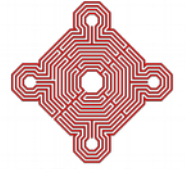




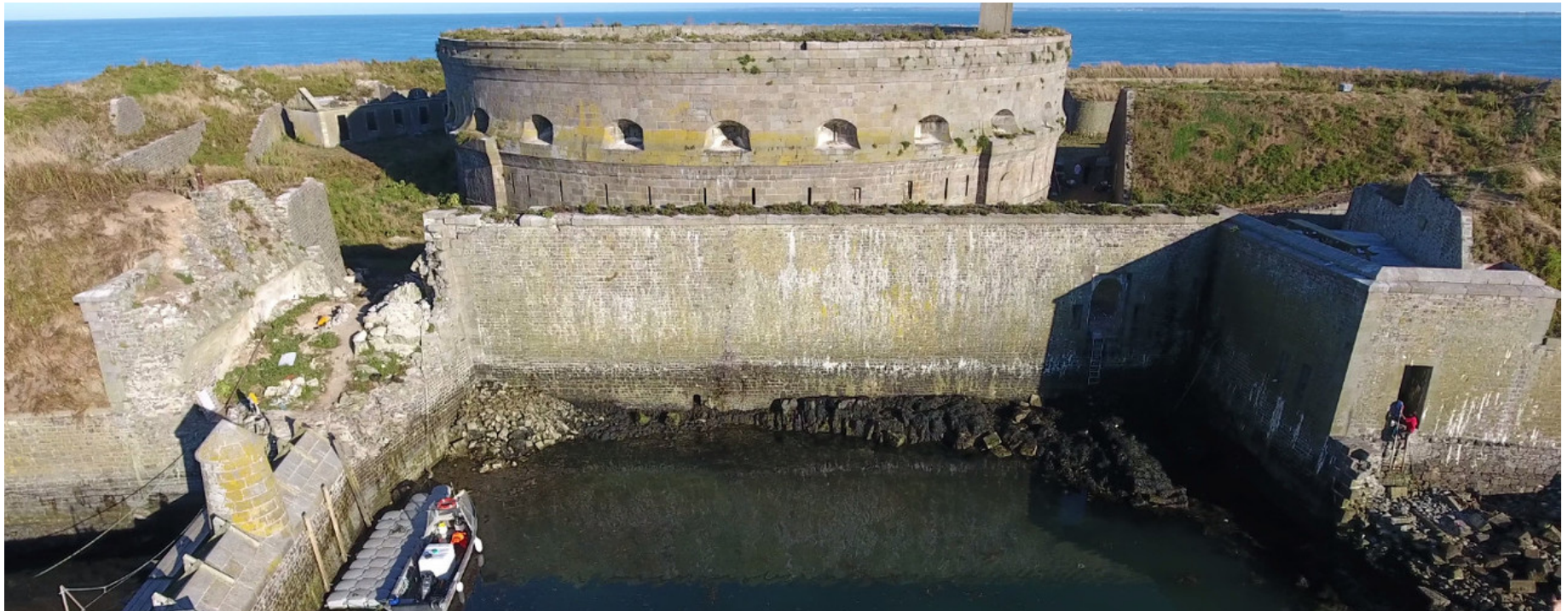
**Association Les amis de l'île du Large Saint Marcouf**

MONUMENT



HISTORIQUE

# Opérations de préparation des chantiers en mars 2017



[www.ilesaintmarcouf.com](http://www.ilesaintmarcouf.com)

# La problématique d'accessibilité



Avant 2013 : traversée manuelle sur le batardeau



2013 : pose d'une passerelle provisoire en bois par l'entreprise Rigault



Après 2013 : la passerelle en bois

La circulation entre les digues et l'île durant les chantiers est une vraie problématique, la douve de 12 m de large et le batardeau ont justement été conçus pour rendre l'opération périlleuse pour des assaillants éventuels. En 2013, une première étape a été franchie avec la réalisation d'une passerelle provisoire en bois. Mais cet assemblage ne peut aujourd'hui plus répondre à des exigences de sécurité, c'était donc un des sujets récurrents dans la préparation des chantiers. Cette année, grâce à une collectivité mécène et le dévouement des bénévoles de l'association, nous avons pu traiter en partie cette problématique.

