

Le 15 octobre 2021

Service Investissements - Siège

Rédacteur : Henri ANGIER

@ : h.angier@compagniedesportsdumorbihan.fr

Tel : 02 97 42 61 52

SITE : HOUAT

NOTE n°: 03-2021

OBJET : Protection du port et aménagement d'un ponton

Annexes :

A. Situation actuelle

Unique port de Houat opérationnel à ce jour, Saint Gildas a été construit en 1956 après la destruction par une violente tempête en 1951 de la digue sud de port Er Beg situé au sud de l'île.

Il a peu évolué depuis sa construction. Un terreplein a été construit dans les années 80 pour y bâtir un bâtiment afin de soutenir l'intense activité pêche jusqu'à la fin du siècle dernier.

Le secteur de la pêche, après une baisse importante de la flotte pendant 15 ans, évolue positivement avec une progression du nombre de bateaux depuis 5 ans.

A.1. ÉQUIPEMENTS ET SERVICES :

Le port de Saint Gildas est un port départemental sous-concédé depuis le 1er juillet 2018 à la Compagnie des Ports du Morbihan qui en est à la fois concessionnaire et exploitant.



Les principaux services du port de Houat sont :

- Gestion des emplacements à flot et des mouvements des navires
- blocs sanitaires / douches accessibles 24/24
- WIFI
- Boutique du port
- Accueil et service de rade en moyenne et haute saison
- Aide à l'amarrage en moyenne et haute saison
- Service de manutention et de stockage à terre en 2022
- Station carburant SP 98 pour plaisanciers
- Station carburant en gasoil détaxé pour les professionnels
- Gestion et entretien des installations techniques des pêcheurs
- Accueil tourisme
- Point d'apport volontaire de collecte des déchets

L'activité pêche du port se déroule toute l'année et nous observons un tonnage pêché en progression avec l'arrivée de nouveaux bateaux. Les conditions d'embarquement des pêcheurs sont peu sécurisées (passage à bord de leur bateau par de petites annexes de jour comme de nuit et risque de chute à la mer).

Les liaisons maritimes maintiennent la continuité territoriale du 1er janvier au 31 décembre à l'exception des journées où les phénomènes météo peuvent les interrompre. Le service des liaisons maritimes est renforcé en saison estivale et de nombreux navires passagers accostent en saison et débarquent leurs passagers à l'unique cale de l'île.

Destinataire :

Copies :

L'activité plaisance est très dépendante des conditions météorologiques. Une haute saison en juillet-août, une moyenne saison d'avril à fin septembre et une basse saison d'octobre à mars. Deux types de navigateurs utilisent les services du port : Les bateaux habitables qui séjournent une ou plusieurs nuits sur les bouées et les dayboats qui utilisent les services du port pour s'amarrer et aller à terre avec l'aide du service de rade.

L'absence de ponton d'accueil ne permet pas l'accueil de visiteurs dans de bonnes conditions en hiver (absence d'électricité, conditions d'embarquement et de débarquement précaires...).

A.2. CAPACITEE ET EQUIPEMENTS

	Port Saint Gildas 2021
Ligne A	27 (dont 6 bateaux de pêche)
Ligne B	20
Ligne C l'échouage	33
Bouée visiteurs à l'embossage	20
Bouée zodiac (4)	4
Bouée visiteurs en pleine eau	13
Total	117

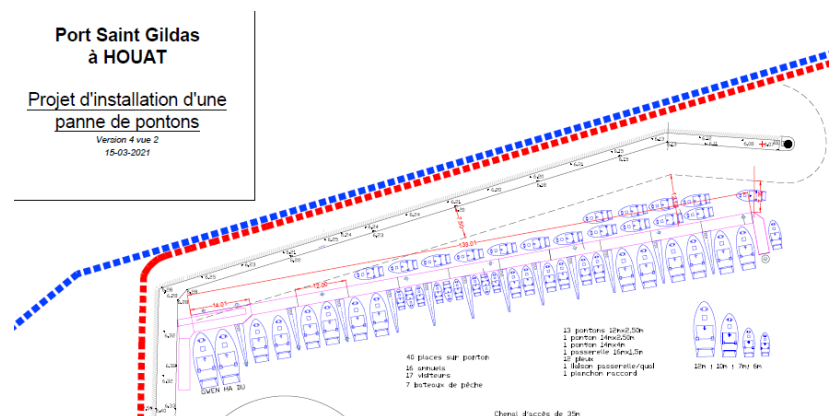


B. Besoins à appréhender pour le plan d'eau du port

B.1. CONFORT ET SECURITE DES USAGERS

L'embarquement à bord des bateaux des marins pêcheurs et des plaisanciers s'effectue par de petites échelles le long du mole pour rejoindre des annexes ou barques au pied de celles-ci. Par forts coefficients et à basse mer, la hauteur au dessus du vide peut atteindre 7 mètres. Lorsque cette opération se déroule de nuit, le danger est accentué.

La mise en place d'un ponton permettrait de sécuriser ces phases d'embarquement et de débarquement des marins. La cale du port est très utilisée puisque seul point d'accostage pour les mouvements des personnes mais aussi des marchandises et de la pêche. Le ponton permettrait de limiter ces interactions permanentes, sources de conflits et potentiellement d'accidents. Les flux de plaisanciers transitant uniquement par le ponton, la cale serait plus disponible pour les navires passagers et le trafic des marchandises.



B.2. AMELIORATION DE LA PROTECTION DE L'ABRI

Le port de Saint Gildas est exposé aux tempêtes de secteurs Ouest, Nord et Est.



