

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

RÉUNION PUBLIQUE

Jeudi 12 septembre 2024



ACCUEIL DES PARTICIPANTS

Monsieur Alain BENEDETTO
Maire de Grimaud

DES GARANTS DE CONCERTATION

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

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

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

LE CONTEXTE

FILM AGORA



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...**

- La concertation en capitainerie depuis le **31/5** 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

Espace ressources

<https://www.portdegrimaud.fr/pg2030>

PORT GRIMAUD

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

EXPRIMEZ VOUS !

DONNEZ VOTRE AVIS
Les études sont en cours et votre avis sera précieux pour enrichir leur contenu.
Pour participer, vous pouvez rédiger vos contributions sur le registre en capitainerie ou en vous connectant sur la page web consacrée aux études.

<https://portdegrimaud.fr/PG2030>

CONCERTATION PRÉALABLE
Vous pourrez par ailleurs prendre part à la concertation préalable qui se déroulera pendant 2 mois à partir du 21 août 2024.

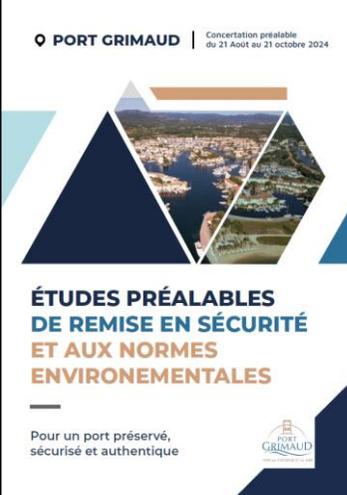


Brochure, Kakemonos, supports de présentation

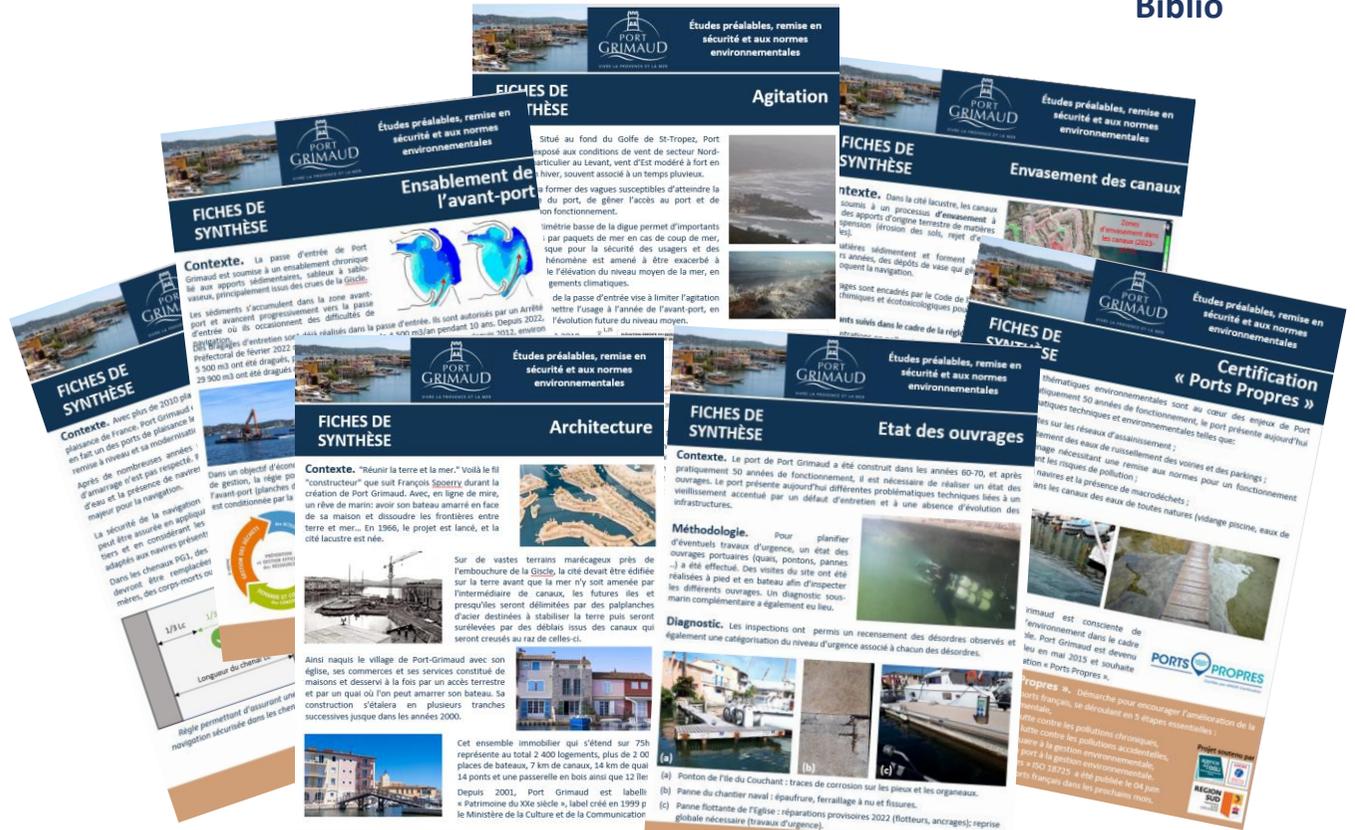
PORT GRIMAUD | Concertation préalable du 21 Août au 21 octobre 2024

ÉTUDES PRÉALABLES DE REMISE EN SÉCURITÉ ET AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES

Pour un port préservé, sécurisé et authentique



Fiches de synthèse thématiques (Français, Anglais, Allemand)



FICHES DE SYNTHÈSE

- Ensayement de l'avant-port
- Agitation
- Invasement des canaux
- Architecture
- Etat des ouvrages
- Certification « Ports Propres »

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte. Le port de Port Grimaud a été construit dans les années 60-70, et après pratiquement 50 années de fonctionnement, il est nécessaire de réaliser un état des lieux des ouvrages. Le port présente aujourd'hui différentes problématiques techniques liées à son vieillissement accentué par un défaut d'entretien et à une absence d'évolution des infrastructures.

Méthodologie. Pour planifier d'éventuels travaux d'urgence, un état des ouvrages portuaires (quais, pontons, pannes) a été effectué. Des visites de site ont été réalisées à pied et en bateau afin d'inspecter les différents ouvrages. Un diagnostic sous-marin complémentaire a également eu lieu.

Diagnostic. Les inspections ont permis un recensement des désordres observés et également une catégorisation du niveau d'urgence associé à chacun des désordres.

Proposés : Démarche pour encourager l'émulation de la flotte française, se déroulant en 5 étapes essentielles : une lutte contre les pollutions chroniques, une lutte contre les pollutions accidentelles, une mise à la gestion environnementale, une mise à la gestion environnementale, une mise à la gestion environnementale.

REGISTRE EN CAPITAINERIE

PPT, CR vidéo, Séances QR, Biblio

INTRODUCTION GESTION ET FINANCEMENT

Monsieur François-Xavier MENTZER
D.G.S Mairie de Grimaud

INTRODUCTION

GESTION ET FINANCEMENT

- **Rappel des principaux motifs qui ont conduit les membres du CM à décider de résilier par anticipation les contrats de concession**
- **Rappel des principaux motifs qui ont conduit les membres du CM à retenir la régie simple comme mode de gestion des ouvrages portuaires**
- **Rappel des principales raisons du rétablissement des comptes d'exploitation du port**
- **Rappel des modalités de calcul de la devance de 20€ /m²**

INTRODUCTION GESTION ET FINANCEMENT

DELIBERATION DU CM – RESILIATION – 28/09/2021

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DU VAR

COMMUNE DE GRIMAUD

Envoyé en préfecture le 29/09/2021
Reçu en préfecture le 29/09/2021
Affiché le 29/09/2021
ID : 083-218300689-20210928-2021_01_114-DE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL Séance du 28 septembre 2021

L'an deux mille vingt-et-un et le vingt-huit septembre à 18h30 le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué en date du 22 septembre 2021 s'est réuni dans la salle Arthur BAUCHET du Complexe Sportif des Blaquières à GRIMAUD, sous la présidence de Monsieur Alain BENEDETTO, Maire.

Présents : 23 – Philippe BARTHELEMY, Alain BENEDETTO, Viviane BERTHELOT, François BERTOLOTTO, Jean-Louis BESSAC, Frédéric CARANTA, Benjamin CARDAILLAC, Sylvie FAUVEL, Marie-Dominique FLORIN, Juliette GRIMA, Anne KISS, Martine LAURE, Janine LENTHY, Nicole MALLARD, Francis MONNI, Christophe ROSSET, Gilles ROUX, Yvette ROUX, Sophie SANTA-CRUZ, Natacha SARI, Virginie SERRA-SIEFFERT, Denise TUNG, Claire VETAULT – Conseillers Municipaux ;
Pouvoirs : 4 - Romain CAJETTI à Nicole MALLARD, Jean-Jacques MULLER à Yvette ROUX, Jean-Marc ROLAND-ROCCCHIA à Alain BENEDETTO, Michel SCHELLER à Francis MONNI ;
Secrétaire de séance : Sophie SANTA-CRUZ.

Il est rappelé au Conseil Municipal les informations suivantes :

1- CONCESSIONS PORTUAIRES ATTRIBUEES EN VUE DE L'EXPLOITATION DU PORT PUBLIC

PORT GRIMAUD I

Le 14 mai 1975, l'Etat et la Société Civile Immobilière de PORT-GRIMAUD I ont conclu une concession, de l'établissement et de l'exploitation, d'un port de plaisance dit PORT-GRIMAUD I (art. 1^{er} de la convention – *Objet de la concession*), et ce pour 50 ans (art. 42 du Cahier des Charges – *Durée de la concession*), jusqu'au 31 décembre 2025.

Un avenant a été conclu le 9 mai 2001 (modification de certains rectangles de mouillage à des places amodiées ou ouvertes au public, augmentation du nombre de places d'amarrage ouvertes au public).

Un avenant a été conclu le 30 août 2010 (organisation de transport régulier de personnes dans le périmètre de la concession).

A compter du 1^{er} janvier 1984, la compétence en matière de ports maritimes affectés uniquement à la plaisance a été transférée à la Commune de GRIMAUD (la plus haute Juridiction administrative vient de le rappeler dans le cadre du contentieux électoral de M. TROEGELER ; Conseil d'Etat, 21 juin 2021, *Commune de GRIMAUD*, n°445346).

Quant à l'ASP de PG I, elle vient aux droits de la SCI de PG I.

PORT GRIMAUD II

Les 23 octobre et 22 décembre 1981, l'Etat et la Société Civile Immobilière BAIE DE SAINT-TROPEZ ainsi que l'Association Syndicale Libre de PORT-GRIMAUD II ont conclu une concession, de l'établissement et de l'exploitation, d'un port de plaisance dit PORT-GRIMAUD II (art. 1^{er} de la convention – *Objet de la concession*), et ce pour 43 ans (art. 42 du Cahier des Charges – *Durée de la concession*), jusqu'au 31 décembre 2025.

Délibération N° 2021/01/114

RESILIATION DES CONVENTIONS DE CONCESSIONS
PORTUAIRES DE PG I, PG II ET DE LA SNPG

Envoyé en préfecture le 29/09/2021
Reçu en préfecture le 29/09/2021
Affiché le 29/09/2021
ID : 083-218300689-20210928-2021_01_114-DE

Le Conseil municipal pourra donc être « conduit à se prononcer ultérieurement sur le montant des indemnités à verser éventuellement » aux 3 concessionnaires ; méthode validée par le Conseil d'Etat lorsque le montant de l'indemnisation qui pourrait être dû ne peut pas être chiffrée (voyez CE, 25 janvier 2019, *Société UNIPARC CANNES*, n°424846, précitée).

➤ **S'agissant des biens de la concession**, ils seront remis à la Commune de GRIMAUD et un inventaire contradictoire sera organisé à la reprise.

S'ils ne sont pas en bon état d'entretien, les frais de remise en état seront déduits des indemnités à verser éventuellement aux 3 concessionnaires.

Il est précisé que les référés mesures-utiles (communication) en cours visent également à obtenir des inventaires à jour des biens de la concession.

Il pourra être nécessaire d'introduire de nouveaux référés mesures-utiles (restitution ou expertise) si les concessionnaires se refusent à remettre à la Commune de GRIMAUD les biens de la concession.

S'agissant des contrats en cours, la Commune de GRIMAUD se substituera aux concessionnaires pour l'exécution de tous les engagements pris par lui, dans des conditions normales, pour l'achèvement des travaux et pour l'exploitation et continuera à assurer le service.

Exceptionnellement, **s'agissant des contrats d'amodiation de longue durée**, dont le terme coïncide avec celui de la concession, un avenant de prolongation pourra être proposé aux bénéficiaires avant la mise en place d'un système, tout à la fois, pérenne et égalitaire. Il est prévu d'associer les amodiataires à cette démarche.

Les contrats de travail, enfin, seront repris par la Commune de GRIMAUD en application de l'article L.1224-1 du Code du travail.

Sur ces bases, il est proposé, dans un premier temps, de résilier les conventions de concession de PG I, PG II et PG III.

Le Conseil Municipal sera saisi, dans un second temps, d'un rapport sur le mode de gestion qui permettra d'adopter la meilleure solution d'exploitation pour l'avenir.

