

**PORT DE L'AYGUADE DU LEVANT  
COMMUNE DE HYERES LES PALMIERS  
CONCERTATION PREALABLE PUBLIQUE**

**Mise en sécurité du Port et création d'une zone de mouillages**

**Réunion Publique du Jeudi 29 Aout 2019**

**Compte-rendu**

**ETAIENT PRÉSENTS :**

M. GIRAN Jean Pierre, Maire de la ville de Hyères Les Palmiers,  
M. CAVANNA Robert, Vice-Président Métropole TPM, Chargé des ports,  
M. ROUX Francis, Vice-Président Métropole TPM,  
Mme Edith AUDIBERT, adjointe au Maire en charge des Ports  
M. VILLEMEN Alexis, Directeur Général Adjoint Métropole TPM,  
Mme CACHOD Séverine, Garante de la consultation, désignée par la CNDP,  
M. GARCIA Patrick, Directeur GPE Métropole TPM,  
Mme AREND Rebecca, Chef de Service GTP Métropole TPM,  
M. LODICO Joseph, maître de Port, Aiguade du Levant, Métropole TPM,  
Mme MOULIN Anne, Société GALATEA,  
M. GALLORINI Alexandre, Société ECTM,  
Mme KLEINE Corinne, Direction des ports Métropole TPM,  
Mme NACCI Sandrine, Direction des ports Métropole TPM,  
Mme CUESTA Maryline, Direction des ports Métropole TPM,  
M. AUBRY Thierry, Direction des ports Métropole TPM,  
M. LAMBERT Christophe, Direction des ports Métropole TPM,  
M. MODRUSAN Rémy, Direction des ports Métropole TPM,

**ETAIENT PRÉSENTS DANS L'ASSISTANCE :**

M. BACCI Florent, Port du Lavandou  
M. CAPOULADE Frédéric, AGIROLEVANT  
M. CHARRAIX Robert  
Mme CHEVALLIER Brigitte CIL LEVANT  
M. CHEVALLIER Christophe

Mme GELMAN Brigitte, Syndicat HELIOPOLIS  
Mme HENRY Marie Marguerite, DGA / essais missiles  
M. LEFEBVRE Eric, DDTM  
M. MAZZELLA Claude, FVANPP  
M. MORLIT David, TLV  
Mme PEBEREL Nathalie, Mairie de Hyères Les Palmiers, CMD Nautisme  
M. PEGLIASCO Alain  
M. POLENZANI Serge, FVANPP  
M. SANGUIGNOL Michel, Port de Hyères Les Palmiers  
M. TERRE Michel, SNSM  
M. TRAN Gaël, DGA / essais missiles  
Mme VARET Elisabeth, Amoureux du Levant naturiste  
M. VIALE Sylvette  
M. VINCENT Fabien, TLV  
M. WERBER Fabrice, Mairie de Hyères Les Palmiers

## **1. INTRODUCTION**

M. Jean Pierre GIRAN, Maire de Hyères les Palmiers, accueille l'assistance et présente le projet de mise en sécurité du port de L'Aiguade du Levant, il se dit aussi satisfait de l'avancement de ce dossier et salue le travail réalisé par les services de la Direction des Ports de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (Métropole TPM).

M Roux poursuit en insistant sur l'importance de ce projet pour l'avenir du Port de l'Aiguade mais aussi pour l'ensemble de l'île du Levant.

M VILLEMIN rajoute que l'aspect sécurité du projet est prépondérant et que des réponses seront données à toutes les questions qui seront posées aujourd'hui.

### **1.1 Présentation de la démarche de concertation publique**

La concertation préalable représente une démarche importante dans le développement d'un projet. Elle permet de recueillir des commentaires, en particulier des acteurs locaux, afin de permettre une meilleure intégration du projet sur le territoire et dans son environnement.

La Métropole TPM engage ce processus réglementaire avec les objectifs suivants :

- Permettre une meilleure compréhension du projet, de ses enjeux et de ses incidences potentielles
- Permettre l'expression des remarques et des propositions, ainsi que des attentes et des craintes suscitées par le projet
- Tenir compte des enjeux locaux dans le cadre de ce projet.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée organise cette concertation préalable du public en vertu de l'article L. 121-17 du Code de l'Environnement. Celle-ci est fixée dans le respect des articles L. 121-16 et R.121-19 et suivants du même Code.

