

**CONSEIL PORTUAIRE DE L'AYGUADE DU LEVANT**

**Séance du 13 juin 2024  
Compte-rendu**

COMPOSITION : 12 titulaires – 8 suppléants  
Quorum : 8

**PRÉSENTS OU REPRÉSENTÉS : 8**

**TITULAIRES : 5**

M. Francis ROUX, Président,  
MM. Jimmy HUC et Alain PEGLIASCO, usagers désignés par l'Autorité Portuaire,  
M. Christophe CHEVALLIER, usager désigné par le CDPMEM,  
M. Frédéric CAPOULADE, représentant le CLUPIPP,

**SUPPLEANT : 2**

M. Philippe BERNARDI, représentant la ville d'Hyères,  
M. Greg PETYT, représentant le personnel des Ports,

**POUVOIR (1) :**

M. Fabien VINCENT donne un pouvoir à M. Jimmy HUC,

**ABSENTS ET EXCUSES :**

MM Olivier CAVALLO et Stéphane BONIFAY, CCIV,  
Max CASTELLA, représentant le CLUPIPP

**INVITES :**

Mme Isabelle BUTTAFOGHI, Mairie d'Hyères,  
MM. Pascal GILLET, Hugues FABEL, Parc National Port Cros,  
M. Laurent OUVRE, CIL du LEVANT,  
M. Bernard GUIGON, UT ILES,  
M. Frédéric GODEAU, ASL,  
M. François MONDON, CLUPIPP,  
Mme Nathalie MARCHAL et M. Stéphane DEVRIEUX, Office de tourisme de TPM,

**MEMBRES DE MTPM :**

MM. GAUBERT, LABOUBE, CHARDON, LE PREUX, REMOLEUR et Mmes RIGAUD, VIAN DES RIVES, CUESTA, DADOUN.

Monsieur ROUX, Président du Conseil Portuaire de l'Aiguade du Levant, ouvre la séance à 11h00. Huit membres du Conseil Portuaire, titulaires et suppléants confondus, sont présents. Le quorum étant atteint, le Conseil peut valablement délibérer.

### 1. Approbation du procès-verbal du conseil portuaire du 9 novembre 2022 – Vote

Monsieur ROUX demande si le compte-rendu appelle des remarques.

Monsieur CAPOULADE souhaiterait qu'un marché soit engagé avec l'entreprise, afin de pouvoir dégager le port en cas d'avarie.

AVIS : FAVORABLE (Unanimité)
---------------------------------

### 2. Affaires générales

#### ❖ Rapport d'activité 2023

Monsieur REMOLEUR indique que Monsieur PASQUINI étant absent, il va présenter le rapport d'activité. Il annonce que la compagnie des Iles d'Or (opérateur privé) a connu une légère baisse de fréquentation. La TLV (service public) n'a pas pu communiquer à temps ses chiffres, mais monsieur VINCENT, son dirigeant, fait état d'une tendance identique. Monsieur REMOLEUR poursuit en précisant que les recettes sont restées stables entre 2022 et 2023.

#### ❖ Manifestations sur le port

Monsieur CAPOULADE indique que pendant la saison estivale, plusieurs parades des couleurs seront organisées. Fin juillet, quelques prestations se tiendront également sur la grande dalle, (concerts, séances de yoga...).

### 3. Point d'avancement du projet de mise en sécurité du port

#### ❖ Remplacement des travées de l'appontement principal

Monsieur ROUX tient à féliciter monsieur LABOUBE pour son implication dans son travail. Il précise que les élus ont été informés du moindre avancement des travaux au Levant. Monsieur GAUBERT ajoute que l'implication de monsieur LABOUBE est valable également pour tous les ports de la Métropole.

Monsieur LABOUBE indique que les travées de l'appontement principal ont été remplacées pour un montant de 156 000€ TTC. Ces travaux ont été échelonnés sur 6 semaines et ont été livrés le 8/05/2024.

En 2021, des travaux de confortement de la face inférieure de l'appontement principal avaient été réalisés. Cet ouvrage avait été laissé en place volontairement par l'entreprise qui a estimé qu'il était en bon état. Monsieur LABOUBE annonce que le montant global de ces travaux s'élève à 220 000€ HT. Messieurs CHEVALIER et CAPOULADE ne comprennent pas pour quel motif cet ouvrage est toujours en place. Ses transversales dépassent très légèrement du quai et leurs bouts sont extrêmement tranchants. Il faudrait les retirer. En effet, en cas de niveau bas de l'eau, toutes les petites embarcations, vont aller directement s'empaler sur ces bouts de ferraille, au risque de subir des dommages. Monsieur LABOUBE explique que l'entreprise a pris la décision de laisser l'ouvrage métallique en place. Il assure qu'il va se rapprocher d'elle pour lui expliquer la

problématique. Monsieur ROUX conclut que si cet ouvrage représente un danger quelconque, une intervention rapide devra être faite.