Compte-tenu de ce qui précède, le Conseil Municipal, à la majorité, après en avoir délibéré, décide :

- de résilier par anticipation les concessions portuaires conclues avec l'ASP de Port-Grimaud 1, l'ASP de Port-Grimaud 2 et la Société de Navigation de Port-Grimaud 3, conformément aux dispositions de l'article 44 du cahier des charges des concessions précitées ;
- de préciser que cette résiliation sera effective à compter du 1er Janvier 2022 ;
- d'autoriser Monsieur le Maire ou son représentant à signer tout acte ou document tendant à rendre effective cette décision.

Votent contre : J. GRIMA, JJ. MULLER, Y. ROUX, V. SERRA-SIEFFERT.

Ainsi délibéré à GRIMAUD, les jour, mois et an susdits.

Le Maire,
Alain BENEDETTO.



Délibération N° 2021/01/114

RESILIATION DES CONVENTIONS DE CONCESSIONS
PORTUAIRES DE PG I, PG II ET DE LA SNPG

INTRODUCTION

GESTION ET FINANCEMENT

ENVASEMENT DU PLAN D'EAU – PG1 (SEMANTIC, 2023)

I.3) Résultat des calculs – NGF IGN69 – Différence 1974 – 2021



Remarques :

Figure 6 : Différence de MNT (en rouge les zones d'engraissement, en vert les zones d'érosion)

Différentiel 1974 -2021 – COTE EN NGF IGN69												
Nom de la zone	Surface de la zone (m ²)	Surface de la zone Mesurée (m ²)	% de la zone Mesurée	Profondeur moyenne De la zone – 1974 (m)	Profondeur moyenne De la zone – 2021 (m)	Différence moyenne De profondeur (m)	Surface de la zone Erodée (m ²)	Volume Erodé (m ³)	Surface de la zone Engraissée (m ²)	Volume Engraissée (m ³)	Volume total Déplacé (m ³)	
PG1	154011	103030	67	-3,70	-3,43	-0,28	36629	20942	66364	49246	28303	
PG1 - Passe	32989	23823	72	-4,41	-3,15	-1,26	3008	2000	20810	32097	30097	
PG1 - Fosse	3282	2017	61	-2,00	-1,22	-0,78	0	0	2017	1578	1578	
PG1 - Canal Oriental	21281	21023	99	-2,82	-2,40	-0,42	3512	840	17500	9695	8854	
TOTAL PG1	211563	149893	71	-3,67	-3,21	-0,46	43148	23782	106691	92615	68833	
Plage	7415	24	0	-2,79	-1,80	-1,00	7	4	18	28	24	
Gisclé-Passe	7541	503	7	-2,52	-2,85	0,33	494	173	10	5	-168	

INTRODUCTION GESTION ET FINANCEMENT

RAPPORT ROUDEAU (03/2022)

Rapport sur les comptes de l'Association syndicale de Port Grimaud 1

SOMMAIRE

Introduction	page 1
Sommaire	page 2
Historique et montant des recettes de l'Association	page 3
Balance Produits / Charges Plan d'Eau	page 4
Etat et échéancier des Emprunts	page 5
Note sur les Emprunts	page 6
Etat et projection du Fonds de Prévoyance	page 7
Historique, état et projection du Tantième établie en 2021 Conséquence des AG non réalisés en 2020&2021	page 8
Proposition de Tantième avec abandon de la provision exceptionnelle	page 9
Note sur la proposition du tantième	page 10

INTRODUCTION GESTION ET FINANCEMENT

RAPPORT ROUDEAU (03/2022)

TABLEAU DES EMPRUNTS

	SOCIETE GENERALE	SOCIETE GENERALE	CAISSE D'EPARGNE	CAISSE D'EPARGNE	TOTAL	TOTAL	COUT PAR TANTIEME
	2 375 116,34 €		1 954 428,11 €		ANNUITES D'EMPRUNT	ANNUITES D'EMPRUNT	ANNUITES D'EMPRUNT
	TEG 0,90 %/84 mois contracté en 2018 fin 03/2026	INTERETS	TEG 0,90 %/84 mois contracté en 2019 fin 10/2028	INTERETS	(hors intérêts)	(avec intérêts)	(avec intérêts)
Annuités 20219+frais dossier	3 000,00 €	6 158,16 €	2 000,00 €	4 574,58 €	5 000,00 €		
Annuités 2020	0,00 €	10 618,92 €	0,00 €	14 635,86 €	0,00 €		
Annuités 2021	242 259,47 €	17 235,29 €	45 117,93 €	17 572,93 €	287 377,40 €		3,98 €
SOLDE AU 31/12/2021	2 129 856,87 €		1 907 310,18 €		4 037 167,05 €		
Annuités 2022	493 841,18 €	17 134,90 €	272 132,91 €	16 063,05 €	765 974,09 €	799 172,04 €	11,07 €
SOLDE AU 31/12/2022	1 636 015,69 €		1 635 177,27 €		3 271 192,96 €		
Annuités 2023	498 304,10 €	12 671,98 €	274 592,23 €	13 603,73 €	772 896,33 €	799 172,04 €	11,07 €
SOLDE AU 31/12/2023	1 137 711,59 €		1 360 585,04 €		2 498 296,63 €		
Annuités 2024	502 807,38 €	8 168,70 €	277 073,77 €	11 122,19 €	779 881,15 €	799 172,04 €	11,07 €
SOLDE AU 31/12/2024	634 904,21 €		1 083 511,27 €		1 718 415,48 €		
Annuités 2025	507 351,36 €	3 624,72 €	279 577,74 €	8 618,22 €	786 929,10 €	799 172,04 €	11,07 €
SOLDE AU 31/12/2025	127 552,85 €		803 933,53 €		931 486,38 €		
Annuités 2026	127 552,85 €	191,37 €	282 104,34 €	6 091,62 €	409 657,19 €	415 940,18 €	5,76 €
SOLDE AU 31/12/2026	0,00 €		521 829,19 €		521 829,19 €		
Annuités 2027			284 653,79 €	3 542,17 €	284 653,79 €	288 195,96 €	3,99 €
SOLDE AU 31/12/2027			287 208,06 €		287 208,06 €		
Annuités 2028			287 208,06 €	987,90 €	287 208,06 €	288 195,96 €	3,99 €
SOLDE AU 31/12/2028			0,00 €		0,00 €		

INTRODUCTION

GESTION ET FINANCEMENT

RAPPORT ROUDEAU (03/2022)

Tantième suivant note de la commission finances et du rapport de l'expert comptable

Année	PG1 Tantième	Appel de Charges Maison de Pêcheurs (83 tant)
2012	32,60 €	2 706 €
2013	32,05 €	2 660 €
2014	32,36 €	2 686 €
2015	32,31 €	2 682 €
2016	32,60 €	2 706 €
2017	37,00 €	3 071 €
2018	37,00 €	3 071 €
2019	37,00 €	3 071 €
2020	37,00 €	3 071 €
2021	45,86 €	3 806 €
2022*	69,83€	
régularisation 2021	8,86 €	
Total	78,69€	6 531 €
2023**	69,83 €	5 796 €
2024**	69,83 €	5 796 €
2025**	69,83 €	5 796 €
2026**	64,52 €	5 355 €
2027**	50,39 €	4 182 €
2028**	50,69 €	4 207 €

2022* tantième suivant rapport de l'EC+ régul 2021-reprise de 150K€ du FDS prévu en 2022
2026*fin initiale de la provision exceptionnelle

** avec recettes et charges et investissements idem à 2022

Proposition de tantième avec annulation des provisions exceptionnelles de 2021 à 2026

Année	PG1 Tantième	Appel de Charges Maison de Pêcheurs (83 tant)
2012	32,60 €	2 706 €
2013	32,05 €	2 660 €
2014	32,36 €	2 686 €
2015	32,31 €	2 682 €
2016	32,60 €	2 706 €
2017	37,00 €	3 071 €
2018	37,00 €	3 071 €
2019	37,00 €	3 071 €
2020	37,00 €	3 071 €
2021	45,86 €	3 806 €
2022*	54,00 €	Abandon de la provision exceptionnelle
	8,86 €	
Total	62,86 €	5217 €
2023**	54,00 €	Abandon de la provision exceptionnelle 4 482 €
2024**	54,00 €	Abandon de la provision exceptionnelle 4 482 €
2025**	54,00 €	Abandon de la provision exceptionnelle 4 482 €
2026**	48,70 €	Abandon de la provision exceptionnelle 4 042€
2027**	34,56 €	2 868 €
2028**	34,76 €	2 885 €

2022* tantième suivant rapport du CAC+ régul 2021-reprise de 150K€ du FDS prévu en 2022
2026*fin initiale de la provision exceptionnelle

** avec recettes et charges et investissements idem à 2022

INTRODUCTION GESTION ET FINANCEMENT

DELIBERATION DU CM – MODE DE GESTION – 09/11/2021

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DU VAR

COMMUNE DE GRIMAUD

Envoyé en préfecture le 15/11/2021
Reçu en préfecture le 15/11/2021
Affiché le 15/11/2021
ID : 083-21830069-20211109-2021_4_118-DE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL Séance du 09 novembre 2021

L'an deux mille vingt-et-un et le neuf novembre 2021 à 18 heures 00 le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué en date du 03 novembre 2021 s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Alain BENEDETTO, Maire.

Présents : 21 – Philippe BARTHELEMY, Alain BENEDETTO, Viviane BERTHELOT, François BERLOTTOT, Jean-Louis BESSAC, Romain CAIETTI, Frédéric CARANTA, Benjamin CARDAILLAC, Sylvie FAUVEL, Marie-Dominique FLORIN, Martine LAURE, Janine LENTHY, Nicole MALLARD, Jean-Jacques MULLER, Jean-Marc ROLAND-ROCCIA, Gilles ROUX, Yvette ROUX, Sophie SANTA-CRUZ, Michel SCHELLER, Denise TUNG, Claire VETAULT – Conseillers Municipaux ;

Pouvoirs : 6 - Juliette GRIMA à Jean-Jacques MULLER, Anne KISS à Martine LAURE, Francis MONNI à Alain BENEDETTO, Christophe ROSSET à Sylvie FAUVEL, Natacha SARI à Gilles ROUX, Virginie SERRA-SIEFFERT à Yvette ROUX ;

Secrétaire de séance : Sophie SANTA-CRUZ.

La Cité lacustre de Port-Grimaud est constituée de 4 ports de plaisance : Port-Grimaud I (PG1), Port-Grimaud II (PG2), Port-Grimaud III (PG3) et un port communal.

Entre 1975 et 1987, l'établissement et l'exploitation des ports de PG1, PG2 et PG3 ont été confiés par l'Etat (aux droits et obligations duquel vient aujourd'hui la Commune) à trois personnes morales de droit privé, chargées de gérer le service public et notamment d'attribuer les places d'accostage et de mouillage sur leurs plans d'eau respectifs :

- ⇒ PG1 a été concédé à la SCI de Port-Grimaud I par arrêté préfectoral du 14 mai 1975, pour une durée de 50 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2025 ;
- ⇒ PG2 a été concédé à la SCI Baie de St-Tropez et à l'ASL de Port-Grimaud II par arrêté préfectoral du 18 novembre 1982, pour une durée de 43 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2025 ;
- ⇒ PG3 a été concédé à la Société de Navigation de Port-Grimaud (SNPG) par arrêté préfectoral du 16 novembre 1978, pour une durée de 50 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2028.

Il est rappelé que le traité de concession de PG3 a été modifié par avenant le 30 novembre 1987, afin de permettre la création d'un port communal de 70 amarrages, que la SNPG concessionnaire s'est engagée à réaliser et à remettre gratuitement à la Commune.

Le port communal est exploité directement par la Commune, dans le cadre d'une régie municipale dotée de la seule autonomie financière (délibération du 09 novembre 2009).

En 2019, la Commune de GRIMAUD a commandité un audit technique-juridique-financier de Port-Grimaud.

Celui-ci a mis en exergue, outre l'insuffisance des informations transmises par les concessionnaires, la confusion entre les comptes des activités de syndic de copropriétés développées par ces derniers et ceux de la concession elle-même, ainsi que l'inadaptation du mode de gestion mis en place qui ne permet pas une rationalisation de la gestion du service public, et aboutit notamment à des calculs de redevances qui ne sont pas conformes aux dispositions contractuelles et légales.

Ainsi, il résulte des conclusions du rapport précité que le modèle économique imaginé il y a 50 ans n'a plus aucune justification aujourd'hui. Il doit donc être abandonné et repensé sur des bases nouvelles et consolidées.

La gestion des 4 ports doit être fusionnée en 1 seule structure, bien identifiée, réunissant les compétences adaptées à la gestion d'activités portuaires, pour développer une politique globale et unifiée sur Port-Grimaud.

Cela permettra une réorganisation du service destinée à :

- proposer un service unique aux usagers, quels qu'ils soient ;
- assurer la réalisation des projets indispensables tel que le désensablement du port et de la passe d'entrée hors concession ;
- mutualiser les dépenses, aujourd'hui engagées par les 4 exploitants séparément ;
- uniformiser les tarifs, les contrats d'amodiation, les sous-contrats d'exploitation,
- permettre une meilleure représentation des usagers.

A cet effet, par délibération n°2021/01/114 en date du 28 septembre 2021, le Conseil Municipal a décidé de résilier par anticipation les 3 concessions portuaires, pour un motif d'intérêt général et conformément aux dispositions de l'article 44 du cahier des charges des concessions précitées.

Cette résiliation sera effective à compter du 1er janvier 2022.

Le choix du mode de gestion du service public portuaire mis en place à partir de cette date est laissé à la libre appréciation de la Commune, qui dispose ainsi d'une très grande latitude, en vertu du principe de libre administration des collectivités territoriales.