# Don d'une passerelle portuaire

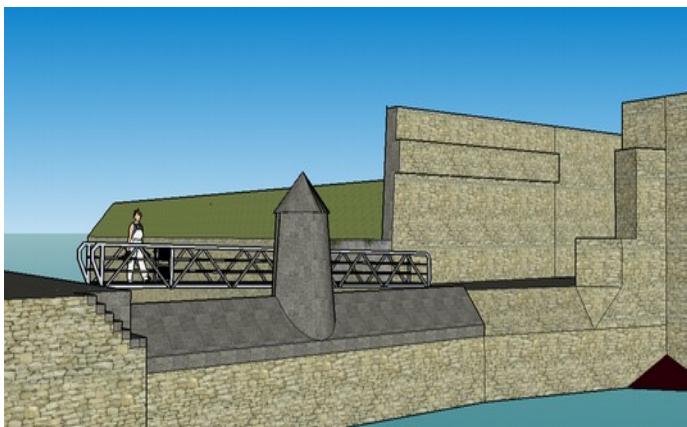


En 2016, grâce à notre réseau de bénévoles et au soutien politique local, la communauté urbaine de Cherbourg décide d'offrir une passerelle métallique réformée à l'association. Cela intervient concomitamment avec le lancement d'une étude d'accessibilité de l'île, l'une des conditions pour envisager un jour une ouverture au public. Notre passerelle en bois commence à dater et est fragilisée par le temps, elle pose un souci de sécurité pour les chantiers. La passerelle est rapidement acheminée par camion jusqu'à Saint Vaast la Hougue grâce à un de nos membres

# Étude et affectation

La passerelle est stockée dans un champs à Saint Vaast la Hougue en attendant son affectation, qui n'est alors pas encore validée..

Une fois photographiée et mesurée, Jean Louis Delattre, un bénévole retraité d'Aix en Provence en a réalisé une reconstitution 3D par ordinateur. Cela nous a permis de réaliser des simulations d'intégration sur l'île. La position est validée, et un accord de principe des administrations est obtenu.



▲ *Simulations 3D de la nouvelle passerelle*

# Mise au point de la méthode de transfert



Comment acheminer une passerelle en métal de 12 mètres de long à 14 km de la côte ?

Après divers réflexions, nous avons opté pour l'utilisation une barge ostréicole légèrement remaniée sur laquelle la passerelle sera sanglée.

Plusieurs opérations de test auront lieu à Saint Vaast pour valider le concept, et il est adopté.

# Le transfert

Après un week end de vent, et un report du départ de lundi au mardi 28 mars, l'opération est confirmée par mer calme

La barge-passerelle est mise à l'eau, puis prise en remorque par Gérard Conraud et accompagnée par l'Empereur, le navire alu acquis pas l'association fin 2016

Les dauphins rencontrés la veille pour les essais ne sont pas de la partie ce mardi...



# Débarquement sur l'île du Large



Après une bonne heure de navigation, l'île est en vue

La passerelle est alors arrimée à la bouée, puis arrimée sur l'Empereur, qui va la conduire sur l'île

Elle est échouée sur la grève nord, formée de galets, juste en face de sa destination finale.



# Positionnement dans l'axe



La passerelle est tirée sur les galets au moyen d'un palan fixé de l'autre côté de la douve

La barge est dégagée puis tractée vers le bateau de Gérard Conraud

La passerelle est ripée avec un palan pour la rapprocher du batardeau et la placer dans son axe définitif, parallèlement au batardeau.





# Mise en place



L'ancienne passerelle va servir de support pour positionner la nouvelle, en glissant sur une grosse bouée. Ainsi, il n'y a pas de nécessité de matériel lourd de manutention.



