



Procès verbal

de la commission nautique locale du 23 novembre 2021 relative aux potentielles incidences nautiques des travaux de modernisation et de confortement de la digue nord du port d'Argelès-sur-Mer.

Une commission nautique locale (CNL) s'est réunie le 23 novembre 2021 à 16h00 dans les locaux de mairie d'Argelès-sur-Mer et en présence de Monsieur le Maire Antoine PARRA, afin de se prononcer sur les potentielles incidences nautiques des travaux de modernisation et de confortement de la digue nord du port d'Argelès-sur-Mer.

Cette CNL était présidée, par délégation des coprésidents membres de droit, par l'administrateur des affaires maritimes Pierre-Luc LECOMPTE, chef du service mer et littoral de la DDTM des Pyrénées-Orientales, représentant du Directeur départemental des territoires et de la mer des Pyrénées-Orientales.

Les membres temporaires nommés et présents étaient les suivants :

- M. MASO Bernard, président de l'association bateaux du patrimoine, membre titulaire ;
- M. STOSS Jean-Luc, patron du canot de la station SNSM de Saint-Cyprien, membre suppléant ;
- M. SALOMON Yoan, directeur de la compagnie KAPMER pour Monsieur HUBERT Guilhem, membre titulaire ;
- M. FILLOS Gérard, président de l'association des plaisanciers d'Argelès-Racou, membre titulaire.

Participaient également à la réunion :

- M. PARRA Antoine, Maire de la commune d'Argelès-sur-Mer ;
- M. POCH François, club de plongée Aquatile Plongée à Argelès-sur-Mer ;
- Mme FOLLIARD Maryvonne, maître d'oeuvre SUEZ Consulting ;
- M. RIVEMALE Julien, maître d'oeuvre SUEZ Consulting ;
- M. JEANJEAN Paul-Henri, directeur du port ;

- M. TORREILLES Jean-Louis, directeur général adjoint des services de la commune d'Argelès-sur-Mer ;
- Mme GAUDEL Marie-Christine, adjointe à la cheffe de l'unité gestion du littoral au sein du SML de la DDTM 66.

Après que Monsieur le Maire ait introduit la commission en présentant le projet de confortement de la digue Nord du port, le président en ouverture de séance a précisé que cette CNL était réunie afin de rendre un avis technique sur les incidences du projet de modernisation et de travaux du port sur la navigation porté par la commune d'Argelès-sur-Mer en sa qualité notamment d'autorité portuaire et investie du pouvoir de police portuaire. Il a précisé que cet avis était indispensable pour permettre le déroulé de la procédure d'enquête publique dans le cadre de la procédure d'autorisation des travaux au titre de la loi sur l'eau et ajoute que les dispositions du code des transports exigent un avis de la CNL pour tous travaux de simple modernisation d'infrastructures réalisés dans un port (R.5314-2 et 4). cet avis de la CNL s'inscrit dans l'instruction administrative menée par l'autorité portuaire, à savoir la commune.

Présentation du projet par le Bureau d'étude :

Contexte

Le port d'Argelès-sur-Mer est un port communal exploité en régie situé à l'embouchure du fleuve "la Massane" est protégé par deux digues à talus créées en 1975. Ces digues ont essuyé deux tempêtes importantes, la première en décembre 1997 et la seconde en novembre 1999.

La tempête de 1997 a causé d'importants dégâts sur la digue Nord. Des travaux de réfection sont entrepris à la suite de cet événement consistant en la mise en place d'accropodes sur une partie de la section courante de la digue jusqu'au musoir. La tempête de 1999 survient alors que ces travaux de réfection ne sont pas encore achevés provoquant de nouveaux dégâts notamment sur les accropodes.

Les nombreuses expertises ont mis en avant le sous-dimensionnement des blocs provoquant la déstabilisation et le glissement du talus de la digue.

Après plusieurs années d'expertises et de procédures, la commune d'Argelès-sur-Mer souhaite maintenant engager des travaux de confortement de la digue Nord.

Deux solutions ont été étudiées:

- solution 1 : pose de la butée de pied et du tapis anti-affouillement sur le terrain naturel sans dragage préalable;
- solution 2 : ensouillage de la butée de pied et du tapis anti-affouillement par dragage d'une souille en pied de talus.

La seconde solution d'ensouillage de la butée de pied non déstabilisée a été retenue garantissant *a priori* une meilleure stabilité de la digue lors des tempêtes. Le dimensionnement des blocs est augmenté et passe de 4 m³ à 6 m³.