En effet, le service public portuaire peut être assuré par la collectivité elle-même (gestion directe), confié à une entreprise privée (gestion déléguée) ou être assuré via une gouvernance partagée (gestion mixte - SEM).

La résiliation prenant effet au 1er janvier 2022, une phase transitoire paraît nécessaire pour réunir toutes les données nécessaires à l'exploitation du service. C'est ce qui explique que les modes de gestion mixtes ne sont pas envisagés à ce stade. En effet, il n'est pas prévu que la Commune participe financièrement au capital d'une entreprise mixte dédiée pour cette phase transitoire.

Ainsi, deux modes de gestion sont envisagés : la gestion en régie (qui signifie que la Commune prend en charge le service directement et en exclusivité, comme c'est le cas actuellement pour le port communal) et la gestion déléguée (qui permet à la Collectivité de confier à une entreprise l'exécution du service public, tout en conservant sa maîtrise, par le biais d'une convention de concession de service public).

En vue d'éclairer ce choix par des éléments objectifs, il est procédé à une analyse multicritères des avantages et des inconvénients d'une gestion directe et d'une gestion déléguée du service qui sont exposés dans le rapport de présentation ci-joint.

Compte-tenu de la volonté de la Commune de procéder au regroupement des différents périmètres des concessions au sein d'un service unique, et de réunir les dotations de chaque concession ainsi que les personnels, le principe de la reprise en régie du port de Port-Grimaud est proposé.

Les avantages d'un tel scénario sont les suivants :

- la cohérence du service et une meilleure gestion patrimoniale des biens ;
- le respect du principe d'égalité de traitement des usagers devant le service public (en distinguant les situations sur des bases juridiquement fondées) ;
- le suivi d'un unique service, soit une simplification en termes de contrôle et pour une meilleure efficacité des objectifs fixés par les budgets et la réalisation des investissements qui s'imposent ;
- des économies d'échelle liées au regroupement du service ;
- la possibilité de choisir au terme de cette période transitoire, soit de conserver la régie, soit un autre mode de gestion si cela s'avère opportun, telle qu'une société dédiée ou d'établir un cahier des charges pour désigner un unique concessionnaire au terme d'une procédure de mise en concurrence. Cette première phase de gestion en régie permettra de s'assurer de la compétitivité du service dans un cadre concurrentiel.

Le service public portuaire sera ainsi exploité par le biais d'une régie à simple autonomie financière. Ainsi, la régie est intégrée dans la personnalité juridique de la Commune et l'essentiel des pouvoirs est conservé par l'assemblée délibérante de la collectivité.

Pour mémoire, le terme « régie » couvre plusieurs cas qu'il convient de distinguer compte tenu de la situation d'espèce :

- la régie dotée de la seule autonomie financière désignée ci-après par « régie autonome » (articles L.2221-11 et suivants du CGCT) : les opérations financières et comptables font l'objet d'un budget annexe à celui de la Commune.
- la régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière désignée ci-après par « régie personnalisée » (article L.2221-10 du CGCT) : elle nécessite la création d'un établissement public à caractère industriel et commercial qui possède son conseil d'administration et son budget.

Je vous propose d'opter pour la régie autonome et donc d'étendre les statuts de la régie actuelle aux périmètres et activités gérés par les actuels concessionnaires.

Ceci étant exposé et vu l'avis du Comité Technique de la Commune de Grimaud en date du 16 septembre 2021 et du Conseil Portuaire en date du 15 octobre 2021, le Conseil Municipal, à la **majorité**, après en avoir délibéré, décide :

- d'approuver le principe du transfert en régie pour l'exploitation du port de Port-Grimaud, tel qu'exposé dans le Rapport de Présentation ci-joint;
- d'approuver le choix d'une régie à simple autonomie financière ;
- d'étendre à cet effet les statuts de la régie actuelle aux périmètres et activités gérés par les actuels concessionnaires ;
- d'autoriser Monsieur le Maire ou son représentant à engager toutes démarches et à signer tout acte ou document tendant à rendre effective cette décision.

Votent contre : J. GRIMA, J.J. MULLER, Y. ROUX, V. SERRA-SIEFFERT.

Ainsi délibéré à GRIMAUD, les jour, mois et an susdits.

Le Maire,
Alain BENEDETTO.

Délibération N° 2021/04/118
Choix du mode de gestion pour l'exploitation du port de Port-Grimaud
Approbation du transfert en régie de l'activité

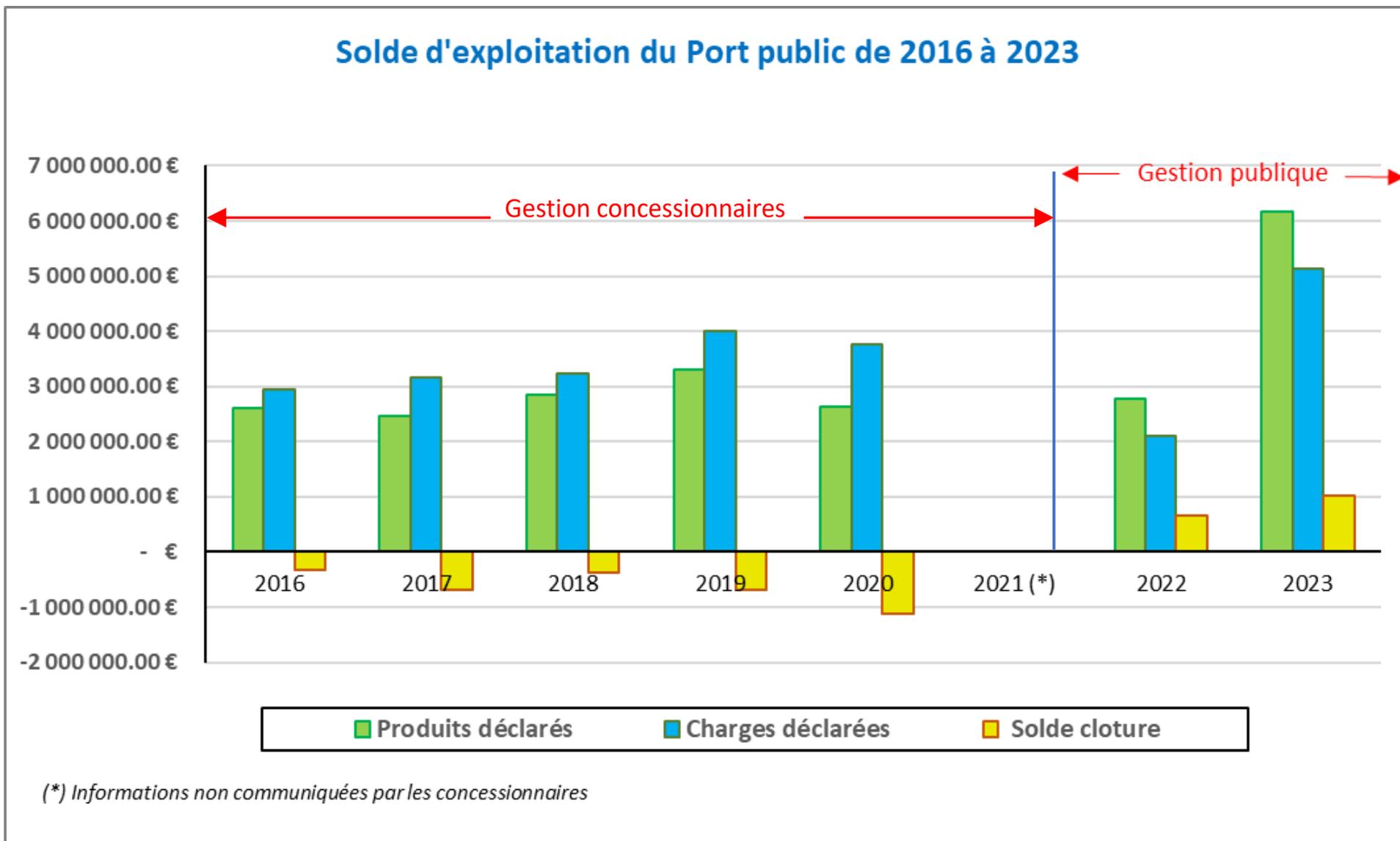
Délibération N° 2021/04/118
Choix du mode de gestion pour l'exploitation du port de Port-Grimaud
Approbation du transfert en régie de l'activité

Délibération N° 2021/04/118
Choix du mode de gestion pour l'exploitation du port de Port-Grimaud
Approbation du transfert en régie de l'activité

INTRODUCTION

GESTION ET FINANCEMENT

ÉVOLUTION DU SOLDE D'EXPLOITATION



INTRODUCTION GESTION ET FINANCEMENT

ENVIRONNEMENT INSTITUTIONNEL DE LA RÉGIE DU PORT

Madame Marina MEAZZA
D.G.A.S Mairie de Grimaud

INTRODUCTION

GESTION ET FINANCEMENT

ENVIRONNEMENT INSTITUTIONNEL DE LA RÉGIE DU PORT

- **Instances consultatives autour desquelles la régie du port est structurée**
 - **Conseil d'Exploitation de la Régie**
 - **Conseil Portuaire ;**
 - **CLUPP (Comité Local des Usagers Permanents du Port)**

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

- **Un contrat de droit public**
- **Un outil de sécurisation de l'occupation privative des plans d'eau portuaire**
- **Un outil de financement de travaux portuaires**
- **Questionnements et points de vigilance**

DIAGNOSTIC & ETUDE DE SCENARIOS D'AMENAGEMENT

Didier RIHOUEY - Directeur de Projet

Camille LEQUETTE – Chef de Projet

Nicolas FAUCONNIER – Gestion des sédiments



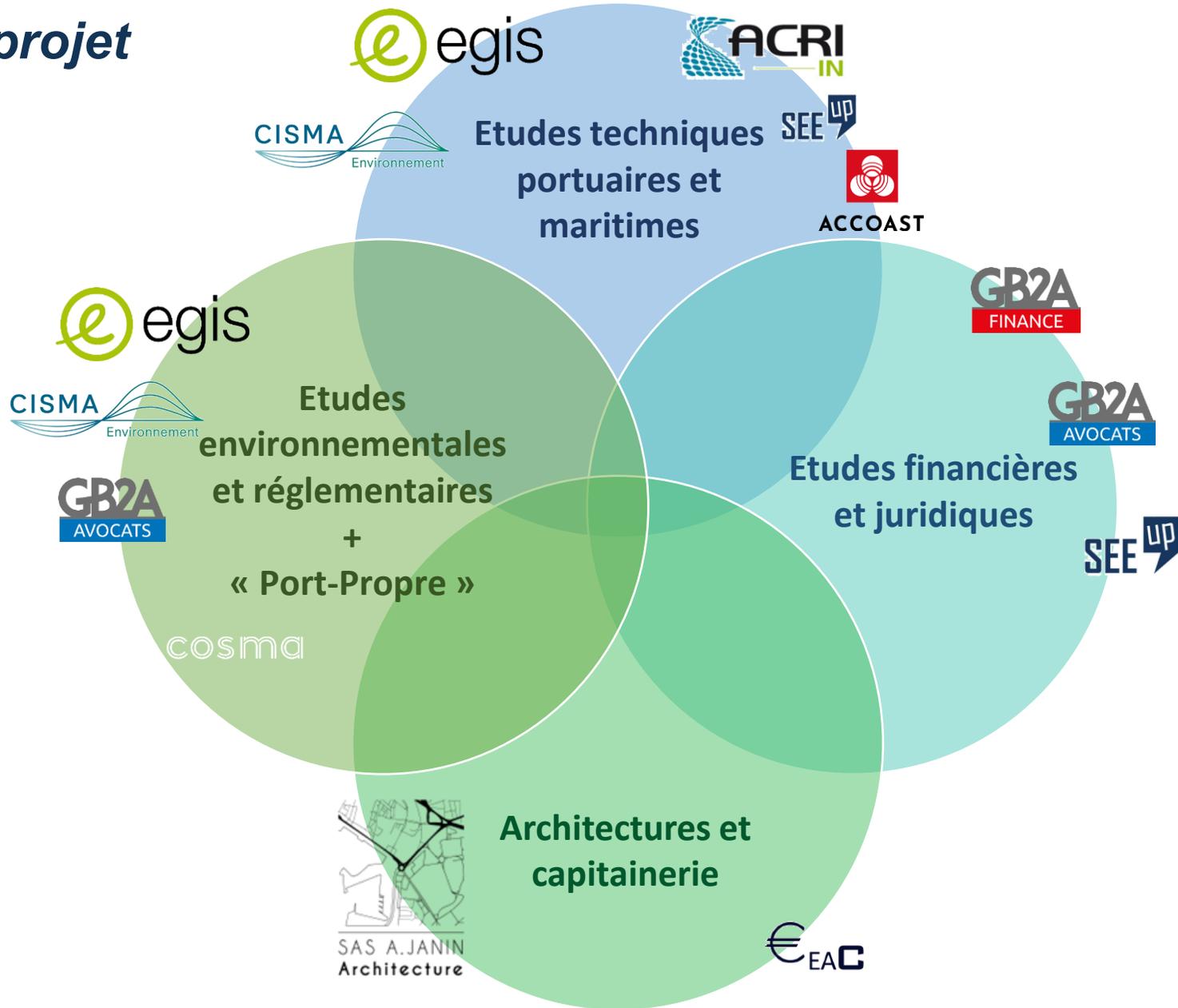
DIAGNOSTIC & ETUDE DE SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PLAN DE LA PRÉSENTATION

- 1. Rappel équipe projet et calendrier**
- 2. Rappel des scénarios soumis à la concertation**
- 3. Point particulier: Dragage des sédiments**
- 4. Analyse multicritères des scénarios**

RAPPEL ÉQUIPE PROJET

L'équipe de projet



RAPPEL CALENDRIER PROJET

Mai 2024

Juillet
2024

Dec. 2024

Mars 2025

PHASE 1

Caractérisation
du site et des besoins



PHASE 2

Définition de 3 scénarios
d'aménagement et un scénario *Ne rien faire*



PHASE 3

Aide au choix d'une solution &
programmation



RAPPEL DES SCÉNARIOS SOUMIS À LA CONCERTATION

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



2

PLAN D'EAU
INTÉRIEUR
AJUSTÉ ET
SÉCURISÉ

3

CAPITAINERIE
ADAPTÉE AUX
BESOINS

1

PASSE D'ENTRÉE ET
AVANT PORT
SÉCURISÉS ET
AMÉLIORÉS

Création d'une
ZMEL

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.

