



Interreg



Cofinanziato
dall'Unione europea
Cofinanciato per
l'Unione europea

Marittimo-IT FR-Maritime

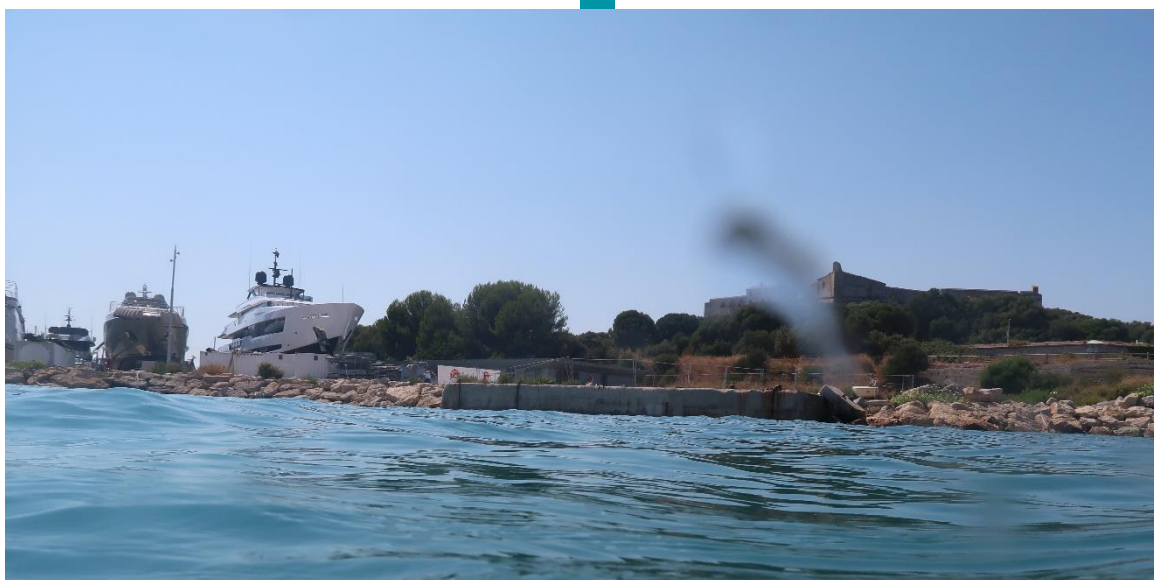
CLEANPORTI



CCI NICE
CÔTE D'AZUR

RELEVÉS DE MESURES EN PLONGÉE SOUS-MARINE - CARTOGRAPHIER ET DELIMITER UNE ZONE A DEPOLLUER AU PORT VAUBAN D'ANTIBES

Septembre 2025



Contact : Alexandre SOFIANOS ; 06 22 90 78 76

alexandre.sofianos@posteo.net

ASOCEAN

7 rue Edouard HERRIOT. 66280 SALEILLES

SIRET : 840 463 186 00014

SOMMAIRE

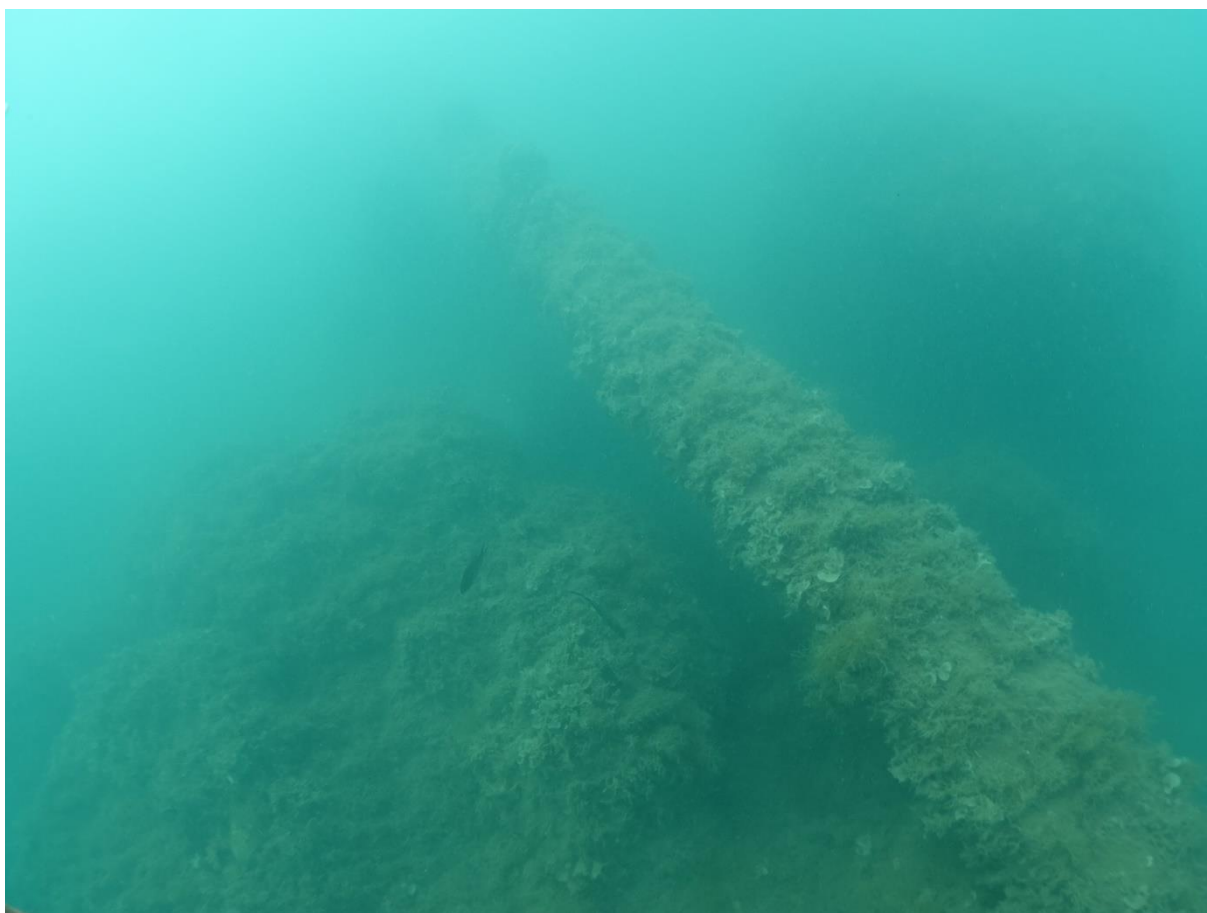
1	CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE	3
2	CONTENU DE LA MISSION	3
2.1	Localisation du site d'étude	3
2.2	Personnel et moyens mobilisés.....	4
2.3	Calendrier des opérations.....	4
3	EPAVES ET MACRODECHETS.....	5
3.1	Localisation des épaves et macrodéchets	5
3.2	Les épaves	6
3.3	Déchets ponctuels	19
3.4	Priorisation du nettoyage portuaire	54
4	SYNTHESE.....	55



1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

Le projet Interreg Italie-France Maritime CLEANPORTI vise à renforcer l'excellence environnementale des ports de plaisance en expérimentant des actions concrètes, telles que la dépollution des fonds marins. La CCI Nice Côte d'Azur (CCI NCA), partenaire du projet, cherche une équipe de plongeurs professionnels pour identifier, cartographier et délimiter une zone à dépolluer au port Vauban d'Antibes.

[ASOCEAN](#) est un bureau d'études en environnement littoral et habitué à la réalisation de suivis environnementaux en plongée. [ASOCEAN](#) a été mandaté par la CCI pour réaliser cet état des lieux en août 2025.



2 CONTENU DE LA MISSION

2.1 Localisation du site d'étude

Le périmètre d'étude pour les suivis environnementaux est visible ci-dessous. Toute cette zone a été prospectée par des plongeurs professionnels afin de répertorier tous les macrodéchets et épaves observées.





Figure 1 : périmètre d'étude

2.2 Personnel et moyens mobilisés

L'équipe était constituée de plongeurs professionnels :

- Nicolas NOUGUIER ;
- Alexandre SOFIANOS.

Les moyens utilisés pour cette intervention ont été les suivants :

- un appareil photo Canon G16 avec son caisson dédié;
- 2 DGPS Garmin 78 d'une précision de 1 mètre pour la géolocalisation des stations
- des plaquettes pour la prise de notes ;

Port Vauban a demandé à la société YDGS d'embarquer l'équipe à bord de sa barge et de réaliser la sécurisation du plan d'eau en surface. Nous les en remercions.

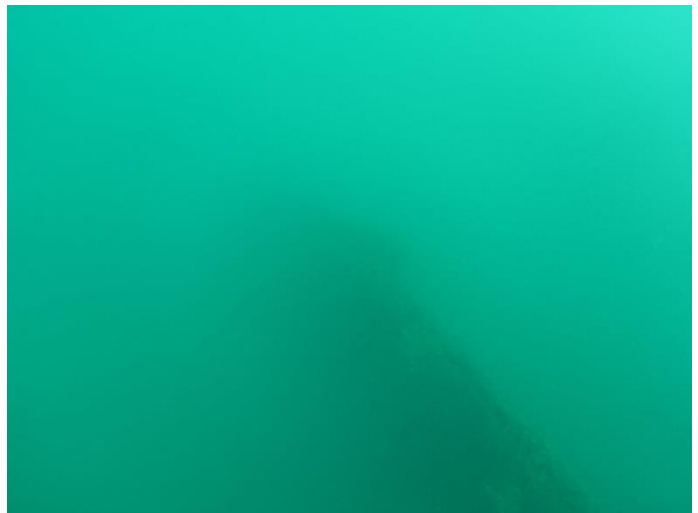
2.3 Calendrier des opérations

Les inventaires ont été réalisés le 18 août 2025. La mission s'est déroulée sans encombre.

En revanche la visibilité sous-marine était terriblement mauvaise ce qui a complexifié la mission, et fortement dégradé la qualité des photographies et des rendus.

Cette visibilité ajoutait par ailleurs un risque de sécurité pour les plongeurs (tôles tranchantes, pointes ...), ce qui a limité la possibilité de visiter pleinement les épaves.

