

PORT- GRIMAUD :
PROJET DE REMISE EN
SECURITE, AUX NORMES
ENVIRONNEMENTALES ET
D'ADAPTION AUX ENJEUX
DU CHANGEMENT
CLIMATIQUE DES
INFRASTRUCTURES
PORTUAIRES

Concertation Rapport de synthèse des contributions

Contributeurs et contributions
21/08/2024 -21/10/2024

COMMUNE DE GRIMAUD - VAR

Table des matières

Préambule	4
1 Contributeurs	6
1.1 / Contributeurs « Questions – Réflexions »	6
1.2 / Contributeurs « Registre »	6
1.3 / Contributeurs « Questionnaires type de PG3 »	6
1.4 / Contributeurs « Notes collectives »	6
1.5 / Synthèse	6
2 Contributions	9
2.1 / Contributions « Questions – Réflexions »	9
2.2 / Contributions « Registre »	9
2.3 / Contributions « Questionnaires type de PG3 »	9
2.4 / Contributions « Notes collectives »	9
2.5 / Synthèse	10
2.6 / Focus thématiques des contributions « Questions-Réflexions »	12
2.2 / Contributions « Registre Capitainerie » et « Questionnaires type PG3 »	14
2.2.1 / Choix des scénarios	15
2.2.2 / Observations jointes aux contributions « Questionnaire type PG3 »	17
3 Poursuite des études	18
3.1 Demande de précisions des garants	18
3.2 Recommandations des garants	23
3.3 Poursuite des études.....	26
4 Annexes	27
4.1 Annexe 2 - Circulaire & questionnaire type PG3.....	28
4.2 Annexe 3 – Constat de mise en place d’un point d’information	31
Figure 1: Répartition des contributeurs à une ou plusieurs typologies de contributions	8
Figure 2 : Catégories de contributeurs depuis présentation scénarios et démarrage CONCERTATION le 21/08/2024	Erreur ! Signet non défini.
Figure 3 : Catégories de contributions depuis le démarrage de la PRE-CONCERTATION le 30/05/2024 jusqu’au terme de la concertation le 21/10/2024	10
Figure 4 : Thématiques contributions "Questions - Réflexions" depuis le démarrage de la PRE-CONCERTATION	12
Figure 5 : Recentrage des contributions "Questions-Réflexions" sur les scénarios en phase de CONCERTATION	12

Figure 6 : Items des contributions relatives aux scénarios intégrant PRE-CONCERTATION & CONCERTATION	13
Figure 7 : Items des contributions relatives aux scénarios en phase de CONCERTATION uniquement ..	13
Figure 8 : Pourcentage des contributeurs s'étant exprimés pour le scénario "ne rien faire"	14
Figure 9 : Choix très marqué en faveur du scénario 1	15
Figure 10 : Esquisse scénario 1. Atelier Xavier Bohl	15
Figure 11 : Choix très marqué en défaveur du principe d'orientation de la passe d'entrée vers le nord...	16
Figure 12 : Poursuite des études sur la base des scénarios 1, 2 et 1bis avec conservation de la passe orientée au SUD.....	16
Figure 13 : Quai d'Honneur, scénario 3, devant le scénario 1, abandon du scénario 2	17
Figure 14 : Scénario 3 qui présente l'avantage de pouvoir accueillir ponctuellement des voiliers majestueux	17

Préambule

La concertation préalable relative aux travaux de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation aux enjeux du changement climatique des infrastructures de Port-Grimaud s'est déroulée sur 2 mois du 21/08/2024 au 21/10/2024.

La Commune a souhaité volontairement rallonger le délai des échanges avec le public à 5 mois au lieu de 2 mois. Ainsi, il a été organisé :

- Une première période dite de « pré-concertation » du 30/05/2024 au 21/08/2024 au cours de laquelle les usagers ont pu exprimer leurs attentes et leurs besoins qui ont été intégrés pour la conception des scénarios présentés lors de la concertation préalable ;
- Une seconde période de « concertation préalable » démarrée par la réunion publique du 21/08/2024 au 21/10/2024 au cours de laquelle les usagers ont pu exprimer leurs avis sur les scénarios d'aménagement présentés pour la remise en sécurité et aux normes environnementales de Port-Grimaud.

Deux garants ont été mobilisés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour accompagner la phase de « concertation préalable ». Leur rapport est joint à la note de synthèse pour présentation au Conseil d'Exploitation de la Régie du Port et au Conseil Portuaire.

Les modalités de la concertation ont fait l'objet d'une délibération du Conseil Municipal n° 2024/02/129 en date du 29 juillet 2024 ainsi que d'un affichage réglementaire et d'une publicité par mails, flyer et affiches.

Pour assurer une parfaite transparence et permettre au public de s'exprimer de façon éclairée sur les scénarios présentés à partir du 21/08/2024, la Commune a organisé :

- Un point d'informations documentées à la Capitainerie équipé d'un registre, ouvert 7j/7j et accessible sans rdv de 9h à 17h ;
- 11 réunions publiques, dont :
 - o 6 directement au cœur des quartiers PG1, PG2 et PG3 ;
 - o 4 réunions publiques en plénière dont 1 centrée sur le sujet des Garanties d'Usages ;
 - o 1 session de 3 ateliers thématiques sur :
 - Les travaux à réaliser ;
 - La gestion portuaire (hors finances) ;
 - La gestion financière d'un SPIC (Service Public Industriel et Commercial) ;

4 types de contributions ont été reçues pendant la « pré-concertation » et la « concertation » :

- Contributions par courriel de type « Questions – Réflexions »

- Contributions sur le registre de la Capitainerie « Registre »
- Contributions suivant le questionnaire type de PG3 « Questionnaires PG3 »
- Notes collectives « Notes collectives »

Avant le 21/10/2024, une analyse détaillée des contributions « Questions – Réflexions » et la communication des réponses à l'ensemble des contributions déposées par le public avant le 05/10/2024 ;

Le présent document analyse sur la période du 30/05/2024 au 21/10/2024 la participation du public que ce soit au niveau des contributeurs et des contributions. Au regard des multiples contributions reçues parfois en double ou triple exemplaire, parfois destinées aux garants et non à la régie ou inversement, la tolérance sur le décompte des documents est estimée à 4-5%.

Les contributions sur le registre de la Capitainerie et au questionnaire de PG3 ont permis l'expression des choix de scénarios ou du scénario « ne rien faire ». C'est aussi le cas de certaines contributions « Questions-Réflexions » qui indiquent clairement un choix pour le scénario « ne rien faire ». Le décompte est précisé dans le document et permet d'identifier vers quelles orientations les études devront se poursuivre.

Enfin, le présent bilan apportera une réponse aux recommandations des garants pour les étapes à venir de la conduite du projet de remise en sécurité et aux normes environnementales de Port-Grimaud.

