

## BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE - REPONSES AUX DEMANDES DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS DES GARANTS

Les réponses aux demandes de précisions techniques des garants de la CNDP sont apportées ci-après :

### 1. Apporter la preuve de l'efficacité contre l'ensablement des infrastructures envisagées dans les trois scénarios.

*La passe d'entrée de Port-Grimaud a été construite en 1968 face à l'embouchure d'une rivière dont le bassin versant est le massif des Maures. Ce positionnement génère obligatoirement une problématique d'ensablement de la passe d'entrée du port.*

*Les techniques et les coûts des opérations de dragage ont évolué avec le durcissement au début des années 2000 de la réglementation environnementale sur la gestion des matériaux dragués. Les coûts d'entretien pèsent annuellement donc de façon très significative sur budget de fonctionnement du port à hauteur de pratiquement 0.8 à 1M€/an uniquement pour la passe d'entrée. Le retard de dragage des canaux est, de son côté, estimé entre 15 et 20 M€ en fonction de la méthodologie employée et du niveau de contamination des sédiments.*

*Ce diagnostic est partagé par tous les participants à la phase de concertation.*

*Apporter la preuve de l'efficacité contre l'ensablement de la passe d'entrée de Port-Grimaud est l'objectif des études en cours (études préalables) et à venir (études de Maitrise d'œuvre et missions complémentaires).*

*En effet, pour « apporter la preuve », il est nécessaire d'avancer les études suivant différentes étapes :*

#### **A) Comprendre la complexité de la problématique de l'ensablement à l'embouchure de la Giscle**

*Avant d'aborder la question de la preuve de l'efficacité des ouvrages projetés, il est essentiel de souligner la complexité du phénomène d'ensablement à l'embouchure de la Giscle. Ce phénomène est influencé par une multitude de facteurs, notamment :*

- Hydrodynamisme local : les courants marins, les vagues, les marées et les vents jouent un rôle crucial dans le transport et le dépôt des sédiments.*
- Sédimentologie : la nature des sédiments (sable, vase), leur taille et leur quantité influent sur la vitesse d'ensablement.*
- Les aménagements côtiers existants ou à venir : les jetées, les digues modifient les courants et les profils de plage, impactant ainsi le transport sédimentaire.*
- Changement climatique : l'élévation du niveau de la mer et les événements météorologiques extrêmes comme les inondations et les crues qui peuvent accélérer l'érosion et l'ensablement.*
- Les niveaux possibles d'intempéries à prendre en compte : annuel, décennal, cinquantennal, centennal.*

*L'étude de l'ensablement a démarré en 2023, dès la reprise en régie du port par la Commune, avec la réalisation d'une cartographie sédimentaire annuelle de l'ensemble des bassins du port, de la passe d'entrée, des plages environnantes et de la Giscle.*

*La comparaison année après année des cartographies permettra de préciser les zones d'accumulation des sédiments et les zones d'érosion pour une meilleure compréhension des phénomènes corrélés avec le niveau de pluviométrie et des crues de la Giscle.*

***En raison de cette complexité, il sera toujours difficile de fournir une preuve absolue et définitive de l'efficacité des ouvrages projetés avant leur réalisation.*** Les études d'impact environnementales et les modèles numériques peuvent apporter des éléments de réponse, même s'ils ne peuvent pas prédire avec certitude l'évolution future du système côtier.

*Au stade actuel (études préalables), les modélisations ont été limitées pour des raisons budgétaires puisqu'une large palette de scénario a été préétudiée.*

*La concertation étant par nature basée sur des principes d'aménagement, le nombre (et donc le coût) des modélisations a été multiplié sur des scénarios définis par le bureau d'études spécialisé (scénario 1, 2 et 3) et complété en cours d'études au vu des premiers résultats et au vu de l'acceptation par la Commune de Cogolin et par le port des Marines de Cogolin d'un scénario permettant de raboter l'ouvrage en enrochements à la sortie de la Giscle pour le prolonger en mer (scénario 1bis).*

