



Mesdames et Messieurs les membres de La Commission Particulière du Débat Public,

Le pilotage maritime consiste dans l'assistance donnée aux capitaines, par un personnel commissionné par l'État, pour la conduite des navires à l'entrée, à la sortie des ports, dans les ports et dans les rades. Le pilotage, service public organisé par l'État conformément au dispositif réglementaire prévu par la loi, est obligatoire pour tous les navires selon des dispositions fixées par la réglementation locale. Le pilote, ancien capitaine de la marine marchande, a une parfaite connaissance des lieux, des règles de navigation locales et est un expert de la manœuvre des navires.

C'est en cette qualité d'expert que les pilotes de Port la nouvelle souhaitent apporter leurs contribution au débat public « Port-La-Nouvelle 2015 » :

Le « navire projet » retenu par le maître d'ouvrage est le choix qui représente l'évolution, dans ses dimensions et sur le moyen-long terme, du navire que nous recevons aujourd'hui sur le poste pétrolier de déchargement en mer de Port la nouvelle (Sea-line). Cette évolution prévisible résulte de l'analyse faite par les courtiers maritimes (BRS) du carnet de commande des armateurs en cours et à venir et de l'offre transport associée.

Le « navire projet » est le résultat de la fusion du « handysize max » avec le « Panamax » appelé lui à disparaître en raison de la mise en service prochaine des nouvelles écluses du canal de Panama.

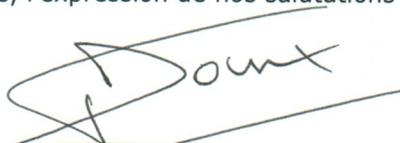
Confrontés régulièrement aux contraintes d'admission que supportent les navires, avec des demandes toujours plus fréquentes pour des navires toujours plus grands dans le port d'aujourd'hui et sur le poste Sea-line; nous avons défendus que le « navire projet » retenu puisse accéder, comme dans tout port moderne, 24h/24 et par toutes conditions météorologiques dans le futur port, dans le respect des plus hautes recommandations de sécurité émises par le groupe de travail constitué par des associations internationales spécialisées (« PIANC – IAPH » working group 97).

Nous nous sommes assurés que ces préconisations aient bien été prises en compte, notamment sur les largeurs et profondeurs des chenaux d'accès, les distances d'arrêt, les rayons des courbes de giration et les diamètres des cercles d'évitage.

Dotés d'un outil de simulation de manœuvre qui intègre la vision géographique mais aussi la dimension bathymétrique de nos ports et rades, nous avons pu tester les alternatives d'aménagement 3-A-Sud et 3-A-Nord du projet PLN 2015. Cet outil, le SPSA, installé à Nantes, est le fruit d'un partenariat entre les pilotes de quatorze stations de pilotage maritime de France et d'Outre Mer. C'est aujourd'hui un lieu unique de partage d'expérience entre pilotes manoeuvrant sur des navires et dans des ports dont les dimensions varient des plus petits aux plus grands. Il amène ainsi, une vision des plus large sur des projets d'aménagement portuaire.

La version 3-A-Sud est celle qui a obtenu, de loin, les meilleurs résultats et supporte les plus hauts standards en matière de sécurité nautique.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.



Frédéric DAUX / Président

BRS : Barry Rogliano Salles

PIANC : Permanent International Association of Navigational Congress.

IAPH : International Association of Ports and Harbours

SPSA : Syndicat des Pilotes du Simulateur de l'Atlantique de Bretagne et d'Outre-mer