NB : notre prospection a été précise avec des GPS mais vu la visibilité nous ne pouvons pas garantir de ne pas avoir raté quelques éléments ponctuels.



3 EPAVES ET MACRODECHETS

3.1 Localisation des épaves et macrodéchets

La **Figure 2** présente tout ce que nous avons pu observer sous l'eau malgré les conditions de plongée problématiques.

Nous avons regroupé les déchets selon 3 catégories :

- Les épaves avec un profil linéaire
- Les déchets ponctuels (pneus, tuyaux, reste de bateaux...) ;
- Les anciens corps-morts béton.

Les données sont détaillées ci-après et disponibles dans les fichiers SIG.



3.2 Les épaves

La **Figure 3** localise les épaves observées sur le périmètre d'étude.

13 épaves ont été observées. Elles mesurent de quelques mètres à près d'une vingtaine de mètres de long. Les conditions de plongée n'ont pas permis de mettre en place des décamètres pour mesurer leurs linéaires, cela aurait présenté un danger pour les plongeurs.



Figure 3 : localisation des épaves.

Chaque épave a été répertoriée avec un point de début et de fin au GPS, des photographies ont été réalisées (avec une qualité mauvaise en lien avec la visibilité). Ci-dessous les photographies de chaque épave.

Epave N°	Photographies
----------	---------------



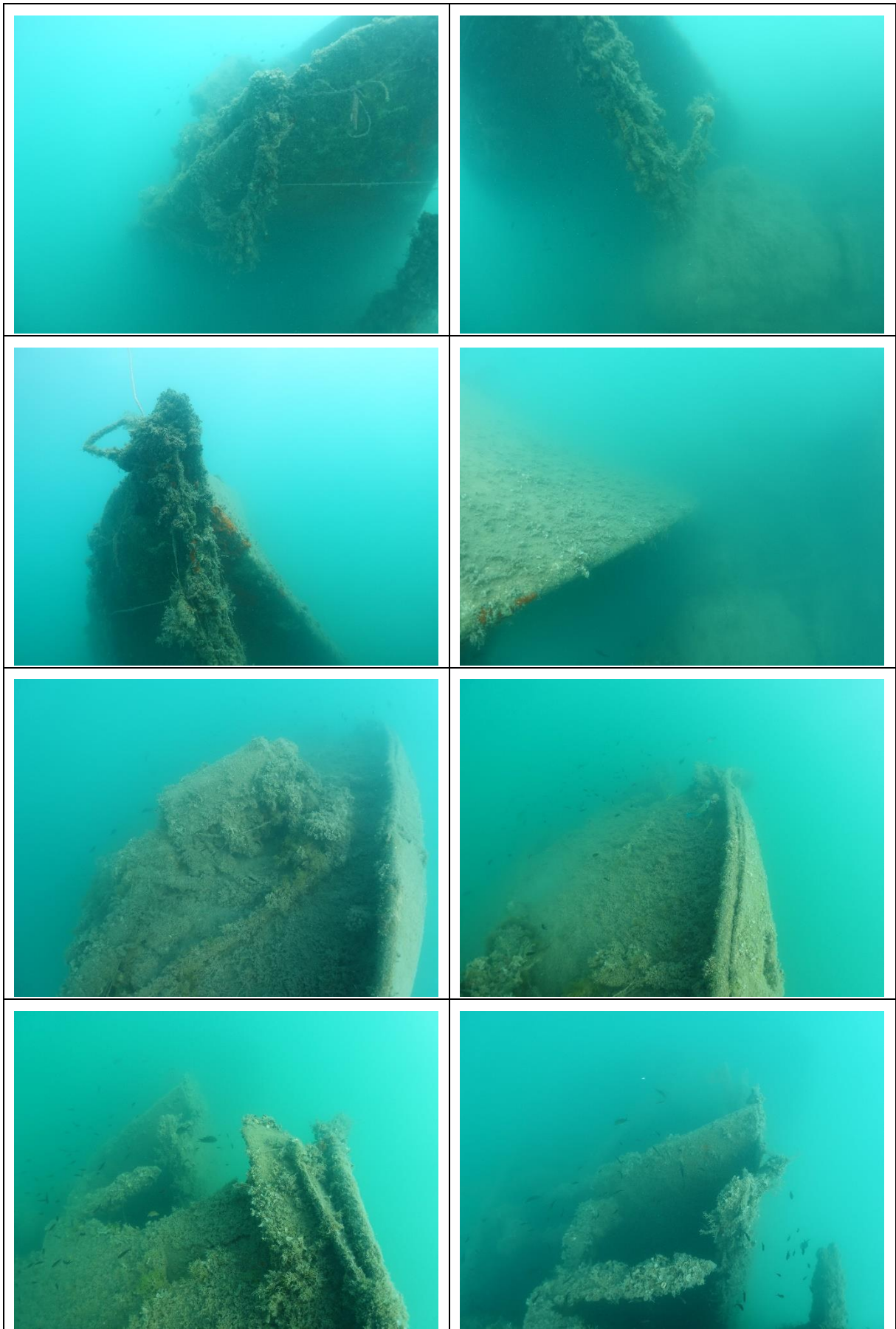
Epave 1

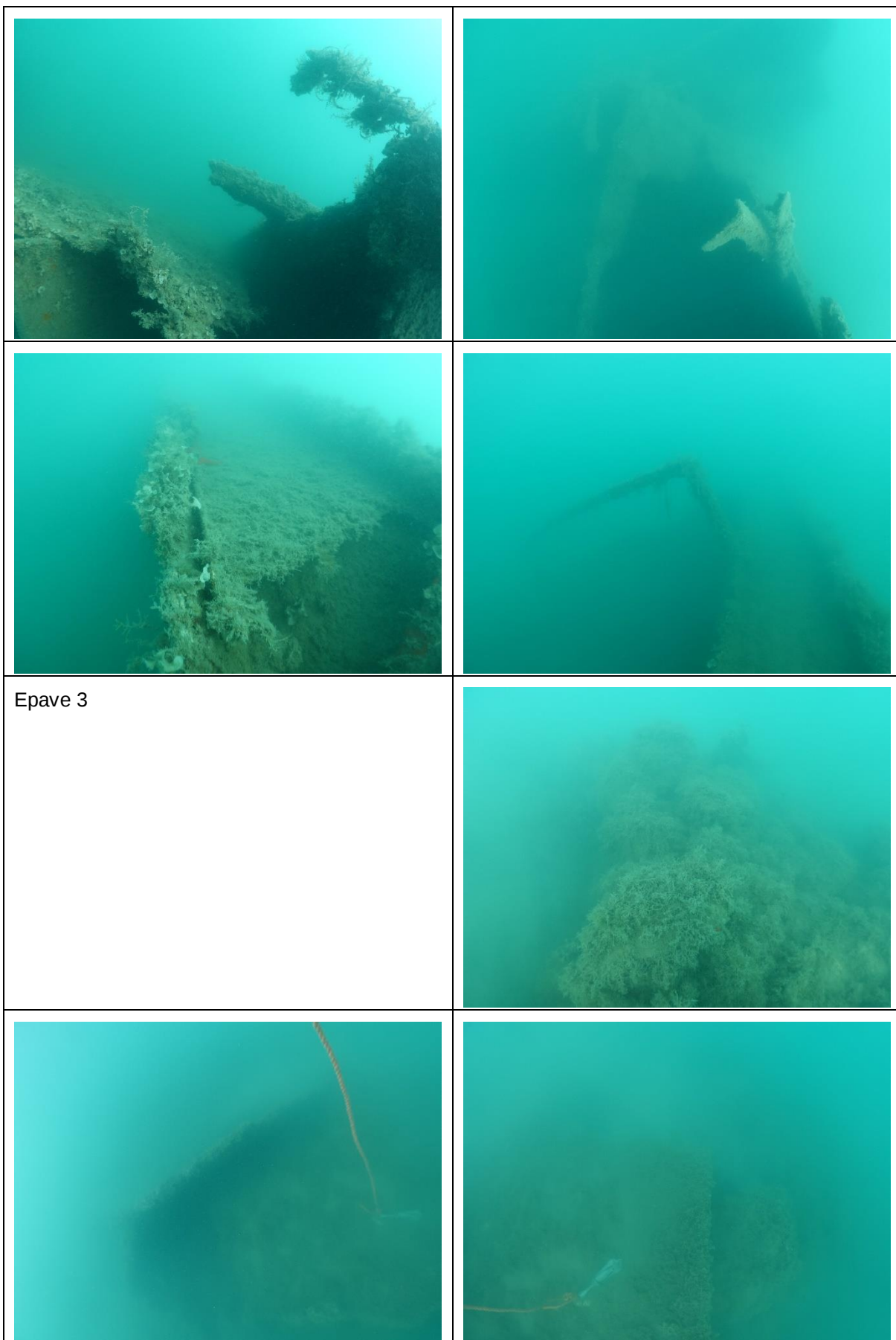




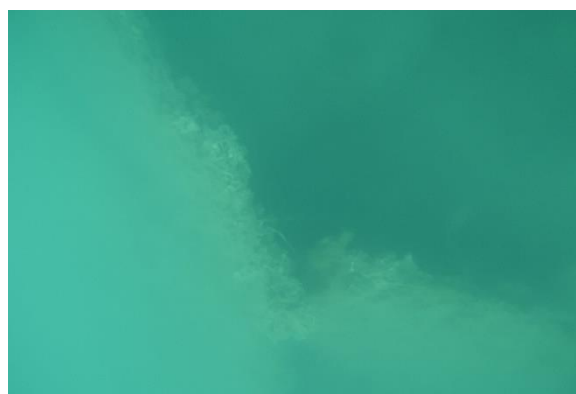
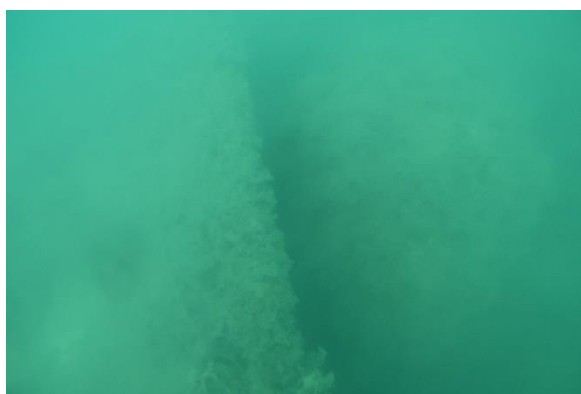
Epave 2