# Ajustement



Le palan est repositionné et utilisé pour faire avancer la passerelle au travers de la douve en « roulant » sur sa bouée.

# Fixation à la digue



Des supports en inox ont été réalisés à terre au préalable par G Conraud. Ils vont supporter la passerelle avec le minimum de percements sur la douve. Coté douve la passerelle est maintenue par les supports, côté île elle repose sur des roulettes.



# Dépose de la passerelle en bois



Les éléments de l'ancienne passerelle sont démontés : poutres et jambes de force en bois. Ils sont stockés sur l'île, car ils peuvent trouver un nouvel usage dans le cadre des chantiers.

# Résultat final



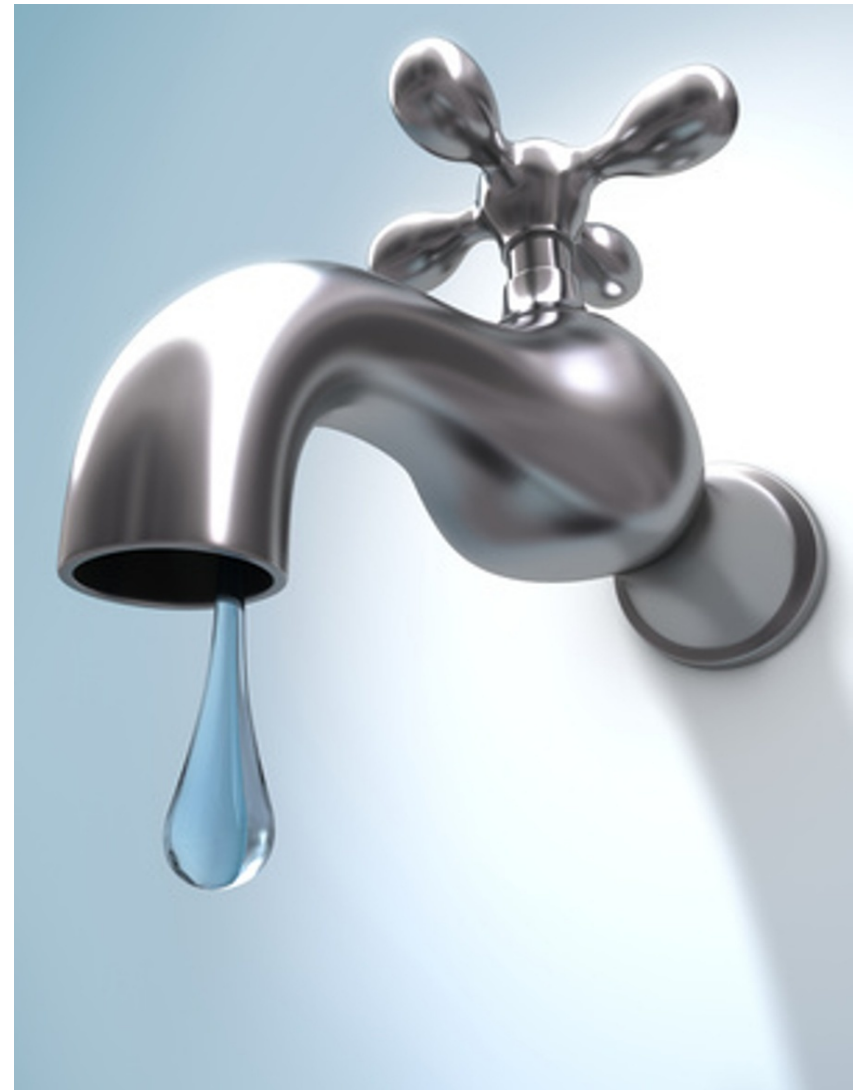
Il est désormais désormais traverser la douve en toute sécurité, y compris avec une brouette. Une avancée majeure dans le projet pour l'île du Large et la sécurité des chantiers d'été.

# La problématique de l'eau

Il faut environ 10 m<sup>3</sup> d'eau pour assurer l'approvisionnement des chantiers d'été. Il n'y a pas d'eau utilisable directement l'île, il y a bien un puits, mais son eau est impropre à la consommation. Toute l'eau est donc acheminée depuis la terre en bateau.

