

PROCÈS VERBAL

des travaux de la grande commission nautique
tenue le 26 juin 2019 au port de l'Aiguade,
relative au projet de mise en sécurité du port de l'Aiguade du Levant.

REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE

Conformément aux dispositions du décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques et suite à l'arrêté n° AP19/96 du 12 juin 2019 du président de la métropole Toulon Provence Méditerranée portant désignation des membres temporaires de la grande commission nautique, celle-ci s'est réunie à l'île du Levant le mercredi 26 juin 2019, pour émettre un avis sur le projet de mise en sécurité du port de l'Aiguade du Levant.

La commission était composée de :

M. Benoît ROUVIERE, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M. Olivier PARVILLERS, ingénieur en chef de 1 ^{ère} classe des études et techniques de l'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M. Eric LEFEBVRE, administrateur en chef de 1 ^{ère} classe des affaires maritimes, directeur adjoint des territoires et de la mer du Var, délégué à la mer et au littoral (DDTM 83 - DML)	Membre de droit

Membres temporaires titulaires :

Mme Laurence NEGER	Représentant les plongeurs
M. Christian MOLINERO	Représentant les pêcheurs professionnels
M. Frédéric CAPOULADE	Représentant les plaisanciers

Membres temporaires suppléants :

M. Christophe CHEVALIER	Représentant les pêcheurs professionnels
M. Jean-Marie HUC	Représentant les transports de passagers
M. Fabien VINCENT	Représentant les transports de passagers

Assistaient également à la réunion :

M. Julien BREMOND	DDTM 83, DML adjoint
Mme Brigitte GELMAN	Héliopolis
M. Hervé GALL	Subdivision des Phares et Balises
M. Rémy CASSAN BARNEL M. Patrick GARCIA M. T. Thierry AUBRY M. Jo LODICO M. Gabriel REMOLEUR	TPM

M. Alain PEGLIASCO	TMML – Travaux maritimes et mécaniques du Lavandou
--------------------	--

Le président remercie messieurs Cassan Barnel et Lefebvre pour le soutien apporté à l'organisation de la réunion de la commission, respectivement par le personnel de TPM et de la DDTM 83, et l'ensemble des participants pour leur présence.

Le président rappelle la composition et le fonctionnement de la commission et fait remarquer que la GCN n'est compétente que pour émettre des avis sur les aspects nautiques du projet (en particulier les aspects liés à la sécurité nautique), à l'exclusion des problèmes juridiques, économiques, financiers, écologiques ou patrimoniaux. Au cours de cette grande commission nautique, ce sont les marins pratiques représentatifs des usagers de la mer qui, après en avoir débattu ensemble et avec les membres permanents et de droit, proposent des recommandations.

SYNTHESE DU DOSSIER

1. INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

Les objectifs du projet sont de mettre en sécurité le plan d'eau du port de l'Ayguade du Levant en assurant la continuité territoriale dans de bonnes conditions. Il a été conçu de manière à assurer une tranquillisation du plan d'eau. L'objectif n'est pas de réaliser une protection « tout temps », compte tenu de l'exposition du site aux houles et de l'important financement que cela engendrerait. Les ouvrages envisagés permettront l'accostage des bateaux durant la majeure partie de l'année, hors épisodes de tempête et de coups de mer durant lesquels les ouvrages seront franchis.

2. PRESENTATION DU PROJET

M. Cassan Barnel présente le projet. Celui-ci porte sur la mise en sécurité du port de l'Ayguade du Levant.

Le projet consiste en :

- l'enlèvement de l'épave du Benzène,
- la consolidation et la reconfiguration de la digue ouest à partir d'enrochements et la réalisation d'un tenon sud-ouest,
- le réaménagement d'un quai de 40 mètres pour l'activité RORO au Sud.

L'ensemble de ces travaux permet une mise en sécurité du port afin d'assurer une exploitation normale du port et la sécurité des usagers.

Le calendrier prévisionnel est le suivant :

- Date de début des travaux : fin 2020
- Date de fin des travaux : printemps 2021
- Durée d'exécution : environ 6 mois

Le montant des travaux est estimé 3.435.000 € HT.

Le projet est présenté dans son détail par M. Garcia.