Cette concertation est réalisée sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public à la demande du maître d'ouvrage

La Commission Nationale du Débat Public a désigné Mme Cachod Séverine en tant que garante de la concertation

Pour rappel, les lieux ouverts à la concertation depuis le 15 juillet 2019 et jusqu'au 15 septembre 2019 sont les suivants : mairie de Hyères Les Palmiers, les capitaineries du port de Hyères Les Palmiers et du port de l'Aiguade-du-Levant, ainsi que les locaux de la direction des Ports de la Métropole TPM .

## **1.2 Synthèse des premiers avis**

Depuis le début de la concertation, une synthèse des avis récoltée a pu être réalisée et les avis collectés sont répartis de la manière suivante :

- 88 % inscrits sur le registre du port de L'Aiguade du Levant
- 8 % transmis au site internet de la direction des ports de la Métropole TPM
- 4 % transmis à la garante de la consultation
- 0 % à la mairie d'Hyères Les Palmiers
- 0 % à la capitainerie du port d'Hyères les Palmiers
- 0 % au siège de la direction des ports de la Métropole TPM

Sur l'ensemble de ces avis :

- 70 % obtiennent un avis favorable
- 16 % obtiennent un avis défavorable
- 14 % font l'objet d'une demande d'adaptation

La totalité des demandes d'adaptation ou demandes de précisions a été traitée au cas par cas, afin de répondre et d'apporter aux requérants les éléments nécessaires à la bonne compréhension du projet tout en tenant compte des diverses contraintes. Ainsi les différentes questions posées seront abordées lors de cette réunion.

## **2. PRESENTATION DU PROJET**

### **2.1 Introduction**

M. Patrick GARCIA, directeur de la Gestion Patrimoniale et Exploitation au sein de la Direction des Ports de la Métropole TPM présente le projet sous son aspect technique après avoir rappelé l'historique à l'assemblée.

Il donne ensuite la parole à Madame Anne MOULIN de la société GALATEA, spécialisée dans les questions d'environnement. Elle présente les résultats de l'inventaire de la biocénose réalisé sur le site et les impacts environnementaux que pourront avoir les travaux réalisés en milieu marin

#### **Situation :**

Le projet de mise en sécurité du port de l'Aiguade du Levant et de création d'une zone de mouillages organisés est situé sur la commune d'Hyères Les Palmiers, dans le Var (83), sur la face nord-ouest de l'île du Levant, dans l'aire maritime adjacente au cœur marin du Parc National de Port-Cros et dans son aire d'adhésion terrestre (Figure 3). Cette zone se trouve dans la partie est de la passe des Grottes qui sépare l'île du Levant de l'île de Port-Cros.

De plus, le projet est situé dans les sites Natura 2000 « Rade d'Hyères » (FR9301613) et « Iles de Hyères » (FR9310020), ainsi que dans la ZNIEFF (zone d'intérêt écologique floristique et faunistique) marine de type 2 « Ile du Levant ».

Le port de l'Aiguade du Levant est le seul port civil de l'île permettant la liaison avec le continent. Il se situe devant le village Héliopolis. Le reste de l'île est occupé par la Réserve Naturelle Volontaire (20 ha environ) et par le Centre d'Essais de la Méditerranée (CEM), terrain militaire qui occupe 80% du territoire de l'île du Levant.

## **2.2 Etat actuel**

M. Joseph LODICO, Maitre de port de l'Ayguade du Levant, fait un état des lieux général des installations portuaires et précise que depuis 2016 un ponton flottant sur bracons est installé durant la période estivale pour améliorer l'accueil des plaisanciers et sécuriser leur accostage.

Il aborde ensuite le problème des mouillages forains et donne quelques relevés, soit environ  
Pour le mois de Juillet 2018: 20 navires/jour,

Et pour le mois d'Août 2018: 30 navires/jour

Il explique ensuite que la zone située au large du port est une zone privilégiée pour les mouillages. En été elle est le lieu de nombreux mouillages forains qui ont un impact, potentiellement destructeur, sur les fonds marins et notamment sur l'herbier à posidonies. L'herbier à posidonies recouvre une grande partie de cette zone et il est susceptible d'être arraché par l'action des ancrés sur le fond.