1 Contributeurs

1.1 / Contributeurs « Questions – Réflexions »

Période du 30/05 au 20/08 « Pré-concertation » : **68 contributeurs**

Période du 21/08 au 21/10 « Concertation » : **65 contributeurs dont 40 nouveaux contributeurs**

Le nombre total de contributeurs différents ayant transmis des « Questions-Réflexions » est donc de **108 contributeurs** depuis le 30/05/2024.

1.2 / Contributeurs « Registre »

Registre mis en place au point d'informations en Capitainerie au démarrage de la période de concertation. Les usagers se sont exprimés sur le choix de scénarios ou sur l'option « ne rien faire ».

Point d'informations ouvert 7j/7j de 9h à 17h.

28 contributeurs depuis le 21/08/2024.

1.3 / Contributeurs « Questionnaires type de PG3 »

Questionnaire élaboré par PG3 pour ses copropriétaires afin de présenter les scénarios pour la Capitainerie, la passe d'entrée, le quai d'Honneur à la place de l'Eglise et recueillir les avis sur les scénarios et les observations générales. Les usagers se sont exprimés sur le choix de scénarios ou sur l'option « ne rien faire ».

Le questionnaire a été positionné en Capitainerie en complément du registre.

230 contributeurs depuis le 21/08/2024.

1.4 / Contributeurs « Notes collectives »

Différentes notes collectives ont été adressées à la Capitainerie au cours de la phase de concertation.

51 contributeurs depuis le 21/08/2024.

1.5 / Synthèse

Le nombre de contributeurs différents ne résulte pas simplement de l'addition des nombres de contributeurs liés à chaque type de contribution soit $108 + 28 + 230 + 51 = 417$.

En effet, on constate que certains contributeurs ont contribué de plusieurs façons à la consultation du public.

- Les contributeurs qui ont communiqué des « notes collectives » peuvent être des contributeurs ayant également soumis des contributions de type « Questions & Réflexions ». **Cela représente 14 contributeurs sur 35 soit 40 %.**
- Les contributeurs qui ont communiqué des questionnaires de type PG3 avec un choix « ne rien faire » sont également des contributeurs ayant soumis des contributions de type « Questions et Réflexions » **Cela représente 29 contributeurs sur 55 soit 53 %.**

Ainsi, si l'on tient compte des recouvrements entre les différents types de contributions possibles, 68 contributeurs se sont exprimés sous plusieurs formats.

Le total des contributeurs différents ayant contribué à la phase de la consultation du public est évalué à 349 contributeurs ce qui représente 1.9 % de la population estivale à Port-Grimaud estimée à 18 000 personnes qui pouvaient s'exprimer entre le 30/05/2024 et 21/10/2024.

En synthèse, entre le 30/05/2024 et le 21/10/2024, environ 349 contributeurs différents ont participé à la consultation du public et se sont majoritairement exprimés à travers le « Questionnaire type de PG3 » (230 contributeurs – 65.9%) et les envois de courriels de type « Questions et Réflexions » (108 contributeurs – 30.9%).

A noter que sur la période de la concertation préalable du 21/08/2024 au 21/10/2024, les contributeurs se sont exprimés à 61% via le « Questionnaire type de PG3 ».

Bien que la participation du public soit restée faible au regard de 2100 amarrages du port et de la fréquentation du site, les contributeurs ont fourni un travail de qualité.

REPARTITION CONTRIBUTEURS DU 30/05/2024 AU 21/10/2024

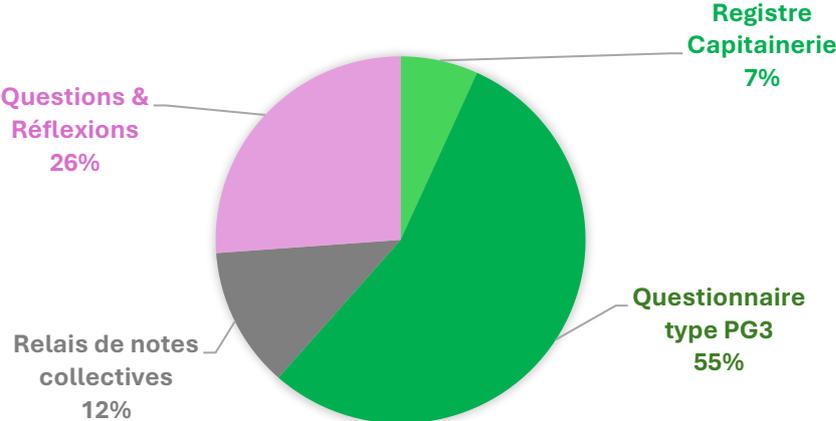


Figure 1: Répartition des contributeurs à une ou plusieurs typologies de contributions

2 Contributions

2.1 / Contributions « Questions – Réflexions »

Période du 30/05 au 20/08 « Pré-concertation » : **142 contributions**

Période du 21/08 au 21/10 « Concertation » : **117 contributions**

Le nombre de contributions « Questions-Réflexions » est donc de **259 contributions** depuis le 30/05/2024.

2.2 / Contributions « Registre »

Registre mis en place au point d'informations en Capitainerie au démarrage de la période de concertation. Les usagers se sont exprimés sur le choix de scénarios ou sur l'option « ne rien faire ». Sur le registre, chaque contributeur a proposé une contribution en faveur d'un scénario ou du scénario « ne rien faire ».

Chaque contributeur a précisé ses coordonnées dans l'éventualité où les garants souhaiteraient les contacter.

Nous avons donc 28 contributions pour 28 contributeurs depuis le 21/08/2024.

2.3 / Contributions « Questionnaires type de PG3 »

Questionnaire élaboré par PG3 pour ses copropriétaires afin de présenter les scénarios pour la Capitainerie, la passe d'entrée, le quai d'Honneur à la place de l'Eglise et recueillir les avis sur les scénarios et les observations générales. Les usagers se sont exprimés sur le choix de scénarios ou sur l'option « ne rien faire ».

Le questionnaire a été communiqué à tous les résidents de PG3 par l'ASL de PG3 via la circulaire n°11 du 12/09/2024, jointe en annexe 3.2.

Le questionnaire a également été positionné en Capitainerie en complément du registre, chaque contributeur a proposé une contribution en faveur d'un scénario ou du scénario « ne rien faire ».

On comptabilise **230 contributions « Questionnaire type PG3 »** depuis le 21/08/2024.

Chaque contributeur a indiqué ses coordonnées dans l'éventualité où les garants souhaiteraient les contacter.

2.4 / Contributions « Notes collectives »

Différentes notes collectives ont été adressées à la Capitainerie au cours de la phase de concertation. Elles étaient élaborées par un usager non identifié, transmises auprès de groupes d'usagers qui les signaient et les transmettaient ensuite aux garants de la CNDP.

Ces notes collectives ont été relayées par **51 contributeurs** depuis le 21/08/2024.

2.5 / Synthèse

Sur l'ensemble de la période intégrant la « pré-concertation » et la « concertation », du 30/05/2024 au 21/10/2024, **568 contributions** ont été reçues. Les contributions écrites « Questions-Réflexions » ont été les plus nombreuses avec environ 259 contributions communiquées depuis le 30/05/2024, date de démarrage de la pré-concertation, ce qui donne pour 108 contributeurs différents une moyenne de 2.40 contributions par contributeurs.

