



DOSSIER DE DECLARATION

AU TITRE DES ARTICLES L.214-1 A L.214-3
DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Rénovation du ponton F Port départemental de la Darse – Villefranche-sur-Mer

Nom et adresse du demandeur :

Département des Alpes-Maritimes
Direction des Routes et des Infrastructures de Transport
Régie des ports départementaux de Villefranche-sur-Mer
1 chemin du Lazaret
06230 Villefranche-sur-Mer

Représenté par Mme Anne-Marie MALLAVAN, directeur des Routes et des Infrastructures de Transport

N° SIRET : 220 600 019 01196

Localisation des travaux :

Port départemental de la Darse
Ponton F
06230 Villefranche-sur-Mer



Consistance des travaux :

Reprise des appuis du ponton F fixe du port départemental de la Darse, remplacement du tablier du ponton, création d'un appui supplémentaire, selon l'ordre d'avancement suivant :

- Dépose des équipements (échelles, mâts, ...) et des réseaux existants (bornes, câbles, ...) ; les éléments déposés seront stockés par famille de déchets pour être ensuite évacués en décharge agréée.

- Dépose des structures fixes en aluminium à l'aide d'un atelier nautique.
- Dépose des structures fixes en acier à l'aide d'un atelier nautique.
- Assistance d'une équipe de scaphandrier pour la réalisation de la pile béton.
- Démolition et reconstruction des chevêtres pour la nouvelle structure
- Fourniture et pose des nouvelles structures fixes en aluminium à l'aide d'un atelier nautique.
- Fourniture et pose des nouvelles bornes de distributions ainsi que l'alimentation en eau et électricité.
- Fourniture et pose des nouveaux équipements (taquets, échelles, mâts de sécurités, numérotation)

Durée et période des travaux : octobre 2020 à mars 2021.

Rubriques de la nomenclature dans lesquelles ils doivent être rangés

4.1.2.0.

Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu :

2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).

Incidences du projet :

Perturbation du milieu aquatique :

- turbidité de l'eau pendant et après travaux.
- risque de pollution ponctuelle pendant les travaux mais contenue dans des dispositifs anti-pollution flottant.

Compatibilité du projet avec le SDAGE du bassin Rhône Méditerranée (2016-2021) :

Sans objet.

Compatibilité du projet avec le SAGE

Sans objet.

Compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation

Sans objet.

Descriptif détaillé de la méthodologie d'intervention

Zone de chantier :

- à terre (dans le périmètre orange ci-dessus) : neutralisation d'une zone de stationnement du parking réservé aux plaisanciers de la Corderie. Cette zone servira au stockage des matériaux déposés et avant repose, ainsi qu'à la base vie et à l'implantation de la grue de manutention. Elle sera clôturée.

- sur le plan d'eau (dans le périmètre jaune) : identifiée et matérialisée par des boudins anti-pollution, toute navigation y sera interdite.

Déplacement de l'ensemble des navires amarrés au ponton F :

Les agents portuaires procéderont au déplacement de tous les navires le temps des travaux : mise

en carénage, amarrage sur d'autres postes ou sur pontons flottants implantés provisoirement. A cette fin, les plaisanciers seront préalablement reçus afin que les travaux leur soient présentés et que les modalités d'accès à leur navire pendant les travaux leur soient précisées.

Dépose des réseaux et des accessoires :

Les bornes de distribution, les réseaux (câbles, tuyaux PE) et les accessoires seront déposés manuellement avant la dépose des pannes fixes.

Les services du port mettront hors tension la panne et transmettront un rapport de coupure avant que l'entreprise démarre ses travaux.

Les équipements issus de la dépose seront triés par type de déchets pour être ensuite évacués en décharge agréée.

Dépose des structures :

Les pannes flottantes seront désaccouplées en lieu et place pour faciliter le remorquage à travers le port jusqu'à la zone de manutention bord à quai.

Les structures seront désaccouplées élément par élément avant d'être manutentionnées pour être stockées provisoirement à terre.

La manutention des éléments se fera à l'aide d'un chariot télescopique pour permettre le déplacement entre la zone bord à quai et la zone de stockage.

Le personnel de l'entreprise séparera les différents éléments structurels (platelage, structure, flotteur) afin de les évacuer par type de déchets vers un centre de tri agréé.

Préparation de l'appui supplémentaire :

Assurée par une équipe de travaux hyperbares.