Le port sera partagé entre une activité de commerce avec l'exploitation des vedettes à passagers et du quai Ro-Ro, et une activité plaisance et pêche dans la partie nord du port.

• Retrait de l'épave du Benzène

Le retrait de l'épave du Benzène au niveau de la digue ouest constitue une nécessité à plusieurs titres :

- sécurisation de la zone et renforcement de la digue ;
- préservation de l'herbier de posidonie situé en pied de digue.

Depuis 1967, la coque du pétrolier « Le Benzène » est destinée à protéger le port de l'Ayguade du Levant des vents Nord-Ouest. En 1986, un enrochement a relié la coque aux rochers situés au Nord du port afin de compléter le dispositif de protection. Néanmoins, l'épave du Benzène se délite aujourd'hui totalement et des morceaux de ferrailles sont retrouvés sur les herbiers de posidonie situés en pied du navire. En 2010, le Syndicat Mixte Ports Toulon Provence a fait découper l'avant de la coque du Benzène afin d'enlever divers morceaux dangereux s'étant détachés de l'épave.

Le rapport établi par SOGREAH en janvier 2005 estimait la durée de vie de l'épave entre 5 et 10 ans. En effet, l'épave, au vu de son délabrement, ne peut être renflouée et ne peut être remplie de béton ou enrochements pour constituer une digue, sa structure n'y résisterait pas.

Le retrait de l'épave du Benzène dans le projet permettra à la fois de compléter la digue ouest par des enrochements et de supprimer le risque que constitue le détachement des morceaux de ferraille pour l'herbier de posidonie situé au pied de la coque.

Préalablement au retrait de l'épave du Benzène, un repérage des morceaux immergés sera effectué. Le chantier destiné à assurer l'enlèvement sera entouré de clôtures et surveillé en continu (enlèvement de l'épave en milieu confiné). A l'issue du chantier, une inspection complète sera réalisée pour s'assurer que tous les débris de l'épave ont été retirés.

- **Consolidation de la digue ouest par enrochements et réalisation d'un tenon sud-ouest**

La digue ouest du port de l'Ayguade du Levant sera totalement composée d'enrochements naturels de 3/6 T. En effet, suite au retrait de l'épave du Benzène, le morceau de digue déjà constitué sera complété par des enrochements. La digue permettra alors de protéger le port de l'Ayguade du Levant des houles de secteur ouest.

Le tenon sud-ouest pourrait être composé d'une structure absorbante de type « Jarlan » ou de caissons en béton. La digue verticale de 35 m x 8 m est fondée sur le sol sableux consolidé au préalable. Ce sol est consolidé afin d'éviter le glissement de l'ouvrage. La voie de circulation est de 4 m à la cote +1,5 m IGN. La partie côté mer est ouverte en partie supérieure afin de permettre la dissipation de la houle. Le mur de couronnement est arasé à la cote de +2,5 m IGN.

Dans le prolongement de cet ouvrage, un tenon sud-ouest sera réalisé. Il est également destiné à protéger le port de l'Ayguade du Levant des houles de secteur ouest et de l'essentiel des régimes de houles destructeurs.

- **Réalisation d'un quai de 30 mètres pour l'activité RORO au sud**

La réalisation d'un quai Ro-Ro (Roll-on, Roll-off) au sud du port permettra de résoudre les problèmes de vétusté du quai actuel et de répondre aux besoins des navires et du trafic existant aujourd'hui (navettes de transport, courrier, marchandises). En effet, le volume de fret a considérablement augmenté au cours des dernières années au niveau du port de l'Ayguade du Levant, les quais actuels sont devenus insuffisants.

- **Evolution du balisage**

M. Gall présente l'évolution du balisage impliqué par les modifications de la topographie.

a) Situation actuelle

Une bouée passive latérale bâbord à la position 43°00,92'N 006°25,95'E (WGS84) a été mise en place avant 1981, elle permet de matérialiser le danger représenté par l'épave coulée du Benzène.

