



Préfet maritime de la Méditerranée

Préfète de la Corse-du-Sud

Ajaccio, le 2 octobre 2019

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER
Délégation à la Mer et au Littoral
Service Mer et Littoral

PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION NAUTIQUE LOCALE DU 2 octobre 2019

La commission nautique locale, s'est réunie le 2 octobre 2019 à 15h00, à Ajaccio dans la salle de réunion U Legnu de la DDTM de Corse du Sud. L'ordre du jour portait sur le projet de mise en place de coffres d'amarrage dédiés aux navires de grande plaisance.

Les membres de la commission ont également été invités à s'exprimer sur la modification du balisage dans le secteur de la plage Saint-François / citadelle, sur la commune d'Ajaccio.

La commission a été régulièrement constituée par décision N°153/DDTM/DML/SML du directeur départemental adjoint des territoires et de la mer de Corse-du-Sud en date du 24 septembre 2019. Chacun des membres a été régulièrement convoqué.

Messieurs SIMONETTI, PERONNE, VALLETTE et FEDERICI représentaient la CCIACS, porteur du projet.

Étaient également présents en tant qu'invités :

Serge CHIAROVANO – Représentant du DIRM en Corse

Thomas GREJON - responsable des Phares et Balises de Corse

Marc-Alexandre BERTRAND du bureau d'appui technique Phares et Balises

Pascal LACROIX – Commandant du port d'Ajaccio

Virginie GALLONI D'ISTRIA - adjointe au chef de l'unité des activités maritimes et littorales DDTM 2A

Le président de la commission, représentant également le préfet maritime de la Méditerranée et la préfète de Corse-du-Sud ouvre la séance à 15h00.

La présente instance est invitée à exprimer un avis sur les projets au regard des intérêts liés à la sécurité de la navigation maritime.

* * *

Présentation du projet :

Le maître d'ouvrage présente le projet de coffre d'amarrage conformément au dossier de présentation préalablement transmis aux membres de la commission.

Les représentants des phares et balises présentent également leurs préconisations en matière de balisage.

Il s'agit d'un projet de mise en place de 4 coffres d'amarrage avec corps-morts en béton. La vocation de ces coffres est l'accueil en baie d'Ajaccio de grands yachts. Les corps-morts sont « éco-conçus »,

c'est-à-dire qu'ils serviront également de récifs artificiels pour abriter des habitats pour les poissons ou crustacés.

Les 4 coffres sont situés à Saint-François (X2), devant la jetée de la citadelle et au droit de la plage du Lazaret (secteur Aspretto). Ils sont en-dehors des limites du port.

Les navires seront accueillis jusqu'à une longueur de 60 mètres voire 90 mètres sur le coffre d'Aspretto.

La gestion des coffres sera assurée par les équipes du port de plaisance Tino Rossi qui suivront les réservations (via l'application Magellan) et assureront des prestations d'accueil sur les coffres. Les navires accueillis sur les coffres bénéficieront par ailleurs, s'ils le souhaitent, d'un accueil à quai pour vidanger eaux noires et grises et assurer un avitaillement en eau et carburant.

Les coffres ne seront exploités qu'avec des conditions de vent et de mer inférieures à Beaufort 4.

Examen du projet du coffre d'amarrage à l'ordre du jour :

Une difficulté a été identifiée pour le coffre de la citadelle. Pour ne pas induire de confusion avec le balisage actuel des approches portuaires, le service des phares et balises suggère de réfléchir à un déplacement du coffre vers le sud. Or, ce déplacement se heurte à la fois à un problème de bathymétrie et de présence d'espèces protégées sur les fonds (herbiers de posidonies).

Le premier prud'homme d'Ajaccio découvre le projet de coffre de la Citadelle qu'il ne connaissait pas.

Les projets de coffres sont examinés un par un.

Les membres de la commission ont émis les remarques suivantes :

- *mouillages 1 et 2, Saint François* : au droit de la plage respectivement à 200 et 450 mètres de la plage ; hors de voie de navigation sécurisée par le feu à secteur de la Citadelle et la tourelle de la Citadelle.
Préconisation Phares et balises : coffres blancs ; pas de feu sur les coffres ; pas de signalisation particulière.

