

PROCÈS VERBAL n° 006 SHOM/GCN/NP
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 17 avril 2007 à l'hôtel Héliotel sur l'île du Levant

REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE

Conformément aux dispositions du décret ministériel n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques, et suite à l'arrêté 2007-459 du 14 mars 2007 du président du conseil général du Var portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le mardi 17 avril 2007 dans les locaux de l'hôtel Héliotel sur l'île du Levant, pour émettre un avis sur le projet de remise aux normes et en sécurité du port de l'Ayguade.

La commission était composée de :

M.	Pierre Olivier, capitaine de vaisseau, de l'inspection des forces maritimes	Président
M.	François Le Corre, ingénieur en chef des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Membre permanent
M.	Arnold Rondeau, administrateur des affaires maritimes de la direction départementale des affaires maritimes du Var	Membre de droit
M.	Christophe Chevallier	Membre temporaire
M.	Didier Scherpereel	Membre temporaire
M.	Alain Pegliasco	Membre temporaire
M.	Jean-Pierre Olivier	Membre temporaire
M.	Maxime Bouzaglou	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Jean-Luc Aqua	Service des ports, Conseil Général du Var
M.	Gille Arduin	Directeur des ports du Conseil Général du Var
M.	Patrick Bricout	Services Maritime, Direction Départementale de l'Équipement du Var
M.	Gilbert Guillaume	Service des ports, Conseil Général du Var
M.	Jean-Baptiste Milcamps	Directeur adjoint du Parc National de Port-Cros
Mme	Claudie Mulattieri	Services des Phares et Balises, Direction Départementale de l'Équipement du Var
Mme	Odile Navelier	Service des ports, Conseil Général du Var
M.	Ollive	Président du Syndicat Héliopolis
M.	Dominique Poey	Membre temporaire suppléant de la GCN
M.	Francis Roux	Conseiller Général du canton de Hyères Est, Président du Conseil Portuaire de l'Ayguade du Levant
M.	Jean-Louis Viale	Président de l'Union des commerçants du Levant

Le président remercie de leur présence les membres de la commission ainsi que les personnes assistant à la séance, qui tous ont bien voulu mettre à la disposition de la commission leur expertise et expérience.

SYNTHESE DU DOSSIER

1. PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION.

Le port de l'Ayguade est situé sur la face Nord-Ouest de l'île du Levant à 15 km au large environ du Lavandou. C'est le seul port civil permettant la liaison avec le continent depuis les ports d'Hyères et du Lavandou.

Le port de l'Ayguade, géré directement par le Conseil Général depuis 2001 est un port à la fois de commerce (passagers et marchandises), de plaisance et de pêche (uniquement en période estivale).

Le port comprend les ouvrages suivants :

- un appontement béton de 22 m de longueur environ et un quai de 20 m de longueur, qui sont en mauvais état ;
- une digue en enrochements de 50 m de longueur qui se prolonge par l'épave du Benzène, coulé en 1967 pour améliorer la protection du port contre le clapot levé par le Mistral.

Le fond du port est constitué par une plage en sables et graviers ; de part et d'autre de cette plage, le littoral est rocheux.

Douze bouées sur corps-morts avec une chaîne fixée sur les enrochements sont disposées à proximité et tout le long de la digue en enrochements. En période estivale, le port peut accueillir une vingtaine de bateaux de plaisance de petite taille.

Si la digue en enrochements et l'épave protègent jusqu'à ce jour le port pour les agitations levées par le Mistral, le port est, en revanche, totalement ouvert aux houles du secteur Sud. Il en résulte que :

- les débarquements/embarquements des passagers demeurent impossibles durant une quinzaine de jours par an et périlleux à maintes occasions. Cette période pourrait atteindre progressivement la cinquantaine de jours au fur et à mesure de la dégradation de l'épave. Les navettes sont susceptibles d'être déroutées sur le port militaire de Port Avis, ce qui ne peut être envisagé qu'à titre exceptionnel ;
- aucun bâtiment de plaisance ne peut rester au mouillage dans le port durant la période hivernale.

