

Concertation préalable : Remise en sécurité et aux normes environnementales du port

RÉUNION PUBLIQUE

Jeudi 3 octobre 2024



Monsieur Alain BENEDETTO
Maire de Grimaud

LIVE TRANSLATION SERVICE

**Please scan this
QR code with your
smartphone to
access the live
translation service**



COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Madame Dominique DE LAUZIÈRE
dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr

Monsieur Jacques LAVILETTE
jacques.lavillette@garant-cndp.fr

Monsieur Henri SALLE



LE CONTEXTE

LA CONCERTATION

11 réunions pour être acteur de l'étude !

**INFORMATION
PRÉALABLE
30/5->20/8**

Réunion publique de lancement des études et Apéros du Port par quartier



**CONCERTATION
PRÉALABLE
21/8->21/10**

- Mercredi 21/8 – Réunion publique de lancement de la concertation
- Jeudi 29/8 - Apéro du Port PG2
- Jeudi 5/9 – Apéro du Port PG3
- Jeudi 12/9 – Réunion publique
- Mercredi 18/9 – Apéro du Port PG1
- **Jeudi 3/10 - Réunion publique**

Nov. 2024

- Publication du bilan de concertation

**Mais
Aussi...**

- Concertation en capitainerie du **31/5 au 18/10** tous les jours 9h/12h, 14h/18h
- Le site internet (espace ressources) <https://www.portdegrimaud.fr/pg2030>
- La boîte mail consultation@portdegrimaud.fr

LA CONCERTATION

Échéances à venir

- **Date dernières contributions écrites par courriel au 05/10/2024**
- **Point d'information et registre en Capitainerie ouvert jusqu'au 18/10/2024**
- **Mise en ligne des réponses sur les sujets principaux 21/10/2024**
- **Mise en ligne des réponses sur les autres sujets 31/12/2024**
- **Présentation du bilan de la concertation au 1er Conseil Portuaire de 2025**

ETUDE DE SCENARIOS D'AMENAGEMENT

Didier RIHOUEY- Directeur de Projet



ETUDE DE SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PLAN DE LA PRÉSENTATION

- 1. Rappel des thématiques concernées par les études et des éléments de diagnostic disponibles**
- 2. Rappel des scénarios soumis à la concertation**
- 3. Analyses multicritères des scénarios**
- 4. Typologies d'études à venir à l'issue de la concertation**
- 5. Listing des travaux susceptibles d'être financés par des Garanties d'Usage**

RAPPEL DES SCÉNARIOS SOUMIS À LA CONCERTATION

PANNE DE L'ÉGLISE, CAPITAINERIE, PASSE D'ENTRÉE



3

CAPITAINERIE
ADAPTÉE AUX
BESOINS

2

PLAN D'EAU
INTÉRIEUR
AJUSTÉ ET
SÉCURISÉ

1

PASSE D'ENTRÉE ET
AVANT PORT
SÉCURISÉS ET
AMÉLIORÉS

RAPPEL DES SCÉNARIOS SOUMIS À LA CONCERTATION

3 SCÉNARIOS PAR THÈME

- 1. *Panne de l'église
(travaux urgents – Plan d'eau intérieur)***
- 2. *La Capitainerie – Site de l'Avant-Port***
- 3. *Reconfiguration de la passe d'entrée***

SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

PANNE DE L'ÉGLISE

➤ ***Rouvrir les perspectives***

Le quai de la place de l'église est occupé depuis des décennies par des grosses unités qui bloquent la perspective vers le Grand Lac.

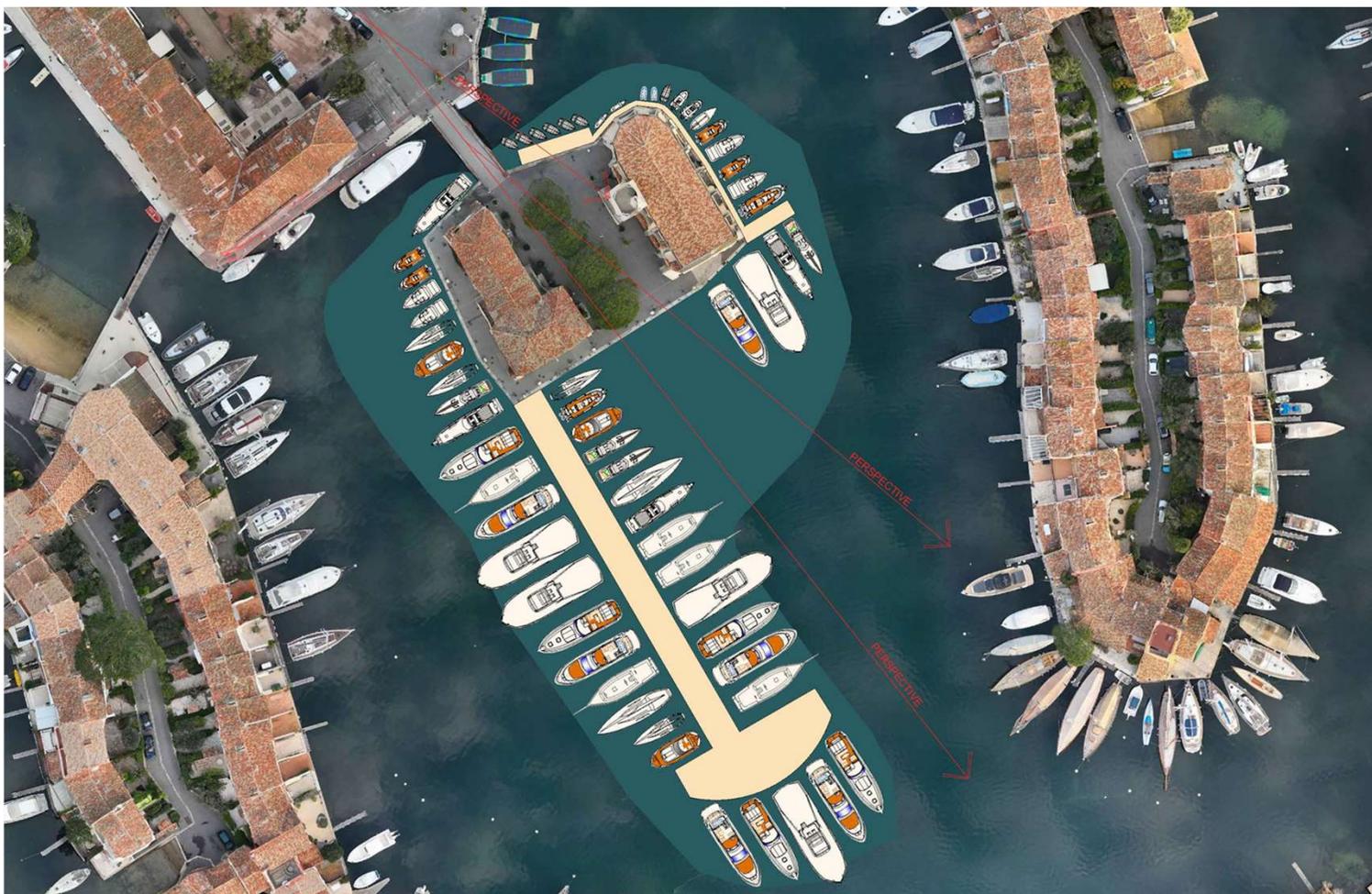
Maintien des perspectives depuis la place du marché et du pont de l'église