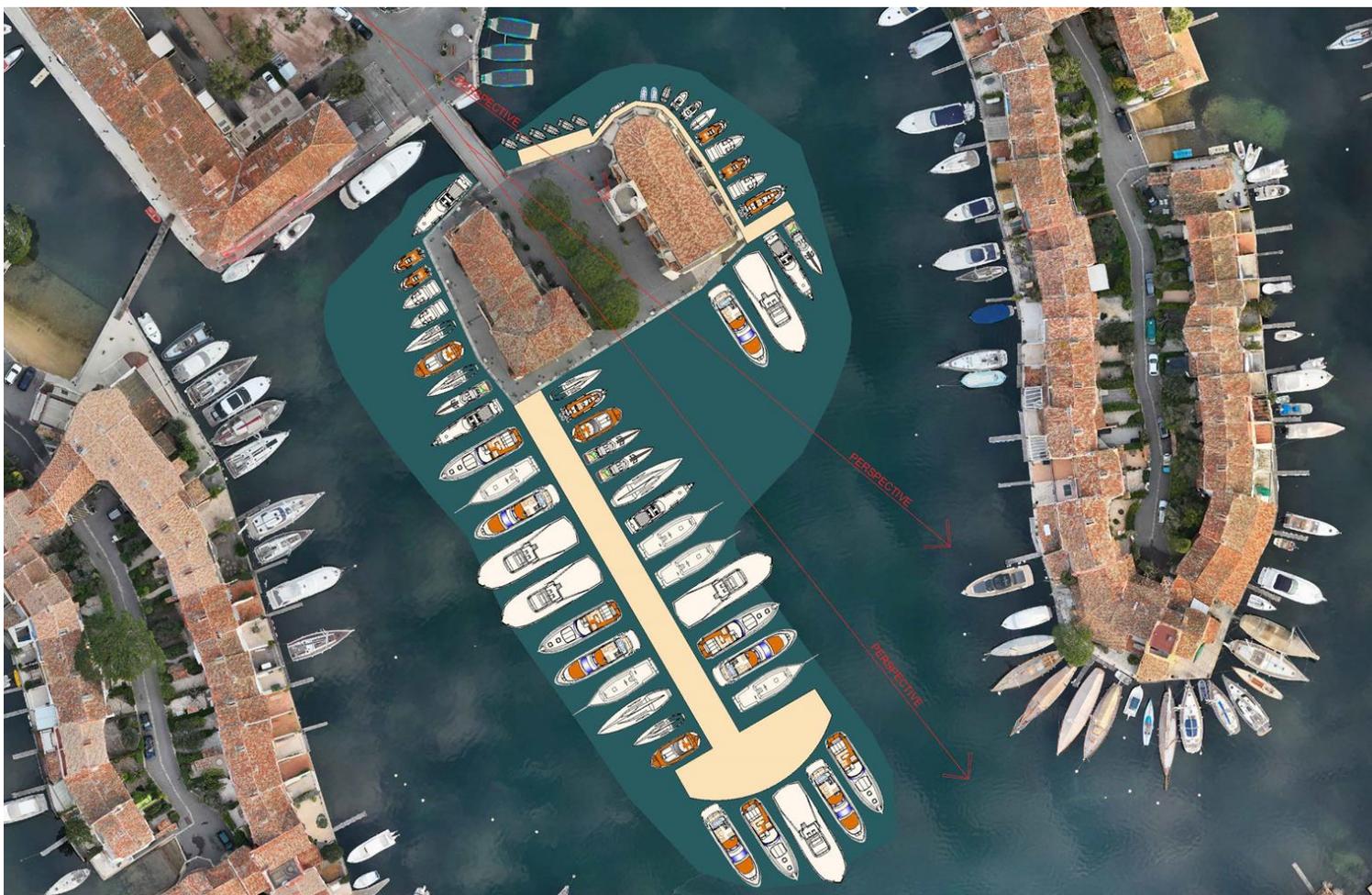
Maintien des perspectives depuis la place du marché et du pont de l'église



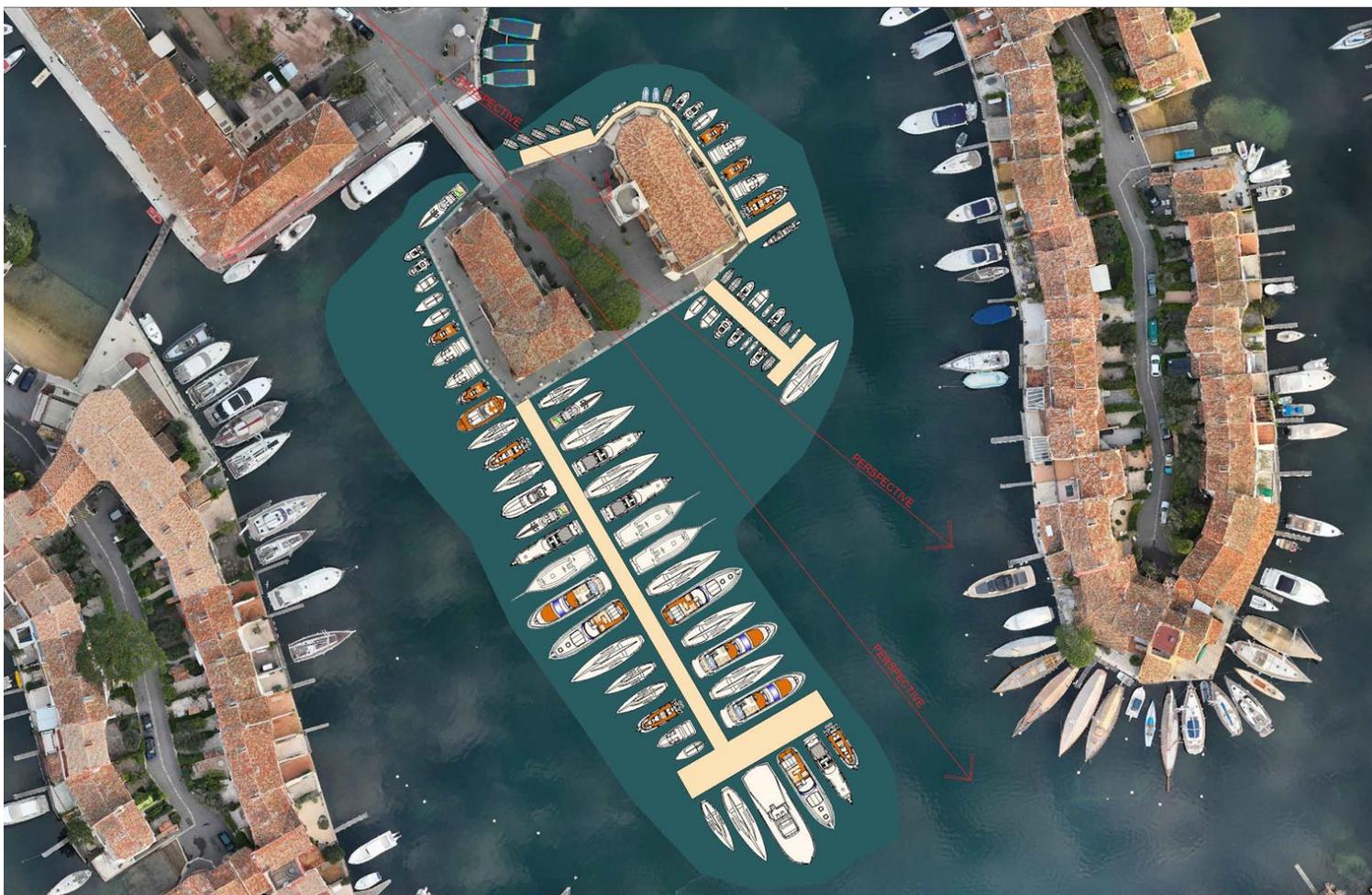
➤ *Réorganisation du plan d'amarrage dans un souci esthétique et rationnel*

