

PROCÈS VERBAL
des travaux de la grande commission nautique
tenue le 28 mai 2026 au Pradet (83220),
relative au projet de requalification du port des Oursinières.

REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE

Conformément aux dispositions du décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques, modifié par le décret n°2020-1193 du 29 septembre 2020, et suite à l'arrêté n° 26-ARR-DGS-039 du 13 mai 2026 du maire du Pradet, portant désignation des membres temporaires de la grande commission nautique, celle-ci s'est réunie dans les locaux de la mairie du Pradet, 118 Rue Charles Gounod, 83220 Le Pradet, le jeudi 28 mai 2026, pour émettre un avis sur le projet de requalification du port des Oursinières.

La commission était composée de :

M. Julien DUTHU, 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 de réserve, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
M. Lionel HOULLIER, administrateur en chef de 1 ^{ère} classe des Affaires Maritimes, Directeur départemental adjoint, délégué à la mer et au littoral (DDTM 83 – DML)	Membre de droit

Membres temporaires titulaires :

M. Benjamin MAS	Représentant les pêcheurs professionnels
M. Gérard DESSEIGNE	Représentant les plaisanciers
M. Patrick ARTHAUD	Représentant les clubs de plongée
M. John AUBRY	Représentant la société nautique du port des Oursinières (SNPO)
M. Jean-Louis KERIGNARD	Représentant la SNSM

Membres temporaires suppléants :

M. Arnaud JOVET	Représentant les pêcheurs professionnels
M. Pascal XAE	Représentant les plaisanciers
M. Xavier LAMOURIEUX M. Philippe LACHÈVRE	Représentant les clubs de plongée
M. Pierre BELAUBE	Représentant la société nautique du port des Oursinières (SNPO)

Assistaient également à la réunion :

M. Olivier VAROQUI	DDTM 83 SML
M. Hervé GALL	Phares et Balises, COB Toulon
M. Hervé STASSINOS M. Jean-Claude VEGA M. Bernard LEJEUNE	Maire du Pradet Mairie du Pradet, élu aux travaux Mairie du Pradet, élu au port des Oursinières

Mme Floriandre RIDEA Mme Nathalie PATISSOU M. Christophe MIGNOTTE M. Nicolas COLOMBANI	Mairie du Pradet, directrice du cabinet du maire Mairie du Pradet, directrice générale des services Mairie du Pradet, directeur des services techniques Mairie du Pradet, directeur du port des Oursinières
M. Nicolas MICHEL M. Mathieu HIEGEL	Régie du port des Oursinières
M. Florian BLANC M. Vincent CHERY*	Métropole Toulon Provence Méditerranée
M. Stephan LENORMAND Mme Florence TRAMONI M. Jean-Michel PANNACCI M. Iliès HEMADOU	Société Corinthe Ingénierie
Mme Nathalie LACHÈVRE	Club subaquatique des « Têtards »

**Visite du port uniquement*

La Grande commission nautique débute par une visite du port en présence de l'ensemble des participants permettant de prendre connaissance du contexte du projet.

En début de réunion, le président remercie la DDTM 83 et la mairie du Pradet pour le soutien apporté à l'organisation de la réunion de la commission et l'ensemble des participants pour leur présence.

Le président rappelle la composition et le fonctionnement de la commission. Au cours de cette grande commission nautique, ce sont les marins pratiques représentatifs des usagers de la mer de la zone englobant le projet étudié, et qui, après en avoir débattu ensemble et avec les membres permanents et de droit, proposent des recommandations.

Il rappelle le contexte de réalisation de cette GCN au profit de l'examen du projet de requalification du port des Oursinières. Il souligne que les enjeux majeurs du projet concernent la sécurité nautique et que la commission doit veiller à assurer la sécurité des usagers du port, pendant les travaux et après achèvement, tout en prenant en compte les conditions environnementales, telles que la houle, les courants, les vents, l'élévation du niveau de la mer, en temps normal mais aussi par conditions difficiles.