Figure 48 : Clichés historiques de la tempête du 7 février 1996 (source : Hôtel des Iles, Houat)

Les défauts de protection du port sont de trois ordres :

1. Le môle de protection du port par tempêtes de secteurs Ouest à Nord est, comme beaucoup d'ouvrages construits dans les années 60, trop bas. Le môle subit un effet de submersion dès les tempêtes d'occurrence annuelle.
2. Le musoir en enrochement autour du phare d'entrée du port crée un phénomène de diffraction des houles de secteurs Ouest à Nord, qui, bien qu'affaiblies, entrent donc dans le port.
3. Le port n'est pas protégé des houles de secteur Nord-Est.

Trois solutions de protection, potentiellement cumulatives, ont été étudiées par un bureau d'études.

B.2.1. Solution 1 : réhausse du parapet

Par tempête de secteur Ouest à Nord, la houle déferle sur le môle de protection du port. Des franchissements d'eau importants sont constatés créant un risque pour les biens et les personnes.

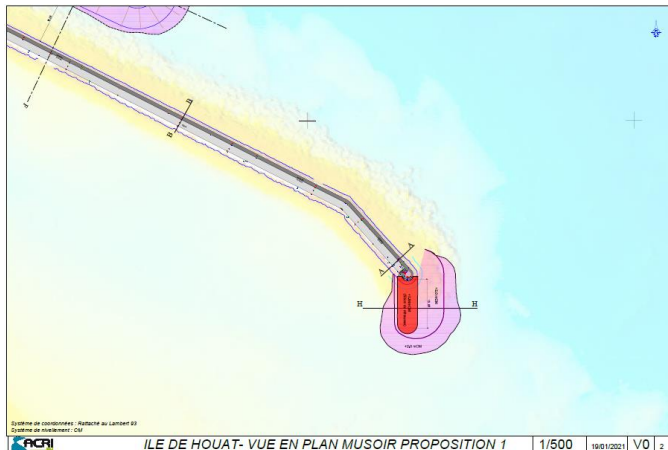


La réhausse du parapet permettrait de limiter les franchissements et de sécuriser les équipements du port et les abords de la cale à passagers.

Ces franchissements contribuent à une agitation en fond de port.

L'étude optimale de sécurisation du port évoquait des hauteurs de réhausse de l'ordre de 1,5 m, voire 2 m sur certains points sensibles tel que l'angle nord-ouest du môle. Pour le maintien de la qualité de l'environnement, il est proposé de limiter les réhausse à 50 cm en partie courante et à 1 m sur les points sensibles au droit de la cale et de l'angle nord-ouest du môle.

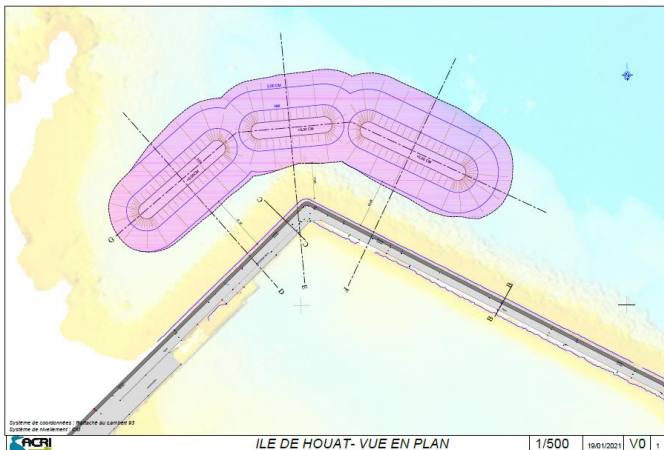
B.2.2. Solution 2 : extension du musoir



La création d'une paroi déflecteur en prolongement du musoir limitera les diffractions et améliorera la protection face aux houles entrant directement dans le port.

Ce prolongement du musoir améliorera sensiblement l'agitation dans le port.

B.2.3. Solution 3 : digue extérieure



Il a également été étudié une digue extérieure dont l'objectif est de casser l'énergie de la houle en amont des ouvrages portuaire en forçant le déferlement avant le môle. Son rôle est très efficace sur les houles dominantes de secteurs Ouest à Nord-Ouest mais pratiquement nulle pour les houles de Nord à Est.

Cette digue extérieure est située en dehors des emprises du port de plaisance. L'estimation de l'ouvrage est disproportionnée par rapport au budget du port.

C. Propositions

La demande des usagers du port est de disposer à court terme d'un ponton qui améliorera leur confort.

Sur les 4 propositions précédentes, 2 d'entre elles ne permettent pas de répondre à ce besoin sur le court terme et semblent donc moins pertinentes :

- La proposition consistant à protéger le port sans réaliser le ponton
- La proposition globale de réalisation du ponton et de la protection du port (Réhausse du parapet + prolongement du musoir). Si cette proposition reste cohérente sur le plan de l'aménagement du plan d'eau, elle sera longue à mettre en place. En effet, les délais administratifs pour monter le dossier seront conséquents.

A contrario, réaliser le ponton seul, ou réaliser le ponton avec la réhausse du parapet, répondra à la demande d'amélioration du confort des usagers. Mais la mise en place d'un ponton seul présente un risque de casse significatif lors des tempêtes.

Réaliser le ponton seul avec la réhausse du parapet permettrait de répondre au besoin d'amélioration du confort des usagers sur le court terme tout en diminuant les franchissements d'eau. La sécurité des usagers serait alors elle aussi améliorée. Cette solution est suffisamment pertinente pour assumer un risque de casse ponctuelle au niveau du ponton.