis tout au long de la Seine. En particulier, les sables fins à l'aval de Tancarville seront clapés sur le site de dépôt en mer du Kannik (2,5 millions de m³).

Les travaux se dérouleront sur 5 ans, de 2011 à 2015.

Le dossier d'enquête publique relatif à ce projet a été envoyé aux membres permanents le 13 juillet 2010. Sur demande des membres permanents, un dossier réduit, principalement centré sur la sécurité nautique, a été remis le 15 mars 2011. Ce dossier, destiné à servir de support pour faciliter les discussions lors de la réunion de la Grande Commission Nautique, intègre les réponses aux demandes de précision formulées par le président de la grande commission.

Ce dossier réduit a été transmis aux membres temporaires de la grande commission nautique le 22 avril 2011. Un plan actualisé du projet d'agrandissement de la zone d'évitage d'Hautot sur Seine a également été transmis à tous les membres le 9 mai 2011.

2. PRESENTATION DU PROJET.

Le projet est présenté en séance par M. Patrice Tournier, ingénieur au GPMR, qui a apporté des compléments d'information au dossier d'enquête publique transmis aux membres de la commission.

Tous les sédiments de dragage destinés à être clapés en mer seront clapés sur le site de dépôt du Kannik. Le clapage des sédiments progressera vers l'ouest et empiètera largement sur la zone d'attente n°1 qui devra être modifiée.

Le site du Kannik arrivera à saturation à l'issue du projet ; la recherche d'un site d'immersion alternatif est en cours pour pouvoir continuer à déposer les sédiments liés au dragage d'entretien du chenal. Le site du Machu, plus au large, est envisagé à partir de 2014.

En 2010, le port de Rouen a traité 27 millions de tonnes de marchandises, essentiellement des vrac solides et liquides dans ses terminaux concentrés près de Rouen ou répartis tout le long de la Seine.

La flotte des navires vraquiers évolue rapidement vers des navires plus gros. En l'absence de projet d'approfondissement du chenal, les estimations indiquent que le trafic baisserait de 1,6 Mt par rapport à la situation actuelle à l'horizon 2020. A contrario, la réalisation du projet devrait entraîner un accroissement du trafic de +9,8 Mt. L'enjeu économique est par conséquent majeur.

L'intervenant souligne qu'une large concertation publique préalable a eu lieu en 2007 et 2008, comprenant six réunions publiques de Rouen à Honfleur comptant plus de 500 participants.

M. Tournier indique que le volume des sédiments à draguer représente 17 % de la longueur du fleuve entre Tancarville et Rouen et 10 % en aval dans l'estuaire. Les zones à draguer sont éloignées des pieds de berge. Les tronçons principaux à draguer ont été présentés en séance.

Une animation permettant de simuler et illustrer le principe de la navigation maritime en Seine a été montrée. Les navires montant à Rouen ajustent leur vitesse sur celle de la propagation de la marée de manière à se maintenir en permanence au niveau de la pleine mer. A la descente, le navire cherche à se situer au point le plus profond du fleuve pour rencontrer la basse mer. La navigation repose donc sur une optimisation fine de la marée et des profondeurs. Le pied de pilote est très faible.

Une analyse chimique de la teneur en matériaux polluants (métaux, PCB ...) des sédiments de dragage a fait également l'objet d'une présentation générale.

L'impact du projet sur l'hydrodynamique (régime des marées et des courants) de la zone, qui a fait l'objet d'études de modélisation particulières, est présenté comme négligeable (pas de variation sensible des hauteurs d'eaux ni des vitesses des courants). La seule modification à attendre est une légère accélération du courant de jusant (de l'ordre de + 0,1 m/s) à l'engainement ; ce léger accroissement de vitesse pourrait entraîner une légère augmentation des matières à draguer.

3. SYNTHÈSE DES DÉBATS.

Les débats ont porté en particulier sur les points suivants :

3.1. Régulation du trafic.

Le projet vise à permettre un accroissement de la taille et du nombre de navires transitant dans le fleuve. Pour cela, les profondeurs seront augmentées (le seuil de navigation passera de 5,1 m à 6,1 m). En revanche, il n'est pas prévu d'élargir le chenal, dont la largeur n'excède pas 120 m en certains endroits. Cela ne laisse pas beaucoup de marge pour faire se croiser des navires de 40 m de large et pose la question des mesures particulières envisagées pour faciliter la navigation, limiter le risque accru de collision, réglementer les conditions de croisement des navires, gérer la navigation de nuit...

Les représentants du pilotage indiquent qu'actuellement des navires de grande largeur transitent déjà dans la rivière. Des interdictions de croisement et de dépassement sont mises en place en certains endroits. La plupart d'entre eux ont lieu en aval de Caudebec. En amont, des navires de plus petite taille peuvent se croiser. Le croisement dans les courbes est restreint. La régulation se prépare en amont dans les bureaux du GPMR, en fixant les horaires de travail des remorqueurs, les heures de prise de pilote ...

