

Sujet : FERREOL Christian demande : Extension du port de Cavalaire sur Mer
Date : Mon, 26 Nov 2018 16:14:19 +0100
De : Christian FERREOL

A l'attention du Commissaire-enquêteur

RAMPE DE MISE A L'EAU DES BATEAUX ET SCOOTERS :

La nouvelle implantation de la rampe de de mise à l'eau est inacceptable pour plusieurs raisons :

1 – Elle se fait au fond du port, à proximité de la mise à l'eau du chantier. Ceci va générer beaucoup de circulation sur le port et les parkings de voitures et remorques au même endroit, en supprimant de fait des places de parkings Difficulté de circulation et de parkings.

2 – Cette mise à l'eau va se faire dans une zone trop profonde (+ de 6 mètres)d'où des Difficultés de manœuvres pour la mise à l'eau pour les voitures et les remorques.

3 – Cette mise à l'eau se fait entre deux quais auxquels sont amarrés des bateaux, d'où des Gênés de circulation, de croisement et d'évitement impossibles entre bateaux et en raison aussi des amarres reliant la chaîne mère au centre du chenal.

CONCLUSION : Il faut conserver la rampe de mise à l'eau actuelle plus large et moins gênante pour la circulation

SUPPRESSION D'UNE ENTREE DE PORT SUR LES DEUX :

Cette suppression est dangereuse et inutile :

1 – Des courants sont générés dans la Baie de Cavalaire dans une bande très proche du rivage, ce qui a pour avantage de renouveler l'eau du port en permanence (qualité de l'eau, richesse des espèces et propreté)

2 – Une seule entrée engendrera, non seulement une mauvaise qualité des eaux, mais aussi une forte hausse des risques matériels, d'accrochage, de collision en période de haute activité en raison de la circulation intense due aux bateaux de location, souvent manœuvrés par des marins inexpérimentés, auxquels s'ajoutent des bateaux du port ou de passage en attente de carburant à la station d'avitaillement, mal placée à l'entrée du port, sans oublier la circulation des bateaux des îles.

3 – Importants risques dus aux vents dominants (ouest, mistral ...)

Souvent, en fin de journée, on constate une brise d'ouest importante qui gêne les manœuvres. Par mistral, l'entrée est difficile pour certains, en particuliers les voiliers moins manœuvrant, qui n'ont pas de moteurs d'étrave.

4 – Que se passerait-il en cas de collision entre bateaux ou incendie proche de la station-service ?

CONCLUSION : Il faut impérativement conserver les deux entrées de port !

MISES EN PLACES DE BUSES POUR LA QUALITE DES EAUX,SI UNE SEULE ENTREE DE PORT ETAIT RETENUE :

Nous n'avons aucune information à ce sujet. Où seraient-elles placées ? Quel serait le coût d'exploitation important ? Quels seraient les risques par gros temps : coups de mer ou grosses intempéries comme ceux de cet automne, débordements, bouchons tampons des buses, etc

PARKINGS :

Compte tenu du projet du port (construction de bâtiments événementiels, capitainerie, jeux d'enfants, etc...) les places déjà insuffisantes pour 1200 bateaux entre avril et octobre vont diminuer drastiquement, en particulier dans la partie « ancien port privé ». Les remorques ne doivent pas stationner sur les places de parkings de manière anarchique et doivent impérativement être remisées dans un autre lieu que le parking du port. En effet, il est impossible déjà, pour les plaisanciers de se garer et donc de pouvoir naviguer. Ne serait-il pas normal que ceux qui ont participé financièrement à la réalisation du projet « eco-bleu Heracléa » par une garantie d'usage de 15 ou 30 ans puissent se garer à proximité de leur bateau ?

CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE CAPITAINERIE :

La construction récente de la capitainerie du port public a été d'un coût significatif. Il est regrettable d'en envisager une nouvelle au fond du port et donc mal placée pour surveiller les entrées et sorties des bateaux et l'ensemble du port.

QUALITE DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

La lecture du paragraphe « ouvrages portuaires endommagés » pose des questions.

S'il peut y avoir des soucis d'entretien sur les infrastructures du port public, il n'en est rien concernant celles du port privé, refait à neuf dans les années 2000 par une grande société de travaux publics et le Conseil d'Administration de l'époque qui avait obtenu une garantie de 50 ans. Pour améliorer en plus la tenue dans le temps, le Conseil d'Administration avait fait installer, sur les piles des grosses anodes anticorrosion. On ne peut donc pas toucher à ces infrastructures pour conserver cette garantie.

MARINS DE NUIT :

Dans l'ancien port privé (SACNPPC) nous avons eu, pendant 50 ans, des marins opérationnels 24H/24H et 365 jours/an. Ils pouvaient intervenir par gros temps pour surveiller l'amarrage des bateaux et aider aux manœuvres difficiles en cas de mauvais temps. Ils signalaient aussi les anomalies sur les quais (manque d'eau, ampoules grillées, etc ...) et intervenaient rapidement.

Tout le personnel des deux ports a été reconduit dans ses fonctions. En conséquence, nous devrions avoir le même service. Nous constatons, malheureusement, que la société de gardiennage ne surveille que la partie terrestre et n'a pas les connaissances et les compétences maritimes requises pour intervenir sur les bateaux la nécessité que le même service nous soit rendu sur l'ensemble du port.

Profil : particulier

Nom : FERREOL

Prénom : Christian