Il est toutefois à préciser que la moyenne donne une perception erronée de l'implication des différents contributeurs puisque **15 contributeurs ont communiqué entre 4 et 33 contributions pour un total de 129 contributions. Ils représentent, à eux-seuls, 50 % environ des contributions « Questions-Réflexions » reçues.**

Il convient donc de remercier tous les contributeurs pour leur participation et plus particulièrement les 15 contributeurs qui ont fait preuve d'une implication très active et que l'on a trouvé très constructifs lors des différentes réunions publiques et ateliers.

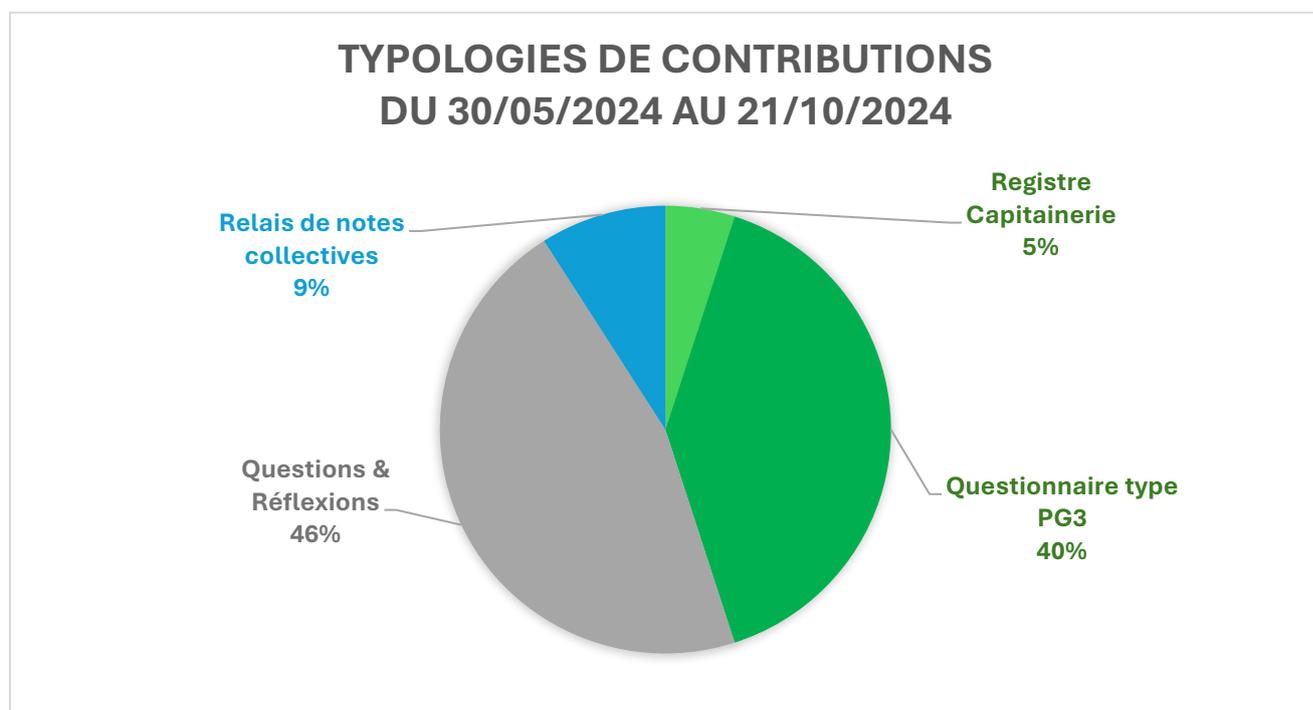


Figure 2 : Catégories de contributions depuis le démarrage de la PRE-CONCERTATION le 30/05/2024 jusqu'au terme de la concertation le 21/10/2024

Sur la période de concertation seule, du 21/08/2024 au 21/10/2024, après la présentation de scénarios, il est tout de même à noter que le nombre de contributions « Questionnaire type PG3 » est de 230, très nettement supérieur aux 117 contributions « Questions-Réflexions ».

En synthèse, entre le 30/05/2024 et le 21/10/2024, environ 568 contributions ont été reçues, majoritairement à travers les contributions « Questions-Réflexions » (259 contributions 46%) – et les « Questionnaire type de PG3 » (230 contributeurs - 40%).

15 contributeurs ont animé la concertation et représentent à eux-seuls 50% des contributions « Questions-Réflexions ».

Avec 51 contributions, Les « notes collectives » représentent un nombre très limité des contributions très loin des 600 (ou +) usagers que certains contributeurs ont annoncé représenter au cours des 5 mois de consultation du public.

2.6 / Focus thématiques des contributions « Questions-Réflexions »

L'analyse détaillée des contributions « Questions-Réflexions » jusqu'au 05/10/2024 montre que les contributions communiquées par 85 contributeurs différents n'ont pas toutes été centrées sur les travaux et notamment avant la présentation des scénarios le 21/08/2024. Ainsi, beaucoup de sujets différents ont été abordés et elles ont permis aux usagers d'exprimer un ensemble de doléances dont une grande partie est susceptible d'intéresser le Comité Local des Usagers Permanents du Port (CLUPP), le Conseil d'Exploitation et le Conseil Portuaire.

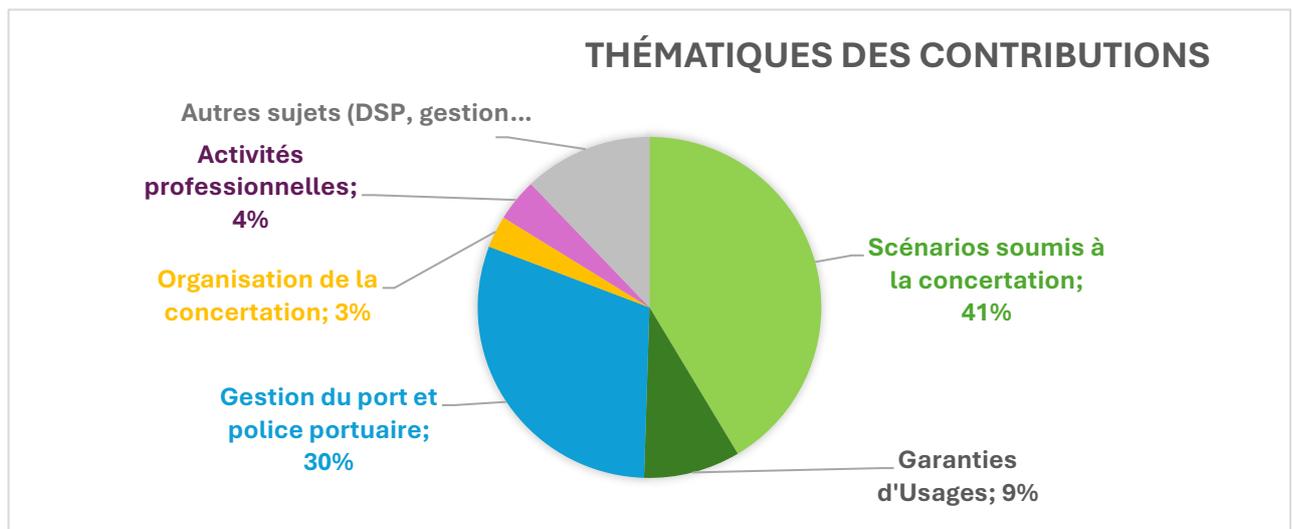


Figure 3 : Thématiques contributions "Questions - Réflexions" depuis le démarrage de la PRE-CONCERTATION

On constate néanmoins un fort recentrage des contributions sur les scénarios à partir de la réunion publique du 21/08 au cours de laquelle la Commune a présenté les scénarios.