Description de la digue

Actuellement, la digue Nord est constituée:

- d'un enracinement d'une longueur d'environ 80 mètres constitué d'enrochements ;
- d'un premier tronçon d'une longueur d'environ 110 mètres constitué d'enrochements sur les 30 premiers mètres puis d'accropodes de 4m³ ;
- d'un coude d'une longueur d'environ 20 mètres constitué d'accropodes de 4m³ ;

- d'un second tronçon d'une longueur de 70 mètres environ constitué d'accropodes de 4m³ ;
- du musoir constitué d'accropodes de 6m³.

L'arase de la digue est protégée sur toute sa longueur par 3 rangées d'enrochements.

Etat de la digue

De nombreux dégâts ont été recensés sur toute la digue et notamment des trous dans la "carapace" d'accropodes côté mer, du musoir jusqu'au coude, des accropodes cassés et/ou ayant basculés en bas de talus, l'absence de certains blocs en butée de pied le long du talus avant et arrière, l'absence d'un tapis anti-affouillement tout le long de la digue provoquant le basculement de nombreux blocs de butée de pied, l'affouillement du talus arrière au niveau du premier tronçon et un talus très raide au niveau du coude.

L'intérieur de la digue présente des signes de sédimentation très importants, de nombreux accropodes en bas de talus sont ensouillés.

L'enracinement de la digue lui, ne présente aucun dégâts visibles.

Il est envisagé de reprendre la butée de pied du premier tronçon ainsi que l'ensemble du second secteur, pied de digue et talus.

Description des travaux

Les travaux de confortement sont réalisés sans modification des dimensions et de l'emprise de la digue actuelle.

C'est pourquoi ils ne sont pas considérés comme des opérations comportant une modification des ouvrages extérieurs du port qui nécessitent l'avis de la grande commission nautique.

Ils consistent à draguer côté mer sur 10 mètres de longueur à partir du pied de talus, 15 mètres de longueur autour du musoir, et 1,80 mètres de profondeur après dépose et stockage à terre des accropodes et des enrochements existants.

Une fois les opérations de dragage terminées, les poses successives de la sous-couche, du tapis anti-affouillement, de la couche de géotextile de la pose des enrochements de butée de pied et des accropodes suivront.

Les accropodes en bon état seront réplacés. Les nouveaux accropodes, dont la fabrication n'est pas réalisée sur place, seront acheminés par camion à raison de 2 camions par jour.

Moyens nautiques sur le plan d'eau

Le maximum des travaux sera réalisé par voie terrestre au moyen d'une pelle positionnée sur la digue.

Le dragage sera effectué au moyen d'une drague aspiratrice. Le sable dragué servira en partie, dont le taux de particules e permet, au rechargement la plage du Racou au Sud du port

La navigation d'entrée au et de sortie du port ne devrait pas être impactée hormis lors des travaux localisés au niveau du musoir. Un planning des travaux avec les dates et horaires d'ouverture et de fermeture de la passe du port sera mis en place afin d'informer au mieux et le plus en amont possible les usagers. La période de gêne devrait être de deux semaines.

Les travaux devraient s'étaler de septembre 2022 à mai 2023, préparation et démontage du chantier compris.

Echanges

M. Fillos demande à ce que le calage des dates soit bien identifié dans le marché lancé avec les entreprises.

M. Poch indique que son activité de plongée s'exerce jusqu'en novembre et qu'il ne souhaite pas être pénalisé par la fermeture du port.

Le Bureau d'études répond que les travaux sur le talus se feront par la digue. Il ajoute que la fermeture de la passe se fera sur des périodes et créneaux horaires très courts.

La durée de travaux de 12 mois annoncée inclut les périodes sans travaux, la durée effective est de 6 à 8 mois.

M. Fillos interroge le Bureau d'études sur les mesures prévues pour la protection des navires dans le port, durant le laps de temps où la digue sera en partie démontée et le port ouvert sur la mer. Il souhaite connaître la durée de l'ouverture et la procédure d'urgence mise en place en cas de coup de mer.

Le Bureau d'études répond que l'entreprise a une obligation de mise en sécurité et de protection du port.

Il précise également que lors des opérations sur la digue, le socle de celle-ci subsistera de sorte qu'à aucun moment il n'y aura de brèches complètes dans la digue.

Le port ne sera pas dans une situation transitoire en période automnale et hivernale sans abri complet au niveau de la digue Nord.

M. Lecompte demande au Bureau d'études de préciser en quel point l'existant sera fragilisé et sur quel créneau. Il indique que l'idée est d'avoir des garanties sur la période éventuelle de vulnérabilité.

Le Bureau d'études précise que les travaux seront réalisés par étapes et par tronçons d'une vingtaine de mètres. L'ouverture ne sera que de quelques jours d'autant plus en cas de conditions météorologiques défavorables. Il n'y aura pas de brèche dans la digue, seul le « tablier » étant déposé.

Un certain nombre de blocs sera stocké à proximité du chantier afin de pouvoir mettre la digue en protection au plus vite en cas d'annonce de mauvaises conditions météorologiques.