Devant cet état de fait (ouvrages en mauvais état, épave qui menace ruine, plan d'eau très agité), le Conseil Général du Var demande que le port soit sécurisé, tant du point de vue des ouvrages que des conditions d'accès et de l'agitation résiduelle du bassin, et qu'il soit mis aux normes réglementaires ; l'objectif majeur est d'assurer la continuité territoriale de l'île en garantissant bien entendu la sécurité maritime des personnes et des biens, dans le port de l'Ayguade et dans ses approches, lors des opérations de transport maritime conduites.

2. PRESENTATION DU PROJET.

Le projet est présenté en séance par M. Jean-Luc Aqua et M. Gilles Arduin de la direction des ports du Conseil Général.

3. SYNTHESE DES DEBATS.

A la suite de cette présentation, il est rappelé et confirmé par tous que ce projet répond à l'exigence de renforcer les ouvrages de protection du port de l'Ayguade pour assurer en toute sécurité maritime les opérations et mouvements portuaires, nécessités par le besoin d'assurer la continuité territoriale de l'île.

Le président note ensuite la grande qualité des dossiers techniques fournis préalablement aux membres de la commission et la complétude des études et essais, dans le domaine maritime, sur lesquels s'appuient les différents projets et notamment les trois solutions proposées (n° 2, 2bis et 5).

En réponse à une question de M. Milcamps, une discussion s'engage sur la notion de jours d'indisponibilité du port pour raison météo. M. Olivier précise en particulier que même dans des conditions praticables d'accès au port, les opérations d'embarquement et de débarquement des passagers sont parfois difficiles. Il est convenu que le tableau de synthèse présentant l'évaluation des différentes solutions mériterait d'être explicité sur ce point, en particulier sur les critères de faisabilité adoptés pour les embarquements/débarquements de passagers, à l'instar de ceux retenus pour définir les notions de disponibilité du port.

La suite des discussions a essentiellement porté sur les deux principaux points identifiés comme ressortissant de la grande commission nautique :

- l'impact sur la sécurité nautique des trois solutions proposées : « Diguette », « Sifflet », « Jarlan » ;
- la finalité et le besoin des opérations de déroctage.

1-Le président, après s'être fait confirmer que la sécurisation du port était bien l'objectif principal du projet, fait observer que d'une part seuls les projets comportant une véritable digue sud répondent à l'objectif et que d'autre part les simulations et essais réalisés dans le cadre des études de dimensionnement des ouvrages montrent bien que la configuration n°2 du projet (solution « Jarlan » consistant en une « digue courte absorbante fondée au rocher ») apporte une « amélioration notable » de l'accessibilité, par rapport aux autres et en particulier, par rapport à la configuration n°2bis (solution « Sifflet » consistant en une « digue pleine de largeur réduite »). Dans le tableau de synthèse présenté récapitulant les critères de comparaison des différentes configurations proposées, seul est mentionné le niveau de protection supérieur des postes de mouillage en hiver apporté par la configuration 2. Or il s'avère que le choix d'une digue pleine, du fait de la réflexion de l'ouvrage, risque également d'entraîner :

- « une agitation résiduelle devant l'entrée du port en condition normale d'exploitation qui pourra en gêner l'accès ;
- une houle incidente devant l'ouvrage et dans la passe ;
- une agitation dans l'avant port augmentée de 10 à 20 % ;
- une augmentation sensible de l'agitation dans le bassin intérieur ».

A l'unanimité, les membres de la commissions se prononcent pour le choix de la configuration n°2 avec digue sud absorbante (« Jarlan »), qui assure les meilleures conditions de sécurité en cas de mauvaises conditions météorologiques et de mer, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du port, pour les manœuvres portuaires d'accostage/appareillage et d'embarquement/débarquement de passagers.

Les membres de la commission représentant le transport de passagers précisent, par ailleurs, que la différence de largeur de la passe d'entrée entre les projets « Sifflet » et « Jarlan » est sans impact. M. Pegliasco se fait cependant l'écho des inquiétudes de la SNRTM, non représentée, qui considère que la passe n'est pas suffisamment large. En l'absence de données et critères objectifs, les membres de l'assemblée qui n'ont pu eux-mêmes en identifier, ne donnent pas suite à cette remarque.

