

# AMICALE DU PORT DE NAVARROSSE (APN)

## Rapport sur L'équipement, l'entretien, la gestion Du port de Navarrosse à Biscarrosse

### Index :

	Pages
<b><u>Avant-propos :</u></b>	<u>2</u>
<b><u>Analyse de l'état du port :</u></b>	<u>3</u>
• <u>Les piquets d'amarrage :</u>	<u>3 et 4</u>
• <u>Les pontons :</u>	<u>4</u>
• <u>La navigabilité :</u>	<u>5</u>
 <b>Suggestions faites par l'association :</b>	
• <u>Amarrage :</u>	<u>6 et 7</u>
• <u>Navigabilité :</u>	<u>8</u>
 <b><u>Annexes photos</u></b>	<u>9 à 13</u>

# Avant-Propos

Les usagers, qui paient un droit de navigation et d'utilisation du port, sont fondés à pouvoir utiliser leurs bateaux dans de bonnes conditions et avec sécurité pour les personnes et le matériel.

De nombreuses opportunités d'améliorations de La communication, entre la mairie et l'APN existent, c'est dans ce cadre que l'association, par son CA, décide de s'inscrire dans une démarche proactive en donnant son analyse de la situation et des suggestions pour résoudre les difficultés de fonctionnement du port.

Bien évidemment, les réflexions de l'APN prendront en considération les contraintes, connues, (budgétaires, écologiques, techniques, réglementaires...)

A ce propos, l'APN ne connaît pas les intentions de la ville en ce qui concerne l'avenir du port. Différentes options sont, évidemment, possibles.

Elles vont du simple règlement des urgences de l'entretien et d'équipement, ce qui semble être le cas actuellement, jusqu'à la création d'une structure touristique de luxe.

L'association préfère une solution qui conserve, le plus possible, le caractère naturel du port avec un coût d'utilisation raisonnable mais, qui donne au port une fonctionnalité acceptable, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui !

## Etat du port (Novembre 2015)

Malgré des travaux exécutés par la ville, réparation de la cale de mise à l'eau, restructuration des barrières de délimitation des zones de port, désherbage des berges, remplacement des piquets, modernisation de l'éclairage, déplacement de la régie du port, la situation est plutôt inquiétante en raison de deux problèmes principaux auxquels il faut trouver des solutions :

1. Equipements d'amarrage inadaptés ne garantissant pas le maintien en place des bateaux
2. Navigation difficile, voire impossible, en particulier pour les voiliers

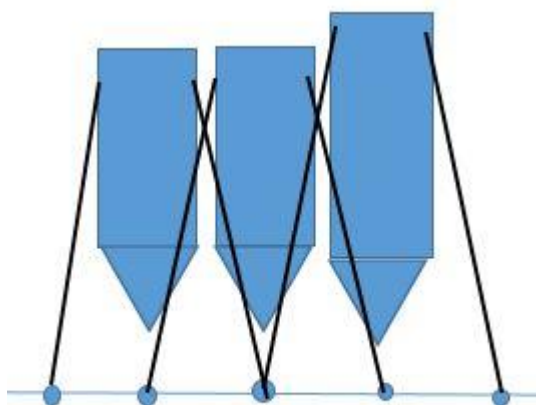
### **Amarrage :**

Il est assuré d'une part par des piquets implantés sur les berges et d'autre part, pour une minorité d'emplacements, par des pontons.

### **En ce qui concerne les piquets :**

On peut dire qu'ils n'assurent pas correctement la stabilisation des bateaux sur leurs emplacements, (**Voir annexe 1**)

En effet, Comme il n'y a pas de points d'appui dans l'eau pour le bateau, il faut utiliser deux cordages fixés d'une part, à l'arrière du bateau et d'autre part, sur deux piquets écartés pour que l'angle formé par les cordes avec le bateau soit conséquent. Si cet angle est insuffisant le bateau ne peut être maintenu, s'il est suffisant les cordes passent par-dessus les bateaux voisins !



De plus, comme le niveau de l'eau peut varier de plus d'un mètre, (1,25m entre mars 2014 et novembre 2015), les bateaux qui sortent de temps à autres s'éloignent des piquets, les bateaux « inactifs » tirent sur les piquets. (**Voir annexes 1 et 5**)

D'autre part, les nouveaux piquets ne sont ni assez solides, ni bien ancrés dans le sol. Nombres d'entre eux, moins de six mois après leur pose, sont arrachés ou sur le point de l'être, deux sont cassés ([voir annexe 2](#))

### **En ce qui concerne les pontons :**

Deux catégories de pontons sont installées,

- Les pontons installés par la ville. Ils sont au nombre de 24 pour 48 emplacements. Ils ne semblent pas poser de problème et sont, probablement, une solution technique bien adaptée. Ils ne réduisent pas le nombre d'emplacements (il y a 48 emplacements sur 148 mètres. La berge en face, sans pontons, à 51 emplacements sur 166 mètres)  
Leur coût est probablement élevé si on y inclut les travaux d'installation tel qu'ils ont été réalisés.
  
