



**COMMUNE DE BARFLEUR**

-----

**SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER  
STATION DE BARFLEUR**

-----

**AMELIORATIONS DE LA DISPONIBILITE OPERATIONNELLE  
DU CANOT TOUT TEMPS  
ET D'ACCES A UN MOUILLAGE EXTERIEUR AU PORT**

-----

**NOTICE DE PRESENTATION**



## **PREAMBULE**

La commune de Barfleur a décidé de soutenir la société nationale de sauvetage en mer (SNSM), station de Barfleur, dans sa démarche d'améliorer la disponibilité opérationnelle du canot tout temps.

### **1- CONTEXTE PORTUAIRE**

Le port de BARFLEUR est situé à l'extrémité nord-est de la presqu'île du Cotentin. C'est un port très ancien, porteur d'une longue tradition maritime. Il était déjà cité au XI<sup>e</sup> siècle (nauffrage en 1129 de la Blanche Nef qui ramenait en Angleterre les enfants d'Henri 1<sup>er</sup> d'Angleterre).

Aujourd'hui, ses digues et quais permettent d'abriter environ 140 bateaux amarrés sur un dispositif de chaînes mères et chaînes filles, qui échouent à marée basse. Une vingtaine de navires de pêche professionnelle sont amarrés le long du quai ou sur la zone de mouillages. La pêche et le tourisme sont les deux principales activités économiques.

### **2- LA STATION DE SAUVETAGE SNSM**

La mer de la Manche est l'une des plus fréquentées du Monde. Le "Raz de Barfleur" désigne le passage, au large de la pointe de Barfleur, où se forme un puissant courant de marée qui, dans certaines circonstances, occasionne une mer difficile et dangereuse. L'implantation d'un vaste champ éolien, en mer, a été retenue, au nord-est de Barfleur.

La station de sauvetage du port de Barfleur, créée en 1865, est l'une des plus anciennes. En 1955, un bâtiment est construit pour abriter le canot tous temps "Crestey et Sauvé", qui interviendra plus de 400 fois jusqu'en 1997.

Aujourd'hui 30 bénévoles œuvrent pour cette station, dont 22 sont habilités à embarquer sur les 2 navires dont ils disposent :

- un canot tous temps (CTT) SNS 086 "AMIRAL DE TOURVILLE", mis en service en 1997, amarré le long d'un quai, soumis aux contraintes des marées qui limite ses interventions,
- un canot semi-rigide "Le Hintar", de 5 m de long, stocké à terre et mis à l'eau à partir d'une cale, opérationnel même lors des marées basses.



Ces deux moyens sont complémentaires. Le semi-rigide (disponible à toute heure de marée, vitesse rapide, délai de mise en œuvre très court avec un équipage réduit) est parfaitement adapté aux interventions à proximité de la côte et notamment pour porter assistance à la petite plaisance. En revanche, la disponibilité du canot tous temps est fortement contrainte par les heures de marée.

De 2011 à 2021, les bénévoles ont effectué environ 65 interventions, sur ordre du "Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage" (CROSS) de Jobourg.

### **3- EVOLUTIONS POUR UNE MEILLEURE DISPONIBILITE OPERATIONNELLE**

Consciente des enjeux de sécurité et d'exploitation, la SNSM a entrepris une réflexion globale pour améliorer la disponibilité opérationnelle du CTT.

Une première amélioration a été réalisée en 2021 par son déplacement du quai Henri Chardon vers le long de la cale de l'église procurant un gain de temps d'environ 40 minutes lors des marées de vives eaux.

La deuxième amélioration porte sur l'implantation d'un mouillage extérieur au port, rendant le CTT disponible, quelle que soit l'heure de la marée, sauf aléas météorologiques. Deux emplacements extérieurs ont été examinés :

A- "la Vimberge" : éloigné de 500 m de l'entrée du port, l'équipage embarquera sur le CTT à partir du semi-rigide de la station, mis à l'eau à partir de la cale de l'Eonde. La SNSM dispose d'un arrêté d'occupation temporaire du domaine public maritime pour ce mouillage.

B- "l'anse de la Masse" : cet emplacement procure une meilleure protection aux vents du sud et il est surtout plus proche du rivage. L'équipage embarquera sur le CTT à partir du semi-rigide de la station tracté par un Quad et mis à l'eau à partir d'une petite cale existante dans l'anse de la Masse.

Ces deux emplacements ne seront pas utilisables pendant les périodes de fortes agitations liées aux mauvaises conditions météorologiques. Dans ce cas, le CTT devra rejoindre son poste à quai.

Le **deuxième emplacement** est celui qui répond le mieux aux besoins en garantissant la sécurité de l'équipage.



#### 4- L'ACCES A LA MER dans l'anse de la Masse

Pour embarquer sur le CTT, dans l'anse de la masse, l'équipage utilisera son semi-rigide et sa remorque de mise à l'eau, tractée par un quad. Il transitera, du garage, vers une petite cale de mise à l'eau existante.

Cet accès à la mer existant est constitué d'une dalle de béton, (21 m sur 3 m) s'appuyant sur le rocher. Deux murets en maçonnerie bordent cette cale. Elle est uniquement utilisée pour la mise à l'eau de petites embarcations de plaisance et occasionnellement par les élèves de l'école de voile.



Toutefois, pendant les marées basses, la cale débouche sur une surface impropre (cailloux, tête de roches et sable) qui rend périlleux le roulage de la remorque de mise à l'eau de la SNSM.



## **5- PROJET D'ACCES A LA MER**

Afin de sécuriser la mise à l'eau du semi-rigide et de permettre le ralliement du CTT au mouillage quelle que soit la marée, un prolongement de la cale existante est à réaliser.

L'usage principal de cette cale est d'être emprunté par le zodiac de la SNSM. L'ouvrage, uniquement accessible par une petite rue et ne disposant pas d'espace de stationnement ne pourra pas être utilisée pour mettre à l'eau des bateaux sur remorques. Occasionnellement, elle pourra être utilisée pour les remontés des petits dériveurs de l'école de voile.

Le nettoyage de la cale sera pris en charge par la station SNSM de Barfleur.

La cale actuelle, non titrée, est située dans le domaine communal de Barfleur. Le prolongement situé sur le domaine public maritime (DPM) fera l'objet d'un avis des services concernés.

## **6- TRAVAUX A ENTREPRENDRE (voir la vue en plan).**

Les travaux suivants sont à réaliser :

- installation et balisage du chantier,
- préparation de l'emplacement avec déplacement du sable, sans enlèvement,
- déplacement de quelques cailloux, sans enlèvement,
- léger écrêtage de certaines têtes de roche.
- réalisation d'ancrages dans la roche
- coffrage
- réalisation d'une dalle en béton armé sur une longueur de 20m, sur 2,50 m de large et une épaisseur moyenne de 0,20 m,
- repli/nettoyage du chantier, avec emmené en décharge réglementaire, des matériaux impropres.

### **DEROULEMENT DU CHANTIER**

Après avis et autorisation des services administratifs concernés pour l'occupation du DPM, un arrêté municipal autorisera la circulation et l'accès au chantier.

Les travaux, réalisés par une entreprise, se dérouleront sur 2 semaines, uniquement lors des marées basses et de jour, hors week-end et jours fériés. L'accès au chantier s'effectuera par la cale existante, aucun moyen nautique ne sera nécessaire. Un engin type tractopelle sera principalement utilisé.

## **7- ESTIMATION**

La dépense est estimée à 20 000 € TTC, avec un financement de la SNSM.