Démolition des 12 arases supérieures de pile existantes :

Les déblais issus de la démolition seront triés par type de déblais pour être ensuite évacués au centre de tri Sirolaise à Levens.

Les arases seront démolies, les anciens aciers solidaires avec la structure de la pile seront récupérés nettoyés à la brosse métallique passive avec un produit type bi-composant, de nouveaux aciers sont positionnés pour renforcer la liaison de la nouvelle dalle avec l'ancienne structure.

La méthode :

Une barge équipée d'une pelle mécanique et d'un brise-roche hydraulique démolira le béton armé existant, un ponton flottant récupérera les déblais de béton armé, ces déblais seront évacués vers la base vie dans des big bags, les déchets seront évacués à l'aide d'un camion grue.

Le matériel :

Pelle 1.5t équipé d'un brh, barge flottante, big bags, ponton flottant, 4*2

Reconstruction des 12 arases supérieures des piles existantes :

Des percements seront réalisés, des barres acier seront scellées dans l'existant à l'aide de scellement chimique adapté.

Des prédalles seront réalisées en usine selon une étude de dimensionnement et type béton armé selon étude g3.

Les prédalles seront approvisionnées sur le chantier et mise en place par la barge ou une grue ppm adaptée

Réalisation d'une assise de pose.

L'assise de la nouvelle pile béton sera assurée par la mise en place d'une couche de ballast 40/60 sur une épaisseur d'environ 30-40 cm suivant la nature et la géométrie du terrain à cet endroit.

Les scaphandriers de l'entreprise réaliseront une emprunte dans le sol existant, à l'aide d'une lance pompier alimentée par une moto pompe, pour garantir la stabilité de la couche de ballast.

Un cadre de réglage qui fera également fonction de coffrage périphérique sera mis en place pour contenir le matériau sur la surface souhaitée.

Le matériau sera chargé dans des sacs big-bags, manutentionné et déversé dans l'emprise de la semelle.

L'arase supérieure de la couche sera égalisée à l'aide d'une règle métallique.

Pose des éléments de pile.

Les coques béton préfabriquées seront livrées, manutentionnées puis transportées jusqu'au droit de la zone à l'aide de la barge de travail.

Ces dernières seront mises en place avec l'assistance de l'équipe de scaphandriers qui contrôlera la position de chaque élément ainsi que le parfait emboîtement des encoches entre chacune d'elles. Les coques seront contrôlées dans l'axe vertical et horizontal de la coque posée avant de continuer l'assemblage.

Un contrôle visuel, après assemblage, permettra également de valider la bonne mise en œuvre de l'assemblage et de contrôler l'étanchéité des emboîtements avant coulage.

Une cage d'armature sera mise en place d'un seul tenant avec l'aide du bras hydraulique de la barge de travail.

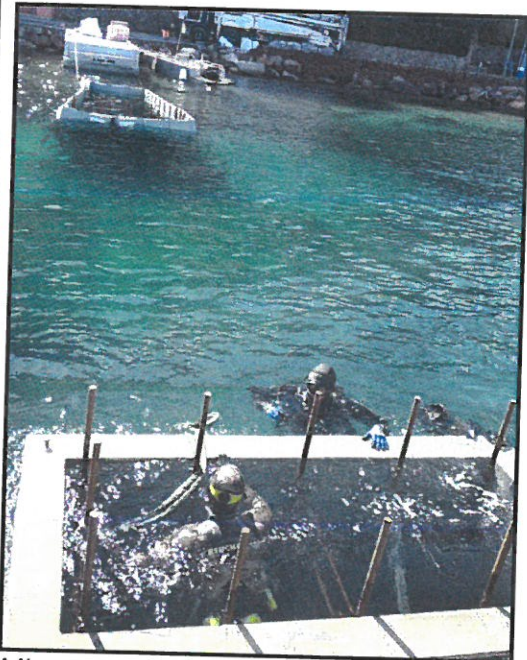
Bétonnage de la pile.

La pile sera bétonnée à l'aide d'un béton prêt à l'emploi.

Cette opération se fera à l'abri d'un barrage anti-MES.

Durant cette phase, l'équipe de scaphandrier coulera également du béton sur la partie supérieure du ballast afin de bloquer le matériau et d'éviter toute détérioration de la fondation de la pile pouvant entraîner des cavités puis une instabilité de l'ouvrage à moyen et long terme.