SYNTHESE DU DOSSIER

INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DE L'OPÉRATION

Le port des Oursinières est un port qui s'est développé au fil du temps. Il comprend une partie ancienne protégée dont l'accès est étroit avec des aménagements portuaires relativement regroupés à proximité de la passe, et deux pontons ajoutés à l'extérieur, constituant un avant-port, exposés à la houle. Ces pontons sont également situés en bordure de la plage, lieu d'activités nautiques multiples (baignade, canoés, planches à voile...). Les ouvrages constituant le port arrivent par ailleurs en fin de vie avec une érosion parfois significative du béton et un affaissement localement des infrastructures. La digue extérieure, attaquée au fil des tempêtes, est dorénavant globalement submergée lors de celles-ci. Des travaux apparaissent donc indispensables pour prolonger l'usage même du port des Oursinières.

Dans ce contexte, une étude globale de réaménagement du port a été menée, incluant les abords de celui-ci. Le bassin portuaire sera agrandi pour inclure la zone d'implantation des pontons extérieurs au moyen d'une contre-jetée. Le terre-plein central où se situe actuellement la capitainerie sera détruit pour laisser la place à un plan d'eau unique. La cale sera repositionnée en fond de bassin. L'aire de carénage sera également isolée avec un usage limité à la période hivernale. Ceci permettra de conserver la capacité du port actuel tout en limitant la coactivité, afin d'améliorer la sécurité globale des usagers. Pour compléter l'ensemble, un balisage lumineux de la passe du nouveau port sera créé.

PRESENTATION DU PROJET

Mme TRAMONI (représentant la société CORINTHE en charge de la partie maritime du projet) présente le projet.

Elle rappelle son contexte : une façade ouverte aux houles de Sud-Ouest, un port partiellement abrité, une coactivité importante entre le port et la plage, et un enjeu fort de sécurité maritime du fait de la configuration du port.

A l'usage, cela se traduit par un avant-port exposé, une passe d'entrée difficile à identifier, et une organisation perfectible en raison d'une forte proximité des activités.

En complément, la digue n'assure plus la protection attendue lors des tempêtes. Dans le 1^{er} tiers, côté enracinement, la protection n'existe quasiment plus avec un déferlement de la houle généré par la présence d'un platier rocheux. Le tiers médian présente un profil avec des manques d'enrochements et des blocs existants hétérogènes. La cote d'arase y est plus haute que sur le reste de l'ouvrage et contribue à la limitation du franchissement dans cette zone. Enfin, le dernier tiers, côté musoir, présente une carapace avec profils inexistantes et insuffisants, l'absence de blocs et des blocs instables et ainsi un risque supérieur de dégradation à court terme. Les franchissements y sont significatifs. Pour conclure, les risques sont réels pour les usagers et les équipements lors des tempêtes.

Ainsi, les objectifs du projet sont de :

- réduire l'agitation ;
- limiter les franchissements ;
- prévenir les effets du réchauffement climatique ;
- réorganiser l'usage du plan d'eau ;
- sécuriser la navigation, les équipements et les usagers du port ;

tout en préservant l'environnement marin.

Pour y parvenir, il s'agit de :

- renforcer la digue avec uniformisation de son profil et le rehaussement des zones les plus basses, pour la réduction des franchissements ;
- remplacer les quais verticaux par des quais amortisseurs, pour la diminution des phénomènes de réflexion ;
- créer une contre-jetée pour la protection de l'avant-port actuel et accroître la réduction de l'agitation ;
- réorganiser les activités au sein du port en repositionnant la cale de mise à l'eau en zone abritée, en clarifiant les zones de circulation et de manœuvre, séparant les usages, et en regroupant l'ensemble des postes dans un seul bassin.

Les simulations dans la nouvelle configuration du port avec une contre-jetée montrent une réelle amélioration avec l'atteinte d'une agitation très contenue même par tempêtes « décennales » (maximum d'agitation calculée de 50 cm).