- Les pontons « libres » installés par les occupants d'emplacements.  
Dans cette catégorie on trouve tout et n'importe quoi. Les dimensions, formes, positions, état, sont très divers. Malgré une action menée par la ville il y a encore des pontons dangereux. ([Voir annexes 3 et 4](#))  
Une directive donnée par la mairie en 2014 indique la forme, le type et les dimensions des pontons « installables » par les usagers.  
Cependant, pour plusieurs raisons la directive ne permet pas de régler les problèmes d'amarrage :
  1. Pour ne pas réduire le nombre d'emplacements il faut :
    - a. Qu'il n'y ait qu'un ponton pour deux emplacements, (comme la fait la ville dans la darse D). Il faudrait donc imposer la position ou serait possible l'installation d'un ponton (par exemple : à gauche des piquets paires et au milieu de l'espace entre deux piquets)
    - b. La largeur des pontons soit faible. Celle fixée par la ville est excessive (60 cm)
  2. Pour assurer une uniformité esthétique et un caractère identique de tous les emplacements, il faudrait déterminer la ligne à distance de la berge sur laquelle les pontons doivent être fixés.
  3. La stabilité des pontons, dès lors que ceux-ci peuvent être utilisé pour accéder aux bateaux, est un élément de sécurité. Pourtant, certains pontons sont extrêmement flexibles surtout en raison d'une embase de largeur insuffisante et aussi, parfois de l'utilisation de bidons cylindriques comme flotteur.
  4. La longueur des pontons fixée à 4m semble suffisante pour les darses mais, pas pour le bassin qui accueille des bateaux plus longs et dont une partie des berges peu creusée provoque un éloignement important des bateaux ([voir annexe 5](#))

### **Navigabilité :**

Dès que le tirant d'eau des bateaux dépasse 50 cm la navigabilité dans le port et dans le canal n'est plus assurée en toutes saisons. Ceci est la conséquence de quatre paramètres :

1. Le niveau d'eau, dans le lac, varie avec les saisons. Il est à son plus haut en Mars-Avril et à son plus bas en octobre-Novembre. Ce phénomène naturel s'est amplifié les trois dernières années. Il est peu probable qu'il revienne dans les données historiques.  
La hauteur d'eau en hiver pose des problèmes d'amarrage pour les bateaux qui restent au port. Mais, surtout la baisse de niveau, qui s'est aggravée de 30 à 40 cm par rapport à la normale historique, empêche la navigation des bateaux à fort tirant d'eau
2. L'ensablement du canal en bout des darses le long de la plage.  
Le vent, de plus en plus présent ces dernières années, pousse le sable, de la plage, dans le canal. Des dragages sont exécutés de temps à autres mais, ils sont souvent contestés et stoppés par les associations d'écologistes.
3. Les berges s'écroulent partiellement diminuant ainsi la hauteur d'eau sur les emplacements. Ceci est la conséquence de :
  - a. Plus forte montée d'eau en hiver, détrempage du sable des berges
  - b. « Bricolages » effectués par les usagers : accrochage pontons, creusement pour rapprocher la proue de la berge etc.
  - c. Une végétation détruite pour ne pas gêner l'accès aux bateaux. Plus ou peu de racines pour tenir le sable.
  - d. Proues des bateaux qui rentrent dans la berge quand ceux-ci ne sont amarrés que par les piquets sur la berge.
4. Pousse anarchique des herbes aquatiques (Lagarosiphon). Il semble que cette année la pousse a été moins prolifique, (les raisons ?), néanmoins ces herbes restent néfastes à la navigation dans certains endroits du port.

# Suggestions faites par L'association

## En ce qui concerne l'amarrage :

De toute évidence l'amarrage effectué seulement par des piquets plantés dans les berges n'est pas satisfaisant.

Les pontons installés par la ville, dans la darse D, montrent leur efficacité. Ils structurent les emplacements, Ils maintiennent correctement les bateaux et s'adaptent mieux aux variations de niveau d'eau, Ils facilitent l'accostage par grands vents, Ils sont assez stables et garantissent un bon niveau de sécurité aux personnes.

Mais ils ont un gros inconvénient, ils sont coûteux !