M. Fichou président de la SNA précise que les coffres de Saint François sont dans la zone de départ de la plupart des régates. Bien que qu'il n'y ait pas d'incompatibilité entre les deux activités, il s'inquiète d'un possible refus de manifestations nautiques par les services de la DML en cas de présence de navires au mouillage. Il précise toutefois qu'il n'y a pas de régates en juillet et en août.

Le pilotage suggère un léger décalage vers le sud-est pour que le cercle d'évitage n'aille pas au-delà de ligne bathymétrique des 10 mètres du fait du tirant d'eau des nouveaux modèles de yachts qui a tendance à augmenter.

Le déplacement paraissant difficile, il sera nécessaire de veiller à une gestion fine des mouillages en fonction des caractéristiques des navires. Pour ceux dont le tirant d'eau est plus important, il faudra les accueillir sur le coffre le plus au sud. La CCI précise être déjà en train de réfléchir au sujet et avoir lancé la rédaction d'abaques.

Le lamanage s'interroge sur le type d'accroche prévu sur les coffres : organeau ou crocs. En fonction du dispositif, le recours à une aide extérieure sera indispensable. A ce stade du projet ce sont des crocs car le projet d'exploitation prévoit le service de lamanage.

Pas de remarque complémentaire pour les phares et balises, compte-tenu de la situation hors de la voie de navigation, dans un secteur « obscur » et donc l'absence d'interférence avec le balisage d'accès au port.

La question de la proximité des cercles d'évitage est posée. Il est précisé que la représentation du projet dans le dossier figure des conditions d'exploitation en limite de tolérance météo avec deux

navires aux dimensions maximales. L'exploitant évitera en fonction de la météo d'amarrer simultanément deux navires de 60 mètres .

- *Coffre 4, secteur d'Aspretto* : le coffre peut accueillir des navires jusqu'à 90 mètres.

La remarque relative au cercle d'évitage qui tangente une zone de bathymétrie inférieure à 10 mètres est réitérée, d'autant que les navires seront encore plus grands.

Les pilotes précisent que l'on parle soit de navires de type supply reconvertis en yachts, soit de navires de 90 mètres dont le tirant d'eau est certes inférieur à 10 mètres (en règle générale 4 à 5 mètres) mais qui par sécurité, en fonction de l'agitation du plan d'eau, préfèrent garder une marge importante par rapport à la sonde. Il est précisé toutefois qu'un amarrage sur coffre est plus sécurisant qu'un mouillage sur ancre mais que le vent dominant sur le secteur porte les navires vers la terre. Il s'agit d'une préconisation qui vise avant tout à sécuriser les commandants des navires, étant entendu que le mouillage reste une manœuvre délicate même sur un coffre.

Compte-tenu de la difficulté à déplacer le coffre (nature des fonds, étroitesse du golfe), la CCI préfère travailler sur des règles d'exploitation durcies.

La DML attire l'attention sur la nécessité d'examiner de manière fine la compatibilité de ce projet avec la réglementation PREMAR relative à la voie d'accès du port, le coffre étant manifestement dans la voie d'accès.

Les phares et balises s'interrogent sur une future évolution de la réglementation relative au mouillage après la mise en place des coffres. La CCI souhaite également une interdiction du mouillage à l'ancre autour des coffres. Si le dispositif n'est pas prévu, la CCI sollicitera l'autorité maritime en ce sens.

Le DML précise qu'une évolution est prévue avec les futurs arrêtés mouillage. L'exemple de Villefranche sur Mer est cité. Un dispositif réglementaire devra être pensé.

Les phares et balises n'émettent pas de remarque particulière du fait de la situation hors des routes de navigation. Les préconisations sont les mêmes que pour Saint-François : couleur blanche, pas de feu sur coffre, inscription sur les cartes marines.

- *Coffre 3, jetée de la Citadelle* :

Les représentants de la prud'homie s'interrogent sur une éventuelle interdiction de la pêche sur le secteur d'implantation des coffres.

Il n'existe pas à ce jour d'interdiction de la pêche et il n'est pas prévu d'en édicter. Toutefois il va de soi qu'il ne sera pas possible de pêcher quand un navire sera amarré sur un coffre. Pour autant, c'est déjà le cas avec un navire au mouillage à l'ancre.