Le renforcement de la digue tel que projeté conduit selon les simulations à une très forte réduction des franchissements. Leur suppression totale aurait nécessité une digue plus large que la présence d'herbiers en pied de digue n'autorise pas. Compte tenu de la tranquillisation du plan d'eau attendue, la création d'une passe plus large (20 m), conforme aux recommandations du CEREMA, et la mise en place d'un balisage lumineux de celle-ci par des feux bâbord et tribord, l'accès au port sera facilité de jour comme de nuit. La tranquillisation du plan d'eau sécurisera également les manœuvres dans le port et la tenue à poste des embarcations.

Le nouvel agencement du plan d'eau réduira les conflits d'usage liés aux installations (passe, cale, stationnement). Et à terre, la création d'un parking évolutif en fond de port, ayant vocation l'hiver à constituer une aire de carénage, permettra de supprimer les interactions avec la cale de mise à l'eau qui existent actuellement.

Un nouveau schéma d'implantation des équipements de lutte incendie (bornes, extincteurs) et de sécurité des usagers (échelles de survie, bouée de sauvetage) est proposé. Ce schéma garantira également un accès aisé des moyens de secours sur l'ensemble du site.

Le balisage de la passe est proposé comme suit :

- un feu vert isophase omnidirectionnel de portée 6 M, positionné à l'extrémité du musoir de la digue,
- un feu rouge isophase dont le secteur de visibilité sera limité au franchissement de la passe, de portée 4 M, positionné à l'extrémité ouest de la contre-jetée, en bordure de passe.

Cette proposition est en accord avec l'étude du COB de Toulon présentée en séance par M. GALL, à la position près du feu vert, préconisée sur le retour du musoir de la jetée ouest afin de mieux marquer le côté tribord de la passe.

Les éléments principaux de sécurité en phase travaux présentés portent sur :

- l'organisation du chantier permettant de maintenir la sécurité dans le port avec une priorité donnée au renforcement de la digue pour mieux protéger la zone portuaire dès que possible ;
- des travaux réalisés hors saison estivale ;
- une information préalable des usagers du port ;
- des déplacements des navires selon les zones de travaux ;
- un accès du chantier interdit au public avec mise en place de clôtures et un balisage des zones adapté ;
- un maintien de l'activité portuaire avec l'essentiel des accès maintenus, notamment pour les secours, et la mise en place d'une capitainerie provisoire ;
- la coordination de l'activité portuaire et celles liées au chantier avec un coordinateur Sécurité dédié ;
- la protection de l'environnement relative à la turbidité, aux pollutions accidentelles aux hydrocarbures et au recyclage des matériaux issus de la déconstruction du port actuel.

Calendrier et déroulement des travaux

M. LENORMAND expose le phasage envisagé des travaux :

- Phase 1 : préparation du chantier, pour viser un début des travaux mi-septembre 2027 ;
 - Phase 2 : réfection de la digue du large, durant l'hiver 2027-2028 ;
 - Phase 3 : réalisation partielle du quai ouest, à l'intérieur de la partie nord de la digue du large et construction de la contre-jetée, de février à mi-juillet 2028 ;
 - Phase 4 : démolition du môle existant, dont la capitainerie et réalisation partielle du quai côté intérieur de la contre-jetée, de septembre 2028 à mi-janvier 2029 ;
 - Phase 5 : réalisation de la cale de mise à l'eau, réalisation partielle du quai sud et installation du ponton A (le plus à l'Est) ;
 - Phase 6 : poursuite de la réalisation du quai sud et installation du ponton B (celui du «milieu») ;
 - Phase 7 : poursuite de la réalisation du quai sud et installation du ponton C (le plus à l'Ouest) ;
- Les phases 5 à 7 sont programmées d'octobre 2028 à mi-juin 2029.
- Phase 8 : finalisation du quai sud et du quai ouest, dragage, de mi-janvier à début juin 2029 ;
 - Phase 9 : achèvement du chantier, finalisation des abords du port, de février à début juin 2029.

M. LENORMAND insiste sur la réalisation en priorité des travaux de réfection de la digue afin de protéger au mieux le site du port et précise également que l'équipement des postes à quai se fera progressivement en fonction de la

réalisation des quais et de l'installation des pontons. L'évolution de la configuration du port conduira au déplacement des navires restés à l'eau au fur et à mesure de la progression des travaux. Un certain nombre sera mis au sec.