L'association a bien conscience que les investissements faits sur le port pourraient impliquer une augmentation des tarifs des droits d'amarrage. L'acceptation de ce fait par nos adhérents et plus généralement des usagers nécessite la présentation d'un projet

Raisonné.

## Suggestion 1 :

Une recherche sur les équipements portuaires nous a permis d'identifier une solution alternative aux pontons. Il s'agit en fait de pontons très étroits, appelés « bras ». Ceux-ci ne permettent pas de circuler dessus pour accéder aux bateaux mais, ils assurent un amarrage de qualité. Ils sont suffisants dans un lac, sans marées et sans vagues, où l'accès aux bateaux est toujours possible de la berge (en témoignent les nombreux emplacements sans ponton).

Une première approche, (à valider), montre que le prix d'achat de ce type de bras, non installé, sans le système de fixation, se situe entre 1100€ et 1500€. En adoptant un système de fixation simple, par exemple des piquets en acier galvanisés enfoncés dans le sol, on peut espérer un coût unitaire, pontons installés, inférieur à 2000€, soit moins de 1000€ par emplacement.

## Suggestion 2 :

Laisser, comme c'est le cas aujourd'hui, le choix aux usagers d'installer ou de ne pas installer un ponton à leur frais mais, définir et **imposer des caractéristiques précises identiques pour tous, dimensions, forme, mode de fixation, lieu de fixation (distance de la berge, un seul pour deux emplacements).**

Faire modifier ou supprimer tous les pontons ne répondant pas aux caractéristiques définies. (Sauf pour des zones particulières comme la zone coté Campeole du bassin de Navarrosse)

### Suggestion 3 :

Il faudrait regrouper les bateaux par catégorie de dimensions et de tirant d'eau. Cela permettrait d'adapter les emplacements, profondeur d'eau, largeur des emplacements.

A ce propos rappelons que le port accueille des bateaux dont les tirants d'eau varient de moins de 50cm à 60 cm pour les bateaux à moteurs, et à plus d'un mètre pour des voiliers quillards.

Limiter le droit d'accès au port à des bateaux compatibles avec les caractéristiques de ce dernier. Différencier les tarifs de droit d'amarrage en fonction des catégories de taille et tirant d'eau donc, en rapport avec le type d'équipement que nécessitent les différentes catégories.

## **En ce qui concerne la navigabilité :**

La plus grande difficulté se situe sur le canal qui relie les darses et dans le virage pour rejoindre le chenal de sortie de port. A priori il n'y a pas de solution miracle, **le dragage annuel semble nécessaire.**

Le problème principal est le même que celui qu'on connaît sur les dunes. Le vent, maintenant de plus en plus fréquent, pousse le sable dans le canal. L'association se demande si la plantation de végétaux est possible et si cela pourrait ralentir les effets du vent. Une étude devrait être menée dans ce sens.

L'ensablement de ce canal est aussi, pour une part, la conséquence de son utilisation comme lieu de baignade, pourtant interdite. La signalisation « baignade interdite » a disparue et l'application de cette directive non contrôlée.

Remettre une signalisation visible avec plusieurs panneaux le long du canal.

La prolifération du lagarosiphon est bien connue dans la région. On sait que le faucardage n'est pas une solution pérenne, la repousse et le repiquage sont extrêmement rapides.

La pose d'un écran tissulaire, sur le fond du plan d'eau, semble relativement efficace mais préjudiciable au développement de la vie aquatique.

Une autre solution, utilisée il y a plusieurs années par la ville de Montauban, semble avoir donné un bon résultat et être respectueuse du milieu aquatique. Il s'agit d'un épandage, en début de printemps, de craie de Champagne qui prive le Lagarosiphon de lumière mais, n'empêcherait pas la pousse d'autres plantes aquatiques, (information à vérifier).

Ce type d'action serait applicable à des zones limitées, celles pour lesquelles le lagarosiphon gêne la navigation, ex : le centre des darses, le canal de bord de plage, une partie du bassin central.

Il serait judicieux, si possible, de faire un essai sur de petites surfaces particulièrement impactées comme le début des darses.

La hauteur d'eau dans le lac, pour l'instant nous, mairie et usagers, sommes tributaires d'un phénomène dont nous ne connaissons pas totalement les causes. La variation du niveau d'eau s'amplifie d'année en année. Différents indices laissent penser que ces variations aux mieux ne diminueront pas et probablement s'intensifieront, (climat, prélèvement d'eau de consommation).

Il faut donc préparer le port à cette situation évolutive, en réglant les problèmes déjà décrit précédemment dans ce rapport.





## Annexe 1



## Annexe 2



## Annexe 3



## Annexe 4



1

## Annexe 5