Les représentants du pilotage estiment que l'approfondissement du chenal va permettre de fluidifier la navigation des bateaux de plus petite taille parce que leur clair sous quille s'en

trouvera encore augmenté. Cette fluidification du trafic aura pour effet de défaire des nœuds de congestion existant actuellement ; en contrepartie, ils reconnaissent que l'effort de régulation du trafic sera mécaniquement reporté sur les gros navires. L'objectif pour le GPMR est donc de desserrer les contraintes à mesure de l'expérience acquise pour s'adapter progressivement à l'augmentation du nombre de navires de grande taille, tout en continuant à exploiter le chenal de façon optimale.

Enfin, les pilotes informent la commission qu'ils mènent depuis deux ans une expérimentation d'aide au pilotage des gros navires, basée sur le guidage des navires à partir d'un moyen utilisant le GPS différentiel cinématique. Cette expérimentation, baptisée « Pilot Portable Unit », permettra notamment de faciliter et optimiser le guidage des navires de nuit.

Le président préconise que le calendrier de cette expérimentation soit synchronisé avec celui du projet de manière à ce que cette aide à la navigation soit opérationnelle dès la fin du chantier.

3.2. Impact des travaux de dragage sur le trafic.

Parmi les mesures prévues pour concilier la présence des dragues au milieu du chenal et celle des navires commerciaux, les représentants du GPMR mettent l'accent sur la formation des personnels du chantier. Celle-ci comprendra une formation théorique donnée à terre, confirmée par des séances pratiques à la mer avec accompagnement par des pilotes à bord. Les personnels du chantier (capitaine des dragues) seront formés par les pilotes du GPMR. La décision de les rendre autonomes sera prise par le GPMR sur avis des pilotes. La formation sera distillée secteur par secteur.

Les spécifications de la formation n'étant pas rédigées comme telles dans l'appel d'offres, la grande commission a recommandé que le plan de formation soit formalisé.

Par ailleurs, la langue française est imposée dans le marché, afin de faciliter les communications et d'accroître encore la sécurité. A priori, cette contrainte est supportable, dans la mesure où les meilleures sociétés de dragage susceptibles de répondre au marché sont des sociétés belges et hollandaises.

Le trafic ne s'arrêtera pas pendant les travaux. La navigation commerciale étant considérée comme prioritaire sur les travaux, l'engin de dragage s'effacera devant les navires commerciaux, avant de se repositionner sur le point de dragage grâce à des moyens de navigation adaptés. Une vigilance particulière sera accordée dans les secteurs où des dragues à désagrégation seront employées ; celles-ci mettent en œuvre des câbles qui pourraient gêner la navigation. Les procédures en la matière sont déjà bien maîtrisées par le GPMR.

3.3. Zone d'attente du Kannik.

Les dépôts sédimentaires du chantier seront clapés sur le site du Kannik, dans le prolongement de la zone actuelle vers l'ouest ; la zone de dépôt se rapprochera ainsi de la zone d'attente n°1, située à un mille environ à l'Ouest du Kannik. Limiter ce rapprochement en entassant les dépôts jusqu'à un brassage très court (-1 m) augmenterait le risque d'échouage en cas de déradage d'un navire au mouillage dans la zone d'attente. Par ailleurs, le site du Kannik étant sujet, du fait de sa faible profondeur, à un déferlement important dans certaines conditions météo, ce choix ferait prendre un risque supplémentaire pour la sécurité. Le GPMR a donc fait le choix d'une extension horizontale plutôt que verticale des dépôts, en limitant la cote de clapage des sédiments à la cote -7 m par rapport au zéro des cartes. En contrepartie, la zone de clapage s'étendra sur la zone d'attente n°1. Cette dernière ne devrait

pas être remise en cause pour autant car elle est actuellement réservée à des navires de faible tonnage et de tirant d'eau inférieur à 7 m. Par ailleurs, les autorisations de mouiller dans la zone d'attente sont réglementées par un arrêté préfectoral ; en particulier elles sont soumises à l'accord du service de pilotage.

3.4. Risques liés aux techniques de pétardage.

Le pétardage des hauts fonds de roche peut occasionner des remontées de fond brutales. C'est pourquoi le GPMR procède systématiquement à des sondages après pétardage pour contrôler les profondeurs.

Toutefois, la technique de pétardage ne sera mise en œuvre que de façon exceptionnelle. La technique de désagrégation sera plus souvent employée sur les sédiments durs.

3.5. Risques liés à la découverte d'engins explosifs.

Le risque de découverte d'engins explosifs existe ; le dernier a été découvert il y a 5 ans, au cours des opérations de dragage de maintien du chenal. La nature du projet, consistant en un approfondissement du chenal, accroît le risque. La détection d'engins explosifs enfouis, qui fait appel à l'heure actuelle à des techniques magnétométriques, s'avère en pratique très difficile voire impossible du fait de l'omniprésence de métal dans le fond.