*Ainsi les études préalables se sont limitées à des modélisations numériques simples qui seront poursuivies par des mesures in situ, des modélisations numériques plus poussées et des modélisations physiques en bassin.*

*Le coût de ces études complémentaires est très important et il n'était pas pertinent de le multiplier par 4 scénarios dont 3 auraient été abandonnés à l'issue de la concertation.*

*Il est à noter que 2 grands principes d'aménagement ont été présentés à la concertation avec une passe d'entrée orientée vers le nord et une passe d'entrée maintenue orientée vers le sud et vers la Giscle.*

*Seule la passe d'entrée orientée vers le nord bloquait physiquement le risque d'ensablement. En revanche le principe d'une réorientation de la passe vers le nord était limité par la présence d'herbiers de posidonies qui limitait la longueur des ouvrages de protection et donc générait des nouvelles problématiques techniques d'agitation et, de ce fait, des difficultés de navigation pour l'accès au port.*

*Les usagers qui se sont exprimés pour la réalisation d'un scénario ont donc privilégié un scénario qui maintient la passe d'entrée orientée vers le sud (scénario 1 ou 1bis et 2).*

*De ce fait, les études ont aujourd'hui pour objectif principal de définir la diminution du risque d'ensablement en conservant la passe d'entrée orientée vers l'embouchure de la Giscle :*

- protection de la passe contre l'ensablement avec réduction de l'ouverture libre ;*
- orientation vers le large et les grandes profondeurs du panache turbide lors des périodes de crues de la Giscle ;*
- limitation des apports du bassin versant.*

## **B) Etude des différents types d'ouvrages et leurs effets potentiels**

*Les ouvrages projetés à l'embouchure de la Giscle et à la passe d'entrée de Port-Grimaud peuvent être de différents types :*

- Brises-lames : ils peuvent atténuer l'énergie des vagues et réduire l'érosion. Ils peuvent aussi modifier les courants et favoriser le dépôt de sédiments dans certaines zones.*
- Digues : elles servent à protéger les zones côtières de l'érosion et des submersions marines et elles peuvent également améliorer le profil des plages et favoriser le transport sédimentaire.*
- Dragages : la passe restant orientée vers l'embouchure de la Giscle, ils permettront ponctuellement d'enlever les sédiments accumulés dans le chenal dans les situations extrêmes (crues ou tempêtes centennales par exemple, ...).*

*Il sera indispensable d'étudier lors des modélisations les impacts sur la courantologie intra-portuaire et le renouvellement des eaux du port.*

*L'efficacité de ces ouvrages dépendra de leur conception, de leur emplacement et de leur interaction avec les autres éléments du système côtier.*

### **C) Les éléments à prendre en compte pour évaluer l'efficacité des ouvrages**

*Pour évaluer l'efficacité des ouvrages projetés, il est nécessaire de prendre en compte les éléments suivants :*

- *Les résultats des modélisations réalisées en études préalables qui sont très prometteurs.*
- *Concernant les modélisations hydro sédimentaires, les scénarios les plus impactant ont été retenus pour les études préalables, à savoir :*

***Pour le scénario 3, les modélisations mettent en évidence une protection complète de l'accès au port vis-à-vis des apports sédimentaires de la Giscle. Ces derniers alimentent principalement la plage Sud, de PG2, et/ou se retrouvent dans les petits fonds.***

*Les apports sédimentaires provenant de la plage de Port Grimaud, au Nord du port, seraient retenus dans un premier temps par le tenon Nord situé à l'extrémité du terre-plein. Un « by-pass » des sédiments pourrait néanmoins se mettre en place petit à petit, participant à un léger ensablement du chenal d'accès. Néanmoins, les ordres de grandeurs et l'intensité de cet ensablement sont nettement inférieurs à l'état actuel.*

***Concernant le scénario 1BIS, l'ensablement lié à la redistribution des sédiments par les vagues, à l'échelle de la plage PG2, bien que persistant, est fortement réduit. Les tendances d'évolution bathymétrique sont relativement proches de celles du scénario 1. Les zones de dépôt au droit de l'embouchure de la Giscle sont en revanche largement réduites en raison de la canalisation du chenal permettant le dépôt et la dispersion des sédiments dans des fonds plus importants.***

