

PREFET DU VAR

**PREFET MARITIME
DE LA MEDITERRANEE**

**Procès-verbal de la commission nautique locale de Toulon
réunie le 24 juin 2020**

Ordre du jour :

- ◆ mise en place d'une conduite sous marine d'alimentation en eau potable entre la presqu'île de Giens et l'île de Porquerolles

La réunion est ouverte par l'administrateur en chef des affaires maritimes Eric Lefebvre, directeur départemental adjoint des territoires et de la mer du Var, délégué à la mer et au littoral, président de la commission nautique locale par délégation conjointe du préfet du Var et du préfet maritime de la Méditerranée. En introduction, il remercie les marins pratiques de leur présence dans les locaux de la DDTM, dont l'expertise et la connaissance du terrain est très appréciable. Il rappelle le rôle de la commission nautique locale : composée d'un membre de droit (l'administrateur des affaires maritimes) et de cinq « marins pratiques », elle émet un avis technique et des recommandations sur les conditions de navigation et les éventuelles questions de signalisation maritime induites par le projet. Cet avis, qui fait l'objet d'un vote (le président ayant une voix prépondérante en cas de partage des voix), est consultatif et transmis à l'autorité compétente sur le plan d'eau concerné.

Le président indique aux marins pratiques que la CNL du jour sera également l'occasion, dans un second temps, de traiter le sujet du balisage de l'appontement du Gapeau aux Salins. La DGA demande en effet, pour sécuriser l'accostage du navire, qu'une petite zone au droit de l'embarcadère soit interdite aux autres activités.

A l'issue d'un tour de table, le projet de mise en place d'une conduite sous marine d'alimentation en eau potable entre la presqu'île de Giens et l'île de Porquerolles est présenté par SUEZ consulting (voir présentation en pièce-jointe).

Ce projet est consécutif à la nécessité d'amener de l'eau sur Porquerolles, par canalisation et non plus par barge.

Le couloir de pose de la canalisation sera de 50m de large, et, au sein de ce couloir de pose, le maître d'œuvre aura à préciser l'emplacement de la canalisation. L'objectif est de rester au sein de la zone d'interdiction de mouillage, dragage et chalutage existante, qui contribue à protéger la canalisation. Au port de Porquerolles, la canalisation sera collée en pied de guide.

Le linéaire prévu est de 5,2 km, le diamètre externe de 20 cm, et le débit de 800M3 d'eau par jour.

Au niveau de la Tour Fondue, un cavalier en béton pour protéger la conduite sera mis en place. La durée prévue des travaux est de 7 mois. La pose de la conduite sera effectuée en dehors de la saison estivale en 2022, pour une mise en service en 2023.

Les travaux en mer seront constitués d'un pré-assemblage, puis un remorquage de la canalisation sur le secteur avec un remorqueur, et enfin d'une immersion de canalisation par une équipe de plongeur qui fixera à l'avance les ancrs à vis et/ou attelles. Durant les travaux, la canalisation sera signalée au moyen de bouées.

Monsieur Bernardi s'interroge sur la localisation du passage de la canalisation au départ de la Tour Fondue, car il s'agit de la zone où passe le téléphone, et le quai en question est exploité du 1^{er} avril au 5 novembre. Il attire également l'attention sur les coups de vent d'Est si les travaux sont menés en janvier. Il ajoute qu'il est important de ne pas diminuer le tirant d'eau admissible des navires et de bien coller la conduite au quai Est pour ne pas gêner l'accostage des navires.

Monsieur Coupez interroge le porteur de projet sur la possibilité d'enterrer la conduite.

Le porteur de projet indique que cette option n'était pas faisable d'un point de vue environnemental.

Monsieur Bernardi alerte également sur la nécessité que les coques de béton soient solides car tous les ans après l'hiver, le quai doit être refait.

Le président indique que la CNL actuelle se prononce sur le tracé de la conduite, mais qu'il sera nécessaire de refaire une CNL pour la phase travaux lorsque l'ensemble des éléments nécessaires seront connus.

Monsieur Coupez appelle l'attention du porteur de projet sur la mise en place des barrières antiturbidités qui font parfois plus de dégâts qu'elles ne protègent.

Concernant le balisage, le porteur de projet informe la commission qu'il ne lui semble pas nécessaire d'en mettre en place.

Le président indique que les deux zones qui posent question sont celle où la canalisation passe en dehors du périmètre de l'AP interdisant le mouillage, dragage et chalutage.

S'agissant de l'atterrage à Porquerolles, monsieur Rossi ajoute qu'il est indispensable de faire attention au mouillage des petites unités à la sortie du port.

Le porteur de projet précise qu'il s'agit justement de la zone où la conduite sera protégée par une coque.

Monsieur Bernardi signale qu'il faudrait des bouées pour signaler l'interdiction de mouiller.

Le porteur de projet indique que le tracé définitif dépendra en tout état de cause de la position des grandes nacres.

Les marins pratiquent s'accordent à dire que le coude de canalisation au-dessus de l'isobathe des 10m ne posera pas de problème car il n'y a pas de mouillage à cet endroit.

Monsieur Bernardi recommande de placer la canalisation dans la zone d'interdiction de mouillage, dragage, et chalutage pour les navires de plus de 12m.

Le président ajoute qu'il faudrait protéger la conduite vers la digue par une zone d'interdiction permanente ou étendre la zone de l'AP existant.

Le porteur de projet répond que l'idée est que la conduite soit tangente ou dans la zone d'interdiction au mouillage.

A l'issue ces échanges, le président met aux voix l'avis de la commission.

Avis de la commission

Il est procédé au vote.

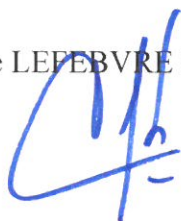
La commission émet un avis favorable à l'unanimité avec les recommandations suivantes :

- Organisation d'une nouvelle CNL lorsque les modalités de travaux seront arrêtées (au stade avant-projet, a priori au deuxième semestre 2021) ;
- réalisation des travaux en dehors de la période estivale pour ne pas impacter les trafics et activités maritimes intenses dans la zone ;
- au départ de la tour Fondue, la position de la conduite doit être à l'aplomb du quai pour ne pas diminuer le tirant d'eau admissible des navires utilisant le quai ;
- la conduite doit venir chercher l'extrémité nord de la digue du port de Porquerolles puis être positionnée le plus à l'aplomb possible de celle-ci ;
- une fois le tracé définitif arrêté, envisager les modifications réglementaires nécessaires en termes de « mouillage, dragage, et chalutage », notamment le long de la jée du port de Porquerolles jusqu'à la pointe Béarlieu.

A Toulon, le 24 juin 2020

Signature des membres

Mme LEFEBVRE Eric



M. BERNARDI Philippe

M. ROSSI Tristan



M. COUPEZ Luc

M. VINCENT Fabien