SYNTHESE DES DEBATS

La présentation du phasage des travaux conduit à plusieurs interrogations :

- sur la gestion des retards que pourraient subir le chantier : par nécessité, la programmation des différentes phases sera revue et adaptée au calendrier ; par exemple, la réalisation de la contre-jetée représente un mois de travail. La planning d'ensemble prévoit à ce stade une marge de 15 jours.
- Sur l'absence de cale entre la démolition de la cale actuelle (février-mars 2028) et la mise en service de la nouvelle (novembre 2028) : la disponibilité d'un nouveau moyen de levage des embarcations permettra de pallier l'absence de cale.
- Il est précisé que le terre-plein central sera toujours présent avec la capitainerie actuelle durant l'été 2028, ce qui permettra la continuité de la gestion du port pendant cette période.
- L'éclairage public du port (jetée principale) sera réalisé de telle manière qu'il n'y aura pas de pollution lumineuse vers la mer.
- Les matériaux seront apportés par voie terrestre sur les sites de la digue et de la contre-jetée.

Dans le cadre général de la réalisation des travaux, les autres points soulevés portent sur :

- La réalisation d'une estacade en bordure de quais pour faciliter l'accès aux pontons et aux embarcations.
- Les pontons seront montés sur pieux coulissants afin de s'adapter à l'évolution du niveau de la mer.
- La gestion du flux entrant des bateaux, en l'absence de zone d'attente aux abords du port : possibilité de mouillage devant la plage de la Garonne et appel de la capitainerie joignable en journée sur VHF canal 9. L'absence de poste visiteurs limite la gestion des imprévus.
- Le risque de congestion du trafic routier en cas d'une multitude de bateaux en attente de mise à l'eau par la cale : l'expérience confirmera cette situation et une régulation des horaires de mises à l'eau est envisageable afin de limiter les périodes communes de fort trafic et de mises à l'eau.
- Inversement, la sortie des bateaux par la cale pourrait générer un embouteillage dans le port en cas de régulation horaire : une bonne information des usagers est à prévoir pour l'éviter cette situation.
- En cas d'intervention de la SNSM pour remorquage (2 interventions de ce type en 2025), le port dispose d'un bateau de servitude normalement capable de prendre en charge les bateaux fréquentant le port. Sinon, il sera possible d'accueillir un navire de la SNSM sur l'ensemble des quais, tous étant accessibles aux moyens routiers des secours.
- Le balisage : l'absence de dangers pour accéder au port rend inutile le balisage d'un éventuel chenal d'accès.
- L'orientation de l'axe de la contre-jetée : celui-ci est optimal et concilie la tranquillisation du port comme le respect de l'environnement

TOUR DE TABLE

Après une dernière sollicitation par le président de la GCN :

M. LENORMAND résume le projet comme suit : la conservation du nombre global de places à quai, la mise en œuvre d'une estacade pour faciliter les accès aux bateaux, le respect d'un espacement minimal de 1,5 fois la longueur des bateaux partout dans le port pour faciliter la manœuvre et la transformation d'un port partiellement protégé en un port totalement protégé est un vrai gage d'amélioration de son usage et incidemment de la sécurité de ses usagers.

M. HOULLIER, DML du Var, précise sur le sujet des cales, qu'elles présentent notamment l'intérêt de répondre à un besoin de la petite plaisance sans occupation de places de port.

Enfin, M. MICHEL, maître du port des Oursinières, suggère la mise en place d'une barrière pour réguler l'accès à la cale de mise à l'eau dans le cadre d'une réglementation des horaires d'utilisation de celle-ci.