Depuis 1995, une signalisation lumineuse était réclamée par l'ensemble des usagers locaux, et plus particulièrement par les bateaux taxi et les pêcheurs qui utilisent le port de nuit. Cette demande a fait l'objet d'une commission des phares le 12 novembre 2007 qui a validé l'éclairage de la bouée avec un feu rouge, doté d'un rythme à 2 éclats en 6 secondes pour une portée nominale de 4M.

b) Situation proposée

La DIRM Méditerranée propose de supprimer la bouée qui matérialisait le danger représenté par l'épave du Benzène et de déplacer le feu sur l'angle sud-ouest du nouveau tenon.

Le Référentiel Nautique et Technique préconise une portée nominale des feux de musoir de 6 M lorsqu'ils sont à technologie LED.

Ces caractéristiques ont été validées par l'expert nautique national du CEREMA.

3. SYNTHÈSE DES DÉBATS

Suite à la présentation du projet, les échanges ont porté sur :

- la longueur de 30 m du nouveau quai Ro-Ro et sa position proche de l'actuel débarcadère : compte tenu de la taille des vedettes, il est demandé que le quai soit allongé à 40 m et décalé au maximum vers le Sud.

- Afin de contenir le coût du projet, la solution de positionner un duc d'Albe une dizaine de mètres avant le quai est retenue. De plus, le décalage vers le sud du quai sera examiné afin de libérer de la place pour les manœuvres. Ce duc d'Albe devra porter une marque de balisage active car il marquera aussi l'avancée rocheuse située à l'entrée du port côté sud.
- la fréquentation de la partie commerciale qui va être développée avec le nouveau quai Ro-Ro : afin d'éviter la saturation du port, il apparaît nécessaire de prendre en compte l'accroissement de la fréquentation du port en fixant un plan de charge du port en concertation avec tous ses usagers, en particulier pour la haute saison.
- la planification des travaux pour éviter la fermeture du port : en toute logique, la construction du tenon doit être réalisée en fin de travaux car elle condamnera l'accès au côté nord du quai actuel pour les navires desservant l'île. Ainsi, il convient de commencer par la construction du nouveau quai Ro-Ro et, éventuellement en parallèle, l'enlèvement de l'épave du Benzène et le renforcement de la digue ouest.
- le balisage pendant la phase travaux : un balisage est à prévoir en complément de la présence d'une barge ou de navires dédiés aux travaux. Ce balisage devrait aussi être complété par une réglementation limitant la vitesse à proximité du chantier pour réduire les risques d'accident dû à l'agitation du plan d'eau.
- l'emploi d'une barge pour les travaux implique l'identification d'un port de repli et l'examen des conditions d'accueil associées.
- les éventuelles modifications de l'agitation du plan d'eau suite aux constructions envisagées : des simulations ont été faites conduisant à la définition du tenon sud-ouest pour permettre une exploitation maximale du port et assurer la continuité de la desserte de l'île hormis pendant une dizaine de jours de conditions très défavorables.
- la pérennité du quai actuel qui sera repris lors des travaux afin d'en prolonger son utilisation.
- l'accueil des plaisanciers : le plan d'implantation des places sur pontons sera revu pour prendre en compte la construction du tenon. La longueur maximale admissible devrait être de 11 m.

4. TOUR DE TABLE

Lors du tour de table, les éléments suivants sont mentionnés :

- M. Pegliasco prend note de l'organisation retenue pour l'exploitation du port avec une répartition claire des activités ;
- M. Vincent insiste sur l'importance de gagner en longueur pour l'accostage des navires qui desservent l'île par rapport à la longueur de 30 m retenue pour le quai Ro-Ro ;
- M. Gall rappelle que le changement de technique permettra une portée plus grande du feu rouge, qui passera ainsi de 4 M à 6M ;
- M. Capoulade souligne le besoin de protection au niveau du tenon pour parer un risque de collision par mauvaises conditions, par l'adoption d'une forme arrondie par exemple ;
- M. Chevalier précise que ce besoin vaut aussi pour le côté sud ;
- M. Molinero souligne qu'il faut atteindre les objectifs avec les moyens à disposition ;
- M. Aubry confirme la bonne prise en compte des différents points soulevés lors de la commission, notamment ceux d'organiser le trafic et d'informer les navigateurs sur la réalisation de travaux ;
- M. Lodico confirme le besoin d'un duc d'Albe en l'absence de quai plus long ;
- M. Cassan-Barnel explique que les dossiers doivent être lancés sans délai pour assurer le bon financement des travaux en bénéficiant des différentes possibilités annoncées ;
- M. Garcia constate l'apport de la grande commission nautique pour la définition du projet et rappelle l'importance de celui-ci dans le cadre de la continuité territoriale.
- M. Parvillers rappelle l'obligation de transmettre les résultats des mesures réalisées (bathymétrie, topographie, mesures géophysiques et géologiques...) vers le Shom pour la sécurité des

navigateurs et valoriser au mieux les données acquises à travers les publications nautiques, en application des codes minier, de la recherche et de la défense.