Monsieur OUVRE du CIL du Levant avait cru comprendre que l'extrémité de ce quai qui est en lattes de bois, allait être entièrement remplacé. Mais il a constaté que c'est seulement des réparations sur les lattes détériorées qui ont été faites. Il rajoute que c'est la partie qui souffre le plus en raison de son exposition. Le CIL fait état de sa surprise, que le plateau n'ait pas été entièrement changé et qu'une rénovation complète n'ait pas été faite. Monsieur LABOUBE indique que ce n'était que de l'entretien qui était prévu sur cette partie. Il ajoute que l'entretien des deux bollards de tête doit être réalisé prochainement afin que les aussières ne viennent pas s'abîmer dessus. Monsieur CAPOULADE demande s'il n'y a pas eu de devis de remplacement sur l'ouvrage définitif. Monsieur LABOUBE répond par la négative, il précise que le montant total de ces travaux est de 220 000€ HT, somme à laquelle il convient d'ajouter 14 000€ de défenses Delta, soit 234 000€ HT en globalité. Il rajoute qu'à ce jour, ce quai est équipé et armé, comme cela était préconisé avec les bollards et les défenses Delta rajoutées dernièrement.

#### ❖ Mise en sécurité de la falaise

Monsieur LABOUBE explique que ses collègues et lui ont accompagné la société TERZATEC, bureau d'études retenu par TPM, pour l'assister dans cette opération de mise en sécurité, sur site, afin de faire une inspection de la falaise. Il est en attente de leurs conclusions. Dans le courant de l'été 2024, la société établira le dossier de consultation des entreprises, puis rédigera le rapport d'analyse des offres. Monsieur LABOUBE indique qu'il y aura certainement une première opération de mise en sécurité, car les tirants sont très altérés. Il pense qu'il y aura un hélitreuillage du matériel. Les travaux sont programmés pour l'hiver 2025-2026. Le montant de cette opération s'élève à 24 000€ HT pour les études, quant aux travaux ils sont estimés à 60 000€ HT.

#### **4. Point d'avancement du projet de mise en sécurité du port**

##### ❖ Travaux de construction du quai RoRo

Madame CUESTA, chargée de mission Environnement, présente ce point, suite au départ à la retraite de monsieur LAMBERT, son chef de service. Elle indique que les enjeux sont de sécuriser le port, d'aménager un quai RoRo, en tenant compte des enjeux écologiques identifiés et d'assurer l'intégration paysagère. Elle précise que l'arrêté préfectoral du 5/05/2023 autorisant les travaux, avec une dérogation pour une destruction de 5 m<sup>2</sup> d'espèces protégées, doit absolument être respectée. Elle explique que l'impact du projet sur les posidonies dépasse l'Autorisation préfectorale. Elle indique qu'il y a un questionnement sur le projet de départ, et le projet après autorisation et précise que les impacts non autorisés sont 14 m<sup>2</sup> et 58 m<sup>2</sup>. Elle rajoute qu'il ne faudra surtout pas dépasser ce taux, auquel cas le projet ne serait pas autorisé, et certainement revoir la faisabilité de ce dernier. Concernant la construction du quai RoRo, le DCE est en cours de validation auprès de la direction de la commande publique de TPM. La consultation des entreprises s'est tenue en juin 2024 et le démarrage des travaux en janvier 2025. Ils devraient être achevés en juin 2025. Le coût prévisionnel de ces travaux est estimé à 1 550 000€ HT, étant précisé que les subventions de la région Sud PACA sur le projet global seront de 1 315 200€ HT.

##### ❖ Etudes de maîtrise d'œuvre pour la digue et le tenon

Madame CUESTA indique que le dossier de consultation est en cours d'élaboration et n'a pas encore été envoyé à la Direction de la Commande Publique. Les aménagements paysagers de la partie Nord du port sont programmés en juin 2025. La consultation de maîtrise d'œuvre est quant à elle programmée pour l'été 2024 et les études à l'automne 2025. La consultation des entreprises devrait avoir lieu au printemps 2025 et les travaux dans le courant hiver 2025. Le coût prévisionnel de ces travaux est estimé à 3 240 000€ HT, étant à nouveau précisé que les subventions de l'Etat pourraient s'élever à 1 315 200€. Madame CUESTA explique que ce qui était initialement prévu était un tenon très large au niveau de l'assise. Le projet sera configuré à un tenon un peu plus

étroit tout en conservant la même emprise. Le bureau d'étude va réétudier la manière dont le tenon sera recomposé, de façon à ce qu'il soit plus étroit et qu'il n'empiète pas sur les herbiers.