Epave 4



Epave 5

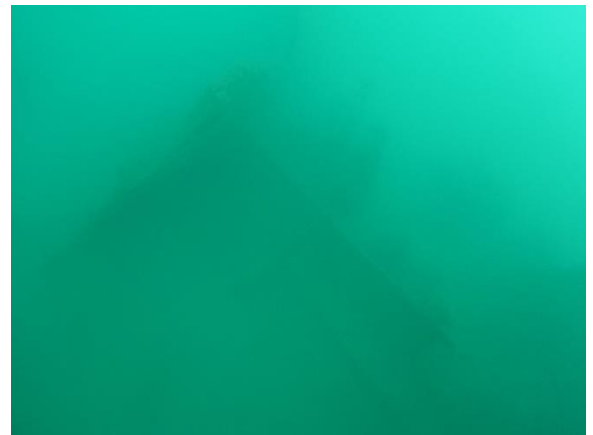
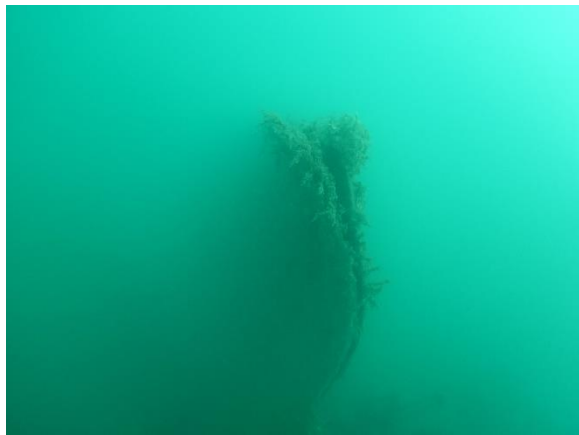




Epave 6



Epave 7



Epave 8

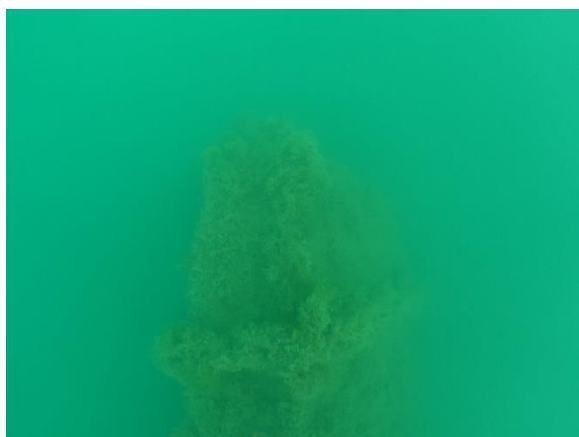


Epave 9





Epave 10

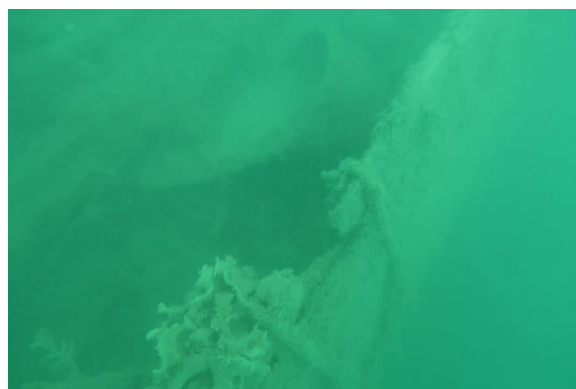


Epave 11



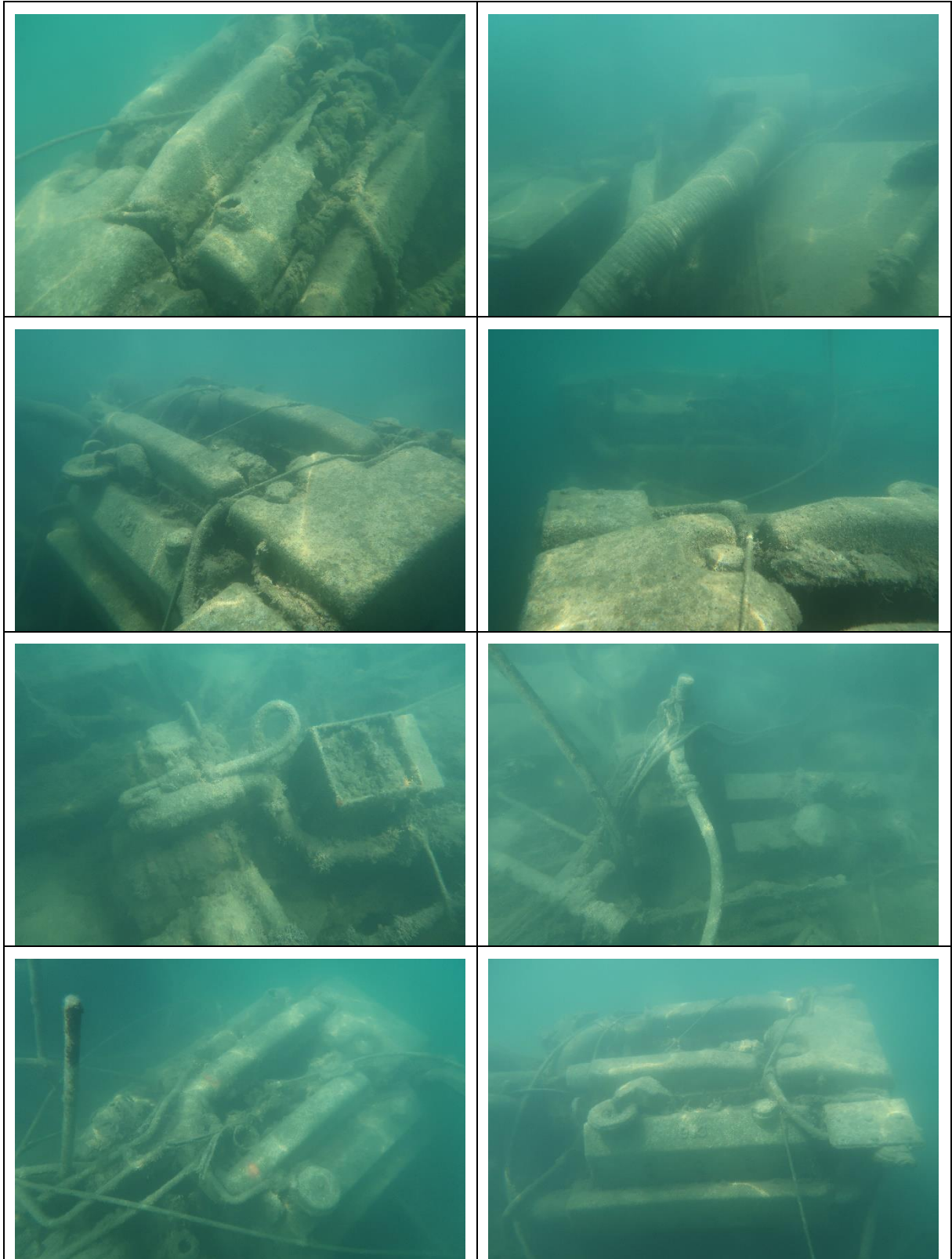
Epave 12





Epave 13 :2 moteurs inboard complets en digue





Quelques informations ont été portées aux fichiers SIG associés.

Nom	Descriptio	Prof (m)
Mat	épave 1 sous bonne partie du mat	2
Epave 1	<i>NULL</i>	2
Epave 2	possibilité de 2 épaves successives	2.3 à 6.5 m
Epave 3	<i>NULL</i>	5 - 6 m
Epave 4	<i>NULL</i>	3.1 à 4.7 m
Epave 5	<i>NULL</i>	3.3 à 4.5 m
Epave 6	Epave en morceaux dispersés	3 - 4 m
Epave 7	<i>NULL</i>	5 - 7m
Epave 8	arrière de bateau, puis divers morveaux + cable = pas de structure ccontinue	3m
Epave 9	Avant d'épave 3 m de long	1.5 - 2 m
Epave 10	Epave large couchée sur le côté	<i>NULL</i>
Epave 11	épave haut 3.8-4.5m	4.8 à 6 m
Epave 12	<i>NULL</i>	5.2-6.1m
Epave 13	2 moteurs inboard complet avec cables et arbres	2



3.3 Déchets ponctuels

La Figure 4 localise les divers déchets observés.



Figure 4 : Localisation des déchets ponctuels.

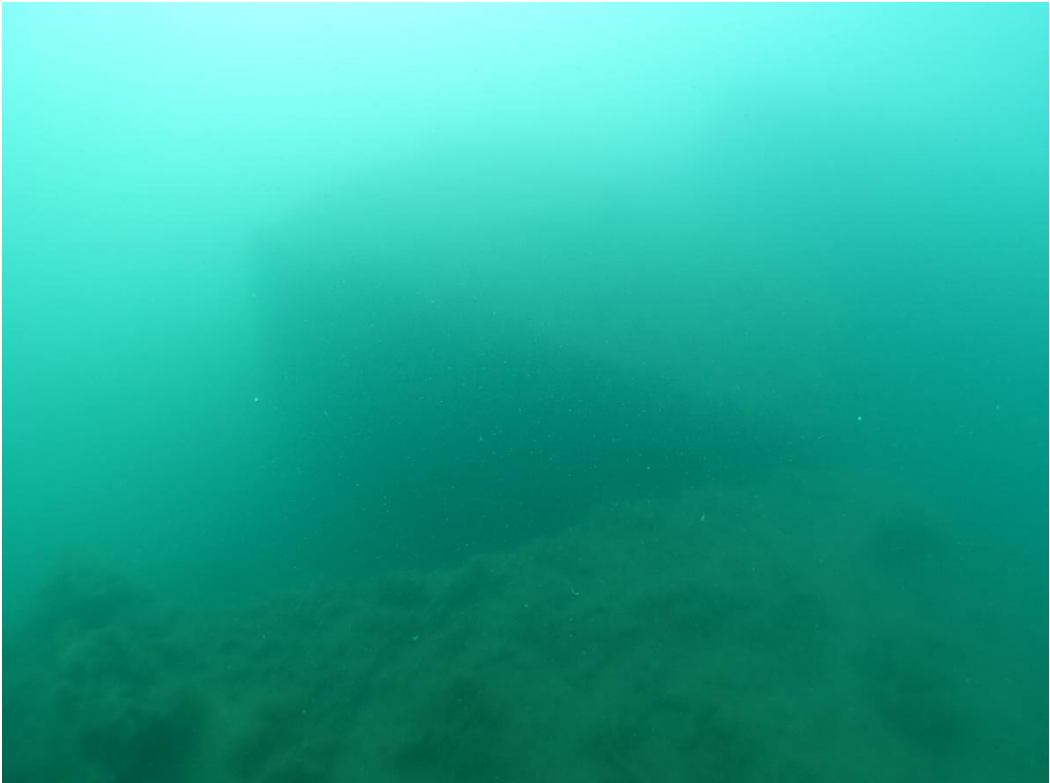


Une description des déchets a été réalisée quand nous pouvions les identifier, celles-ci sont présentées ci-dessous.