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

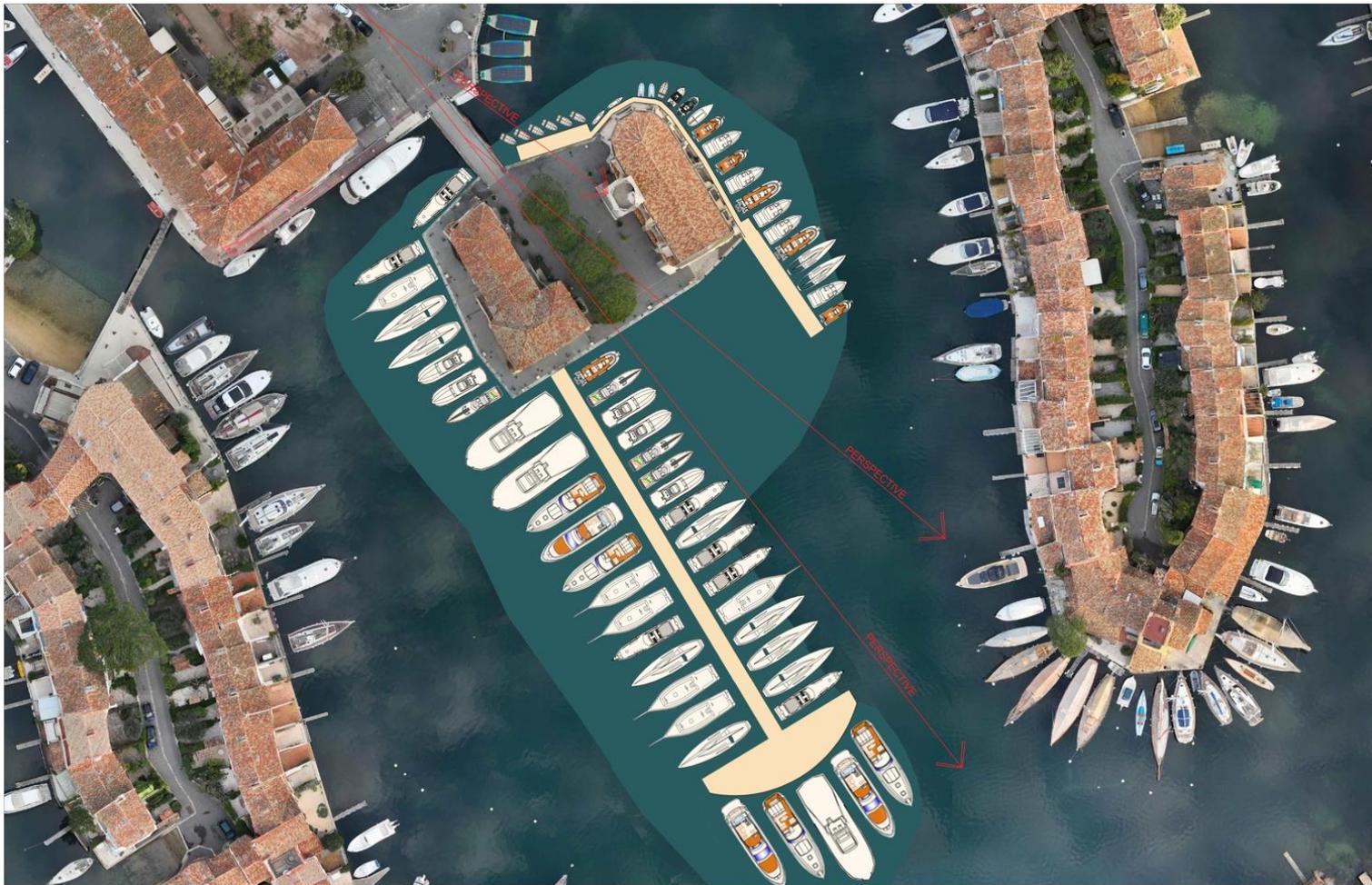
➤ Scénario 1 – Architecte A.Janin



➤ Scénario 2 - Atelier X. Bohl



➤ Scénario 3 – Architecte A.Janin / Egis



SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

CAPITAINEURIE – AVANT PORT

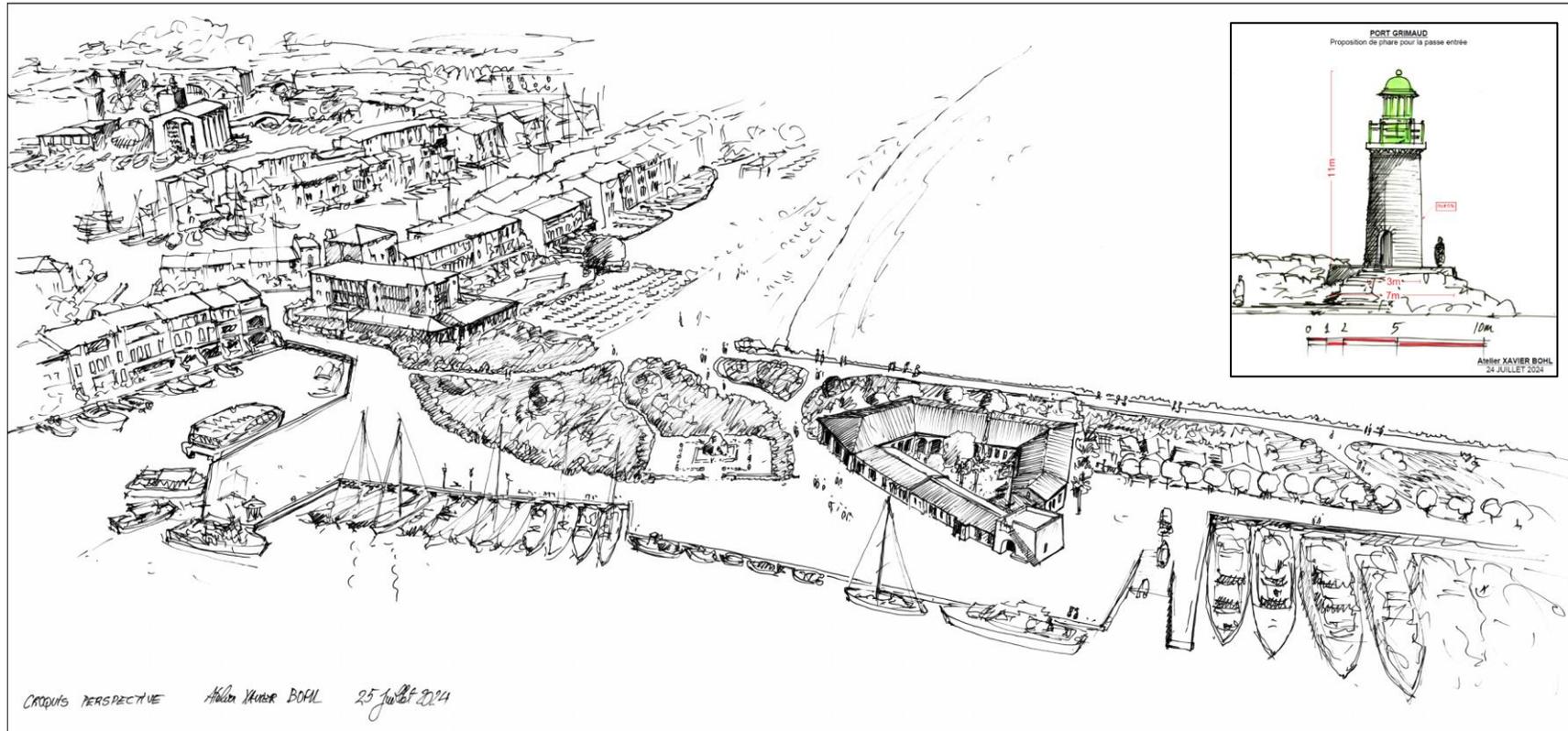
- *Extension et réorganisation du terre-plein revisitée en lien avec la reconfiguration de la passe d'entrée*
- *Préservation des perspectives vers le Golfe et conservation de l'esprit de l'architecture initiale*

SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

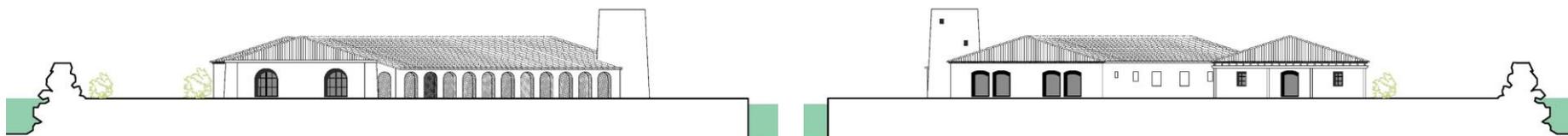
CAPITAINERIE – AVANT PORT

1

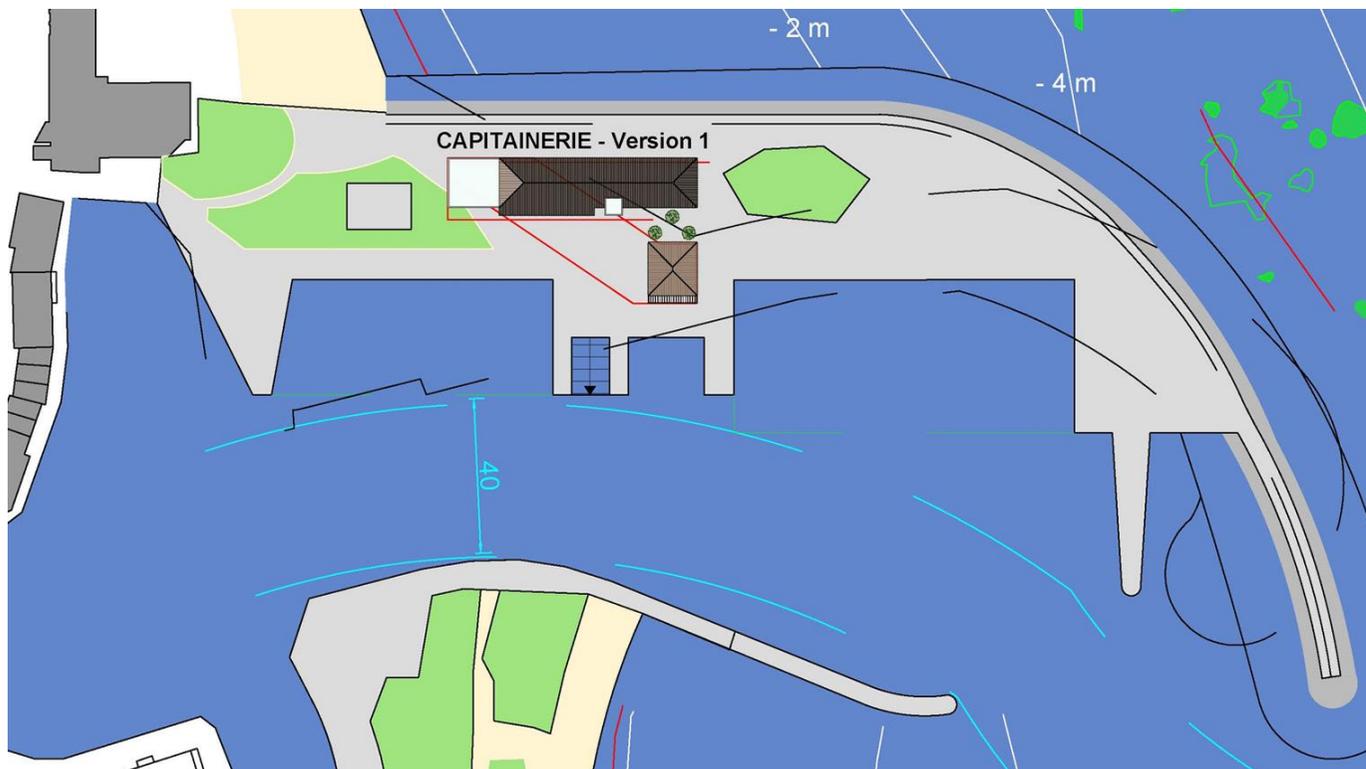
➤ Scénario 1 – Atelier X. Bohl



➤ Scénario 2 – Architecte A.Janin



➤ Scénario 3 – Architecte A.Janin



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

MORPHING 4 SCENARIOS

SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

EXEMPLE DE COMBINAISON DE SCÉNARIOS POSSIBLES

FILM 3D

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

DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

Eléments de diagnostic - Fiches de synthèse

<https://www.portdegrimaud.fr/pg2030>

FICHES DE SYNTHÈSE Architecture

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte. "Réunir la terre et la mer." Voilà le fil "constructeur" que suit François Spérandy durant la création de Port Grimaud. Avec, en ligne de mire, un rêve de marin: avoir son bateau amarré en face de sa maison et découvrir les frontières entre terre et mer... En 1966, le projet est lancé, et la cité lacustre est née.

Sur de vastes terrains marécageux près de l'embranchure de la Gicque, la cité devait être édifiée sur la terre avant que la mer n'y soit amenée par l'intermédiaire de canaux, les futures îles et presqu'îles seront délimitées par des palanquans d'acier destinés à stabiliser la terre puis seront surélevées par des déblais issus des canaux qui seront creusés à ras de celles-ci.

Ainsi naquit le village de Port-Grimaud avec son église, ses commerces et ses services construits de maisons et dévolus à la fois par un accès terrestre et par un quai où l'on peut amarrer son bateau. Sa construction s'étalera en plusieurs tranches successives jusque dans les années 2000.

Cet ensemble immobilier qui s'étend sur 75ha représente au total 2 400 logements, plus de 2 000 places de bateaux, 7 km de canaux, 14 km de quais, 14 pontons et une passerelle en bois ainsi que 12 îles.

FICHES DE SYNTHÈSE Enquête See'Up Etats des besoins

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte. Port Grimaud, construit dans les années 60-70, nécessite une remise à niveau et une modernisation après plus de 50 ans de fonctionnement pour s'adapter aux évolutions nautiques, réglementaires et aux attentes des usagers.

La qualité des services est essentielle pour satisfaire les résidents et les plaisanciers, nécessitant une gestion efficace des ressources et un traitement adéquat des déchets afin de préserver l'environnement.

Si tous les usagers sont soumis aux mêmes contraintes réglementaires et environnementales, il est important de prendre compte toutes les catégories des usagers dans leurs attentes (plaisanciers, amnés, professionnels et scolaires).

Le projet doit répondre globalement aux besoins des usagers tout en conservant le charme unique de Port Grimaud.

Méthodologie. Dans le cadre du projet, à l'issue de la pré-concertation, les usagers du port ont été sollicités depuis le 04/06 pour partager leurs besoins et leur vision pour le port. Un questionnaire, disponible en Capitainerie et transmis par email, permet aux usagers d'exprimer leur avis sur la gestion et l'état du port, ainsi que leurs besoins en termes de renouvellement, d'équipement et de services offerts.

Par ailleurs, les professionnels impliqués sur le port ont été interviewés afin d'identifier les problématiques spécifiques à ces acteurs.

FICHES DE SYNTHÈSE Ensablement de l'avant-port

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte. La passe d'entrée de Port Grimaud est soumise à un ensablement chronique lié aux apports sédimentaires, sableux à sablo-vaseux, principalement issus des crues de la Gicque.

Les sédiments s'accumulent dans la zone avant-port et avantent progressivement vers la passe d'entrée où ils occasionnent des difficultés de circulation d'entretien sont déjà réalisés dans la passe d'entrée. Ils sont autorisés par un Arrêté Préfectoral de février 2022 qui autorise le dragage de 4 500 m³ pendant 10 ans. Depuis 2022, 3 500 m³ ont été dragués, pour un coût d'environ 1,0M€/an. Pour mémoire, depuis 2012, environ 29 500 m³ ont été dragués dans la passe d'entrée.

Dans un objectif d'économie circulaire, de développement durable et d'optimisation des modes de gestion, la régie portuaire a engagé des opérations pilotes de valorisation des sables de l'avant port (planches d'écas routières, gares portuaires, poteaux oxyalènes...) dont la faisabilité est conditionnée par la qualité physico-chimique et la granulométrie des sédiments.

Méthodologie. Dans le cadre des études préalables, des mobilisations numériques permettent de caractériser précisément l'agitation portuaire et les franchissements par paquets de mer en intégrant les phénomènes de surcote météorologique et l'élévation du niveau de la mer engendrés par le réchauffement climatique.

FICHES DE SYNTHÈSE Agitation

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte. Situé au fond du Golfe de St-Tropez, Port Grimaud est exposé aux conditions de vent de secteur Nord-Est à Est, en particulier au Levant, vent d'Est modéré à fort en automne et en hiver, souvent associé à un temps pluvieux.

Le vent d'Est va former des vagues susceptibles d'atteindre la passe d'entrée du port, de gêner l'accès au port et de perturber son fonctionnement.

Par ailleurs, l'altimétrie basse de la digue permet d'importants franchissements par paquets de mer en cas de coup de mer induisant un risque pour la sécurité des usagers et des ouvrages.

Ce phénomène est amené à être exacerbé à l'avenir, du fait de l'élévation du niveau moyen de la mer, en lien avec les changements climatiques.

La restructuration de la passe d'entrée vise à limiter l'agitation résultante et permettre l'usage à l'année de l'avant-port, en tenant compte de l'évolution future du niveau moyen.

Sur la période 1993-2018, Dodez et al. (2019) met en évidence une élévation de: +3,09 ± 0,62 mm/an au niveau de Toulon; +4,25 ± 0,82 mm/an au niveau de Nice.

Méthodologie. Dans le cadre des études préalables, des mobilisations numériques permettent de caractériser précisément l'agitation portuaire et les franchissements par paquets de mer en intégrant les phénomènes de surcote météorologique et l'élévation du niveau de la mer engendrés par le réchauffement climatique.

FICHES DE SYNTHÈSE Sécurité liée à la navigation

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte et diagnostic.

Le littoral de la passe d'entrée - la passe d'entrée de Port Grimaud est exposée aux conditions de vent de secteur Nord-Est à Est, en particulier au Levant, vent d'Est modéré à fort en automne et en hiver, souvent associé à un temps pluvieux.