La question de savoir si le raccourcissement du tenon est toujours d'actualité et s'il n'aura pas d'impact sur les posidonies. Madame CUESTA répond positivement, lorsque cette emprise sera conservée. Monsieur CHEVALIER demande si la jetée moins large permettra l'accostage directe des bateaux de plaisance sur la jetée. Monsieur PEGLIASCO précise que des quais absorbants seraient les plus appropriés, dans la mesure où il s'agit d'une digue enrochée. Cela permettrait en effet que « la mer se casse dessous », et éviterait d'installer chaque année des pontons flottants. Madame CUESTA signale que cet aspect sera étudié par l'entreprise. Monsieur BERNARDI valide les propos de monsieur PEGLIASCO en précisant que les quais absorbants ont prouvé leur efficacité. Il rajoute que c'est une technologie très au point. Monsieur ROUX corrobore ces propos et précise qu'il faut toujours écouter l'avis des professionnels. Monsieur PEGLIASCO demande si tout a été bien pris en compte au niveau de l'altimétrie des quais. Il stipule que si les quais sont trop hauts, cela représentera un danger. Il précise que ce point a fait l'objet de discussion préalable, il ajoute que de mémoire le quai doit être à une hauteur de 2m15. Pour autant, cette affirmation reste à confirmer. Il souhaite que la Direction des Ports soit vigilante sur la reprise des éléments concernant la hauteur des quais. Monsieur ROUX suggère qu'il y ait une consultation des compagnies maritimes et que des réunions préparatoires soient organisées avant les travaux, avec l'ensemble des acteurs portuaires.

Madame CUESTA précise que ce projet est associé à la création d'une Zone de Mouillages et d'Equipements Légers (ZMEL). Le marché concernant les études est en cours d'instruction. Elle rajoute qu'il s'agit d'une mesure compensatoire prescrite par l'arrêté.

Monsieur CHEVALIER demande si les études menées jusqu'à présent pourront être exploitées. Madame CUESTA répond que ce sont principalement des études géotechniques qui ont été constituées. Un périmètre avait alors été défini mais il devra être redéfini. Elle précise que des études de fréquentation vont être faites, et que des études environnementales sur l'impact du projet, y compris paysagé, vont être réalisées. La DREAL impose que les ZMEL respectent le paysage, en évitant des alignements de bateaux. Un paysagiste viendra pour évaluer les différents points de vue sur le grand paysage à respecter, en concertation avec l'ensemble des acteurs portuaires.

Monsieur BERNARDI propose que la Direction des Ports se rapproche du Parc National de Port Cros (PNPC), à propos du retour d'expérience de la ZMEL de Magot et de la future ZMEL de Porquerolles ainsi que de la Mairie d'Hyères s'agissant de la ZMEL qui va être créée à la sortie du port d'Hyères. Il assure que ces cônes visuels ont une importance aux yeux de la DDTM et de la DREAL. Il propose à TPM de se servir des expériences des différentes collectivités et du PNPC, pour faire avancer ce projet. Madame CUESTA lui assure que de tels retours d'expériences sont précieux et que TPM s'en inspirera. Elle rajoute que TPM a pour obligation de suivre ces réglementations et indique que c'est l'aspect socio-économique qui jaugera de l'équilibre budgétaire de la ZMEL, d'où l'importance de la concertation avec le PNPC. Elle ajoute que le but est de protéger l'environnement tout en garantissant un équilibre budgétaire.

## **5. Questions diverses**

Monsieur CHEVALIER souhaiterait que soit évoqué le sujet de la présence d'un maître de port pendant les week-ends. Il signale qu'au mois de mai, il n'y avait pas de maître de port lors des week-ends prolongés, qui ont vu, même si la météo n'était pas parfaite, beaucoup de bateaux s'amarrer dans le port. Des mesures d'économie sont avancées pour justifier cette absence. Ce sont les particuliers, pêcheurs, plongeurs, adjoint spécial, qui essaient de gérer l'accostage des navettes qui trouvent les quais encombrés. Selon lui, ce qui peut être envisagé en hiver lorsque le trafic est très réduit, n'est plus possible à partir de Pâques, lors du retour du beau temps.

Mme UGUEN a répondu par écrit à cette question en expliquant que cette organisation momentanément « dégradée » était liée à des difficultés de ressources humaines, en particulier l'indisponibilité pour une longue durée du maître de port titulaire et la désaffection d'un saisonnier de longue durée, la veille de sa prise de poste. Ces absences sont à présent réglées, l'équipe portuaire est en place. Monsieur LEPREUX qui est le maître de port par intérim a pris sa fonction le 2 avril 2024. Il assure que la capitainerie sera ouverte le week-end, six mois de l'année.