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

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le jeudi 28 mai 2026 pour émettre un avis sur le volet sécurité de la navigation du projet de requalification du port de plaisance des Oursinières au Pradet, 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 :**

- Définir un référent en charge de la communication et des canaux de communication (sites de la mairie du Pradet et du port à privilégier) ;
- Diffuser régulièrement aux navigateurs via ces sites et les capitaineries et/ou bureaux des ports de la rade de Toulon, l'information nautique concernant les différentes périodes de travaux, leur phasage respectif ainsi que les conditions de navigation aux abords et dans le port, dès le début des travaux ;
- Coordonner les mouvements dus au chantier avec la capitainerie et les usagers (SNPO, clubs de plongée, etc.) ;
- Envisager un balisage temporaire côté plage pour fixer la limite du chantier de la contre-jetée ;

- **En phase d'exploitation :**

- Prendre en compte la nouvelle configuration du port dans la réglementation (en particulier utilisation de la cale de mise à l'eau) ;
- Veiller à l'intégration de l'éclairage public pour éviter une pollution visuelle nocturne gênant les navigateurs ;
- Renforcer les dispositifs de lutte contre les incendies dans la zone de carénage et le long du quai de la digue extérieure ;

- **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 (cartes marines, instructions nautiques...).

Signature des membres

Le président

M. Julien DUTHU



Le secrétaire

M. Olivier PARVILLERS



M. Lionel HOULLIER

Les membres

M. Benjamin MAS



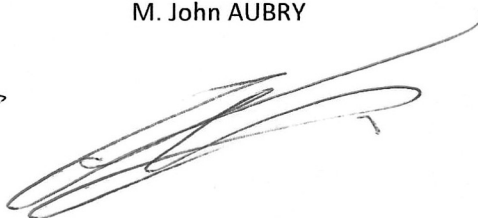
M. Gérard DESSEIGNE



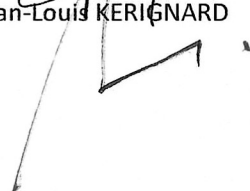
M. Patrick ARTHAUD



M. John AUBRY


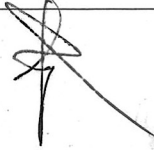




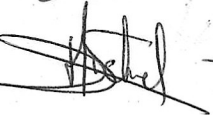

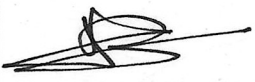


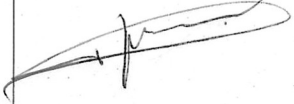



M. Jean-Louis KERIGNARD



Feuille de présence de la Grande commission nautique du jeudi 28 mai 2026
concernant le projet de requalification du port des Oursinières de Le Pradet.

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
Inspection générale des Armées-Marine	M. le CV Julien DUTHU, président de la GCN	
Shom	M. l'ICETA (R) Olivier PARVILLERS, secrétaire de la GCN	
DDTM/SML 83	M. l'AC1AM Lionel HOULLIER M. Olivier VAROQUI	 
Représentant les pêcheurs professionnels	M. Benjamin MAS M. Arnaud JOVET M. Jean-Noël LOPEZ	 
Représentant les plaisanciers	M. Gérard DESSEIGNE M. Pascal XAE M. Rémy BASTELICA	
Représentant les clubs de plongée	M. Patrick ARTHAUD M. Xavier LAMOUREUX M. Philippe LACHÈVRE	
Représentant la société nautique du port des Oursinières	M. John AUBRY M. Pierre BELAUBE	

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
Représentant les sauveteurs en mer	M. Jean-Louis KERIGNARD M. Max BOUTIN	
Phares et Balises, DIRM MED	M. Hervé GALL	
Mairie de Le Pradet	M. Hervé STASSINOS M. Jean-Claude VEGA M. Bernard LEJEUNE Mme Floriandre RIDEAU Mme Nathalie PATISSOU M. Christophe MIGNOTTE M. Nicolas COLOMBANI	Présent. ✓ GA   Présente  
Régie du port des Oursinières	M. Nicolas MICHEL M. Mathieu HIEGEL	 
Métropole Toulon Provence Méditerranée	M. Didier GOUBÉ M. Vincent CHERY M. Florian BLANC	
Agence Guillermin	M. Vincent GUILLERMIN Mme Paola CARRILLO	
Société Corinthe Ingénierie	M. Stephan LENORMAND Mme Florence TRAMONI M. Jean-Michel PANNACCI M. Iliès HEMADOU	   

ORGANISATION	NOM – PRENOM FONCTION	SIGNATURE
	LA CHEVRE Nathalie; trésorière Club subaquatique des bétards	