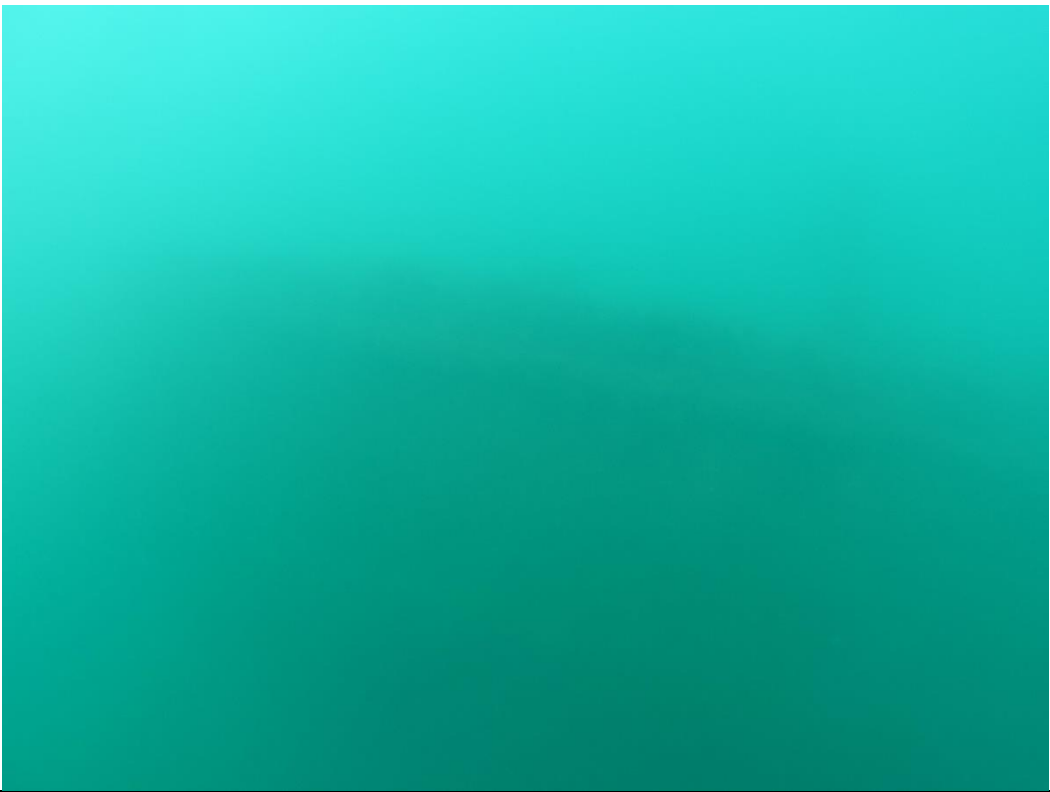
ID	TYPE	Description	Prof(m)
1	Epave	Tôle gelcoat 1.5m ²	2
2	corps-mort	bloc béton avec poteau	2.3
3	corps-mort	bloc béton 1.5m*1.5m	5
4	Divers	tabouret ou chaise métalliques	2.7 m
5	Corps-mort	bloc béton 4m3	4.2m
6	Epave	Epave en petit morceaux	5.3
7	corps-mort	blocs béton avec nombreux bouts	
8	Epave	moteur inboard concretionné structure complexe à définir	
9	Divers	Tôle 0.5m ² + bouts + tuyau / nettoyage manuel	
10	Divers	coussin de banquette	
11	Epave	morceaux verticale 4 m * 2 m / épave détruite	3.5 m
12	Divers	Tôle gelcoat 3 m * 2 m percée	4m
13	Divers	structure indéterminée, moteur concretionné	3.5 m
14	corps-mort	Bloc béton	
15	Divers	bouts, couvertures, banquette	
16	Divers	grande structure inox type grande échelle de plongée	1 m
17	Divers	Tôle, bouts, tuyaux	1 - 2 m
18	Divers	Safran bateau coincé entre enrochements	1 m
19	Divers	tuyau	1m
20	Divers	Gelcoat 1.5 m ²	1
21	Divers	paquet de déchets	
22	Divers	pneu	
23	Divers	pneu	3.2 m
24	Divers	cadre scooter + pneu	3
25	Divers	chaise + bloc béton	3
26	Divers	Buses béton + cordages	2
28	Divers	2 buses béton	2.8 m
29	Divers	Palplanche	2.8 m
30	Divers	cadre en dur / indéterminé	2
31	Divers	Structure en fer	3.1
32	Divers	tubes	
33	Divers	Armature avec tubes	
34	Divers	pneu	3
35	Divers	pneu	3.2
36	Divers	Plaque de fer	2.2
37	Divers	Barbecue	2.2

Ci-dessous les photographies de chaque macrodéchet observé.