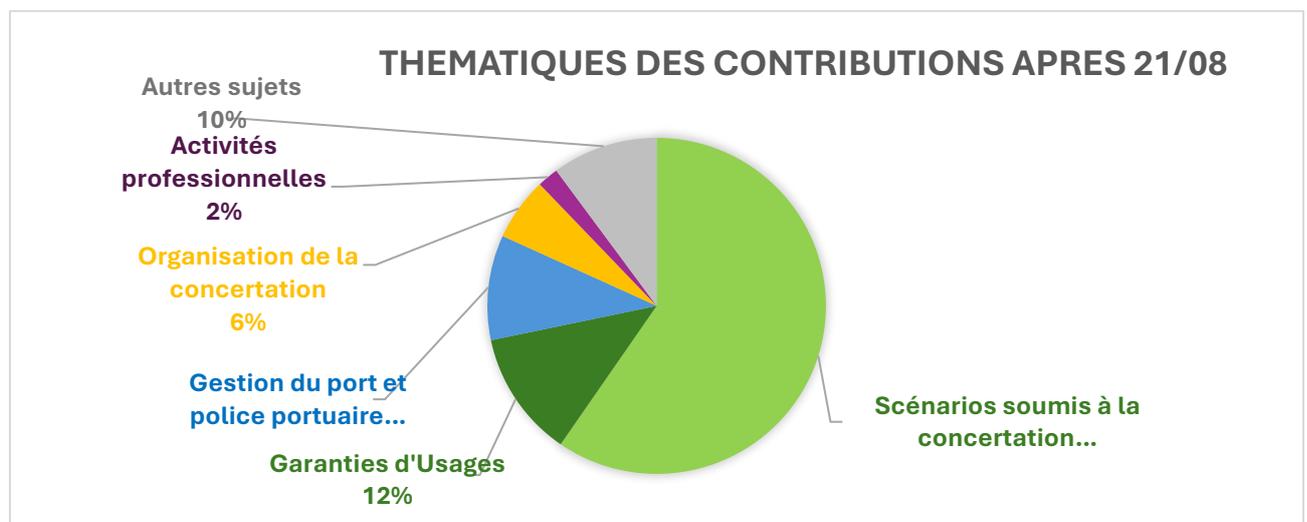


Figure 4 : Recentrage des contributions "Questions-Réflexions" sur les scénarios en phase de CONCERTATION

Plusieurs items sont abordés dans les contributions qui concernent les travaux.

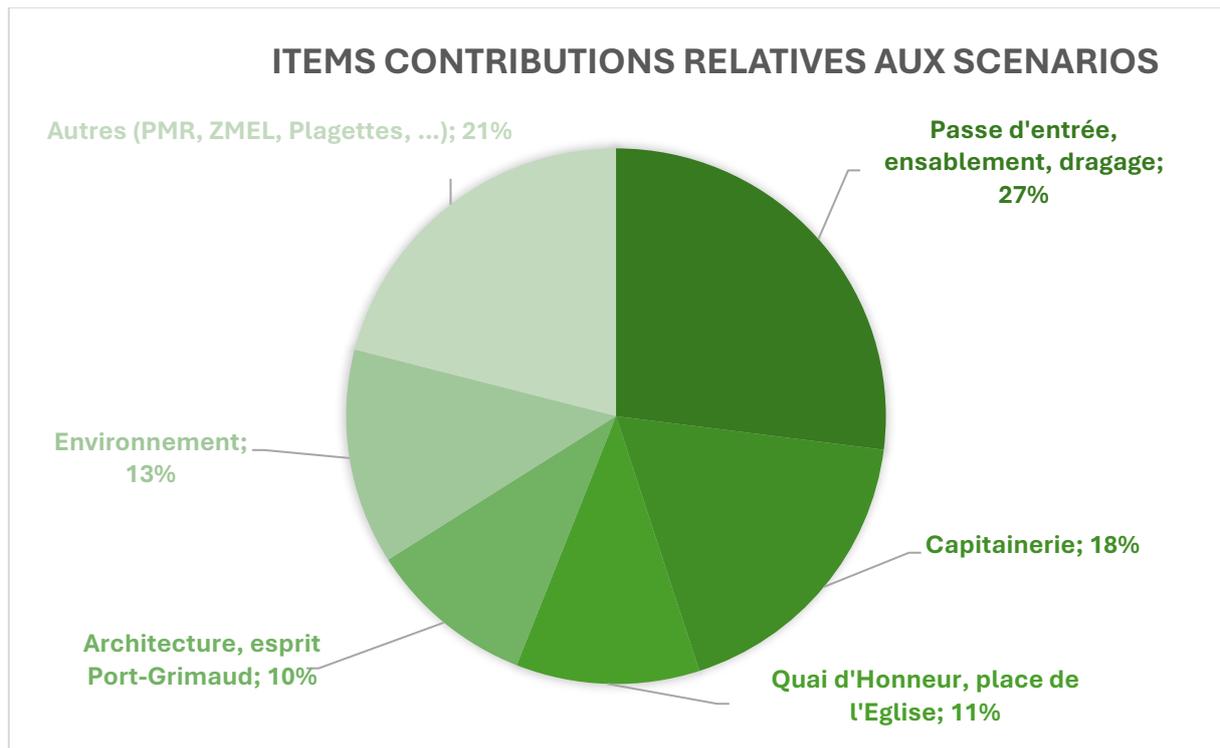


Figure 5 : Items des contributions relatives aux scénarios intégrant PRE-CONCERTATION & CONCERTATION

Les items sont pratiquement inchangés pour les contributions après le 21/08. Les sujets apparaissent dans les mêmes proportions.