Il est rappelé que la création de mouillages et l'extension du périmètre portuaire ont fait l'objet d'avis favorables des Grandes Commissions Nautiques de 2012 et de 2019.

M. LODICO détaille à l'aide d'un plan la bathymétrie, les biocénoses du port et de la zone de mouillage et rappelle l'importance de la préservation des espèces protégées et la prise en compte de ce facteur essentiel dans la conception du projet.

Il aborde ensuite le problème des tempêtes. Le port est actuellement partiellement protégé des vents et des houles de nord et de nord-ouest, mais que vu la détérioration de l'épave du Benzène et la dégradation de la digue existante, des travaux consistant à recharger la digue et à rajouter un tenon en bout d'ouvrage sont plus qu'indispensables pour la mise en sécurité du port.

Concernant le problème des tempêtes de sud (largades), M. LODICO explique que les travaux prévus ne protégeront pas le port des houles venant du secteur sud mais que celles-ci ne se produisent qu'une quinzaine de jours par an et au vu de cette durée relativement courte, des solutions alternatives pourraient être trouvées en attendant d'éventuels autres projets.

## **2.3 Projet**

M. GARCIA rappelle les grandes dates du projet :

- Décembre 2012 : Grande commission nautique donnant un avis favorable à la zone de mouillage
- 2016 : Etude d'agitation
- Octobre 2017 : Cartographie de la biocénose
- Décembre 2017 : Demande d'examen au cas par cas
- 24 mai 2018 : Cadrage préalable avec la DREAL
- 16 juin 2019 : Grande commission nautique
- Juillet 2019 : Réalisation étude géotechnique
- Du 15 juillet au 15 septembre 2019 : concertation préalable
- Dernier semestre 2019 : Réalisation étude sédimentaire + étude d'impact
- Avril 2020 : Dépôt du dossier de subvention à la région sud PACA
- 1<sup>er</sup> semestre 2020 : dépôt du dossier d'autorisation et instruction
- Été 2020 : Enquête publique
- Courant 2021 : Travaux

Puis, une description globale du projet est faite.

Le projet de mise en sécurité du port consiste à :

- Réaménager un quai pour activité Ro-Ro au sud.
- Réaliser un tenon sud-ouest à la perpendiculaire de la digue nord ;

- Enlever l'épave du Benzène située dans le prolongement de l'enrochement de la digue nord ;
- Consolider la digue nord par rechargement en enrochements ;

Le projet est pensé de manière à assurer une tranquillisation du plan d'eau mais n'est pas envisagé comme une protection « tout temps » compte tenu de l'exposition du site à la houle et du coût que cela engendrerait. Les ouvrages envisagés permettront l'accostage des bateaux durant la majeure partie de l'année hors épisodes de tempêtes. La création du quai Ro-Ro au sud du port permettra d'adapter les ouvrages à l'usage actuel du site et à sa forte fréquentation en période estivale. Ce quai permettra le débarquement et l'embarquement de marchandises.

Les solutions retenues pour ce projet tiennent compte des enjeux écologiques marins et terrestres de la zone.

#### Phasage envisagé :

Le poste Ro-Ro sera réalisé en premier et de façon à éviter l'interruption de l'activité portuaire, le tenon sud-ouest sera réalisé en fin de travaux ;

Le montant estimatif du projet est de 3 595 000,00 €HT :

#### Descriptions Techniques :

La parole est donnée à Madame Rébecca AREND chef du service GTP de la Direction des Ports de TPM, afin de donner les explications techniques sur les différentes réalisations du projet.

Il est rappelé qu'à ce stade de la réflexion, les ouvrages n'ont pas encore fait l'objet de dimensionnement précis et que des variantes techniques sont possibles.

### CREATION D'UN POSTE RO-RO

L'ouvrage souhaité à l'issue de la Grande Commission Nautique du 26/06/19 possède une longueur de 30 m et doit permettre l'amarrage d'un navire de 40m de long. Ainsi, un duc d'albe disposé en pointe du quai permettra de compléter l'ouvrage.