ID	Photographie(s)
2	
3	



	
4	



5	
7	



8



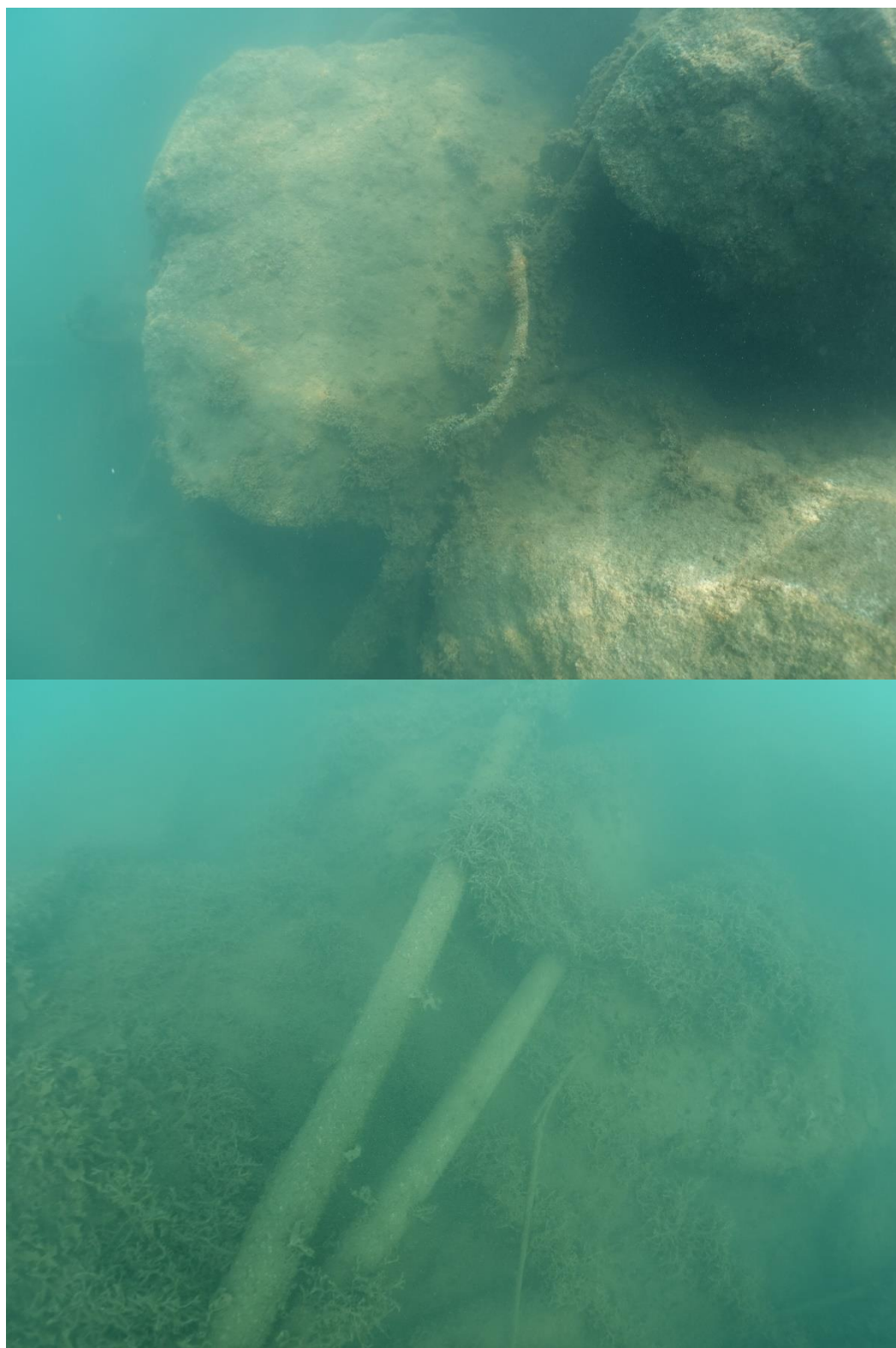
9



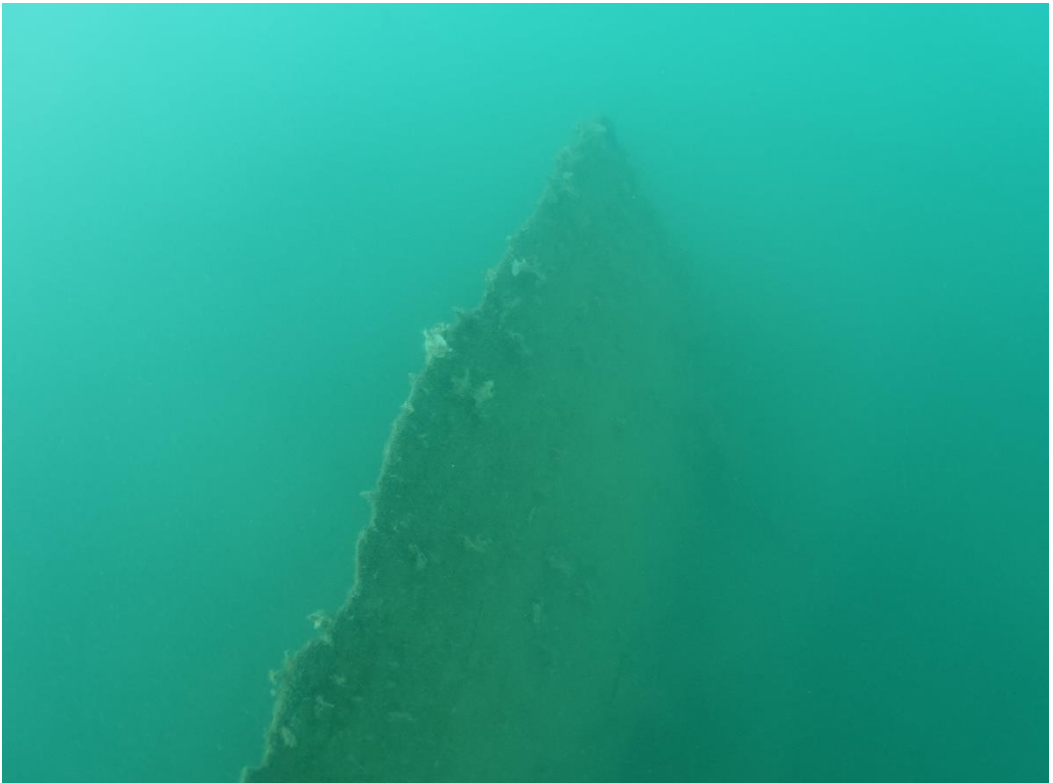
10



Divers
dans la
digue





	
11	



12



13