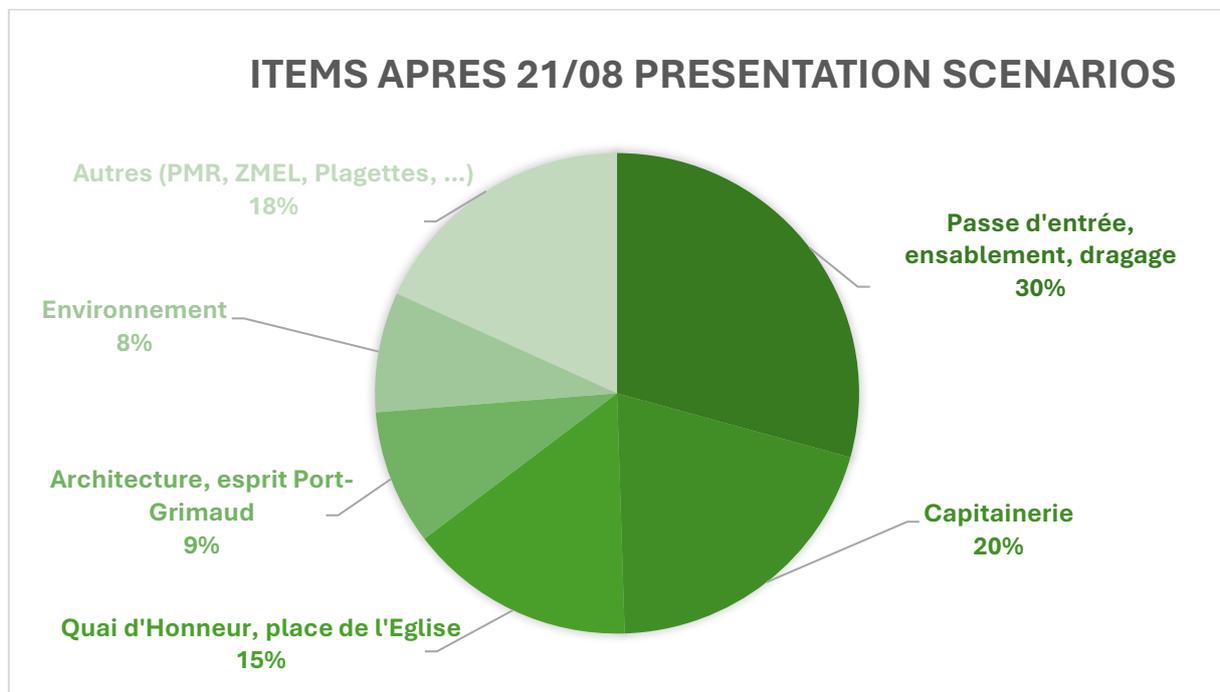


Figure 6 : Items des contributions relatives aux scénarios en phase de CONCERTATION uniquement

2.2 / Contributions « Registre Capitainerie » et « Questionnaires type PG3 »

Les contributions « Registre Capitainerie » et « Questionnaires type PG3 » comprennent 2 parties :

- Un premier volet relatif au choix des scénarios ;
- Un second volet relatif aux observations, questions et commentaires que le contributeur souhaite préciser.

Ils permettent d'identifier les avis sur les scénarios présentés à la concertation.

Pour l'analyse du choix des scénarios, il convient également d'intégrer les contributeurs « Questions – Réflexions » qui n'ont pas rempli de questionnaire ou n'ont pas rempli le registre en Capitainerie mais qui ont exprimé clairement un refus de tous les scénarios dans leurs contributions écrites au profit du scénarios « ne rien faire ». Ils représentent 23 contributeurs non répertoriés sur le registre ou à travers le questionnaire de PG3.

De la même façon, les usagers ayant communiqué une note collective pour la poursuite des études et la poursuite de la concertation, sont intégrés, à priori, pour le scénario « ne rien faire ». Ils représentent 28 contributeurs non répertoriés à travers le registre de la Capitainerie, à travers le questionnaire de PG3 ou à travers les contributions « Questions-Réflexions ».

En tenant compte des contributions tel que précisé ci-avant, l'expression pour l'un ou l'autre des scénarios ou pour le scénario « ne rien faire » représente 319 contributions dont 200 favorables à la réalisation de l'un ou l'autre des scénarios.

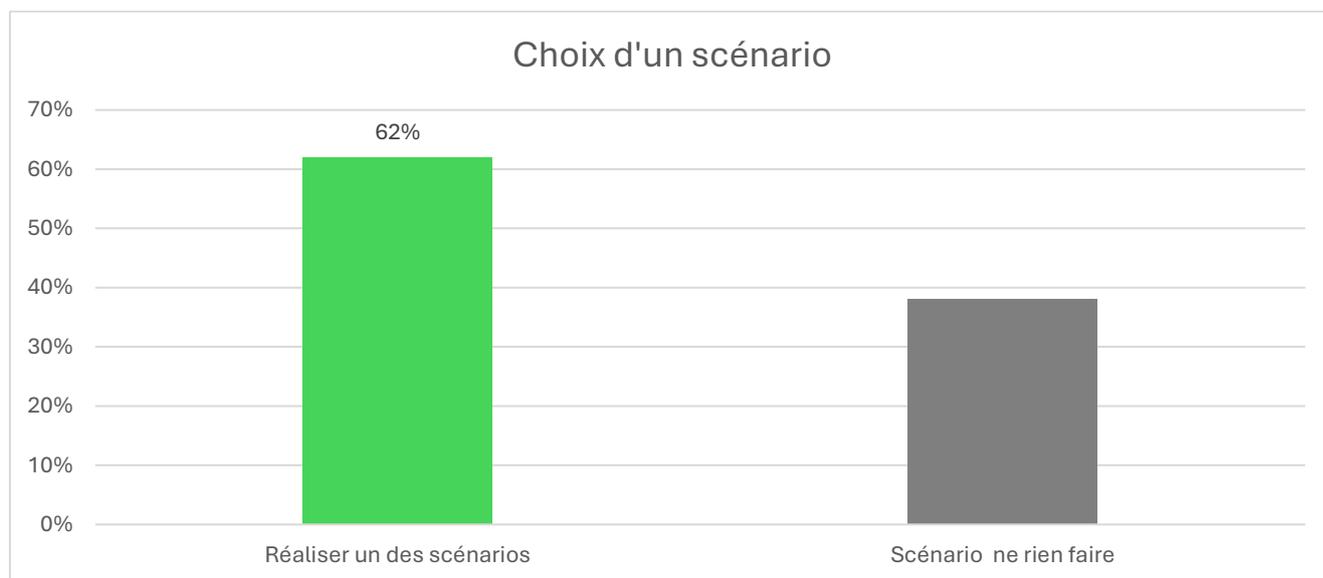


Figure 7 : Pourcentage des contributeurs s'étant exprimés pour le scénario "ne rien faire" ou « réaliser un des scénarios » au 21/10/2024.

Le faible pourcentage du scénario « ne rien faire » s'explique par le fait que le statut quo ne permet de résoudre aucune des problématiques diagnostiquées, ne permet pas de mettre en sécurité et aux normes environnementales le port et bloque toutes possibilités d'adaptation des infrastructures du port au changement climatique.