Jusqu'ici, plusieurs livraisons sur le chalutier Flipper étaient effectuées, chaque citerne sur le bateau était transvasée dans une citerne sur le Fulton, puis dans le port, l'eau était pompée vers les citernes de stockage situées dans le corps de garde. Au final, 2 transferts successifs, des opérations longues et fastidieuses.

Une réflexion a donc été menée pour simplifier la méthode et permettre d'anticiper la livraison d'eau pour l'été 2017



# La nouvelle méthode



▲ Les cuves de stockage de l'eau dans le corps de garde

1

Remplissage  
des citernes  
souples sur la  
barge

2

Trajet en  
barge vers l'île

3

Vidange des  
citernes  
souples dans  
les citernes de  
stockage

Pour réaliser l'approvisionnement de façon plus efficace, nous avons acquis 2 citernes souples de 5m<sup>3</sup>, qui permettront d'assurer le transport en une seule fois, sur une barge.

La barge entrera à marée haute dans le port et stationnera près du corps de garde. L'eau sera pompée directement depuis le port vers les cuves.

Il faut une grande marée pour disposer d'assez de temps pour vider 10 000 litres et ressortir du port. L'opération a été programmée fin mars, afin de profiter des grandes marées et permettre à la barge d'entrer et sortir du port

# Tests de remplissage / vidage

Des tests de temps de remplissage et de vidage sont réalisés à terre par Michel Lajoie, pour valider la faisabilité de l'opération sur le temps d'une marée haute.

Résultat: le temps pour réaliser les opérations est compatible avec le temps disponible sur une marée haute.

La méthode est donc validée





# Emplissage des citernes souples



Les citernes souples sont acheminées à Grandcamp, le matériel complémentaire est acquis et mis en service. Puis on lance l'emplissage, qui se terminera en soirée lundi 27 mars. Il aura fallu plusieurs heures pour charger 10 000 litres avec un simple robinet,



# Trajet vers l'île du large

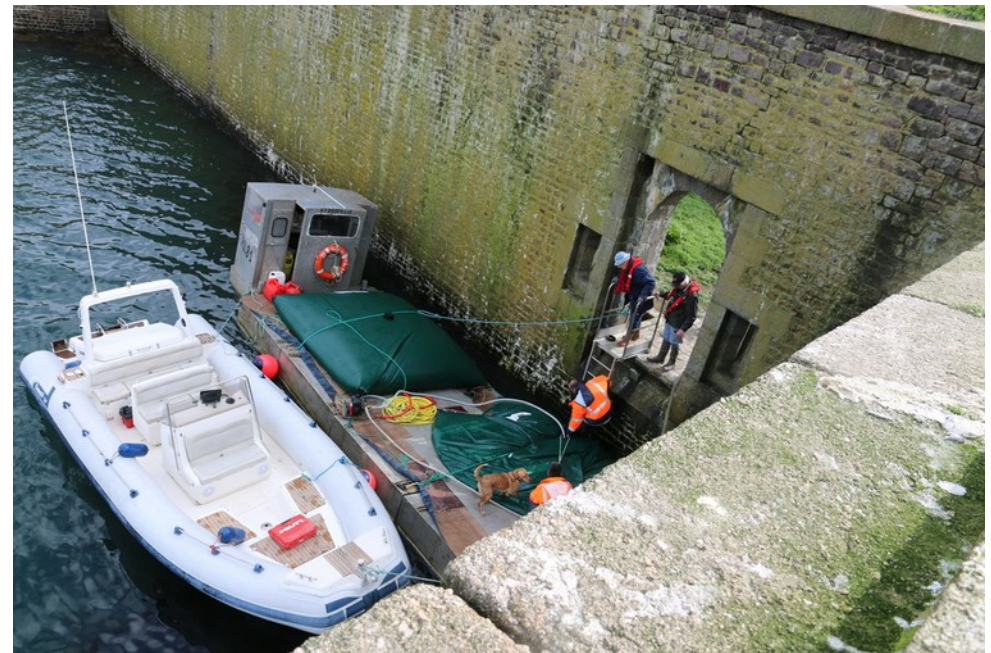


Mardi 28 mars, le temps est calme, le coefficient de 108, la mer est pleine autour de midi : les conditions idéales pour l'opération sont réunies.