Le DML précise toutefois que les coffres, qui serviront d'habitat, risquent de générer une vie sous-marine qui pourrait créer des points d'attraction pour les pêcheurs plaisanciers et chasseurs sous-marins. Il pose la question de la nécessité de réglementer.

La CCI précise qu'un suivi scientifique est prévu et qu'il vaut sans doute mieux attendre un premier retour avant d'envisager des mesures.

Les pêcheurs précisent que le coffre 3 est sur la route de sortie du port Tino Rossi. Ayant pour habitude de sortir de nuit, ils souhaitent que le coffre soit éclairé.

Le service des phares et balises confirme que le coffre se situe dans la route d'entrée/sortie du port Tino Rossi et qu'il est susceptible de constituer un obstacle à la navigation. Le service confirme sa préconisation de déplacer le coffre au sud-ouest. Dans tous les cas il devra être éclairé, notamment quand aucun navire ne sera amarré dessus.

La signalisation des coffres de manière générale pose problème en cas d'agitation du plan d'eau, d'inclinaison du coffre ou autre. Le sujet fait débat au niveau international. Sur un plan plus local, les coffres croisière et Capucins illustrent ces difficultés.

La CCI présente les détails techniques des coffres croisière et Capucins.

L'éclairage du coffre Capucins est sur la face la plus basse et selon l'inclinaison du coffre, le feu est invisible depuis le large.

Une vidéo est projetée pour présenter le coffre croisière en fonctionnement ; il comporte trois feux à 120° qui le rendent en théorie visible sous tous les angles.

Le service phares et balises apporte quelques réserves :

- les trois feux ne sont pas synchronisés et le rythme crée de la confusion. Il vaudrait mieux l'éclairer plutôt que le baliser ;
- le coffre croisière est dans un secteur qui bénéficie largement de l'éclairage des terre-pleins du port, le coffre Citadelle sera dans un secteur peu ou pas éclairé ;
- le coffre croisière est dans le port, hors de la route maritime tandis que le coffre citadelle sera dans la route maritime.

Pour le coffre Citadelle, les phares et balises préconisent :

- pas de balisage lumineux du coffre proprement dit ;
- si possible la mise en place d'une balise à flotteur immergé (BFI). Ce type de dispositif relié au fond par des tubes rigides est garanti jusqu'à 35 mètres de fond ; or, à cet endroit précis on a 50 mètres de fond ;
- à défaut, la mise en place d'une balise distincte sous la forme d'une marque latérale babord pour marquer la route d'accès au port en limite est du cercle d'évitage. Cette solution a cependant l'inconvénient majeur de générer un nouveau cercle d'évitage qui pourrait potentiellement décaler la route d'accès au port de près de 400 mètres vers l'est.

Les pilotes s'interrogent sur la possibilité d'éclairer le coffre depuis la terre plutôt que de le baliser.

Les phares et balises précisent qu'un éclairage n'offre aucune garantie en termes de signalisation d'un danger maritime. Juridiquement, les responsabilités seraient également à définir.

Les pilotes ne sont pas favorables à la mise en place d'une marque latérale babord qui serait en soi un obstacle à la navigation en se situant sur la route qui est empruntée en cas de houle de sud-ouest. D'autre part, elle serait susceptible de contrarier des manœuvres d'évitage.

Les pilotes posent la question de baliser le coffre avec un feu sur un mât dont la hauteur serait suffisante pour prévenir un phénomène d'inclinaison modéré.

Les phares et balises précisent que le balisage sur le coffre n'est pas suffisant. Il n'est pas non plus garanti du fait de la gîte que les coffres ne manqueront pas de prendre. Par ailleurs, de nombreux retours d'expérience font apparaître une immersion des coffres de plaisance et de leurs dispositifs de balisage ou d'éclairage. La mise en place d'une BFI ou d'une marque latérale est donc indispensable.

La préconisation de décalage du coffre vers le sud ouest, les fonds étant moindres, semble difficilement envisageable, la mise en place d'une BFI paraît plus simple. Par ailleurs, le cercle d'évitage s'écarte de la route maritime et la mise en place d'une marque latérale n'est plus nécessaire.