14

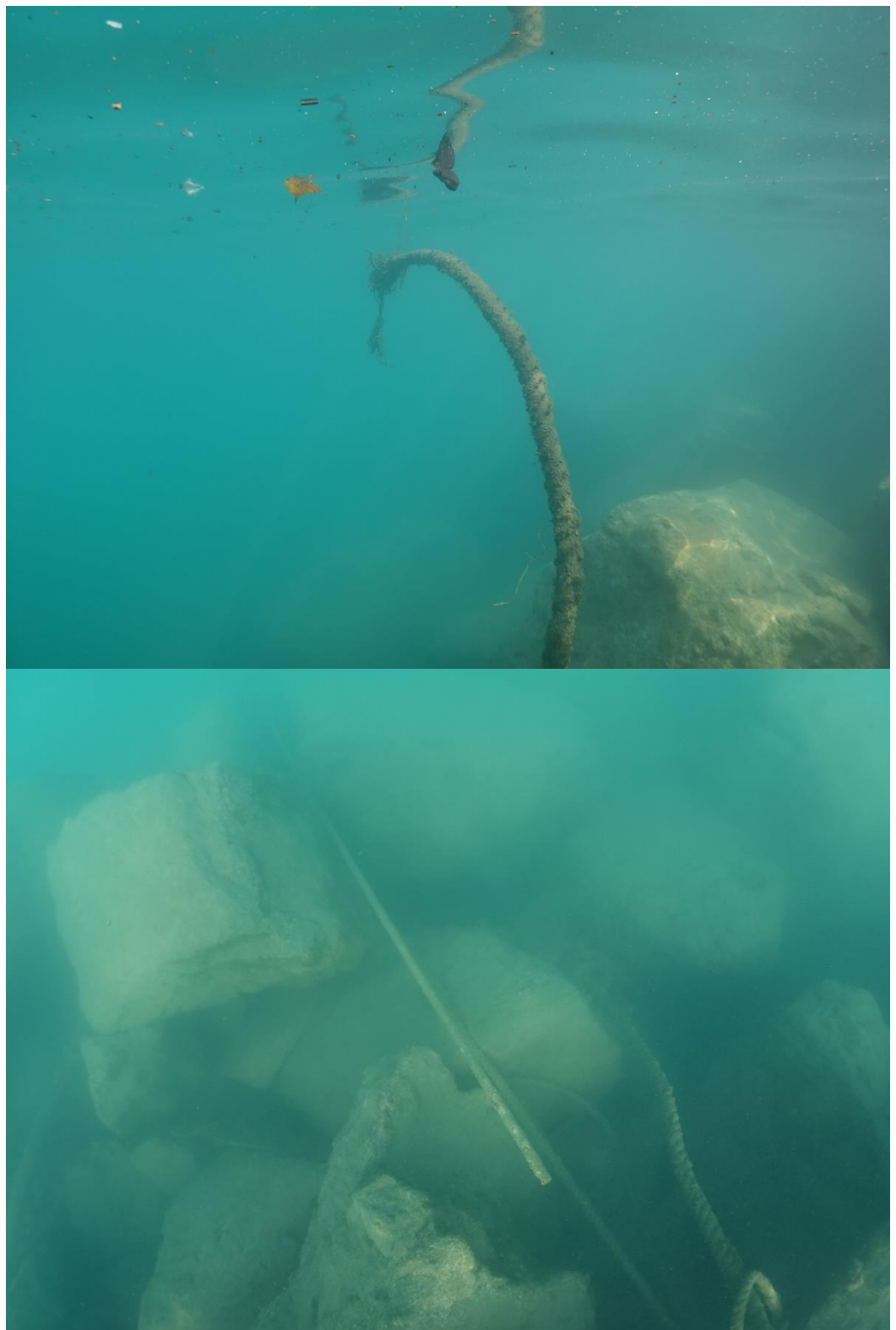


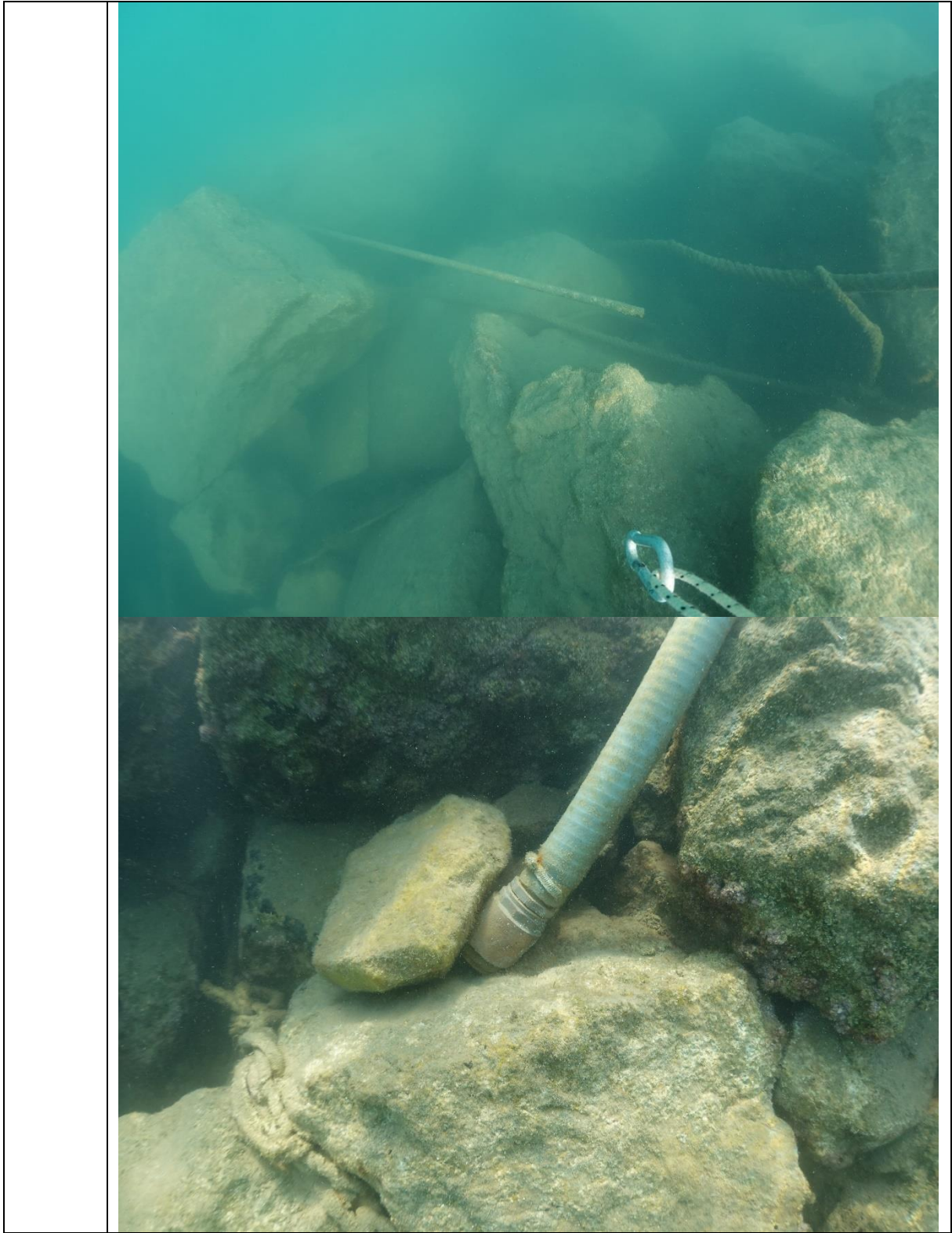
15





16







Divers
dans
digue





17



18



19



20



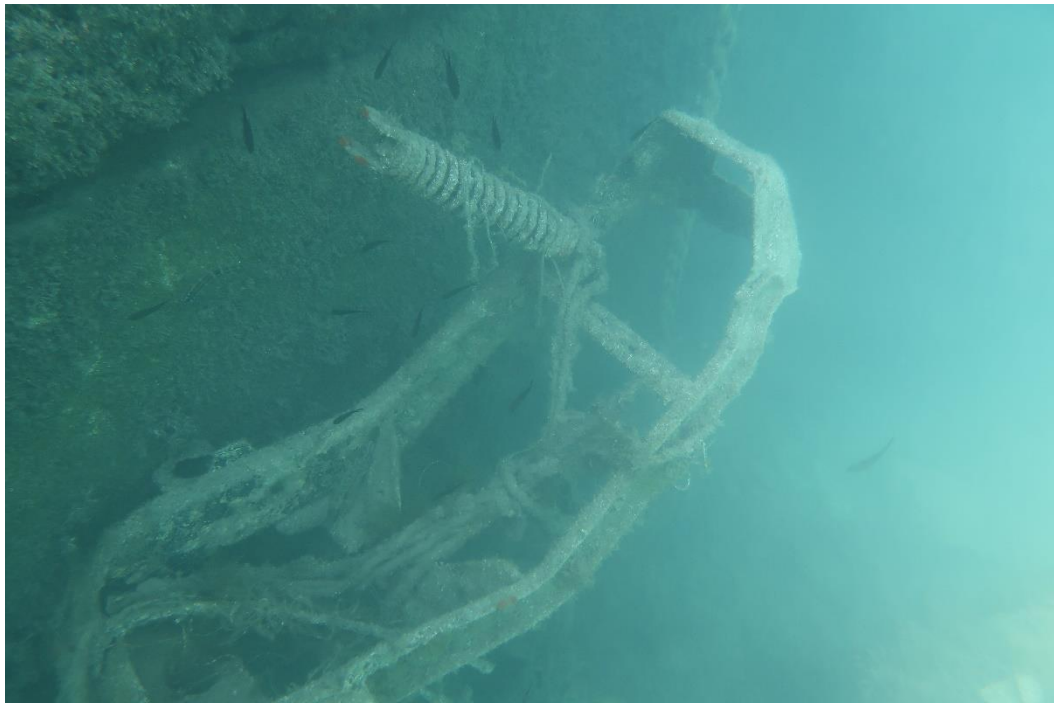