2.2.1 / Choix des scénarios

L'analyse du choix des scénarios se base sur les 196 contributions qui se sont exprimés en faveur d'un scénario.

a) Capitainerie

Le choix exprimé entre les différents scénarios est très tranché en faveur du scénario 1 (86% seul) proposé par l'architecte de Port Grimaud M. Bohl pour lequel s'est également exprimé M. Bernard Spoerry, architecte et fils de M. François Spoerry. Les autres scénarios sont donc abandonnés.

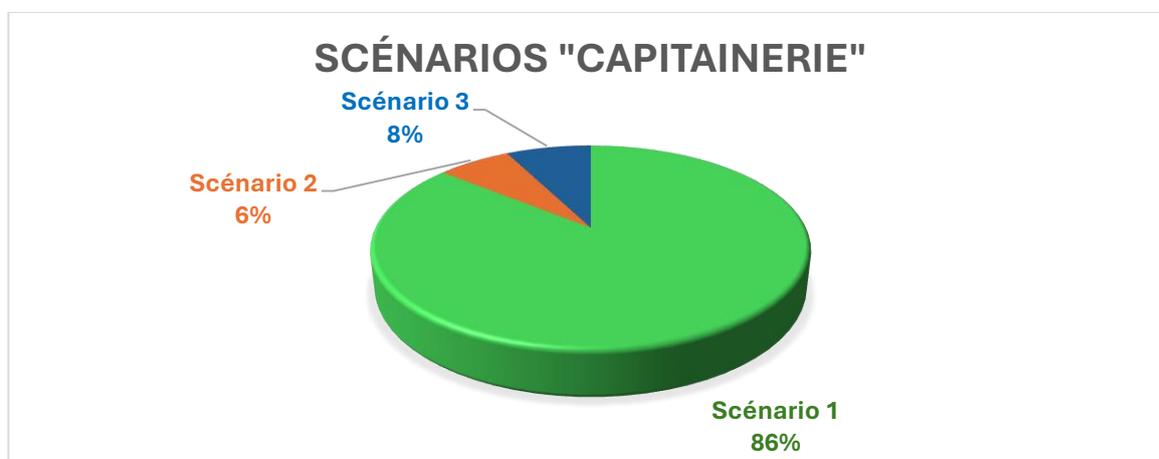


Figure 8 : Choix très marqué en faveur du scénario 1

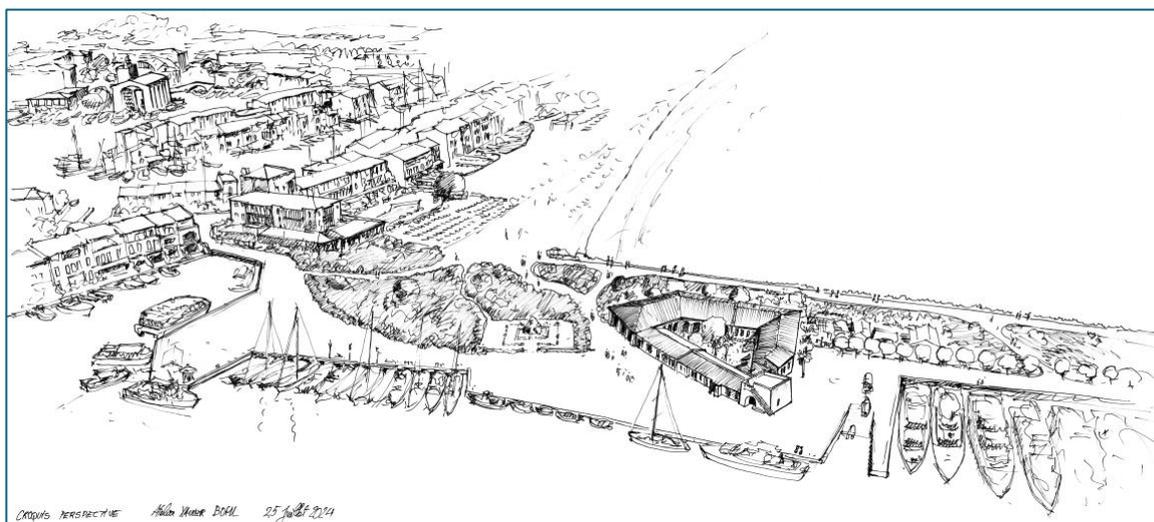


Figure 9 : Esquisse scénario 1. Atelier Xavier Bohl

b) Passe d'entrée

2 principes généraux d'aménagement ont été présentés à la concertation en fonction de leur efficacité vis-à-vis du risque d'ensablement.

- Le premier principe visait à traiter définitivement le risque d'ensablement en modifiant la passe d'entrée du port et en l'orientant vers le nord de façon à créer une barrière (digue) entre l'embouchure de la Giscle et la passe d'entrée (SC3) ;
- Le second principe visait à canaliser l'embouchure de la Giscle, en travaillant sur les 2 berges (Grimaud et Cogolin) et en retravaillant l'ouverture de la passe. Les scénarios correspondants (SC1, SC2, SC1bis) ont pour objectif de réduire l'ensablement de la passe.

Le choix exprimé entre les différents scénarios est très tranché en défaveur du premier principe. Les scénarios 1 et 2, totalisent 91% des contributions de façon pratiquement équilibrée, chacun des 2 présentant des avantages différents. Les études sont abandonnées concernant le SC3.

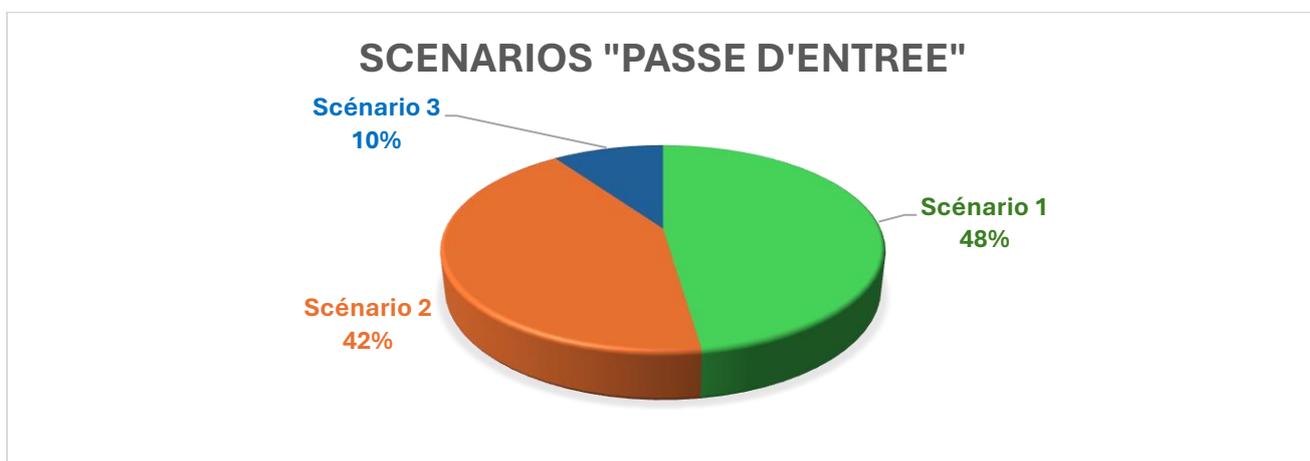


Figure 10 : Choix très marqué en défaveur du principe d'orientation de la passe d'entrée vers le nord