Le convoi constitué de la barge Hydrofolies accompagnée du semi rigide de notre convoyeur Philippe Rigault part au matin de Grandcamp,

Il faudra plus d'une heure pour atteindre l'île du Large et entrer dans le port.

# Pompage de l'eau vers les citernes



La barge est arrimée dans le port, les tuyaux sont branchés et la pompe thermique lancée, les 10 m<sup>3</sup> d'eau sont transférés dans les cuves de stockage situées dans le corps de garde. Michel Lajoie est à la manœuvre et surveille le bon déroulement de l'opération.

# Traitement et protection

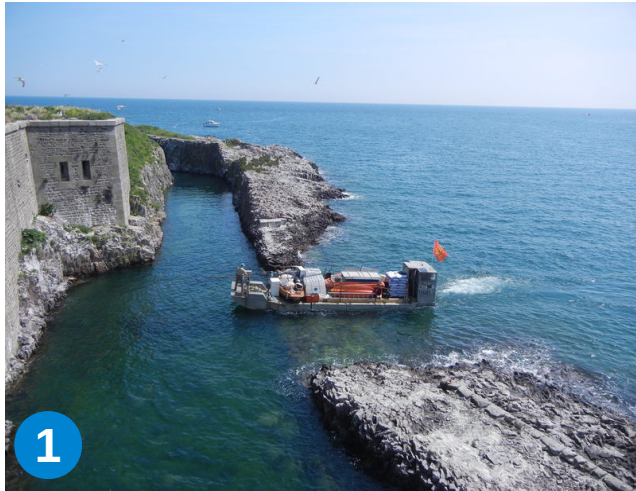


L'eau ne sera utilisée qu'en août, elle est donc traitée chimiquement, les cuves sont recouvertes d'une bâche pour éviter la lumière, qui favorise la prolifération d'algues. Tout est prêt pour cet été : l'eau est arrivée à bon port, la méthode est validée, elle sera améliorée pour les prochaines fois, mais elle a permis de réaliser le transfert de 10 m<sup>3</sup> en une seule opération sans transferts intermédiaires.

