

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER « POST-CONCERTATION » GISCLE DU 21 MAI 2025

Objet :

Projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation au changement climatique des infrastructures de Port Grimaud.

Participants :

- M. Alain BENEDETTO – Maire de Grimaud
- M. Mathis BERNE – Chargé de mission travaux GISCLE – Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez
- M. François-Xavier MENTZER – Directeur Général des Services de Grimaud
- Mme. Marina MEAZZA – Directrice Général Adjointe de Grimaud
- M. Jean-Luc AQUA – Directeur de la Régie portuaire de Grimaud
- M. Henri SALLE – Président de PG2
- Mme Sophie ALLIAUME – Représentante de PG1
- M. GEMENDE – Représentant de PG1
- Mme Catherine PUSSACQ – Représentante de PG2
- M. Richard GROSSI – Représentant de PG3
- M. Pierre VINCENT – Représentant de PG3



I. Préambule

Il est précisé en préambule que l'atelier « GISCLE » intervient dans le cadre d'une démarche non obligatoire initiée par la Commune pour donner une suite favorable aux recommandations proposées par les garants de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) et portées dans le bilan de la concertation publique tenue du 21 août au 21 octobre 2024, portant sur les futurs travaux de Port Grimaud¹.

Les services de l'Etat, contactés, le 24/04/2025 pour participer à cette réunion, ne sont pas présents.

Après les 11 réunions publiques tenues en 2024, cette nouvelle réunion post-concertation marque la continuité de la démarche volontaire de transparence voulue par la Commune.

*La réunion a pour objet les démarches relatives à la gestion des sédiments apportés par la Giscle dans la passe de Port Grimaud. La question posée par les garants est de savoir si **des travaux en amont de la Giscle sont réalisables afin de régler le problème majeur de l'ensablement au niveau de la passe d'entrée du port.***

La réunion intervient au lendemain d'importantes inondations qui ont touché le Var.

¹ Bilan de la concertation consultable sur le site portdegrimaud.fr.

La rivière Giscle, bien que très fortement chargée en sédiments, a été relativement épargnée par l'épisode de pluies torrentielles.



1. Panache turbide le 20 mai 2025



II. Déroulement de la réunion

La passe d'entrée du Port de Grimaud est orientée vers l'embouchure de la Giscle, ce qui la rend particulièrement exposée aux apports sédimentaires du fleuve. Ce phénomène est accentué en cas de vents d'est soutenus, qui favorisent davantage encore l'engraissement de la passe.



2. Panache turbide habituel lors d'épisodes pluvieux annuels

Cette accumulation de sédiments représente un risque important pour la navigation. En l'absence d'un entretien régulier par dragage, la diminution du tirant d'eau peut compromettre le passage des embarcations, voire entraîner un ensablement total de la passe en cas de crue importante.

A titre d'exemples, les pluies torrentielles survenues dans la matinée du 20 mai 2025, engendrent l'obligation pour la régie de relever à nouveau les niveaux bathymétriques de la passe pour savoir si le dragage réalisé

en mars 2025 a été impacté ou non. Dans l'affirmative, l'opération de pratiquement 1M€ aura été réduite à néant par une crue d'1/2 journée.

Il est à noter que la passe d'entrée n'a pas été entretenue correctement par les anciens concessionnaires du port et que la bathymétrie d'origine (-5.00 ml en 1968) n'a pas été maintenue avec, aujourd'hui, un fond moyen à -3.00 ml. De ce fait, en cas de crues, le port pourrait se retrouver bouché.

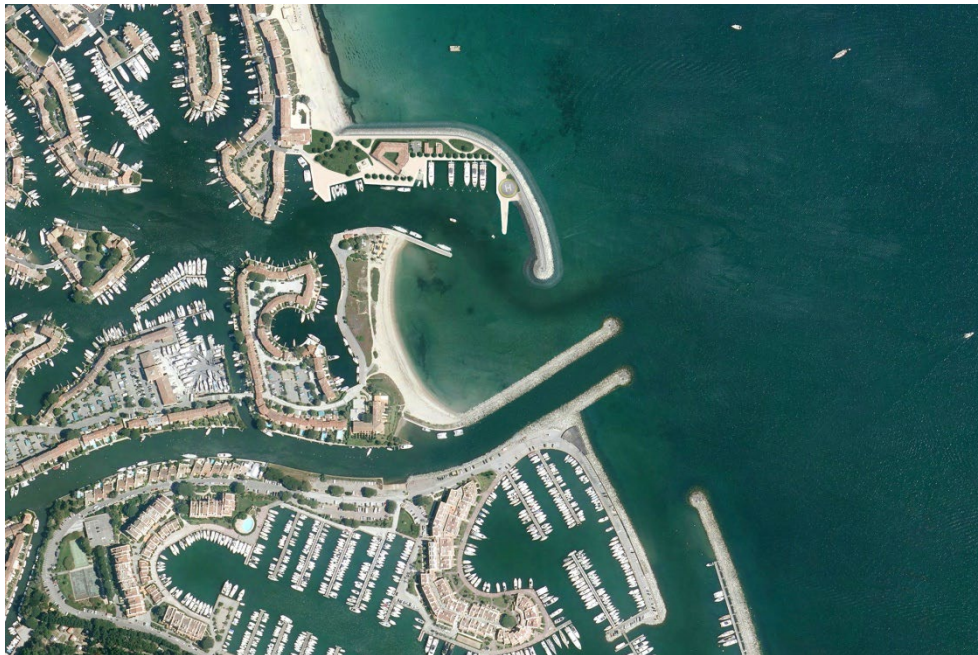
Intervention de la Communauté de Communes : Au vu des volumes concernés, la réalisation de travaux en amont de la Giscle visant à réduire l'ensablement est irréalisable, tant d'un point de vue foncier qu'environnemental, avec une biodiversité très importante, dont plusieurs espèces protégées recensées dans le cours d'eau (dont l'anguille, le barbeau, la cistude, ...). Il est rappelé que le cours d'eau de la Giscle fait l'objet de mesures de protections réglementaires en raison de la fragilité et de l'intérêt écologique du milieu qui le compose. Par ailleurs, il est souligné que le processus naturel d'une rivière est de transporter du sable et de le déposer à son embouchure.