Le vent d'Est va former des vagues susceptibles d'atteindre la passe d'entrée du port, de gêner l'accès au port et de perturber son fonctionnement.

Par ailleurs, l'altimétrie basse de la digue permet d'importants franchissements par paquets de mer en cas de coup de mer induisant un risque pour la sécurité des usagers et des ouvrages.

Ce phénomène est amené à être exacerbé à l'avenir, du fait de l'élévation du niveau moyen de la mer, en lien avec les changements climatiques.

La restructuration de la passe d'entrée vise à limiter l'agitation résultante et permettre l'usage à l'année de l'avant-port, en tenant compte de l'évolution future du niveau moyen.

Sur la période 1993-2018, Dodez et al. (2019) met en évidence une élévation de: +3,09 ± 0,62 mm/an au niveau de Toulon; +4,25 ± 0,82 mm/an au niveau de Nice.

Méthodologie. Dans le cadre des études préalables, des mobilisations numériques permettent de caractériser précisément l'agitation portuaire et les franchissements par paquets de mer en intégrant les phénomènes de surcote météorologique et l'élévation du niveau de la mer engendrés par le réchauffement climatique.

FICHES DE SYNTHÈSE Etat des pontons / Equipement

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte. Le port de Port Grimaud a été construit dans les années 60-70, et après pratiquement 50 années de fonctionnement, il est nécessaire de conduire une remise à niveau et une modernisation pour s'adapter à l'évolution des usages nautiques. Le port présente aujourd'hui différentes problématiques techniques liées à un vieillissement accentué par un défaut d'entretien et une absence d'évolution des infrastructures.

Méthodologie. Pour améliorer les services portuaires, un état des pontons et des équipements a été réalisé. Des visites du site ont été réalisées à pied et en bateau afin d'inspecter toutes les zones du port et notamment les bornes et réseaux. Des discussions avec les équipes du port ont permis d'identifier les besoins actuels pour anticiper les travaux de remplacement de certains équipements.

FICHES DE SYNTHÈSE Places Publiques de Grande Plaisance - Historique

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte et diagnostic.

Dans le cadre du diagnostic des usages du port, il est apparu nécessaire d'établir un diagnostic de l'utilisation des lieux publics pour la "navigation sur deux roues":

- Le cas d'un ancien état au niveau de l'Église;
- Le cas d'arrêt de la capitainerie.

Contexte. Les thématiques environnementales sont au cœur des enjeux de Port Grimaud. Après pratiquement 50 années de fonctionnement, le port présente aujourd'hui différentes problématiques techniques et environnementales telles que:

- Des possibles fuites sur les réseaux d'assainissement;
- L'absence de traitement des eaux de ruissellement des voiries et des parkings;
- Une aire de carénage nécessitant une remise aux normes pour un fonctionnement optimum en limitant les risques de pollution;
- Les antivolins des navires et la présence de macrodéchets;
- Les rejets directs dans les canaux des eaux de toutes natures (vidange piscine, eaux de chaudières, etc.).

Par ailleurs, la diversité des herbiers et des coraux situés à proximité du port est fait une zone de surveillance cruciale pour mieux s'adapter aux évolutions écologiques.

La Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez dispose à cet effet d'un service Espaces maritimes dont l'objectif principal est la préservation du patrimoine naturel marin.

Méthodologie. Dans le cadre des études préalables, des inventaires des biocoenoses marines ont été effectués par cartographie précisément les zones où se trouvent les herbiers marins et autres habitats sensibles. Cette cartographie détaillée est essentielle pour identifier les zones à protéger en priorité et pour orienter les actions de gestion environnementale de manière efficace.

L'appellation « Ports Propres ». Démarche pour encourager l'amélioration de la qualité environnementale des ports français, se déroulant en 5 étapes essentielles:

- Étude diagnostic environnementale;
- Description des moyens de lutte contre les pollutions accidentelles;
- Mise en place de moyens de lutte contre les pollutions accidentelles;
- Formation du personnel portuaire à la gestion environnementale;
- Sensibilisation des usagers du port à la gestion environnementale.

FICHES DE SYNTHÈSE Environnement

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte. Les thématiques environnementales sont au cœur des enjeux de Port Grimaud. Après pratiquement 50 années de fonctionnement, le port présente aujourd'hui différentes problématiques techniques et environnementales telles que:

- Des possibles fuites sur les réseaux d'assainissement;
- L'absence de traitement des eaux de ruissellement des voiries et des parkings;
- Une aire de carénage nécessitant une remise aux normes pour un fonctionnement optimum en limitant les risques de pollution;
- Les antivolins des navires et la présence de macrodéchets;
- Les rejets directs dans les canaux des eaux de toutes natures (vidange piscine, eaux de chaudières, etc.).

Par ailleurs, la diversité des herbiers et des coraux situés à proximité du port est fait une zone de surveillance cruciale pour mieux s'adapter aux évolutions écologiques.

La Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez dispose à cet effet d'un service Espaces maritimes dont l'objectif principal est la préservation du patrimoine naturel marin.

Méthodologie. Dans le cadre des études préalables, des inventaires des biocoenoses marines ont été effectués par cartographie précisément les zones où se trouvent les herbiers marins et autres habitats sensibles. Cette cartographie détaillée est essentielle pour identifier les zones à protéger en priorité et pour orienter les actions de gestion environnementale de manière efficace.

L'appellation « Ports Propres ». Démarche pour encourager l'amélioration de la qualité environnementale des ports français, se déroulant en 5 étapes essentielles:

- Étude diagnostic environnementale;
- Description des moyens de lutte contre les pollutions accidentelles;
- Mise en place de moyens de lutte contre les pollutions accidentelles;
- Formation du personnel portuaire à la gestion environnementale;
- Sensibilisation des usagers du port à la gestion environnementale.

FICHES DE SYNTHÈSE Envaseement des canaux

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte. Dans la cité lacustre, les canaux sont soumis à un processus d'envaseement à cause des apports d'origine terrestre de matières en suspension (érosion des sols, rejets d'eaux pluviales).

Ces matières sédimentent et forment après plusieurs années, des dépôts de vase qui gênent voire bloquent la navigation.

Les dragages sont encadrés par le Code de l'Environnement qui impose la réalisation d'analyses physico-chimiques et écotoxicologiques pour déterminer le niveau de pollution des sédiments à draguer.

Les polluants suivis dans le cadre de la réglementation sont: 8 métaux, 16 MAP, 7 PCB et BBT. Les concentrations en polluants sont alors comparées aux seuils N1 et N2 de l'Arrêté Ministériel du 30 juin 2003 qui permet d'apprécier l'incidence que peut avoir un dragage sur le milieu marin, et donc d'orienter la gestion des sédiments soit vers une immersion en mer, soit vers une gestion à terre.

Dans le cadre d'une gestion à terre, et dès lors qu'ils sont sortis de France, les sédiments deviennent des déchets au sens de la réglementation. Aussi, ils sont éliminés en installation de traitement ou de stockage de déchets, soit valorisés en substitution d'autres produits ou matériaux qui seraient été utilisés à une fin particulière.

La caractérisation des sédiments pour une gestion à terre passe par: les tests de lixivation, les tests de dragabilité (H14 = écotoxicité des sédiments), les cribres et protocoles scientifiques INRS et CERMA.

Coûts estimatifs du traitement d'envaseement:

- Dragage des vases et dépôt provisoire à terre: 50 €/T
- Reprise et traitement des vases: 150 €/T
- Vase gestion à terre ISDI: 20 €/T (problématique des chlorures)
- Vase gestion à terre ISMD: 120 €/T
- Vase gestion à terre ISDO: 200 €/T

Projet pilote de valorisation soutenu par:

FICHES DE SYNTHÈSE Certification « Ports Propres »

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte. Les thématiques environnementales sont au cœur des enjeux de Port Grimaud. Après pratiquement 50 années de fonctionnement, le port présente aujourd'hui différentes problématiques techniques et environnementales telles que:

- Des possibles fuites sur les réseaux d'assainissement;
- L'absence de traitement des eaux de ruissellement des voiries et des parkings;
- Une aire de carénage nécessitant une remise aux normes pour un fonctionnement optimum en limitant les risques de pollution;
- Les antivolins des navires et la présence de macrodéchets;
- Les rejets directs dans les canaux des eaux de toutes natures (vidange piscine, eaux de chaudières, etc.).

Par ailleurs, la diversité des herbiers et des coraux situés à proximité du port est fait une zone de surveillance cruciale pour mieux s'adapter aux évolutions écologiques.

La Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez dispose à cet effet d'un service Espaces maritimes dont l'objectif principal est la préservation du patrimoine naturel marin.

Méthodologie. Dans le cadre des études préalables, des inventaires des biocoenoses marines ont été effectués par cartographie précisément les zones où se trouvent les herbiers marins et autres habitats sensibles. Cette cartographie détaillée est essentielle pour identifier les zones à protéger en priorité et pour orienter les actions de gestion environnementale de manière efficace.

L'appellation « Ports Propres ». Démarche pour encourager l'amélioration de la qualité environnementale des ports français, se déroulant en 5 étapes essentielles:

- Étude diagnostic environnementale;
- Description des moyens de lutte contre les pollutions accidentelles;
- Mise en place de moyens de lutte contre les pollutions accidentelles;
- Formation du personnel portuaire à la gestion environnementale;
- Sensibilisation des usagers du port à la gestion environnementale.

FICHES DE SYNTHÈSE Etat des ouvrages

Études préalables, remise en sécurité et aux normes environnementales

Contexte. Le port de Port Grimaud a été construit dans les années 60-70, et après pratiquement 50 années de fonctionnement, il est nécessaire de réaliser un état des ouvrages. Le port présente aujourd'hui différentes problématiques techniques liées à un vieillissement accentué par un défaut d'entretien et une absence d'évolution des infrastructures.

Méthodologie. Pour planifier d'éventuels travaux d'urgence, un état des ouvrages portuaires (quais, pontons, pannes...) a été effectué. Des visites du site ont été réalisées à pied et en bateau afin d'inspecter les différents ouvrages. Un diagnostic sous-marin complémentaire a également été permis.

Diagnostic. Les inspections ont permis un recensement des désordres observés et également une catégorisation du niveau d'urgence associé à chacun des désordres.

Point particulier: Dragage des sédiments

- 1. Rappel de la réglementation*
- 2. Rappel des analyses à réaliser et résultats obtenus*
- 3. Etudes de filières de gestion terrestres*

DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

POINT PARTICULIER SUR LES DRAGAGES ET LA GESTION DES SÉDIMENTS

Rappel de la réglementation

Les opérations de dragage ne font pas l'objet d'un texte spécifique mais sont prises en considération à travers différents textes de loi. Le cadre réglementaire d'une opération de dragage doit s'appréhender de façon globale, de l'extraction jusqu'au mode de gestion des sédiments.

→ Travaux de dragage :

Les Articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement (CE) instaurent le régime de **Déclaration** ou d'**Autorisation** définis dans la nomenclature pour les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) ayant une incidence sur l'eau et les milieux aquatiques.

Rubrique 4.1.3.0 « Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin » de la nomenclature IOTA. Le terme « rejet » s'entend ici au sens large, à la fois pour les immersions en mer de sédiment ou les filières de gestion à terre.

Les dragages sont donc soumis à l'élaboration d'un dossier réglementaire dont l'instruction aboutira à l'obtention d'un Arrêté Préfectoral d'autorisation de dragage.

→ Gestion à terre des sédiments :

Depuis 2010 et suite à la réforme de la réglementation sur les Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE), les sédiments extraits du milieu aquatique sont considérés comme des déchets.

Le transport, le stockage, le traitement des sédiments peuvent alors dans certains cas relever de la législation des ICPE et complexifier l'obtention de l'Arrêté Préfectoral autorisant les travaux.

DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

POINT PARTICULIER SUR LES DRAGAGES ET LA GESTION DES SÉDIMENTS

Rappel des analyses à réaliser et résultats obtenus

Les polluants suivis dans le cadre de la réglementation sont : 8 métaux, 16 HAP, 7 PCB et TBT.

Les concentrations en polluants sont alors comparées aux seuils N1 et N2 de l'Arrêté Ministériel du 30 juin 2020 qui permet d'apprécier l'incidence que peut avoir un dragage sur le milieu marin, et donc d'orienter la gestion des sédiments soit vers une immersion en mer, soit vers une gestion à terre.

Dans le cadre d'une gestion à terre, et dès lors qu'ils sont sortis de l'eau, les sédiments deviennent des déchets au sens de la réglementation. Aussi, ils sont soit éliminés en installation de traitement ou de stockage de déchets, soit valorisés en substitution d'autres produits ou matériaux qui auraient été utilisés à une fin particulière.