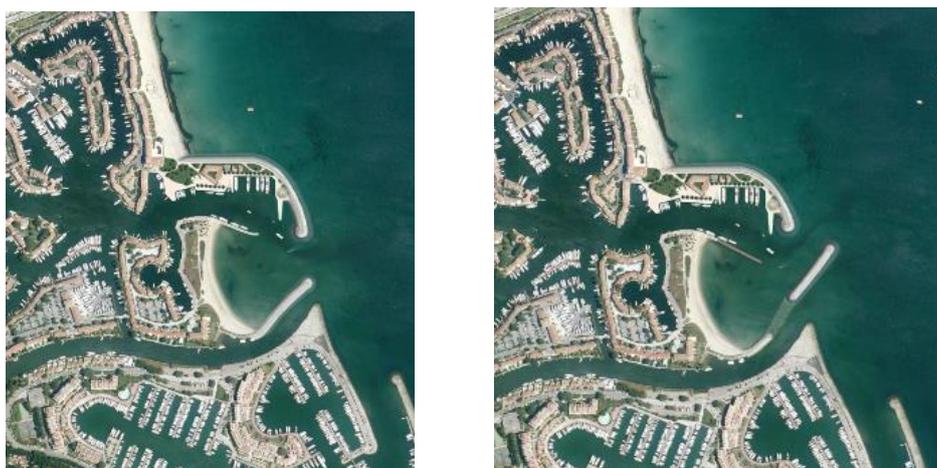


Figure 11 : Poursuite des études sur la base des scénarios 1, 2 et 1bis avec conservation de la passe orientée au SUD

c) Quai d'Honneur

Tous les scénarios ont pour objectif de :

- Dégager des perspectives de vues vers et depuis l'Eglise tel que très fortement exprimé en phase de « pré-concertation » ;
- Créer des places « dépose minute » supplémentaires pour les résidents ;
- Diminuer le nombre de yachts présents devant l'Eglise plusieurs dizaines d'années ;

Encore une fois l'expression du public est très tranchée en faveur du scénario 3 qui représente 62% et plus de 84% des choix cumulés avec le scénario 1 (M. Bohl). Le scénario 2 est abandonné pour la poursuite des études.

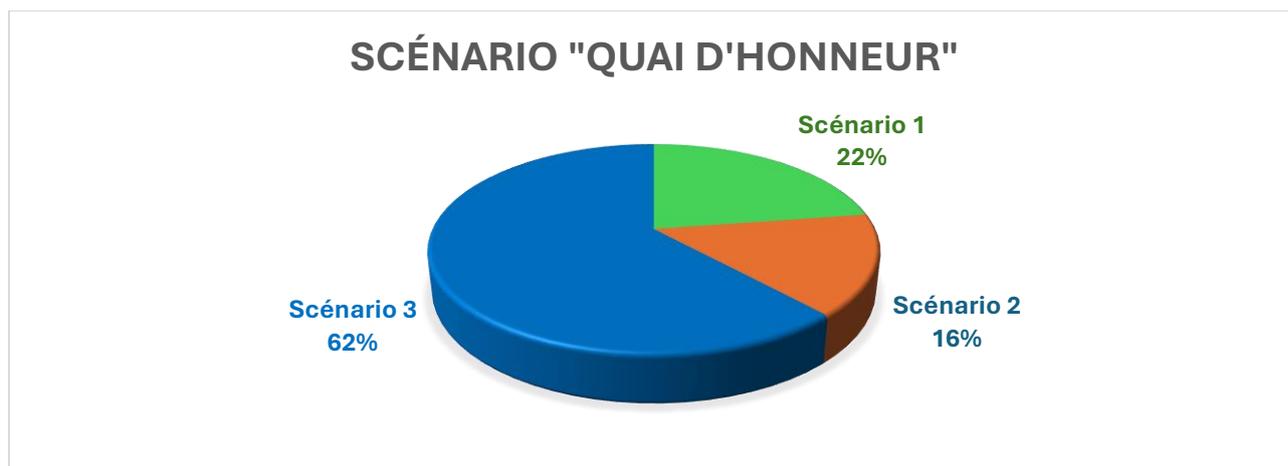


Figure 12 : Quai d'Honneur, scénario 3, devant le scénario 1, abandon du scénario 2



Figure 13 : Scénario 3 qui présente l'avantage de pouvoir accueillir ponctuellement des voiliers majestueux

2.2.2 / Observations jointes aux contributions « Questionnaire type PG3 »

Il est précisé ci-après les observations qui apparaissent sur au moins 4% des contributions dans l'ordre croissant :

- Prévoir un dispositif de gestion des eaux grises et noires ;
- Améliorer les services aux plaisanciers ;

- Régler les problèmes de stationnements ;
- Avoir un vrai Yacht Club à Port-Grimaud ;
- Créer un espace lounge à la Capitainerie pour l'accueil des plaisanciers ;
- Retrouver la convivialité ;
- Améliorer la sécurité sur les quais.

3 Poursuite des études

3.1 Demande de précisions des garants

Le rapport des garants est joint en annexe 1 du présent bilan de la concertation.

Pour apporter une suite favorable aux recommandations des garants, la Commune envisage d'organiser des rencontres régulières avec les résidents de Port-Grimaud qui le souhaitent, pour continuer les échanges avec le public dans un cadre serein jusqu'au processus d'enquêtes publiques.

Concernant les points techniques particuliers qui nécessitent des éclaircissements au vu du rapport des garants, **il convient en préambule de rappeler que la concertation se situe, par nature, au stade des études préalables et non au stade d'un projet finalisé comme cela a été rappelé à plusieurs reprises depuis le 30 mai 2024.** Les études vont donc se poursuivre pour affiner les scénarios présentés pour passer des études préalables aux études d'avant-projet puis de projet. C'est à cette étape qu'interviendront les enquêtes publiques.

Les réponses aux questions techniques 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 :

1) Comprendre la complexité de la problématique de l'ensablement à l'embouchure de la Gisle

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 Gisle. 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 Gisle. 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 Gisle.

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 environnemental 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 scénarios 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 Gisle 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.*

2) 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.

3) 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

Gisclle. 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 Gisclle 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 Gisclle.**

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 Gisclle » 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 Gisclle. 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.

3.2 Recommandations des garants

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.

3.3 Echéances à venir

Comme indiqué au démarrage de la pré-concertation lors de la réunion publique du 30 mai 2024, le projet de remise en sécurité, aux normes environnementales et d'adaptation aux enjeux du changement climatique des infrastructures de Port-Grimaud se situe au stade des études préalables qui permettent d'étudier plusieurs scénarios soumis à la concertation du public.

Ces études permettent d'identifier le ou les scénarios sur lesquels les études vont se poursuivre et d'établir un Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) correspondant. Elles ont également permis d'identifier les travaux prioritaires de grosses réparations.