Plusieurs variantes sont envisagées au niveau des fondations de l'ouvrage : quai poids ou pieux. Les études à venir permettront de choisir la meilleure solution tant sur plan financier que environnemental. Il est rappelé que le caractère insulaire du projet est un facteur non négligeable sur la technicité à retenir.

#### **Questions émanant des registres de concertation :**

- Pas de protection par vents d'ouest et de nord-ouest ?  
→ Le Ro-Ro sera protégé par le tenon sauf au cours des grosses tempêtes de sud (15j /an)
- Pas de prise en compte du modèle économique de l'Île ?  
→ Ce n'est pas le but de la construction du Ro-Ro, il est là pour assurer la continuité territoriale
- Possibilité d'utiliser le poste Ro-Ro par les gros tonnages notamment pour la collecte des ordures ménagères ?  
→ oui mais il est précisé que les ouvrages ne seront pas disgracieux et judicieusement dimensionnés pour assurer la continuité territoriale tout en s'intégrant dans le paysage.
- Présence d'un système de débarquement par transpalette ?  
→ Transpalette : à voir avec les opérateurs économiques (transporteurs de l'île)
- Dimensionnement pour quel tonnage ?

→ Le Ro-Ro sera dimensionné 2T/m<sup>2</sup> et l'un de ses objectifs est effectivement de permettre le débarquement de véhicules d'un certain tonnage.

- Est-il prévu de faire ultérieurement une digue sud telle que prévue en 2007?  
→ Pourquoi ne pas ressortir dans le futur le projet du Conseil Général du Var datant de 2007

### Questions en séances :

A ce stade, M. MAZZELLA souhaite intervenir sur l'absence de rôle de protection de cet ouvrage. Il est expliqué qu'effectivement l'objectif de cet ouvrage n'est pas de protéger le port mais de permettre un meilleur accostage que sur le poste actuellement existant. En effet celui-ci non seulement ne permet pas l'accostage de tous les bateaux mais en plus devient vétuste.

Le nouveau RoRo permettra le débarquement de véhicules plus importants tels que les véhicules de collecte des ordures ménagères.

M. CAPOULADE intervient alors pour évoquer qu'il n'est pas question de faire passer des camions bennes sur le port, à ce titre M. TRAN Gaël, représentant de la DGA informe que l'essentiel des transits de véhicules doit se faire par le port de L'Aiguade du Levant et que Port Avis ne doit pas être considéré comme une option possible.

### CREATION D'UN TENON SUD OUEST

Dans le prolongement de la digue, un tenon Sud-Ouest sera réalisé. Il est destiné à protéger le port des houles de secteur Ouest et de l'essentiel des régimes de houles destructeurs.

Le retrait de l'épave du Benzène permettra de compléter la digue Nord par des enrochements et de supprimer le risque que constitue le détachement de morceaux de ferraille pour l'herbier à posidonies situé au pied de l'épave.

Toutes les mesures nécessaires seront mises en œuvre durant les travaux pour empêcher une pollution du milieu marin. L'enlèvement de l'épave permettra de libérer une surface de 550 m<sup>2</sup> qui seront alors disponibles pour la colonisation de l'herbier de posidonies

Au niveau de la technicité de l'ouvrage, il est rappelé que tout comme le RO-RO, à ce jour différentes variables sont possibles: quai poids, caisson amortisseur de type Jarlan et caisson mixte par pieux. Là encore ce sont les études à venir qui permettront de faire le meilleur choix économique tout en respectant l'environnement. Il est notamment indiqué qu'une étude hydrosédimentaire est à venir.

### Questions émanant des registres de concertation :

- Diminue-t-il l'accès au port ?  
→ Oui, l'accès est modifié – Avis favorable de la commission nautique.
- Comment vont faire les navires pour accoster au quai principal ?  
→ Plus d'accostage commercial, le quai principal sera destiné à la plaisance.
- Amplifie-t-il le ressac ?  
→ Une étude d'agitation a été menée, le ressac varie suivant l'orientation de la houle, et la position du tenon a été choisie afin d'assurer le meilleur amortissement.
- Empêche-t-il l'accostage tribord sur le quai nord ?  
→ L'accostage tribord sera lié à la plaisance.