2-L'opération envisagée de déroctage du haut fond rocheux intra portuaire est ensuite exposée. Elle consiste à araser un haut fond de gneiss, positionné dans le SW de l'appontement actuel. Il représente dès à présent un risque pour la navigation de bâtiment calant 1.50 m lors des manœuvres d'accostage/appareillage par temps de Mistral, et deviendra un danger après la construction du port puisqu'il sera situé dans le prolongement du nouvel appontement. Cette opération est considérée comme nécessaire, par l'ensemble des pratiques locales en particulier par les représentants des sociétés de transport, et cela, dès à présent et quelle que soit la solution technique ultérieure retenue.

3-De même, la mise en place d'une signalisation lumineuse est demandée par l'ensemble des pratiques locales afin de sécuriser les approches de nuit : signalisation du futur ouvrage portuaire mais également, dès à présent, de la bouée existante, compte tenu de l'activité nocturne actuelle. A propos de signalisation, les représentants des sociétés de transport signalent également que le balisage littoral des zones de mouillage organisé et des activités de plage dans la zone des 300 m ne devra pas entraver la zone de manœuvre extérieure située au droit des digues.

4-Pour ce qui est du capteur de houle à disposer aux abords du port, il est précisé qu'il permettra de mesurer en temps réel, à l'ouvert de la passe d'entrée, l'agitation générée tant par la houle de sud que par le clapot levé par le mistral. La position retenue est convenable, permettant d'une part de mesurer les paramètres recherchés et d'autre part ne gênant pas les accès au port. L'utilité de cet outil pour anticiper sur l'annulation éventuelle des opérations de transport ou le choix du port en cas d'évacuation de l'île est accidentelle a été admise.

5-Enfin, le président signale qu'en préalable à toute approbation et démarrage du chantier, il sera nécessaire de définir sous forme d'une convention ou d'un protocole, les modalités d'une éventuelle coopération avec la marine nationale, notamment pour ce qui concerne les conditions exceptionnelles d'utilisation de Port-Avis sous tendues par le projet.

L'avis émis par la commission, adopté à l'unanimité par les huit membres permanents, de droit et temporaires, fait l'objet de la conclusion ci-dessous.

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mardi 17 avril 2007, pour émettre un avis sur le projet de remise aux normes et en sécurité du port de l'Aygade tel que décrit au paragraphe 1 du présent procès verbal.

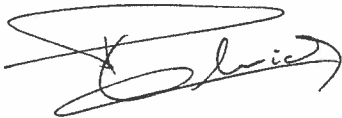
La commission confirme la nécessité du projet du point de vue de la sécurité nautique dans la perspective du maintien de la continuité territoriale.

Elle émet un avis favorable à ce projet et préconise de retenir la configuration « jarlan » qui assure l'amélioration la plus notable en matière de sécurité nautique d'accès au port et sur le plan d'eau intérieur, essentiellement pour les transports de passagers.

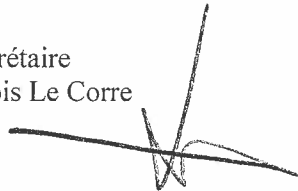
Elle émet les recommandations suivantes :

- sans attendre la poursuite du projet, une signalisation de nuit est nécessaire en particulier pour les transports effectués de nuit et les évacuations sanitaires. De même le déroctage envisagé dans le projet est à réaliser au plus tôt compte tenu de son importance vis-à-vis de la sécurité nautique des mouvements portuaires actuels ;
- il n'est pas souhaitable de mettre en place un balisage du chenal d'accès pour ne pas gêner les manœuvres de retournement effectuées systématiquement à l'extérieur du port ;
- à la clôture des travaux, les nouvelles caractéristiques nautiques du port seront transmises au Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) pour la mise à jour de la documentation nautique (Carte Marine, Instructions Nautiques...).

Le président
Pierre Olivier



Le secrétaire
François Le Corre



Les membres

M. Arnold Rondeau



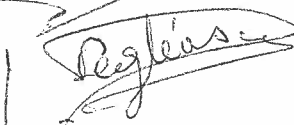
M. Chevalier



M. Scherpereel



M. Pegliasco



M. Olivier



M. Bouzagliou