La gestion de ce risque repose donc sur la posture à adopter en cas de découverte d'engins. Le GPMR met en œuvre une procédure déjà bien rôdée dans sa zone de responsabilité, en amont de la Risle. En aval, un rapprochement du GPMR avec la préfecture maritime Manche – Mer du Nord est recommandé afin d'établir une procédure adaptée. L'expérience de Port 2000 peut aider. Le délégué à la mer et au littoral souhaite que la découverte d'un engin explosif donne lieu à une concertation entre la préfecture maritime et le préfet concerné.

3.6. Risque lié au remorquage des gros navires.

Le représentant du comité des pêches met en garde contre les risques que feraient courir à la pêche l'inadaptation des remorqueurs à la taille des gros navires. Ces risques sont des risques de pollution en cas d'accident.

Les patrons de remorquage indiquent qu'il existe actuellement deux bases de remorqueurs : Port Jérôme (deux remorqueurs) et le port de Rouen (quatre remorqueurs). Ces six coques sont armées par quatre équipages. Deux des quatre remorqueurs basés à Rouen sont des remorqueurs modernes, acquis récemment par le port pour faire face à l'évolution de la taille des navires. Un investissement similaire est prévu pour le remplacement des remorqueurs de Port-Jérôme.

3.7. Zone d'évitage d'Hautot sur Seine.

La zone d'évitage d'Hautot sur Seine sera agrandie pour pouvoir permettre aux plus grands navires d'y faire demi-tour. Le quai de Grand-Couronne, occupant la rive sud de la zone d'évitage, est un quai de chargement de porte-conteneurs. La présence de ces navires à quai et les manœuvres des portiques sont susceptibles de gêner les manœuvres d'évitage. Sans préjuger de la solution pour pallier ce problème, la Grande Commission a émis une recommandation visant à mettre en place une procédure de libération du quai.

4. TOUR DE TABLE.

Le président du comité des pêches réclame des garanties du clapage des sédiments au bon endroit. Le GPMR le rassure en affirmant qu'un suivi permanent des outils de clapage et de dragage est assuré, grâce notamment à une « boîte noire » embarquée qui enregistre les positions de la drague, les heures de début et de fin de clapage. La présence des ces « mouchards » à bord est une exigence du cahier des charges. Par ailleurs, le GPMR indique que les moyens humains de contrôle sont renforcés.

5. DELIBERATION.

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

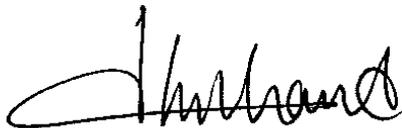
CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mercredi 18 mai 2011 pour émettre un avis sur le projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

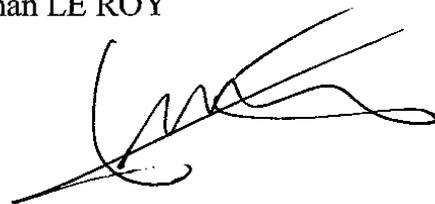
La commission émet un avis très favorable au projet avec les observations et recommandations suivantes :

- les modalités de sécurisation face au risque de présence d'engins explosifs immergés doivent être formalisées en relation étroite avec la division AEM de la Préfecture Maritime Manche – Mer du Nord et la Marine Nationale (convention type Port 2000-Le Havre) ;
- l'expérimentation du projet d'aide au pilotage des navires (projet Pilot Portable Unit) dans le chenal doit être, dans la mesure du possible, synchronisée avec le projet d'amélioration des accès au port de Rouen ;
- la formation des personnels d'entreprises extérieures qui interviendront sur le chantier doit être formalisée sous l'autorité de la capitainerie du port de Rouen ;
- des modalités de libération du quai de Grand-Couronne Moulineaux amont, situé en bordure sud de la zone d'évitage d'Hautôt sur Seine, doivent être mises en place sous l'autorité de la capitainerie du port pour permettre l'évitage des navires dans les meilleures conditions ;
- pendant les phases de travaux et en particulier à la clôture des travaux, les modifications des 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 au code de la Défense (article R3416-6) ainsi qu'à l'instruction du Premier Ministre sur le recueil et la diffusion de l'information nautique (n° 228 SG MER),

Le président
Jacques LUTHAUD



Le secrétaire
Ronan LE ROY



Les membres

M. Benoît DUFUMIER



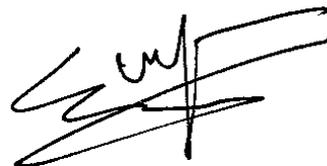
M. Olivier COUDERC



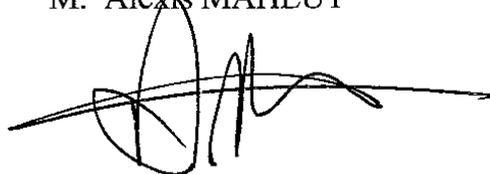
M. Daniel DUBUC



M. Gaétan MARCHEL



M. Alexis MAHEUT



M. José BERNARD