- Les pontons flottants seront-ils maintenus ?  
→ Oui, en période estivale.
- Est-il possible de visiter un tenon Jarlan existant ?  
→ Oui voir sur St Raphael.
- Quelle sera son efficacité contre la houle de Sud / Sud-Ouest ?  
→ Aucune, le tenon sera efficace sur les orientations Nord / Nord-Ouest.

#### Questions en séances :

Mme VARET demande la parole au nom de l'association « les amoureux du Levant naturiste » pour évoquer le fait qu'avec la construction du tenon Sud-Ouest, les vedettes n'auront plus d'accès au quai et que selon eux, la solution de prolonger la digue serait meilleure.

Réponse lui est faite en expliquant que l'option des caissons de type « Jarlan » permettent une meilleure dispersion des énergies de la houle et que c'est une solution plus pérenne.

M. CHEVALIER prend la parole pour s'adresser à Mme VARET afin de lui dire qu'elle était là pour représenter les personnes vivant sur l'île l'été et non pas l'hiver et que la priorité était de tenir compte des contraintes environnementales.

LA DIGUE ET LE BENZENE
------------------------

La digue Nord du port de l'Aiguade du Levant sera totalement composée d'enrochements naturels de 3/6 tonnes. Après enlèvement de l'épave du Benzène, la digue sera consolidée par des enrochements et permettra ainsi de protéger le port des houles de secteur ouest, houles qui affectent le plus fréquemment le plan d'eau. Son emprise restera identique à l'actuelle pour ne pas empiéter sur la posidonie.

#### Questions émanant des registres de concertation :

- Pourquoi ne pas prolonger la digue en enrochement ?  
→ Des études d'agitation ont été menées et ont fait apparaître les avantages du caisson jarlan, de plus un enrochement supplémentaire prendrait trop de place en terme d'emprise au sol.  
+ Risque de présence de mattes mortes sous l'épave du Benzene
- Pourquoi retirer l'épave, c'est une nurserie ?  
→ L'épave du Benzène est dans un état de délabrement très avancé et représente un risque certain pour la sécurité des usagers et la navigation dans le port.  
Des solutions de remplacement pour assurer la fonction de nurserie peuvent être envisagées.
- Pourquoi ne pas retirer le Benzène et prolonger la digue ?  
→ Même réponse que pour la première question
- Pourquoi ne pas mettre un caisson Jarlan à la place de la digue ?  
→ Cela représente un travail et un coût trop élevé de remplacer entièrement la structure de la digue, celle-ci pouvant partiellement être réutilisée.
- Pourquoi la dépose de la digue ?  
→ Il n'est pas question de déposer la digue mais de la recharger.

#### Questions en séances :

Mme VARET prend la parole pour signaler qu'à l'entrée du port se trouve un haut fond et qu'il serait judicieux de le signaler par un duc d'albe et que pour elle et son association la solution la meilleure serait définitivement la prolongation de la digue.

## LES MOUILLAGES

Le but du projet est d'organiser le mouillage dans la zone qui est actuellement utilisée pour des mouillages sauvages.

Un plan d'implantation approuvé en Grande Commission Nautique est proposé à l'assistance. Là encore le projet n'est pas figé tant sur la localisation que sur le nombre des mouillages

Une redevance est à la réflexion uniquement sur les nuitées afin d'absorber partiellement les frais d'entretien de cette future installation.

M. LODICO évoque ensuite une éventuelle aide des services de l'état pour arriver à cadrer cette activité, le débat est relayé à ce moment par M. LEFEBVRE représentant de la DDTM qui explique son sentiment favorable à ce type de projet à partir du moment où il est dans le sens de la préservation du milieu.

Les bénéfices attendus de l'extension du domaine portuaire pour la création d'une zone de mouillages organisés sont les suivants :

- Protection des fonds marins par l'interdiction des mouillages forains
- Gestion conjointe du port et de la zone de mouillage afin de permettre l'exercice de la police portuaire
- Régulation de la fréquentation de la zone de mouillages
- Ramassage des déchets et gestion plus efficace du plan d'eau
- Enlèvement des macrodéchets

## CONCLUSION

Au niveau du trafic maritime, le projet ne devrait pas induire d'augmentation significative du transport de passagers. Toutefois concernant la plaisance, le trafic devrait être légèrement augmenté du fait de la sécurisation du plan d'eau portuaire.