Le président remercie l'ensemble des participants pour leur participation active et les propositions constructives formulées au cours de la réunion.

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mercredi 26 juin 2019 pour émettre un avis sur le volet sécurité de la navigation du projet de mise en sécurité du port de l'Aiguade du Levant, tel que décrit dans le procès-verbal ci-joint.

La commission émet un avis favorable à l'unanimité avec les recommandations suivantes :

- **En phase de travaux :**

- de façon à éviter l'interruption de l'activité portuaire, procéder à la réalisation du tenon sud-ouest à la fin des travaux ;
- étudier une adaptation de la vitesse dans les approches du port afin de limiter l'agitation du plan d'eau à proximité des zones de travaux, compatible avec la manœuvrabilité des navires de commerce ;
- étudier la mise en place d'un balisage temporaire et diffuser l'information aux usagers du port ;
- définir avec les autorités compétentes une zone de repli pour les moyens impliqués dans les travaux ;
- intégrer le risque pyrotechnique.

- **En phase d'exploitation :**

- intégrer au projet la mise en place d'une balise latérale tribord active sur le duc d'Albe ou à l'extrémité du quai prolongé ;
- construire avec tous les acteurs un plan de charge pour la bonne gestion de l'exploitation du port en haute saison ;

- **Recommandations spécifiques :**

- prendre en compte les délais incompressibles d'instruction des dossiers (loi sur l'eau) pour l'exécution des travaux en basse saison ;
- compte tenu de la longueur du quai Ro-Ro prévu par le projet (30 m), intégrer la mise en place d'un duc d'Albe dans le prolongement du quai Ro-Ro, le baliser et le protéger de façon adéquate ; s'assurer que le duc d'Albe couvrira le danger constitué par l'éperon rocheux à l'entrée sud du port ;
- s'assurer que l'extrémité sud du tenon sud-ouest sera convenablement protégée ;
- optimiser la largeur de la cale Ro-Ro pour accroître la sécurité des manœuvres et améliorer l'exploitation du port.

- **Mesures géophysiques :** en application de l'article L413-1 du code minier nouveau, transmettre au Shom les résultats des mesures hydrographiques et géophysiques (bathymétrie, courant, sédimentologie) réalisées dans le cadre de ce projet ;

- **Information nautique :** pendant les phases de travaux et à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (topographie des parties terrestres, bathymétrie des bassins portuaires, caractéristiques du balisage, caractéristiques du port, réglementation ...) seront transmises au Shom pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...).

O.P. REC FD JHF DR FC LN FEL

Signature des membres

Le président

M. Benoît ROUVIERE



Le secrétaire

M. Olivier PARVILLERS

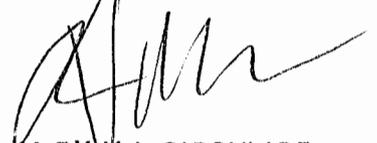


Les membres

M. Jean-Marie HUC



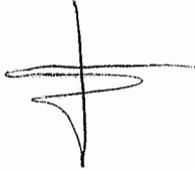
M. Fabien VINCENT



M. Eric LEFEBVRE



M. Christian MOLINERO



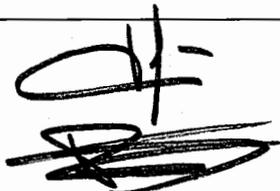
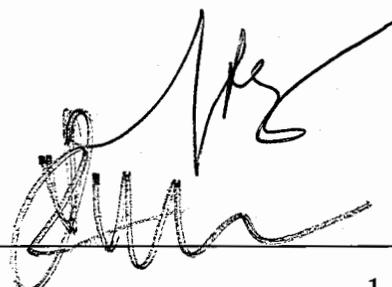
Mme Laurence NEGER