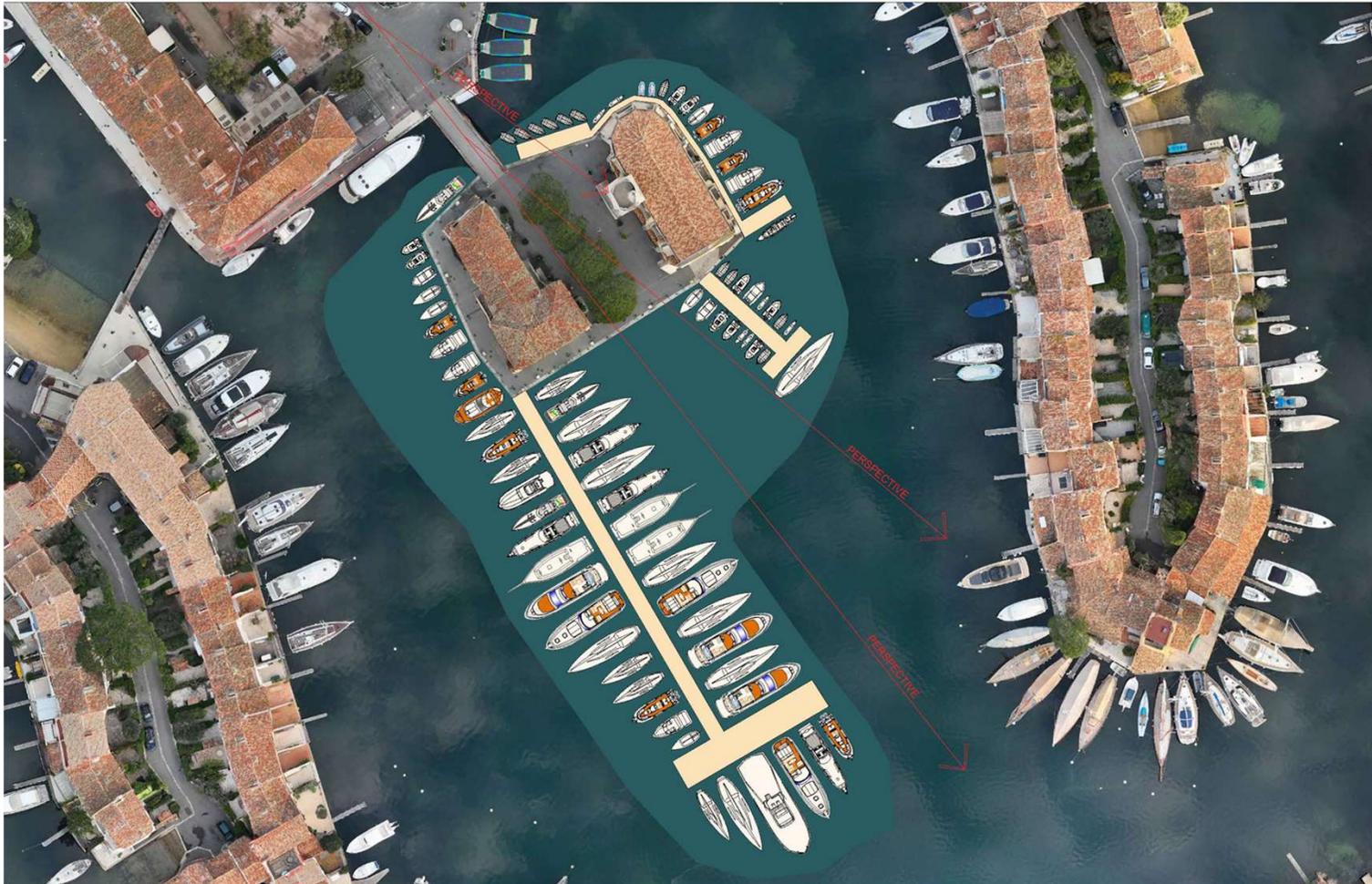
➤ ***Réorganisation du plan d'amarrage dans un soucis esthétique et rationnel***