*Au niveau de la Giscle aval, dans le cas du scénario 1bis, les dépôts sédimentaires (lors des crues significatives) seraient déportés vers le large (au-delà de la section canalisée).*

***Les scénarios 1Bis et 3 permettent de réduire significativement l'ensablement de la passe d'entrée et sont les plus prometteurs au stade actuel des études.***

***Le public s'est majoritairement exprimé en défaveur du scénario 3. Les études vont donc se poursuivre (mesures in situ, modélisations numériques poussées, modélisations physiques) sur la base du scénario 1bis et de ses adaptations.***

- *Les résultats des modèles numériques et physiques qui seront développés à partir du scénario 1bis : ces modèles permettent de simuler l'évolution du littoral et d'évaluer l'efficacité des ouvrages dans différentes conditions hydrodynamiques.*
- *Le suivi des évolutions après la réalisation des ouvrages : un suivi régulier des paramètres morphologiques et sédimentaires permettra d'évaluer l'efficacité à long terme des ouvrages et d'ajuster les mesures si nécessaire. En particulier la cartographie annuelle du port, de la passe, des plages et de la Giscle devra être poursuivie après réalisation des ouvrages.*

### **Conclusion**

*Il est essentiel d'adopter une approche multidisciplinaire et de mener des études approfondies pour évaluer l'efficacité des ouvrages projetés à l'embouchure de la Giscle.*

*Il est également important de considérer les incertitudes liées à la complexité des processus côtiers et d'adapter les mesures en fonction des résultats obtenus.*

***En résumé, même si l'ensablement de la passe d'entrée sera considérablement réduit, il apparaît qu'au regard de l'intensité variable des phénomènes météorologiques accentués par les effets du changement climatique, il n'est évidemment pas possible de garantir à 100% que les ouvrages projetés réduiront intégralement et définitivement l'ensablement de la passe d'entrée de Port-Grimaud sur les 100 prochaines années.***

Même si les études et les modèles prévoient une amélioration de la situation, il est important de garder à l'esprit que **plusieurs raisons expliquent l'impossibilité de garantir à 100% l'arrêt intégral de l'ensablement** :

- **Nature des phénomènes** : des phénomènes naturels par nature imprévisibles avec possibilité d'évènements exceptionnels (tempêtes, crues) qui peuvent remettre en cause les prévisions comme pour tous types d'ouvrages. Les processus d'érosion et de sédimentation sont dynamiques et peuvent évoluer dans le temps en fonction de nombreux paramètres (climat, houle, courants, apports sédimentaires, etc.).
- **L'efficacité des ouvrages peut être limitée dans le temps** : les dynamiques côtières sont évolutives et il est possible que de nouveaux problèmes apparaissent à terme.
- **Incertitudes liées aux modèles** : les modèles numériques utilisés pour simuler l'évolution du littoral sont des outils précieux mais ils comportent des incertitudes.
- **Interaction de multiples facteurs** : l'ensablement de Port-Grimaud est le résultat d'une combinaison de facteurs naturels et anthropiques. Il est donc difficile d'isoler l'impact d'une seule modification.

**En conclusion, même si les études préalables ont montré que les ouvrages permettront d'améliorer considérablement la situation, il est donc impossible de fournir une preuve irréfutable que la modification des ouvrages à l'embouchure de la Gisle résoudra intégralement et définitivement le problème d'ensablement de Port-Grimaud puisque la passe reste orientée vers le sud et donc l'embouchure de la Gisle.**

*Cependant, une approche méthodique et rigoureuse, combinant études, modélisations et suivi, basée sur les meilleures connaissances scientifiques permettra d'optimiser les chances de succès et de trouver une solution durable à ce problème.*