21



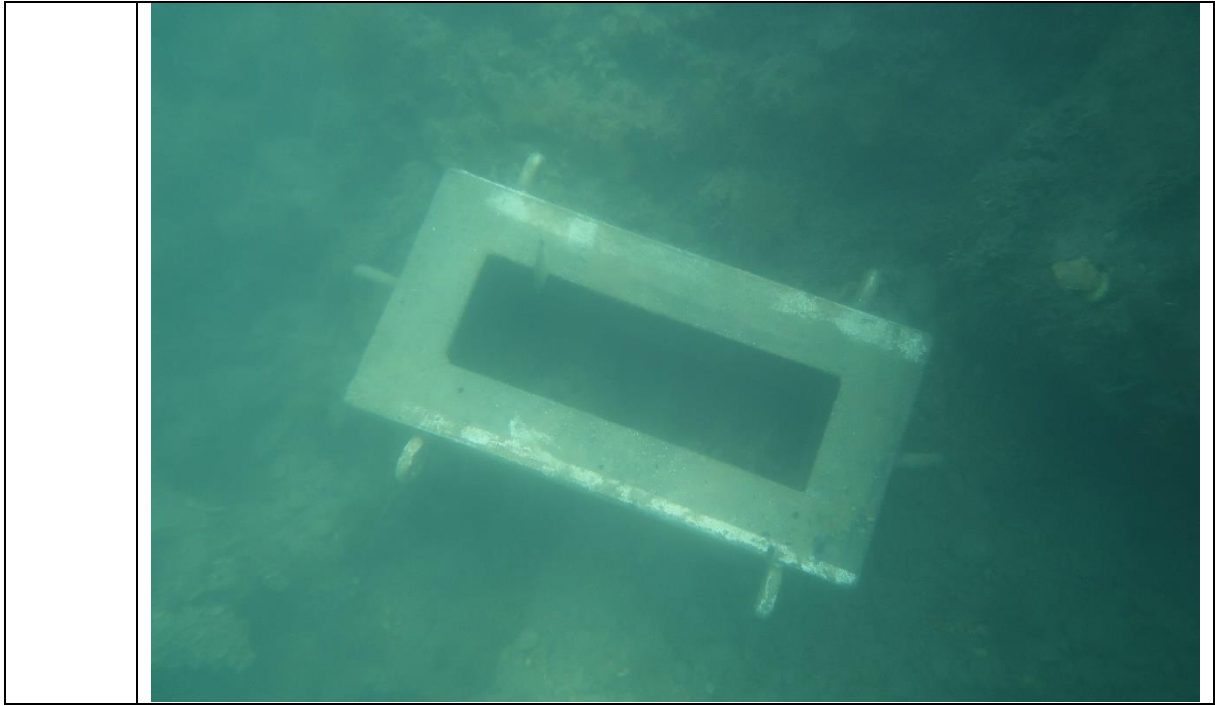
23

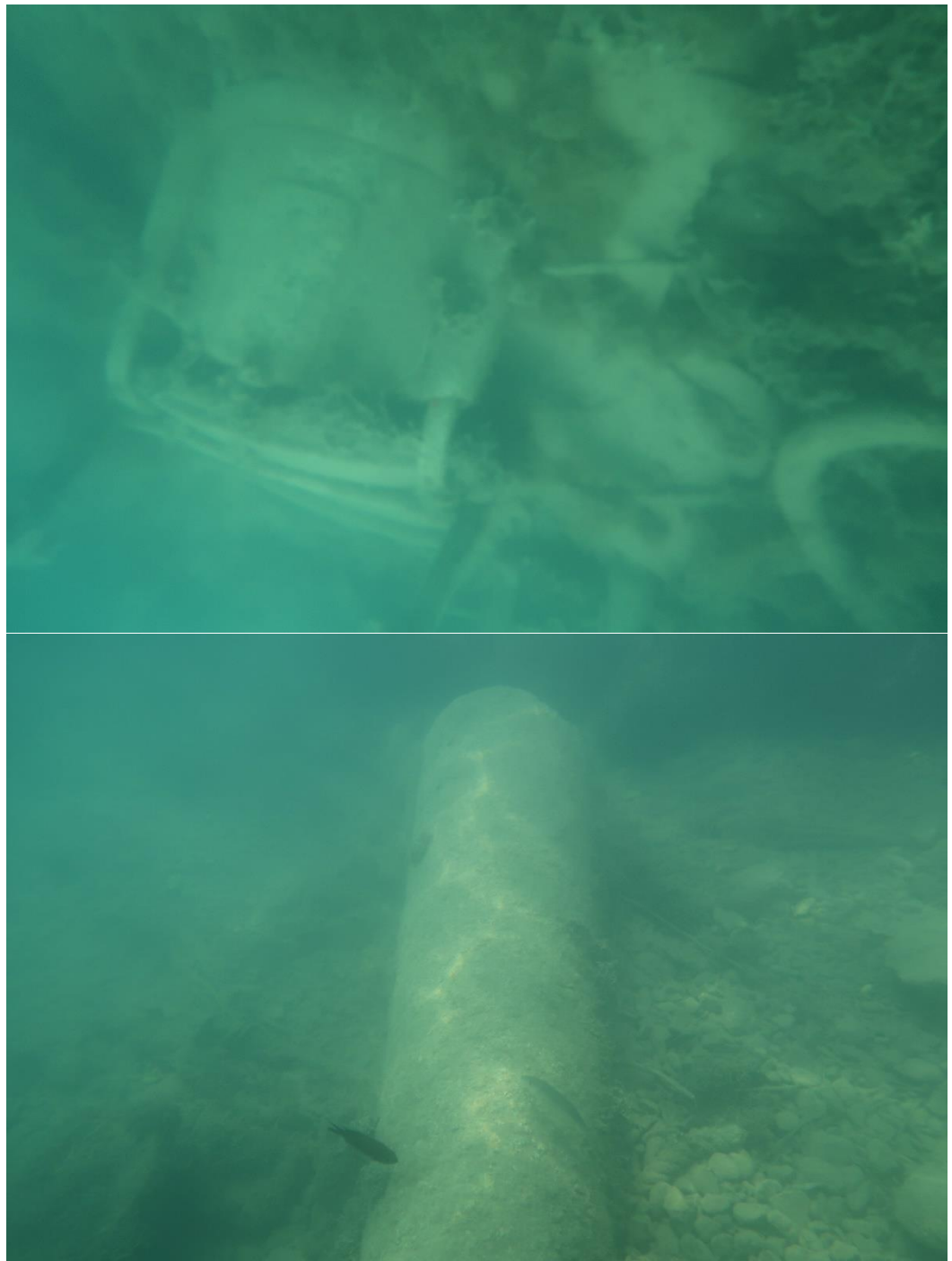


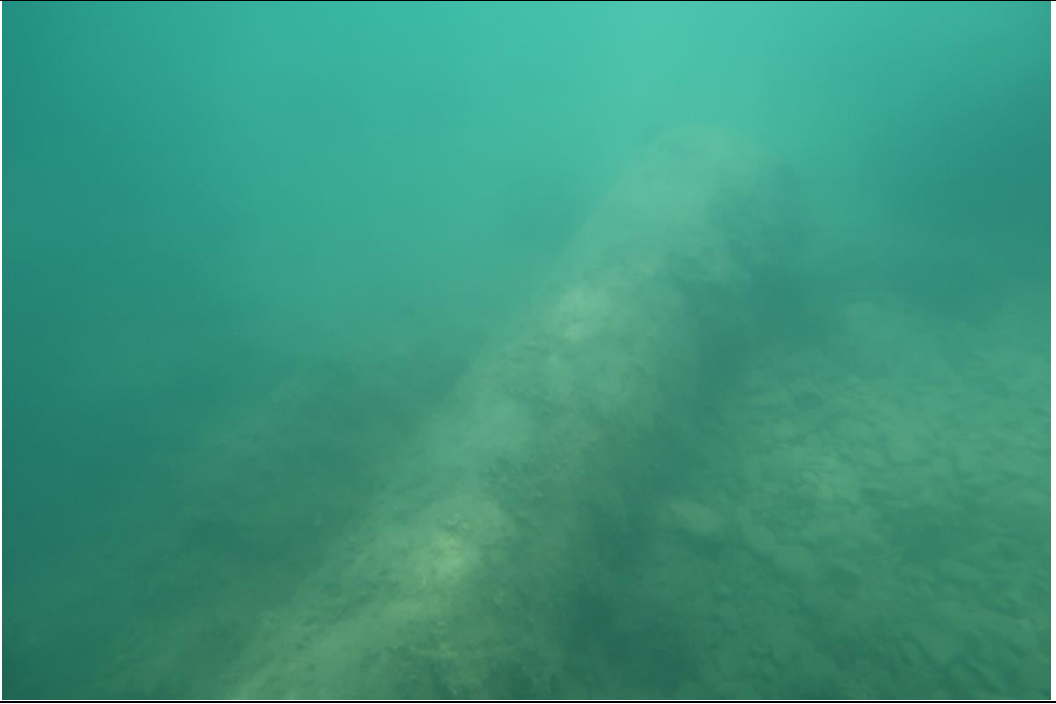
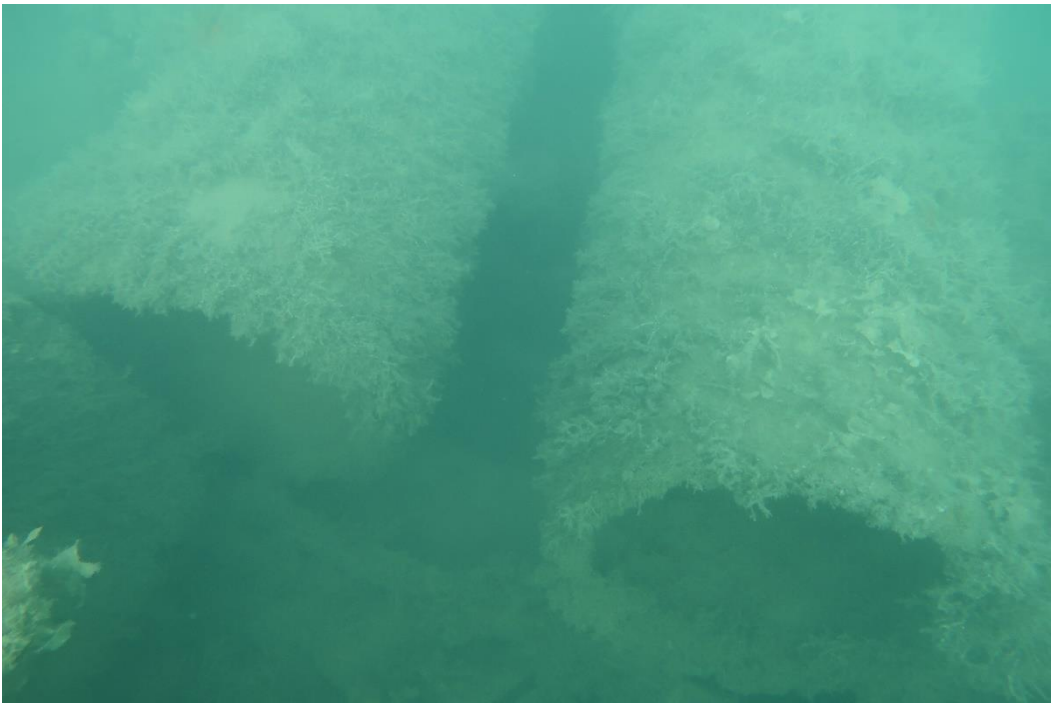
24