➤ ***Standing adapté au site, continuité plus franche de l'espace public***

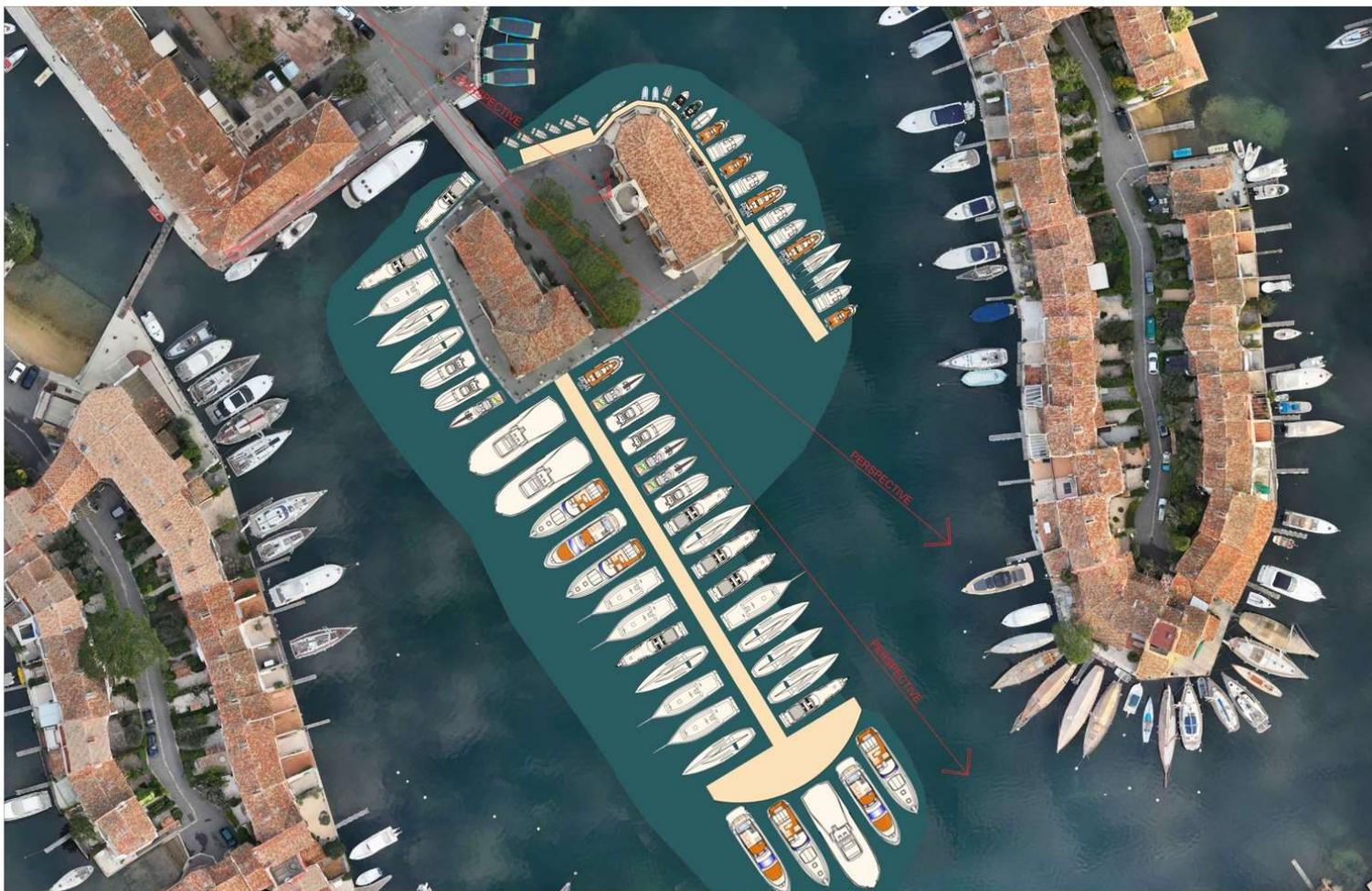
➤ Scénario 1 – Architecte A.Janin



➤ Scénario 2 - Atelier X. Bohl



➤ Scénario 3 – Architecte A.Janin / Egis



SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

CAPITAINEURIE & AVANT PORT

- *Réagencement de l'avant-port en lien avec les problématiques d'ensablement, d'agitation et de sécurité de la navigation*
- *Remise aux normes du bâtiment et adaptation aux besoins*
- *Extension et réorganisation du terre-plein revisitée en lien avec la reconfiguration de la passe d'entrée*
- *Préservation des perspectives vers le Golfe et conservation de l'esprit de l'architecture initiale*

SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

RECONFIGURATION PASSE D'ENTRÉE



Aménagement intérieur
redessiné par X. Bohl

Scénario 1

Extension Nord et Sud



Scénario 2

Brise lames au Sud



Scénario 3

Ouverture au Nord



Un scénario supplémentaire prolongeant le débouché de la Giscle est également étudié en tant que variante du Scénario 1



SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

RECONFIGURATION PASSE D'ENTRÉE



*Aménagement intérieur
redessiné par X. Bohl*

Scénario 1bis

Extension Nord et Sud + Gisclé



Scénario 2

Brise lames au Sud



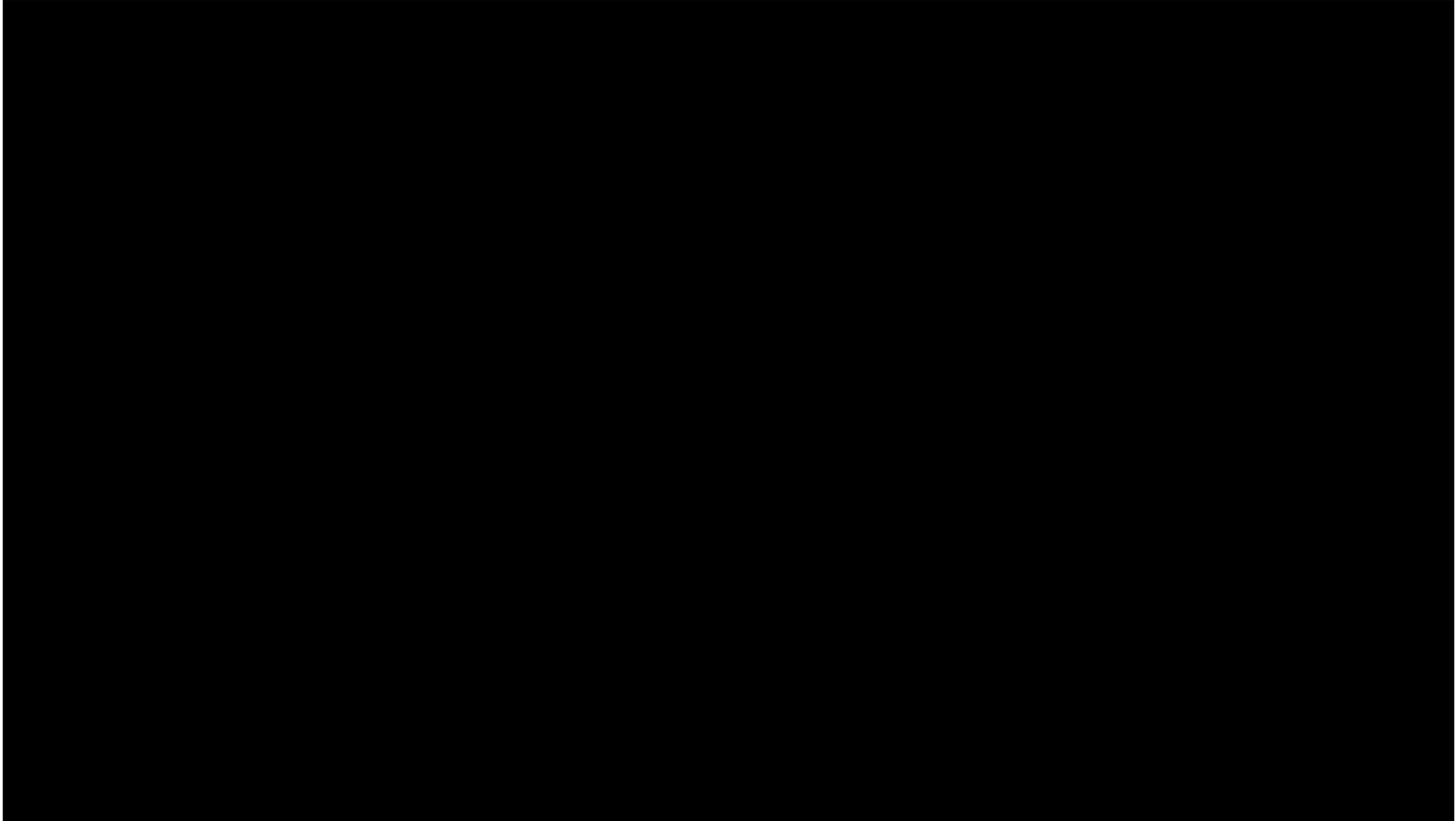
Scénario 3

Ouverture au Nord



SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

RECONFIGURATION PASSE D'ENTRÉE – DES ORIGINES A 2030

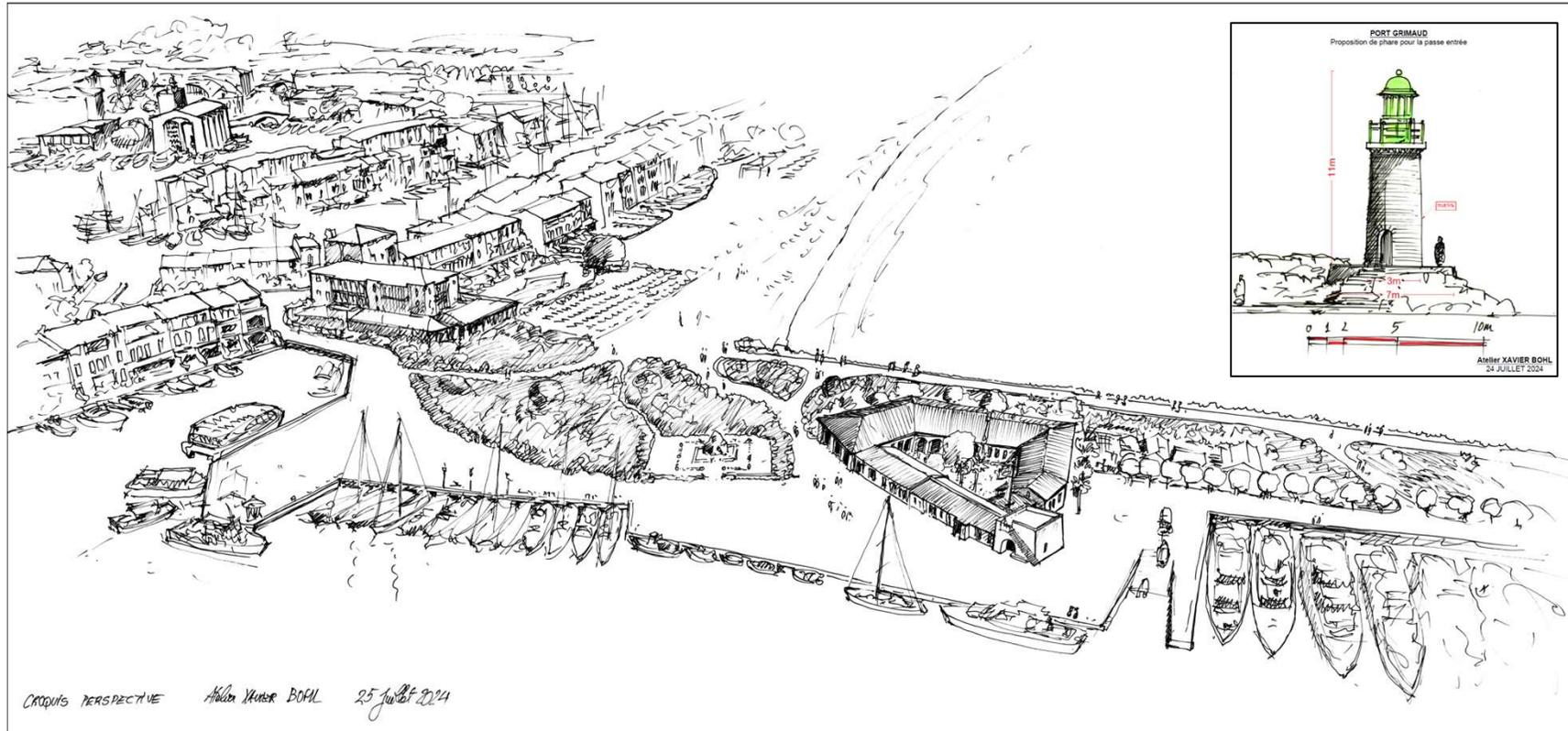


SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

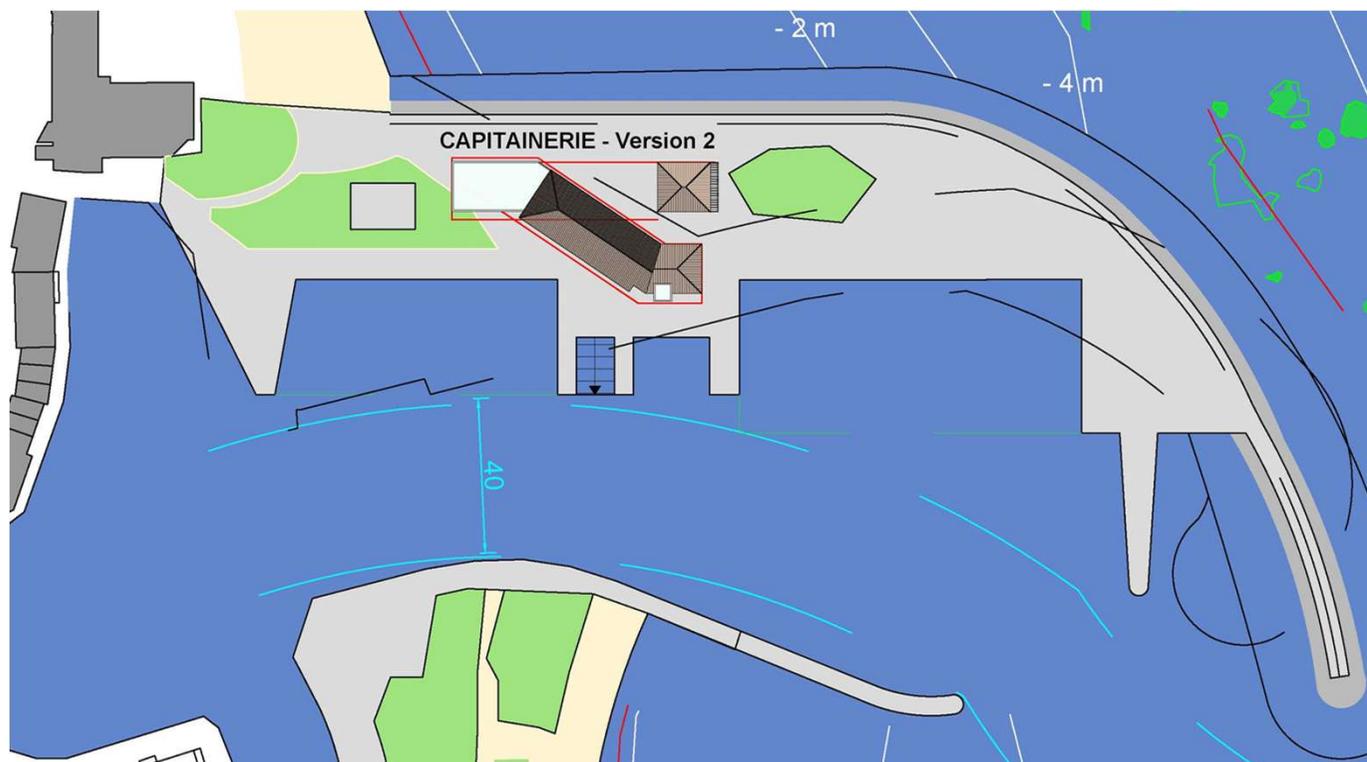
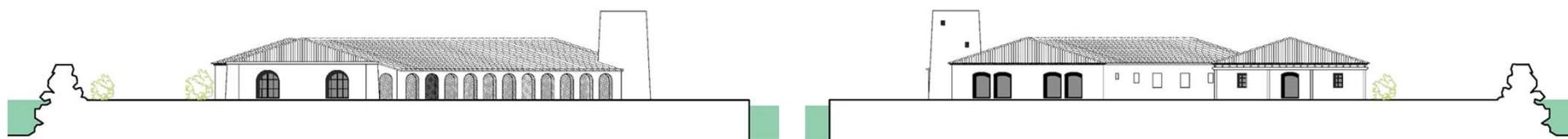
CAPITAINERIE – AVANT PORT