**C'est l'objet de la poursuite des études par les futurs maîtres d'œuvre.**

## **2. Expliquer pourquoi l'alternative « intervention sur la Gisle » qui est à l'origine du problème de l'ensablement de la passe d'entrée a été écartée d'office des études préalables.**

*Le cadre réglementaire actuel contraint fortement la réalisation d'un piège à sédiments sur la Gisle. En effet, le Code de l'Environnement et le SDAGE stipulent que les sédiments dragués doivent être restitués au cours d'eau afin de conserver son équilibre hydrosédimentaire.*

*De plus, les dragages seraient réalisés dans une zone d'embouchure sensible d'un point de vue environnementale (zone de mélange eau douce eau de mer, présence d'espèces protégées comme l'Anguille).*

*Par ailleurs les sédiments, même au niveau de la Sablière, restent concentrés en chlorures, ce qui induirait des coûts de dragage et gestion des sédiments similaires au coût actuel de gestion des sédiments dragués au débouché de la Gisle et dans le chenal d'accès au plan d'eau.*

*Des actions en amont visant à limiter la production de sédiments en cas de crues pourraient néanmoins être envisagées (p.ex. stabilisation des berges sur certains secteurs), sous réserve qu'elles restent compatibles avec la gestion et prévention des crues dans le cadre de la compétence « GEMAPI » du territoire de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez. Des recommandations d'études complémentaires visant à évaluer l'intérêt de ce type de mesures seront formulées dans ce sens.*

*Enfin, une demande de précisions techniques complémentaires a été adressée par la Commune à la CCGST, par courrier en date du 06 janvier 2025. Les éléments de réponse apportés seront annexés au présent dossier dès réception.*

### 3. Expliquer précisément les raisons qui justifient l'agrandissement de la capitainerie : organigramme détaillé avec fiches de postes et éclaircissement sur le calcul des postes à gérer (public/privé)

Il est rappelé que lors de la reprise en régie, **10 agents, auparavant affectés au service public portuaire** par les anciens concessionnaires, ont été obligatoirement repris, conformément aux dispositions de l'article L.1224-1 du Code du Travail.

**Un Directeur de Port a été recruté** (étant précisé qu'antérieurement, chacun des 3 concessionnaires disposait dans ses effectifs d'un Directeur de Port).

De nouveaux recrutements sont intervenus en 2022 et 2023 => **5 personnes pour constituer une équipe de surveillance de nuit** ; étant entendu que la surveillance mise en place par les ASL est purement « terrestre » et résulte d'une obligation de leur cahier des charges de copropriété.

De plus, l'équipe administrative a dû être renforcée afin de faire face aux nombreuses démarches (saisie informatique des données, édition et transmission des contrats, facturation, courriers...), sans compter le fait qu'une partie des activités administratives étaient autrefois réalisées par les personnels des ASL, qui n'étaient pas affectés pleinement au service public portuaire ou externalisées (opérations comptables, ressources humaines ; maintenance informatique...).

A cet effectif permanent de 22 personnes, **s'ajoute du personnel saisonnier** (entre 7 et 10), compte-tenu des amplitudes horaires du service (7/7 - H24).

Enfin, il est rappelé que l'organisation du service public portuaire inclut à la fois **la sécurité des biens et des personnes et le bon emploi des outillages et des ouvrages du port.**

A ce titre, le gestionnaire du port doit notamment :

- garantir l'accueil des plaisanciers et accueillir tout navire de plaisance ayant besoin d'assistance (principe universel de secours aux personnes en mer) ;
- assurer la continuité du service offert par la surveillance et l'entretien des infrastructures (veiller à l'état et au nombre des amarres à quais ; veiller à ce que la présence d'un objet formant saillie le long d'un quai ne vienne endommager la coque d'un navire, idem en cas de pollution des eaux portuaires, de tempêtes...);
- affecter à cet effet des agents dédiés à la surveillance des installations ;
- respecter des obligations telles que réserver des postes d'amarrages aux plaisanciers de passage (cf. supra) ;
- respecter l'égalité des usagers (dans l'attribution des postes d'amarrages...);
- contribuer au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique par voie d'affichage (infos météo notamment et avis urgents aux navigateurs – AVURNAV).