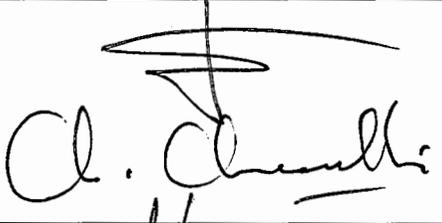


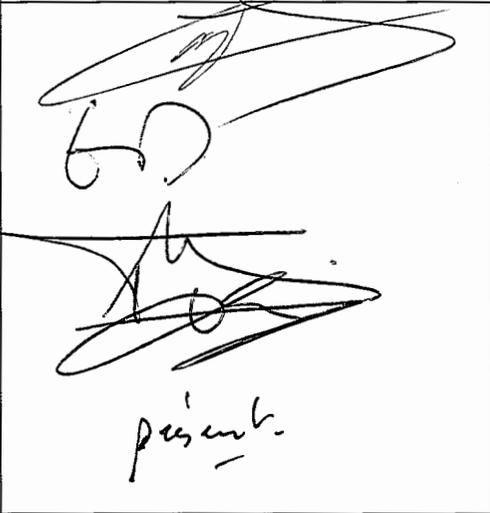
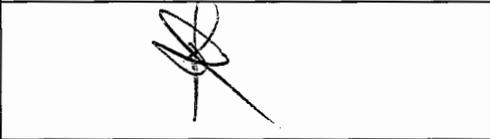
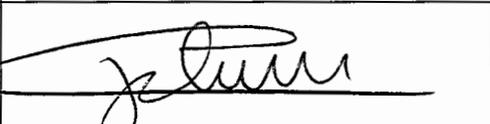
M. Frédéric CAPOULADE



Feuille de présence de la Grande commission nautique du mercredi 26 juin 2019
concernant le projet de mise en sécurité du port de l'Aiguade du Levant.

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. le capitaine de vaisseau Benoît ROUVIERE, président de la GCN	benoit.rouviere@intradef.gouv.fr	
Shom	M. l'ICETA Olivier PARVILLERS, secrétaire de la GCN	olivier.parvillers@shom.fr	
DDTM 83	M. l'ACIAM Eric LEFEBVRE M. Julien BREMOND M. Cyrille AMAND	eric.lefebvre@var.gouv.fr julien.bremond@var.gouv.fr	 chrs
Représentants les transports de passagers	M. Denis ROBERT M. Franck LAUSSEL M. Jean-Marie HUC M. Fabien VINCENT	fimadr@gmail.com lausssel.tlv@orange.fr fimadr@gmail.com fvincent.tlv@orange.fr	

ORGANISATION	NOM - PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
Représentants les plongeurs	Mme Laurence NEGER M. Thierry FARINA	iledulevant@ucpa.asso.fr	<i>Presinte</i>
Représentants les pêcheurs professionnels	M. Christian MOLINERO M. Christophe CHEVALIER	prudhomielavandou@yahoo.fr xophe.chevallier@orange.fr	
Représentants les plaisanciers	M. Frédéric CAPOULADE M. Max CASTELLA	fredcap@orange.fr mcleclat@orange.fr	

ORGANISATION	NOM - PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
TPM	M. Rémy CASSAN BARNEL M. Patrick GARCIA M. Thierry AUBRY M. Jo LODICO M. Gabriel REMOLEUR	rcassanbarnel@metropoletpm.fr pgarcia@metropoletpm.fr <i>patrick garcia</i> taubry@metropoletpm.fr jlodico@metropoletpm.fr gremoleur@metropoletpm.fr	 <p>60 présent.</p>
Parc national de Port-Cros	M. Marc DUNCOMBE	marc.duncombe@portcros-parcnational.fr	Abs ^t
Sub. des Phares et Balises DIRM MED	M. Hervé GALL	herve.gall@developpement-durable.gouv.fr	
Heliopolis	Mme Chantal AUMASSON	syndicatdheliopolis@free.fr	Abs ^t
	Représentée par Brigitte GELMAN		

ORGANISATION	NOM - PRENOM FONCTION	ADRESSE INTERNET	SIGNATURE
TMM L Group Merchants	Regliasco Alai	LE LAVANDOU	