1

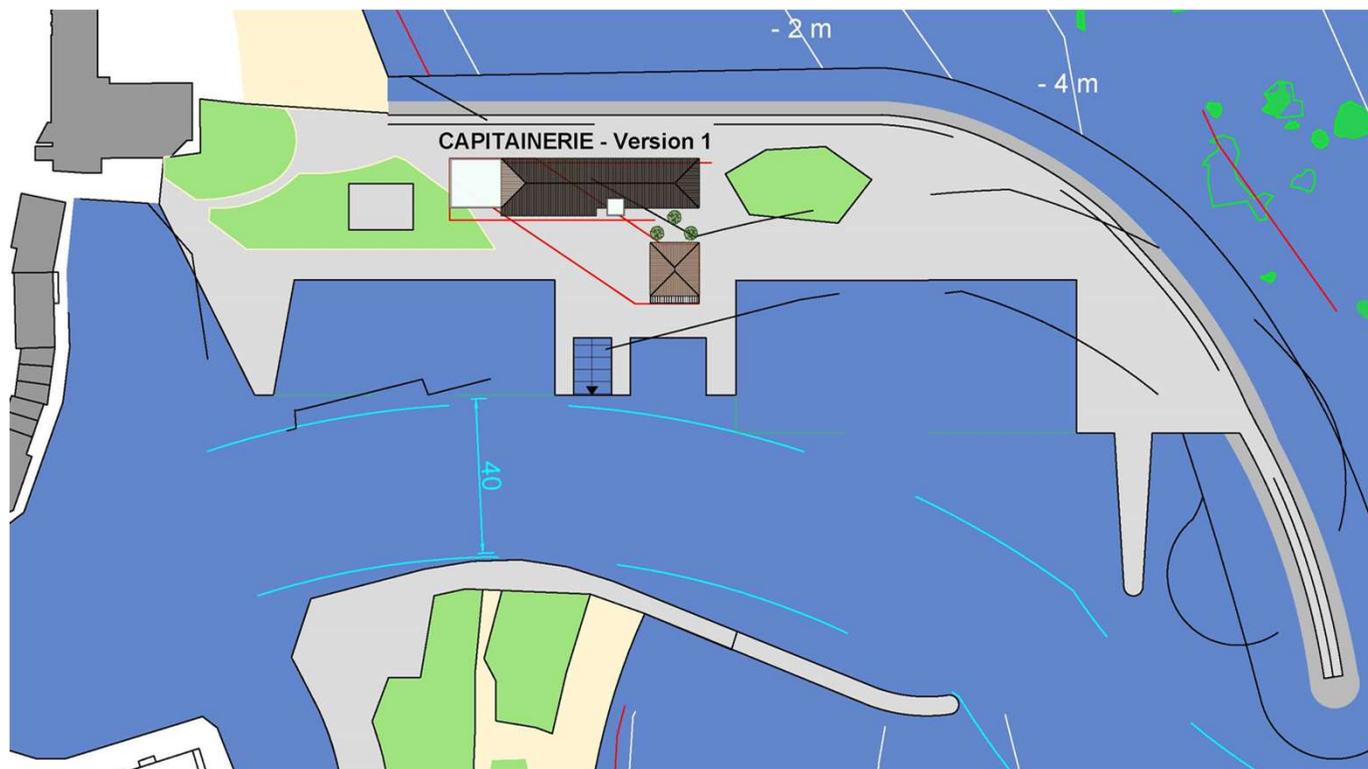
➤ Scénario 1 – Atelier X. Bohl



➤ Scénario 2 – Architecte A.Janin



➤ Scénario 3 – Architecte A.Janin



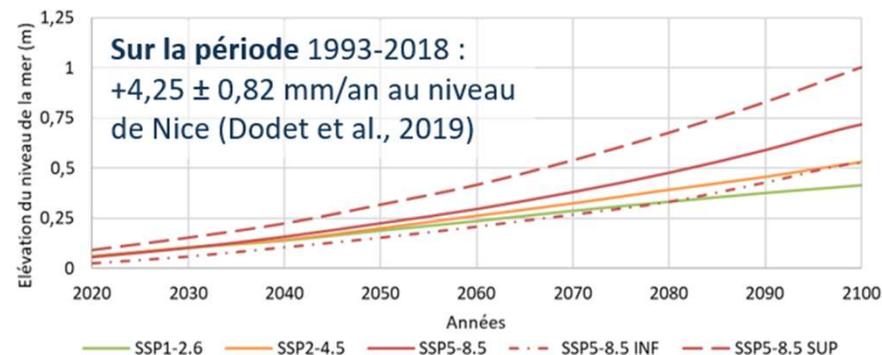
Film basé sur la combinaison des scénarios de l'atelier X.Bohl, garant de l'architecture Spoerry pour le quai d'Honneur, pour la passe et pour la Capitainerie



ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PRINCIPES ET OBJECTIFS DES ÉTUDES DE MODÉLISATION

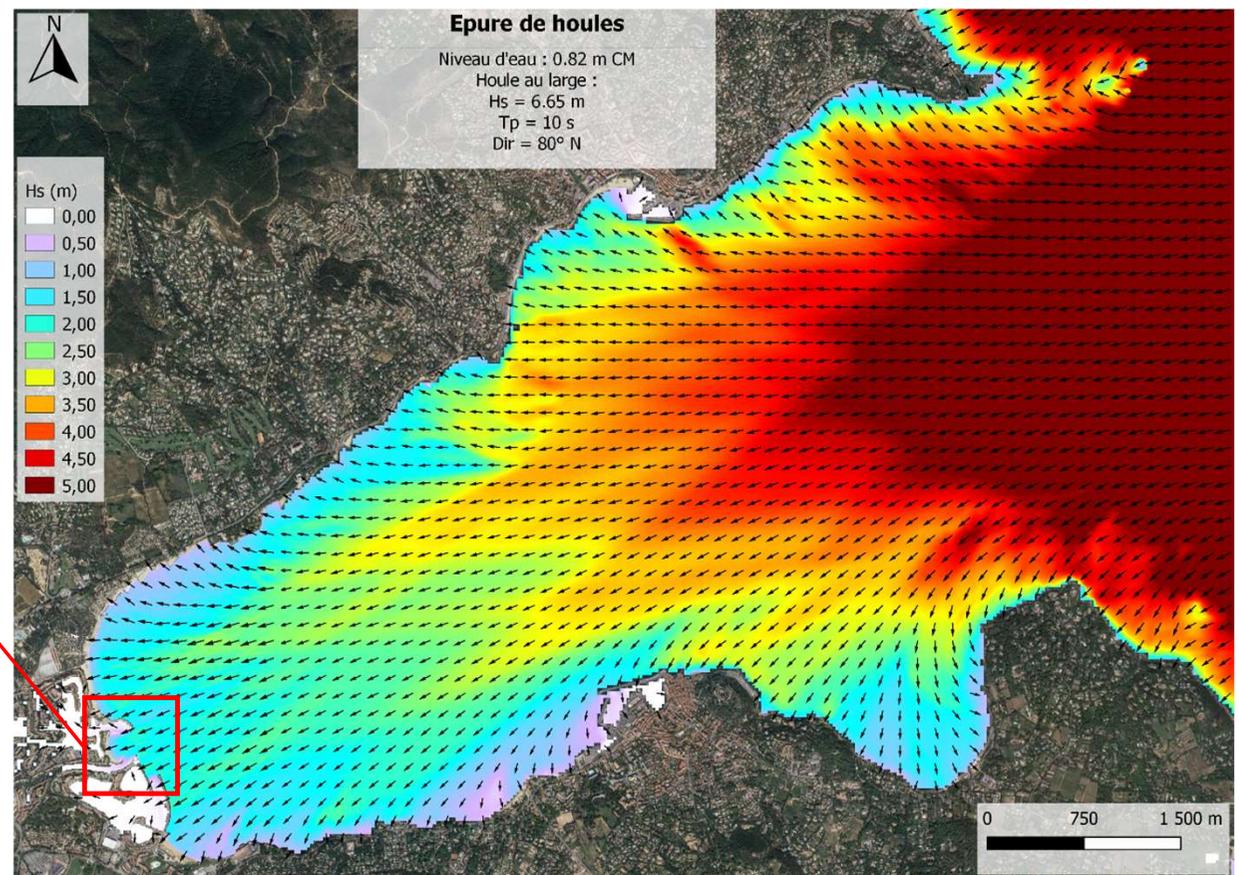
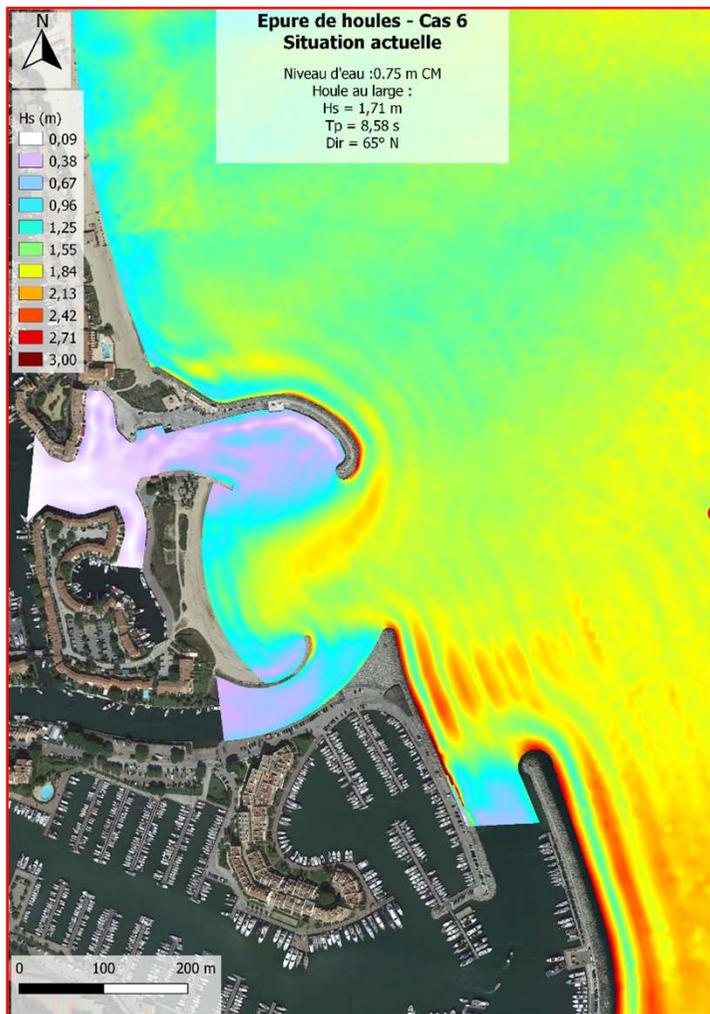
- **Objectifs :**
 - **Conception des ouvrages:** objectifs fonctionnels, dimensionnement / stabilité / sécurité
 - **Etude des incidences sur l'environnement**
- **Contexte évolutif à intégrer:** élévation du niveau moyen / changements climatiques
- **Etudes actuelles (préalables):** modélisation numérique
- **Etudes à venir (MOE):** modélisation physique / stabilité hydraulique



ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PRINCIPES ET OBJECTIFS DES ÉTUDES DE MODÉLISATION

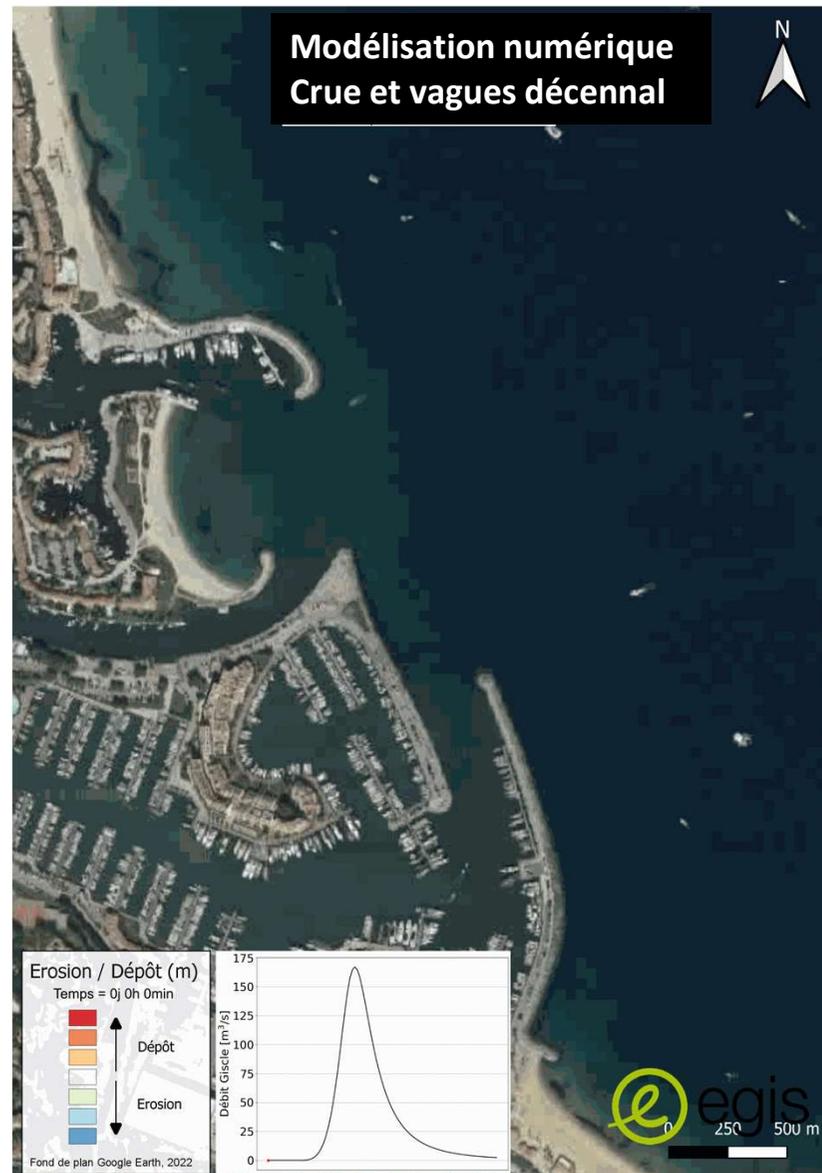
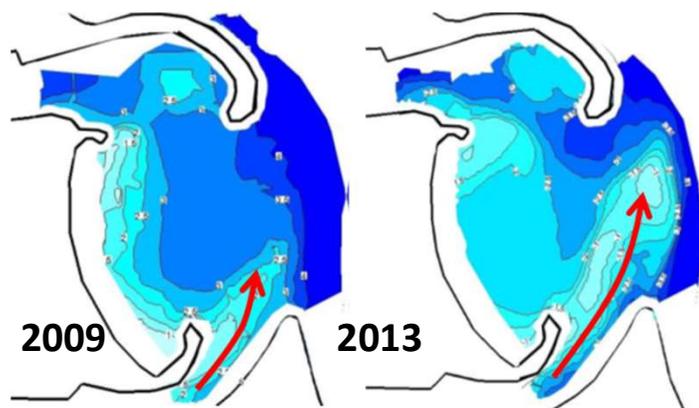
- *Propagation des vagues / agitation dans l'avant-port*



ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PRINCIPES ET OBJECTIFS DES ÉTUDES DE MODÉLISATION

- *Ensablement de la passe d'entrée*



ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PRINCIPES ET OBJECTIFS DES ÉTUDES DE MODÉLISATION

- *Renouvellement du plan d'eau*



ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PRINCIPES ET OBJECTIFS DES ÉTUDES DE MODÉLISATION

- *Renouvellement du plan d'eau*



ÉTUDE ET COMPARAISON DES SCÉNARIOS

CRITÈRES D'ANALYSE DES SCÉNARIOS DE L'AVANT-PORT

- **Coût d'investissement**



- **Ensablement de l'Avant-Port**
(*impact coûts d'exploitation*)



- **Fonctionnement de l'Avant-Port**

- *Accès / navigation*



- *Agitation / franchissements*



- *Capacité d'accueil*

- *Gain d'espaces terrestres utiles*

- **Environnement / Réglementaire**

- *Renouvellement du plan d'eau*



- *Préservation des habitats naturels*



- *Faisabilité réglementaire*



- **Impact paysager et zones adjacentes**

Référence = scénario « ne rien faire »

Critères notés de 0 à 5

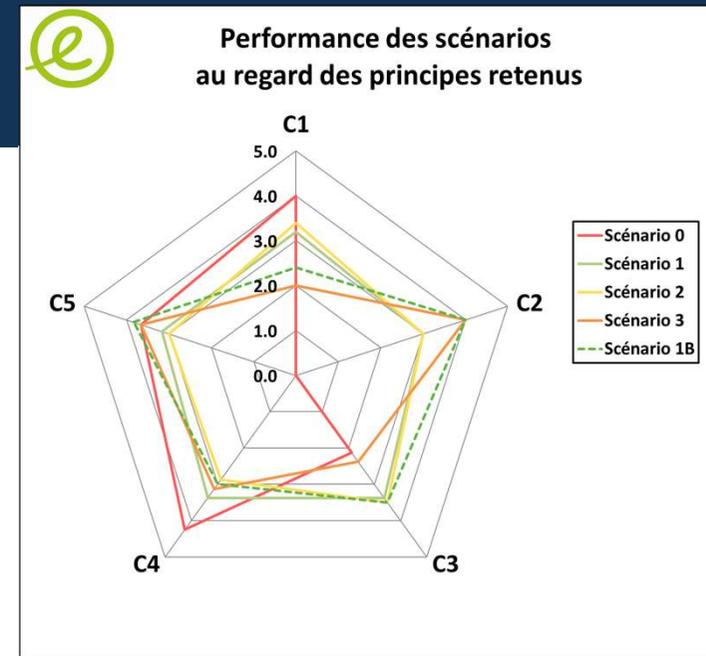
- Sur la base d'estimations
- Sur la base des résultats de modélisation
- A dire d'expert

Pondération sur les critères relatifs à la sécurisation (Ensablement et Fonctionnement de l'Avant-Port)

ÉTUDE ET COMPARAISON DES SCÉNARIOS

RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES DE L'AMC

- **SC1B > SC1 > SC2 > SC3 > SC0**
- **Investigations complémentaires recommandées relatives à la qualité des eaux (mesures in situ)**