M. Salomon demande comment cela va se passer en cas de retard dans les travaux.

Le Bureau d'études indique que des retards sont toujours possibles mais que cela concernera des travaux de fin de chantier sans impact sur le plan d'eau et donc sans impact pour la navigation.

M. Lecompte interroge le Bureau d'études sur les éventuelles autres périodes en dehors de la fenêtre totale de 15 jours durant lesquelles la navigation sera gênée. Il demande s'il est prévu de baliser la zone aux abords de la digue en phase travaux, à l'extérieur comme à l'intérieur du bassin portuaire entre le musoir et l'atterrage.

Le Bureau d'études confirme que qu'un balisage de travaux sera temporairement mis en place en fonction des secteurs de travail. Il ajoute que pendant les travaux sur le musoir le feu tribord sera démonté.

M. Lecompte demande au Bureau d'études quel est le schéma de balisage provisoire prévu pendant les travaux, y compris pour pallier au retrait du feu tribord situé sur le musoir de la digue nord dont il précise qu'il engage l'accessibilité-même du port par définition. Il précise que le retrait du feu tribord et les moyens de compensation temporaires relèvent de la compétence du service des Phares et balises de la DIRM Méditerranée auxquels il faut soumettre un dossier. Le Bureau d'études n'ayant pas prévu de dossier à ce sujet, M. Lecompte lui demande de transmettre à la DDTM un dossier qu'elle fera suivre aux services des phares et balises.

Il indique que ce point est essentiel pour évaluer la compatibilité des travaux avec l'accessibilité au port et la sécurité de la navigation, tout en précisant qu'a priori la solution

est très simple et peut consister en la mise en place temporaire d'une bouée tribord active au droit du musoir.

Dans la mesure où il s'agit toutefois de balisage temporaire, un seul avis du centre opérationnel de balisage de Sète devrait suffire sans avoir à enclencher une procédure dite CMS.

Il indique également que la question de l'évaluation précise de la largeur restante à l'entrée du port en phase travaux est fondamentale et que le demandeur doit y apporter une réponse précise. Cette largeur détermine en effet les conditions de trafic dans le port.

Il indique que les instructions nautiques en vigueur précisent que la passe portuaire est large de 40 m par 3 à 5 m d'eau (profondeur entretenue par dragage), ouverte au SSE entre deux jetées en enrochement portant chacune un feu ».

Les navigateurs précisent que ces données, notamment concernant le tirant d'eau dans les passes, ne sont pas à jour et que le tirant d'eau dans les passes portuaires est nettement plus réduit.

M. LECOMPTE indique que la DDTM attend donc une remontée précise d'informations de la part de l'autorité portuaire à ce sujet et qu'elle demandera une actualisation des IN sur ce point au SHOM dans les meilleurs délais.

Les membres temporaires de la CNL ont émis en conclusion un avis favorable concernant la compatibilité entre la future digue nord confortée et la sécurité de la navigation dans et aux abords du port ainsi que la compatibilité entre les travaux de confortement de la digue Nord et la sécurité de la navigation dans et aux abords du port, sous réserve importante sur ce dernier point que que le demandeur

- transmette au service mer et littoral le schéma de balisage temporaire aux abords des parties interne et externe de la digue Nord mettant en lumière la largeur restante dans le port en période de balisage temporaire de travaux ;
- précise la solution transitoire de remplacement du feu tribord du port qui pourrait classiquement être au droit du musoir une bouée tribord active de rythme semblable.

Ces éléments techniques essentiels à un avis éclairé de la CNL devront être examinés dans le cadre d'une nouvelle CNL..

Le président :

Pierre-Luc LECOMPTE

Pierre-Luc LECOMPTE
*Administrateur des affaires maritimes
Chef du service mer et littoral
Direction départementale
des territoires et de la mer des P-O
Délégation à la mer
et au littoral des P-O et de l'Aude*

Les membres temporaires :

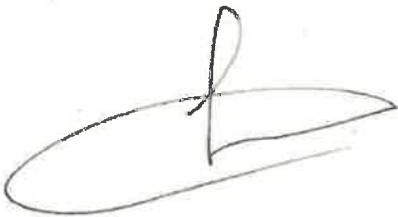
SALOMON Yoan

FILLOS Gérard



APAR
La capitainerie
66700 Argelès sur Mer

MASO Bernard



STOSS Jean-Luc



Le président :

Pierre-Luc LECOMPTE

Les membres temporaires :

SALOMON Yoan



SASU KAPMER

Résidence Atalaya - Appt 122 - Port Argelès
66700 ARGELÈS SUR MER
Tél. : 04 83 43 26 36
Siret : 847 749 876 00011

FILLOS Gérard

MASO Bernard

STOSS Jean-Luc