L'objectif principal du projet restant la continuité territoriale et le développement de l'économie portuaire et ilienne.

### Questions émanant des registres de concertation :

- Solution alvéolée pas adaptée ?  
→ Les alvéoles représentées sur le plan, illustrent le périmètre d'évitement des bateaux au mouillage, c'est donc une illusion donnée par la cartographie.
- Limitation des mouillages à 15 ?  
→ 15 mouillages ne correspondent pas aux besoins par rapport au comptage.
- Intérêt de l'agrandissement d'une zone de mouillage ?  
→ Créer une zone de mouillage organisée permettra une meilleure gestion de l'occupation de la zone.
- Contre la zone de bouée payante ?  
→ Afin de permettre un fonctionnement et un entretien correct des installations, la gestion de la zone imposera un péage raisonné.
- Création de la ZMEL à discuter avec le PNPC ?  
→ Oui, les tractations sont en cours avec le PNPC.

- 45 mouillages ? N'était-ce pas trop ?  
→ Ce nombre correspond à la fréquentation de la zone en organisant son occupation, en période estivale
- Les vrais besoins ?  
→ Les vrais besoins correspondent à un nombre trop important pour garder une cohérence de fréquentation
- L'embarcadère du Levant n'est pas une infrastructure de plaisance, il n'en a pas à en offrir les services ?  
→ L'embarcadère du Levant est avant tout un port, et à ce titre il doit en offrir les prestations
- Nombre de mouillages devant la plage des grottes ?  
→ La densité de mouillage devant la plage des grottes reste à déterminer, mais la zone de baignade sera clairement délimitée par un balisage.
- Distance des mouillages par rapport à la plage des grottes (bande des 300m)  
→ L'implantation des mouillages et le balisage de la plage des grottes sont à l'étude.
- Y aura-t-il des frais de fonctionnement ?  
→ Oui, afin de mettre en place un service public correct, il existera des frais de fonctionnement.
- La sécurité sera-t-elle meilleure ?  
→ Oui, plus qu'actuellement où il n'existe aucune organisation dans le fonctionnement
- Le projet maintient-il l'utilisation du quai principal ?  
→ Oui, mais à des fins de plaisance.
- Comment se fera le débarquement des passagers pendant les travaux ?  
→ Le phasage des travaux prévoit la réalisation du tenon Sud- Ouest en dernier, de ce fait la continuité du service ne sera pas interrompue.

### Questions en séances :

Mme VARET demande s'il était possible de prolonger le balisage de la zone de baignade, car la zone de mouillage empiète sur cette dernière et cela est dangereux.

M. LODICO lui répond que ce sera fait pour la saison prochaine.

Mme GELMAN demande la parole et dit que la zone de mouillage est indispensable, mais faut-il la dimensionner suivant les besoins ou bien faut-il mieux cadrer le nombre de mouillages ?

M. GARCIA lui répond qu'il est évident de ne pas surpeupler cette zone mais de rester sur une gestion raisonnée.

### 3. QUESTIONS DIVERSES

M. PEGLIASCO évoque le fait que si deux bateaux de la TLV débarquent simultanément grâce au nouveau quai Ro-Ro cela posera certainement des problèmes d'encombrement du terre-plein.

Afin de lui apporter une réponse M. LODICO sollicite M.MORLIT de la TLV.

Ce dernier précise que le problème de cet encombrement dépendra uniquement du temps et du mode de chargement / déchargement des bateaux.

A ce moment M. AUBRY directeur de la police portuaire de la Métropole TPM intervient pour expliquer que ces soucis de transferts pourront être aisément résolus par une régulation de trafic adaptée organisée par ses services.

#### **4. CONCLUSION**

M. ROUX prend la parole et remercie l'ensemble des personnes présentes à cette réunion, il se dit satisfait et espère que les réponses apportées aux questions ont comblé les attentes. Il rappelle que si aucun projet n'était déposé avant le mois d'avril 2020 les subventions CRET seraient perdues comme l'ont été celles du Conseil Général. Il salue l'assemblée et clot la séance.

PJ :

- Compte rendu de la Grande Commission Nautique du 26/06/19,
- Plan zone de baignade,
- Article Var Matin du 03/09/19.