Cinématique photos d'un ouvrage similaire réalisé sur la commune de Théoule-sur-Mer (06).



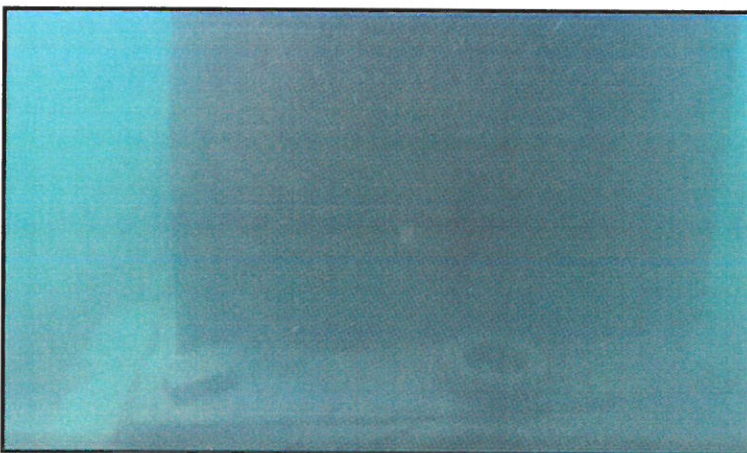
*Mise en œuvre des armatures et contrôle de l'étanchéité
En partie supérieure : présence du barrage anti-MES*



Bétonnage de la pile depuis la route



Assise de la pile



Éléments assemblés d'une pile

Pontons fixes :

Les pontons fixes seront livrés avec le platelage, les galeries techniques et les défenses déjà assemblés.

Ils seront manutentionnés et stockés sur l'atelier nautique.

Chaque tronçon de ponton qui constitue la panne, sera positionné à l'aide de la grue hydraulique de la barge suivant le plan de calepinage de pose du bureau d'étude.

Les tronçons seront reliés, horizontalement entre eux, et fixés, par scellement chimiques, sur la

partie supérieure des chevêtres rénovés préalablement.
L'entreprise utilisera exclusivement de la boulonnerie de qualité inox 316L.



Pose des réseaux :

Les câbles et les tuyaux PEHD seront déroulés manuellement dans les galeries techniques latérales des pontons fixes prévues à cet effet. Une alimentation complète par côtés pour éviter les dérivations sous platelage est prévue.

L'intégralité des pontons sera reliée à la terre par une câblette installée entre chaque tronçon pour permettre la continuité du courant perdue dans les structures.

Les bornes de distribution seront positionnées au-dessus des galeries techniques, des deux côtés de la panne, en fonction du plan de mouillage du port.

Chaque borne assurera l'alimentation en énergie de quatre bateaux.

Equipements :

La totalité des équipements (taquets, mât de sécurité, échelle, plaques de numérotations) est fixée mécaniquement dans les différents rails du longeron de rive à l'aide de barrettes ou d'inserts de fixation.

La boulonnerie utilisée sera de qualité inox A4.

L'ensemble des équipements est modulable. Ils peuvent être déplacés sans limite, rapidement et sans détériorer la structure des pontons flottants.

Sécurité et protection de la santé pendant le chantier : un coordonnateur SPS est désigné pour assister le maître d'ouvrage sur cette opération (Degaine Ingenierie). Il veillera à la bonne application du plan général de coordination et notamment lors de la réalisation des travaux en milieu hyperbare (un plan de prévention spécifique sera élaboré en ce sens).

Mesures correctives ou compensatoires envisagées :

1. Mesures pour assurer la qualité de l'eau :

1.1. Travaux sur et au-dessus de l'eau :

Barque motorisée :

- utilisation d'un moteur révisé avant chantier ne présentant aucune fuite d'huile.
- aucun entretien sur site.
- si nécessaire, intervention sur moteur à terre après avoir sorti le bateau

Moto pompe :

- mise en place d'un bac de rétention

Matériel portatif sur batterie : aucun risque

Bouteilles B50 pour alimentations en gaz des scaphandriers : aucun risque

Nota : Durant toute la durée des travaux sur site, le personnel de l'entreprise sera en possession d'équipements permettant de réagir efficacement contre une pollution accidentelle sur et hors du plan d'eau.

1.2. Travaux sous l'eau :

Les travaux hyperbares ont pour but d'assister logiquement l'entreprise principale durant le montage de la pile supplémentaire béton.