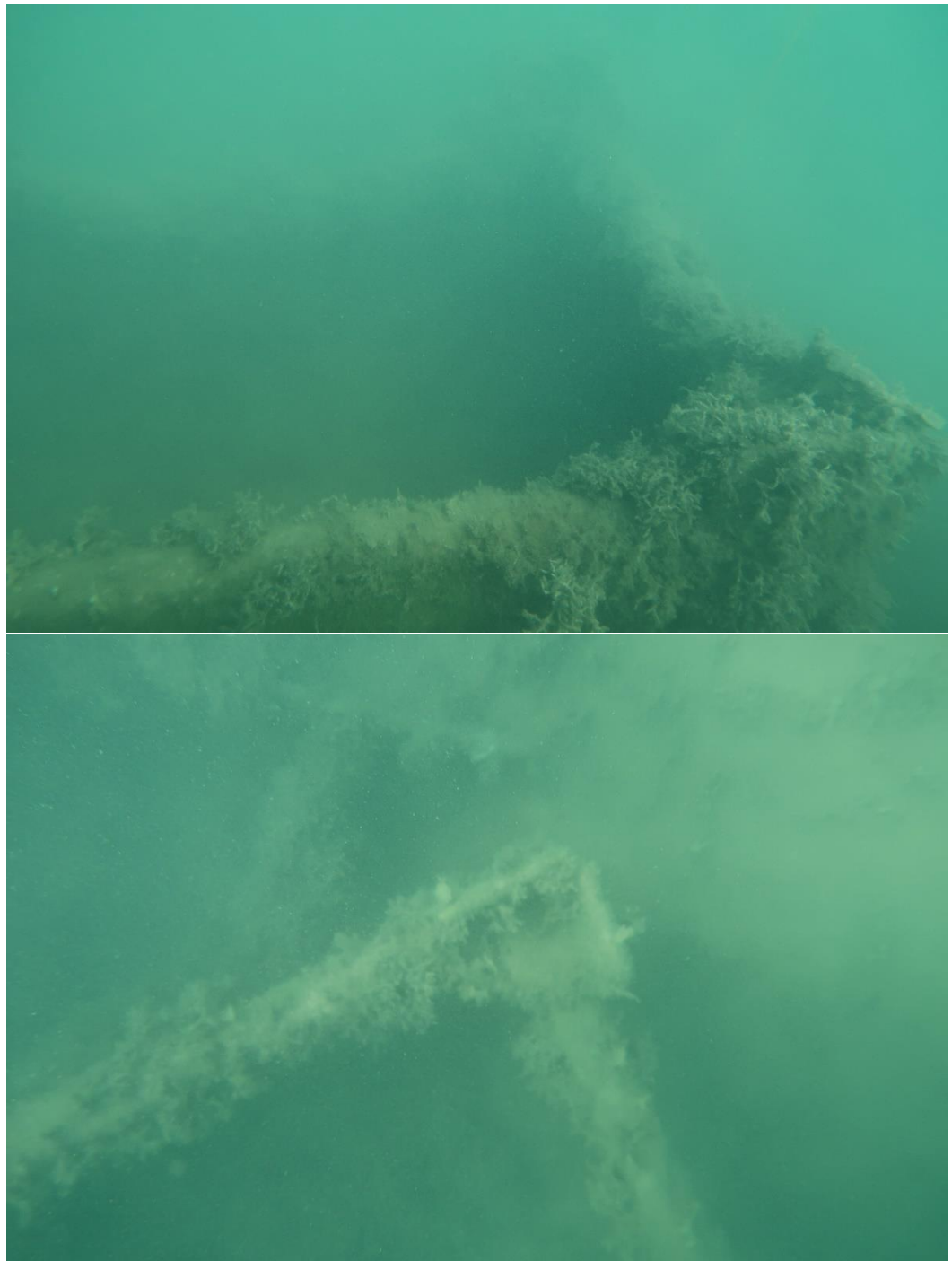




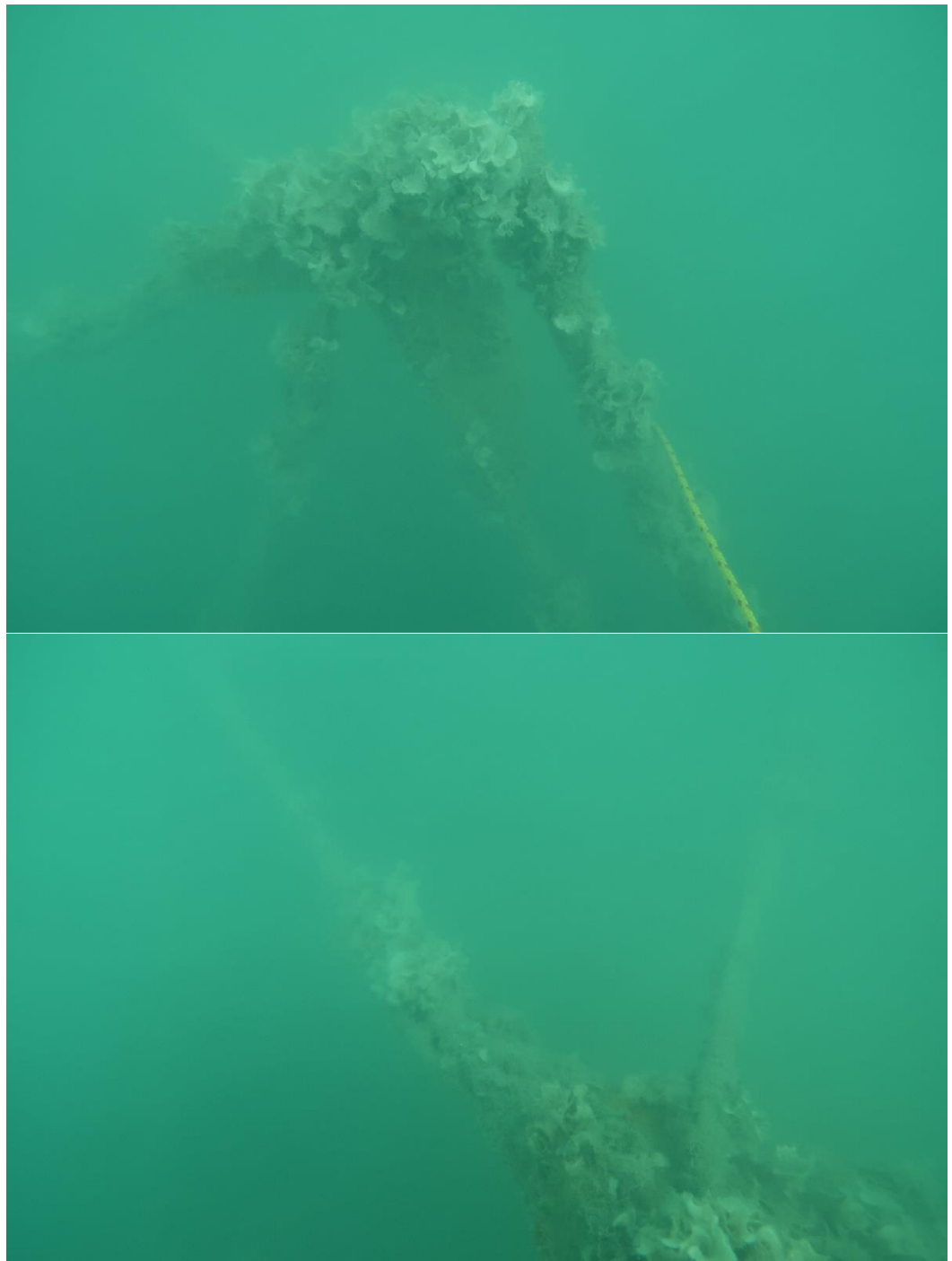
	
28	















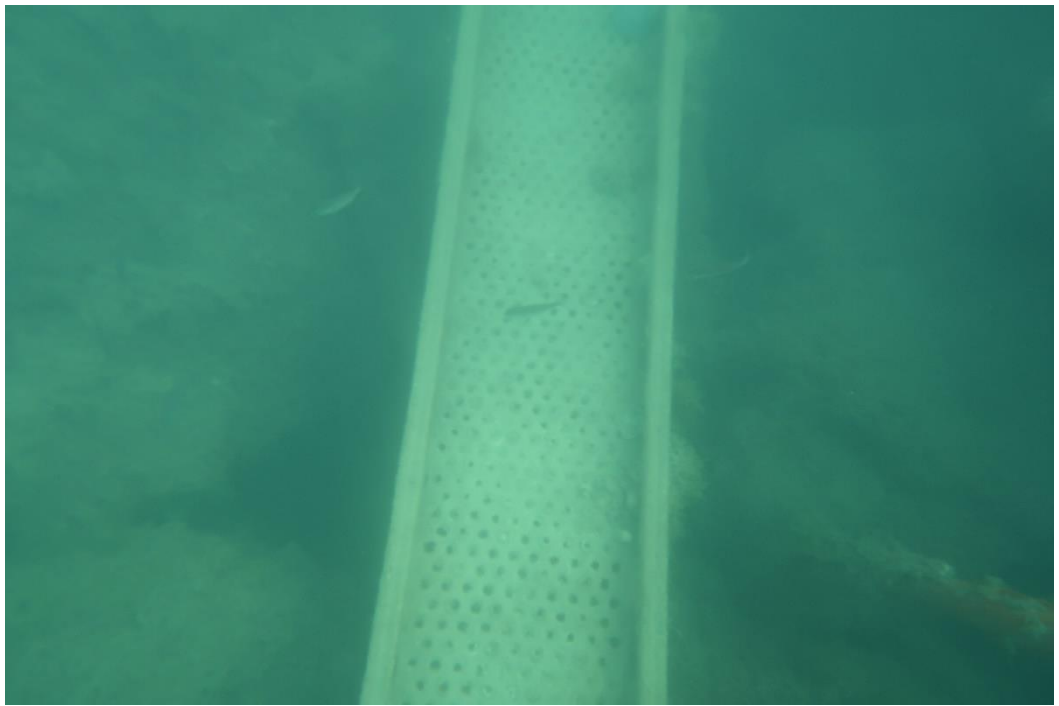
34



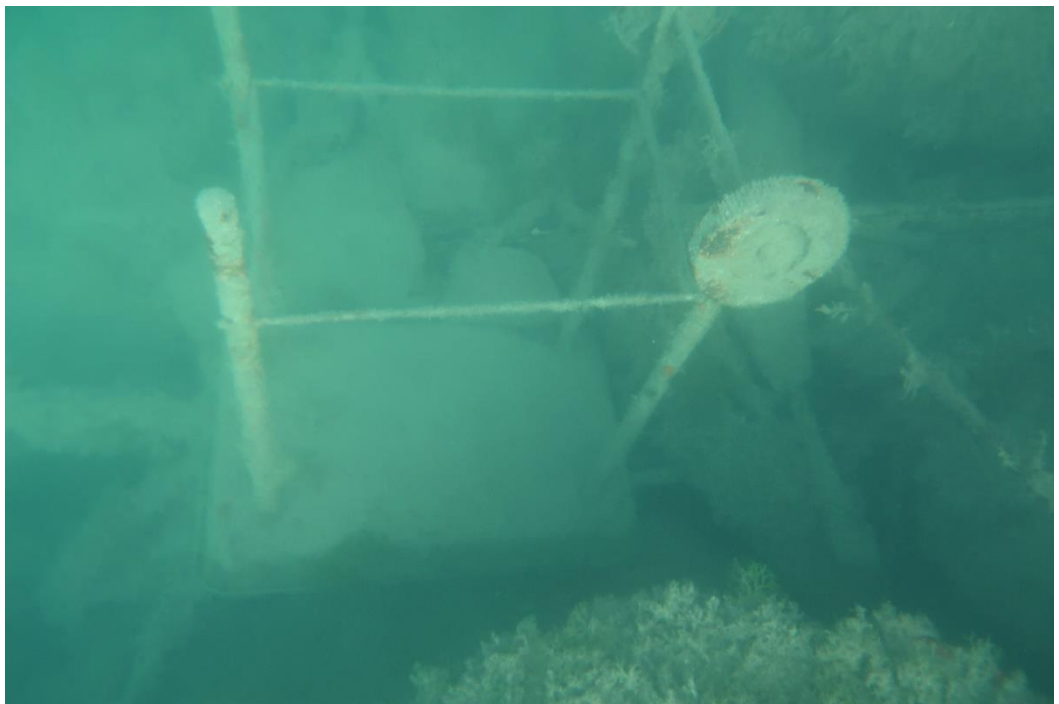
35



36



37



3.4 Priorisation du nettoyage portuaire

Dans le cadre du projet CLEAN PORT1, Port Vauban dispose d'un budget de 50 000€ TTC pour retirer les déchets et les envoyer en sans de traitement de déchets appropriés.

Suite à la réalisation de notre prospection, un très grand nombre de déchets et épaves ont été observés. Un nettoyage intégral de la zone ne semble pas réaliste à court/moyen terme avec les budgets alloués.

Port Vauban nous a demandé de définir une priorisation des nettoyages. Ainsi la priorité 1 est de retirer les moteurs inboard en pied de digue (épave 13), structure métallique encore entière avec les 2 moteurs et les différents câble et arbre du moteur.

Ensuite nous préconisons un retrait des épaves 1 et 3. En effet le môle béton actuellement présent doit être démoli dans le cadre d'un autre projet, avec mise e place d'enrochements et de suivis biologiques, ainsi ces 2 actions vont dans une direction commune de préservation de l'environnement.

Enfin selon le budget restant, le retrait de l'épave 2 pourrait être envisagé, ou plus simplement (et avec un coût moindre) un nettoyage par des plongeurs professionnels de l'ensemble des déchets de petites tailles présents dans la digue et qui peuvent être remontés via des parachutes de plongée.



NB : un nettoyage par des plongeurs bénévoles peut être envisagé dans un cadre associatif, mais celui-ci devra être réalisé avec de l'eau claire pour éviter tout risque de blessure sur des objets contendants.

Comme indiqué plusieurs fois, les conditions de visibilité ne permettaient d'observer précisément l'état des épaves, et leur enfoncement dans le substrat (plus difficile à retirer si envasement fort). Ces épaves sont coulées depuis de nombreuses années, et nous pensons qu'a priori elles se disloqueront lors d'un levage, mais seul un plongeur CAH A ayant l'habitude de ces missions pourraient le définir très précisément (sous conditions d'une meilleure visibilité).

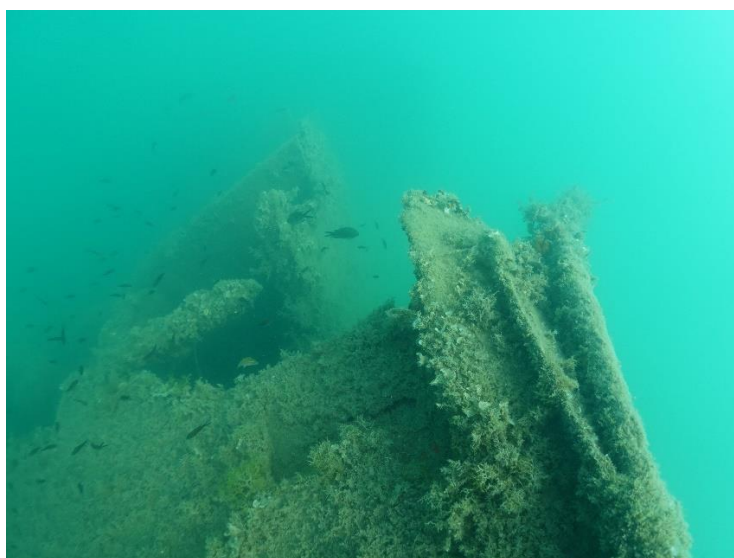
Nous préconisons au port Vauban de préselectionner les missions de nettoyage à réaliser, et de faire intervenir un plongeur Classe A sur ces quelques éléments pour pouvoir définir un devis de nettoyage au meilleur prix.

4 SYNTHESE

La sortie de port Vauban présente un très grand nombre de déchets issus de la zone technique, mais aussi de nombreuses épaves coulées depuis plus de 15-20 années.

Ainsi près de 50 macrodéchets et épaves ont été dénombrés sur le périmètre d'étude.

L'état des épaves ne facilitera pas leur retrait, car il est peu probable qu'elles se maintiennent en un seul morceau lors de leur levage.



Le nettoyage de l'intégralité des déchets sur le périmètre d'étude demanderait un budget très conséquent, ainsi dans le cadre du projet CLEAN PORTI une priorisation pour un premier nettoyage a été proposée.