Pour la poursuite des études, les infrastructures et les bâtiments seront étudiés séparément, les infrastructures étant soumises à enquêtes publiques et les bâtiments étant soumis à des permis de construire.

Ainsi, l'année 2025 comprendra :

- La finalisation des études préalables et l'élaboration du PPI ;
- La mise en place des contrats de Garanties d'Usages ;
- La poursuite des études hydro-sédimentaires par des modélisations numériques et physiques sur la base des scénarios issus de la concertation ;
- L'organisation de concours de MOE pour la réalisation des bâtiments ;
- Le lancement des consultations pour les travaux « prioritaires ».

4 Annexes

4.1 Questionnaire de l'ASL de PG3

4.2 Constat de mise en place d'un point d'information

Voir document joint

4.1 Annexe 1 - Circulaire & questionnaire type PG3



A.S.P. PORT-GRIMAUD III

Port-Grimaud, le 13 septembre 2024

Circulaire No 11 pour les Propriétaires de l'ASP de Port Grimaud 3

Chers Propriétaires,

Je vous adresse en annexe les documents suivants :

1. Communiqué commun des 3 Associations des Propriétaires de Port Grimaud au sujet de la Concertation lancée par la Régie du Port de Port Grimaud
2. Questionnaire vous permettant d'exprimer votre avis dans le cadre de cette Concertation

La séance d'information organisée par Monsieur le Maire de Grimaud en date du 12 septembre 2024 vous a fourni toutes les informations requises pour participer à cette Concertation de manière éclairée. Votre participation à la phase de concertation qui se terminera le 21 octobre 2024 est absolument essentielle, non seulement pour les anciens Amodiataires, mais pour l'ensemble des Propriétaires.

La Commune de Grimaud se basera en effet sur le résultat de cette Concertation pour finaliser le projet de travaux de réfection du Port. Je rappelle aussi que ces travaux de réfection seront financés par les Garanties d'usage qui seront proposées aux anciens Amodiataires en échange du droit d'utiliser de manière exclusive une place d'amarrage déterminée pendant une durée de 35 ans.

Le questionnaire annexé à la présente Circulaire devrait vous guider dans le cadre de l'expression de votre opinion en vous simplifiant la tâche. Dans la mesure où vous le souhaitez, vous avez cependant la possibilité de compléter la partie guidée du questionnaire par des remarques personnelles ciblées ou généralisées sur les travaux envisagés pour l'avenir de Port Grimaud.

D'avance je vous remercie de votre participation active à cette Concertation essentielle.

Je vous souhaite une belle fin de saison à Port Grimaud et vous adresse mes cordiaux messages

Pour le Conseil syndical

Jörg EGLI, Président

QUESTIONNAIRE SUR LES PROJETS

Ci-dessous les 3 scénarios de la concertation auxquels vous êtes invités à donner votre avis à l'adresse suivante :

consultation@portferimaud.fr et ilagua@portferimaud.fr

1. Église
2. Capitainerie
3. Digue

Nom* :

Prénom* :

Société* :

Numéro de téléphone* :

Adresse Electronique* :

*Informations obligatoires

1- Église

➤ Scénario 1 – Architecte A.Janin



La vue est dégagée sur le plan d'eau, mais il reste encore quatre bateaux devant l'église.

Rayer la mention inutile : OUI NON

➤ Scénario 2 - Atelier X. Bohl



Il n'y a plus de bateaux devant l'église. Une panne a été ajoutée, réservée uniquement aux petits bateaux. Pas de places pour les annexes.

Rayer la mention inutile : OUI NON

➤ Scénario 3 – Architecte A.Janin / Egis



La panne de l'église est déplacée vers le milieu du front Clud, ce qui permet de dégager de l'espace et d'offrir une vue dégagée sur le lac intérieur, sans aucun bateau devant l'église. Le nombre de places pour les annexes est optimisé.

Rayer la mention inutile : OUI NON

2. Capitainerie :

➤ Scénario 1 – Atelier X. Bohl



Scénario dessiné par Xavier Bohl, en conservant le bâtiment de la capitainerie existant et en réagrandissant par derrière avec un patio au centre.

Rayer la mention inutile : OUI NON

➤ Scénario 2 – Architecte A.Janin



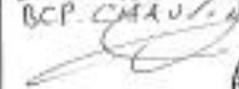
Capitainerie actuelle non conservée.

Rayer la mention inutile : OUI NON

4.2 Annexe 2 – Constat de mise en place d'un point d'information

POLICE MUNICIPALE  Grimaud	REPUBLIQUE FRANÇAISE Rapport de Constatation
RAPPORT N° 202409000170	L'an deux mille vingt quatre, le deux du mois de septembre,
Objet : Constatation de l'affichage et de la mise à disposition d'information, concernant la concertation du Port.	Nous soussigné(s), Brigadier-Chef Principal CHAUVIN Franck, Agents de Police Judiciaire Adjoint(s), agréés et assermentés, en résidence à la Mairie de Grimaud En fonction à la Police Municipale de Grimaud Agissant en tenue et de service, conformément aux ordres reçus de Monsieur le Maire de Grimaud Vu les articles 21, 21 2°, 21-1, 21-2, D14-1, et 429 du Code de Procédure Pénale Vu l'article L511-1 du Code de la Sécurité Intérieure
Pièces jointes : Photos photographiques	Nous avons l'honneur de vous rendre compte des faits suivants
Destinataires : - Monsieur le Maire - Service Général - Service Judiciaire - Régie du Port - Monsieur le Chef de Service de la Police Municipale - Archives de la Police Municipale	Ce jour, le lundi deux septembre deux mille vingt-quatre, à quinze heures, à la demande de Monsieur Jean-Luc AQUA, Directeur de la Régie du Port de Grimaud, nous procédons au constat d'affichage "des calicots" et de la mise à disposition des matériels informatiques (ordinateur et écran) ainsi que le registre de concertation de la concertation préalable portant sur la remise en sécurité et aux normes environnementales du port de plaisance de Grimaud.
	Sur place, nous constatons de la mise à disposition et de l'affichage à la Capitainerie du Port de Grimaud des divers moyens de communication suivants :
	a. Quatre Calicots sur la façade de la Capitainerie du Port de Grimaud (Photographie 1). b. Un calicot, un ordinateur et son écran, installés à l'intérieur du bureau de la Capitainerie (Photographie 2). c. Un registre de concertation intitulé "registre des visiteurs" (Photographies 3 et 4).
	Prenez des clichés photographiques pour illustrer nos constatations.
	Rapport fait pour être transmis à notre Chef de Service ainsi qu'à Monsieur le Maire de Grimaud .
	En conséquence, nous avons rédigé le présent rapport à toutes fins que vous jugerez utiles.
	Fait et clos à Grimaud Le 03 Septembre 2024
	Page n°1 - 202409000170

Signature du rapport N°202409000170

BCP. CHAUVIN

Vu et transmis,
Le Chef de Service de Police Municipale