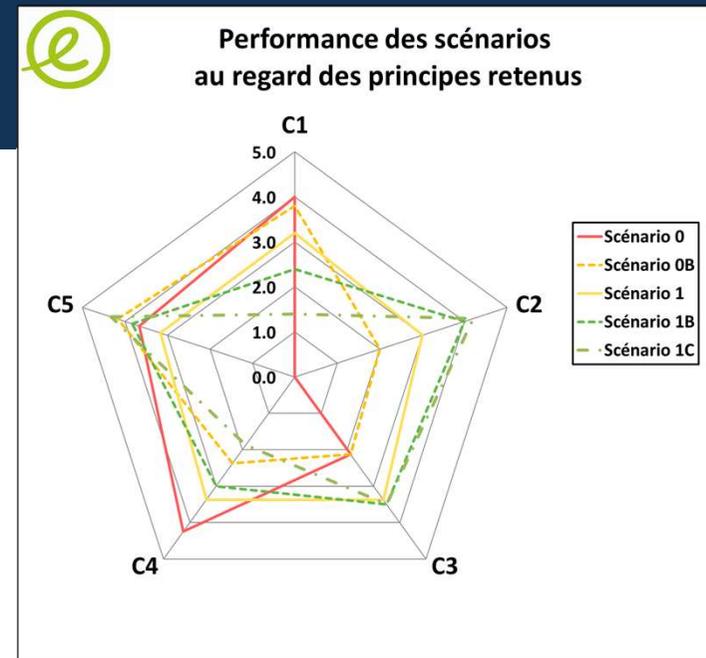


Critères	Poids	Scénario 0	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 1B
		Ne rien faire	Canalisation Giscle, extension de la digue Nord	Canalisation partielle Giscle, brise-lame détaché	Retournement entrée au Nord	SC1 + Extension du canal de la Giscle
#1- Coût d'investissement Passe d'entrée	1	Maintenance / réparations conséquentes à prévoir 4.0	27 M€ HT (hors aléas) 3.2	26 M€ HT (hors aléas) 3.4	30 M€ HT (hors aléas) 2.0	29 M€ HT (hors aléas) 2.4
#2 - Ensablement Port (coûts d'exploitation)	2	Poursuite des dragages : coûts de gestion conséquents, risque navigation 0.0	Efficace: Limitation des apports par la Giscle, mais possibles transferts persistant depuis la plage 3.0	Efficace: Limitation des apports par la Giscle, mais possibles transferts persistant depuis la plage 3.0	Très efficace : protection complète vis-à-vis de la Giscle, exposition aux apports par le Nord 4.0	Très efficace : protection forte vis-à-vis des apports de la Giscle, mais possibles transferts persistant depuis la plage 4.0
#3- Fonctionnement Avant-Port	2	Statu quo: accès potentiellement dangereux, exposé aux coups d'Est et CC, peu de marge de manœuvre pour étendre la capitainerie 2.1	Sécurisation de l'accès, réduction de l'agitation de NE, extension possible de la capitainerie 3.4	Sécurisation de l'accès, réduction de l'agitation de secteur E, extension possible de la capitainerie 3.5	Sécurisation de l'accès mitigée, réduction de l'agitation de secteur E, mais exposition au NE, extension possible de la capitainerie 2.4	Sécurisation de l'accès, bien que moins aisé que SC1/SC2, réduction de l'agitation de NE et E, extension possible de la capitainerie 3.5
#4- Environnement / Réglementaire	1	Dégradation chronique habitats marins (dragage et entretien ouvrages) 4.3	Dégradation modérée du renouvellement sauf vent d'Ouest, et possible impact indirect sur les habitats marins en phase travaux 3.4	Dégradation modérée du renouvellement sauf vent d'Ouest, impact potentiel habitats marins, contraintes réglementaires potentielles 2.9	Légère dégradation du renouvellement vent d'Est, davantage d'artificialisation des fonds, et impact potentiel habitats marins 3.1	Dégradation modérée du renouvellement sauf vent d'Ouest, davantage d'artificialisation des fonds, et impact potentiel habitats marins 3.0
#5- Impact paysager et zones adjacentes	1	Statu quo = Poursuite dégradation capitainerie actuelle (avec algécos) et panne église, VRD (poursuite vieillissement), poursuite dragages 3.7	Pas ou peu d'impact paysager, hausse possible de l'ensablement dans la Giscle et entrée de Cogolin 3.2	Impact paysager négligeable, mais hausse possible de l'ensablement dans la Giscle et ensablement/agitation à l'entrée de Cogolin 3.0	Pas ou peu d'impact paysager, ni sur l'ensablement de la Giscle, hausse possible de l'ensablement à l'entrée de Cogolin 3.7	Impact paysager limité, hausse possible de l'ensablement en aval de la Giscle, mais risque réduit pour Cogolin 3.8
Note sur	20	9.2	12.9	12.7	12.3	13.8

ÉTUDE ET COMPARAISON DES SCÉNARIOS

PRISE EN COMPTE PIÈGE À SÉDIMENTS

- **SC1B > SC1C > SC1 > SC0B > SC0**
- *Investigations complémentaires recommandées relatives à la qualité des eaux (mesures in situ)*



Critères	Poids	Scénario 0	Scénario 0B	Scénario 1	Scénario 1B	Scénario 1C
		Ne rien faire	Piège à sédiments en amont Giscle	Canalisation Giscle, extension de la digue Nord	SC1 + Extension du canal de la Giscle	SC1B + Piège à sédiments en amont
#1- Coût d'investissement Passe d'entrée	1	Maintenance / réparations conséquentes à prévoir 4.0	Similaire SC0 + 2-3 M€ HT (hors aléas) 3.8	27 M€ HT (hors aléas) 3.2	29 M€ HT (hors aléas) 2.4	31-32 M€ HT (hors aléas) 1.4
#2 - Ensablement Port (coûts d'exploitation)	2	Poursuite des dragages : coûts de gestion conséquents, risque navigation 0.0	Efficace : Limitation partielle des apports par la Giscle et donc des dépôts dans l'avant-port, mais poursuite des dragages en amont/aval 2.0	Efficace : Limitation des apports par la Giscle, mais possibles transferts persistant depuis la plage 3.0	Très efficace : protection forte vis-à-vis des apports de la Giscle, mais possibles transferts persistant depuis la plage 4.0	Très efficace : protection très forte, possibles transferts persistant depuis la plage, mais poursuite des dragages en amont 4.2
#3- Fonctionnement Avant-Port	2	Statu quo : accès potentiellement dangereux, exposé aux coups d'Est et CC, peu de marge de manœuvre pour étendre la capitainerie 2.1	Similaire SC0 2.1	Sécurisation de l'accès, réduction de l'agitation de NE, extension possible de la capitainerie 3.4	Sécurisation de l'accès, bien que moins aisé que SC1/SC2, réduction de l'agitation de NE et E, extension possible de la capitainerie 3.5	Similaire SC1B 3.5
#4- Environnement / Réglementaire	1	Dégradation chronique habitats marins (dragage et entretien ouvrages) 4.3	Destruction d'habitat benthique en plus dans la Giscle, faisabilité réglementaire très incertaine 2.4	Dégradation modérée du renouvellement sauf vent d'Ouest, et possible impact indirect sur les habitats marins en phase travaux 3.4	Dégradation modérée du renouvellement sauf vent d'Ouest, davantage d'artificialisation des fonds, et impact potentiel habitats marins 3.0	Similaire SC1B, et faisabilité réglementaire très incertaine 1.9
#5- Impact paysager et zones adjacentes	1	Statu quo = Poursuite dégradation capitainerie actuelle (avec algecos) et panne église, VRD (poursuite vieillissement), poursuite dragages 3.7	Amélioration des conditions d'ensablement en aval de la Giscle 4.2	Pas ou peu d'impact paysager, hausse possible de l'ensablement dans la Giscle et entrée de Cogolin 3.2	Impact paysager limité, hausse possible de l'ensablement en aval de la Giscle, mais risque réduit pour Cogolin 3.8	Impact paysager limité, risques d'ensablement très réduits pour la Giscle et Cogolin 4.3
Note sur	20	9.2	10.6	12.9	13.8	13.1

ETUDE DE SCENARIOS D'AMENAGEMENT

TYPOLOGIES D'ÉTUDES À VENIR À L'ISSUE DE LA CONCERTATION

1. Etude financière

⇒ *projection budgétaire (intégrant fonctionnement, travaux, renouvellement / entretien, etc.)*

2. Cadrage réglementaire

3. Programmation des infrastructures, bâtiments,

4. MOE travaux urgents

ETUDE DE SCENARIOS D'AMENAGEMENT

LISTING DES TRAVAUX SUSCEPTIBLES D'ÊTRE FINANCÉS PAR DES GARANTIES D'USAGE

- 1. Travaux urgents prévus au marché EGIS**
⇒ *Travaux maritimes (1.5 M€ TTC) / Travaux VRD et équipements (1.9 M€ TTC)*
- 2. Travaux urgents non prévus au marché EGIS**
- 3. Travaux Bâtiments yc acquisitions foncières**
- 4. Travaux infrastructures / dragage soumis à enquête**
- 5. Travaux de renouvellement d'équipements**
- 6. Travaux de renouvellement d'infrastructures**

LES GARANTIES D'USAGE

Frédéric LOMBARD

Professeur d'université, Faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille

Julien BELDA

Juriste SAS Belda

Consultant Maritime et portuaire

LES GARANTIES D'USAGE

OBJET ET NATURE JURIDIQUE

- **Présentation des Garanties d'Usage**
- **Présentation d'un contrat type de Garanties d'Usage**
- **Réponses aux contributions relatives aux Garanties d'Usage**

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Merci de votre attention