En contrepartie, le gestionnaire perçoit des redevances en fonction des prestations offertes :

- redevance d'occupation du poste d'amarrage ;
- redevance pour la fourniture de prestations (fourniture d'eau, d'électricité, wi-fi, sanitaires, remorquage, manutention, courrier...).

L'attribution des postes à quais - de tous les postes à quais donc y compris les contrats de garantie d'usage - et l'occupation des terre-pleins doivent intervenir dans le respect de ces principes et des principes de la domanialité publique.

**Tous les usagers du port sont bénéficiaires du service public**, résidents, plaisanciers et professionnels.

De nombreux résidents nous ont fait part qu'ils n'étaient pas utilisateurs des services de la régie puisque les fluides (eau, électricité) et autres installations (sanitaires) leur appartenaient.

Si effectivement ces prestations ne sont pas rendues aux résidents, ils bénéficient en revanche d'autres services au même titre que les plaisanciers de passage (maintien des hauteurs d'eau dans la passe et les canaux, surveillance des installations, lutte contre les pollutions, remplacement chaînes mères, information nautique...).

Ces missions étaient d'ailleurs déjà précisées dans les cahiers des charges des 3 anciennes concessions portuaires.

Les réponses aux recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet et sur la prise en compte des avis des participants sont apportées ci-après :

**1. Mettre en place dès le mois de janvier 2025 un travail collaboratif, avec la participation de représentants des résidents, pour l'élaboration des termes du contrat de garantie d'usage, spécifique à Port Grimaud :**

*Il est envisagé d'engager cette démarche avec les représentants élus des ASL à partir du projet rédigé par les soins de la Commune, intégrant dans la mesure du possible (réglementairement), les réponses aux inquiétudes exprimées par les divers acteurs de la concertation.*

*Ces temps de travail seraient envisagés dès le mois de février 2025, par le biais de réunions sous format « ateliers » comprenant les représentants élus des ASL, afin de garantir l'efficacité de ces échanges.*

*En effet, le format « réunions plénières » n'est pas propice à ce type de travail collaboratif.*

**2. Organiser dès janvier 2025 un atelier quadripartite (Etat, collectivités locales, communauté de communes, maîtrise d'ouvrage, représentants des résidents) pour étudier concrètement l'alternative d'un traitement de l'ensablement par l'intervention sur l'amont de la Giscle ou tout autre moyen susceptible d'apporter un élément de réponse au problème :**

*La Commune va, à cet effet, solliciter la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez (CCGST) compétente en matière de « cours d'eau - GEMAPI », ainsi que la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var (DDTM), en vue de planifier une réunion de travail permettant de développer les arguments explicités au point n°2 du paragraphe 3.1 ci -avant.*

*Ce temps de travail, comprenant les représentants élus des ASL, pourrait être organisé dans un intervalle de 2 à 3 mois environ et à envisager, dans tous les cas avant la fin du mois d'avril 2025.*

**3. Organiser une réunion publique pour annoncer la décision de la maîtrise d'ouvrage quant aux conditions de poursuite du projet :**

*Cette réunion publique est envisagée pour le début second trimestre 2025, en présence du cabinet d'études.*

**4. Mettre en place une procédure post-concertation jusqu'à l'enquête publique, permettant de poursuivre l'information et la participation du public dans le cadre de différents espaces de dialogue permettant l'écoute mutuelle. Pour cela, le porteur de projet peut à nouveau demander la nomination d'un garant ou d'une garante CNDP, dans le cadre de l'article L121-16-2 :**

*A ce jour, l'accompagnement de la CNDP n'est pas envisagé. Néanmoins, la mise en place d'une procédure post-concertation est prévue via la création d'un Comité Technique (COTECH) avec la participation des représentants élus des ASL.*

*La périodicité de ces réunions est envisagée trimestriellement. Ces temps de travail seront complétés d'une réunion publique de restitution, à raison d'une par semestre.*