La DML demande si une réduction de la taille maximale des navires susceptibles d'être accueillis au coffre ne pourrait pas aider à résoudre certains problèmes en réduisant le cercle d'évitage.

Cette proposition ne peut être débattue en séances faute d'avoir des éléments techniques fiabilisés. Elle devra être débattue à nouveau sur la base d'une étude complémentaire.

La question est posée de savoir si la mise en place d'une BFI avec l'emplacement initial serait de nature à garantir la sécurité.

La commission n'est pas en mesure de trancher le débat. Eu égard aux enjeux, le DML propose d'organiser une CNL spécifique sur la base d'une étude complémentaire intégrant tous les paramètres.

La commission émet un avis favorable pour les projets de coffres 1, 2 (plage Saint François) et 4 (plage du Lazaret) avec les prescriptions suivantes :

- le maître d'ouvrage devra travailler à un léger déplacement permettant de garantir 10 mètres de sonde sur la totalité des cercles d'évitage ;
- le maître d'ouvrage travaillera sur la base des abaques qu'il a présentés et avant mise en exploitation à un règlement permettant de garantir la sécurité de l'accueil des navires en toute période ;
- après mise en exploitation le maître d'ouvrage informera à leur demande les associations sportives, dont la SNA, pour ne pas pénaliser l'organisation et la sécurité des manifestations nautiques dans le secteur de Saint-François ;
- les coffres seront de couleur blanche ; ils ne comporteront pas de feu ; après mise en place et relevé de leur position effective ils seront inscrits sur les cartes marines.

La commission, constatant l'existence de risques pour la navigation au niveau du coffre 3 (jetée de la Citadelle) tel que projeté à ce stade, constatant par ailleurs que sa mise en place accompagnée des dispositifs de balisage préconisés par le service compétent constituerait un obstacle à la navigation sur la route d'accès aux ports de commerce et de plaisance, constatant enfin que le maître d'ouvrage est prêt à étudier une nouvelle implantation sans toutefois être en mesure de produire en séance les paramètres techniques nouveaux, décide de l'ajournement de l'examen de ce point précis. Une nouvelle commission pourra être convoquée sur la base d'un nouveau dossier technique que le maître d'ouvrage pourra produire.

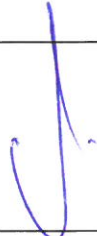

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 18 heures.

Le président,
Le Directeur Adjoint
délégué à la Mer et au Littoral
de Corse du Sud
Riyad DJAFFAR



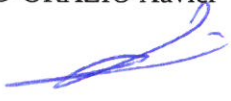

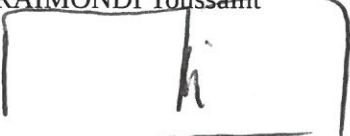
Handwritten text, possibly a signature or date, located in the center of the page.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL DE LA COMMISSION NAUTIQUE LOCALE
DU 2 OCTOBRE 2019
POUR LE PROJET DE MISE EN PLACE DE COFFRES DÉDIÉS A LA GRANDE PLAISANCE
-
BAIE D'AJACCIO

Membres de droit

<p>Le président Riyad DJAFFAR, directeur départemental adjoint des territoires et de la mer, délégué à la mer et au littoral de Corse-du-Sud</p>	<p>Représentant le préfet maritime de la Méditerranée et la préfète de Corse-du-Sud</p>	
<p>Edouard Gourd</p>	<p>Représentant le directeur départemental adjoint des territoires et de la mer, délégué à la mer et au littoral de Corse-du-Sud</p>	

Membres temporaires

Collège	Membre titulaire	Membre suppléant
Collège des pilotes	<p>M. MONDOLONI Patrick</p> 	M. QUESADA Marc
Collège de la SNSM	<p>M. CLEMENCEAU Jean</p> 	M. FOGACCI José
Collège des pêcheurs professionnels	<p>M. D'ORAZIO Xavier</p> 	M. MARAS Jean-Dominique
collège des activités de plaisance	<p>M. FICHOU Alain</p> 	M. DUMOULIN Christophe
Collège du lamanage	<p>M. RAIMONDI Toussaint</p> 	M. DE ROSA Jean-Baptiste

