

PROCÈS VERBAL n° 1 SHOM/GCN/NP  
des travaux de la grande commission nautique  
tenue le 16 janvier 2012 à la salle d'exposition San Peïre aux Issambres

**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 n°11/131 du 21 décembre 2011 du maire de Roquebrune sur Argens portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le lundi 16 janvier 2012 à la salle d'exposition de San Peïre les Issambres pour émettre un avis sur le projet de remise en état et d'extension du port Petit-Ferréol.

La commission était composée de :

M.	Jacques LUTHAUD, capitaine de vaisseau, de l'inspection générale des Armées-marine	Président
M.	Ronan LE ROY, ingénieur principal des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine	Secrétaire
Mme	Sandrine SELLIER-RICHEZ, administrateur des affaires maritimes, déléguée à la mer et au littoral du Var	Membre de droit
M.	Patrick ROMEO, premier prud'homme, représentant des pêcheurs professionnels	Membre temporaire
M.	Hubert AUDIRAC, armement Les Bateaux Verts, représentant de la flotte de commerce	Membre temporaire
M.	Christian JAFFARD, représentant de la plaisance professionnelle	Membre temporaire
M.	Jacques ROSSI, représentant de la plaisance	Membre temporaire
M.	Guy MOYON, représentant du port	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Robert MASSON	Gérant de la société Newport Services
M.	Michel BOUVARD	Adjoint au maire
M.	Patrick PALLA	Gérant de la société Pro-Boat Services
M	Patrice LIOTIER	Base de Jetski (VNM), port des Issambres
M.	Jean-Lionel PERRET	Charter professionnel, port des Issambres
Mme	Denise MOYON	Port-Ferréol Les Issambres
M.	Kamel TABAMER	Maître port, Les Issambres
Mme	Florence TRAMONI	Acri IN, bureau d'études
M.	Jean-Luc d'ARABIAN	Acri IN, bureau d'études
M.	Sébastien REVERT	2 <sup>ème</sup> prud'homme de pêche, patron pêcheur
M.	Christian DECUGIS	Pêcheur professionnel
M.	Joël DANIAU	DDTM 83
Mme	Aurore REBOULEAU	Préfecture maritime Méditerranée

Le président et le secrétaire ont bénéficié d'une visite du site préalablement à la réunion. Cette visite a permis de bénéficier d'un résumé du projet et de se rendre compte de l'état du port et de l'effet de la houle sur l'agitation dans le port, cette journée étant marquée par une houle de secteur Est/Sud-Est de l'ordre de 2 m.

Le président remercie les participants de leur présence. Il rappelle la composition et le fonctionnement de la commission et fait remarquer notamment que la grande commission nautique 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, ou patrimoniaux.

## SYNTHESE DU DOSSIER.

### 1. PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION.

Au Nord-Est du port des Issambres, dans le département du Var, le port Petit Ferréol est un petit port géré depuis 2010 par un concessionnaire de la commune, la société Hyris Var. Le précédent concessionnaire avait laissé le port dans un état de délabrement tel que la sécurité des usagers n'était plus assurée, ce qui lui a valu d'être expulsé.

La société Hyris Var a ainsi obtenu de la part de la commune une délégation de service public pour la remise en état, la gestion et l'exploitation du Port Petit Ferréol. Son projet de réhabilitation du port consiste à agrandir le bassin intérieur pour augmenter la capacité d'accueil, à effectuer un certain nombre de travaux pour stabiliser le plan d'eau et à abandonner les activités industrielles connexes (concept d'éco-port).

### 2. PRESENTATION DU PROJET.

Le projet est présenté sur site puis en séance par Pascal Hourdouillie, représentant de la société Hyris Var.

Monsieur Hourdouillie débute sa présentation par le constat de l'état du port. Celui-ci est placé sous arrêté de péril depuis mai 2005, avec l'expulsion de l'ancien délégataire. Un premier rapport d'expertise de février 2006 montre des affouillements très importants des quais sur plus de 50 % du linéaire, des effets de renard, des défauts aériens (fissuration et fracturation), un canal d'accès et un plan d'eau de profondeur aléatoire, un réseau d'électricité « bricolé », des ouvrages extérieurs de protection inopérants.

Le constat général est donc un défaut généralisé d'entretien et de conservation des ouvrages. La société Hyris Var a reçu délégation de service public de la commune pour une durée de 30 ans à compter d'octobre 2010.

La première mesure prise par Hyris Var a consisté à condamner, durant une année, tout accès aux quais. La société a ensuite commandé une nouvelle expertise qui a permis de préciser le constat de délabrement :

- corrosion du système d'ancrage de la grue qui a amené son démontage ;
- fissuration du mur de digue sans basculement ;
- fissures de fatigue et fracturation des surfaces de quais ;
- canalisations et installations électriques à l'état d'abandon.