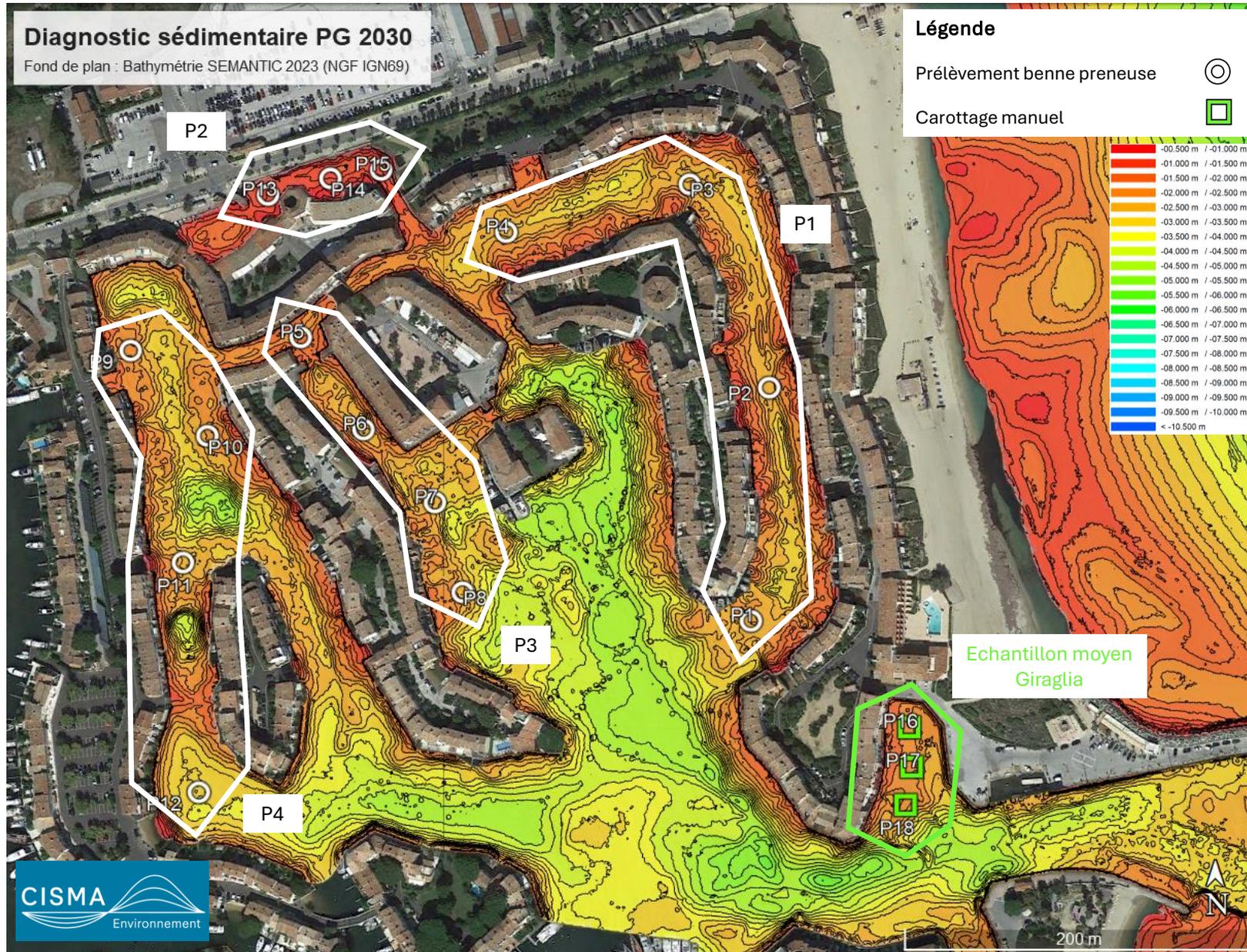
La caractérisation des sédiments pour une gestion à terre passe par : les tests de lixiviation, les tests de dangerosité (HP14 « écotoxicité des sédiments »), les critères et protocoles scientifiques INERIS et CEREMA.

2 diagnostics sédimentaires ont été réalisés dans la passe d'entrée et dans les canaux en novembre 2023 et juin 2024



DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

POINT PARTICULIER SUR LES DRAGAGES ET LA GESTION DES SÉDIMENTS



DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

POINT PARTICULIER SUR LES DRAGAGES ET LA GESTION DES SÉDIMENTS

Paramètre	Unité	Em Giscle	Em Giraglia	P1	P2	P3	P4	Arrêté du 30/06/20		Arrêté 27/03/24	Seuils "pire cas" INERIS/CEREMA
								Seuils N1	Seuils N2	Seuils non immersion	
Densité apparente	g/cm ³	1,97	1,52	1,46	2,1	1,25	1,26				
Matière sèche	g/100 g	82,2	50,5	40,2	81,0	32,9	31,5				
Carbone Organique Total (COT)	mg/kg	4 700	23 600	20 600	3 700	25 000	30 800				
Azote total*	mg/kg	470	1 800	2 800	570	3 600	4 100				
Phosphore total	mg/kg	141	547	377	87	940	940				
Granulométrie laser											
Fraction > 2 mm	g/100 g	30,7	3,56	46	49,6	0,66	<0,10				
Argiles Ø < 4 µm	% M.S.	1,8	4,7	7,6	2,1	8,5	8,0				
Limons 4 µm < Ø < 63 µm	% M.S.	23,7	38,1	47,2	16,8	50,9	58,9				
Sables très fins 63 µm < Ø < 125 µm	% M.S.	8,6	22,6	11,4	6,3	10,6	14,2				
Sables fins 125 µm < Ø < 250 µm	% M.S.	7,9	20,1	10,6	6,4	9,8	8,5				
Sables moyens 250 µm < Ø < 500 µm	% M.S.	11,5	10,0	10,9	16,6	10,3	7,3				
Sables grossiers 500 µm < Ø < 2000 µm	% M.S.	46,5	4,4	12,3	51,8	9,9	3,1				
Taille de grain médian (D50)	µm	429	80	49	525	39	34				
Métaux sur brut											
Arsenic	mg/kg M.S.	2,19	19,7	9,2	1,86	19,9	20,9	25	50	100	330
Cadmium	mg/kg M.S.	<0,13	0,379	<0,11	<0,10	<0,21	<0,20	1,2	2,4	10	530
Chrome	mg/kg M.S.	11,8	66,4	23,4	4,8	60,9	74,4	90	180	370	250
Cuivre	mg/kg M.S.	14,9	104	148	37	430	440	45	90	368	4 000
Mercure	mg/kg M.S.	<0,067	0,126	<0,056	<0,051	0,124	0,118	0,4	0,8	1,2	500
Nickel	mg/kg M.S.	7,8	34,7	12,7	3,7	31,2	38	37	74	140	130
Plomb	mg/kg M.S.	6,9	44,5	23,8	4,53	61,2	59	100	200	500	510
Zinc	mg/kg M.S.	55	410	318	61	750	760	276	552	600	7 230
Polychlorobiphényles (PCB) sur brut											
PCB (28)	mg/kg M.S.	<0,00023	<0,00051	<0,00045	<0,00019	<0,00092	<0,0010	0,005	0,010	0,013	
PCB (52)	mg/kg M.S.	<0,00023	0,00095	<0,00045	<0,00019	<0,00092	<0,0010	0,005	0,010	0,013	
PCB (101)	mg/kg M.S.	<0,00023	0,00240	<0,00045	<0,00019	<0,00092	<0,0010	0,010	0,020	0,026	
PCB (118)	mg/kg M.S.	<0,00023	0,00110	<0,00045	<0,00019	<0,00092	<0,0010	0,010	0,020	0,026	
PCB (138)	mg/kg M.S.	<0,00023	0,00230	<0,00045	<0,00019	<0,00092	<0,0010	0,020	0,040	0,053	
PCB (153)	mg/kg M.S.	<0,00023	0,00192	<0,00045	<0,00019	<0,00092	0,00116	0,020	0,040	0,053	
PCB (180)	mg/kg M.S.	<0,00023	0,00096	<0,00045	<0,00019	<0,00092	<0,0010	0,010	0,020	0,026	
Somme PCB	mg/kg M.S.	<0,00023	0,00963	<0,00045	<0,00019	<0,00092	0,00116				50
Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) sur brut											
Acénaphthène	mg/kg M.S.	<0,0023	<0,0051	<0,0045	<0,0019	<0,0092	<0,010	0,015	0,260	0,370	
Acénaphthylène	mg/kg M.S.	<0,0023	<0,0051	<0,0045	<0,0019	<0,0092	<0,010	0,040	0,340	0,480	500
Anthracène	mg/kg M.S.	<0,0023	<0,0051	<0,0045	<0,0019	<0,0092	<0,010	0,085	0,590	0,830	
Benzo(a)-anthracène	mg/kg M.S.	<0,0023	0,0187	0,0049	<0,0019	0,0172	0,0430	0,260	0,930	1,310	1 000
Benzo(a)pyrène	mg/kg M.S.	<0,0023	0,0217	0,0064	<0,0019	0,0199	0,0364	0,430	1,015	1,430	1 000
Benzo(b)fluoranthène	mg/kg M.S.	<0,0023	0,0225	0,0071	<0,0019	0,0209	0,0340	0,400	0,900	1,270	1 000
Benzo(ghi)Pérylène	mg/kg M.S.	<0,0023	0,0135	0,0052	<0,0019	0,0140	0,0187	1,700	5,650	7,970	
Benzo(k)fluoranthène	mg/kg M.S.	<0,0023	0,0114	<0,0045	<0,0019	0,0102	0,0181	0,200	0,400	0,560	1 000
Chrysène	mg/kg M.S.	<0,0023	0,0128	<0,0045	<0,0019	0,0112	0,0252	0,380	1,590	2,240	1 000
Dibenzo(a,h)anthracène	mg/kg M.S.	<0,0023	<0,0051	<0,0045	<0,0019	<0,0092	<0,010	0,060	0,160	0,230	1 000
Fluoranthène	mg/kg M.S.	<0,0023	0,0282	0,0085	<0,0019	0,0286	0,0690	0,600	2,850	4,020	50 000
Fluorène	mg/kg M.S.	<0,0023	<0,0051	<0,0045	<0,0019	<0,0092	<0,010	0,020	0,280	0,390	
Indeno(1,2,3-cd)Pyrène	mg/kg M.S.	<0,0023	0,0130	0,0048	<0,0019	0,0132	0,0195	1,700	5,650	7,970	10 000
Naphtalène	mg/kg M.S.	<0,0023	<0,0051	<0,0045	<0,0019	<0,0092	<0,010	0,160	1,130	1,590	10 000
Phénanthrène	mg/kg M.S.	<0,0023	0,0081	<0,0045	<0,0019	<0,0092	0,0272	0,240	0,870	1,230	50 000
Pyrène	mg/kg M.S.	<0,0023	0,0301	0,0089	<0,0019	0,0322	0,0660	0,500	1,500	2,120	
Somme des HAP	mg/kg M.S.	<0,0023	0,1800	0,0458	<0,0019	0,1674	0,3571				500
Organoétains sur brut											
Dibutylétain cation-Sn (DBT)	mg/kg M.S.	<0,023	<0,051	<0,045	<0,019	<0,092	<0,10				
Butylétain cation-Sn (MBT)	mg/kg M.S.	<0,023	<0,051	<0,045	<0,019	<0,092	<0,10				
Tributylétain cation-Sn (TBT)	mg/kg M.S.	<0,023	<0,051	<0,045	<0,019	<0,092	<0,10	100	400	400	3 000
Somme des organoétains	mg/kg M.S.	<0,023	<0,051	<0,045	<0,019	<0,092	<0,10				

Dans la passe d'entrée et l'avant-port

Volume à draguer = estimation 36 200 m³
 Granulométrie = Mélange sable vase
 Qualité chimique = **Bonne qualité**

Dans la cité lacustre

Volume à draguer = estimation 61 200 m³
 (≈ 72 000 Tonnes)
 Granulométrie = Sédiments vaseux
 Qualité chimique = **Mauvaise (concentrations en métaux dépassent le seuils N2, test de dangerosité HP14 « écotoxicité » positif = sédiments qualifiés de dangereux)**

Par conséquent, les sédiments dragués dans les canaux doivent passer inévitablement par une phase de traitement (dépollution) afin de baisser de leur niveau de dangerosité.

Pour rappel, il est impératif de démontrer la non-dangerosité des sédiments pour qu'ils puissent prétendre à une valorisation à terre.

DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

POINT PARTICULIER SUR LES DRAGAGES ET LA GESTION DES SÉDIMENTS

Etudes des solutions de gestion terrestre des sédiments

L'étude s'attache à décrire les filières de gestion adaptées d'une part aux matériaux fins qui seront extraits des canaux, et d'autre part aux sables qui seront dragués dans la passe d'entrée.

Des cas d'application usuels seront présentés, avec une mise en perspective opérationnelle pour les sédiments de Port Grimaud. Compte tenu de la nature et de la qualité des sédiments sur l'ensemble du domaine portuaire, des traitements seront proposés.