Monsieur CHEVALIER souhaiterait aborder un autre sujet, concernant l'attribution des places à quai. Monsieur TONNETI, propriétaire du restaurant le « Gambaro » et exploitant d'une société de location de bateaux, au départ de la grève du port de l'Aiguade s'est vu attribuer une place professionnelle pour un semi rigide particulièrement imposant, au bout du quai nord. Ces dernières années, il avait été convenu avec les maîtres de port successifs que la taille de son bateau, la nécessité pour les plongeurs de l'UCPA et pour le pêcheur d'amarrer leurs annexes (qui constituent leur outil de travail), à cet endroit lors des périodes de vent d'Ouest ainsi que, la présence en été du semi-rigide de la police municipale, ne permettraient pas au bateau de monsieur TONNETI de conserver cette place. Il bénéficiait donc d'un poste sur le ponton. Cette année, il semble que la place qu'il occupe actuellement avant la pose des pontons, soit définitive. Monsieur CHEVALIER demande de bien vouloir intervenir, pour que la place qui lui est attribuée, soit moins pénalisante pour les professionnels. En tout état de cause, elle ne peut être située sur le quai où accostent les navettes.

Monsieur LE PREUX explique que ce poste est attribué à monsieur TONNETI de manière temporaire. Il indique qu'à côté du poste PAO1, deux places sont disponibles. Il attend la venue du catamaran de la TLV et celle de la vedette numéro 19 des Iles d'Or, pour voir s'ils peuvent tous rentrer sur le même linéaire. Il indique qu'il a pris la décision de ne pas louer ces deux postes PA2 et PA3, pour laisser la place aux annexes de la police municipale. Il explique qu'il a positionné monsieur TONNETI à ce poste, afin de libérer la place Q22 qu'il occupait à proximité des pontons flottants, pour y accueillir de plus gros bateaux. Il rajoute qu'un bateau de 7m50 n'a pas à prendre la place d'un bateau de 12m. C'est également par facilité de gestion que lorsque des plaisanciers déjeunent au Gambaro, ils peuvent s'amarrer au bout du quai Nord. Il clôt la discussion en indiquant que pour le moment monsieur TONNETI reste à cet endroit, mais qu'il est informé que cela peut changer. Monsieur CHEVALIER renchérit en indiquant que dès l'instant qu'il y a du vent d'ouest, l'UCPA et lui-même ne savent plus où se réfugier.

Monsieur MONDON, représentant le CLUPIPP, interpelle l'assemblée quant au danger que représente l'articulation sur les deux parties des pontons flottants. Lorsqu'il y a de la houle, quelqu'un peut facilement tomber à l'eau. Il ajoute qu'il est indispensable de trouver une solution. Monsieur LE PREUX indique que la capitainerie a rajouté des chaînes pour tenter de limiter le mouvement de la partie inclinée mais que cette année, la société qui a installé les pontons flottants, n'a pas trouvé de solution afin de solidariser la partie longue de la partie inclinée. Il précise que le port va récupérer des pneus usagers afin d'amortir le jeu entre les deux parties des pontons : le but étant de sécuriser au maximum l'ouvrage. Monsieur MONDON rappelle que la structure et le châssis sont très usés. Si les pontons flottants pouvaient disparaître dans la nouvelle version du port, cela serait parfait car le confort et la sécurité sont primordiaux.

Monsieur VINCENT signale que la houle de Sud est un problème majeur qui engendre la plupart des annulations de vedettes. Il précise que, par le passé, avait été évoquée l'installation d'une digue flottante sud, destinée à réduire l'impact de la houle. Il ajoute qu'il sait que cela n'est pas prévu dans le projet du port, mais demande que cette décision puisse être reconsidérée. Il ajoute que le projet actuel ne supprimera pas ce problème et évoque la possibilité d'aménager un brise clapot.

Monsieur ROUX rappelle que ce port n'est actif que quelques mois dans l'année et indique que de gros chantiers vont déjà permettre de sécuriser le port. Dès lors, de tels travaux ne sont pas envisageables dans l'immédiat.

Le Conseil syndical de l'ASL d'Héliopolis souhaiterait connaître l'implication du gestionnaire concernant les manutentions faites sur le port. Il souhaite savoir comment se répartissent les responsabilités en cas d'accident et le niveau d'habilitation des personnes qui manipulent les clarks, ainsi que les autorisations dont dispose le transporteur, monsieur BOUDA, pour travailler sur le port. Monsieur VINCENT précise que ce dernier facture 7 000€ à la TLV pour l'assister et décharger les clarks et les rolls. Monsieur ROUX assure que c'est un sujet très important. Monsieur REMOLEUR précise qu'il mérite réflexion, la Direction des Ports répondra précisément à l'ensemble des questions ainsi posées, après s'être documentée.

L'ordre du jour étant épuisé, le Président souhaite un bel été à l'assemblée et lève la séance à 12h20.

Francis ROUX  
Président du Conseil Portuaire  
de l'Aiguade du Levant