Un rapport d'inspection sous-marine commandé en juillet 2009 confirme l'importance des affouillements (jusqu'à 2 m de profondeur) et de leur étendue (50 % des linéaires de quais) et constate également les dégâts suivants :

- poutres de couronnement fortement fissurées ;
- cale de halage présentant des signes de corrosion et de fatigue (ce qui a conduit à sa démolition)
- de nombreuses cavités en pied de quai.
- chaînes mères et organes de corps-mort usés à plus de 50 % (séjour prolongé dans l'eau ...)
- effondrement sous-marin du musoir
- désorganisation du pied de digue.

A tout cela s'ajoutent :

- un cuve de carburant enterrée non neutralisée ;
- une forte érosion de la protection naturelle

- des profondeurs irrégulières et la présence de blocs dans le port
- un chenal d'accès partiellement obstrué et pas matérialisé
- une entrée de port non balisée.

M. Hourdouillie présente ensuite le projet d'Hyris Var pour reconstruire le port. Le concept est celui d'un éco-port car le projet est vu selon deux angles : économie et environnement.

- économie : afin de maximiser les recettes pour équilibrer le poids des investissements, le plan d'eau sera optimisé afin d'augmenter la capacité d'accueil ;
- environnement : la suppression des activités industrielles permettra d'agrandir le bassin intérieur et d'améliorer la qualité de l'environnement (concept d'éco-port).

Le caractère remarquable du site sera mis en avant, l'intégration dans le milieu côtier et la cohabitation du port avec les riverains étant jugée nécessaire.

La limitation des effluents et l'esthétique du port sont aussi des préoccupations du projet. La suppression de la distribution de carburant n'est pas un problème en raison de la proximité du port des Issambres.

Le cahier des charges prévoit la remise en état des ouvrages portuaires, les dispositifs d'amarrage, la consolidation de la digue, des réseaux d'eau et d'électricité, le dragage, le réaménagement du bassin, la mise en place de feux de signalisation, l'implantation d'un phare, l'accueil permanent ou saisonnier des plaisanciers, des moyens radio et de premiers secours, l'implantation d'une capitainerie dans un bâtiment existant.

Le port est bâti sur une ancienne crique naturelle exposée aux houles de Nord Est. L'agitation actuelle dans le port est de 1,1 m pour une période de retour annuelle, 1,5 m pour une période décennale et 2 m pour une période de 50 ans. Cette agitation ne satisfait pas les critères de confort de 0,30 mètres en occurrence annuelle et 0,5 en décennale.

La société ACRI a réalisé une étude d'agitation dans le port, selon différents scénarios de modélisation pour définir le profil définitif optimal des ouvrages. La solution retenue (variante n° 7 du dossier), qui permet d'abriter totalement le port durant la totalité de l'année, présente les caractéristiques principales suivantes :

- profil de l'ouvrage intérieur, d'une hauteur de +3,85 m NGF et du musoir à reconstruire ;
- digue principale prolongée par une digue sous-marine (-1 NGF) ;
- construction de quais amortisseurs ;
- construction d'une contre jetée (+1,90 NGF).

ACRI précise qu'une digue sous-marine présente l'avantage, par rapport à une digue émergée, d'avoir une emprise au sol moins importante. Le facteur esthétique est aussi un atout.

Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes :

- reconstruction de la digue du large, de l'avant-digue sous-marine et du musoir ;
- protection du sentier littoral par balisage sur site ;
- mise en place de dispositifs d'amarrage neufs ;
- démolition du quai et reconstruction quais ;
- déroctage du plan d'eau à -1,5 m ;
- dégagement de la passe d'accès ;
- construction de la contre-jetée et du quai terminal ;
- agrandissement bassin de 930 m<sup>2</sup> ;
- capacité d'accueil de 22 à 36 de bateaux de 6 à 10 m de long.

Le respect de l'environnement a été intégré dans un plan de gestion des risques, afin de préserver la biodiversité sur le site (protection des herbiers de posidonies).

Un inventaire des risques lié au déroulement du chantier et des mesures pour les prévenir est présenté en séance. Un plan d'assurance environnement sera demandé au maître d'œuvre.

Le port se situe dans une zone de faible trafic maritime.

Les travaux sont prévus durer 4 mois.

### 3. SYNTHÈSE DES DÉBATS.

Les débats ont porté principalement sur les points suivants :

#### 3.1. Le maintien de la profondeur dans le port.

Le risque d'ensablement à terme du port, du fait de la limitation importante de l'agitation intérieure, est posée. Les porteurs de projet soulignent que la protection du port contre la houle contribuera aussi à limiter les apports de sédiments dans le port. Le président fait cependant remarquer que ces apports, quoique faibles, sont inévitables et qu'il est utile d'intégrer dans les investissements du projet, le poids des opérations de dragage.

#### 3.2. La signalisation des accès au port.

Le phare est prévu d'être implanté à l'extrémité émergée de la digue. Le président conseille de baliser l'extrémité de la digue sous-marine également. Le porteur de projet indique que cela sera fait au moyen d'une bouée. Il ajoute que le chenal sera matérialisé dans la bande des 100 m.