# La livraison du sable



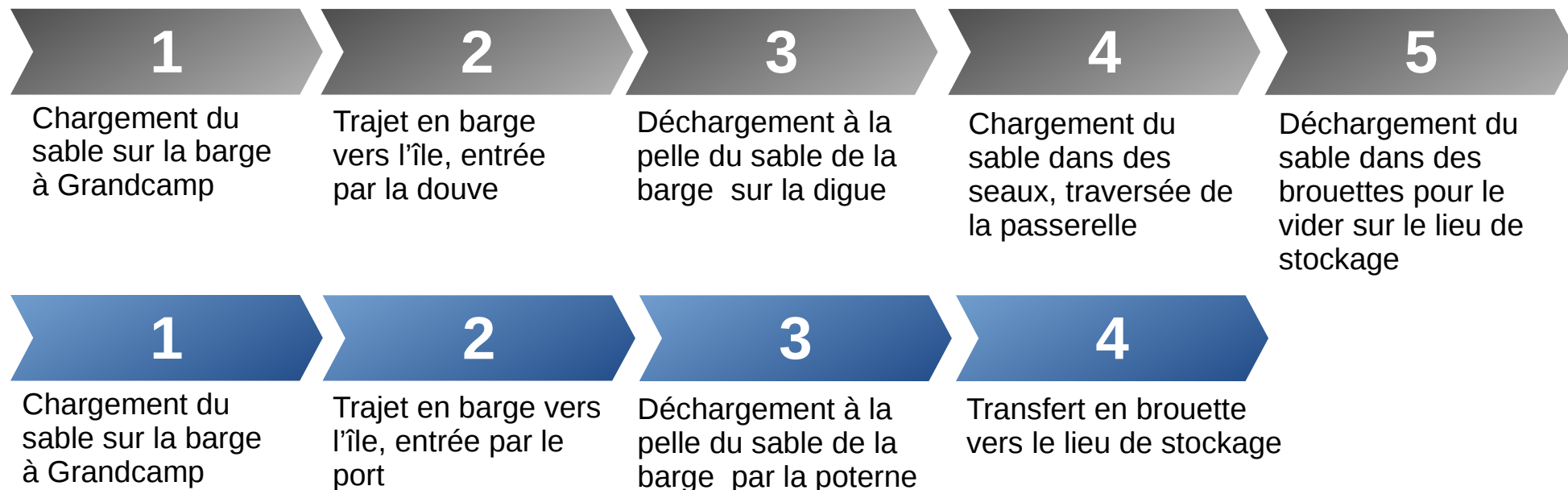
# La problématique de la livraison



Nous utilisons plusieurs tonnes de sable chaque été pour préparer la chaux, il est acheminé depuis la terre sur une barge qui stationne dans la douve. Il est ensuite débardé à pelle sur la digue, puis chargé dans des seaux qui sont portés au travers de la passerelle avant d'être vidés dans des brouettes qui viennent déposer le sable près du corps de garde. Chaque année, c'est un vrai travail de forçat, chaque mètre cube pèse 1,6 tonnes lorsqu'il est presque sec...



# La nouvelle méthode



Cette année, les contraintes réglementaires d'accès et de marée nous obligent à anticiper largement l'opération, et nous tentons une nouvelle méthode qui élimine une étape et permet un gain de temps de plus d'une journée, en faisant entrer la barge dans le port pour décharger directement par la poterne. Il faut bénéficier d'une grande marée pour permettre à la barge d'avoir le temps d'entrer, de décharger le sable, puis de rentrer au port de Grandcamp.

# Chargement et trajet vers l'île



Mercredi 29 mars, le sable a été chargé avec une pelleteuse à Grandcamp sur l'Hydrofolies. La barge prend la mer et rejoint l'île sans encombre vers 10 h. Il a été bâché pour éviter qu'il prenne l'eau, ce qui l'alourdit énormément. La mer est calme et tout se passe sans encombre



# Transfert sur l'île



Une fois sur place, la barge se positionne le long du rempart du port près de la poterne. Quatre bénévoles déchargent alors les 7 tonnes de sable à la pelle sur l'île par la poterne, 1m50 plus haut.



# Formation du tas du sable



Une fois le sable déposé au sol depuis la barge par la poterne, il est chargé dans des brouettes pour l'amener à sa destination, quelques mètres plus loin, au pied de l'escalier du corps de garde.

# Résultat final



A 11h 30, les 7 tonnes de sable sont passées deux fois dans les bras de nos bénévoles pour former le tas qui sera utilisé durant l'été pour préparer la chaux utilisée durant les chantiers. La chaux, qui ne se conserve pas bien à l'humidité et dans le temps ne sera livrée qu'en début août