Exemples de traitement et de filières de gestion à l'étude :

- Déshydratation en géoconteneur
- Procédé de tri-granulométrique
- Rechargement de sable
- Valorisation dans les ouvrages portuaires
- Valorisation en aménagement paysager
- Valorisation en technique routière ou matériaux de construction
- Piège à sédiment en amont de la Giscle

Coûts estimatifs de l'envasement :

Traitement in situ des vases : 50 €/T

Valorisable des vases : 50 à 150 €/T

Vase gestion à terre ISDI : 20 €/T
(problématique des chlorures)

Vase gestion à terre ISDND : 150 €/T

Vase gestion à terre ISDD : 200€/T



DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

POINT PARTICULIER SUR LES DRAGAGES ET LA GESTION DES SÉDIMENTS

Dune paysagère

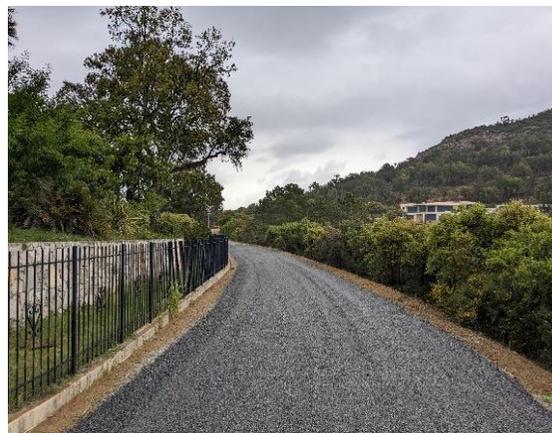


- Localisation : Port Grimaud, zone d'enracinement de la digue du port ;
- Longueur de la planche : 15 ml
- Pente des talus : 3/2
- Volumes totaux : 120 tonnes (65 m³)
- Pourcentage d'incorporation des sables dragués en 2023 : 100 %
- Stabilisation : mise en place de pieux et ganivelles.
- Végétalisation : Plants espacés de 1 m en quinconce (80 plants prévus : *Medicago marina*, *Ammophila arenaria*, *Crepis bulbosa*, *Elytrigia acuta*, *Lotus cytisoides*, *Cakile maritima*)

DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

POINT PARTICULIER SUR LES DRAGAGES ET LA GESTION DES SÉDIMENTS

Réfection d'une piste pour Véhicules Légers

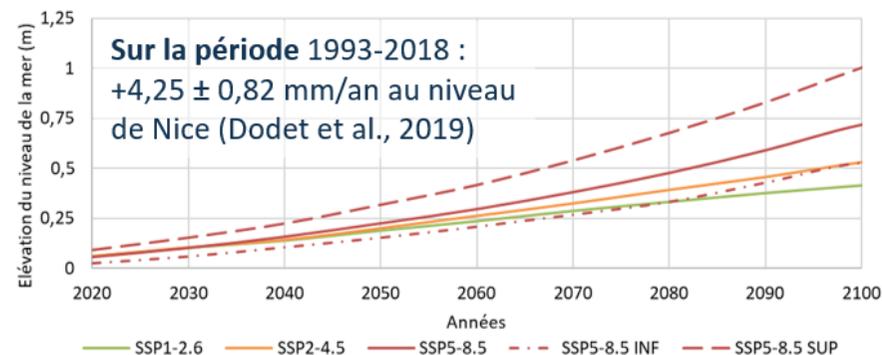


- Localisation : Domaine des Hauts de Beauvallon, Grimaud ;
- Longueur de la planche : 256 ml, réalisée de la manière suivante :
 - 128 ml x 4.50 ml grave ciment avec sédiment, revêtue d'un enduit monocouche, dont 1000 m² concerné par une zone de drainage non revêtue ;
 - 128 ml x 4.50 ml grave ciment sans sédiment revêtue d'un enduit monocouche, dont 100 m² concerné par une zone de drainage non revêtue ;
- Epaisseur de la couche traitée : 0,3 à 0,5 m par endroit ;
- Volume total de matériaux traités : 360 m³ (GNT 6/16 mm) ;
- Volume de sédiments intégrés et traités : 70 m³ (19 %) ;
- Liant hydraulique rajouté : 5 à 6 % de ciment ;
- Revêtement de cure : bitume gravillonné.

DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PRINCIPES ET OBJECTIFS DES ÉTUDES DE MODÉLISATION

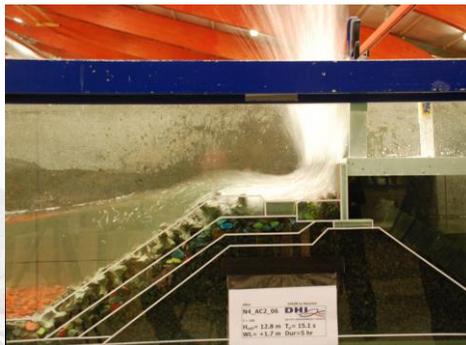
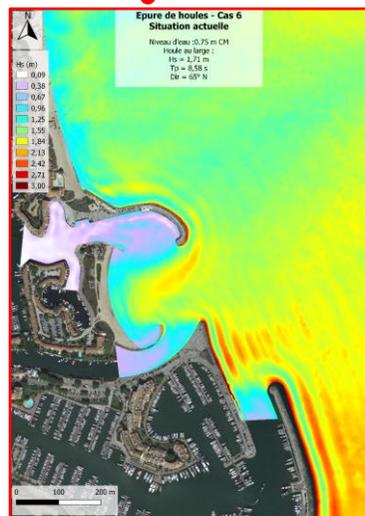
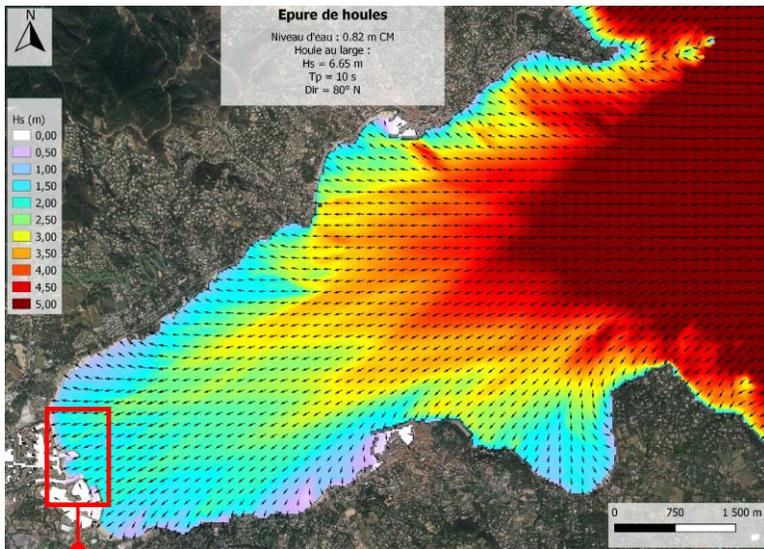
- **Objectifs :**
 - **Conception des ouvrages:** objectifs fonctionnels, dimensionnement / stabilité / sécurité
 - **Etude des incidences sur l'environnement**
- **Contexte évolutif à intégrer:** élévation du niveau moyen / changements climatiques
- **Etudes actuelles (préalables):** modélisation numérique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



DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PRINCIPES ET OBJECTIFS DES ÉTUDES DE MODÉLISATION

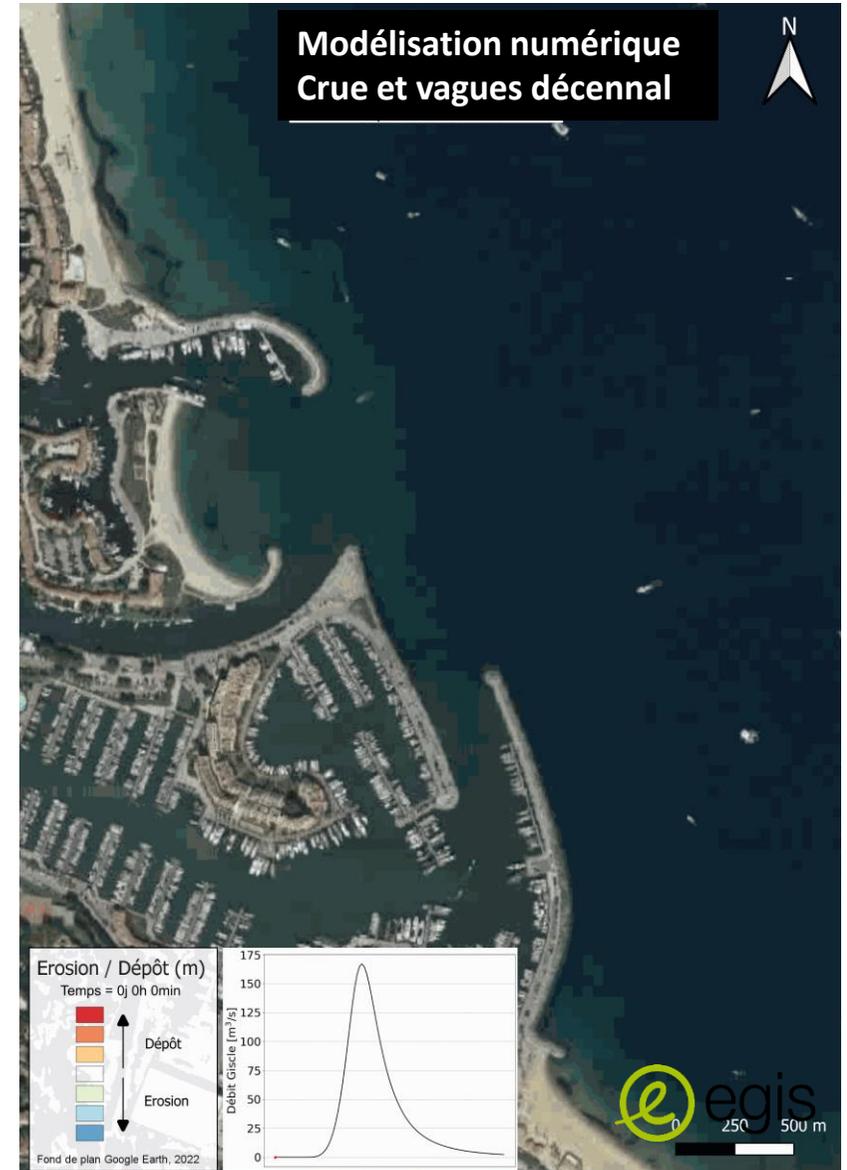
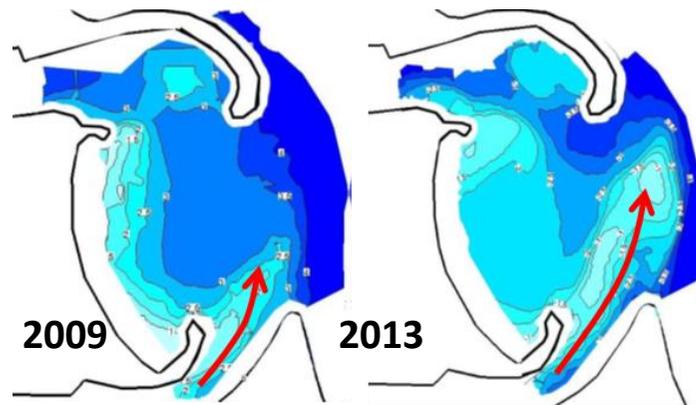
- *Propagation des vagues / agitation dans l'avant-port*



DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PRINCIPES ET OBJECTIFS DES ÉTUDES DE MODÉLISATION

- *Ensablement de la passe d'entrée*



DIAGNOSTIC & ETUDE DES SCENARIOS D'AMENAGEMENT

PRINCIPES ET OBJECTIFS DES ÉTUDES DE MODÉLISATION

- *Renouvellement du plan d'eau*



DIAGNOSTIC & 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)

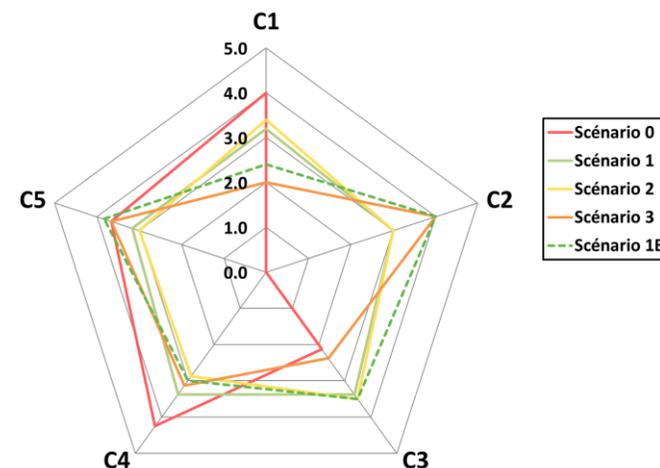
ÉTUDE ET COMPARAISON DES SCÉNARIOS

RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES DE L'AMC

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



Performance des scénarios au regard des principes retenus

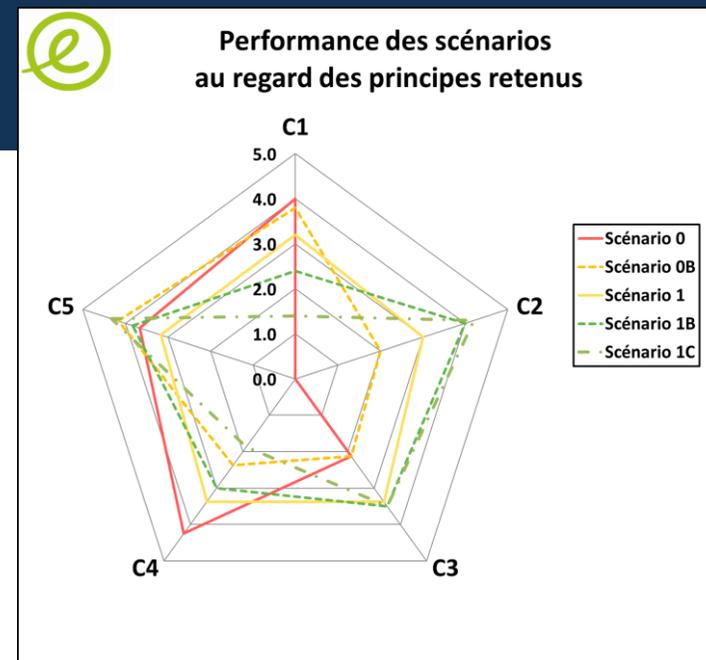


Critères	Poids	Scénario 0	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 1B
		Ne rien faire	Canalisation Giscle, extension de la digue Nord	Canalisation partielle Giscle, brise-lame détaché	Retournement entrée au Nord	SC1 + Extension du canal de la Giscle
#1- Coût d'investissement Passe d'entrée	1	Maintenance / 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

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Merci de votre attention