Néanmoins, il est probable que l'entreprise sera amenée à effectuer certaines opérations pouvant entraîner une agitation du fond marin (nettoyage, nivellement,)

Pour limiter la propagation des matières en suspension, l'ensemble de l'opération sera réalisée dans l'enceinte d'un barrage anti-MES.

Cette préconisation environnementale sera accompagnée par un contrôle de la turbidité dedans et à l'extérieur de l'enceinte.

Un contrôle journalier sera établi à trois endroits du port afin de contrôler la possible diffusion de MES. Les trois échantillons seront pris : dans l'enceinte du barrage, à 5 mètres des travaux et à 30 mètres des travaux.

Les zones de prélèvements seront identiques pour chaque relevé.

Les résultats seront consignés dans un tableau de suivi.

2. Mesures pour limiter le bruit.

Pollution sonore :

Pour réaliser ses travaux, l'entreprise utilise des moyens légers ne présentant pas une gêne importante pour les usagers du port.

L'entreprise prévoit de travailler sur des plages horaires communes à l'activité actuelle sur le port soit : 8h00 – 19h00.

Le matériel utilisé sera entretenu, récent et respectera le seuil limite des contraintes sonores.

3. Mesure pour éviter les pollutions accidentelles.

Durant la période de préparation, le directeur travaux complètera la rédaction du Plan d'Assurance Environnemental.

Classification du matériel et précautions prises :

Grue télescopique :

- utilisation d'un moteur révisé avant chantier ne présentant aucune fuite d'huile.
- mise à disposition à proximité de la terre de diatomée calcinée et des feuilles absorbantes.

Matériel portatif sur batterie ou portatif : aucun risque

Compresseur HP pour gonflage des bouteilles B50 des scaphandriers : mise en place d'un bac de rétention.

4. Gestion des déchets :

Le démontage des ouvrages existants génère des déchets avec des classifications de matériaux différentes.

Cependant les déchets issus de la dépose sont considérés comme propres et facilement conditionnable.

Les éléments issus du triage seront rangés et conditionnés sur palette en vue de leur évacuation par camion plateau vers le centre de tri agréé.

La localisation du centre de triage est définie en fonction du type de déchet.

Les deux sites retenus gérés par Sclavo Environnement pour le traitement des déchets.

Pour le traitement du platelage et des flotteurs

ECO-RELAIS

La Roquette/Siagne

P.A. de la Siagne – 1010, ch. de la Levade
06550 – LA ROQUETTE/SIAGNE

Pour le traitement des structures aluminiums
ECO-POLE Recyclage
Fers & Métaux
Z.I. du Capitou – 85, Av. Louis Lépine
83600 – FREJUS

Cette méthode permet également de garantir une zone de travail propre et rangée.

Ci-dessous une liste non exhaustive des matériaux issus de la dépose qui seront triés et classés par type pour être ensuite envoyés en décharge agréée en vue de leur recyclage :

- Câbles électriques issus de la dépose du réseau électrique existant.
- Gaines PEHD issus de la dépose du réseau d'eau existant.
- Bornes de distributions issues de la dépose.
- Dalles caillebotis polypropylènes servant pour le platelage existant.
- Structures aluminium des pontons fixes.
- Structures aciers situés en sous face.

Pour les déchets courants, l'entreprise mettra à disposition des poubelles chantiers.

Résumé non technique :

Le ponton F du port départemental de la Darse est un ponton fixe disposé sur 11 appuis cylindriques en béton préfabriqués relevés de chevêtres.

Ces derniers présentent d'importantes dégradations.

Le tablier du ponton, en plastique sur structure métallique est également dégradé.

Le ponton a une forme en T et une dernière partie est flottante.

Il s'agit :

- de reprendre les chevêtres (arases) de chaque appui.
- de créer un appui supplémentaire fondé en milieu marin portuaire pour rendre fixe la partie flottante.
- de déposer et remplacer la totalité du ponton, les dispositifs d'amarrage et de sécurité, les bornes de distribution eau/électricité et les réseaux les alimentant.

Montant total estimé : 360 000 € HT.

Fait à Nice, le :

10/08/20

Le pétitionnaire :



Anne-Marie MALLAVAN

Directeur des Routes et des Infrastructures de Transport

PJ Evaluation simplifiée des incidences Natura 2000 du projet