Bien que des arrivées au port de nuit sont possibles, aucun balisage lumineux du chenal d'accès au port n'est prévu car, selon le porteur de projet, le halo lumineux provenant des installations terrestres en bordure de littoral est jugé suffisant pour éclairer les 50 derniers mètres de l'accès au port. Le président souhaite connaître l'avis des membres sur cette question. Les avis sont partagés, les uns estimant que le phare est insuffisant pour sécuriser l'accès, les autres estimant au contraire que la visibilité est meilleure de nuit que de jour.

Le président estime, image aérienne à l'appui, qu'il est néanmoins important de signaler au moins les dangers se trouvant dans l'axe du futur chenal, axe qui ne sera pas le même qu'aujourd'hui et qui obligera les navires à longer la côte d'assez près.

#### 3.3. L'occupation du port.

Le projet prévoit une occupation du port durant toute l'année. Le président souhaite savoir à qui et comment seront réparties les places. M. Hourdouillie indique qu'il y aura des places attribuées à l'année pour des bateaux de plaisance et des places pour des navires de passage. Les représentants de la pêche professionnelle tablent sur 1 à 2 pêcheurs permanents à l'année.

#### 3.4. La cale de mise à l'eau.

Comme il a été indiqué au chapitre 2, la cale de mise à l'eau a été supprimée par l'actuel délégataire parce qu'elle ne permettait plus le halage des navires en toute sécurité.

La question d'en réimplanter une est soulevée en séance. Cette cale est présente sur certains plans du projet mais absente sur d'autres. Madame l'administrateur des affaires maritimes fait

remarquer que la pénurie de cales de mise à l'eau et le problème de l'accès des personnes à leur littoral est un axe politique majeur dans le var et en région PACA.

Néanmoins, l'implantation d'une cale suppose que soient pris en compte les contraintes inhérentes aux véhicules et leurs attelages : espaces de manœuvres suffisants dans le port, aires de stationnement, sécurisation de l'accès routier au port. Or ces contraintes ne semblent pas prises en compte dans le projet : l'espace de manœuvre sur le quai n'est pas connu, la sortie du port vers la route est aujourd'hui très dangereuse, le projet semble prévoir l'interdiction de l'accès des véhicules au port.

En conclusion, la construction d'une cale de mise à l'eau a été jugée non judicieuse.

### **3.5. Le plan d'amarrage.**

Dans l'hypothèse où la cale de mise à l'eau serait maintenue, la lecture des plans fournis montre des places d'amarrage à son extrémité. Le président estime que ces places sont inexploitable. Il observe également que le plan d'amarrage n'indique pas si l'amarrage de l'étrave (pendilles) est inclus dans le périmètre d'amarrage.

Ce plan d'amarrage laisse une zone d'évitement de 12 m au milieu du port. Le président juge que compte tenu de tous ces paramètres, il faudra s'assurer que ne rentrent pas dans ce port des bateaux de taille supérieure à 10 m.

## **4. TOUR DE TABLE – DELIBERATION.**

A l'issue des débats, l'avis émis par la commission, adopté à l'unanimité par les six membres permanents, de droit et temporaires, fait l'objet de la conclusion ci-après.

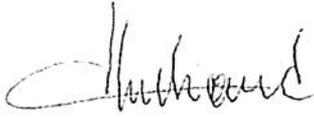
## CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le lundi 16 janvier 2012 pour émettre un avis sur le projet de remise en état et d'extension du port Petit Ferréol tel que décrit au paragraphe I du présent procès verbal.

La commission émet un avis favorable au projet avec les observations et recommandations suivantes :

- compte tenu de la taille du port, s'assurer que la taille maximum des navires accueillis dans ce port ne dépasse pas 10 mètres avec un tirant d'eau compatible avec la profondeur prévue après déroctage ;
- en raison de l'exiguïté des accès routiers et des difficultés de manœuvre d'un véhicule avec sa remorque, la réalisation d'une cale de mise à l'eau ne semble pas judicieuse ; si elle devait être maintenue, le plan d'amarrage devra être aménagé pour libérer l'espace nécessaire ;
- un balisage du chenal d'accès est nécessaire avec notamment une matérialisation de l'extrémité de la digue sous-marine ;
- la grande commission nautique recommande la mise en place d'un balisage lumineux sur les hauts-fonds à l'ouest de la passe d'entrée ; l'avis de la commission des phares sera recherché qui statuera à cette occasion sur un éventuel balisage lumineux de l'extrémité de la digue sous-marine citée supra ;
- pendant les phases de travaux et en particulier à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées seront transmises au service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...), conformément au code de la Défense (article R3416-6) ainsi qu'à l'instruction du Premier Ministre sur le recueil et la diffusion de l'information nautique (n° 228 SG MER),

Le président  
Jacques LUTHAUD



Le secrétaire  
Ronan LE ROY



Les membres

Mme Sandrine SELLIER-  
RICHEZ



M. Patrick ROMEO



M. Hubert AUDIRAC



M. Christian JAFFARD



M. Jacques ROSSI



M. Guy MOYON