Un projet d'élargissement des berges de la Giscle est en cours dans une zone non urbanisée, mais son objectif est principalement de renaturer le fonctionnement de la rivière et de réduire les risques d'inondation, et non d'entraver la circulation sédimentaire, qui doit rester libre.

La fin des travaux est prévue pour 2028. L'apport sédimentaire important de la Giscle est également lié à l'urbanisation de ses abords. Néanmoins, l'intervenant de la communauté de Communes précise que le but de ces travaux est de mettre les berges en pente douce afin de les protéger de l'érosion, ce qui devrait limiter les apports au niveau de la passe, mais sans creuser pour augmenter la profondeur de la rivière.

Il est à noter que ces travaux sur la Giscle sont financés par la taxe GEMAPI et, de ce fait, l'ensemble des habitants de la communauté de Communes participent au financement.

La solution à l'étude s'intéresse à l'embouchure de la Giscle pour renvoyer le panache turbide vers le large et retravailler les digues de part et d'autre de la rivière (Grimaud et Cogolin).



3. Scénario 1bis en cours d'étude pour réorienter vers le large le panache turbide

Les travaux de renaturation de la Giscle diminueront de façon légère les apports sédimentaires à l'embouchure en réduisant les phénomènes d'érosion.

Une autre solution serait que PG2 drague les sédiments de la Giscle dans la partie navigable du cours d'eau, où les riverains de chacun des côtés de la rivière sont propriétaires jusqu'au milieu du cours d'eau. Ces dragages diminueraient de façon très significative les apports annuels dans la passe. A priori, ces dragages ne sont pas réalisés.

Les objectifs du projet sont donc :

- Dans un premier temps, il s'agira de draguer le chenal d'entrée afin de retrouver la bathymétrie d'origine de 1968, fixée à 5 ou 5.50 m de profondeur. Il sera ensuite nécessaire de maintenir cette profondeur de manière régulière, ce qui n'avait pas été fait jusqu'à présent par les anciens concessionnaires du port. Cette démarche permettra de garantir la sécurité de la passe d'entrée, même en cas de crue accompagnée d'un apport sédimentaire important. Le port pourra ainsi rester accessible dans toutes les conditions.
- Canaliser l'apport sédimentaire afin de réduire l'ensablement de la passe d'entrée.

L'autorisation de dragage obtenue par PG1 représentait un volume annuel très faible de matériaux (4500 m³) sur la base duquel le délai pour retrouver la bathymétrie d'origine (1968) est estimé à 15-20 ans avec un coût de 1 M€ environ par an. Une demande de révision à la hausse des volumes de dragage autorisés sera sollicitée auprès de la DDTM.

Monsieur Mathis BERNE précise que la mission de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez est d'assurer l'écoulement de l'eau dans le cadre de la lutte contre les inondations. Pour ce qui concerne les questions de navigabilité, cela concerne les propriétaires. De manière générale, il estime que la Préfecture du Var se montrera plus favorable à une augmentation des volumes de sédiments dragués dans la passe d'entrée qu'à des interventions directement dans la Giscle. Il précise que la Communauté de Communes n'interviendrait qu'en cas de risque de sur-inondation.

La mairie souligne qu'un rendez-vous avec la DDTM est prévue le 28.05.2025 à Toulon sur les aspects réglementaires.



III. Echanges

- A quel point l'ensablement sera-t-il réduit par les futurs travaux ? Les études en cours et à venir par le CEREMA doivent permettre de répondre à cette question. Un objectif d'efficacité de 75% est visée. Les études à venir traiteront également des sujets de renouvellement de l'eau dans le port et de la valorisation des sables de dragage. Si l'efficacité contre l'ensablement est nulle, les travaux ne seront pas réalisés.
- Est-ce que refaire une passe d'entrée et l'embouchure de la Giscle ne serait pas finalement plus coûteux que de simplement draguer le chenal d'entrée ? L'étude répondra également à cette question. Actuellement, le dragage coûte environ 1 million d'euros par an. Étant donné que les coûts liés au dragage pourraient augmenter, la solution "ne rien faire" concernant les travaux du port ne signifie pas que les coûts seront bien inférieurs à ceux des travaux de la passe d'entrée.
- Quel est l'état d'avancement des études ? Les études préalables seront terminées fin 2025. Dans cette continuité, l'étude R&D sera lancée en complément en septembre 2025.
- Quel est le coût des études ? Dans une opération de construction, le coût des études est lié aux coûts des travaux. Suivant la nature des travaux et la complexité de l'opération, on prend généralement une estimation du coût des études entre 5 et 14% du coût des travaux. Pour limiter les aléas en phase travaux il faut que les études soient bien réalisées.
- Qu'en est-il de la participation financière de Cogolin et de la Communauté de Communes via la compétence GEMAPI ? Malgré les premiers échanges avec la mairie de Cogolin et la Communauté de Communes, l'étude est encore trop préliminaire pour entamer les discussions. La question est de savoir dans quelle mesure ces administrations sont concernées par ces travaux dont l'objet est de limiter les coûts de dragage de la passe d'entrée et des canaux de Port Grimaud.