# Pose de portes de protection



# La place du bois sur l'île du large



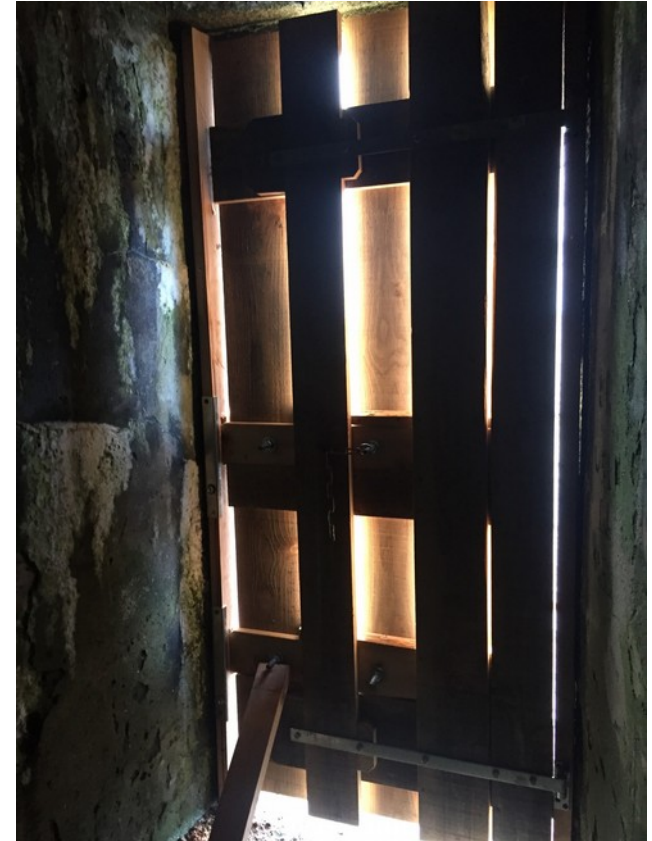
En 2015, nous avons reposé non pas la première pierre, mais la première porte sur l'île. En fait, ce sont les deux portes latérales de la poudrière qui ont été reconstruites, plus autre une pour la petite poudrière, qui héberge une citerne d'eau. Puis en 2016, nous avons ajouté des portes pour les sanitaires sur les remises sémaphoriques. Tout cela doit se faire sans modification du bâti : pas de gond scellé, pas de perçage. Divers mobiliers en bois (tables, conteneurs poubelle, composteurs) ont été construits pour l'île. Deux linteaux en chêne ont été reposés sur les bâtiments sémaphoriques. Petit à petit, le bois se réintègre dans les constructions, marquant le retour d'une présence humaine -limitée à l'été- sur l'île

# Mise en sécurité de la réserve d'eau



Quatre portes ont été posées sur le corps de garde. Ces ajouts se justifient par la nécessité de sécuriser la réserve d'eau, stockée dans ce bâtiment. Michel Lajoie, notre menuisier a préparé le nécessaire à terre puis a assemblé le tout avec son frère Daniel le 29 mars pendant que le sable était déchargé.

# Côté mer



La porte coté mer est soumise à toutes les tempêtes, elle a donc été conçue avec des jours entre les planches pour pouvoir résister à de grosses vagues en laissant passer l'eau. Elle est fixée au bâtiment au moyen d'un bâti autobloquant, sans aucune modification du jeune monument Historique qu'est devenue l'île du large.

# Conclusions

Ces trois opérations sont le fruit d'une préparation minutieuse de la part des bénévoles. Nous avons mis au point de nouvelles méthodes qui apportent une vraie amélioration dans l'organisation des chantiers d'été. Notre association montre ainsi sa capacité à conduire le projet et entend montrer que l'abandon et la destruction de l'île du Large n'est désormais plus une fatalité.

Nous poursuivrons notre engagement pour notre projet, et avec le soutien des bénévoles et des pouvoirs publics, nous continuerons à réparer les outrages du temps et de l'oubli sur ce joyau patrimonial, afin de le transmettre aux générations futures.

Merci à tous les bénévoles et à tous nos adhérents et soutiens.

Christian Dromard, Président



# Contributions

- **Coordination** : Thierry Leteissier et Pierre Thomine sous la direction de Christian Dromard, président.
- **Bénévoles** : Gérard Barban, Patrice Berton, Yves Bertin Jean Pierre Brix, Gérard Conraud, Michel Lajoie Michel Langrez, Denis Leneveu, Hubert et Cécile Lequertier, Philippe Rigaud, François Trev, Etienne et Daniel Lajoie, Jean Thomine, Gilbert
- **Moyens techniques** : Bateaux L'Empereur et le Fulton de l'association, barge Hydrofolies de l'entreprise Rigault, barge ostréicole de M Hélie, bateaux et outillages divers des bénévoles.

